

# P. L. U.

Plan Local d'Urbanisme

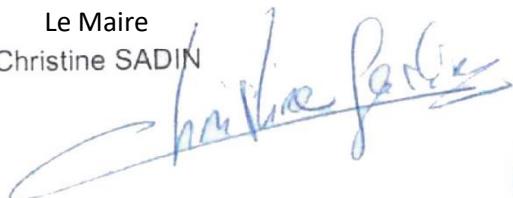
**Commune de Satolas-et-Bonce**

**MODIFICATION SIMPLIFIÉE N° 1**

## **3. Orientations d'Aménagement et de programmation**

Vu pour être annexé  
à la délibération d'approbation  
de la modification simplifiée n° 1  
en date du 7 mai 2025,

Le Maire  
Christine SADIN





Le code de l'urbanisme précise en particulier que :

**« Les orientations d'aménagement et de programmation 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. ...**

Les orientations d'aménagement et de programmation 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 ;**
- 2° **Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;**
- 3° **Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;**
- 4° **Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;**
- 5° **Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;**
- 6° **Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à l'article L. 151-35. »**

## I. Le développement urbain « maîtrisé et de qualité »

La Municipalité a souhaité, dans le cadre de son projet, **assurer un développement urbain globalement maîtrisé, cohérent et valorisant**, qui prenne en compte l'enjeu de la préservation d'un cadre de vie de qualité. Le projet vise également à **favoriser une diversité de l'offre de logements**.

Les dispositions fixées pour les secteurs à enjeux portent sur l'Aménagement avec au préalable une partie générale.

**S'agissant de l'habitat**, la priorité a été donnée à l'urbanisation des « dents creuses » ou terrains résiduels contenus dans les enveloppes urbaines définies sur le bourg de Satolas-et-Bonce et les trois hameaux de la commune (Haut-Bonce, Bas-Bonce et le Chaffard).

Ainsi, le parti d'aménagement des secteurs potentiellement urbanisables ou mutables s'adapte à leur localisation. Il retient principalement une diversification des typologies d'habitat en adéquation avec, la proximité des différents équipements, services et commerces, l'environnement (le site et le paysage au sens large), et les formes urbaines existantes sur les parcelles proches et/ou l'importance des opérations.

Les orientations d'aménagement et de programmation présentées dans les pages suivantes pour les secteurs à enjeux visent à :

- répondre aux différents besoins en logements par des typologies d'habitat définies par rapport à la situation du secteur et à ses caractéristiques, dans l'objectif de favoriser une mixité sociale et intergénérationnelle,
- développer des formes d'habitat économies en espaces (habitat groupé et petit collectif),
- valoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère par rapport aux enjeux paysagers liés au patrimoine bâti et naturel,
- promouvoir un urbanisme de projet, attaché, en interne des futures opérations, à une réflexion globale de type approche environnementale, concourant à une qualité soucieuse de la vie des habitants (usage et perception, en particulier).

## II. Un système de transport adapté à la stratégie d'aménagement du territoire communal

Une orientation d'aménagement et de programmation est inscrite pour préciser la volonté d'améliorer les déplacements à l'échelle communale. Il s'agit notamment de développer les liens entre le village et les hameaux (notamment par l'amélioration et le développement de cheminements doux), de prévoir les éléments nécessaires à l'organisation viaire de la commune (stationnements, voies de desserte locale à créer, ...), mais également d'encadrer les projets d'infrastructures plus structurants (VP5, Projet de déviation Chaffard/Chamagnieu, et projet ferroviaire Lyon-Turin).

### **III. La prise en compte de la trame verte et bleue**

Une orientation d'aménagement et de programmation est inscrite pour préciser la volonté de préserver, notamment de toute urbanisation les sites les plus sensibles, et valoriser le patrimoine agricole, naturel et paysager de la commune au niveau du réseau bocager constitué de haies, mais aussi de petits boisements complétant les massifs et versants boisés.

Les liaisons fonctionnelles entre ces secteurs sensibles sont également à préserver (corridors écologiques et trame verte et bleue) et l'OAP thématique propose des préconisations de maintien des continuités écologiques concernant les aménagements futurs projetés (notamment de voirie).

## **Orientations générales applicables**

### **aux secteurs d'Orientations d'Aménagement et de Programmation pour le développement urbain et le renouvellement urbain**

#### **Déplacements**

Les principaux enjeux d'amélioration de la mobilité sur le territoire de Satolas-et-Bonce portent sur les modes doux et plus particulièrement sur les liaisons entre le village et les hameaux. En effet, à l'échelle des déplacements intercommunaux, la voiture particulière restera encore le mode de déplacement dominant (la densité de population n'étant pas assez importante pour justifier la création de liaisons bus à haut niveau de service susceptibles de rivaliser en performance avec la voiture particulière).

Le véritable enjeu est donc de développer l'usage des modes doux sur les déplacements de courte portée, donc internes à la commune. La Commune et les opérations à développer devront donc œuvrer sur la création de cheminements ou la sécurisation d'espaces dédiés reliant les diverses entités urbaines du territoire, sur la connexion et le prolongement de trottoirs ou de bandes cyclables, en bordure des chemins ruraux notamment, sur l'instauration de lignes « pédibus » (ramassage scolaire à pied, organisé par des parents d'élèves bénévoles, suivant un itinéraire précis - le pédibus est une alternative à la dépose des enfants en voiture à l'école), mais également, sur l'aménagement d'abris ou locaux pour les vélos (la topographie du territoire étant plutôt favorable à ce mode de déplacements actifs)...

Ainsi, les modes doux devront être pris en compte dans chaque opération d'urbanisation quelque-soit sa vocation (habitat, équipements, commerces, artisanat) lors de la création d'aménagements de voirie et des espaces verts ; une continuité devra être trouvée avec les aménagements existants ou à réaliser par la commune (créations de trottoirs, aménagement des emplacements réservés...). Cette prise en compte se déclinera aussi dans les bâtiments avec des locaux ou espaces de stationnement abrités et sécurisés des cycles.

#### **Gestion de l'eau**

##### Assainissement des eaux pluviales :

Pour la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle après rétention est préconisée si la nature des sols le permet, sinon le rejet, après rétention, au milieu superficiel si sa capacité le permet, ou le cas échéant, au réseau collecteur « eaux pluviales » existant avec un débit de fuite limité conforme à celui fixé dans le règlement pluvial de la Commune et compatible avec la capacité du système. La limitation de l'imperméabilisation des terrains est requise ; les matériaux perméables ou semi-perméables seront privilégiés, les toitures végétalisées le cas échéant, etc.

Une gestion alternative des eaux pluviales sera recherchée, c'est à dire notamment en aérien (noues et bassin d'infiltration paysager plutôt que canalisations et réservoir).

##### Assainissement des eaux usées :

Les eaux usées doivent être obligatoirement rejetées dans le réseau d'assainissement collectif.

##### Eau potable

L'ensemble des secteurs à construire, urbaniser, ou renouveler, est desservi par le réseau d'alimentation en eau potable.

## **Gestion de l'énergie**

Les projets doivent favoriser un habitat bioclimatique, peu consommateur en énergie privilégiant les apports solaires.

L'objectif de réaliser des bâtiments basse consommation induit des implantations bâties et des dispositifs architecturaux facilitant les économies d'énergie en hiver (chauffage) et en été (climatisation). Ainsi, il est préconisé :

- de réaliser des bâtiments les plus compacts possibles (moins de surface de déperdition),
- d'implanter les bâtiments en veillant à ce qu'ils ne produisent pas d'ombre portée les uns sur les autres,
- de favoriser des implantations de constructions avec des orientations Nord-Sud lorsque l'ordonnancement urbain le permet,
- d'organiser la distribution des logements avec un maximum d'exposition au Sud pour les pièces de jour,
- de concevoir des bâtiments économes en énergie (norme BBC Bâtiment Basse Consommation, isolation, consommation énergétique, ...),
- de recourir aux énergies renouvelables et aux énergies propres (géothermie, éolien, solaire, ...).

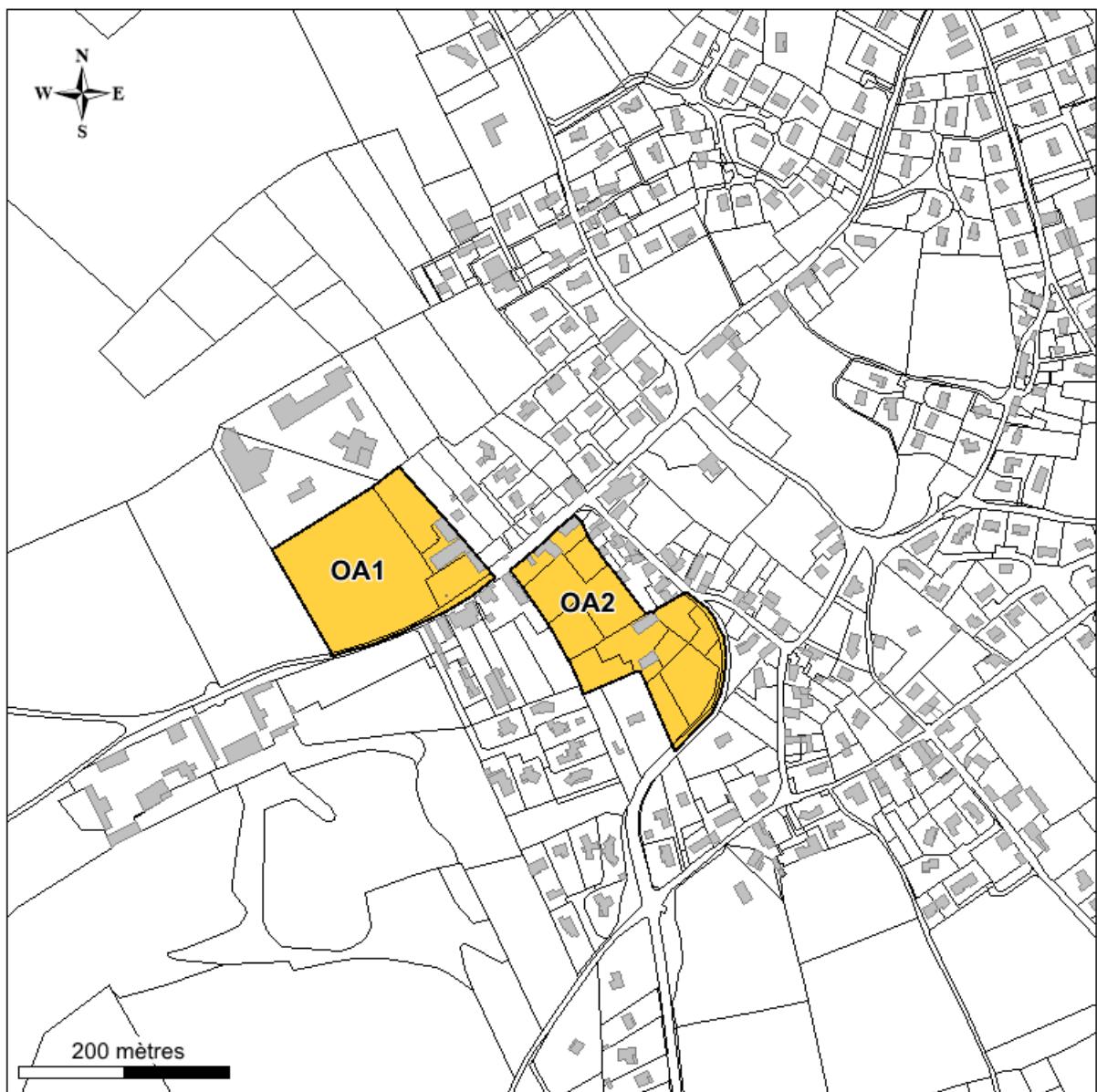
## **Performances environnementales générales**

La prise en compte des aspects environnementaux doit être intégrée de façon globale et générale dans les projets avec pour objectifs de :

- réduire les pollutions, la combustion d'énergie fossile et les GES Gaz à Effet de Serre (diminution des consommations liées aux bâtiments, des besoins de déplacements en voiture particulière),
- réduire la consommation d'eau, notamment d'eau potable pour les habitants et la collectivité (alternative à l'utilisation de l'eau potable pour l'arrosage et le nettoyage grâce à des récupérateurs d'eau de pluie, plantations privilégiant une végétation adaptée au site, ...),
- limiter, trier et recycler les déchets de chantier et valoriser leur réutilisation,
- réduire à la source le volume des déchets ménagers (collecte sélective, tri...),
- valoriser les déchets organiques,
- intégrer et préserver la faune et la flore (espaces de nature, jardins collectifs, végétalisation...).

## I. Le développement urbain « maîtrisé et de qualité »

**Carte de localisation des secteurs  
d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) au sein du centre-village**



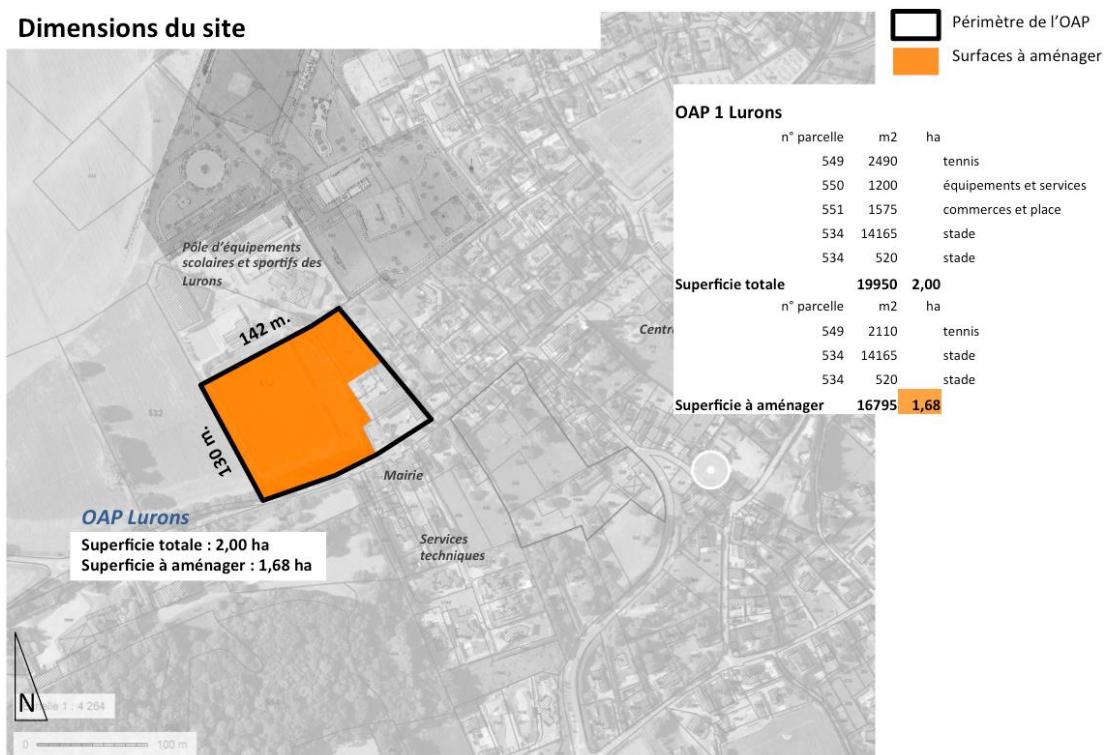
## **Secteur 1 - « Lurons » (UaoA1)**

### **Eléments de contexte**

Le secteur des Lurons se situe en entrée Ouest du village de Satolas, entre l'allée de Platanes au Sud et le pôle d'équipements scolaires et sportifs des Lurons au Nord. Il bénéficie d'une accroche urbaine récemment aménagée le long de l'allée des Platanes en face de la mairie ; la place de la Mairie distribue plusieurs commerces et services (coiffeur, institut de beauté, boulangerie pâtisserie, boucherie charcuterie et auto-école, cabinet médical) ainsi que la médiathèque communale.

D'autre part, dans le prolongement des équipements existants, le futur parc des Lurons combinera les fonctions de parc d'agrément et de parc sportif. A terme, il accueillera la relocalisation du terrain de football existant, un terrain multisports, plusieurs courts de tennis, un skate-parc et d'autres aires de jeux. Est aussi prévu l'aménagement de plusieurs aires de stationnement (environ 27 + 6 + 55).

#### **Dimensions du site**



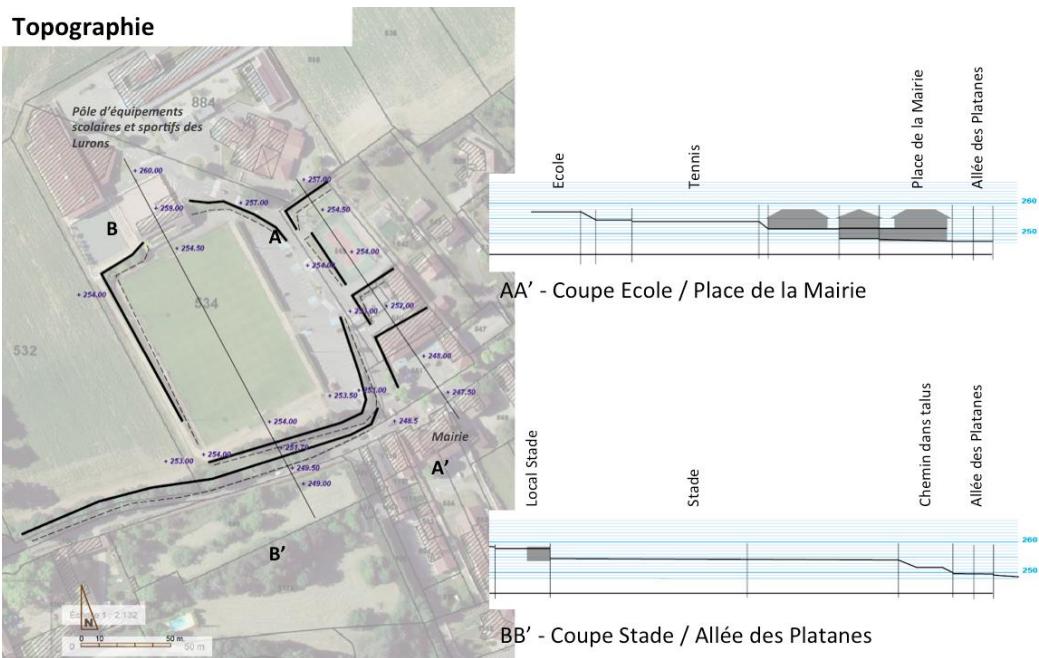
Le site concerné par l'OAP couvre une superficie d'environ 2 hectares, dont le foncier est entièrement maîtrisé par la commune de Satolas-et-Bonce.

Ce site est caractérisé par un relief artificialisé organisé en une succession de terrasses, avec une pente générale orientée Nord-Ouest/Sud-Est (pente moyenne au niveau du stade = 3,5%), sur lesquelles sont installés différents terrains de sport (terrain de football, court de tennis). Entre la vaste terrasse occupée par le stade et l'allée des Platanes, un talus paysager marque l'entrée du bourg (différence d'environ 4m. entre la route et le terrain de football) jusqu'au carrefour de la montée des Lurons.

L'accès et la desserte du site se fait par la montée des Lurons qui distribue les différents équipements ; un trottoir aménagé longe la rue depuis la place de la Mairie jusqu'aux écoles.

L'offre existante de stationnement est conséquente, en lien avec la fréquentation des équipements : 98 places dont 8 PMR réparties entre le stade (67), la médiathèque (12) et la place mairie (19).

Un chemin piétonnier longe l'allée des Platanes puis le stade au contact des parcelles agricoles.



Concernant l'environnement paysager du site, les éléments significatifs concernent l'itinéraire le long de l'allée des Platanes et les limites du site de projet.

