

# PLAN LOCAL D'URBANISME



## COMMUNE DE SALAISE SUR SANNE

Vu la délibération du Conseil Municipal n° 14/2014 en date du 24/02/2014 approuvant le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Vu l'arrêté du Maire n° 536/2014 en date du 13/11/2014 mettant à jour le PLU

Vu la délibération du Conseil Municipal n° 86/2014 en date du 24/11/2014 approuvant la modification simplifiée n°1 du PLU

Vu la délibération du Conseil Municipal n° 2016-06-27/51 en date du 27/06/2016 approuvant la modification simplifiée n°2 du PLU

Vu l'arrêté préfectoral n°38-2018-12-18-005 en date du 18 décembre 2018 portant mise en compatibilité du PLU

Cachet de la Mairie et signature :



# 3

## Orientations d'aménagement et de programmation





**Sommaire**

<b>Préambule</b>	<b>4</b>
<b>LES CHEMINEMENTS MODES DOUX</b>	<b>6</b>
<b>ZONES AU<sub>b</sub></b>	<b>8</b>
CLOS DECOEUR – ZONE AUB2	9
LES EYMONOTS – ZONES AUB1 et AUB2	15
ROUTE D'AGNIN – ENTREE EST – ZONE AUB2	21
LIEUDIT MONTAIN – ZONE AUB2	26
LES FONTANES – ZONE AU <sub>b3</sub>	31
LIEUDIT LA POYAT – ZONE UA et SECTEUR UB2	37
RUE LOUIS SAILLANT – SECTEUR UB2	43
LIEUDIT LA GARE – ZONE 1AUX	47
LES NEVES – ZONE 1AU <sub>n</sub>	51
GREEN 7 <sup>®</sup> NORD – ZONE 1AUE	55
<b>ZONES AU SOUMISES A UN PROJET D'ENSEMBLE DONT L'URBANISATION EST SUBORDONNEE A UNE MODIFICATION OU UNE REVISION DU PLU</b>	<b>59</b>
LIEUDIT PERRIER – ZONE AU2	60
<b>LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE Z.I.P. – PROJET INSPIRA</b>	<b>65</b>

## Préambule

### Définition des orientations d'aménagement et de programmation :

#### ▪ Article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme :

Le plan local d'urbanisme respecte les principes énoncés aux articles L.110 et L.121-1. Il comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation, un règlement et des annexes. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

#### ▪ Article L123-1-4

*Créé par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 19 (V)*

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du Programme Local de l'Habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du Code de la Construction et de l'Habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du Plan de Déplacements Urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Dans le cas de SALAISE SUR SANNE, ces orientations concernent :

- **Un objectif d'ensemble de cheminements modes doux sur le territoire.**
- **Des zones à vocation principale d'habitat :**
  - **Sur le bourg :**
    - Au lieudit **Les Fontanes**, afin d'organiser les modalités de l'extension en prenant en compte la topographie et le contexte bâti.
    - Au lieudit **Clos Decoeur**, afin de renforcer la densité bâtie au regard de la proximité des équipements publics notamment scolaires.
    - Au lieudit **Les Eymonots** afin de renforcer la densité bâtie mais aussi en prenant en compte le risque inondation. Le développement de cette zone s'inscrit également dans le développement à plus long terme d'équipements publics à proximité.
    - **Route d'Agnin, entrée de ville Est**, afin de prendre en compte les caractéristiques paysagères et topographiques et de mettre en place des conditions de sorties sécurisées sur la RD51.
    - Au lieudit **Montain**, afin d'organiser son accessibilité et son intégration au sein d'une typologie bâtie à la fois ancienne et récente.
    - Au lieudit **La Poyat**, afin d'organiser les modalités d'accès sur la rue Auguste Delaune.
    - Au lieudit **Perrier** entre l'A7 et la rue du 11 nov. 1918 afin de maîtriser le développement du site au regard de la topographie et des nuisances sonores.
    - **Rue Louis Saillant**, pour organiser le développement au regard des nuisances sonores et prévoir les accès.
- **Des zones à vocation économique :**
  - Au lieudit **la Gare**, pour organiser à la fois le développement économique et prévoir les aménagements des abords de la gare.
  - Au lieudit **les Nèves** avec une destination définie dans le PADD.
  - Dans le **prolongement de Green7<sup>®</sup>** pour poursuivre le développement du centre commercial.
  - La **Zone Industriolo-Portuaire - ZIP** dont l'aménagement est porté par le syndicat mixte.

➤ **Une urbanisation soumise à la mise aux normes de la STEP**

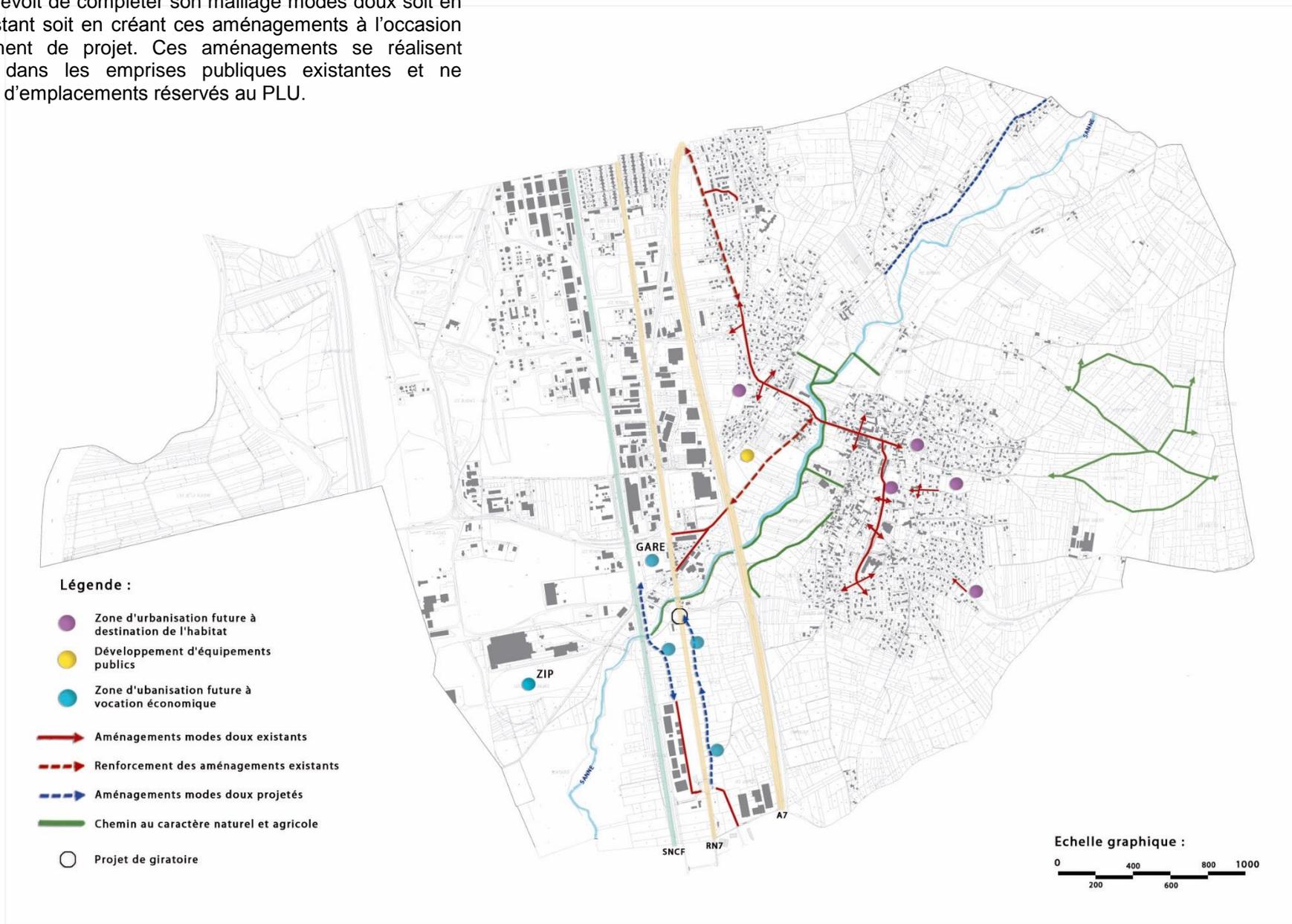
La station d'épuration n'est plus adaptée aux charges entrantes. Par conséquent, les zones d'urbanisation future ne pourront être pas ouvertes à l'urbanisation jusqu'au lancement effectif des travaux de mise en conformité du traitement des eaux usées avec la réglementation en vigueur.

---

## LES CHEMINEMENTS MODES DOUX

---

La commune prévoit de compléter son maillage modes doux soit en renforçant l'existant soit en créant ces aménagements à l'occasion du développement de projet. Ces aménagements se réalisent principalement dans les emprises publiques existantes et ne nécessitent pas d'emplacements réservés au PLU.



---

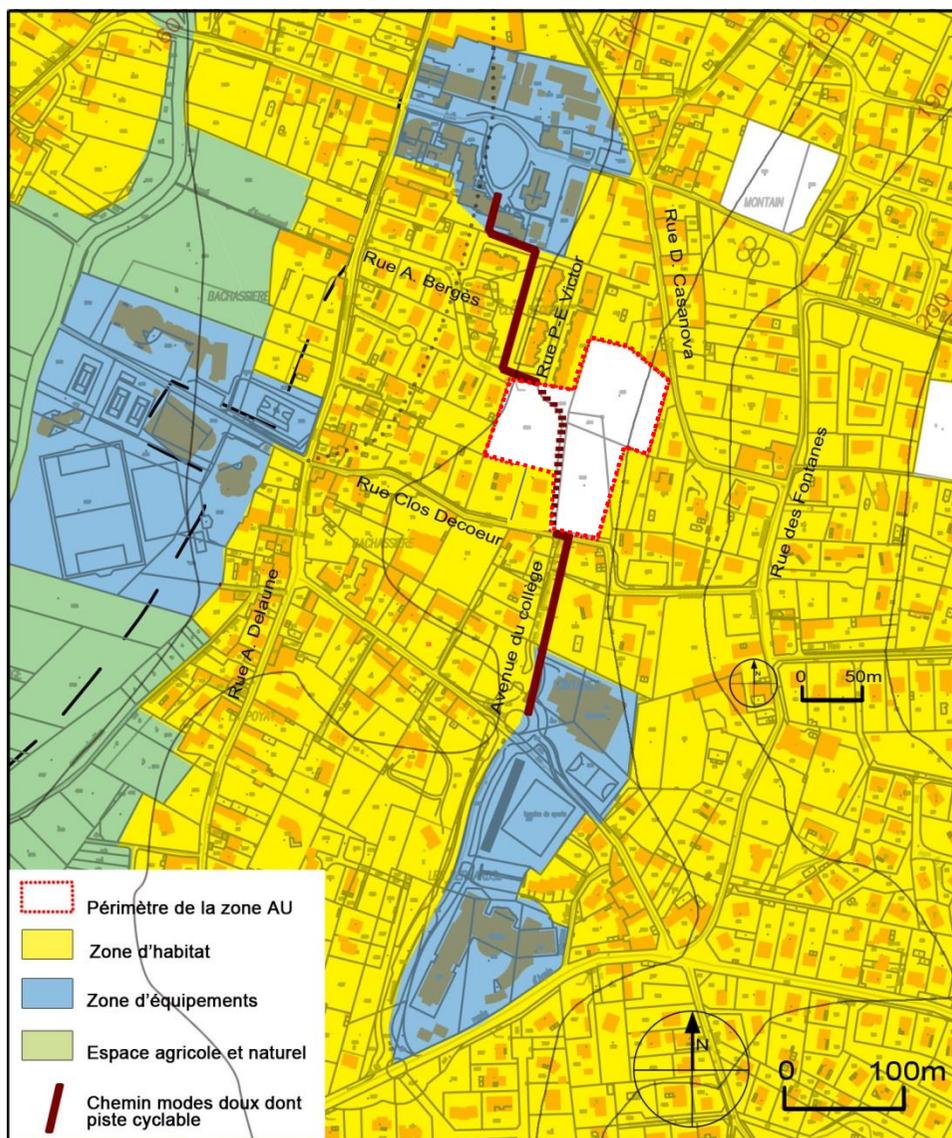
## **ZONES AU**b****

---

## **CLOS DECOEUR – ZONE AUB<sub>2</sub>**

**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.  
L'ouverture de cette zone est conditionnée à un projet d'ensemble (article R.123-6 du code de l'urbanisme).**

**Elle ne nécessite pas de modification ou de révision du PLU.**



**CONTEXTE**

- Un site qui s'inscrit dans le prolongement du centre bourg.
- Un espace à caractère urbain, inséré dans le bâti et à proximité des équipements publics dont des équipements scolaires.
- Un site desservi uniquement par un cheminement piéton et vélo qui assure le lien entre le centre et le collège.
- Des accès par les rues Clos Decoeur et Paul-Emile Victor, rues qui génèrent peu de trafic.

**ENJEUX**

- Maintenir des liaisons modes doux avec le centre-ville et les espaces bâtis alentours,
- Densifier ce secteur dans l'esprit du centre bourg,
- Intégrer l'urbanisation à son environnement immédiat.



Vue depuis la rue Clos Decoeur



Source : geoportail

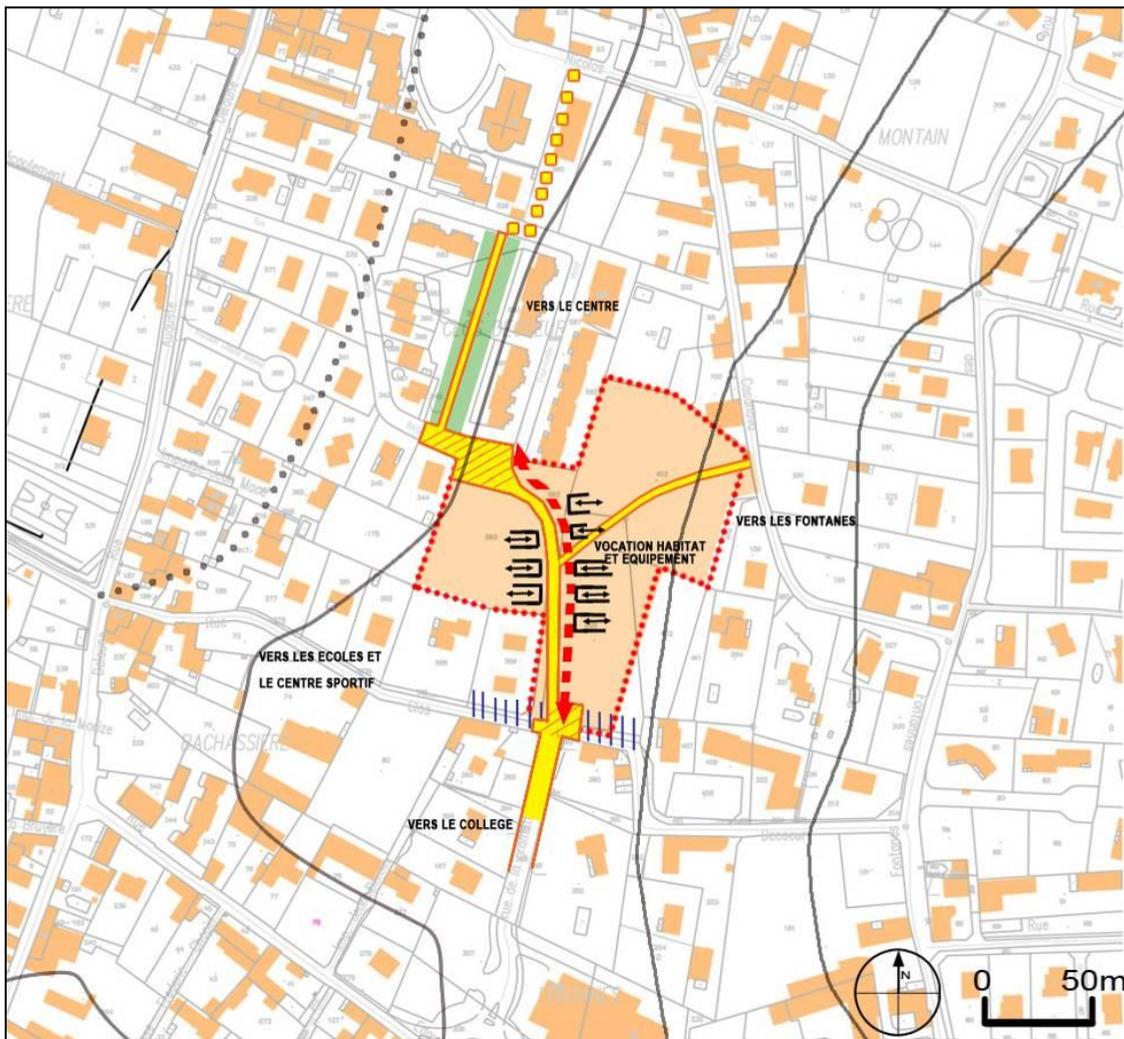
**Développement  
souhaité :**

**Superficie de la zone: 1,3 ha**

Zone à vocation d'habitat de formes intermédiaires, de petits collectifs et d'équipements publics

➔ **Réalisation d'environ 55 logements** (si destination uniquement à vocation d'habitat) sous forme principale de petits collectifs et de formes intermédiaires denses R+2+C ou R+3terrasse pour une densité minimum correspondante de 40 log/ha.

**SCHEMA D'INTENTION**



**Un quartier organisé à partir des modes doux :**



Un cheminement fort sera créé entre le collège et le centre bourg de Salaise sur Sanne. Qu'il soit associé ou non à la voirie, il sera clairement identifiable et structurant pour les aménagements.

Un second cheminement assurera un lien vers la rue D. Casanova. Au regard de l'étroitesse de la rue D. Casanova, il n'est pas prévu de sortie pour les véhicules.

Au croisement du chemin avec les voiries, des aménagements spécifiques sécuriseront les déplacements modes doux et afficheront également la continuité du chemin.

La voirie principale desservira le quartier selon un axe Nord-sud.

**Un espace structuré**



Le site sera fortement structuré par l'espace public. Le long de la rue Clos Decoeur, un recul minimum de 5 mètres des bâtiments est imposé au regard du gabarit étroit de la voie. Il s'agit de ne pas « resserrer » la rue visuellement par un bâti trop proche de l'axe.



Il est proposé une réinterprétation des implantations traditionnelles du bâti : sens de faitage des constructions perpendiculaire à la voie, alignement des constructions.

## LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Les objectifs poursuivis en termes d'aménagement sont :

- **Compléter l'armature des espaces publics, en favorisant les circulations douces** en articulation avec celles existantes aux abords du site, notamment la piste cyclable devant le collège.  
**Les voiries** doivent être « discrètes » au regard de l'ensemble de l'aménagement.
- **Aménager les points de rencontre chemins/voiries** en faveur des modes doux pour garantir une continuité lisible du chemin.
- **Rechercher une continuité urbaine avec les espaces bâtis environnants** notamment sur le plan fonctionnel. Il s'agit de réinterpréter les formes traditionnelles le long de la future rue interne.
- Affecter à ce tènement foncier les principales fonctions urbaines, dont le **logement sera la vocation dominante, associé à des équipements.**
- Promouvoir la **mixité sociale** et une **diversification du parc** de logement.

Diversification du parc de logement en termes :

- de forme urbaine (formes intermédiaires et collectifs).
- de type de logement (de l'accession au logement locatif aidé).

Les intentions d'aménagement :

### EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE

- **Organiser le développement** du secteur à partir des axes internes à créer et réinterpréter les implantations traditionnelles sur l'axe principal.
- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas R+2+c (ou R+3terrasses)** afin de tenir compte de son positionnement :
  - A proximité du centre bourg (densité bâtie),
  - A l'échelle du bourg (topographie).
- **Assurer des déplacements fluides entre le collège et le centre bourg** notamment pour les déplacements modes doux.
- Dans ce secteur où les densités prévues sont importantes, **les clôtures** seront les plus légères possible, de manière à ne pas cloisonner l'espace et à ajouter à son encombrement. Les clôtures seront harmonisées sur l'ensemble de la zone de manière à participer à son homogénéité.

### EN TERMES DE PROGRAMME

- **Permettre la réalisation d'environ 55 logements sur le site.**
- **Favoriser la mixité sociale** : la Commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale. L'opération devra mettre en œuvre 30% de logements sociaux min.

### EN TERMES DE PAYSAGE

- L'aménagement de ce nouveau secteur urbain doit présenter un aménagement paysager simple comme **élément de transition** entre le centre au nord à l'ambiance plus minérale (densité bâtie) et le sud où le végétal est plus présent et au caractère plus pavillonnaire (paysage privé).

### EN TERMES DE VOIES ET CHEMINEMENTS PIETONS

- **Etablir un maillage des voies secondaires en cohérence avec celui existant :**

- Entre l'avenue du collège et la rue A. Bergès
- Vers l'Est, rue D. Casanova.

**La création de voirie en impasse** ne doit pas se limiter à une simple raquette de retournement.

- **Un chemin « fort » permettant une circulation vélo et piétonne** à double sens (environ 5 m.) assurera la desserte de la zone.

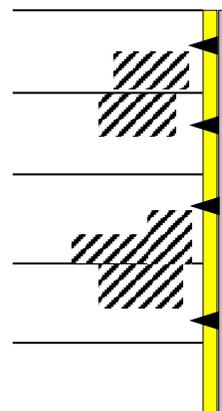
Quelques exemples d'aménagements appuyant le caractère piéton de l'espace :

- Trottoir traversant
- Chaussée des véhicules au gabarit contraignant
- Mobilier urbain.



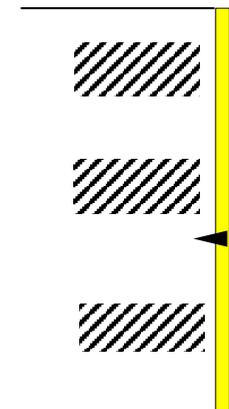
De plus, ce cheminement (jaune) devra être découpé au minimum par les différents accès privés :

A éviter :



Un cheminement découpé par les accès : plusieurs zones de « conflit ».

A préférer :



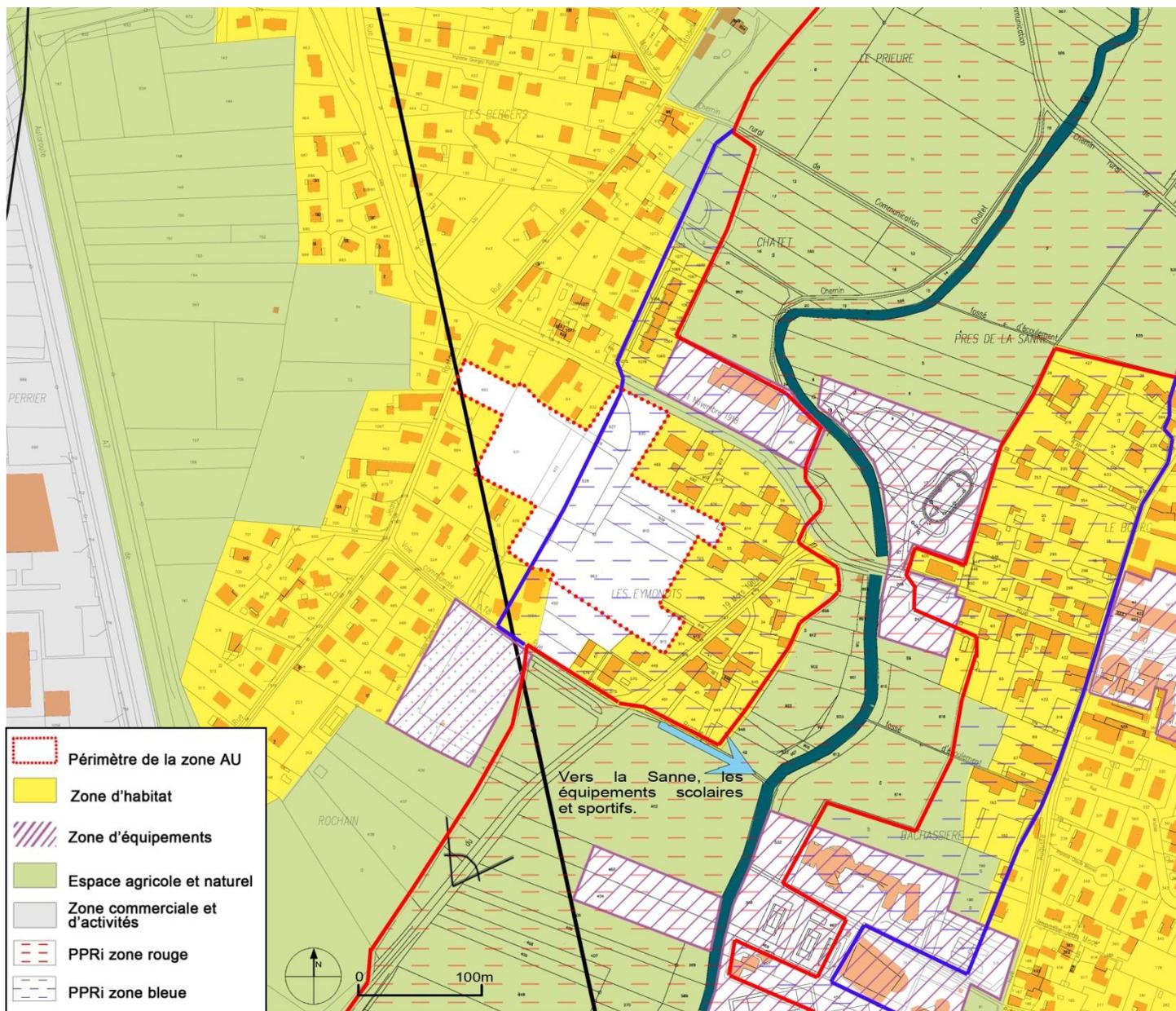
Un seul accès, une seule zone de « conflit ».

## **LES EYMONOTS – ZONES AUB<sub>1</sub> et AUB<sub>2</sub>**

**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.**

**L'ouverture de cette zone est conditionnée à un projet d'ensemble (article R.123-6 du code de l'urbanisme). Cependant, un phasage opérationnel est permis.**

**Elle ne nécessite pas de modification ou de révision du PLU.**



### CONTEXTE

- Un site concerné par le Plan de Prévention des Risques inondation, limitant sa densification.
- Un espace à caractère urbain, inséré dans le bâti et à proximité des équipements publics scolaires et de loisirs.
- Des accès par :
  - La rue du 11 nov 1918, lien avec le centre bourg,
  - La rue G. Braque, assurant davantage une desserte locale.

### ENJEUX

- Composer la forme urbaine en cohérence avec son environnement immédiat notamment pour conserver la silhouette du bourg depuis l'entrée de ville,
- Densifier ce secteur,
- Assurer une liaison piétonne vers les équipements.



Source : geoportail

Superficie totale de la zone : 2,35 ha dont 1,7 ha en zone bleue du PPRi

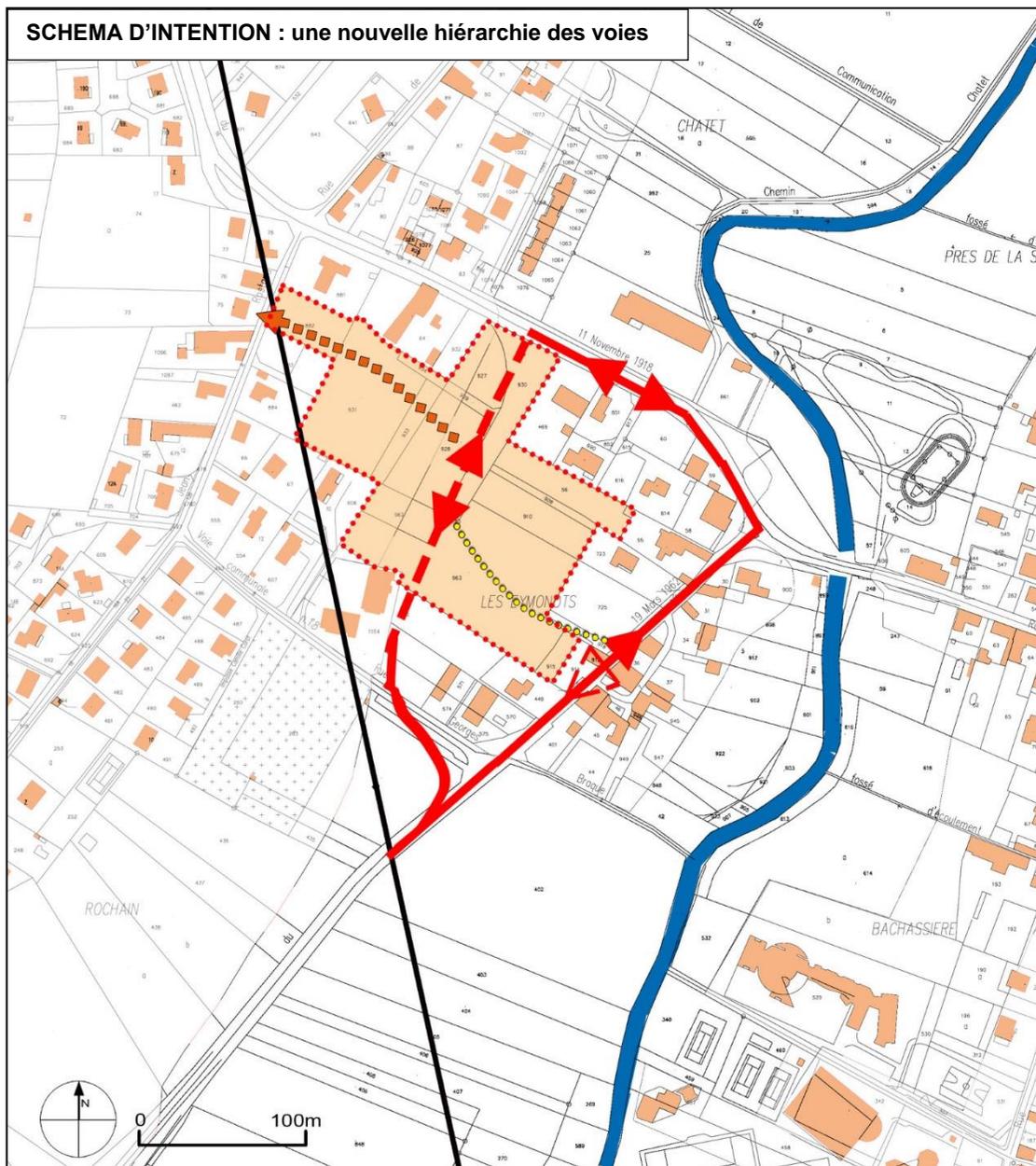
Zone à vocation d'habitat de formes intermédiaires, de petits collectifs et d'équipements publics.

- ➔ Réalisation d'environ 100 logements sous forme principale de petits collectifs et de formes intermédiaires denses, R+2+c ou R+3Terrasses

En zone 1 :

Le PPRi impose un **CES inférieur à 0,2**. Sur les 1,5 ha de terrains en zone bleue, seuls 3000m<sup>2</sup> au sol sont constructibles. Rapportés à 40log/ha, une quinzaine de logements sont réalisables.

Toutefois, la hauteur autorisée par le PLU permet d'augmenter la densité et d'envisager une cinquantaine de logements.



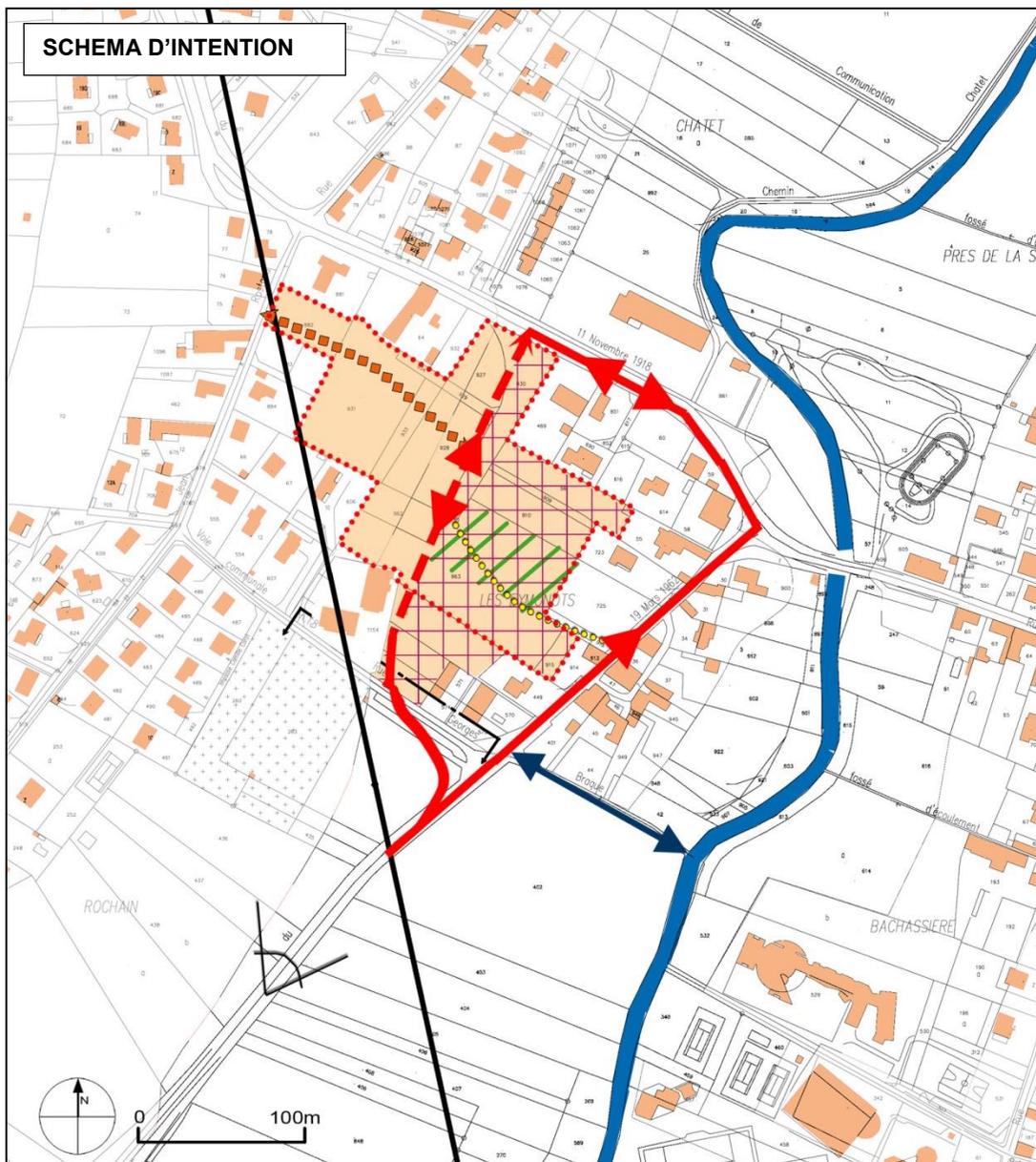
L'aménagement de la zone à l'urbanisation future permet de revoir la hiérarchie des voies et les conditions de circulation.

Les voies existantes :

- La rue du 19 mars 1962 passe à sens unique pour prendre en compte son gabarit étroit. Ce passage à sens unique permettra de favoriser les déplacements modes doux piétons et cycles.
- La rue du 11 novembre 1918 est maintenue à double sens.

Les voies à créer :

- La voie interne principale de la zone d'urbanisation future permettra un bouclage avec la rue du 19 mars 1962 et du 11 novembre 1918. Elle sera à double sens. Un sens unique n'est toutefois pas exclu.
- Une voirie secondaire à sens unique sera créée vers la rue Jean Rostand. Il peut également s'agir d'un accès uniquement piéton.
- Un cheminement modes doux reliera le cœur du futur quartier à la rue du 19 mars 1962.



**Entre risque inondation à intégrer et densité :**



Privilégier l'implantation de petits collectifs pour réduire l'emprise au sol.



La réduction de cette emprise doit permettre un traitement paysager de qualité au sein de la zone comme espace vert commun.

**Des perceptions et perspectives à préserver :**



La perspective depuis l'entrée de ville doit être traitée avec attention afin de conserver une silhouette du bourg homogène et de qualité.

**Une hiérarchie des voies à établir :**



La zone sera desservie par une voie principale entre les rues G. Braque et du 11 nov. 1918. Elle assurera un bouclage avec la rue du 19 mars 1962. A partir de ce futur axe, un réseau secondaire sera constitué avec :



- une voirie au statut de desserte locale, vers la rue Jean Rostand



- un chemin piéton, vers la rue du 19 mars 1962.

**Un lien vers les équipements à renforcer :**



L'accessibilité vers les équipements scolaires et sportifs doit être renforcée.

**LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT**

Les objectifs poursuivis en termes d'aménagement sont :

Inscrire ce nouveau quartier dans la silhouette bâtie générale de Salaise sur Sanne, notamment depuis les perspectives vu depuis l'entrée de ville mais aussi à une échelle plus lointaine avec la vue depuis le Prieuré.

