

Développer les parcours paysagers dits « voies vertes »

Cela coïncide avec la volonté de placer le projet communal dans un développement durable, pour préserver les atouts du territoire et les valoriser. Pour cela, plusieurs actions sont prévues :

- identifier des **voies paysagères à réserver à la desserte des différents quartiers** ;
- **aménager les voies de desserte principale en en faisant des parcours paysagers sécurisés** permettant le cheminement des modes lents

TRADUCTION DANS LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

- Le chemin de Letra, axe Nord-Sud majeur de la commune, va être **aménagé en « voie verte »**, avec des espaces paysagers, et l'élargissement de la voie permettant les cheminements « doux » (piétons et deux roues). Reliant le coeur de ville au sud de la commune, où se trouvent un site d'intérêt touristique et une zone d'intérêt écologique, ce chemin constitue une alternative à la RN82, axe très utilisé par les automobilistes.



La qualification du paysage urbain à partir de la trame verte

- Aux abords du château et du parc : réserver des espaces à dominante végétale permettant l'accueil d'équipements ou services collectifs (loisirs, santé, forme, ..., hôtellerie)
- qualifier les espaces publics par un traitement paysager
- Sur l'axe majeur chemin de Letra - rue du Geyser - rue Montaigne : aménager une "voie verte" avec de larges espaces verts permettant les cheminements piétonniers et les 2 roues ("modes lents")

- L'aménagement de la voie reliant la gare au centre ville prévoit des **aménagements paysagers multiples pour piétons et deux roues**, notamment par le développement d'une trame végétale aux abords de l'Anzieux pour requalifier le paysage du secteur.

TRADUCTION DANS LE ZONAGE ET LE REGLEMENT

Une forte limitation des constructions sur les terrains classés en zone AULs (autour de l'axe du chemin de Letra) est mise en place : Le règlement de la zone n'autorise que les équipements liés à la vocation thermique et touristique de la commune, et ce dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble (articles 1 et 2), ces secteurs devant rester à dominante végétale, comme le précisent les orientations d'aménagement et l'article 9 sur l'emprise au sol des bâtiments, qui pose un plafond de 30 %.

TRADUCTION DANS D'AUTRES OUTILS

Les emplacements réservés sont fortement utilisés pour réaliser des parcours paysagers, notamment près du chemin de Letra : ER 11-abcdefg et 12, concernant des aménagements de type « voirie-espace public », prévus pour l'élargissement de la voie au bénéfice des modes doux et d'espaces paysagers.

Favoriser l'usage des transports collectifs

Pour maîtriser l'usage de la voiture sur son territoire, la municipalité a prévu d'anticiper l'évolution du service ferroviaire et d'aménager à terme le secteur de la gare (organisation du stationnement de rabattement, des accès par les transports collectifs, les piétons et les modes lents), le tout participant d'un schéma de desserte global et cohérent.

TRADUCTION DANS LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

- L'accessibilité à la gare par tous les modes de transport est favorisée : transformation de la voie ferrée désaffectée en parcours-modes doux, développement d'espaces de stationnement et réaménagement des espaces publics proches pour renforcer la place de cet élément structurant à l'échelle du quartier et de la commune. De plus, cela valorise les lignes ferroviaires et notamment la ligne Nord-Sud vers Roanne et Saint-Etienne, assez dynamique.

- Un seul nouvel espace de stationnement est prévu sur le territoire, cinq existant déjà en centre bourg : cela correspond à l'orientation de la commune vers les modes doux et les transports en commun, pour une meilleure qualité de vie.

Certu

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est le document de planification à l'échelle communale. Il a remplacé le Plan d'Occupation des Sols avec la Loi SRU du 13 décembre 2000.