L'itinéraire le long de l'allée des Platanes est caractérisé par :

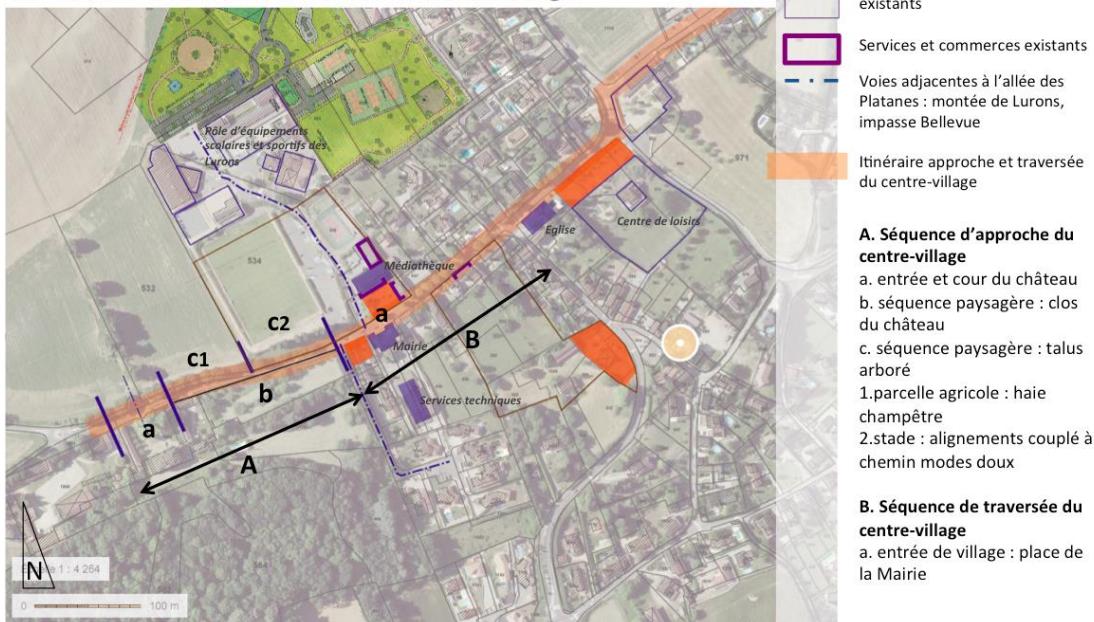
- des séquences en coulisse de part et d'autre de la voie structurante,
- une approche du bourg en 3 temps, avec l'entrée du château de Bonce, puis le clos du château au Sud et le talus de la terrasse du stade au Nord,
- une entrée de bourg au niveau du carrefour allée des Platanes / montée des Lurons avec du bâti de part et d'autre de la voie et une place d'accueil avec commerces, services et équipements (env. 750 m<sup>2</sup>),

Les limites du site sont très hétérogènes : abords des équipements au Nord, parcelles agricoles (grandes cultures) à l'Ouest et fonds de parcelles jardinées à l'Est.

## Deux séquences contrastées

**A - paysage et patrimoine en approche**

**B - amorce d'une centralité en entrée de village**



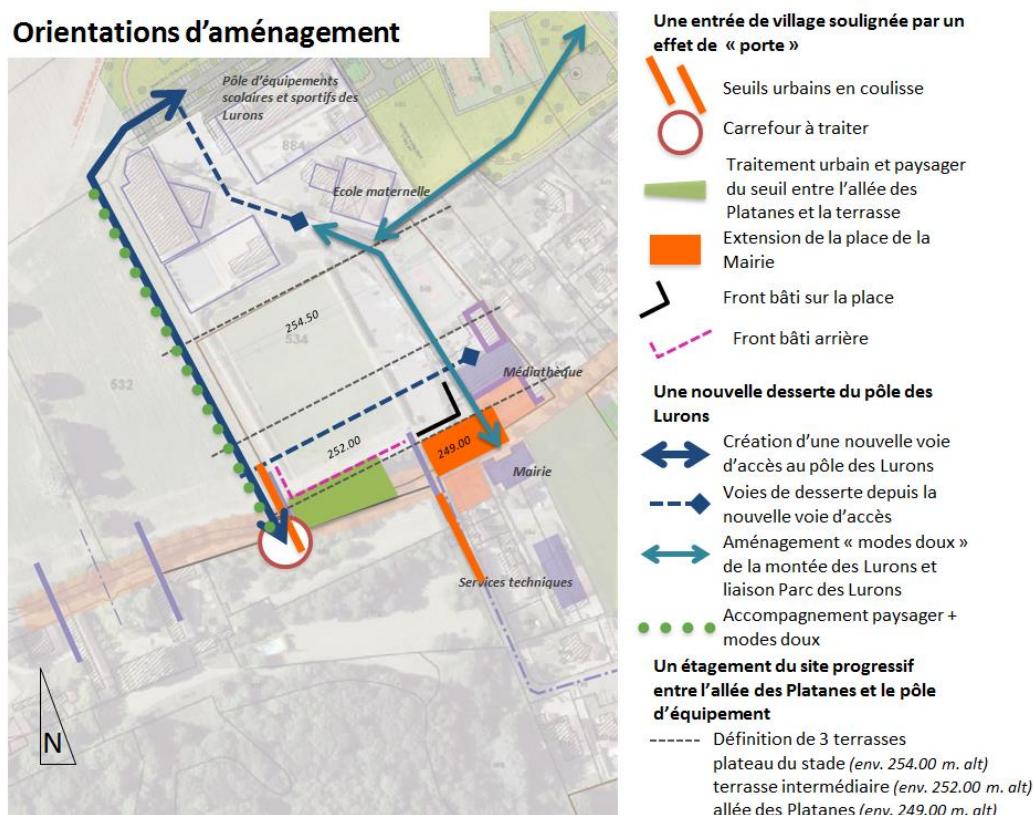
Globalement le site bénéficie de vues larges vers le grand paysage notamment au Sud, et d'une orientation solaire favorable sans masque solaire notable.

## Programme

Les objectifs d'aménagement et de programmation concernent :

- la recomposition de l'entrée du village de Satolas-et-Bonce ;
- l'affirmation du secteur des Lurons comme pôle urbain et fonctionnel structurant et attractif à l'échelle communale, voire intercommunale

### Les orientations en matière d'aménagement



### **Un étagement du site progressif entre l'allée des Platanes et le pôle d'équipement**

Entre la terrasse haute occupée par les équipements existants et l'allée de Platanes, le projet prévoit la définition de 3 terrasses en continuité des aménagements déjà réalisés :

- plateau du stade (env. 254.00 m. alt) au niveau de la plateforme du terrain de football existant,
- terrasse intermédiaire (env. 252.00 m. alt) au niveau de la placette de desserte du cabinet médical,
- allée des Platanes (env. 249.00 m. alt).

Les seuils seront traités soit par des murs de soutènement, soit par des talus végétalisés.

Le principe proposé induit des déblais importants, qui pourront être valorisés dans le cadre de l'aménagement du parc des Lurons.

D'autre part, le remodelage du site devra être pris en compte pour l'implantation du bâti et la distribution des programmes architecturaux. L'étagement des différents niveaux sera particulièrement soigné au droit des seuils.

## **Une nouvelle desserte du pôle des Lurons**

Le projet prévoit une réorganisation de la desserte du pôle des Lurons.

Une nouvelle voie d'accès sera aménagée à l'Ouest des installations sportives existantes depuis l'allée des Platanes jusqu'à l'arrière de la salle polyvalente (au contact de l'ER1). Les abords seront paysagers et aménagés pour les modes doux. A partir de cette nouvelle rue, des voies pourront être aménagées pour desservir les équipements et services ; des placettes de retournement seront aménagées pour les voies en impasse. Pour le cas particulier de l'école maternelle, l'accès à la dépose minute se fera depuis la terrasse haute.

Une fois la nouvelle voie d'accès réalisée, la montée des Lurons sera aménagée en allée modes doux, en conjuguant rampes et escaliers dans le respect des normes d'accessibilité voirie et espaces publics. Elle permettra un accès qualitatif, apaisé et sécurisé aux différents équipements et services.

Les besoins en stationnement liés à la fréquentation des services et des équipements seront assurés sur le site :

- Création de places de stationnement le long de l'allée des Platanes,
- Maintien des places existantes sur l'actuelle place de la Mairie,
- Aménagement d'aires de stationnement sur les terrasses intermédiaires à proximité des équipements et services.

Le dimensionnement des aires de stationnement prendra en compte les possibilités de mutualisation, éventuellement de foisonnement<sup>1</sup>, compte tenu de la diversité du programme.

## **Un traitement qualitatif de l'entrée de village**

L'entrée du village est soulignée par un effet de « porte ». Cet effet de porte s'appuie sur la mise en place de seuils urbains en coulisse de part et d'autre de l'allée des Platanes ; ils jalonnent une séquence qui assure la transition entre le caractère champêtre de la séquence d'approche et le caractère urbain de la traversée du village.

En approche, le futur carrefour (en lien avec la nouvelle voie d'accès au pôle des Lurons) balisera la nouvelle entrée du village de Satolas-et-Bonce le long de l'itinéraire allée des Platanes.

A partir de ce carrefour les aménagements se concentreront en rive Nord de l'allée des Platanes ; ils amorceront un caractère plus urbain :

- Traitement paysager et urbain du talus (stationnement latéral, caractère végétal et arboré structuré, liaison modes doux)
- Atténuation de l'effet de talus en lien avec le nivellation indiqué plus haut. L'objectif recherché est de mieux accompagner l'entrée du village par une mise en perspective vers la place de la Mairie mais aussi en permettant des coups d'œil vers les Lurons ; le talus pourra être structuré par un niveau intermédiaire, en fonction du programme retenu et du projet architectural.
- Constitution d'un front bâti discontinu en arrière.

## **Une centralité organisée dans le prolongement de la place de la Mairie**

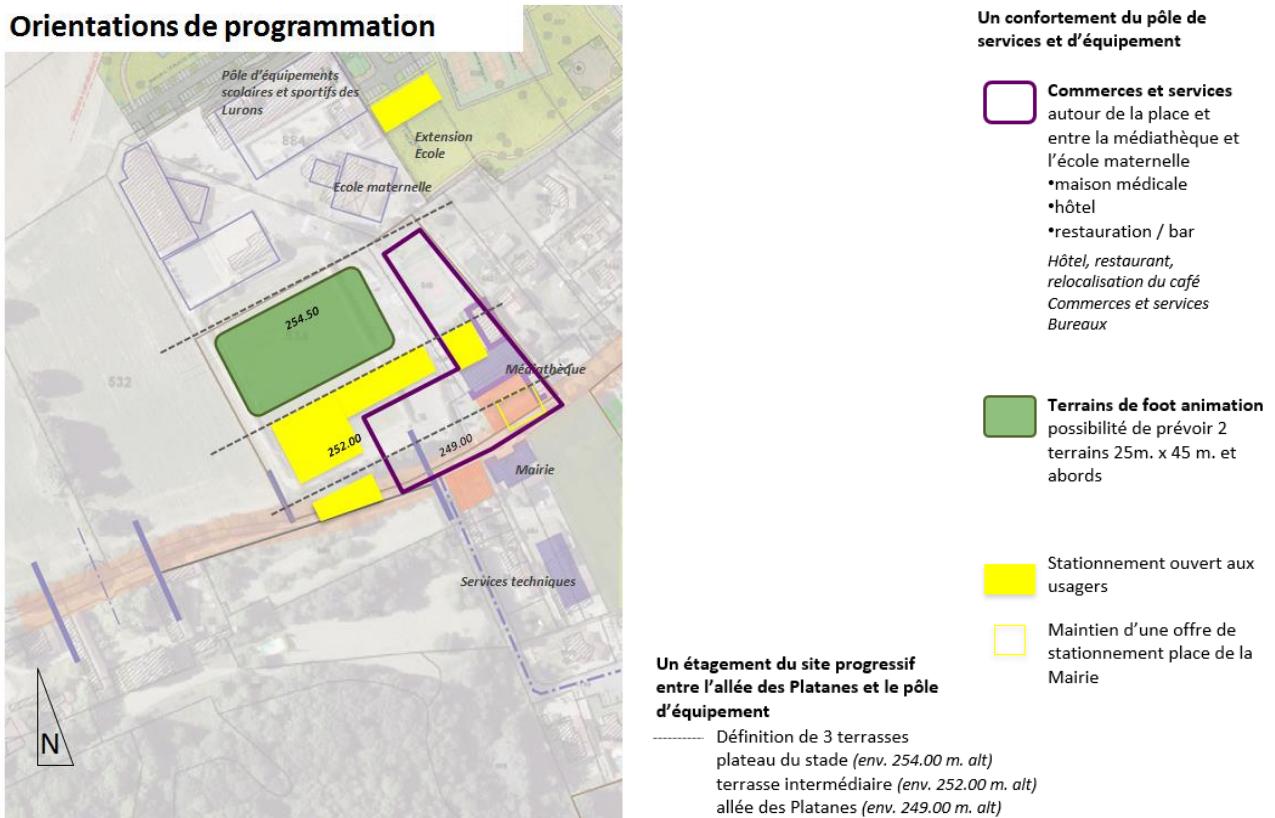
Après le carrefour avec l'impasse Bellevue, le caractère urbain est clairement affirmé :

- Extension de la place de la Mairie, qui se développe au Sud de la montée des Lurons.
- Implantations bâties à l'alignement de la place, en écho aux aménagements déjà réalisés.
- Maintien d'une percée dans le front bâti pour assurer une relation forte entre la montée des Lurons réaménagée et redimensionnée et la mairie.
- Cohérence des aménagements urbains et paysagers des espaces publics (matériaux, dessin, mobilier urbain) : place, square, allée des Platanes.

---

<sup>1</sup> Le foisonnement est une pratique qui consiste à partager un parking entre des usagers divers - visiteurs, livreurs, ... - le jour et des résidents la nuit.

## Les orientations en matière de programmation



### **Le confortement du pôle commercial et de services autour de la place de la Mairie agrandie**

La commune souhaite rassembler sur ce site la majorité des commerces et services nécessaires au développement économique « dit local ». En complément des commerces et services existants, il est prévu d'y planter les programmes suivants :

- Restauration / bar-tabac-presse, par relocalisation de l'établissement installé dans le village
- Autres commerces et services de proximité,
- Hôtel, éventuellement.

L'objectif est de rassembler sur le même site des fonctions nécessaires à la vie quotidienne des habitants mais aussi en réponse aux besoins des usagers du parc d'activités de Chesnes. Le tout participera à l'animation et à l'attractivité de cette polarité urbaine.

### **La redistribution des fonctions urbaines sur les terrasses intermédiaires**

Suite à la relocalisation du terrain de foot dans le parc des Lurons, le plateau existant sera redimensionné et aménagé pour l'installation d'un terrain de foot « animation », destinés aux jeunes pratiquants. A l'arrière de la médiathèque, de nouvelles constructions accueilleront notamment la maison médicale.

## Orientations

### Une entrée de village soulignée par un effet de « porte »

### Un confortement du pôle de services et d'équipement

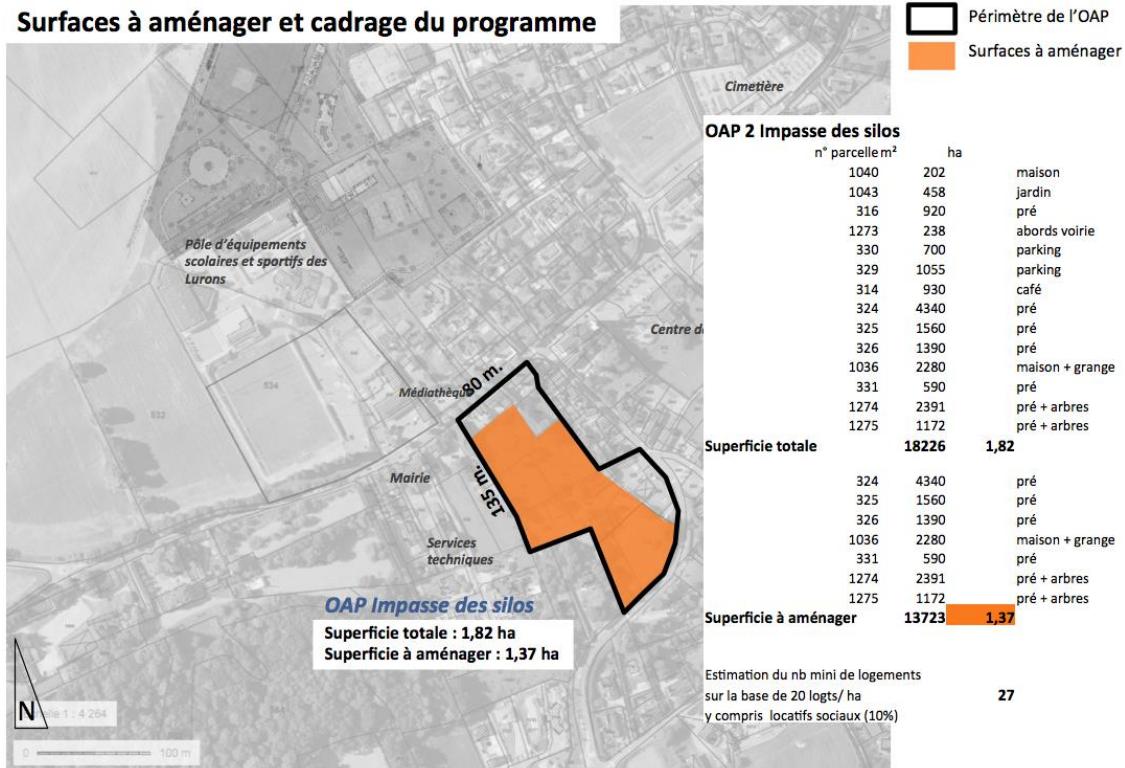


## Secteur 2 - « Silos » (UaoA2)

### Eléments de contexte

Le secteur "Silos" se situe dans le centre-village de Satolas, à proximité du pôle commercial et de services de la place de la Mairie et à l'aval de l'allée des Platanes.

#### Surfaces à aménager et cadrage du programme



Le site concerné par l'OAP couvre une superficie d'environ 1,8 hectare (y compris le parking situé impasse des Silos), dont le foncier est majoritairement privé, à l'exception du parking aménagé sur le site des anciens silos le long de la montée de l'Eglise. A l'extrémité de ce parking, se situe un point d'apport volontaire pour le tri des déchets ménagers. Un emplacement réservé (ER n° 8 pour voirie à créer entre impasse des silos et services techniques) traverse le site, en partie basse dans le prolongement de l'impasse des Silos.

Ce site est caractérisé par une pente générale orientée Nord-Ouest/Sud-Est (pente moyenne = 6,6%), ponctuellement terrassée, entre l'allée des Platanes au Nord et l'aval de la butte. L'orientation générale de la pente a aussi conduit à des terrassements entre les différentes parcelles, d'Ouest (point haut) en Est (point bas).

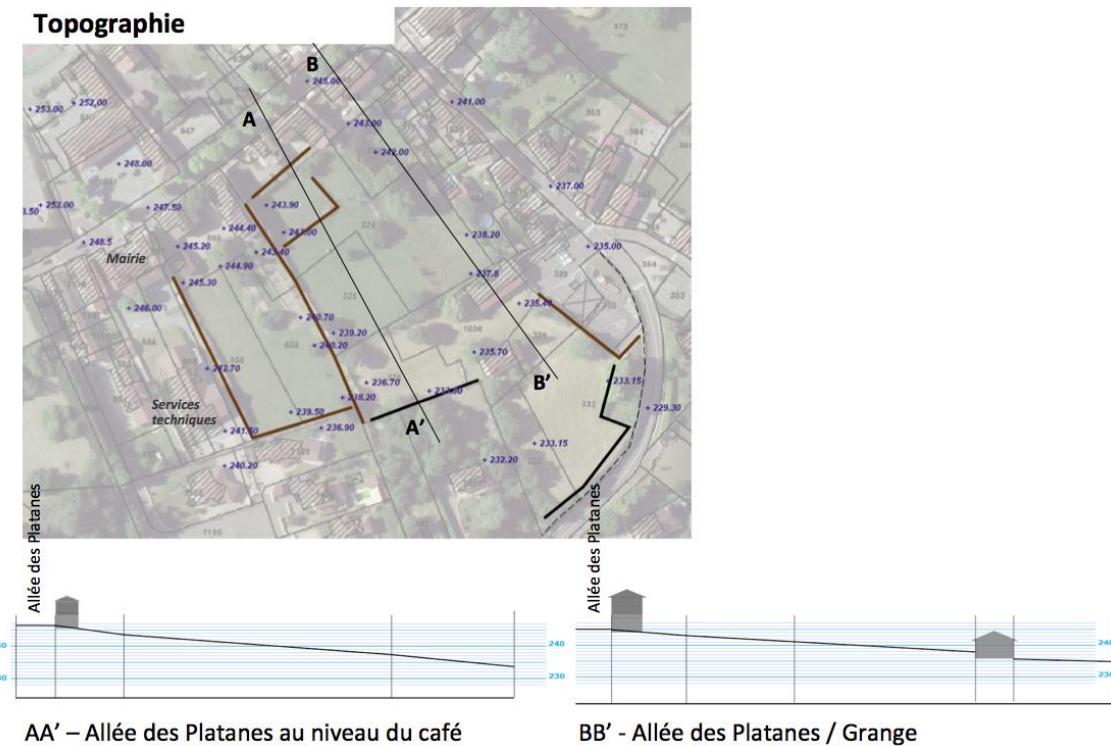
Deux seuils topographiques plus marqués se dessinent :

- entre l'allée des Platanes et les parcelles en jardins, avec entre deux des parcelles bâties avec arrière-cour
- à l'aval du site qui domine en terrasse la montée de l'Eglise.

Le principal accès au site se fait depuis la montée de l'Eglise (RD124), par l'impasse des Silos qui traverse une placette de stationnement aménagée par la commune. La mitoyenneté du projet avec la RD124 ainsi que le projet de voie nouvelle en continuité de l'impasse des Silos, débouchant sur la RD124, nécessite une réflexion globale sur les déplacements dans ce secteur, en association avec le Département de l'Isère.