- **Rechercher une continuité urbaine avec les espaces bâtis environnants** notamment sur le plan fonctionnel.
- **Faire de la contrainte du PPRI un atout** pour un aménagement paysager de qualité.
- Affecter à ce tènement foncier les principales fonctions urbaines, dont le **logement sera la vocation dominante**.
- Promouvoir la **mixité sociale** et une **diversification du parc** de logement.

Diversification du parc de logement en termes :

- de forme urbaine (formes intermédiaires et collectifs).
- de type de logement (de l'accession au logement locatif aidé).

Les intentions d'aménagement :

**EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE**

- **Organiser le développement du secteur à partir d'un axe interne principal entre la rue Georges Braque et la rue du 11 nov.1918.**
- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas R+3+c (ou R+4terrasses) sur la partie est et R+2+c (ou R+3terrasses) sur la partie ouest** afin de garantir l'insertion du projet dans la perspective depuis l'entrée de ville.
- **Dans ce secteur à forte densité et soumis au PPRI**, la réalisation des clôtures ne devra pas participer au cloisonnement de l'espace. Elles devront respecter le règlement du PPRI (sans remblaiement préalable). Les clôtures devront présenter une homogénéité de traitement entre la zone soumise au PPRI et la zone hors PPRI.

**EN TERMES DE PROGRAMME**

- **Permettre la réalisation d'environ 100 logements sur le site, dont 30% de logements sociaux.** (*orientation SCOT*)
- **Favoriser la mixité sociale** : la Commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale. L'opération mettra en œuvre 30% de logements sociaux.

**EN TERMES DE PAYSAGE**

- L'aménagement paysager devra s'intégrer à la gestion du risque inondation.

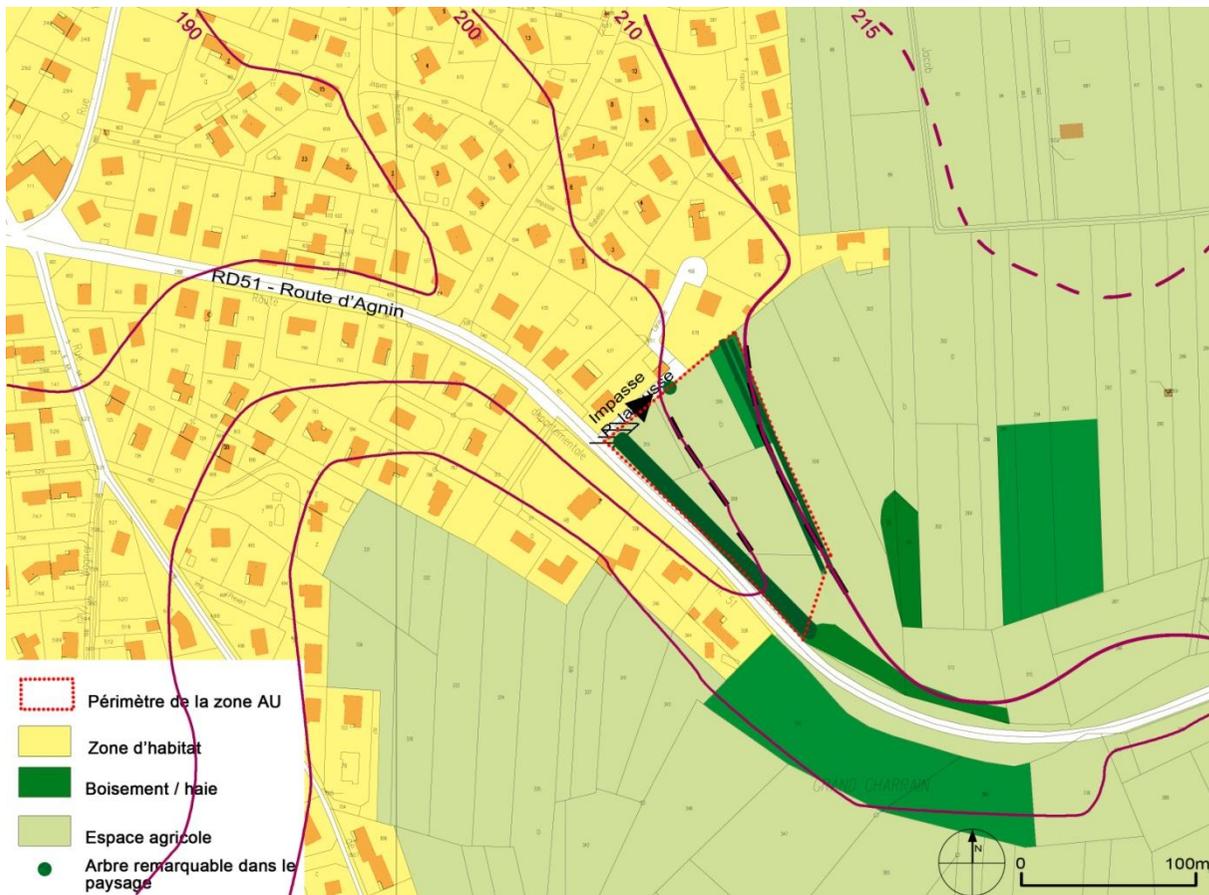
**EN TERMES DE VOIES ET CHEMINEMENTS PIETONS**

- **Etablir un maillage des voies secondaires en cohérence avec celui existant** :
  - Entre la rue G. Braque et la rue du 11 nov. 1918 : future voie structurante du quartier,
  - Depuis la rue J. Rostand : voie secondaire du quartier, elle devra jouer un rôle de desserte locale.
  - Vers la rue du 19 mars 1962 avec un accès uniquement piéton. Le gabarit étroit de cette rue ne permet pas une sortie des véhicules sécurisée.
- **La création de voirie en impasse** ne doit pas se limiter à une simple raquette de retournement.

## **ROUTE D'AGNIN – ENTREE EST – ZONE AUB<sub>2</sub>**

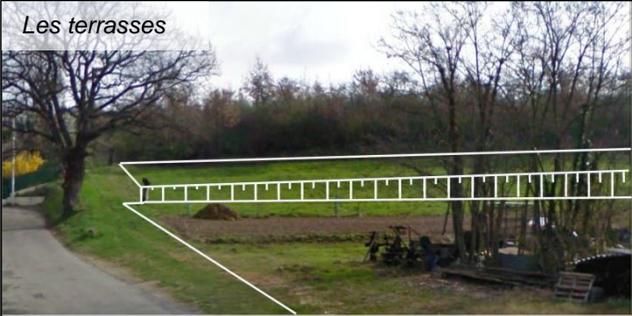
**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.  
L'ouverture de cette zone est conditionnée à un projet d'ensemble (article R.123-6 du code de l'urbanisme).**

**Elle ne nécessite pas de modification ou de révision du PLU.**



**CONTEXTE**

- Un site au caractère paysager marqué
- Des parcelles organisées en terrasses,
- Un accès par l'impasse Pierre Larousse, elle-même raccordée à la RD51.



**ENJEUX**

- Préserver le caractère paysager particulier,
- Organiser le développement en fonction du système de terrasses,
- Garantir un accès sécurisé en entrée de ville.

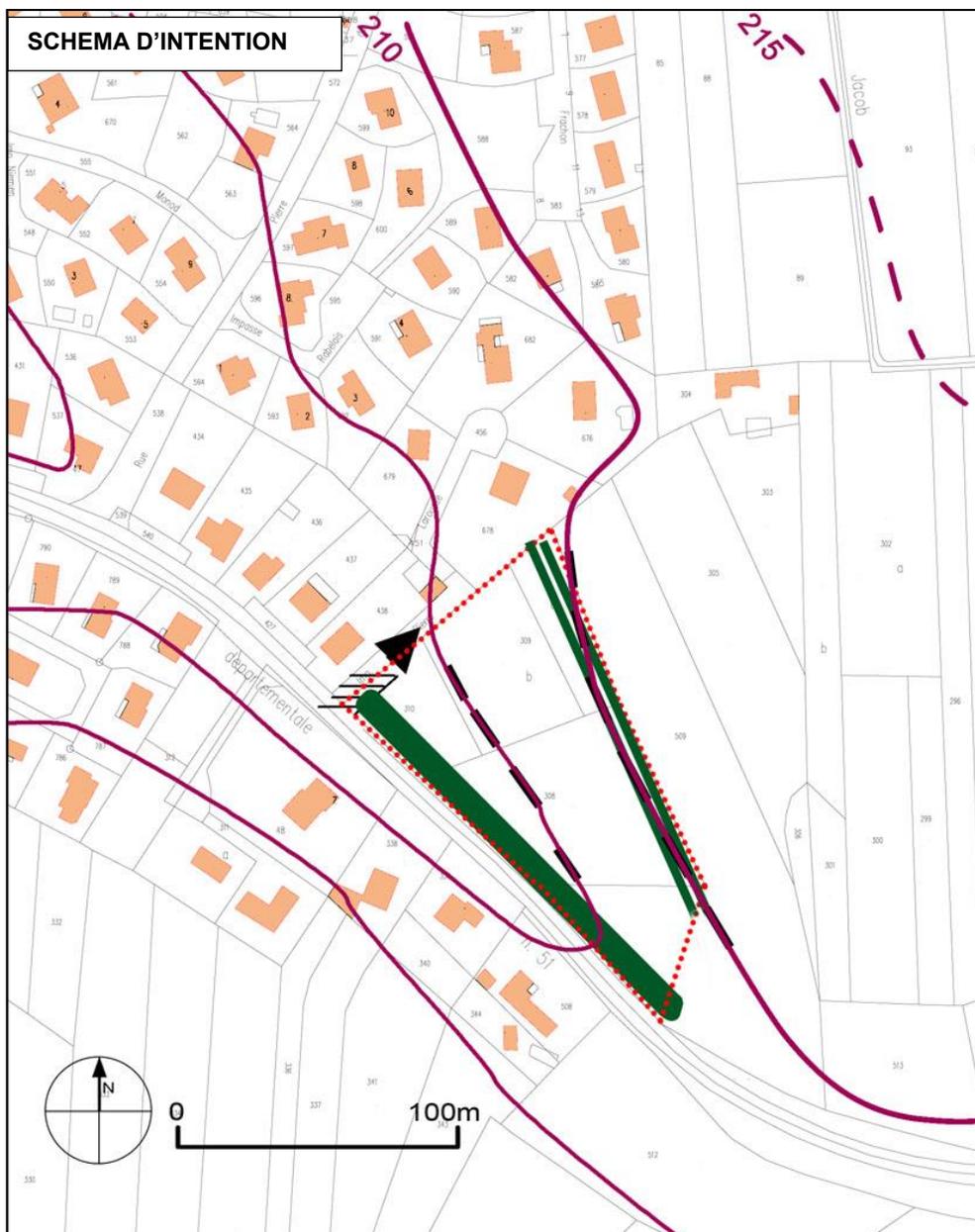


*La photographie aérienne ne représente pas l'état actuel. Une partie des boisements représentés ont en réalité disparu.*

Superficie de la zone : 0,9 ha

Zone à vocation d'habitat de formes intermédiaires (et de petits collectifs)

Réalisation d'environ 25 logements sous forme principale d'habitat intermédiaire.



**Le paysage comme support de l'urbanisation :**



La végétation apporte une plus-value au site. Elle doit accompagner l'urbanisation et composer l'entrée de ville de Salaise sur Sanne. Il est souhaité une végétation mixte en termes d'essences et de hauteur des plantations choisies.



La végétation forme également un arrière-plan paysager à la zone qui doit être conservé. Elle joue également le rôle de zone tampon vis-à-vis de l'activité agricole limitrophe.



Les constructions devront respecter la topographie du site et le système de terrasses existant. Dans la mesure du possible, elles présenteront un épandage lié à la topographie.

**Un accès sécurisé :**



Aucune sortie individuelle ne sera autorisée sur la route départementale. L'accès à la zone devra être mutualisé au niveau de l'impasse P. Larousse.



L'impasse devra être élargie pour une circulation sécurisée. Le carrefour devra être aménagé et traité dans une logique d'entrée de ville. Le Conseil général sera associé à l'étude d'urbanisation de cette zone.

## LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Les objectifs poursuivis en termes d'aménagement sont :

- **Composer ce nouveau site pour créer une entrée de ville de qualité et recomposer le paysage.**
- **Traiter le carrefour Impasse P. Larousse/RD comme une entrée de ville et figer la limite de l'urbanisation.**
- **Proposer un espace « aéré » où la végétation est présente.**
- **Construire en tenant compte de la topographie du site.**
- Affecter à ce tènement foncier les principales fonctions urbaines, dont le **logement sera la vocation dominante.**
- Promouvoir la **mixité sociale** et une **diversification du parc** de logement.

Diversification du parc de logement en termes :

- de forme urbaine (formes intermédiaires et collectifs).
- de type de logement (de l'accession au logement locatif aidé).

Les intentions d'aménagement :

### EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE

- **Organiser le développement du secteur à partir d'un axe interne dont l'accès se réalisera à partir de l'impasse P. Larousse.**
- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas R+2+c (ou R+3terrasses)** afin de garantir l'insertion du projet dans la perspective depuis l'entrée de ville.
- **Disposer les constructions selon un même sens de faitage.** Il sera préféré un faitage globalement orienté perpendiculairement à la RD afin de réduire la perception d'une forte emprise bâtie.
- **Dans ce secteur,** les clôtures devront respecter le cadre végétal et s'insérer convenablement dans le paysage. Les murs pleins le long de la RD seront évités. La végétation doit être l'élément structurant de l'entrée de ville.

### EN TERMES DE PROGRAMME

- **Permettre la réalisation d'environ 25 logements sur le site.**
- **Favoriser la mixité sociale** : la Commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale. L'opération mettra en œuvre sur la zone 20% de logements sociaux.

### EN TERMES DE PAYSAGE

- Le paysage devra être l'élément conducteur de l'aménagement. Il doit :
  - composer l'entrée de ville,
  - assurer une zone tampon avec l'activité agricole.

### EN TERMES DE VOIE ET STATIONNEMENT

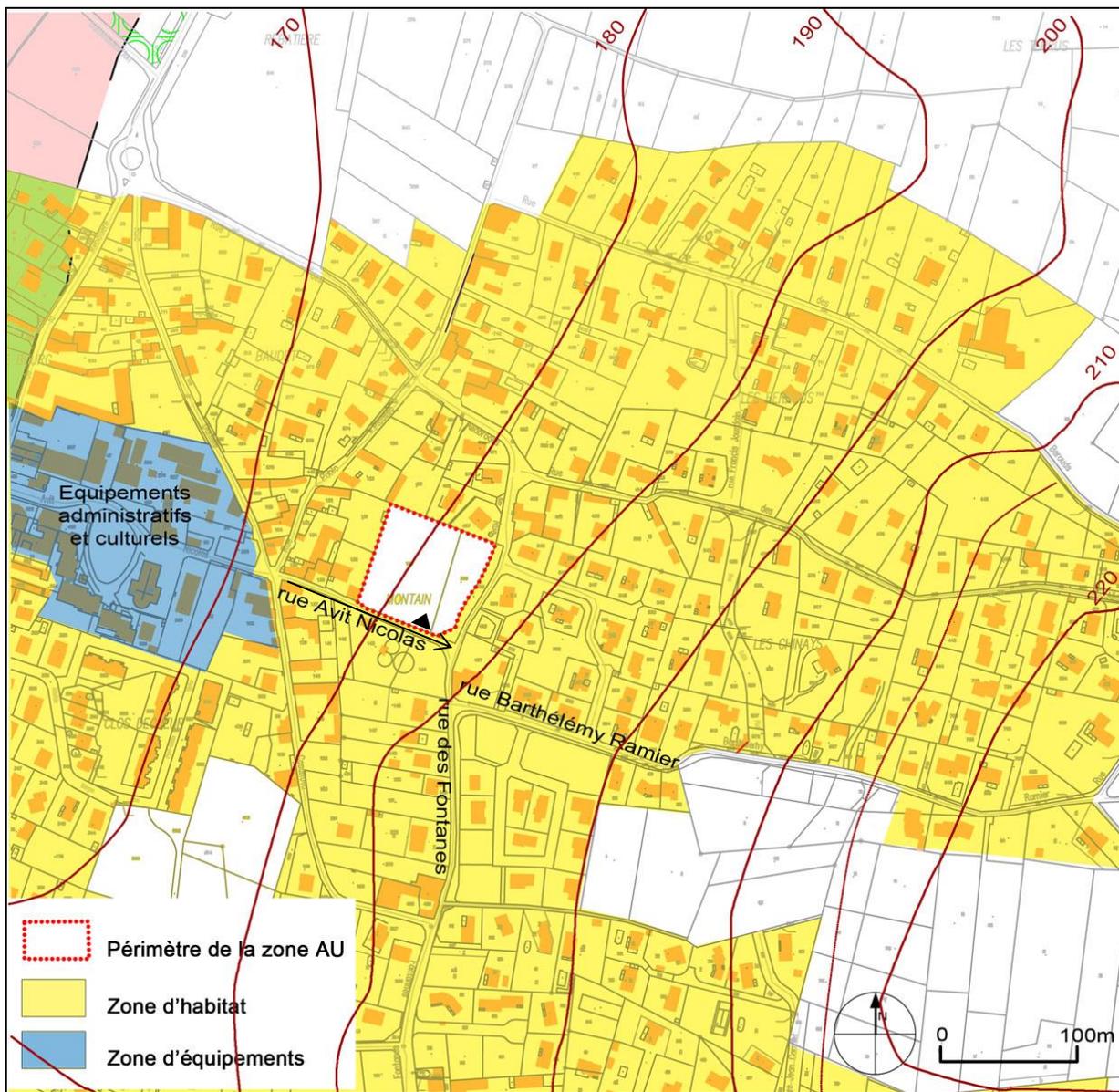
- L'accès se réalisera en s'appuyant sur l'impasse existante et le carrefour sera réaménagé.
- **Le stationnement** doit être soit intégré au bâti ou dissimulé par la végétation. Sa perception doit être réduite au maximum.

## **LIEUDIT MONTAIN – ZONE AUB<sub>2</sub>**

**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.**

**L'ouverture de cette zone est conditionnée à un projet d'ensemble (article R.123-6 du code de l'urbanisme).**

**Elle ne nécessite pas de modification ou de révision du PLU.**



**CONTEXTE**

- Un site qui s'inscrit dans le prolongement du centre bourg.
- Un espace à caractère urbain, inséré dans le bâti ancien et récent, à proximité des équipements publics.
- Des parcelles desservies par un accès, à partir de la rue Avit Nicolas, à sens unique et étroite.
- Une zone qui présente une pente dans le sens Est-Ouest.