Le dossier de PLU est composé de divers éléments :

- Un PADD
- Des orientations d'aménagement par quartier ou par secteur (facultatifs)
- Un règlement et ses documents graphiques
- Un rapport de présentation
- Des annexes

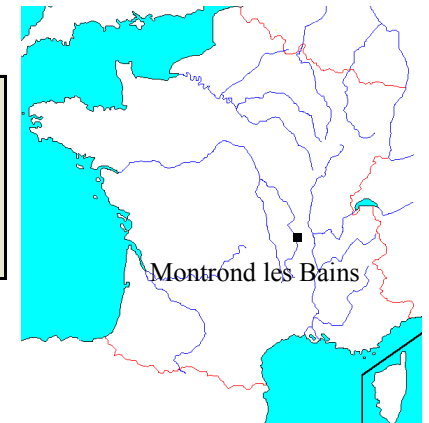
2007/06



Le PLU
Le Plan Local d'Urbanisme

Un projet axé sur le tourisme thermal, avec voies vertes et modes doux
Montrond-les-Bains

Commune touristique en bordure de Loire, Montrond-les-Bains est assez mal pourvue en parcours pour modes alternatifs et dotée d'un réseau viaire peu lisible. Consciente que son développement nécessite des aménagements particuliers, elle prend largement en compte les déplacements dans son projet, intégrant cette thématique dans un schéma plus global, cohérent et durable.



Éléments de diagnostic

Une petite ville avec de forts enjeux liés aux déplacements



Une commune thermique et touristique des bords de Loire

Historiquement orientée sur l'activité thermique, Montrond-les-Bains est une cité active, commerçante et culturelle, avec notamment un château médiéval et un casino. Située à une trentaine de kilomètres de Saint-Étienne, principalement en rive droite de la Loire, au carrefour de deux routes nationales importantes, elle compte plus de 4 000 habitants.

Une commune bien intégrée localement

Au coeur de la plaine du Forez, au Nord de l'agglomération stéphanoise, Montrond appartient :

- à la Communauté de Communes du Pays de Saint-Galmier, où la démarche de projet de territoire comprend un volet déplacements, tourné vers les modes doux et le transport ferroviaire. Mais aucune démarche n'a été lancée pour l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains

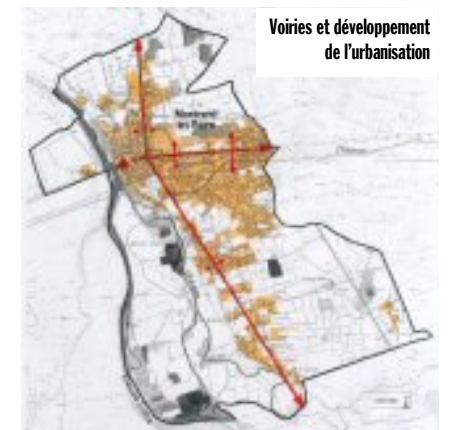
- au périmètre du SCOT Sud-Loire, comprenant 110 communes, dont l'élaboration a été prescrite en juillet 2002 et le syndicat mixte qui le gère, créé en mai 2004.

Un développement passé et actuel important

Sur Montrond-les-Bains, on note :

- une augmentation de population de près de 50 % en 25 ans, qui s'est matérialisée par une consommation foncière spectaculaire du fait de la construction d'habitat individuel
- une hausse encore sensible du nombre d'habitants aujourd'hui. Ainsi la pression foncière persiste et s'amplifie, du fait de la mobilité croissante des ménages mais aussi des atouts liés à la vocation de station thermique et touristique de la commune, associés à une activité culturelle et à la présence d'espaces naturels en bord de Loire.

Un développement urbain classique le long de deux axes



Autour du croisement entre RN82 et RN89 (puis RD496) s'est formé le centre bourg : les tissus urbains se sont développés d'abord le long des axes, puis de manière étalée et discontinue sous forme d'habitat pavillonnaire.

Contacts :
Olivier BACHELARD
CERTU/URB
9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06
Tél : 04 72 74 57 88
Mél : olivier.bachelard@equipement.gouv.fr

Mairie de Montrond-les-Bains
place Général de Gaulle 42210 Montrond-les-Bains
Tél : 04 77 54 42 77

Agence d'Urbanisme de Saint Étienne
ÉPURES
46, rue de la Télématique 42000 Saint Étienne
Tél : 04 77 92 84 00

DDE
43, avenue de la Libération 42000 Saint Étienne

Ailleurs, les voiries sont peu hiérarchisées. Il n'y a pas de différenciation visuelle importante entre les différents types de voies (grands axes supportant la circulation de transit, boulevards urbains ou axes destinés à assurer la circulation locale), ce qui produit un manque de lisibilité et de repère dans le réseau.