Le long de l'allée des Platanes le front urbain discontinu réserve quelques possibilités par les cours et les portails. En limite du site, l'offre existante de stationnement est importante par deux poches de part et d'autre de la montée de l'Eglise (16 places + 31 places dont 2 PMR). Les modes doux sont sécurisés par l'aménagement de trottoirs le long de la chaussée.

## Topographie

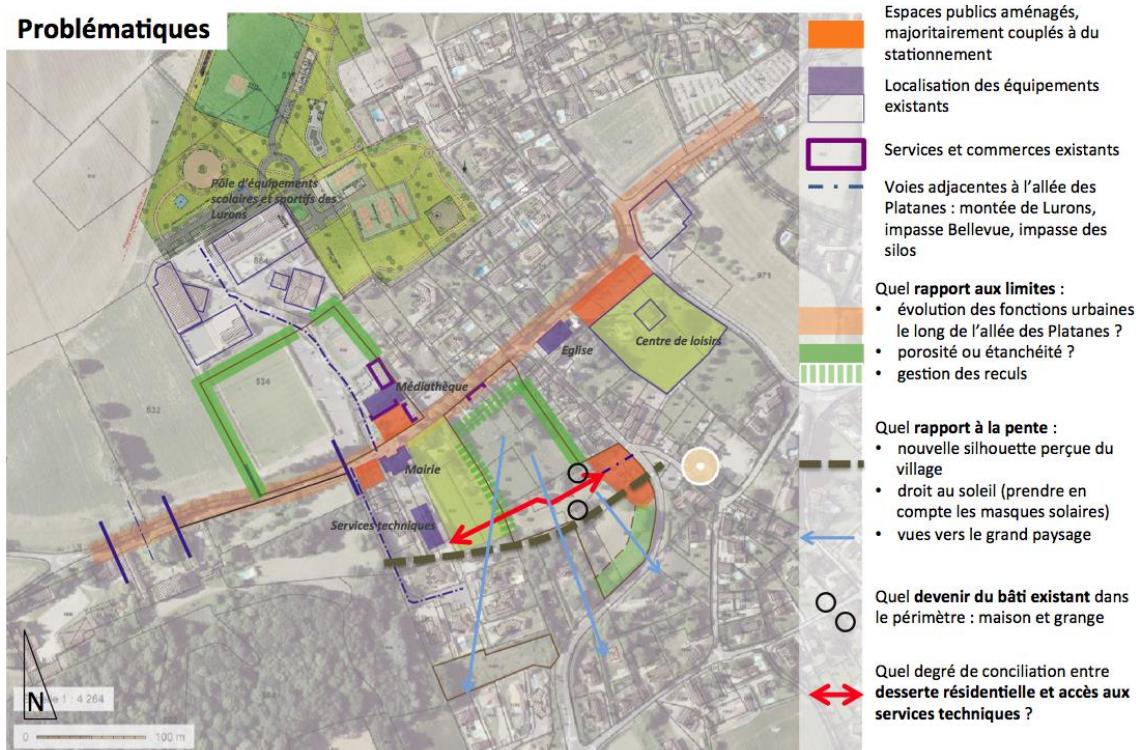


Concernant l'environnement paysager du site, les éléments significatifs concernent la persistance du caractère champêtre du site en cœur de bourg et les limites du site de projet.

Sont retenus en particulier :

- les coeurs d'ilot en prés ou prairie de fauche,
- la trame arborée en continuité des maisons ou en limite parcellaire,
- la situation en balcon, avec des vues vers le grand paysage au Sud.

## Problématiques



Les limites du site sont relativement homogènes : fond de parcelles jardinées au Nord, à l'Est et au Sud, pouvant être soulignées par des clos (murs de protection ou de soutènement) ou des haies champêtres. A l'Ouest, une vaste parcelle en pré est couverte par un emplacement réservé pour l'aménagement d'un parc public (ER n° 10).

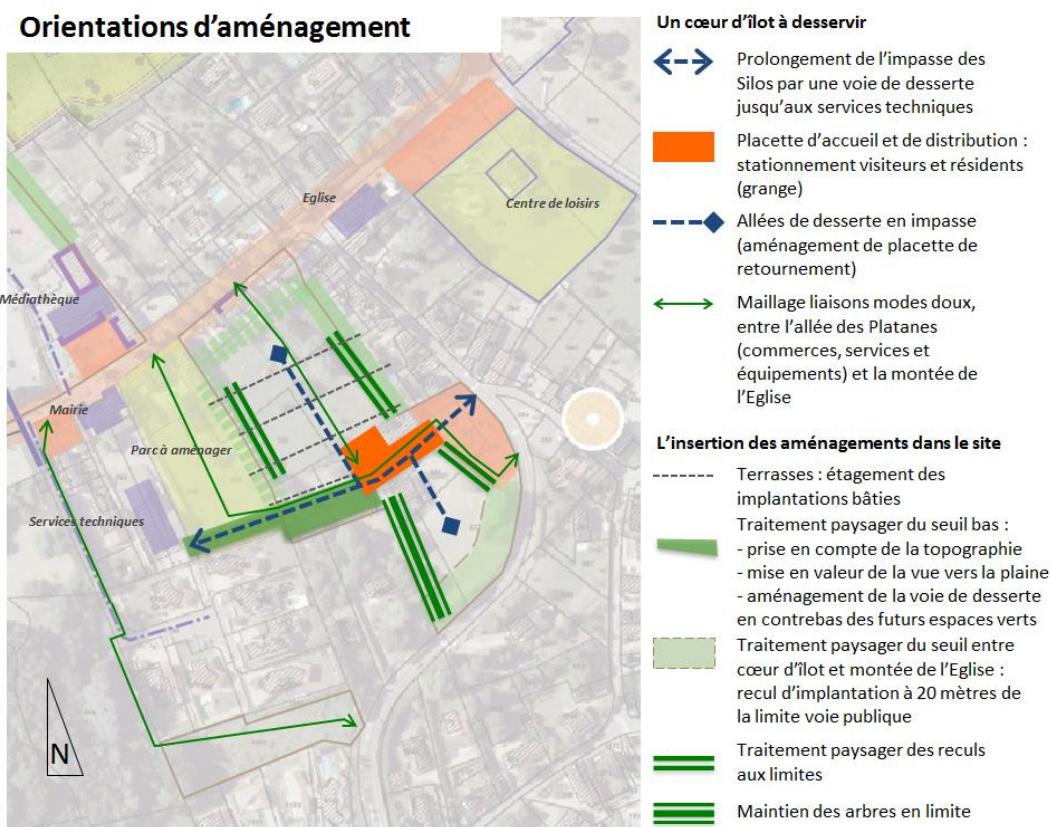
Dans le prolongement de l'accès principal, une cour distribue deux bâtiments traditionnels : maison dauphinoise et grange.

## Programme

Les objectifs d'aménagement et de programmation concernent :

- La consolidation du caractère résidentiel du centre-village de Satolas
- L'insertion urbaine et paysagère des nouveaux logements dans son environnement immédiat.

## Les orientations en matière d'aménagement



## Un cœur d'îlot à desservir

La desserte de site s'organisera à partir de l'impasse des Silos. Une nouvelle voie d'accès sera aménagée dans son prolongement, sur l'emprise de l'ER n° 9. Cette voie sera aménagée pour concilier de façon sécurisée et apaisée la desserte des services techniques communaux, l'accès aux îlots résidentiels (habitat, parc) et les déplacements doux.

C'est à partir de cette voie que les îlots résidentiels seront distribués. Les allées de desserte seront aménagées en impasse avec placette de retournement. Compte tenu du caractère très résidentiel, ces allées pourront être aménagées selon le principe de la zone de rencontre : mixité des déplacements motorisés, piétons et cycles.

En entrée de site, une placette d'accueil et de distribution sera aménagée de part et d'autre de l'impasse des Silos : stationnement visiteurs pour l'ensemble de l'opération et le cas échéant stationnement résidents / usagers en cas de changement de destination de l'une et/ou l'autre constructions existantes (grange / maison dauphinoise) ou d'une nouvelle construction si démolition.

Le maillage modes doux est renforcé en lien avec les aménagements périphériques au site et pour favoriser les modes doux entre les secteurs résidentiels, les commerces et services de la place de la Mairie et le parc d'équipements des Lurons, dans le respect des normes d'accessibilité voirie et espaces publics.

Des continuités sont à établir entre la montée de l'Eglise et l'allée des Platanes par le secteur résidentiel et le futur parc à côté de la Mairie, avec au moins deux débouchés sur l'allée des Platanes.

A la périphérie du site, une nouvelle liaison sera aménagée entre la partie basse de la montée de l'Eglise et l'allée des Platanes en empruntant notamment l'impasse Bellevue.

## L'insertion des aménagements dans le site

La pente générale du site et les deux seuils topographiques doivent être pris en compte dans les aménagements. Cela se traduit par plusieurs principes à intégrer au projet.

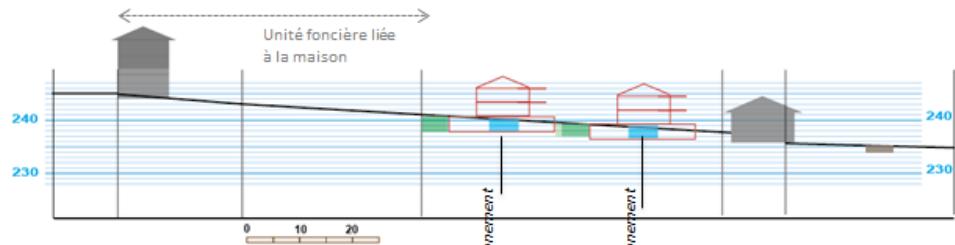
Des reculs vis-à-vis de la montée de l'Eglise et de l'allée des Platanes :

- Le long de la montée de l'Eglise, sauf dans la section entre les deux feux tricolores, le bâti sera implanté avec un recul de 20 mètres de la limite d'emprise de la voie afin de maintenir un talus paysager entre la voie et la terrasse aménagée.
- Le long de l'allée des Platanes, l'implantation des futurs aménagements (constructions, abords et allée placette de retournement) libérera une emprise parallèle à la voie. L'objectif est de maintenir un espace pour le long terme, en cas d'évolution de la façade urbaine le long de l'allée.

L'insertion des nouvelles constructions et des aménagements adaptée à la pente du terrain naturel :

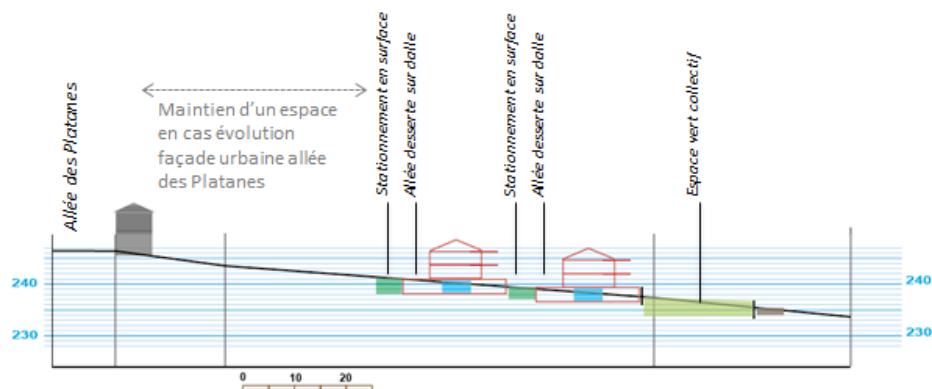
- En cœur de site, les implantations bâties seront étagées, selon le principe illustré par les coupes schématiques, principe à adapter pour la partie aval du site :
  - au niveau du TN, les allées de distribution des immeubles et l'offre de stationnement de surface,
  - en enterré ou semi-enterré, le socle dédié au stationnement, accessible depuis l'allée de desserte.
- La hauteur maximale des constructions est modulée en fonction de leur localisation : R+2 à l'amont de la nouvelle voie d'accès, R+1 à l'aval.
- A l'aval du futur parc et de l'espace vert commun aux logements, le traitement paysager du seuil bas permettra :
  - la prise en compte de la topographie,
  - la mise en valeur de la vue vers la plaine,
  - l'aménagement de la voie de desserte en contrebas des futurs espaces verts, afin de la dissimuler aux vues depuis le haut du site.

Les seuils seront traités avec soin soit par des murs de soutènement, soit par des talus végétalisés.



BB' - Allée des Platanes / Grange

- Vues cadrées
- Terrasses sur socle parking et balcons aux étages, orientés SE / SW sur pignon



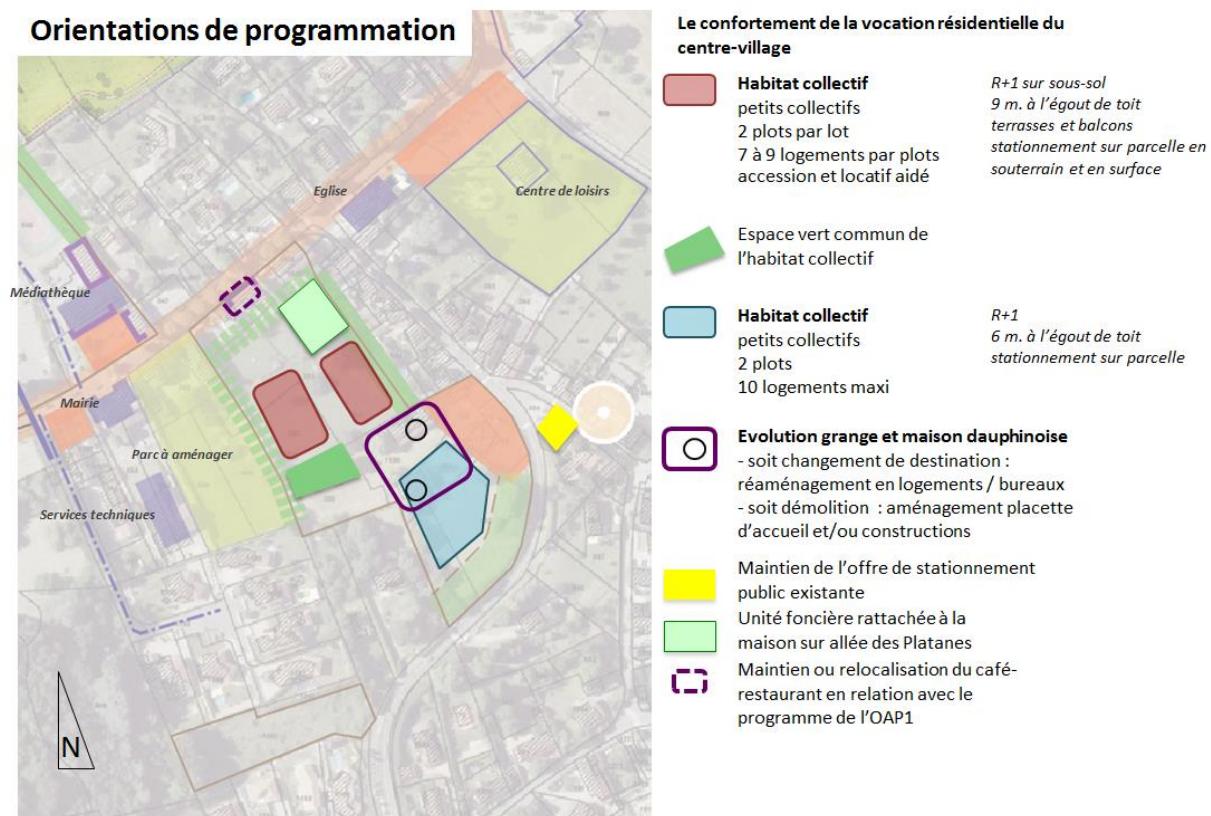
AA' - Allée des Platanes au niveau du café

- Vues dégagées
- Possibilité de faire évoluer l'écart (15 m. sur la coupe schématique) entre les immeubles et d'augmenter leur emprise (à nb constant de logements = logements + grands)
- Terrasses sur socle parking et balcons aux étages, orientés SE / SW sur pignon

Afin de maintenir un cadre champêtre, la trame arborée existante en limite du site sera maintenue, en particulier celle indiquée au schéma. Le traitement végétalisé des surfaces, hors placettes, voies et allées de desserte / distribution et bâti sera privilégié ; sont concernés les abords notamment les bandes de recul et les jardins privatifs.

Une trame arborée complétera les aménagements de surface : espace vert commun, allées de desserte, placette d'accueil.

## Les orientations en matière de programmation



### **Le confortement de la vocation résidentielle du centre-village**

Au terme de l'aménagement, le programme prévoit la création **d'environ 35 logements**, répartis en 3 lots sous forme de petits collectifs (2 unités par lot) selon le principe illustré par le plan schématique.

	Nb de logements	Nb de niveaux	Typologies	
Lot 1	entre 14 et 18 logements	R+2 maxi	T2, T3 ou T4	Accession et locatif aidé
Lot 2	entre 14 et 18 logements	R+2 maxi	T2, T3 ou T4	
Lot 3	entre 5 et 10 logements	R+1	T2, T3 ou T4	Accession

Dans un objectif de mixité sociale, l'OAP 2 prévoit également d'inclure une part de 25 % logements locatifs sociaux sur la totalité des logements à réaliser.

Les besoins en stationnement des logements s'organisent à proximité immédiate de chaque bâtiment : les places en surface (1 par logement au minimum, y compris places visiteurs) sont installées au même niveau que les entrées de l'immeuble, les autres places sont dans le socle, en souterrain.

Chaque logement disposera d'un espace extérieur : terrasse sur socle pour les logements en RDC et en étage ou loggia pour les plus petits logements en étage.

En accompagnement des nouveaux logements, un espace vert commun aux différentes opérations de logements sera aménagé à l'écart des éventuels masques solaires proches.

La parcelle n° 316 constitue une unité foncière rattachée à la maison implantée en limite de l'allée des Platanes (parcelles n° 1040 et 1043). Elle n'est pas concernée par la programmation de logements en petits collectifs. Un logement individuel pourra être autorisé.

Le long de l'allée des Platanes, le café-restaurant existant sera soit maintenu, soit relocalisé en lien avec le programme de l'OAP1 Les Lurons.

## **L'évolution de la grange et de la maison dauphinoise**

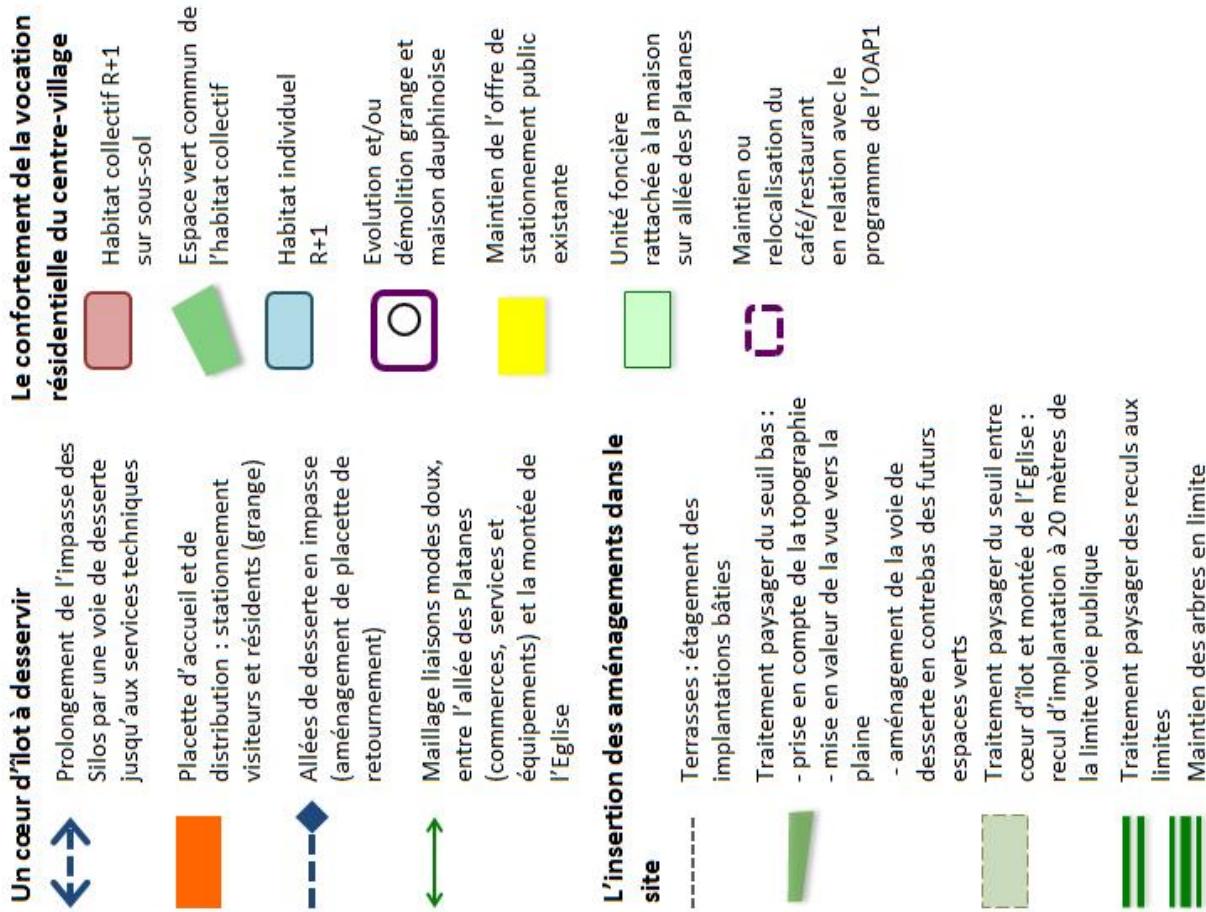
Ces deux constructions témoignent du passé rural de la commune. Dans le cadre de l'aménagement du site, elles pourront :

- soit changer de destination : réaménagement en logements,
- soit être démolies : aménagement placette d'accueil et/ou constructions.