**ENJEUX**

- Sécuriser les accès à la zone d'urbanisation future,
- Densifier ce secteur en privilégiant le petit collectif,
- Créer une transition entre les différents types de bâti.



Vue depuis la rue Avit Nicolas, à l'ouest de la zone AU



Vue depuis la rue des Fontanes, au nord-est de la zone AU

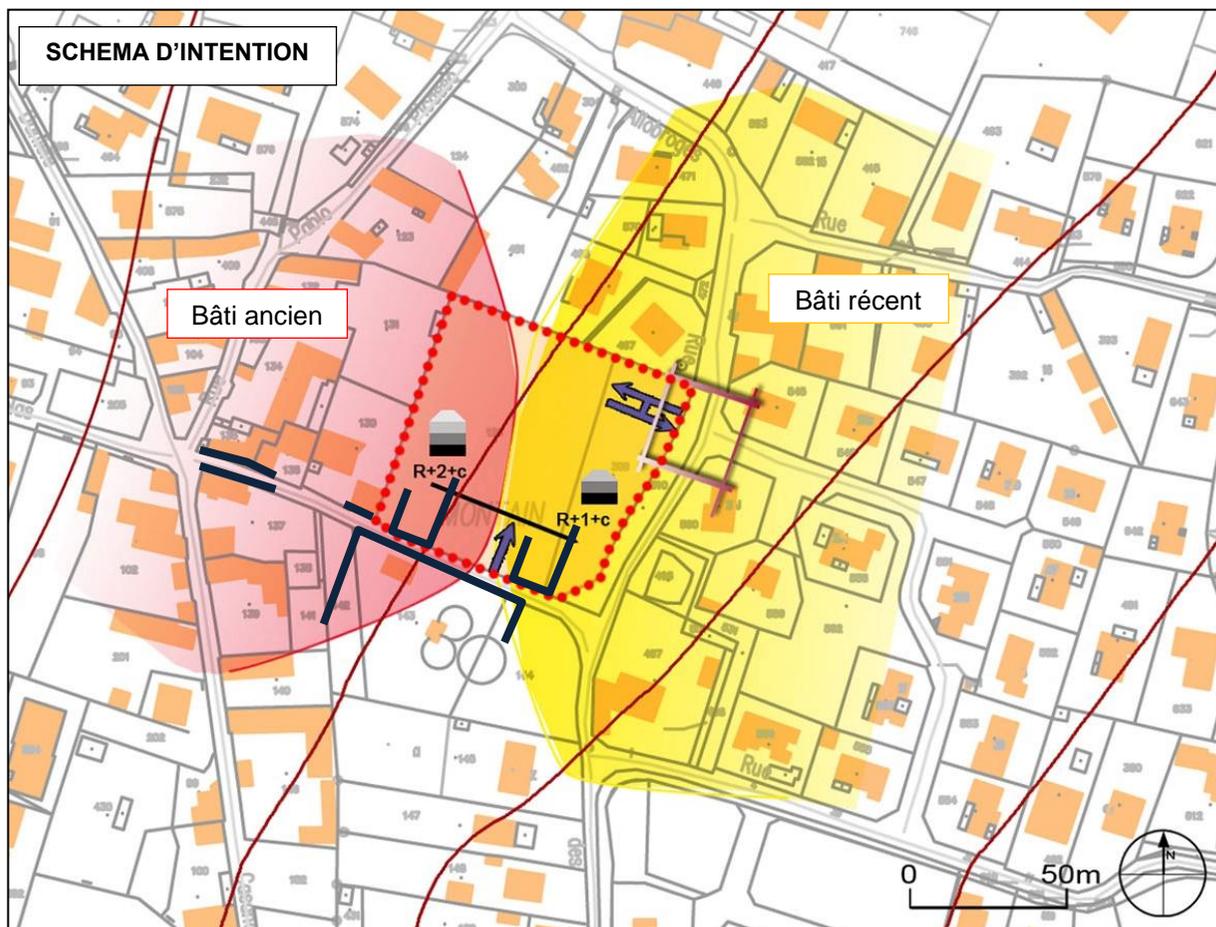


Source : geoportail

Superficie de la zone : 0,6 ha

Zone à vocation d'habitat de formes intermédiaires et de petits collectifs.

➔ Réalisation de 25 à 30 logements sous forme principale de petits collectifs et de formes intermédiaires denses (50 log/ha)



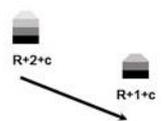
**Des circulations sécurisées :**

 Un sens unique d'accès sera favorisé depuis la rue Avit Nicolas du fait du gabarit étroit de cette rue.

 Un accès à double sens sera aménagé à partir de la rue des Fontanes. Celui-ci sera réalisé face à la rue des Fontanes formant une boucle, permettant un aménagement commun du carrefour. Il s'agit aussi de limiter le nombre de croisements déjà nombreux sur ce secteur. (Sur 200m, 4 croisements sont dénombrés).

Le projet ne devra en aucun cas multiplier les accès individuels sur les rues.

**Un bâti échelonné et organisé :**

 Afin de s'intégrer à son environnement immédiat et de s'inscrire dans les hauteurs présentes alentours, l'orientation préconise un échelonnage des hauteurs :

- de R+2+c sur la partie Ouest-point bas. Ce secteur s'inscrit également dans la continuité du bâti ancien dense et traditionnellement plus haut que les constructions pavillonnaires.
- à R+1+C sur la partie Est. Ce secteur légèrement plus haut s'inscrit davantage dans un secteur pavillonnaire.

 Les bâtiments devront former un front bâti aligné s'inscrivant dans les formes existantes rue Avit Nicolas.

**LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT :**

Les objectifs poursuivis en termes d'aménagement sont :

- **Rechercher une transition urbaine avec les espaces bâtis environnants** notamment sur le plan de la typologie bâtie.
- **Organiser les espaces publics**, les voiries et les circulations "douces" en lien avec celles existantes aux abords du site.
- Affecter à ce tènement foncier la vocation dominante d'habitat.
- Promouvoir la **mixité sociale** et une **diversification du parc** de logement.

Diversification du parc de logement en terme :

- de forme urbaine (formes intermédiaires/petits collectifs).
- de type de logement (de l'accession au logement locatif aidé).

Les intentions d'aménagement :

**EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE**

- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas R+2+c (ou R+3 terrasses)** afin de tenir compte du contexte topographique et des hauteurs bâties avoisinantes.
- **Favoriser une transition** entre les tissus « ancien » et « pavillonnaire » existants.
- **Dans ce secteur, les clôtures** devront respecter les caractéristiques différentes de la rue Avit Nicolas d'une part et de la rue des Fontanes d'autre part. Elles doivent participer à la transition entre ces deux tissus urbains et architecturaux.

**EN TERMES DE PROGRAMME**

- **Permettre la réalisation d'environ 30 logements sur le site.**
- **Favoriser la mixité sociale** : la Commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale sur l'ensemble de l'opération. 20% de logements sociaux seront mis en œuvre.

**EN TERMES DE PAYSAGE**

- **L'aménagement de ce nouveau secteur urbain permet d'envisager une palette végétale diversifiée.**  
La diversité floristique des plantations, notamment des haies en limite séparative constitue un élément de qualité urbaine.

**EN TERMES DE VOIE ET CHEMINEMENTS PIETONS**

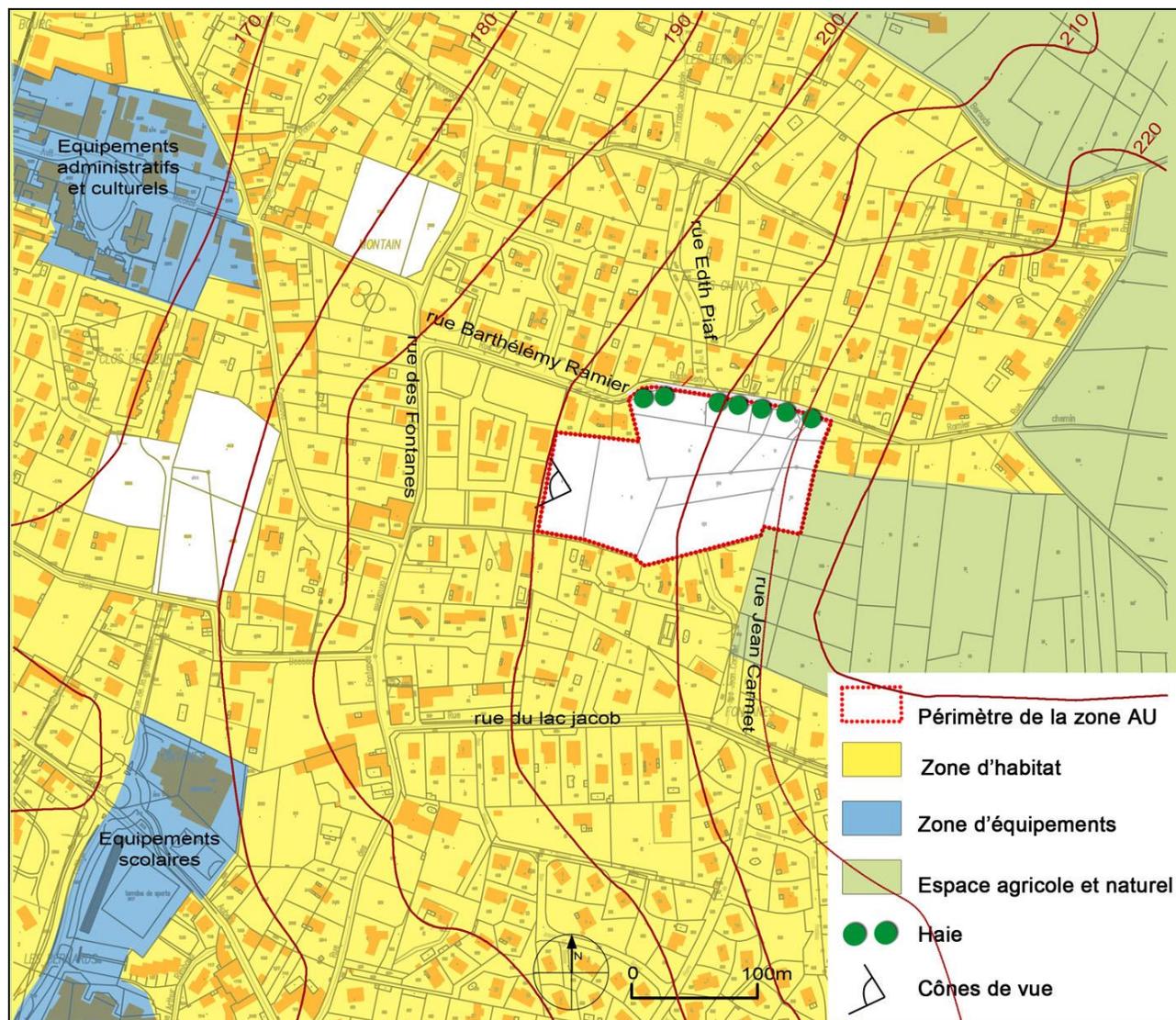
- **Etablir un maillage avec la rue des Fontanes et Avit Nicolas :**
  - Depuis la rue des Fontanes : aménagement du carrefour, double sens de circulation
  - Depuis la rue Avit Nicolas : sens unique de circulation.
- **La création de voirie en impasse** est interdite.

## **LES FONTANES – ZONE AU<sub>b3</sub>**

**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.**

**L'ouverture de cette zone est conditionnée à un projet d'ensemble (article R.123-6 du code de l'urbanisme). Cependant une phase opérationnelle est possible.**

**Elle ne nécessite pas de modification ou de révision du PLU.**



### CONTEXTE

- Un site qui s'inscrit dans un secteur pavillonnaire.
- Un site en hauteur important dans la silhouette du bourg.
- Il a actuellement une vocation agricole en attente de mutation.
- Des accès par les rues Jean Carnet (rue du Lac Jacob) au Sud et la rue B. Ramier au Nord : ce sont des axes qui génèrent peu de trafic mais qui ne bénéficient pas d'aménagements spécifiques pour les déplacements modes doux.
- Cette zone marque la limite Est de l'urbanisation : au-delà les terres ont une vocation agricole.

### ENJEUX

- Etablir des liaisons modes doux avec le centre-ville,
- Densifier ce secteur en respectant la perception du site à l'échelle du bourg (topographie).
- Intégrer l'urbanisation à son environnement immédiat.



Un site à la topographie douce

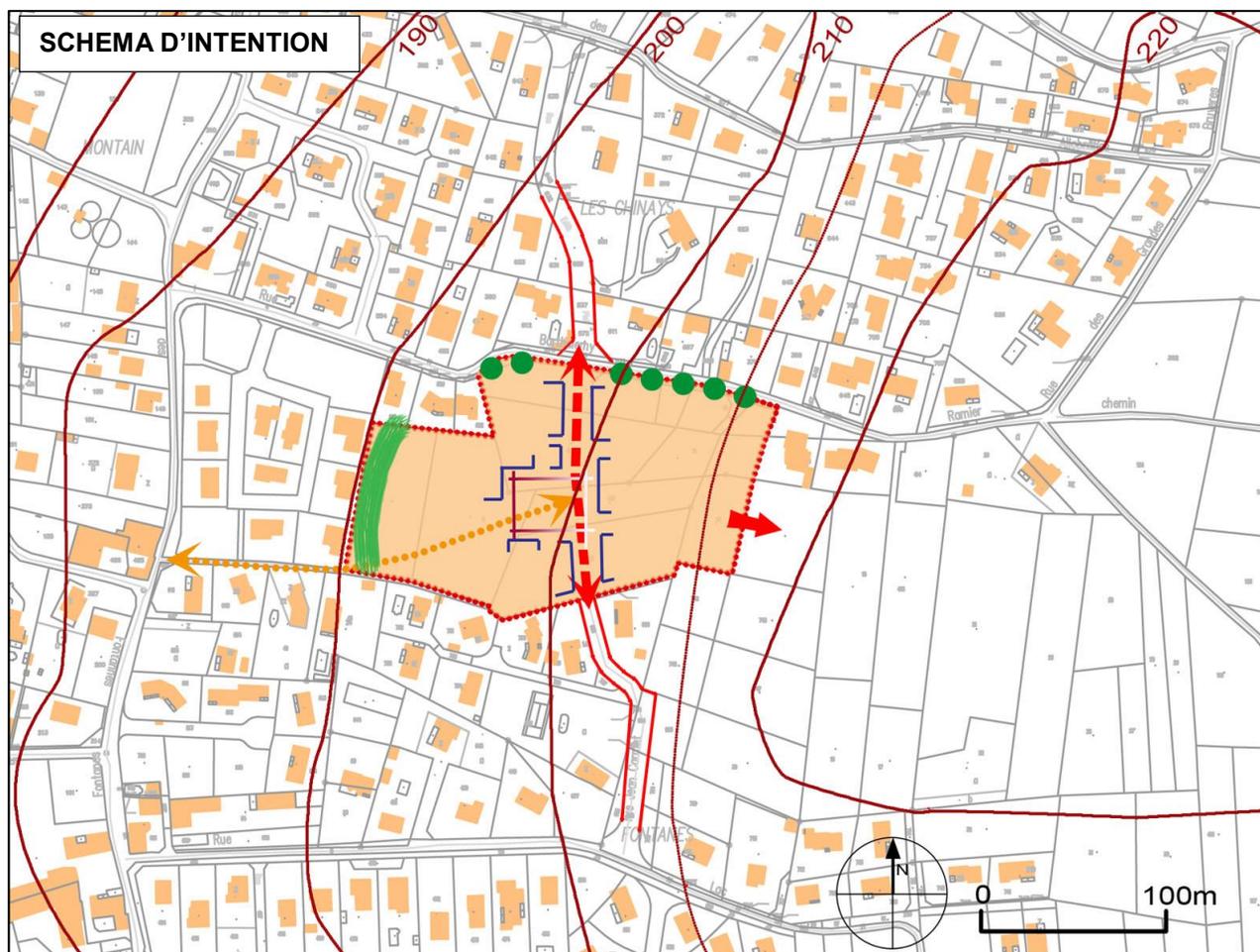


Source : geoportail

Superficie de la zone : 2,2 ha

Zone à vocation d'habitat de formes intermédiaires ou de petits collectifs.

- ➔ Réalisation d'environ 50 logements sous forme d'individuel dense ou de petits collectifs d'une hauteur R+1+C ou R+2terrasse (prise en compte de la topographie) pour une densité correspondante de 20 à 25 log/ha



**Un prolongement à prévoir :**

 L'aménagement et l'organisation des espaces publics devront prévoir le prolongement de la zone d'urbanisation future.

**Des circulations imposées :**



Aucune sortie individuelle pour les véhicules ne sera autorisée sur la rue B. Ramier.

Par conséquent, l'accès imposé à la zone d'urbanisation future se réalise par la voie nouvelle à créer, qui sera également aménagée pour recevoir à la fois des déplacements motorisés et les modes doux.



Un cheminement modes doux sera créé entre la future voie et l'accès existant au sud du lotissement. Aucune circulation des véhicules de la zone d'urbanisation future ne sera autorisée sur cet accès.

**Des espaces publics structurés :**

Les voiries en impasse seront limitées au maximum. Elles devront présenter un aménagement qui ne se limite pas à un simple espace de retournement.



Autour de la future voie s'organisera l'espace à vocation de bâti principalement, sans exclure des commerces de proximité, des services. Une structuration spécifique sera établie le long de la voie pour cadrer l'axe.



Un espace commun devra être réalisé et positionné selon la pertinence de l'opération d'ensemble.

**Un paysage maintenu :**



La haie d'arbres de haut-jet sera maintenue et éventuellement remplacée en fonction de son état.



Un aménagement paysager sera réalisé sur la limite Ouest de la zone. Elle aura deux fonctions :  
 - Préserver l'arrière-plan paysager du bourg, vu depuis la vallée,  
 - Eviter les vues directes sur les propriétés en contrebas.

**LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT**

Les objectifs poursuivis en termes d'aménagement sont :

- **Rechercher une "accroche" urbaine avec les espaces bâtis environnants** tant sur le plan fonctionnel que paysager afin de favoriser son intégration.
- **S'assurer de liens cohérents entre les différentes phases** du projet si celui-ci est échelonné dans le temps.
- **Organiser les espaces publics**, les voiries et les circulations "douces" en articulation avec celles existantes aux abords du site.
- Affecter à ce tènement foncier les principales fonctions urbaines, dont le **logement sera la vocation dominante**.
- Promouvoir la **mixité sociale** et une **diversification du parc** de logement.

Diversification du parc de logement en terme :

- de forme urbaine (formes intermédiaires/petits collectifs).
- de type de logement (de l'accession au logement locatif aidé).