Une problématique déplacements et transports forte mais mal définie

Une grande mobilité individuelle des ménages

Le territoire de la Plaine du Forez est marqué par une forte mobilité générale des biens et des personnes, avec une majorité de déplacements effectués en voiture particulière (70 % selon l'enquête ménages réalisée en 2000).

Un réseau peu hiérarchisé

Les deux axes majeurs assurent à la fois une circulation de transit importante, notamment de poids lourds, et la desserte de différentes zones de la commune. Dans la partie centrale du bourg, ils ont été aménagés pour mettre en valeur leur caractère urbain (réduction de la chaussée au profit d'espaces piétons et de traitements végétalisés, limitation des stationnements, éclairage public urbain...).

En dehors de ces deux axes majeurs, le réseau s'organise selon un système réticulé peu lisible avec des circuits parasites de délestage des routes nationales au sein des secteurs résidentiels.

Des transports collectifs non urbains

La commune est desservie par le **réseau de cars du conseil général** (deux lignes Nord-Sud vers St-Etienne et Est-Ouest vers Montbrison) et traversée par la **ligne ferroviaire Saint-Etienne-Roanne** avec une gare dont la fréquentation s'accroît depuis une période récente.

La **réhabilitation de l'ancienne voie ferrée** reliant Montrond-les-Bains à Bellegarde-en-Forez (par la communauté de commune) est prévue, afin de réduire les nuisances liées au trafic routier sur les deux routes nationales, nuisances dues principalement à l'exploitation de carrières sur le secteur.

Des modes doux peu développés

Il n'existe pas de piste cyclable et peu de chemements piétons aménagés sur la commune, (les rares sont localisés surtout le long des axes majeurs). Il n'y a pas d'espaces ou de rues dédiées aux modes doux.

Toutefois malgré un parcours de découverte naturaliste en rive de la Coise (affluent de la Loire qui traverse la commune au Sud), et des espaces paysagers remarquables en bord de Loire, aucun aménagement de maillage piétonnier n'a été réalisé depuis le centre vers ces espaces. Ils sont donc peu accessibles et peu valorisés.

Le projet d'urbanisme et d'aménagement communal

Les orientations générales du PADD

Les élus de Montrond-les-Bains ont affiché dans le PADD leur volonté de maîtriser le développement urbain (notamment résidentiel), dans l'espace et dans le temps, et

de positionner la commune sur sa vocation de loisirs liée à l'activité thermal, la remise en forme et la détente, le tout dans un cadre de qualité.

Cela a conduit à revoir l'affectation de certains secteurs voués à l'habitat dans le document de planification précédent. Ces objectifs passent par les orientations suivantes :

- la **mise en valeur du territoire communal**, notamment en confortant le rôle de centralité du cœur de ville comme lieu de services mais aussi d'habitat ;

- l'**adaptation de la structure urbaine et des équipements** aux évolutions et préparation de l'avenir par :

- l'amélioration des dysfonctionnements liés à un développement rapide et spontané de l'urbanisation
- la réponse aux besoins d'équipements collectifs
- l'adaptation des moyens de déplacements (notamment par le développement des modes doux à l'échelle communale et des transports collectifs à une échelle plus large).

- le **développement de la mixité urbaine et du renouvellement urbain** en favorisant la diversification de l'habitat, la diversité commerciale... notamment en cœur de ville, mais aussi dans les autres quartiers

- la **préservation du caractère et de l'identité de Montrond-les-Bains, pour inscrire son évolution dans un développement durable** : atouts naturels du territoire, notamment de la « trame verte » et des structures paysagères, valorisation du patrimoine bâti (château, caractère du tissu ancien du bourg et des hameaux).

La prise en compte des déplacements dans le projet

Le PADD concerne les déplacements par certaines de ces orientations plus spécifiquement ciblées :

- adapter la voirie en hiérarchisant et en développant le réseau,
- favoriser les modes doux,
- développer les parcours paysagers,
- favoriser l'usage des transports collectifs.

La plupart de ces objectifs sont inclus dans un volet visant la « qualification du territoire communal pour affirmer l'identité de Montrond-les-Bains ». Il s'agit de développer l'urbanité du centre bourg pour donner à la commune la lisibilité et l'organisation d'une « ville » dont elle a connu les fortes évolutions, sans parvenir à en adopter la structuration. Chacune de ces orientations trouve une déclinaison concrète dans les orientations d'aménagement, le règlement (document graphique par le zonage, ou écrit) et d'autres outils du PLU. Ces dispositions font l'objet d'encadrés dans le texte, de façon à en saisir la cohérence.