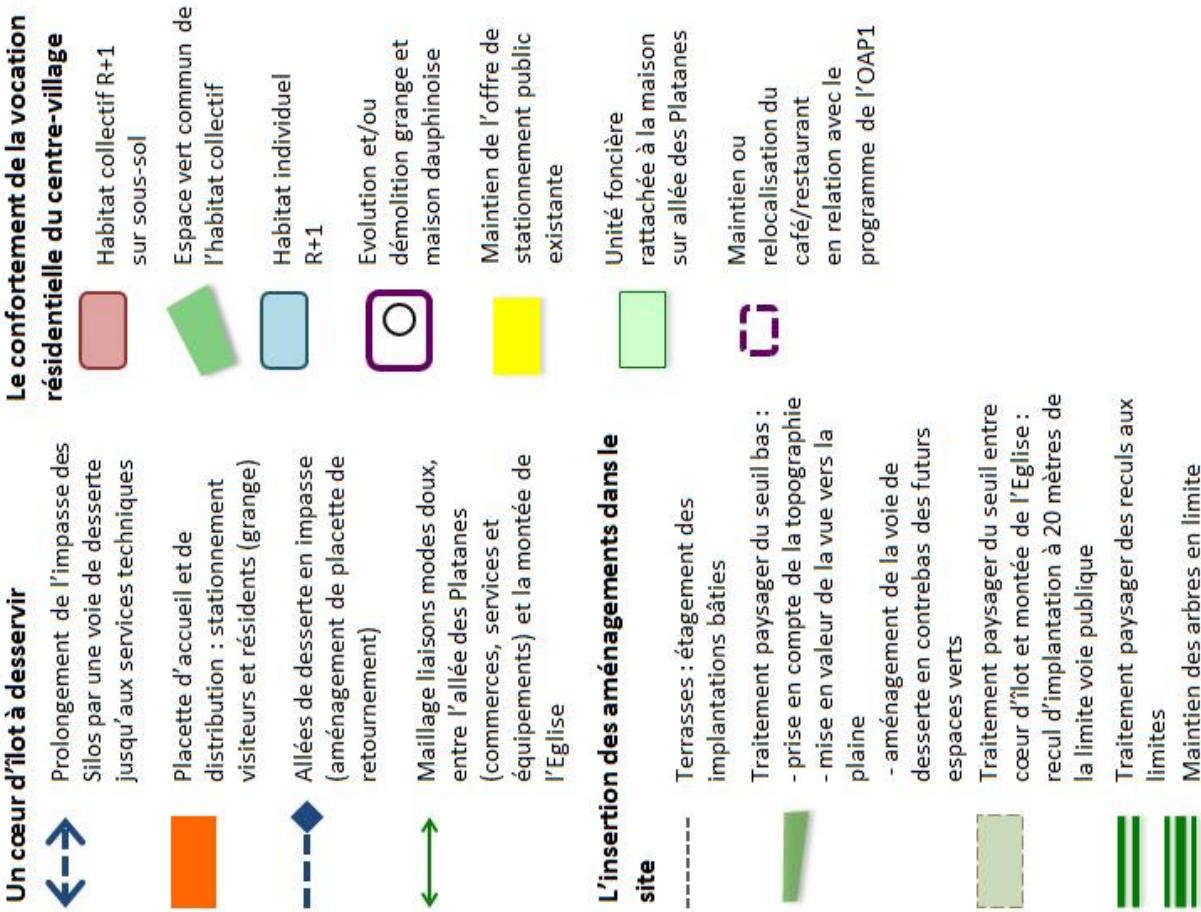
Orientations



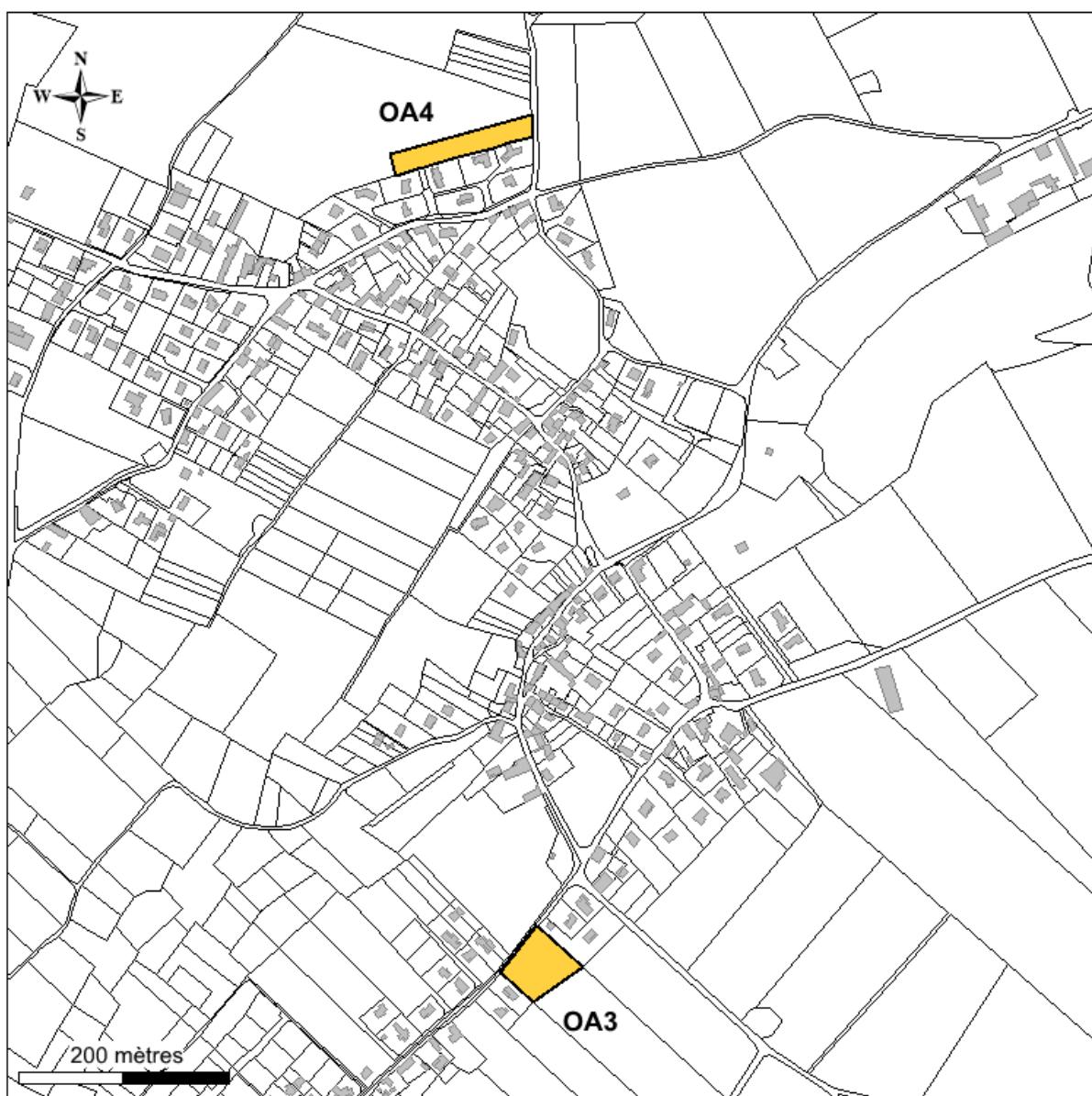
Un cœur d'îlot à desservir



## **Le confortement de la vocation résidentielle du centre-village**



**Carte de localisation des secteurs  
d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)  
Secteur Haut-Bonce, Bas-Bonce.**



## **Secteur 3 - « Bas-Bonce » (UcoA3)**

### **Eléments de contexte**

Ce secteur, occupé aujourd’hui par des prairies, marque un espace de transition entre le hameau du Bas-Bonce dont le cœur est composé de constructions anciennes plutôt denses (Montée du Roy) et la Ruette, où la maison individuelle est dominante, notamment au sein de lotissements récents. Il représente une importante dent creuse dans l’enveloppe urbaine.

La surface totale du secteur est d’environ 4 000 m<sup>2</sup>. Deux emplacements réservés bordent le site, pour l’élargissement de la route de la Ruette (aménagement de modes doux) et la création de stationnements (environ 15 mètres de large).

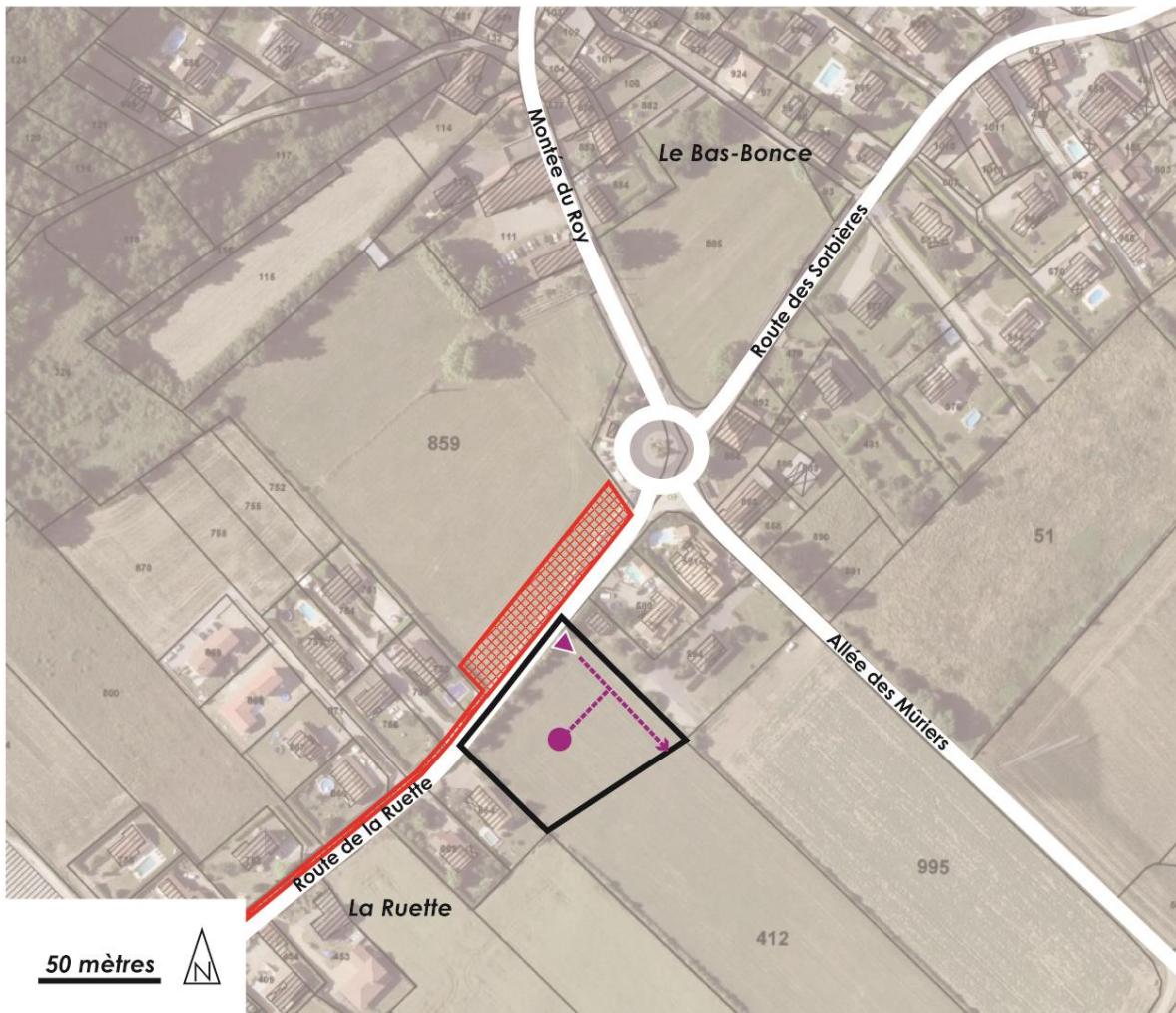
### **Programme**

L’objectif est de maîtriser la densité de cet espace, de façon à ce qu’il s’insère en transition entre les deux hameaux.

Il est ainsi prévu la construction de 4 logements au total soit une densité moyenne proche de celle du tissu existant environnant.

Un accès unique accès sera réalisé sur la route de la Ruette, avec aménagement d’une voie de desserte pour les nouveaux logements, ainsi qu’une placette de retourement. Le nouvel aménagement permettra également la desserte des parcelles agricoles au Sud du secteur d’OAP.

Cette opération est réalisable à court terme sous réserve du respect des principes énoncés dans le présent document et dans les dispositions du règlement.



#### Principes d'accès et de desserte

- ▼ Accès
  - Voirie à créer
  - Placette de retournement
- |                                                                                                                         |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>                                                           | Limite de l'OAP     |
| <span style="background-color: red; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> | Emplacement réservé |

## **Secteur 4 - « Haut-Bonce » (UcoA4)**

### **Eléments de contexte**

Ce secteur, occupé aujourd’hui par des terrains agricoles, est situé en partie Nord du hameau du Haut-Bonce et présente une superficie totale de 4 000 m<sup>2</sup> environ.

Il est bordé à l’Est par le chemin de Bonce.

### **Programme**

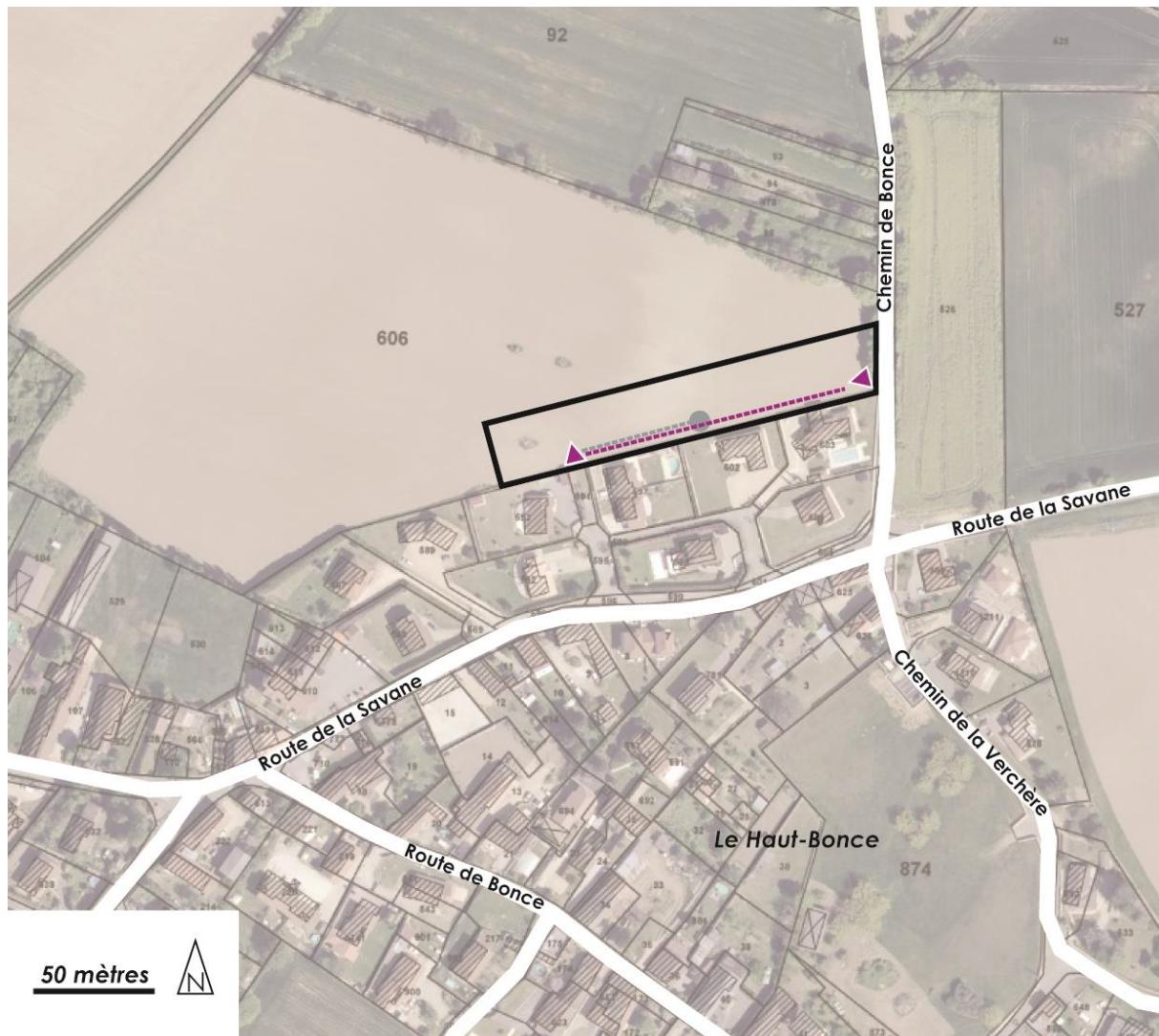
L’objectif est de maîtriser l’aménagement de cet espace, de façon à ce qu’il s’insère dans le tissu existant (majoritairement pavillonnaire)

Il est ainsi prévu la construction de 7 logements maximum soit une densité moyenne brute de 17 logements par hectare environ.

L’aménagement pourra être échelonné dans le temps avec en premier lieu l’aménagement des lots pouvant être desservi depuis la route de la Savanne, en prolongement de l’impasse existante, ainsi qu’une placette de retournelement provisoire.

Un second accès pourrait être réalisé sur le chemin de Bonce, desservant les lots restants à aménager et permettant le bouclage à terme avec la Route de la Savanne.

Cette opération est réalisable à court terme sous réserve du respect des principes énoncés dans le présent document et dans les dispositions du règlement.



#### Principes d'accès et de desserte

▼ Accès

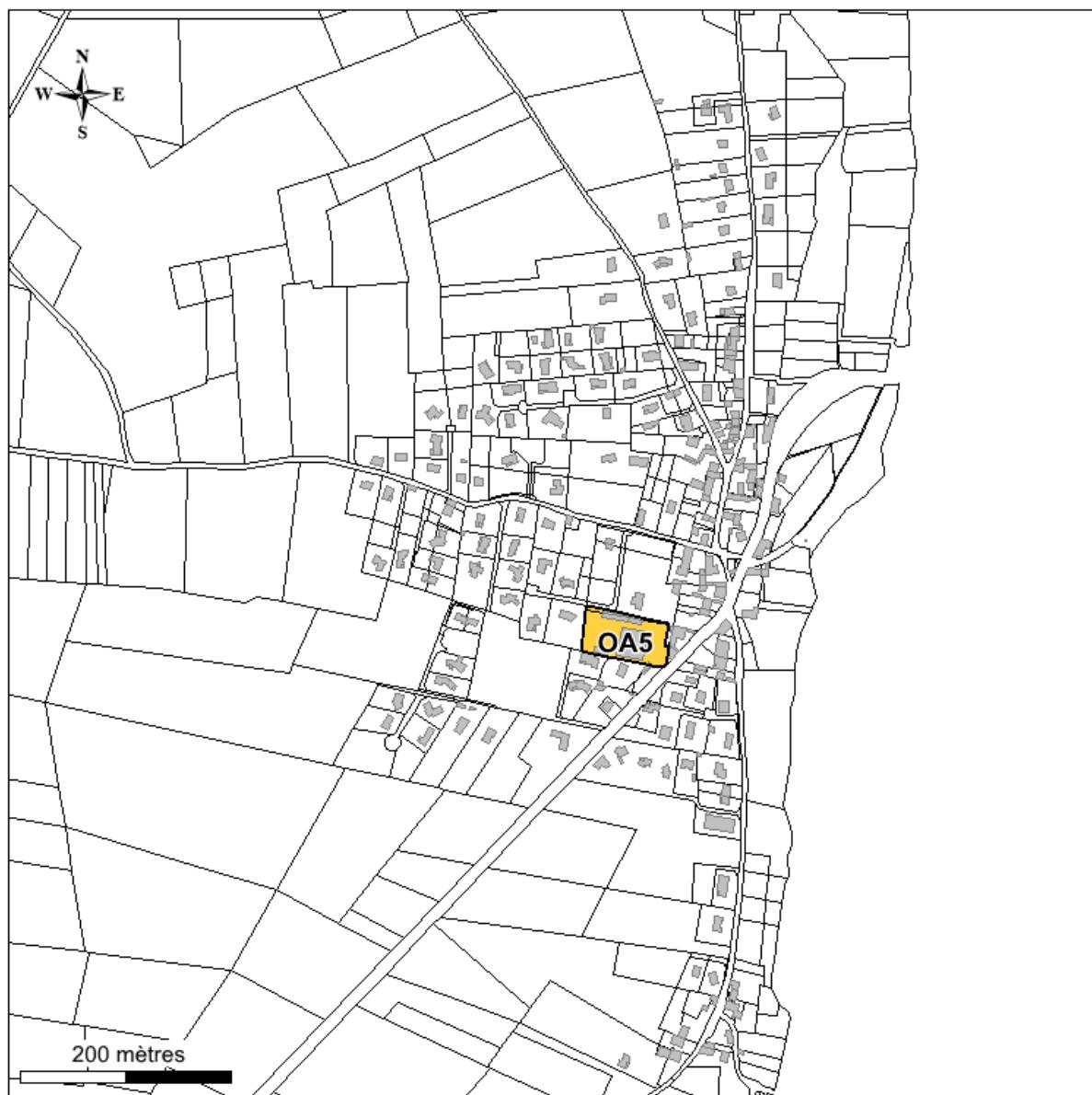
Limite de l'OAP

----- Voirie à créer

Aménagements provisoires

===== (première phase de la voie de desserte  
et placette de retournement)

**Carte de localisation des secteurs  
d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)  
Secteur du Chaffard**



## **Secteur 5 - « Chaffard » (UcoA5)**

### **Eléments de contexte**

Ce secteur, situé dans le hameau du Chaffard présente un enjeu stratégique de renouvellement urbain sur un ancien tènement d'activité (garage automobile).