**L'ouverture à l'urbanisation de la zone est également conditionnée à la prise en compte de la problématique de gestion des eaux pluviales et de ruissellement spécifique sur ce secteur.**

Les intentions d'aménagement :

**EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE**

- **Organiser le développement du secteur à partir des axes internes à créer,**
- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas R+1+c (ou R+2 terrasses)** afin de tenir compte du contexte topographique et ainsi garantir l'insertion du projet à l'échelle du bourg.
- **Disposer globalement les constructions en alignement le long des voies.**
- Le long de la voie principale à créer, les clôtures devront participer à la structuration de l'axe sans cloisonner l'espace ni créer un effet couloir. Sur les autres voies, elles devront s'inscrire dans les typologies bâties constituées et former une cohérence d'ensemble.

**EN TERMES DE PROGRAMME**

- **Permettre la réalisation d'environ 50 logements sur le site,**
- **Favoriser la mixité sociale** : la commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale. L'opération devra proposer au moins 20% de logements sociaux.
- **Favoriser une transition "douce"** entre le tissu pavillonnaire existant et les futures constructions, ainsi qu'entre l'espace « rural » et les futures constructions.

**EN TERMES DE PAYSAGE**

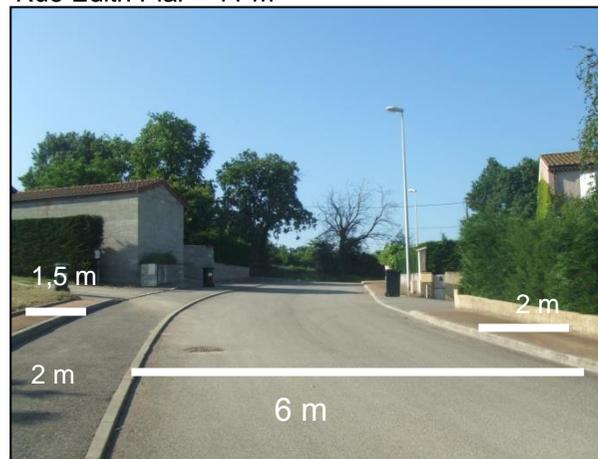
- **L'aménagement de ce nouveau secteur urbain permet d'envisager une palette végétale diversifiée.**  
La diversité floristique des plantations, notamment des haies en limite séparative, constitue un élément de qualité urbaine.
- Du fait de la position du site en « hauteur » notamment vis-à-vis du lotissement du Haut de Malessère, un aménagement paysager sur la limite Ouest du site doit être prévu.

**EN TERMES DE VOIES ET CHEMINEMENTS PIETONS**

- **Etablir un maillage des voies secondaires en cohérence avec celui existant :**
  - Depuis la rue des Fontanes : Prolonger le chemin existant jusqu'au cœur de la zone. (Il ne devra desservir par voiture que les propriétés riveraines déjà existantes)
  - Entre la rue J. Carmet et E. Piaf en accompagnement de la future voie.
  - Vers l'Est : afin de prévoir des liaisons avec un éventuel prolongement de la zone.
- **La création de voirie en impasse** ne doit pas se limiter à une simple raquette de retournement.
- **Créer une voie au gabarit adapté** aux usages du site à vocation principale d'habitat.

**GABARIT ACUEL**  
~ 11 mètres à 8,5 mètres

Rue Edith Piaf = 11 m



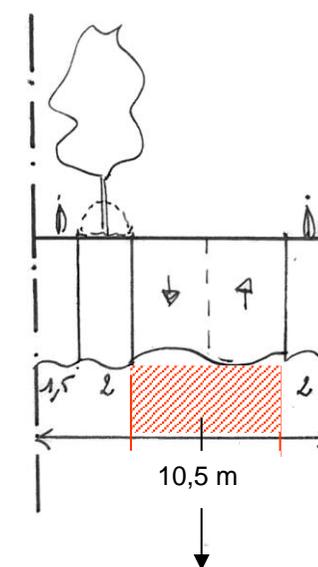
Rue J. Carmet = 8,5 m



**GABARIT DE PRINCIPE DE LA FUTURE VOIE PRINCIPALE**

Cette voie assurera la liaison entre la rue J. Carmet et la rue E. Piaf

= Un gabarit proche de celui de ces 2 rues



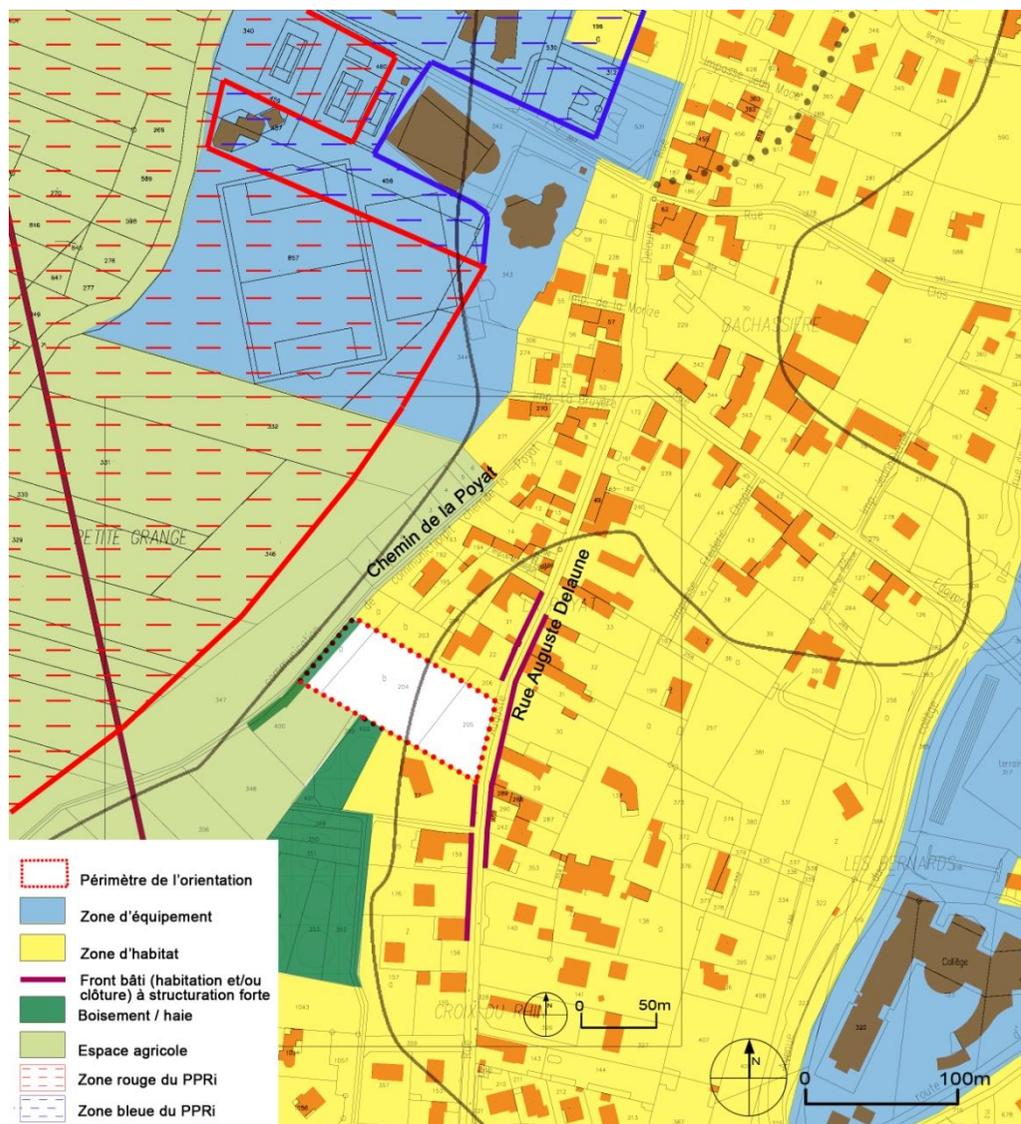
**Lignes directrices :**

- Ne pas réaliser une chaussée trop large : 5,5 mètres maximum (fonction de desserte interne)
- Possibilité d'un stationnement avec accompagnement végétal
- Garantir un cheminement piéton

## **LIEUDIT LA POYAT – ZONE UA et SECTEUR UB<sub>2</sub>**

**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.**

**L'ouverture de cette zone est conditionnée à un projet d'ensemble (article R.123-6 du code de l'urbanisme).**



### CONTEXTE

- Un site qui s'inscrit au sein d'un espace bâti aux caractéristiques anciennes (alignement sur rue, implantation perpendiculaire à la voie), à proximité des équipements publics.
- Des parcelles bordées :
  - par la rue Auguste Delaune à l'Est au gabarit étroit,
  - et une haie à l'Ouest.
- Une zone relativement plane.

### ENJEUX

- Sécuriser et organiser les accès sur la rue Auguste Delaune.
- Inscrire les implantations dans la forme urbaine « traditionnelle ».



Vue Nord depuis la rue A. Delaune



Vue Sud depuis la rue A. Delaune



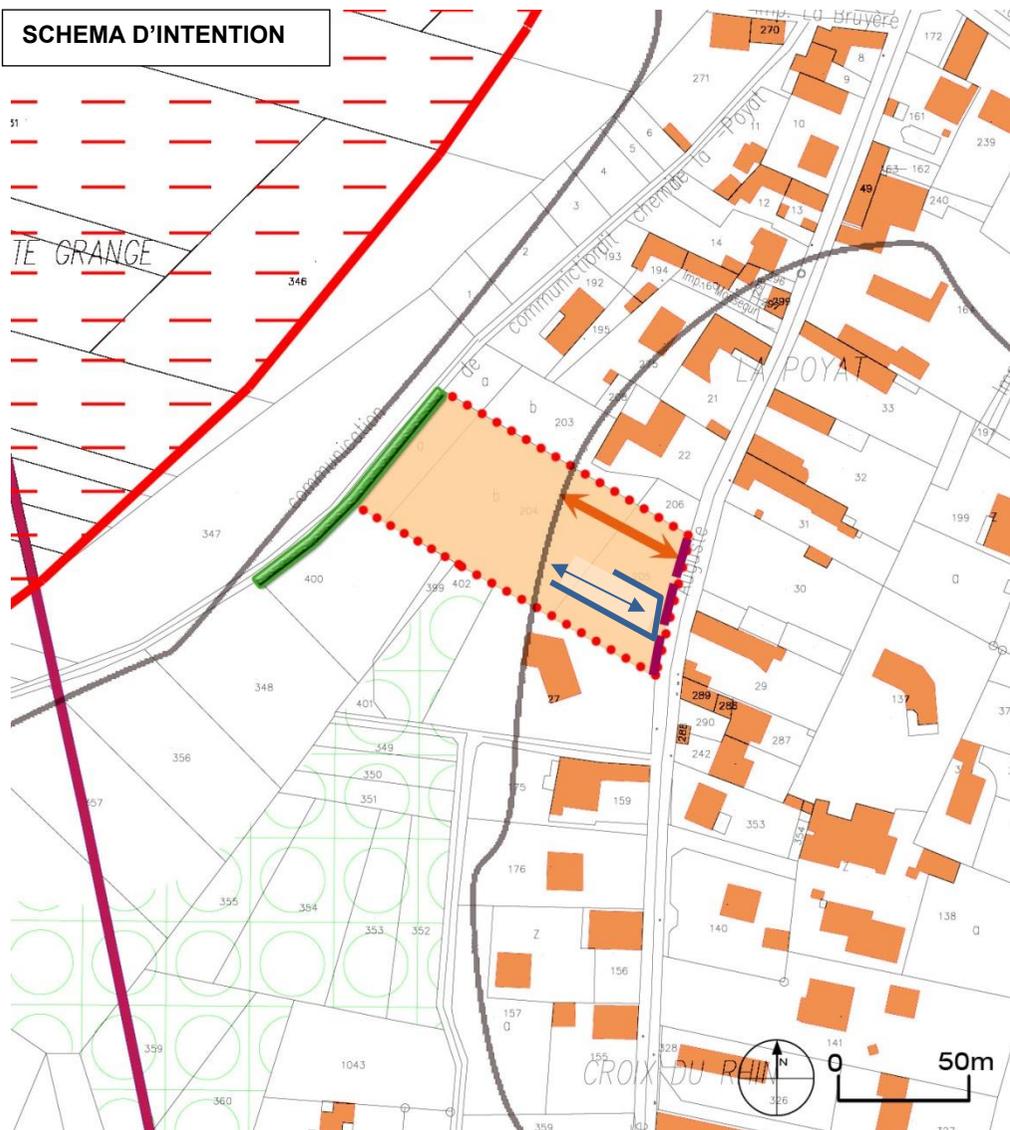
Source : geoportail

Superficie de la zone : 0,4 ha

Zone à vocation d'habitat de formes intermédiaires et de petits collectifs.

➔ Réalisation de 6 à 8 logements.

SCHEMA D'INTENTION



-  Préserver l'arrière-plan paysager. La haie constitue un élément paysager fort qui s'inscrit dans la continuité des boisements limitrophes. Aucune sortie automobile ne sera autorisée
-  Ces parcelles s'inscrivent au sein d'une portion de rue très structurée par le bâti ancien au travers soit des clôtures soit des habitations à l'alignement. Le projet doit donc respecter cette structuration au travers du projet de stationnement public (Cf. page 39)
-  Un accès mutualisé sera prévu du fait d'un gabarit étroit de la voie. Il assurera l'accès à l'aire de stationnement et aux collectifs.
-  Imposer un alignement et un sens de faitage perpendiculaire à la rue A. Delaune pour une inscription dans le caractère traditionnel avoisinant.

**LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT :****EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE**

- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas R+2+c** pour permettre une densification du secteur au travers des collectifs ou des formes intermédiaires.
- **Structurer la zone** notamment le long de la rue A. Delaune par la construction d'un muret rappelant l'alignement existant.
- Le long de la rue A. Delaune, les clôtures devront assurer la structuration de l'axe en favorisant des murs ou murets, assurant la continuité avec les formes existantes. La haie végétale seule sera évitée.

**EN TERMES DE PROGRAMME**

- **Permettre la réalisation de 6 à 8 logements sur le site.**
- **Favoriser la mixité sociale** : la Commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale sur l'ensemble de l'opération. 20% de logements sociaux seront mis en œuvre.

**EN TERMES DE VOIES**

- **Ne créer qu'un seul accès mutualisé** pour l'aire de stationnement et les logements depuis la rue A. Delaune.

**Principe d'insertion à rechercher :**

Vue initiale



A préférer



A éviter



## **RUE LOUIS SAILLANT – SECTEUR UB2**

**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.**

**Elle est urbanisable au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.**

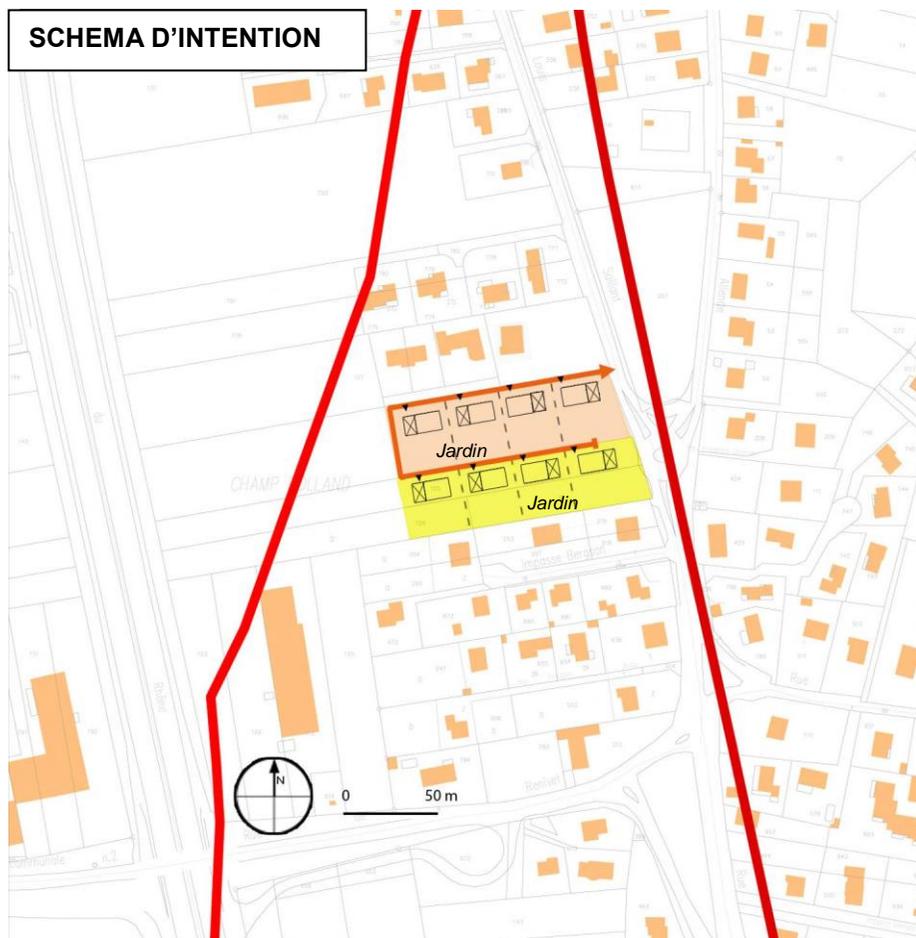


Source : geoportail

Superficie de la zone : 0,9 ha

Zone à vocation d'habitat de formes individuelles et intermédiaires.

➔ Réalisation d'environ 10 logements.



**Sécuriser les sorties sur la rue :**

- ➔ Un accès mutualisé sera prévu par bandes de développement pour limiter les sorties sur la rue Louis Saillant.
- ▼ Les accès aux parcelles se réaliseront à partir des voies créées et non de la rue Louis Saillant.

**Prendre en compte l'implantation :**

-  Organiser 2 bandes de développement de l'habitat en tenant compte des nuisances sonores pour l'implantation des constructions :
-  - Positionner les garages du côté des axes comme écrans acoustiques pour préserver les « pièces à vivre » de l'habitation.
- Jardin* - Réalisation du jardin au Sud pour bénéficier de l'ensoleillement.

## **LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT :**

### **EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE**

- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas le R+2+c** pour permettre une densification du secteur au travers des collectifs ou des formes intermédiaires.
- **Structurer la zone** par une implantation des constructions sur le Nord des 2 secteurs.
- Le long de la rue L. Saillant, les clôtures ne devront pas créer un effet couloir et devront préserver une ouverture visuelle. L'évolution de la clôture ne devra pas favoriser l'isolement visuel

### **EN TERMES DE PROGRAMME**

- **Permettre la réalisation d'environ 10 logements sur le site.**
- **Favoriser la mixité sociale** : la commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale sur l'ensemble de l'opération. 20% de logements sociaux seront mis en œuvre.