Adapter la voirie en hiérarchisant et en développant le réseau

Cette orientation vise à adapter la structure de la commune aux évolutions passées pour anticiper les changements futurs et dessiner le visage que les élus veulent donner au territoire. Les moyens déployés sont :

- la **qualification des voies structurantes** : confirmation du rôle de distribution urbaine des deux grands axes (RN 82 et RN 89) en améliorant leur sécurité,
- l'**amélioration du maillage de voirie urbaine** permettant d'irriguer la partie agglomérée dense en s'attachant à sa lisibilité.
- le **développement des liaisons inter-quartier**

TRADUCTION DANS LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

- **aménager le carrefour central** : proche du centre-ville, ce noeud doit être sécurisé et agencé pour ne pas constituer une coupure dans le tissu urbain.

- **renforcer la centralité**, par la mise en valeur des espaces publics et le maillage des cheminements en cœur de ville. Cet objectif tend à **favoriser les espaces piétons, les rues et places, les voiries mixtes sécurisées à priorité piétonne**. Il est fortement lié à la volonté de développer l'habitat, les commerces, les services dans ce centre. Les zones de stationnement font partie du projet d'amélioration de l'accessibilité mais elles sont suffisantes pour la municipalité qui n'envisage pas de nouvelle création. Ceci est sans doute également lié à la volonté de favoriser l'usage des transports collectifs.



- **développer des liaisons entre le centre et les quartiers péri-phériques**, telles que :
 - le secteur d'équipements publics existants et envisagés au Nord-Ouest,
 - L'opération d'aménagement d'ensemble des Bergères à l'extrémité Nord de la commune,
 - la zone d'accueil d'activités, en extension de la zone de Plancieux
 - le passage vers l'autre rive de la Loire en prolongement de la voie ferrée réaménagée.

TRADUCTION DANS LE REGLEMENT

Améliorer le maillage signifie aussi **harmoniser l'aspect des rues, restructurer les flots** : C'est ce qui est visé par l'obligation d'**alignement des façades sur les rues principales** du centre-bourg, lors des opérations de renouvellement urbain encouragées sur les îlots de cette zone (articles 6-7).

Parallèlement les alignements commerciaux sont encouragés le long des voies principales du cœur de ville, pour préserver la diversité commerciale : ceci participe à la volonté d'harmoniser l'aspect des voies car ces rues gardent ainsi une certaine ambiance urbaine.

TRADUCTION DANS D'AUTRES OUTILS

L'objectif de **relier les quartiers entre eux** est rendu possible par la création de nouvelles voiries ou en aménageant des voies existantes pour d'autres modes de déplacements : les **emplacements réservés** sont ainsi utilisés notamment dans la partie Nord de la commune, où l'expansion urbaine est la plus importante. On trouve

dans les documents graphiques du règlement :

- les **ER 8abc** prévus pour des créations de voies, afin de relier les futures zones d'activité économique et de services,
- les **ER 3,4,5,6,9** : permettent le renforcement de l'axe Est-Ouest dans le secteur des Rompeys à destination d'espaces de loisirs.
- et d'autres ER plus ponctuels : l'**ER 7** entre deux quartiers d'habitat pavillonnaire, l'**ER 10** pour relier la RN82 aux espaces naturels des bords de Loire à l'Ouest.

TRADUCTION DANS LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

- Des **aménagements pour modes doux** (piétons et modes lents, isolés de la voirie) sont envisagés sur l'**emprise de la voie ferrée**, entre la Loire et la gare, pour favoriser les **liaisons entre les extrémités** de la commune, reliant le centre ville, le château, les écoles et d'autres zones majeures, telle celle des Thermes avec ses équipements de loisirs et ses espaces verts.

- **Les bords de Loire vont être mis en valeur** pour renforcer l'orientation touristique du territoire : chemins ruraux aménagés rendant accessibles les espaces naturels à partir du bourg, barrages pour engins à moteur restreignant l'accès à la zone d'intérêt écologique à proximité du fleuve.

- L'option des **cheminements piétons sécurisés** a été choisie pour lier une future zone d'équipements publics au Nord avec le centre ville et les autres quartiers, notamment la zone thermal.