Le tènement représente environ 5 000 m<sup>2</sup> et est situé entre la RD 75 et le chemin de Rollinière. Il s'insère dans un tissu mixte, majoritairement résidentiel (une station-service jouxtant la partie Sud-Est du secteur).

### **Programme**

L'objectif est de maîtriser la densité de cet espace, de façon à ce qu'il s'insère dans le tissu existant (majoritairement pavillonnaire).

L'aménagement est conditionné à la démolition préalable des bâtiments d'activités et devra respecter les hauteurs environnantes (R+1 maximum).

Conformément à la servitude de mixité sociale, il peut être envisagé sur ce secteur un programme d'une quinzaine de logements composé de :

- 50 % de logements sociaux, locatifs ou d'accès sociale à la propriété au titre de la résidence principale (en particulier primo-accédants) de type BRS ou équivalent,
- 50 % d'accès à la propriété sans condition.

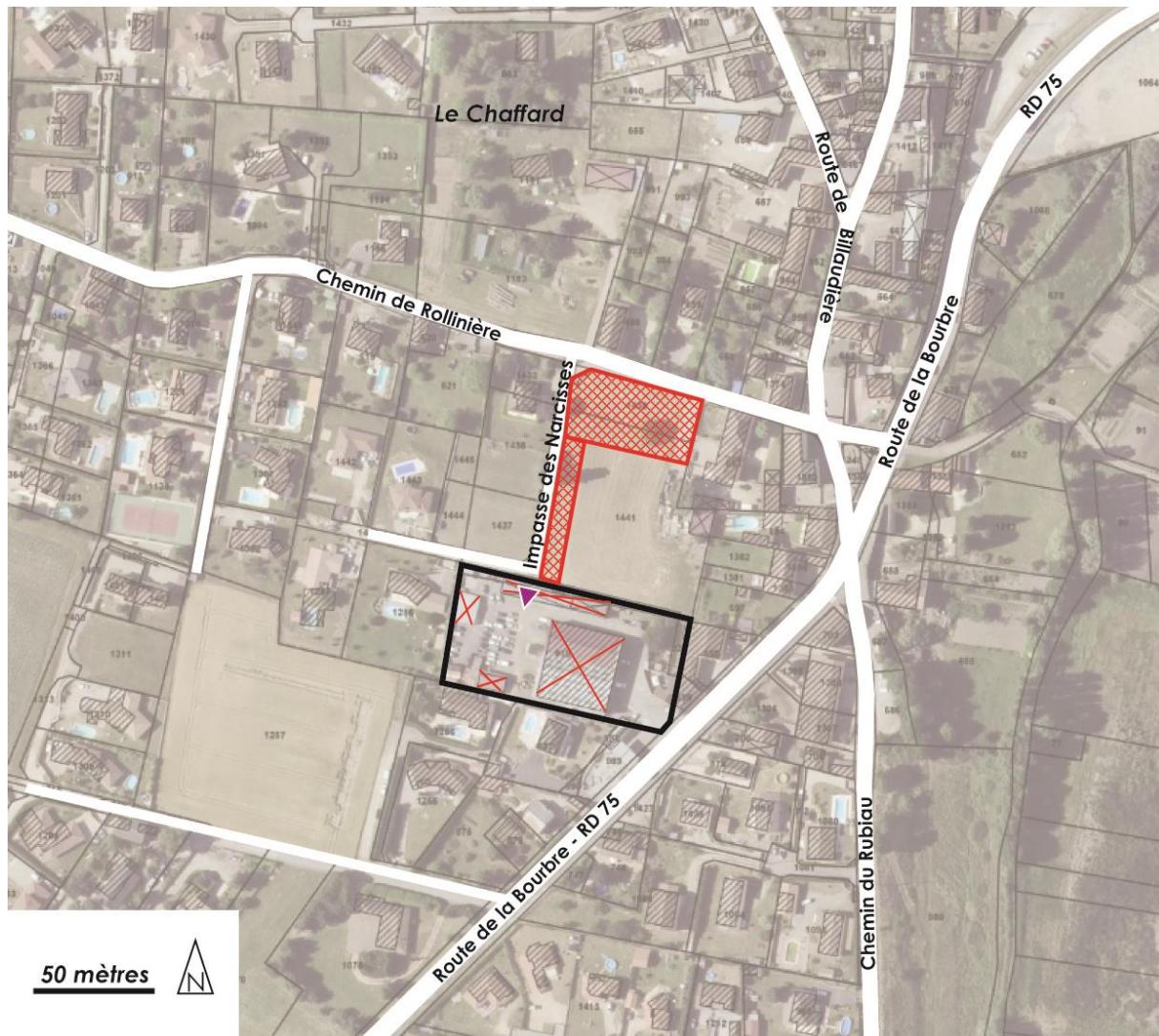
L'ensemble des logements seront au maximum en R+1, de type individuel et pourront être mitoyens sous forme d'habitat jumelé, groupé ou intermédiaire. Les typologies de logements seront à minima de type T3.

Le projet devra comporter les accès, aires de retournement, trottoirs et stationnements en nombre suffisants.

L'accès se fera obligatoirement par la route de Rollinière et l'impasse des narcisses.

L'opération pourra être mise en œuvre éventuellement en deux phases de programmation.

Toutefois, le plan d'ensemble devra être présenté et répondre aux objectifs poursuivis de requalification du site, et, la première phase portant sur environ 2000 m<sup>2</sup> en partie Ouest devra comporter à minima 2 logements en accession sociale à la propriété de type BRS ou équivalent.



#### Principes d'accès et de desserte

▼ Accès

□ Limite de l'OAP

#### Principes d'aménagement

~~✗~~ Bâtiment et hangars à démolir

Emplacements réservés  
(création de stationnements et d'un abri bus et élargissement)

## **II. Un système de transport adapté à la stratégie d'aménagement du territoire communal**

### **Eléments de contexte**

Le territoire de Satolas-et-Bonce est aujourd’hui composé de trois grandes parties bien distinctes qui sont les milieux urbanisés (village et hameaux), le milieu agricole et les secteurs industrialisés (centre d'enfouissement, zone industrielle de Chesnes, station d'épuration, etc.).

Dans les années à venir, cette répartition du territoire sera largement modifiée par plusieurs grands projets que sont le passage de la LGV Lyon-Turin et l'extension future de la zone industrielle de Chesnes, tous les deux prévus dans le sud du territoire.

Ce dernier projet aura pour conséquence la perte d'une partie des terres agricoles de la plaine servant actuellement de zone tampon entre les nuisances (notamment paysagère) de la future zone industrielle de Chesnes et les habitations des différents hameaux de la commune. Cette future proximité aura également une autre conséquence liée à l'augmentation du nombre de sociétés prévues. Il s'agit de l'augmentation du trafic des véhicules légers et des poids lourds entre la zone industrielle de Chesnes et les communes avoisinantes, traversant ainsi le territoire de Satolas-et-Bonce et notamment les hameaux habités.

Afin de limiter ces nuisances, la commune de Satolas-et-Bonce, la CAPI, le Département et la Région prévoient une desserte adaptée permettant de limiter les nuisances liées au trafic routier par la mise en place de deux nouvelles voies la « VP5 » desservant la zone industrielle de Chesnes à l'est Lyonnais (partie ouest du territoire de Satolas-et-Bonce) et une déviation reliant la future zone industrielle de Chesnes à la route des Etraits, pour desservir le nord du territoire en évitant le Bas-Bonce au pied du centre Bourg, impacté par la circulation de l'actuelle zone industrielle de Chesnes.

Plusieurs nouveaux stationnements seront prévus sur le territoire afin de combler un manque

Enfin, pour desservir les différents bourgs, des aménagements mode doux sont prévus le long des axes principaux que sont :

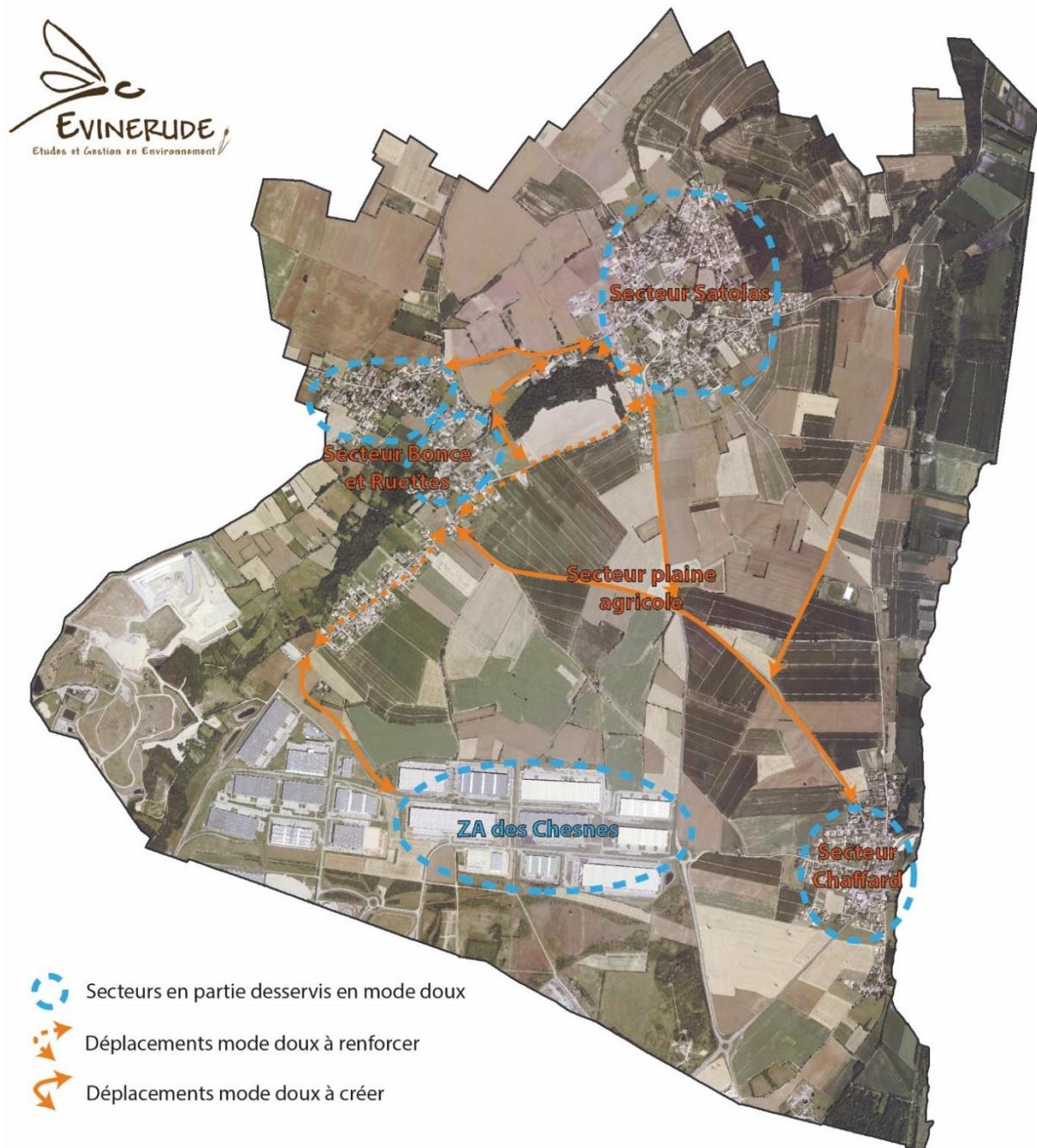
- la route de la Billaudière entre le Chaffard et la D124
- l'allée des Mûriers entre le Bas-Bonce et la D124
- la D124 entre le centre-bourg et l'intersection avec la route de la Billaudière.

Des élargissements de voies sont également prévus pour favoriser les déplacements doux entre le Haut-Bonce, le Bas-Bonce, Ruette et le centre-bourg.

Le PLU est donc l'occasion, à travers cette OAP, d'améliorer les déplacements sur le territoire tout en anticipant les futurs grands projets qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour limiter de nouvelles nuisances.

## Les déplacements mode doux

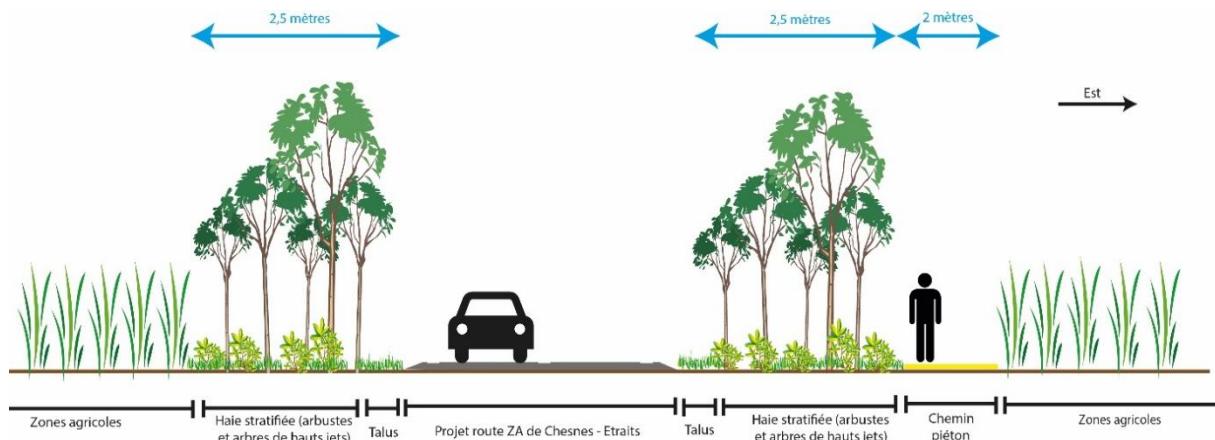
Quelques aménagements existent déjà sur le territoire pour le déplacement des piétons. Cependant, ils sont largement insuffisants dans certains secteurs. De nombreux emplacements réservés ont donc été créés pour que l'ensemble du territoire soit équipé.



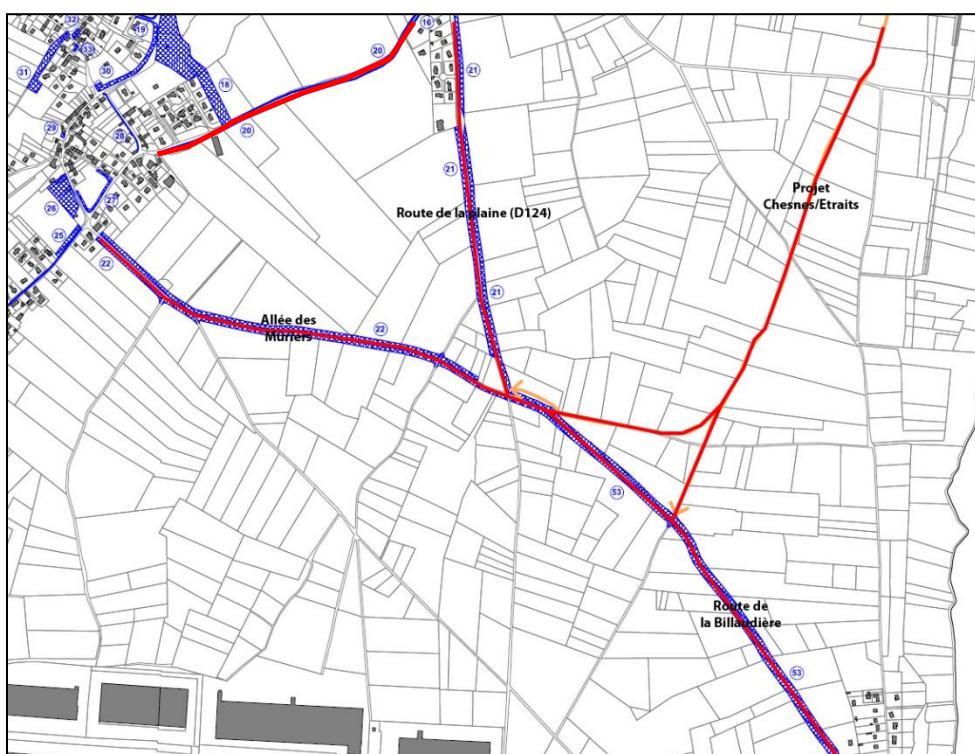
## La plaine agricole

La plaine agricole de Satolas-et-Bonce est parcourue par trois grands axes la traversant : la route de la Billaudière, la route du Murier et la route de la Plaine. La création d'une quatrième route (projet Chesnes/Etraits) est également inscrite dans le projet. Ces routes permettent de rejoindre les hameaux du Chaffard aux hameaux de Satolas et du Bas-Bonce. Composées de grandes lignes droites limitées à 90 km/h, elles ne sont pas adaptées, voire dangereuse, pour un déplacement à pieds et à vélo.

Afin de sécuriser ces déplacements, des emplacements réservés autour des voiries seront créées de part et d'autre des infrastructures. Un espace de 10 mètres sera réservé pour l'aménagement de haies de chaque côté des voies qui permettront à la fois l'intégration paysagère des ouvrages dans la plaine mais aussi l'isolement des piétons pour la création d'un cheminement doux. Les nuisances sonores seront également réduites par la haie.



Ces aménagements sont prévus par les Emplacements réservés n° 53, 21 et 22. Au niveau de la future route Chesnes/Etraits, ces aménagements sont directement intégrés au projet.