### **EN TERMES DE PAYSAGE**

- **L'aménagement de ce nouveau secteur urbain permet d'envisager la préservation de l'espace vert au sud des constructions.**

### **EN TERMES DE VOIES ET DE CHEMINEMENTS PIETONS**

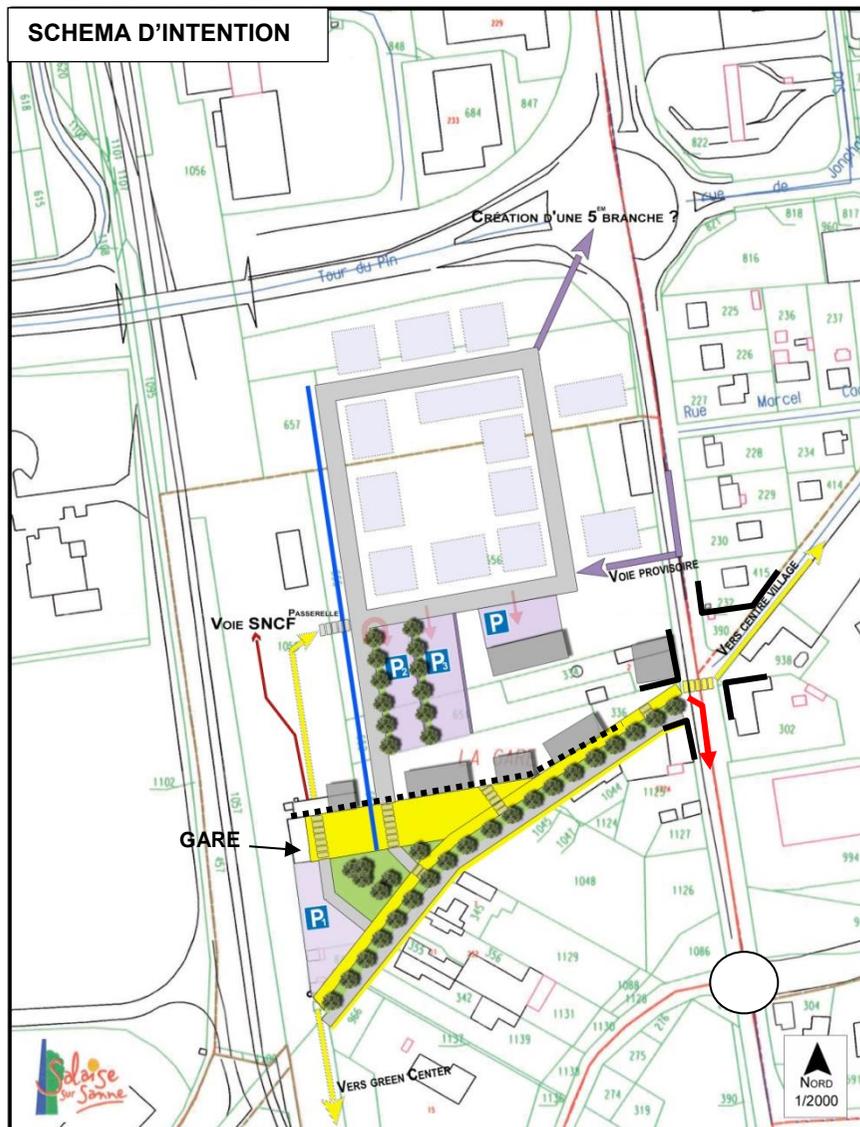
- **Ne créer qu'un seul accès mutualisé** permettant aux véhicules de rejoindre les logements depuis la rue Louis Saillant. Il sera accompagné de cheminements piétons sécurisés.

## **LIEUDIT LA GARE – ZONE 1AUX**

**Cette zone a une vocation principale d'activités économiques.**

**Elle est urbanisable au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.**





Source : Eric Sainero - ESAU - architecte

### Restructurer l'espace public



Une perspective et un parvis seront constitués devant la gare, cadré par les bâtiments. Le parvis assurera une continuité piétonne avec le rue P. Sémard.



Un cadre fort de l'espace public devra être créé par les bâtiments. Il participera à créer la perspective vers la gare.



La rue P. Sémard est reconfigurée pour assurer à la fois une desserte véhicules et piétonne. Une traversée piétonne devra être mise en place sur la RN7 pour relier le centre bourg de Salaise sur Sanne.



La rue P. Sémard constitue un axe historique de la commune dont le site de la Gare conserve des signes avec notamment l'alignement des constructions. Il s'agit de préserver et de conforter cette structuration au croisement avec la RN7 qui affirme ponctuellement le caractère urbain de la RN7.

### Sécuriser et organiser les déplacements



Des aires de stationnements seront organisées à l'arrière de la zone d'activités, peu ou non visibles depuis la RN7.



La sortie depuis la rue P. Sémard sera aménagée pour interdire le tourne à gauche (ne pas couper la RN7) : les véhicules devront obligatoirement tourner à droite et faire demi-tour au futur giratoire.

### Prendre en compte le canal



Un canal (fossé) existe pour l'évacuation des eaux pluviales. Il est à préserver ou à réintégrer dans le projet.

**LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT :****EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE**

- **Préserver le cadrage par le bâti** de l'intersection RN7/P. Sémard comme une identification de l'entrée de ville.
- **Structurer la rue P. Sémard par le bâti** et dégager la perspective vers la gare dans une logique de parvis.
- Organiser l'accès à la gare et valoriser cette zone d'activités.

**EN TERMES DE PAYSAGE**

- **Accompagner les voiries et les zones de stationnement de plantations.**

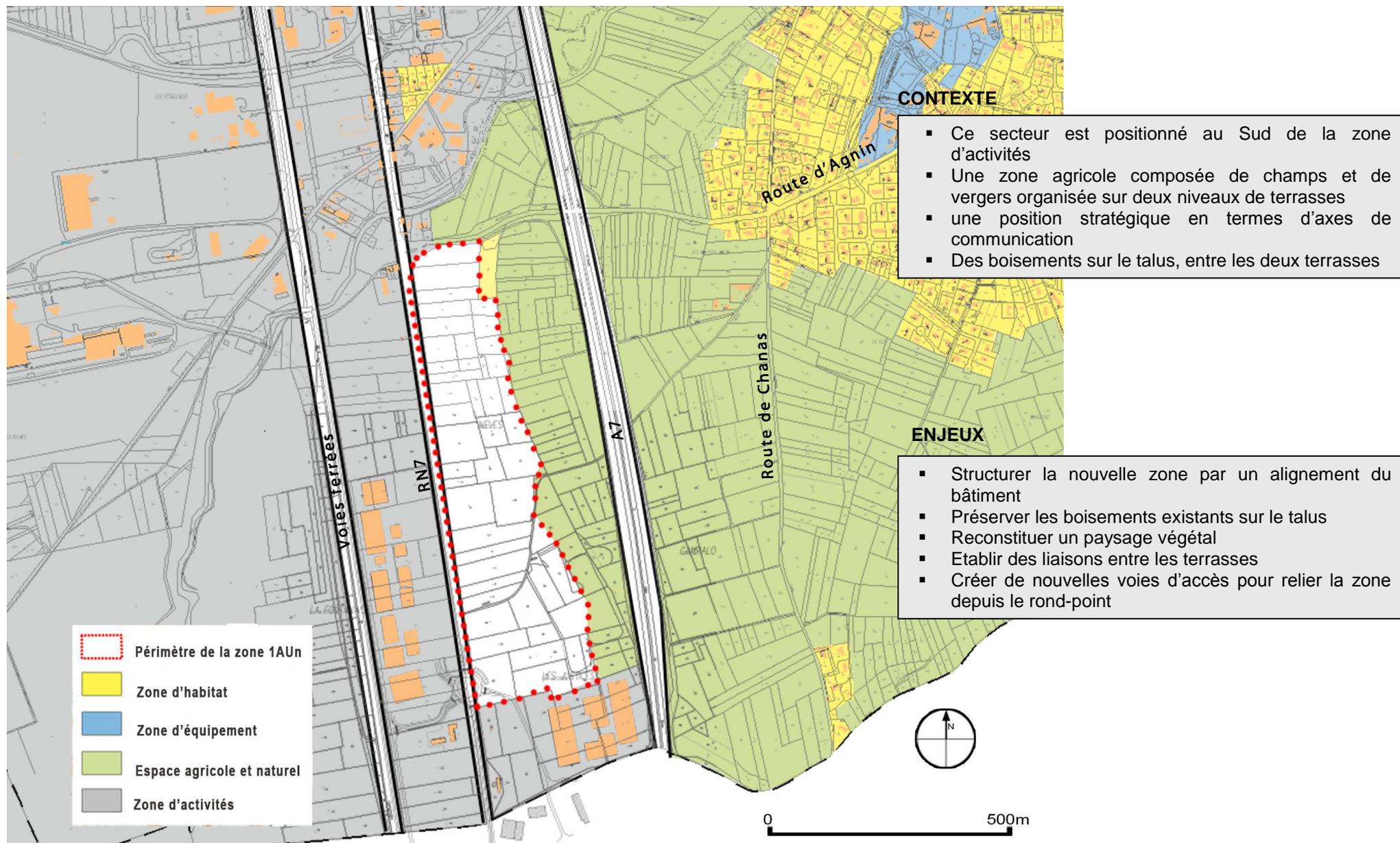
**EN TERMES DE VOIES**

- **Favoriser la création d'un seul accès sur la rue P. Sémard** qui assure la desserte de la zone et l'accès aux aires de stationnement. La voie d'accès sur la RN7, autorisée provisoirement, doit disparaître. En sortie de zone, le tourne à gauche ne devra pas être autorisé sans aménagement spécifique. Le demi-tour devra se réaliser au futur giratoire
- Les voies seront accompagnées de cheminements piétons sécurisés.

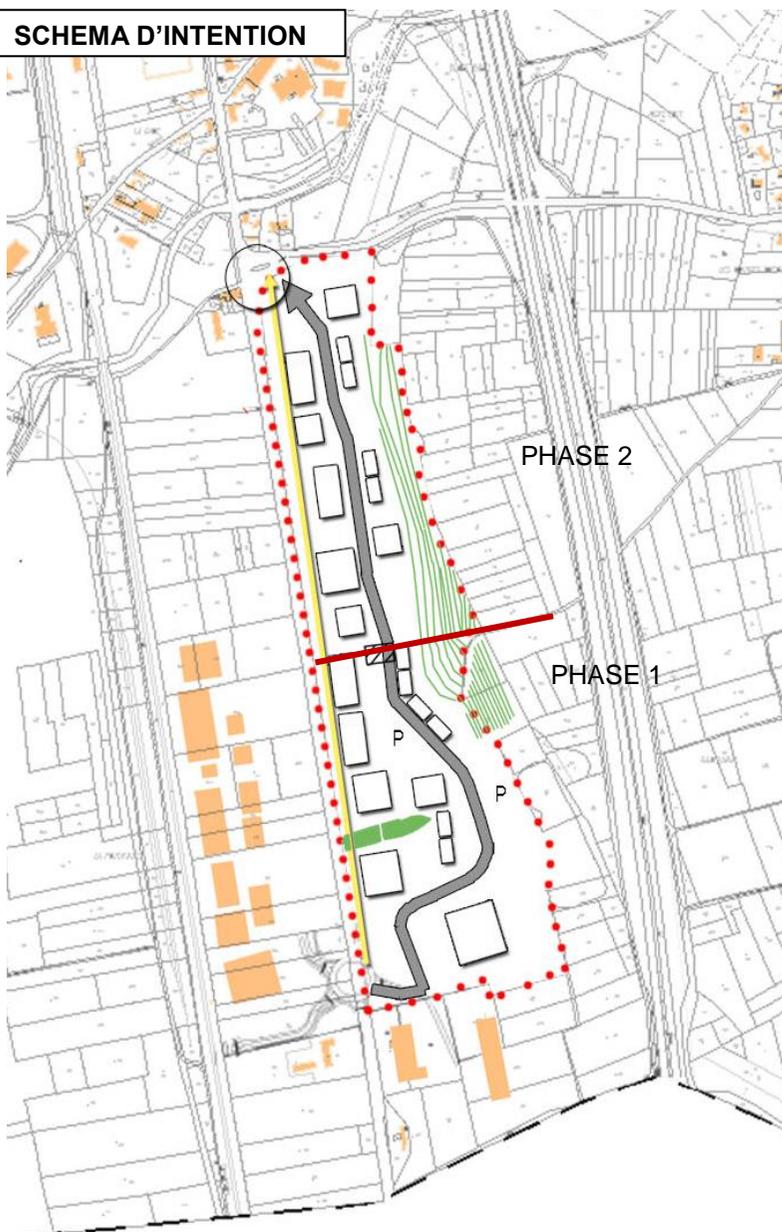
## **LES NEVES – ZONE 1AU<sub>n</sub>**

**Cette zone a une vocation d'accueil d'équipements et d'activités commerciales en lien avec l'enseignement, le sport, les loisirs, la santé, les services et la culture.**

**Les constructions y sont admises au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.**



**SCHEMA D'INTENTION**



**Un schéma de desserte prévu à long terme**

L'aménagement se réaliserait en deux temps.  
La partie Sud fera l'objet d'une première phase d'aménagement en lien avec le giratoire créé au sud de la zone (assurant également la desserte de la ZA des Justices).



La voie interne créée sera prolongée pour desservir la partie nord du site. Elle rejoindra à terme le projet de giratoire au nord, au croisement Route d'Agnin-RN7.



Dans l'attente de la réalisation de a phase 2, une aire de retournement provisoire est prévue à la jonction des 2 phases.

**Un paysage préservé et composé**

Une ligne directrice de cette zone est la composition d'un alignement en façade et d'un aménagement paysager entre la RN7 et les bâtiments.



Des bâtiments qui structurent la RN7 et qui accompagneront la voie interne



Les éléments paysagers forts sont préservés ; il s'agit notamment des boisements présents sur le talus en limite est de la zone. Ils formeront un arrière-plan paysager aux activités.

## LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

### EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE ET D'ACCES

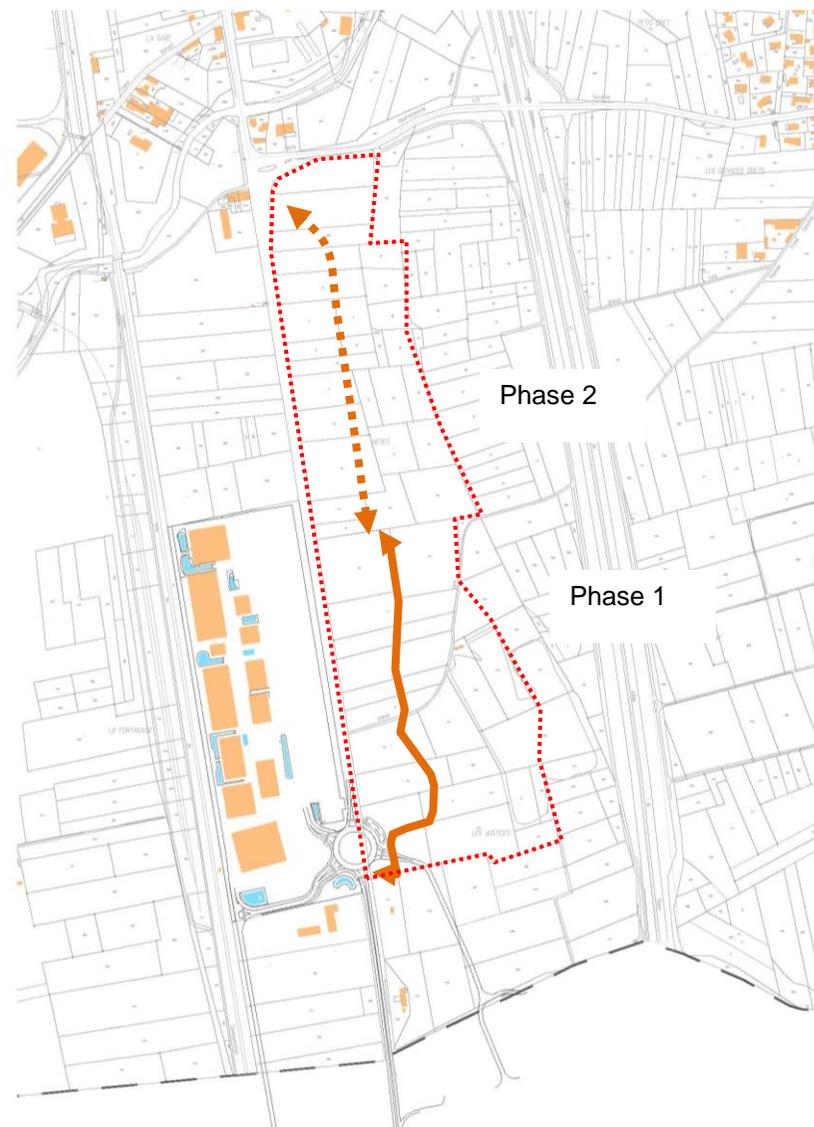
- **Organiser le cadre bâti** le long de la RN7 en gérant les reculs et l'obligation d'accompagnement végétal dans ce recul.
- **Sécuriser les accès** par des raccordements aux giratoires. Aucun autre accès ne pourra être réalisé sur la RN7.

### EN TERMES DE PAYSAGE

- **Accompagner les voiries et les zones de stationnement de plantations.**
- **Créer un paysage végétal le long de la RN7**

Les constructions y sont admises au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.