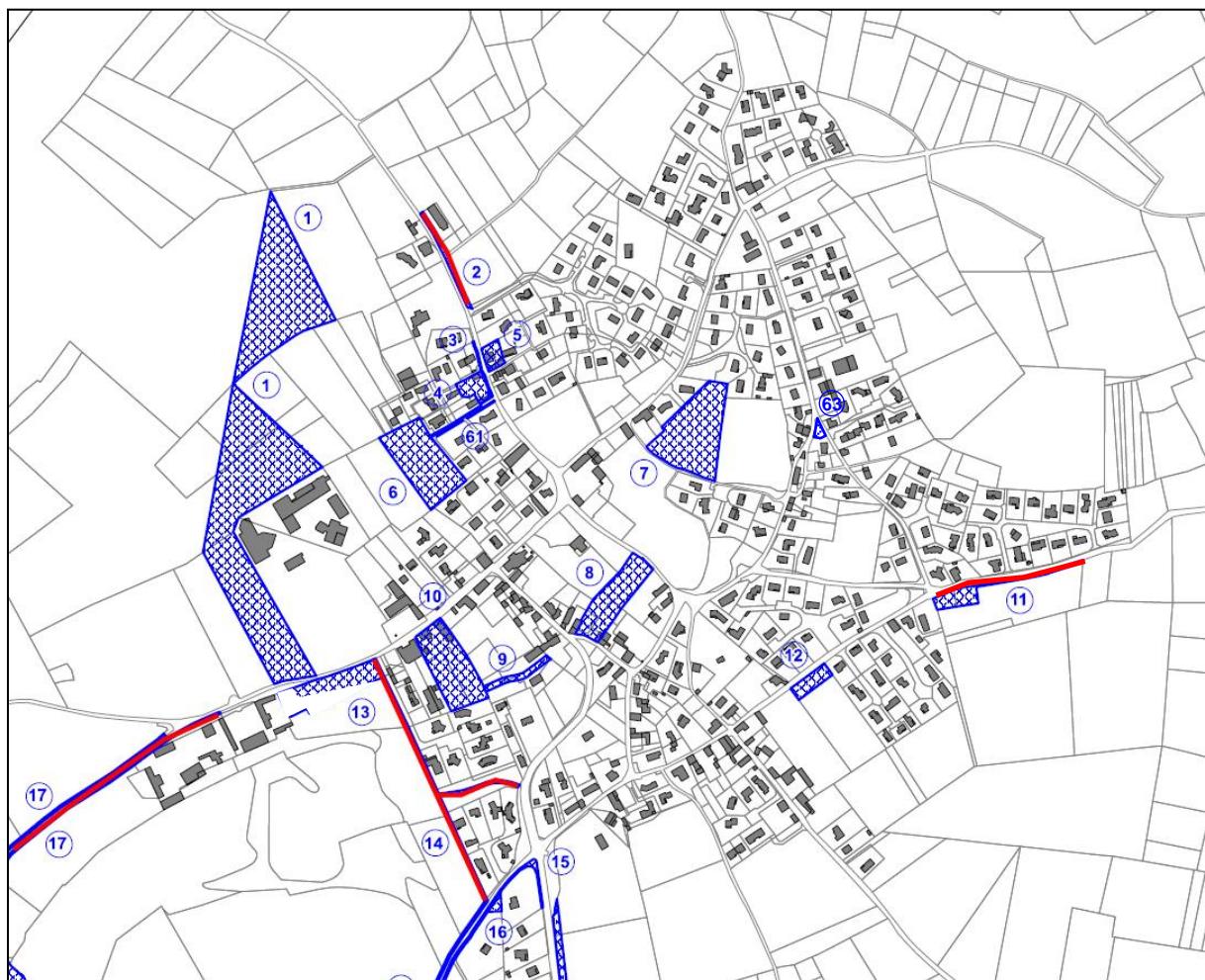
Enfin, un emplacement réservé est également prévu pour l'aménagement d'une liaison mode doux, reliant le village de Satolas et le hameau du Bas-Bonce (ER n°20), par élargissement de la route des Sorbières.

## **Satolas**

Au niveau du hameau de Satolas, plusieurs aménagements seront destinés aux déplacements doux. En effet, la commune souhaite donner une plus grande place aux piétons dans le hameau.

Les emplacements réservés prévoient ainsi des élargissements de trottoirs (n° 2, 11 et 14). La voirie rejoignant le Haut-Bonce (n° 17) sera également aménagée car actuellement, il n'y aucun espace pour les piétons.

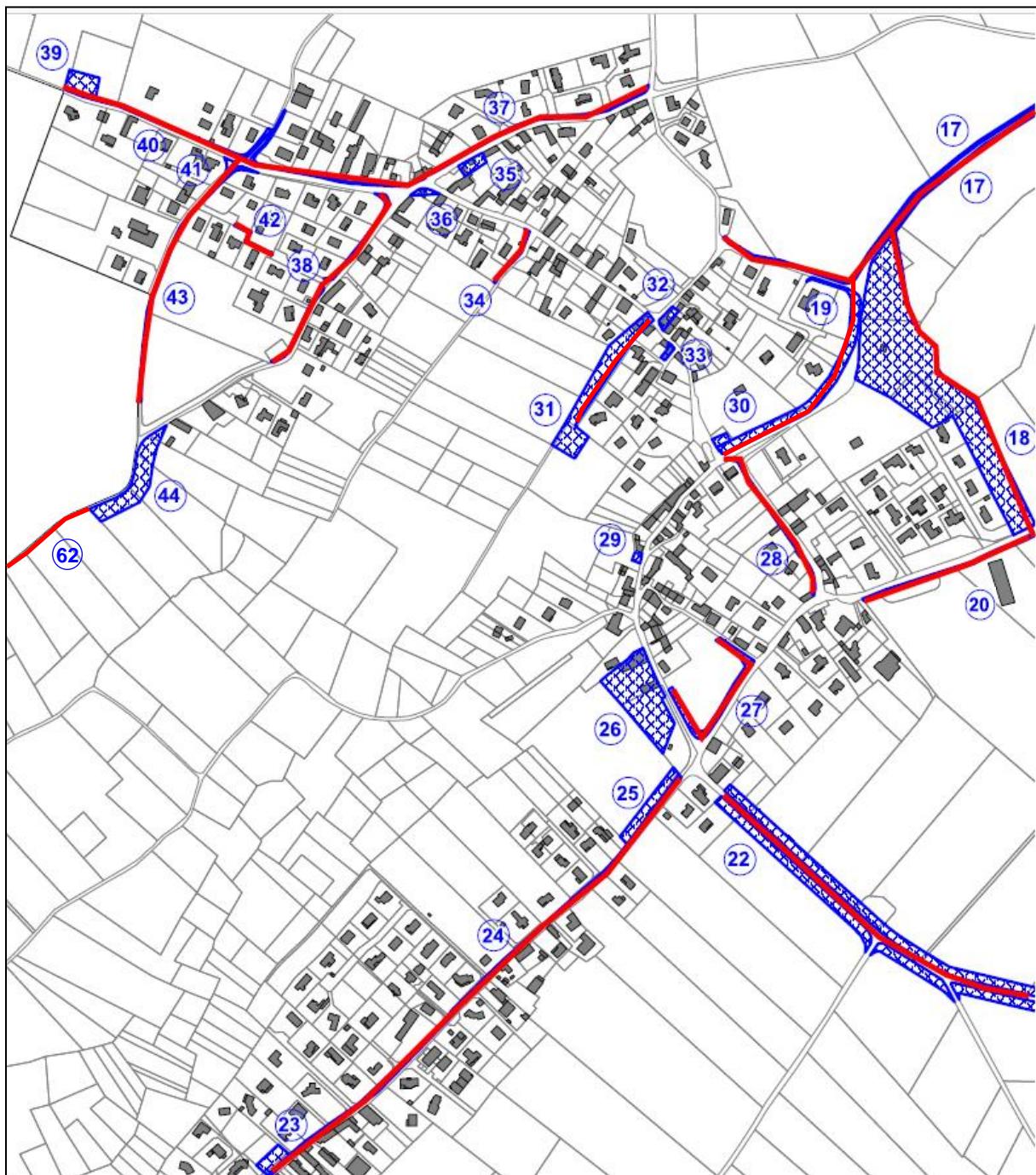
La seconde liaison entre le Village et le Haut-Bonce (route de la Savane, au nord de l'ER n° 17) est déjà piétonne. Elle a été aménagée avec la présence de détecteurs pour l'éclairage nocturne et isolement de la chaussée par bande plantée.



## **Bonce et Ruette**

Comme pour le hameau de Satolas, la commune souhaite renforcer les déplacements modes doux sur les hameaux du Haut et Bas-Bonce. Pour cela, de nombreux élargissements de voiries seront créés afin d'aménager des cheminements piétons (ER n° 19, 20, 22, 27, 28, 31, 34, 37, 38, 40, 42, 43 et 62). Un chemin de 12 mètres sera créé permettant de rejoindre le haut du coteau près de la Vieille Tour (ER n° 18) au hameau du Bas-Bonce (ER n° 20).

Au niveau de la Ruette, l'ER n° 24 permettra d'élargir la voirie du même nom pour améliorer le déplacement piétonnier.

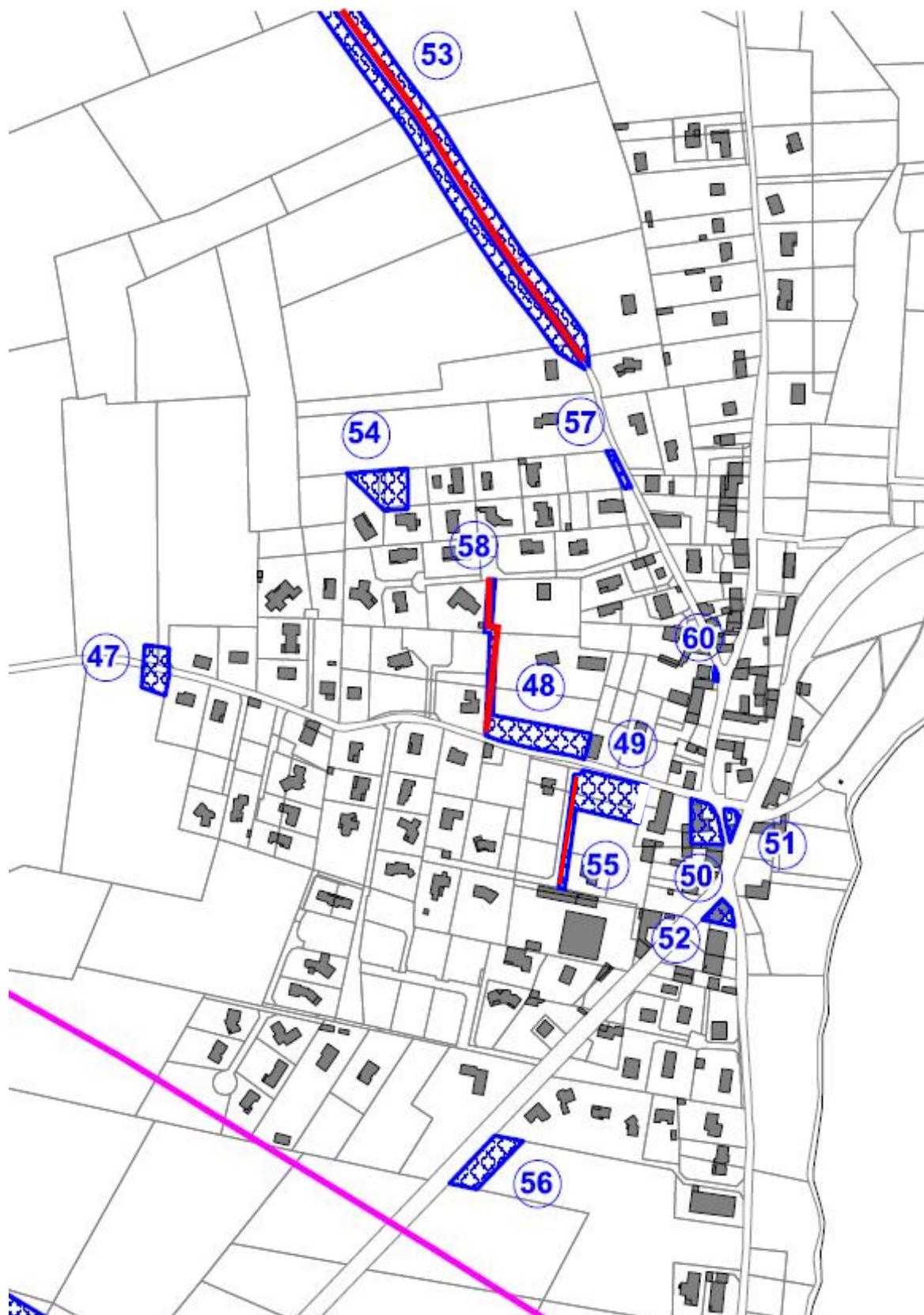


Afin de relier le hameau de la Ruette à la zone industrielle de Chesnes (déjà équipée en mode doux), un chemin piétonnier sera créé.

Enfin, un élargissement de la route de Satolas (ER n° 62) permettra également l'aménagements de modes doux jusqu'au projet de VP5 (ER n°45).

## Le Chaffard

Deux aménagements sont prévus au niveau du hameau du Chaffard : ils sont identifiés par les ER n° 55 et 58. Le premier consiste à un élargissement de l'impasse des Narcisses, pour y intégrer des modes doux, le second à la création d'un cheminement piéton pour améliorer les déplacements au sein du hameau.



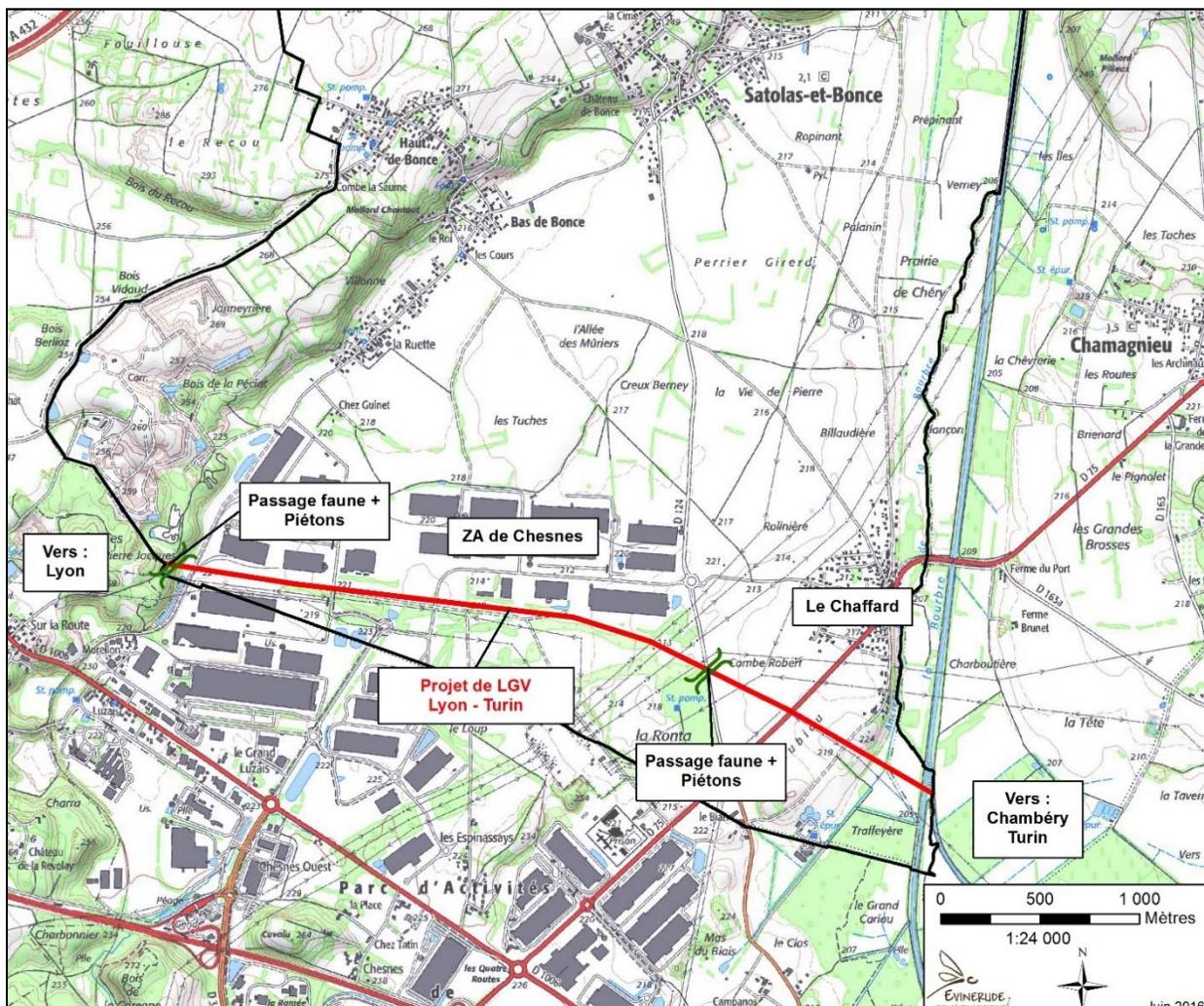
## Les projets routiers et ferroviaires sur le territoire

Sur le territoire, plusieurs projets d'infrastructures sont en réflexion. Ces aménagements importants permettront d'améliorer l'accès à la zone industrielle de Chesnes dont le projet d'extension est également en cours de réflexion. Il s'agira donc de créer des routes permettant d'accueillir l'augmentation des véhicules légers et des poids lourds attendus sur le territoire. Dans le même temps, la création de ces nouveaux axes sera l'occasion de contourner les hameaux habités qui sont très impactés par le flux de véhicules les traversant.

L'autre projet concerne le passage de la Ligne à Grande Vitesse Lyon-Turin au sud du territoire qui est pris en compte dans le document d'urbanisme et dont certains aménagements sont proposés.



## La Ligne à Grande Vitesse Lyon – Turin

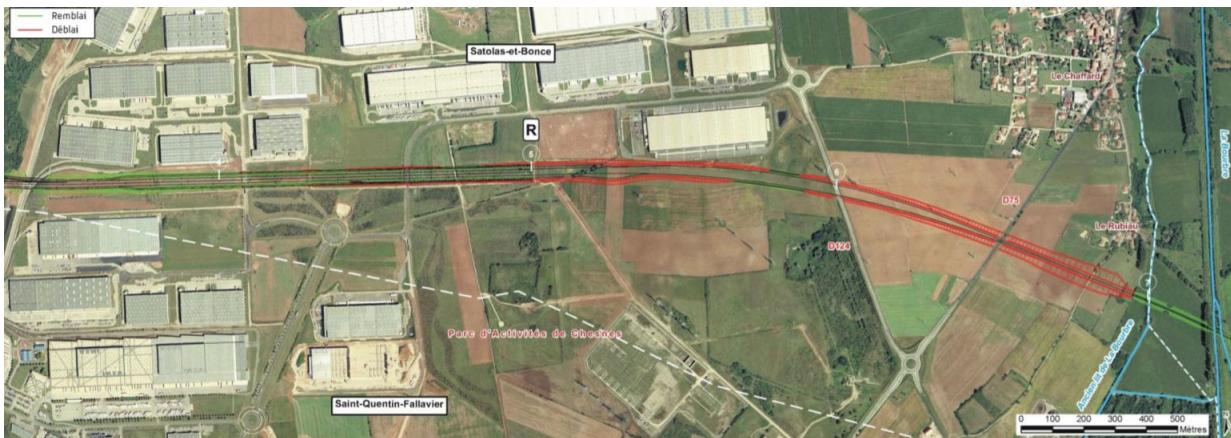


Ce projet porté par SNCF Réseau (pour la partie française) permettra de relier Lyon à Turin en passant par les Alpes. Déclarer d'utilité publique, la LGV permettra d'améliorer les lignes existantes d'accès aux Alpes du Nord, dont la construction remonte au 19ème siècle, n'offrent pas des conditions optimales pour le transport de marchandises et ne permettent pas de répondre à l'évolution du trafic voyageurs. Relancer l'attractivité du fer et favoriser le report modal de la route vers la voie ferrée, implique de développer et d'améliorer les performances du réseau.

Le programme Lyon-Turin, dont fait partie le projet des itinéraires d'accès au tunnel franco-italien, porte des objectifs ambitieux, concernant le fret et les voyageurs :

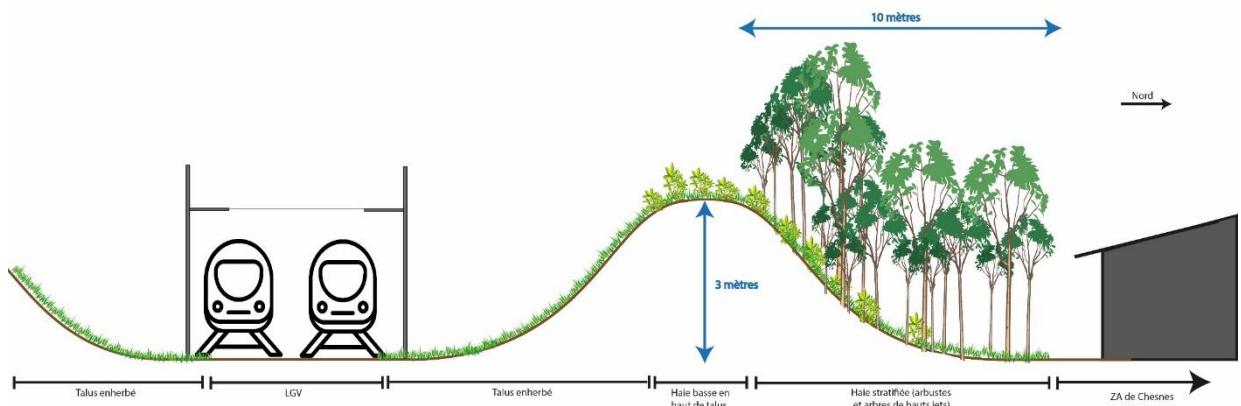
- relier les réseaux français et italien dans le cadre du schéma européen des lignes ferroviaires à grande vitesse ;
- rendre le transport de fret plus performant,
- favoriser la complémentarité entre modes,
- augmenter l'accessibilité des Alpes du nord,
- contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la Région Rhône-Alpes.

Sur Satolas-et-Boncet, le tracé traverse le territoire au sud, au sein de l'actuelle zone industrielle de Chesnes. Ce tracé est fixé et les études techniques assez avancées, comme le montre la carte suivante issue du site Internet <http://www.lyon-turin.info> qui précise d'ailleurs les déblais et les remblais qui seront nécessaires sur place.