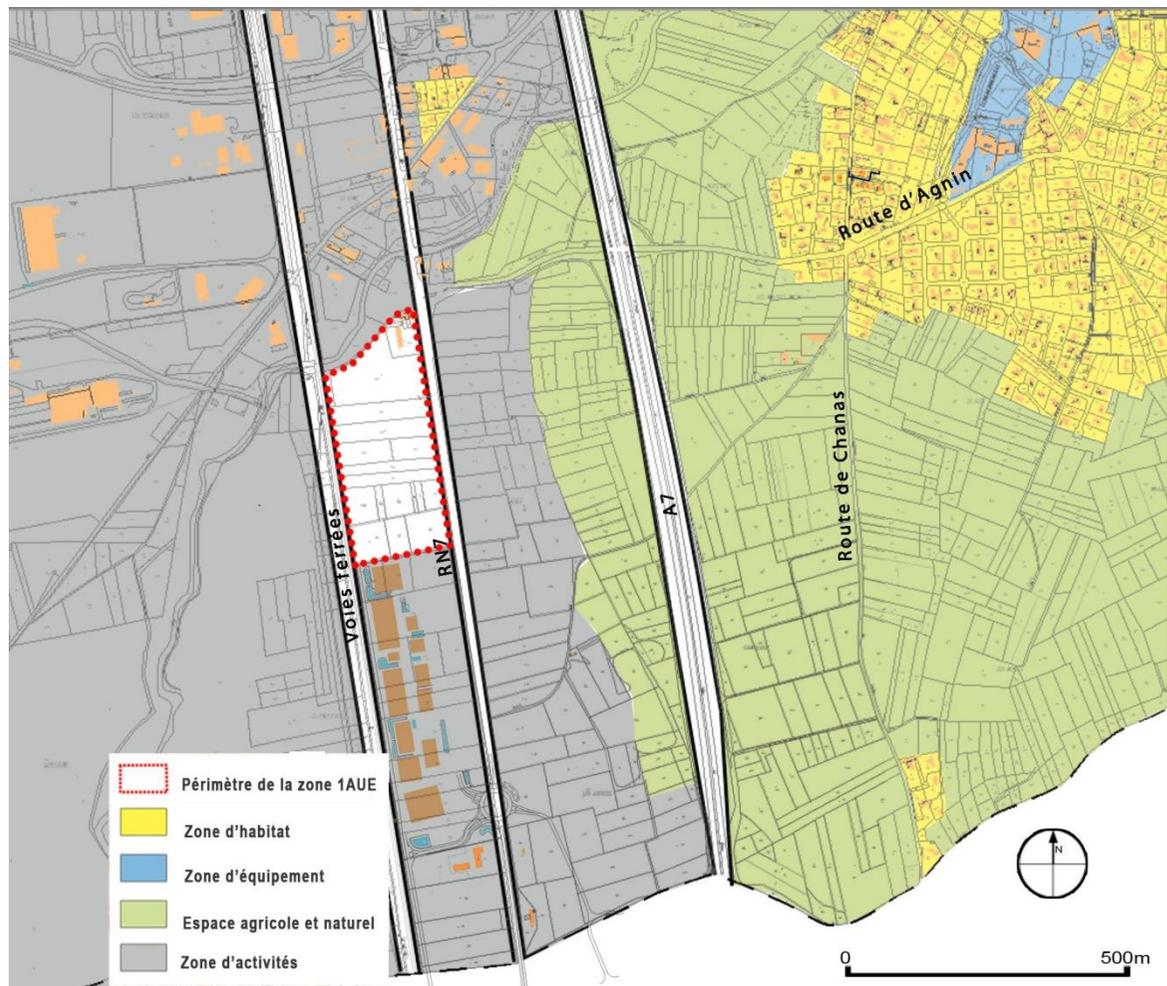
- Phase 1 : la desserte interne est en cours de réalisation et les réseaux sont à proximité immédiate de la zone. L'urbanisation de cette phase se réalisera à court terme.
- Phase 2 : l'urbanisation de la phase débutera quand la phase 1 sera maîtrisée.



## **GREEN 7<sup>®</sup> NORD – ZONE 1AUE**

**Cette zone a une vocation d'accueil d'équipements et d'activités commerciales.**

**Les constructions y sont admises soit lors de la réalisation d'opérations d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.**



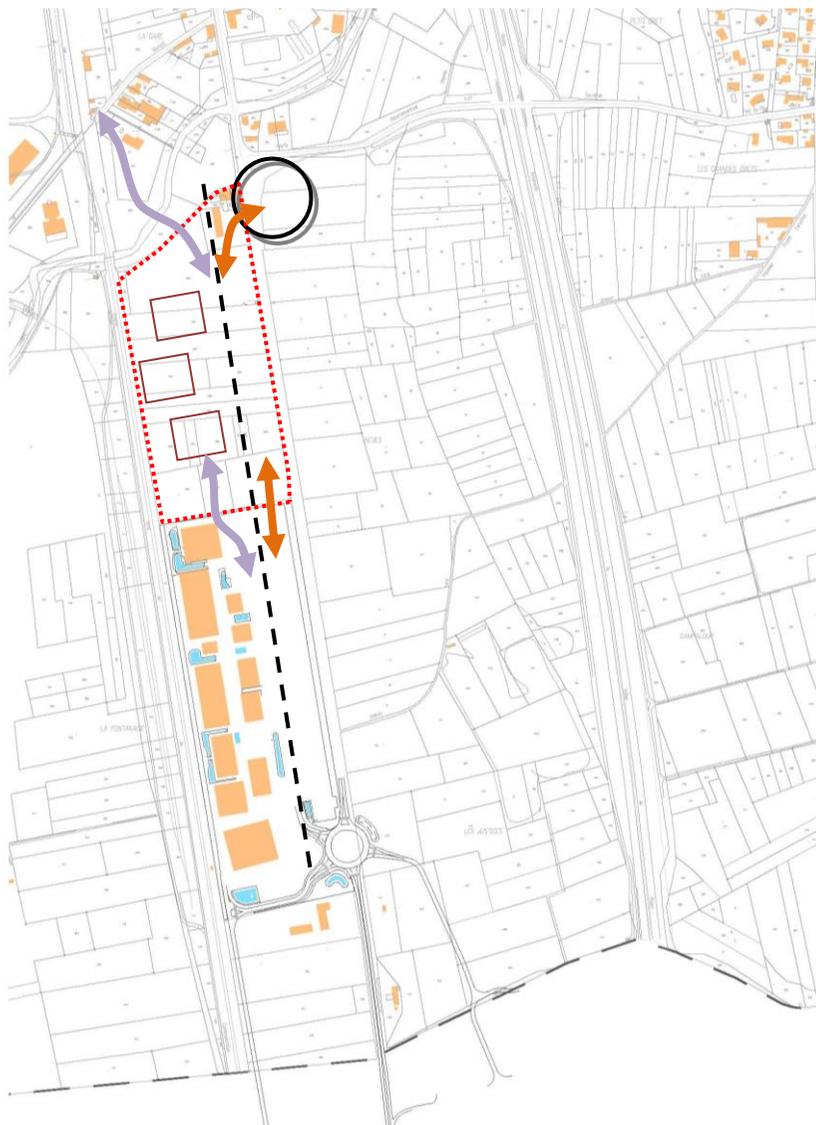
### CONTEXTE

- Ce secteur est positionné entre deux zones d'activités existantes : au sud Green 7 et au nord les zones d'activités de la RN7.
- une position stratégique en termes d'axes de communication

### ENJEUX

- Structurer la nouvelle zone dans le prolongement de celle existante pour une cohérence le long de l'axe
- Créer de nouvelles voies d'accès pour relier la zone depuis le rond-point

**SCHEMA D'INTENTION**



**Une organisation cohérente le lobs de la RN7**

--- Une ligne directrice de cette zone est la composition d'une façade dans le prolongement de l'existant : façade en second plan, stationnement paysagé en premier plan le long de la RN7.

**Des liaisons organisées**

↔ Une voie interne sera créée en prolongement de l'existant pour desservir le site. L'urbanisation pourra se faire dans un premier temps avec accès par le sud. La voirie rejoindra à terme le projet de giratoire au nord, au croisement Route d'Agnin-RN7.



Le mail piétonnier existant à Green 7 sud sera prolongé sur la partie nord. Un passage pourra être laissé libre au nord pour assurer la continuité avec une liaison piétonne à créer pour rejoindre la gare.

**LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT :****EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE ET D'ACCES**

- **Organiser une continuité bâtie structurante** et assurer un aménagement cohérent.
- **Organiser les liaisons** à la fois par la voirie et les cheminements modes doux.
- **Mettre en place une liaison modes doux vers la gare**, qui permettra à terme des déplacements entièrement sécurisé hors de la RN7.

**EN TERMES DE PAYSAGE**

- **Accompagner les voiries et les zones de stationnement de plantations.**
- **Créer un paysage végétal le long de la RN7.**

---

## **ZONES AU**

# **SOUMISES A UN PROJET D'ENSEMBLE DONT L'URBANISATION EST SUBORDONNEE A UNE MODIFICATION OU UNE REVISION DU PLU**

---

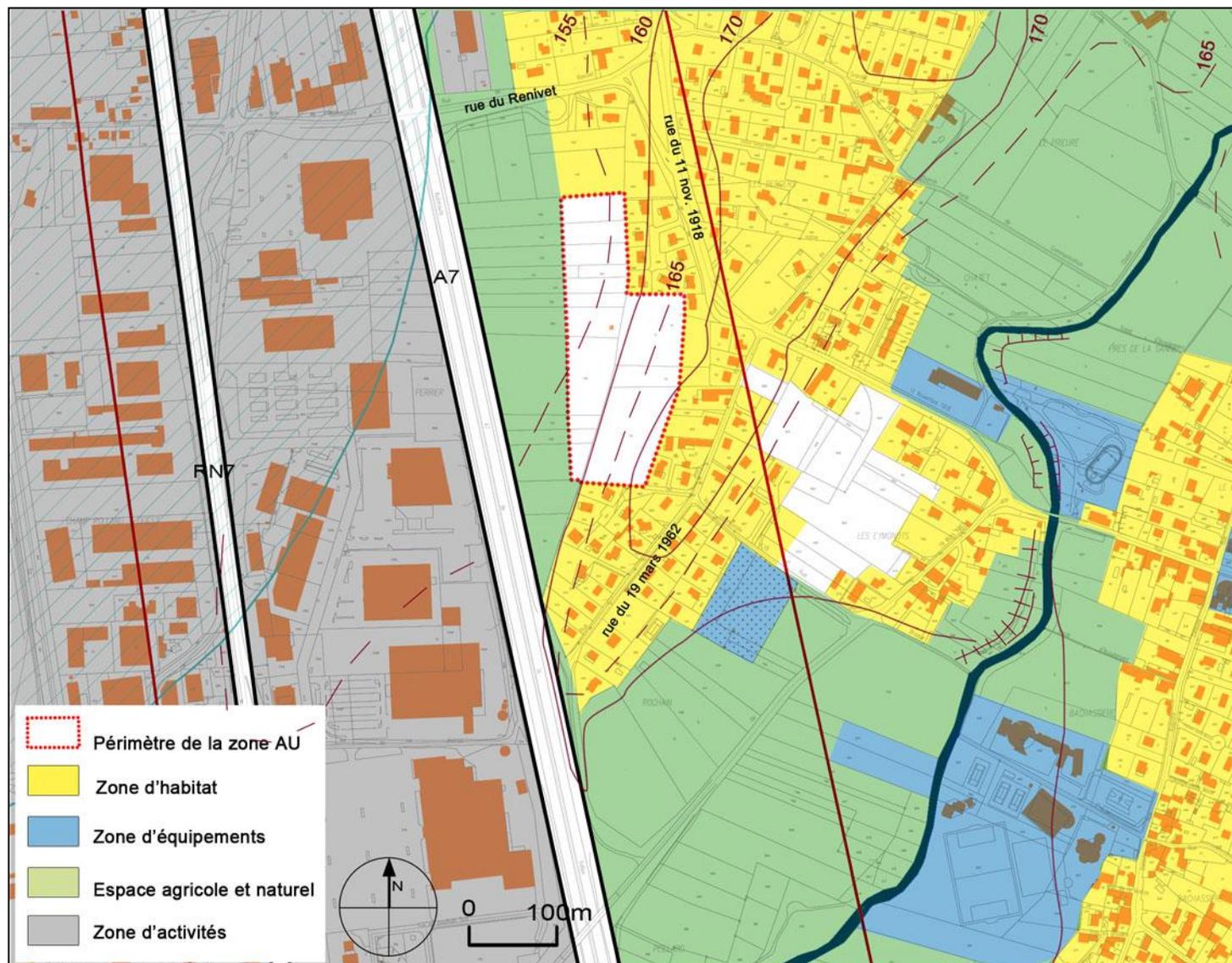
Ces zones AU comprennent les terrains à caractère naturel de Salaise sur Sanne réservés à la création à long terme de zones d'urbanisation future.

Ces zones ont une vocation principale d'habitat pouvant être complétée par des commerces ou de l'artisanat compatibles avec la vocation résidentielle de la zone. Elles sont inconstructibles dans l'immédiat sauf pour des équipements publics et des équipements et des ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et aux services d'intérêts collectifs.

Conformément à l'article R.123-6 du code de l'urbanisme, l'ouverture à l'urbanisation peut être subordonnée à une modification ou à une révision du plan local d'urbanisme.

## **LIEUDIT PERRIER – ZONE AU<sub>2</sub>**

**Cette zone a une vocation principale d'habitat où l'implantation d'équipements est également envisagée.  
L'ouverture de cette zone est conditionnée à un projet d'ensemble (article R.123-6 du code de l'urbanisme).**



### CONTEXTE

- Un site qui s'inscrit en limite d'un secteur pavillonnaire.
- Un site présentant à la fois une configuration plane et en pente.
- Une partie des terrains a actuellement une vocation agricole et une autre se compose de taillis.
- Des accès par les rues du Renivet au nord et du 19 mars 1962 au Sud.
- Cette zone est dans l'emprise de la zone de bruit générée par l'A7. La partie haute de la zone (+160m) est la plus affectée par les nuisances sonores.

### ENJEUX

- Densifier ce secteur en respectant la perception du site à l'échelle du bourg (topographie).
- Intégrer l'urbanisation à son environnement immédiat.
- Organiser les constructions en fonction de la topographie et des nuisances sonores dues à la circulation.



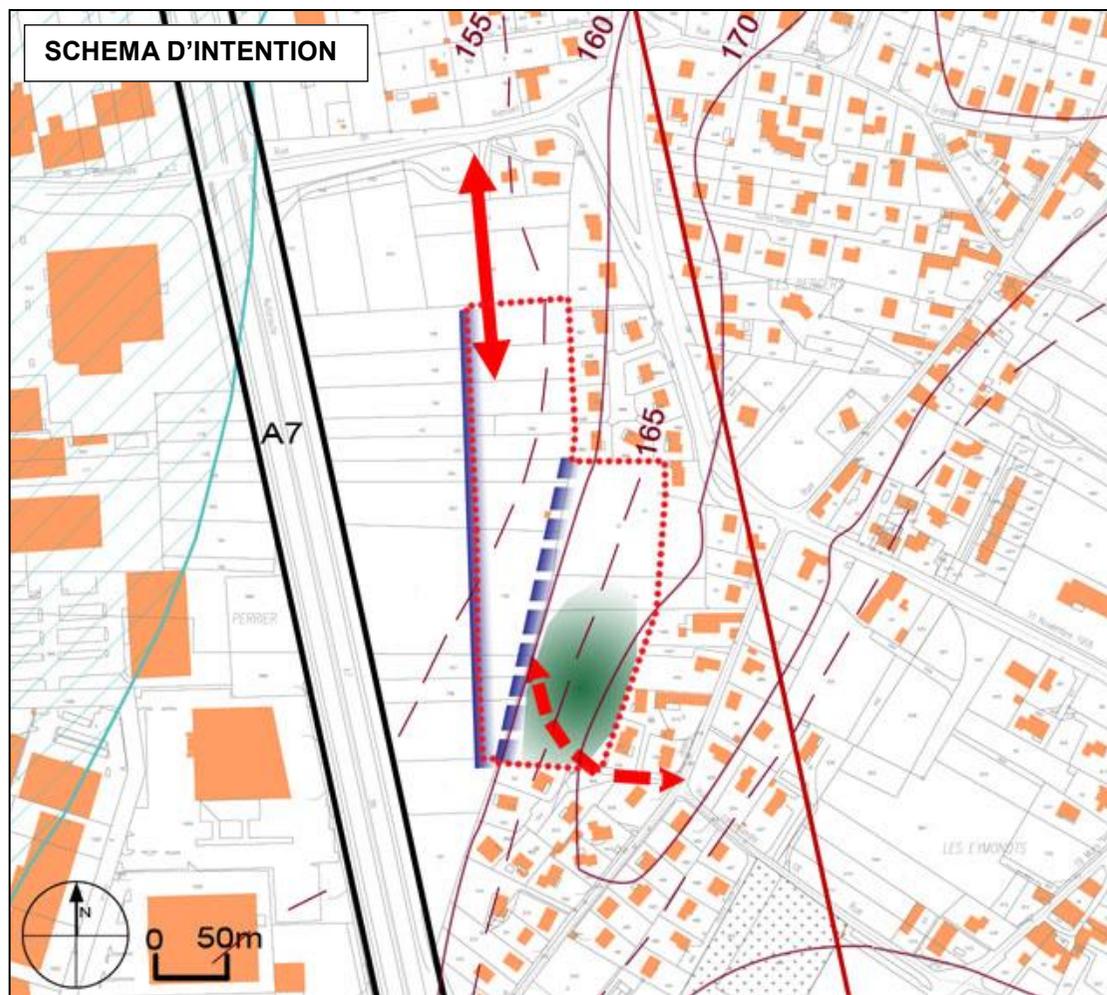
Source : geoportail

Superficie de la zone : 3,2 ha

Zone à vocation d'habitat de formes intermédiaires ou de petits collectifs.



Réalisation d'environ 100 logements sous forme d'individuel dense ou de petits collectifs d'une hauteur R+2+C ou R+3terrasse pour une densité correspondante de 30 log/ha min.



**Un aménagement conçu en fonction des nuisances sonores :**

 Un aménagement spécifique (réflexion plutôt en terme d'éléments paysagers) devra être mis en place pour réduire les répercussions des nuisances sonores.

 En fonction du projet, de l'organisation des typologies, des hauteurs, une deuxième « barrière sonore » peut être envisagée.

L'organisation de la zone, pour réduire les nuisances sonores subies par l'habitation, peut s'appuyer :

- Sur l'organisation du bâti,
- La hauteur du bâti : hauteur permettant de protéger les bâtiments situés à l'arrière,
- Sur un épannelage des constructions,
- Sur la composition d'une « barrière » paysagée, ....

 Sur les terrains les plus en pente et les plus affectés par les nuisances sonores, il sera privilégié un aménagement paysager fort et valorisant.

**Des accès à organiser :**

 Un accès principal sera aménagé depuis la rue du Renivet.

 Il sera complété par un accès secondaire dont la faisabilité sera étudiée au moment de l'opération d'aménagement.

## LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Les objectifs poursuivis en termes d'aménagement sont :

- **Rechercher une "accroche" avec les espaces bâtis environnants** tant sur le plan fonctionnel que paysager afin de favoriser son intégration.
- **S'assurer de liens cohérents entre les différentes phases** du projet si celui-ci est échelonné dans le temps.
- Affecter à ce tènement foncier les principales fonctions urbaines, dont le **logement sera la vocation dominante**.
- Promouvoir la **mixité sociale** et une **diversification du parc** de logement.  
Diversification du parc de logement en terme :
  - de forme urbaine (formes intermédiaires/petits collectifs).
  - de type de logement (de l'accession au logement locatif aidé).