Concernant le PLU, le fuseau de la LGV a été reporté en tant qu'emplacement réservé (ER46), comme le montre la carte suivante issue du zonage du PLU :





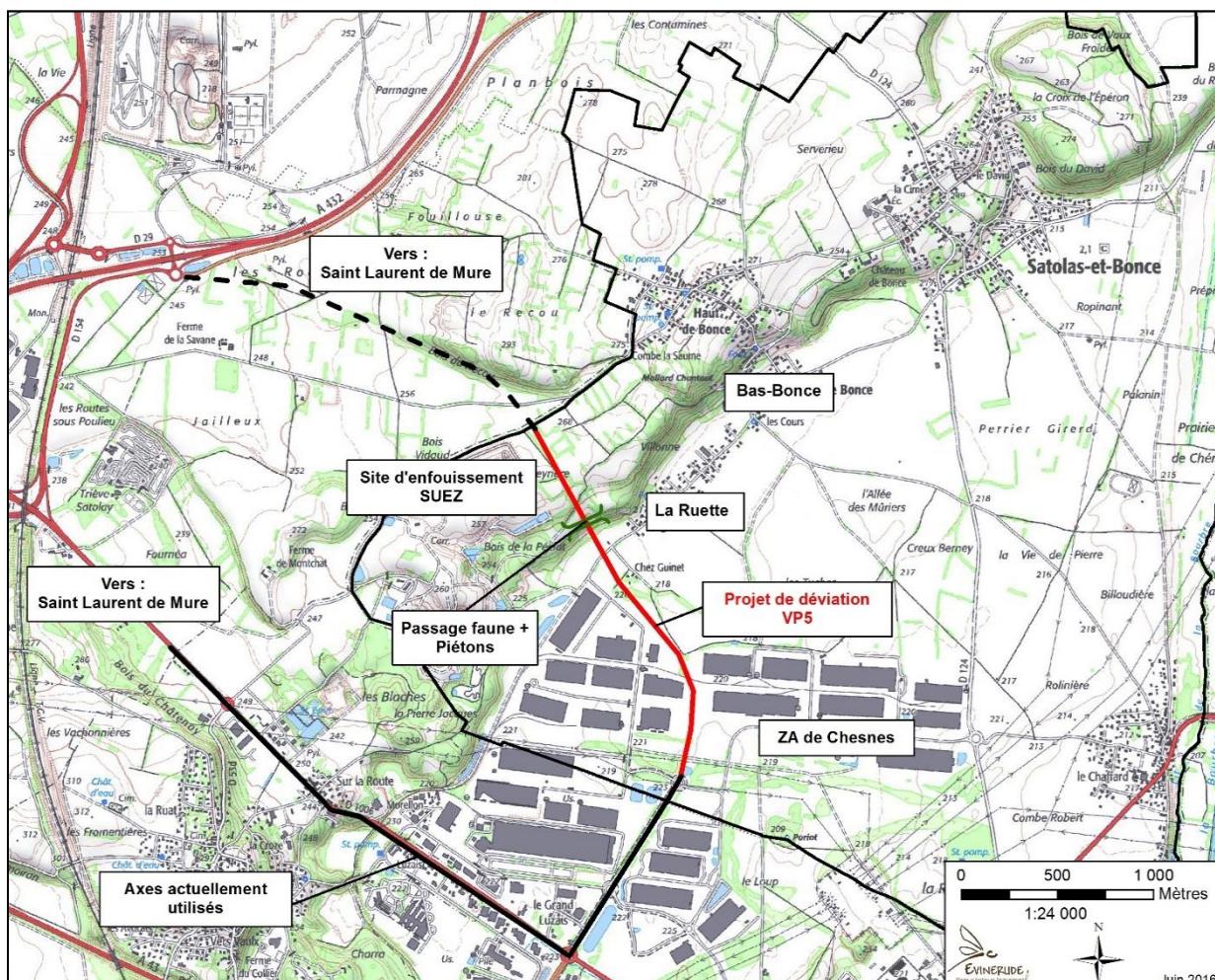
Ce schéma de principe présente l'intégration paysagère de la LGV qui permet également de limiter les nuisances sonores au nord par la mise en place d'une butte de terre ayant la même utilité qu'un mur antibruit. Cette butte sera calibrée de façon à masquer l'intégralité de la voie et des TGV, soit approximativement 3 mètres de hauteur. Afin d'améliorer l'écran sonore de cette butte, une haie basse sera plantée au sommet de celle-ci (les arbres de haut jet pourraient tomber sur la voie). En bas de pente, côté zone industrielle de Chesnes (et habitations) une haie stratifiée composée d'arbres de haut-jets (type tilleul) et d'espèces buissonnantes sera plantée sur 10 mètres de large.

En plus de leur rôle d'écran visuel et sonore, ces plantations amélioreront les déplacements de la faune au sein de la zone industrielle de Chesnes (voir OAP TVB). Les espèces plantées seront obligatoirement d'origine locale. A cet effet, une palette végétale est donnée en annexe.

Dans le cas où les contraintes techniques du projet imposeraient un positionnement en remblais de la voie, l'impact sonore serait plus important, puisque les trains circuleraient en surplomb des bâtiments existants. Une haie sera tout de même installée dans cette configuration, du même type que proposé ci-dessus afin d'atténuer le bruit, de favoriser l'intégration paysagère de l'ouvrage et les déplacements de la faune.

Enfin, dans la partie Est du tracé, la pose de murs anti-bruit côté Nord de la voie permettraient de limiter l'impact sur les habitations présentes au hameau du Chaffard.

## La VP5

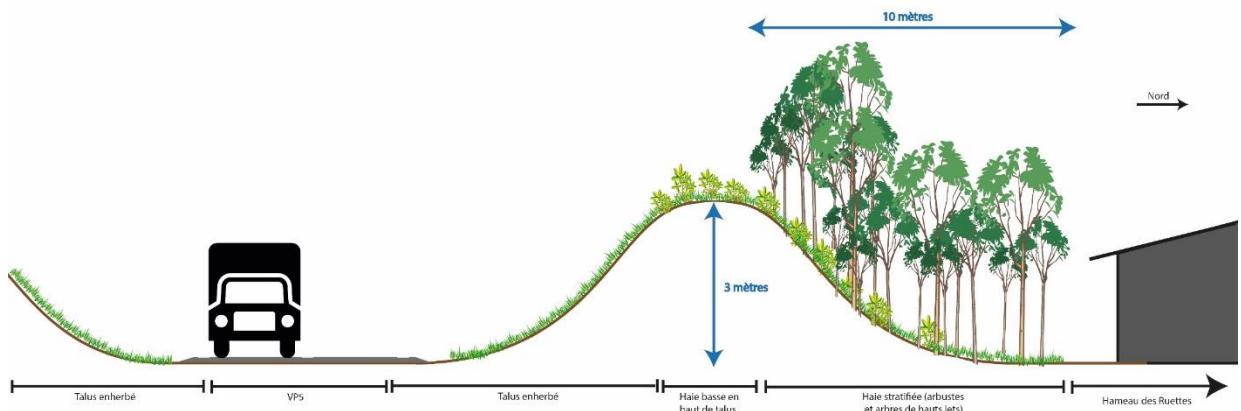


La VP5 est un projet de route qui permettra de relier l'A432 et la zone industrielle de Chesnes sur Satolas-et-Bonce de façon directe, permettant alors de délester les voies secondaires (et ainsi d'apaiser et de sécuriser les secteurs bâtis existants) d'un trafic poids-lourds important. Il a été convenu avec le Département du Rhône que le département de l'Isère est le maître d'ouvrage des études préliminaires.

La VP5 est inscrite au zonage du PLU en tant qu'emplacement réservé (ER n° 45). Dans la zone industrielle de Chesnes, elle sera connectée à un rond-point déjà existant et aménagé pour accueillir la future voie. Elle traverse ensuite une portion de milieux agricoles avant de rejoindre le coteau boisé entre le hameau de Ruette et le site d'enfouissement SUEZ. A cet endroit, l'emprise du fuseau est d'ailleurs élargie, les contraintes techniques étant plus conséquentes (risques naturels de glissements de terrain, déblais/remblais plus importants, etc.). Le projet de route coupe également une trame de déplacement de la faune identifiée dans le PLU qui nécessitera des aménagements particuliers (voir OAP Trames Verte et Bleue).



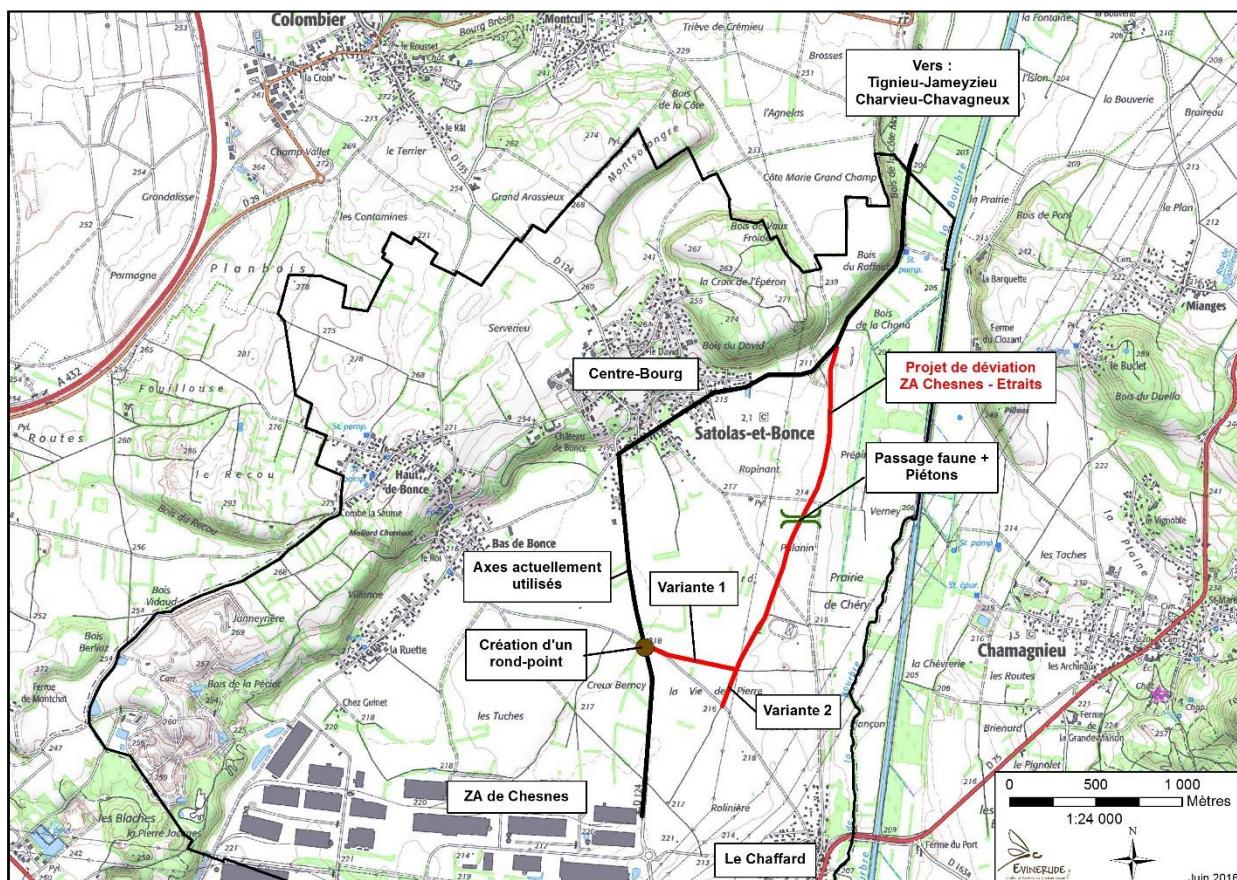
Son fuseau est prévu à une centaine de mètres du sud du hameau de Ruette et pourra donc engendrer des nuisances sonores importantes suivant le type et le nombre de véhicules circulant chaque jour (pas de modélisation du trafic disponible). La commune souhaite limiter ces nuisances par la création d'une butte et d'une haie de manière similaire à la LGV comme le montre le schéma suivant :



Cette butte sera calibrée de façon à masquer l'intégralité de la voie et des véhicules, soit approximativement 3 mètres de hauteur. Afin d'améliorer l'écran sonore de cette butte, une haie basse sera plantée au sommet de celle-ci (les arbres de haut jet pourraient tomber sur la voie). En bas de pente, côté du hameau de Ruettes (et habitations) une haie stratifiée composée d'arbres de haut-jets (type tilleuls) et d'espèces buissonnantes sera plantée sur 10 mètres de large.

En plus de leur rôle d'écran visuel et sonore, ces plantations amélioreront les déplacements de la faune sur le territoire (voir OAP TVB). Les espèces plantées seront obligatoirement d'origine locale. A cet effet, une palette végétale est donnée en annexe. Le passage à faune sera créé de façon à permettre le passage de la faune mais aussi des piétons qui souhaitent traverser en sécurité cet axe routier.

## La route zone industrielle de Chesnes / Etraits



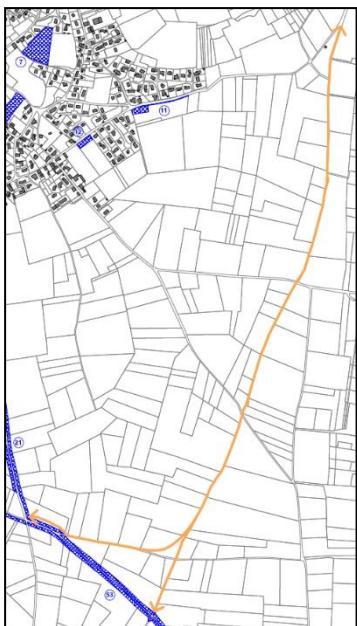
Cette route permettra de relier la future extension de la zone industrielle de Chesnes avec la route des Etraits au Nord-Est du territoire qui dessert notamment les communes de Tignieu-Jameyzieu et Charvieu-Chavagneux. Le porteur du projet et l'origine des financements ne sont pas encore connus. Ce projet de route sera un contournement qui permettra d'éviter une augmentation de la circulation au sein des habitations.

En effet, actuellement, les véhicules souhaitant rejoindre le nord de la commune traversent le Centre-Bourg, générant d'importantes nuisances sonores et sur la qualité de l'air des habitants. Avec l'extension future de la zone industrielle de Chesnes, ces nuisances seraient encore plus prononcées. La Commune souhaite donc créer ce contournement qui est prévu sur un chemin agricole existant dans la plaine. Au nord, elle serait connectée à la route des Etraits, après les habitations du Centre-Bourg. Au sud, elle rejoindrait la route de la Billaudière, axe Est-Ouest reliant le hameau du Chaffard au Sud-Est du territoire. Cette connexion sud n'est pour l'instant pas décidée. En effet, deux variantes sont proposées :

- Variante 1 : connexion au niveau d'un rond-point (en projet) entre la route de la Billaudière, l'allée des Muriers et la RD124
- Variante 2 : connexion directement sur la route de la Billaudière

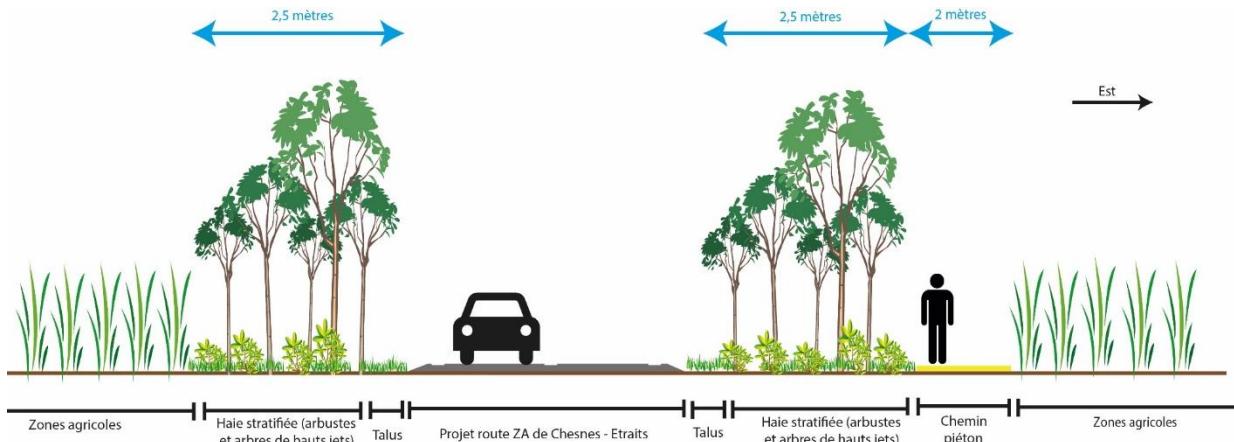
Ce projet de route traverse un corridor écologique nécessitant des aménagements particuliers (voir OAP Trames Verte et Bleue).

Dans le PLU, cette route n'est pas inscrite en tant qu'emplacement réservé mais en « Autres servitudes d'utilisation des sols ».



Un cheminement piétonnier nécessite d'être aménager dès la réalisation de la voie. Il s'agira de créer une piste en stabilisé perméable du côté Est de la route, permettant aux passants de profiter de la vue sur l'ancienne Bourbre et sa ripisylve. Entre la route et le cheminement, la plantation d'une haie d'espèces locales assurera la protection en créant un isolement entre les piétons et les véhicules avec leurs nuisances sonores. Cette haie permettra également de limiter la visibilité de cette voie au sein de la plaine agricole. Le même type de haie est donc envisagé également du côté Ouest de la voirie afin de limiter l'impact sur le paysage.

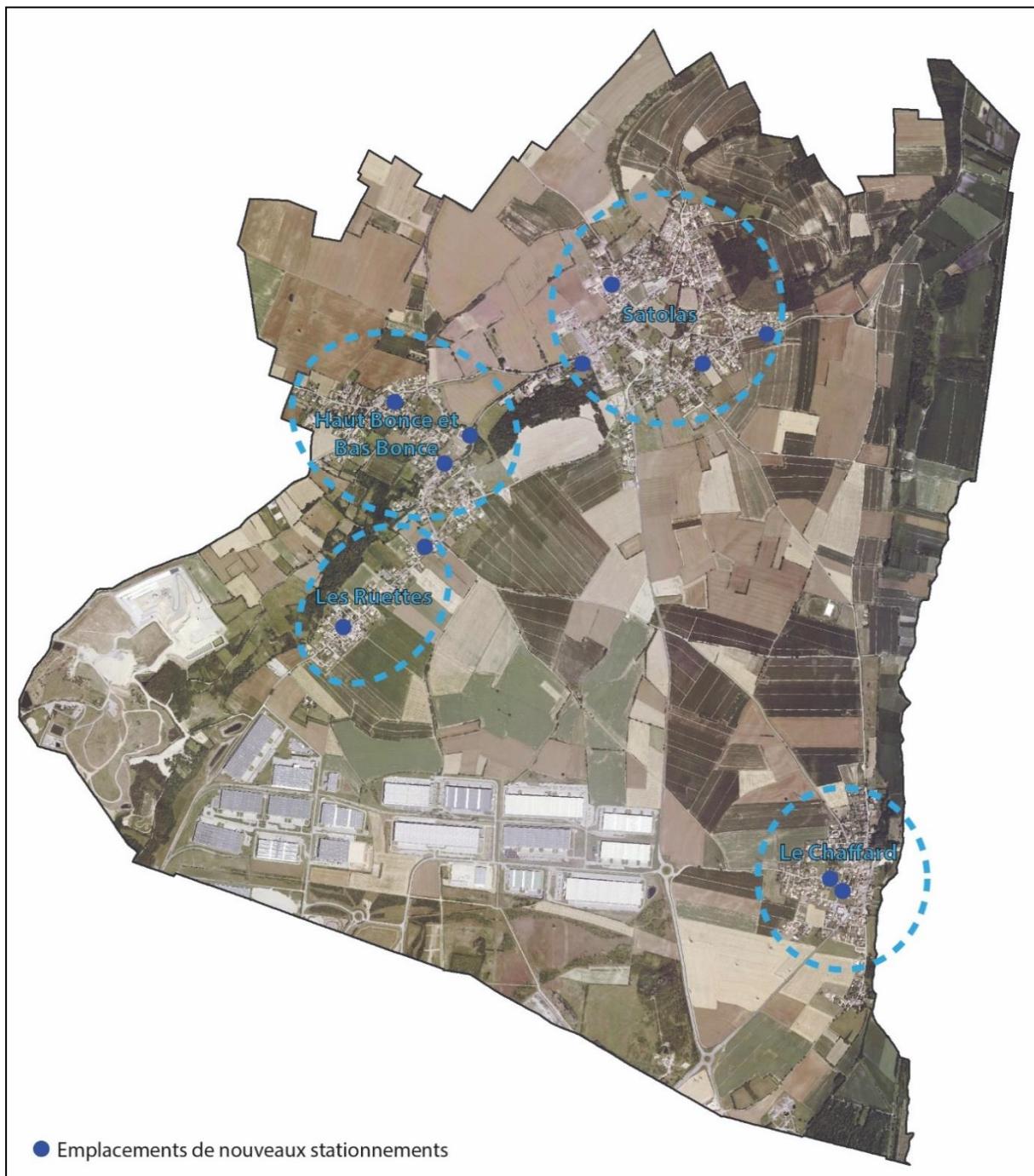
En termes de dimensionnement, la Commune prévoit une haie de 2,5 mètres de largeur de chaque côté de la voie et un cheminement piéton d'au moins 2 mètres de large.