Les intentions d'aménagement :

### EN TERMES DE STRUCTURATION URBAINE

- **Organiser le développement du secteur à partir des axes internes à créer,**
- **N'autoriser sur le site que des volumétries de construction ne dépassant pas R+2+c (ou R+3 terrasses)** afin de tenir compte du contexte topographique et ainsi garantir l'insertion du projet à l'échelle du bourg.
- **Organiser les volumétries en fonction des nuisances sonores.**

### EN TERMES DE PROGRAMME

- **Permettre la réalisation d'environ 100 logements sur le site.**
- **Favoriser la mixité sociale** : la Commune a délimité un périmètre au titre de l'article L.123-1-5-16° du Code de l'Urbanisme pour la mixité sociale. L'opération devra proposer au moins 20% de logements sociaux.

### EN TERMES DE PAYSAGE

- **L'aménagement de ce nouveau secteur urbain permet d'envisager une palette végétale diversifiée.**  
La diversité floristique des plantations, notamment des haies en limite séparative constitue un élément de qualité urbaine.

---

## **LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE Z.I.P. – PROJET INSPIRA**

---

Le projet INSPIRA, porté par le Syndicat Mixte de la Zone Industrialo-Portuaire, présente un caractère intercommunal, puisque le périmètre du projet INSPIRA est « à cheval » sur le territoire des Communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons. La présente OAP, conçue à l'échelle de l'ensemble du périmètre du projet INSPIRA, est intégrée au PLU de Salaise-sur-Sanne pour sa partie portant sur le territoire de la Commune de Salaise-sur-Sanne.

### INSPIRA, Espace industriel responsable et multimodal

L'espace industriel INSPIRA de Salaise-sur-Sanne et Sablons doit promouvoir un développement économique et l'aménagement **responsable** de ce site de 340 Ha afin de créer de l'activité industrielle, de développer les transports ferroviaires et fluviaux, d'être exemplaire en matière de prise en compte environnementale et sociale et d'intégrer le concept d'écologie industrielle au bénéfice des entreprises actuelles et futures.

Cet espace industriel responsable et multimodal doit devenir la zone industrielle du 21<sup>ème</sup> siècle.

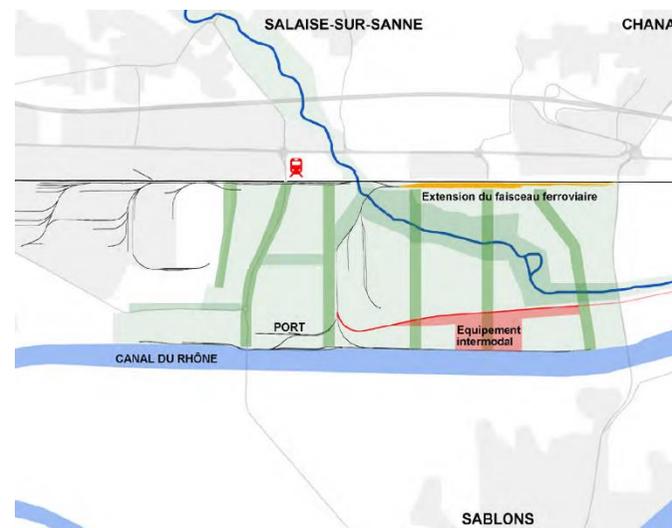
#### Le développement d'un site attractif: vers un aménagement modulable et qualitatif

L'objectif principal du projet est de concevoir un programme d'implantation économique, afin de créer un projet urbain capable d'évoluer en fonction des activités industrielles. **Une stratégie d'aménagement simple, robuste et flexible.** Elle suppose une flexibilité maximale des utilisateurs dans un processus de développement et de coopération piloté par le Syndicat Mixte et Isère Aménagement. L'objectif reste bien de mettre au point un processus opérationnel dynamique et évolutif de l'occupation de l'espace.

De la lecture graphique du territoire, il ressort que tous les éléments structurants (canal, voies ferrées, routes, autoroute) s'implantent de façon parallèle à l'axe Nord-Sud. La connexion transversale Est-Ouest des principaux axes de communication devient un enjeu majeur. En effet, cette connexion vise aussi à relier les axes structurants du site entre eux.

La stratégie en bandes définit l'organisation spatiale du projet. A travers des bandes 'non aedificandi' **un aménagement modulable et qualitatif est généré, permettant une offre diversifiée, en taille de lots, en modalités de mise à disposition, et en services et équipements spécialisés.** Cette modélisation en forme de réseau régulier du maillage routier, vert et bleu garantit aux futurs usagers du site une identité industrielle et des prestations parfaitement adaptées à leurs besoins et à leurs attentes.

Le corridor de la Sanne, élément central et fédérateur d'INSPIRA, est préservé et valorisé pour sa qualité écologique, paysagère et sa biodiversité. Une connexion modes doux entre Salaise-sur-Sanne et Sablons est proposée par le corridor écologique de la Sanne, notamment afin de répondre aux besoins en déplacement des salariés.



Deux accès routiers principaux au Nord et au Sud d'INSPIRA sont proposés. La nouvelle porte d'entrée Sud, située sur la RD1082, a un intérêt majeur car elle constitue le lien direct avec l'échangeur de l'autoroute (A7) de Chanas sans congestionner la route nationale (N7). La porte d'entrée Nord, située sur la RD51, optimise le réseau

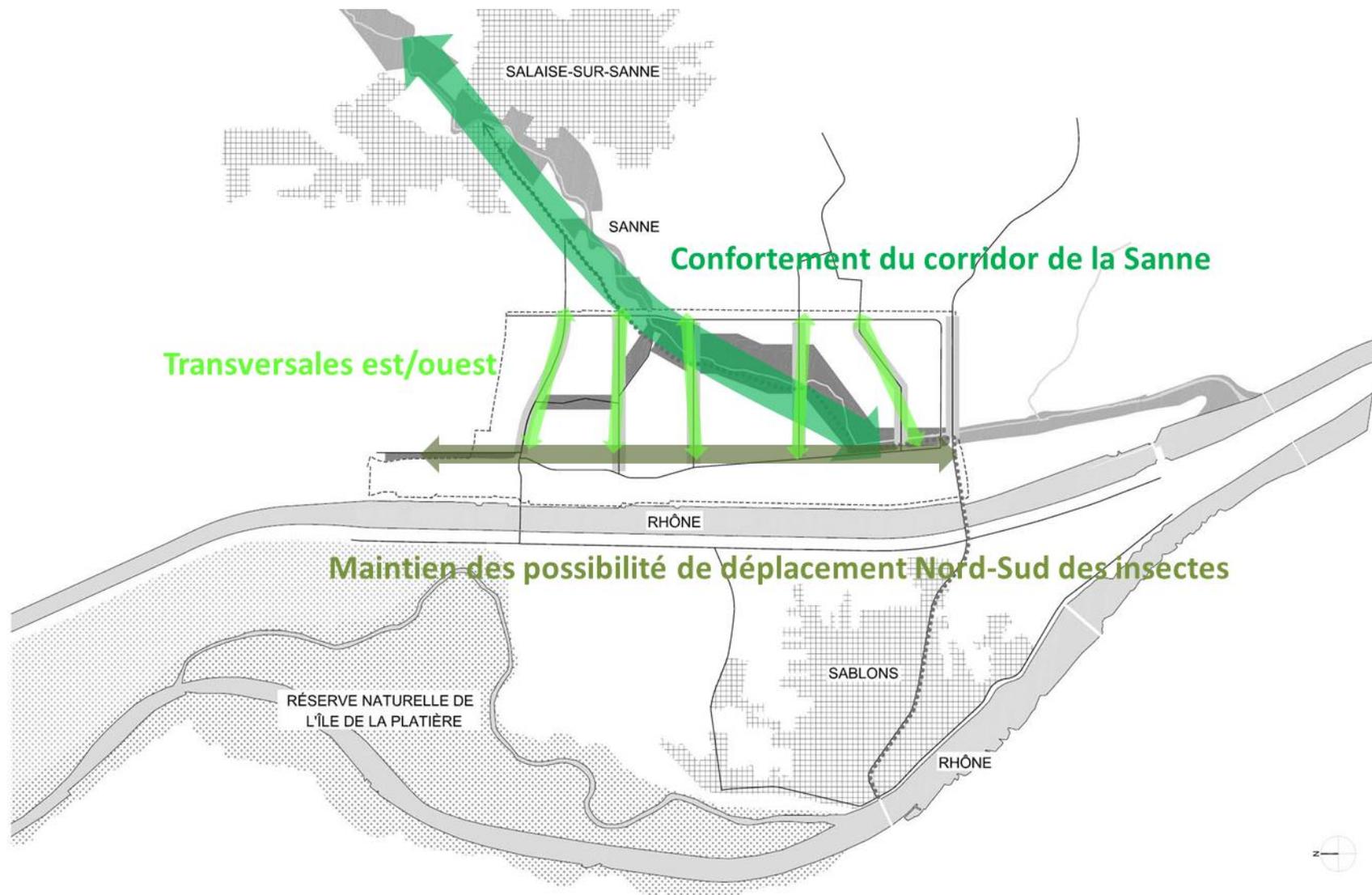
actuel. À partir de ces portes d'entrées, deux axes majeurs Nord-Sud distribuent les flux au sein du site : l'Avenue Inspira et l'Avenue du Port.

Les rues transversales Est-Ouest sont construites au sein des axes « non aedificandi » avec un biotope arboré central, dont les dimensions sont optimisées pour faciliter les possibilités de mutations. Ces bandes non constructibles pourront accueillir des stationnements, des ouvrages de gestion d'eaux pluviales, des abris ou édicules techniques de faible hauteur. Elles forment la connexion physique et visuelle entre la voie ferrée et le Canal du Rhône et apportent une vision qualitative.

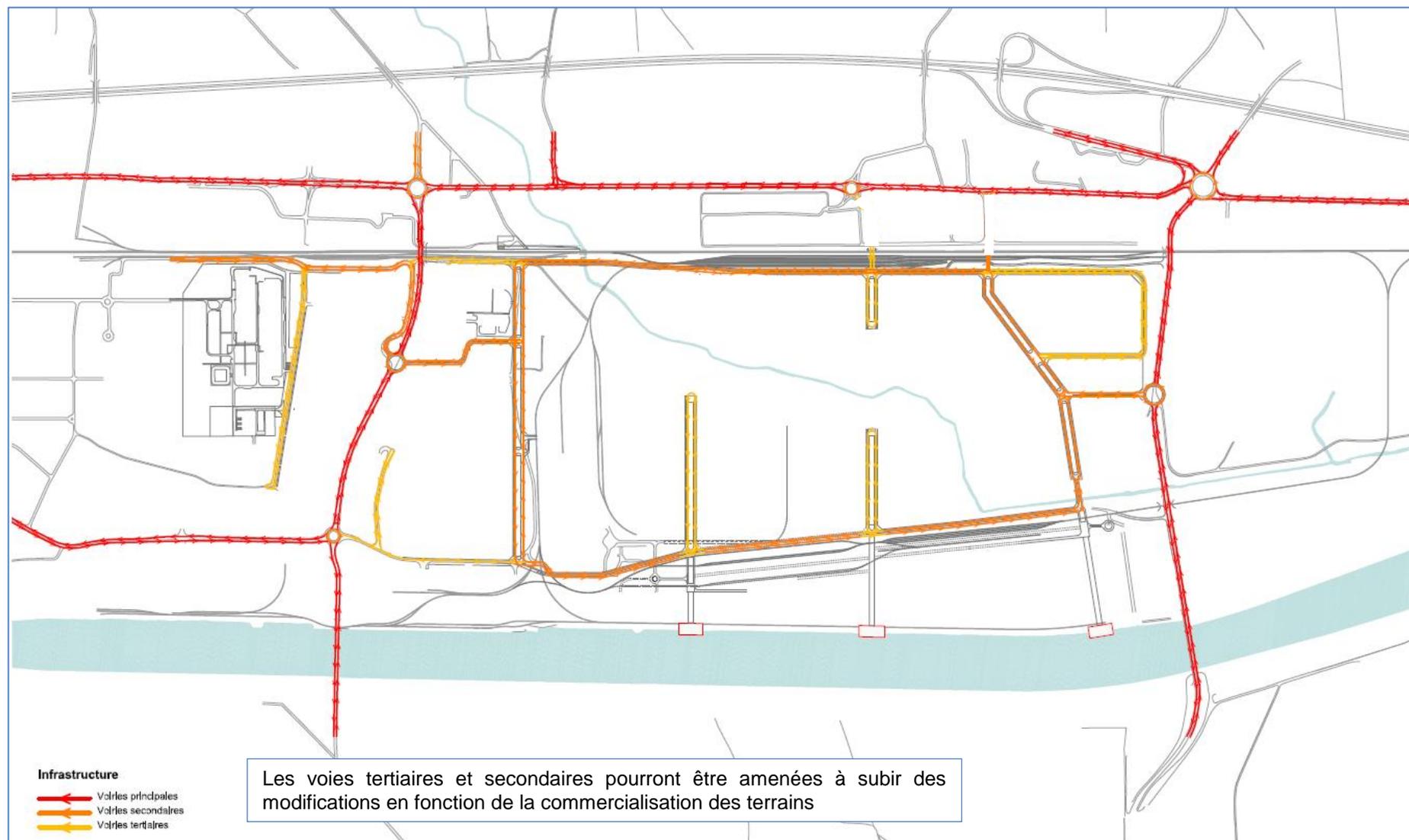
Le développement de services mutualisés entre les entreprises pour leur fonctionnement, la gestion et l'entretien contribuera à une gestion économe et concertée des ressources foncières et financières.

Les modes de déplacement doux ou collectifs seront fortement développés sur la ZAC dans le cadre du programme des équipements publics, c'est pourquoi les constructeurs devront veiller à réduire au stricte nécessaire leur surface de stationnement privatif et dans la mesure du possible mutualiser ces espaces de stationnement avec les constructions voisines.

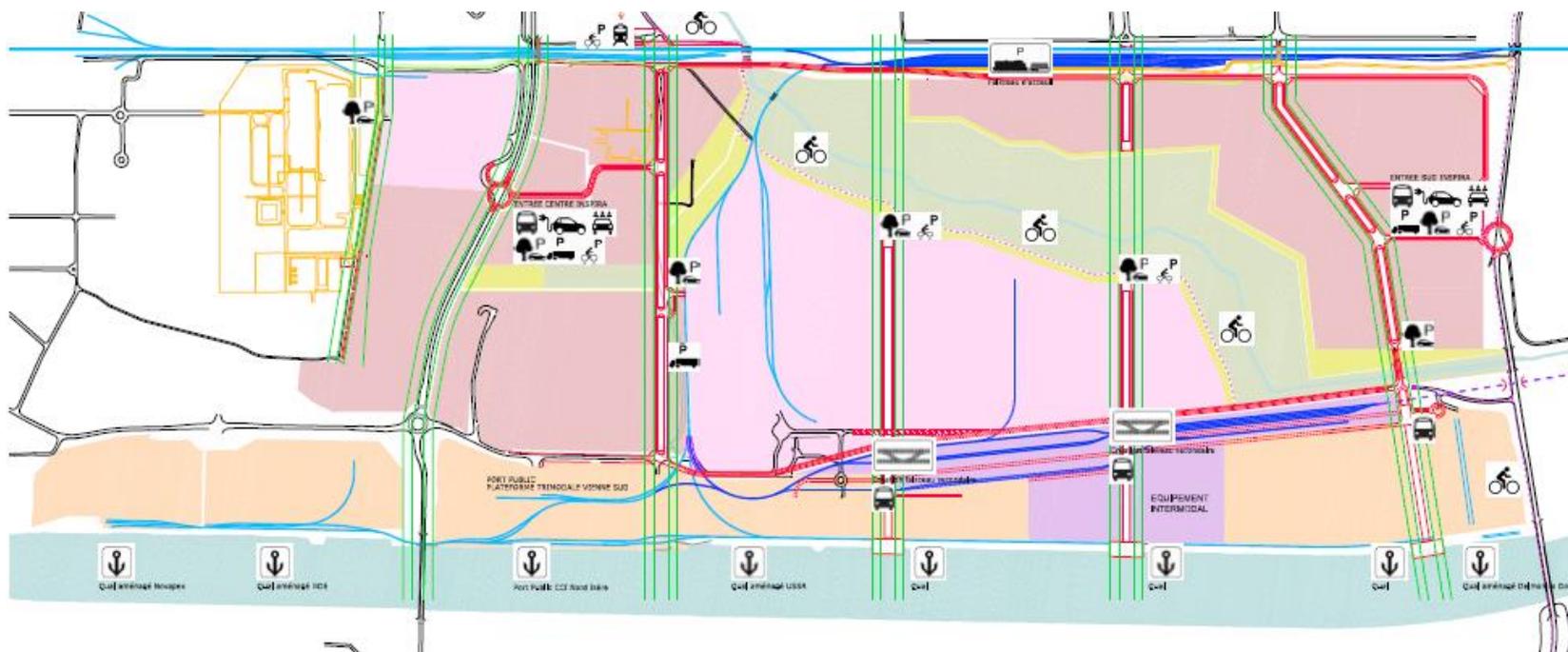
# Principes de composition du site



## Schéma de principe des Voiries – Position indicative des voies



## CIRCULATIONS MODES DOUX



La piste cyclable qui connecte le centre de Salaise-sur-Sanne avec la Via Rhona est disposée à l'intérieur de la bande active du corridor de la Sanne, et permet ainsi de desservir l'ensemble de la ZAC, grâce à la connectivité de cet espace aux voies transversales du projet.

Les fonctionnalités de la zone sont plus particulièrement regroupées à chaque entrée de la zone où pourront éventuellement s'exercer le contrôle d'accès suivant les heures de la journée et les événements ponctuels.

Ces zones d'entrée pourront ainsi regrouper les arrêts de bus, bornes de recharge électrique, station de covoiturage, parkings VL, PL, vélo. Ces stationnements seront complétés par un stationnement poids lourds équipé à proximité du réseau ferré, et des stationnements véhicules légers sur la bande active à l'extrémité des rues transversales, afin de faciliter l'accès de jour à la bande active lieu de déplacements modes doux et lieux de promenade et de détente.

Des arrêts bus sont envisagés à l'intérieur de la zone pour permettre la desserte par les transports en commun. Celle-ci sera assurée soit par le prolongement de la ligne existante, soit par une navette dédiée au départ de la ligne actuelle et à l'arrivée de la ligne dont le terminus est localisé à la gare de Salaise.

Chaque projet de construction devra prévoir la connexion suffisante aux circulations modes doux réalisées sur les espaces publics de la ZAC.