Au niveau du corridor écologique, un aménagement spécifique est projeté pour permettre le passage de la grande faune (chevreuil, sanglier, etc.) mais aussi des piétons. En effet, la route coupera la plaine agricole et les chemins qui la traversent. Un passage piéton sous la voirie permettrait de conserver une liaison piétonne existante en la sécurisant. Ce passage sera également très favorable au maintien des continuités écologiques du territoire (voir OAP Trames Verte et Bleue).

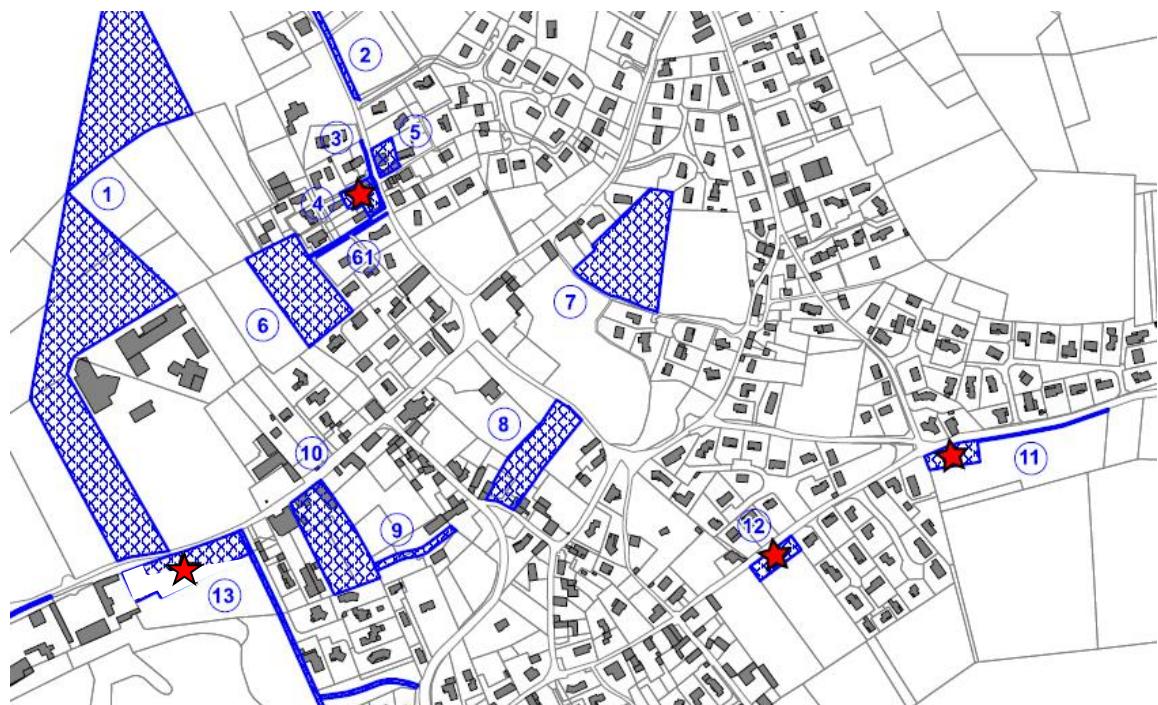
## Les stationnements

Dans le cadre du PLU, la commune souhaite améliorer l'offre de stationnement sur l'ensemble du territoire. Pour cela, plusieurs emplacements réservés ont été intégrés au zonage.



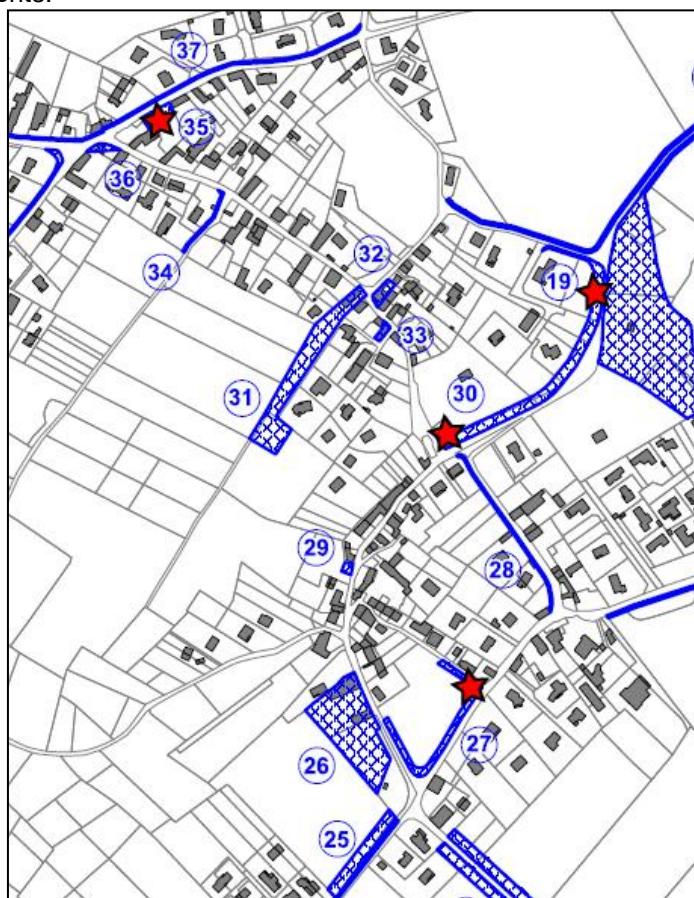
## **Satolas**

Des stationnements sont prévus au niveau des Emplacements Réservés n° 4, 11, 12, et 13.



## **Haut-Bonce et Bas-Bonce**

Trois secteurs de stationnements supplémentaires sont prévus au niveau du Haut-Bonce, il s'agit des Emplacements Réservés n° 19, 30 et 35. Sur le Bas-Bonce, seul l'emplacement réservé n° 27 prévoit l'ajout de stationnements.



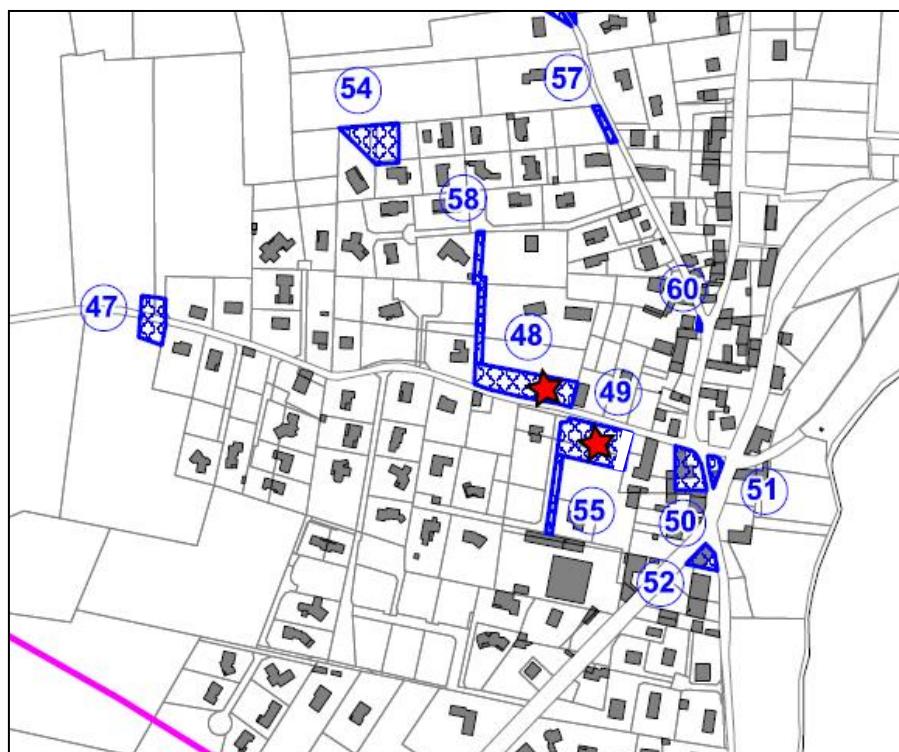
## La Ruette

Deux secteurs de stationnements sont également prévus dans le hameau de la Ruette, il s'agit des Emplacements Réservés n° 23 et 25.



## Le Chaffard

Enfin, deux secteurs de stationnements sont également prévus au hameau du Chaffard, au niveau des Emplacements Réservés n° 48 et 49.



### III. La prise en compte de la trame verte et bleue

#### Eléments de contexte

Le maintien des espèces faunistiques est intimement lié à leur capacité de maintenir les échanges génétiques. Ces échanges sont assurés par leur capacité de déplacement sur un territoire donné, c'est-à-dire sa perméabilité.

Cette perméabilité est très forte dans les milieux boisés, les milieux bocagers, les ripisylves et les cours d'eau tandis qu'elle est moindre dans les grands secteurs agricoles. Les zones en eau, comme les haies sont des éléments servant de relais entre les milieux ouverts et les milieux boisés qui permettent donc de maintenir la perméabilité d'un secteur. Les milieux humides et les zones identifiées comme étant très favorables à la biodiversité (ZNIEFF, APPB, etc.) sont considérés comme des coeurs de biodiversité, secteurs où les conditions de reproductions des espèces et la présence d'espèces patrimoniales sont avérées.

Au contraire, les milieux urbanisés sont considérés comme des obstacles aux déplacements : constructions, routes, voies ferrées, terrains privés clôturés, seuils sur les rivières, etc.

Dans le PLU, la perméabilité du territoire est abordée dans les Trames Verte et Bleue. La Trame Verte étant composée des boisements et la Trame Bleue des rivières et de leurs ripisylves. Sur le territoire de Satolas-et-Bonce, les Trames Verte et Bleue et les continuités à préserver en maintenant la perméabilité, ont été identifiées et protégées. Cependant, certaines urbanisations (création de routes, tracé de la LGV, future extension de la zone industrielle de Chesnes, etc.) menacent la perméabilité du territoire.

L'OAP Trames Verte et Bleue permet à la commune d'assurer les déplacements de la faune sur son territoire, en prenant en compte son urbanisation future. Elle permet de préconiser les aménagements nécessaires sur les points clefs du maintien des continuités.



## Le maintien des trames vertes et bleues par secteur

### La Trame Bleue : secteur est

- **Description :**

La Trame Bleue sur la commune est très peu représentée. En effet, on pourra noter l'absence de milieux en eau sur le territoire, à l'exception de quelques bassins de rétention des eaux qui sont la plupart du temps à sec.

Au niveau des cours d'eau, seule la Bourbre est présente à l'est du territoire. Le cours d'eau de la Vieille Rivière (ancien lit naturel de la Bourbre) délimite d'ailleurs la commune sur sa partie Est.

Dans ce secteur, la Trame Bleue comprend l'ensemble de la zone fonctionnelle formée par la Bourbre (ancien lit et lit endigué sur la commune de Chamagnieu), sa ripisylve et l'ensemble des milieux humides bocagers attenants.

Il est à distinguer le cours d'eau en lui-même qui permet les échanges piscicoles et les zones humides qui assurent le déplacement des espèces faunistiques terrestres.

- **Menaces :**

La fonctionnalité piscicole n'est pas menacée par des aménagements, aucun nouvel ouvrage n'étant prévu sur le cours d'eau de la Vieille Rivière.

Concernant les déplacements de la faune terrestre au sein de la zone humide, ils sont assurés par la présence de milieux bocagers dans le secteur (alternance entre boisements et milieux ouverts).

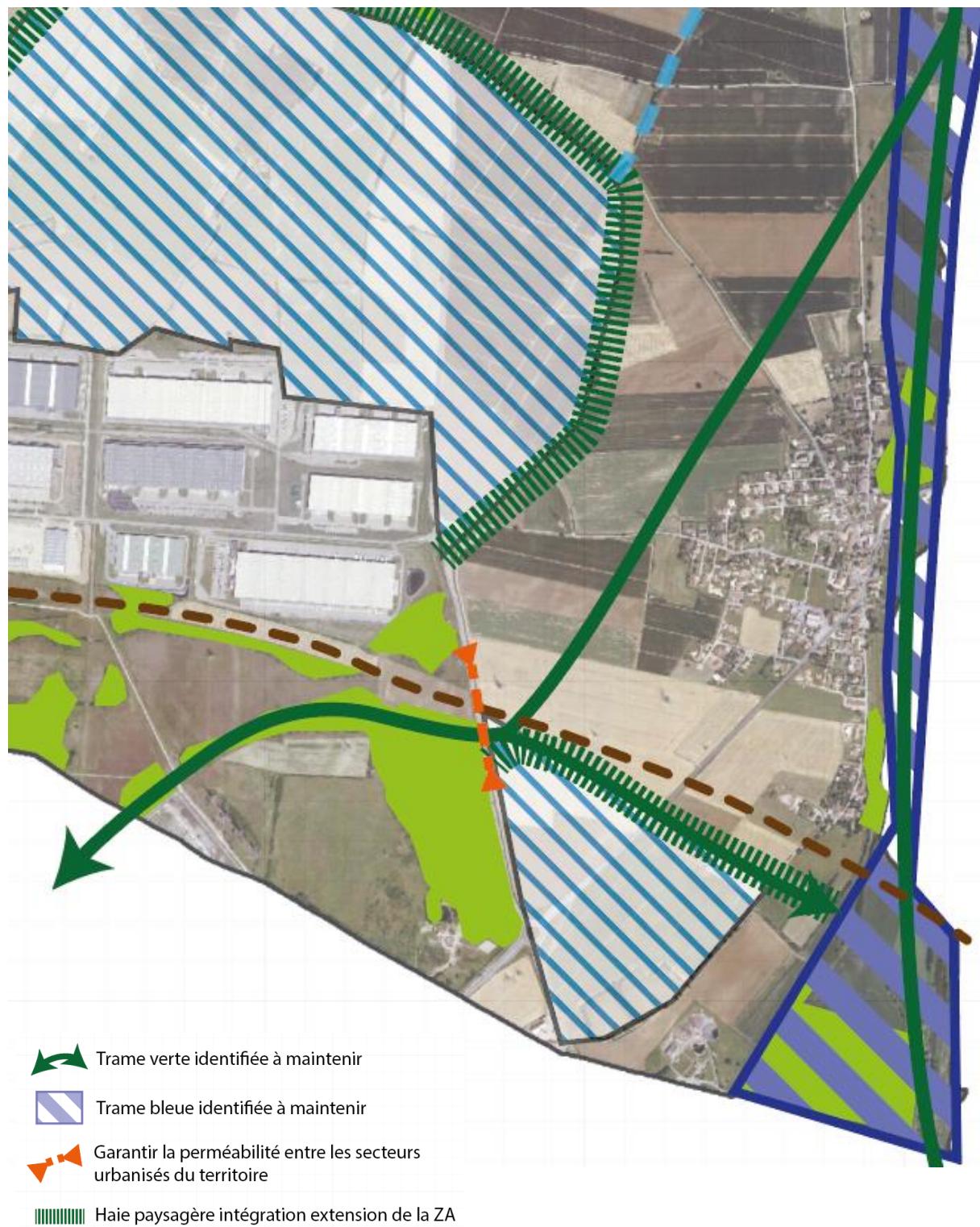
- **Préconisations :**

Afin de préserver la fonctionnalité du secteur, l'aspect bocager sera préservé et la ripisylve maintenue le long du cours d'eau. D'autre part, il ne sera pas créé de seuil pouvant gêner la continuité piscicole dans le lit du cours d'eau, sauf s'il est équipé d'une passe à poissons fonctionnelle.



Trame bleue identifiée à maintenir

## La Trame Verte : secteur Sud-Est



- **Description :**

Cette trame verte a été identifiée en tant que corridor dans l'étude du SCoT. Cette liaison permet d'assurer la fonctionnalité écologique entre la commune de Saint Quentin Fallavier et la Bourbre sur le territoire de Satolas-et-Bonc. Elle traverse les secteurs semi-naturels au sud de l'actuelle Zone industrielle de Chesnes dominés par des plantations de boisements (puits de carbone) et de milieux ouverts à proximité des périmètres de captages d'eau potable. Au-delà de la RD124, cette trame rejoint la vallée de la Bourbre au sein de la plaine agricole.

- **Menaces :**

Cette fonctionnalité est menacée par la future extension de la Zone industrielle de Chesnes dans la plaine agricole (à l'est et à l'ouest de la RD124) et par le hameau du Chaffard à l'est.

La RD124 est un point de conflit avéré avec la trame verte. Au niveau de cette traversée s'ajoutera le passage de la ligne LGV Lyon-Turin qui formera un obstacle supplémentaire.

- **Préconisations :**

Les boisements au sud de la zone industrielle de Chesnes seront préservés pour maintenir la fonctionnalité de la trame verte. Au niveau de la RD124, aucun aménagement n'est présent. De plus, la future LGV dans le secteur sera un nouvel obstacle à franchir. Il est donc indispensable de créer un passage sous ces infrastructures permettant le passage de la petite et de la grande faune.



Au-delà de ces infrastructures, plus au nord, un espace perméable sera préservé entre le Chaffard et la future extension de la zone industrielle. En lien avec cette extension, à l'est, un bassin d'eau pluviale sera créé. Il permettra d'améliorer la perméabilité de la zone agricole s'il n'est pas clôturé et si ses berges sont aménagées en pentes douces permettant l'implantation d'espèces hygrophiles. Des haies pourront être implantées pour favoriser d'avantage cette perméabilité jusqu'à la Bourbre, au nord du Chaffard.

De plus, la future l'extension de la zone industrielle de Chesnes prévue au Sud-Est sera pourvue sur sa limite Nord d'une haie paysagère masquant les bâtiments. Cette haie pourra être utilisée par la faune pour rejoindre la Bourbre dans la partie Sud-Est du territoire améliorant ainsi les déplacements de façon non négligeable sur le territoire.

## La Trame Verte : secteur central



- Trame verte identifiée à maintenir
- Trame bleue identifiée à maintenir
- Garantir la perméabilité entre les secteurs urbanisés du territoire
- Haie paysagère intégration extension de la ZA

- Description :**

Le centre du territoire est traversé par une trame verte dégradée (en pointillés sur la carte) portée par les rares boisements et haies de la plaine agricole. Cette trame permet de relier le coteau Est à la vallée de la Bourbre à l'Ouest du territoire.

Le coteau Est est accessible par le sud-ouest du territoire (près du site d'enfouissement) et par le centre entre les hameaux de Satolas, du Bas et du Haut Bonce.

- Menaces :**

Cette trame est la plus menacée du territoire du fait de la faible présence de boisements et de points d'eau dans la plaine agricole. Elle est également menacée par la progression de l'urbanisation entre les hameaux de Satolas et du Bas et Haut-Bonce qui pourraient à terme faire disparaître les échanges entre le haut et le bas du coteau. La future extension de la zone industrielle de Chesnes réduit également la capacité de passage entre la zone et le hameau de Ruette.

Enfin, la RD124 et l'Allée des Mûriers, voiries très passantes, sont des obstacles aux déplacements au sein de la plaine. De plus, le projet de route reliant la zone industrielle de Chesnes et la route des Etraits sera un obstacle supplémentaire dans la plaine agricole entre le coteau et la vallée de la Bourbre.

- **Préconisations :**

Concernant l'urbanisation du coteau entre Satolas et les hameaux de Bonce, il conviendra de préserver au moins un secteur perméable. Il existe une bande inconstructible délimitée par la présence d'une canalisation de transport de matière dangereuse. Cette bande inconstructible de plusieurs dizaines de mètres de large permettra de maintenir les échanges écologiques même si l'urbanisation des hameaux se densifie à termes dans ce secteur.



D'autre part, la création de la route entre la future extension de la zone industrielle de Chesnes et la route des Etraits permettra de limiter la circulation dans les hameaux du territoire. L'impact sera donc positif pour la trame verte limitant ainsi les impacts entre la faune et les véhicules. La circulation sera par contre reportée sur la nouvelle route entre la zone industrielle et les Etraits. Un aménagement sous la voirie préservant les possibilités de déplacements sera donc à créer, sur le même principe que pour le passage sous la LGV, c'est à dire permettant la traversée des piétons et de la petite et grande faune. Ce passage sera localisé dans la continuité des boisements de la vallée de la Bourbre.



Enfin, la création de haies et/ou le maintien des haies actuelles permettra de préserver la continuité écologique dans ce secteur ouvert.

### La Trame Verte : secteur sud-ouest



- **Description :**

Dans le secteur Sud-Ouest du territoire, une trame a été identifiée reliant le haut et le bas du coteau, autour du site d'enfouissement. Les boisements et les bassins forment un ensemble perméable dans le secteur permettant de rejoindre la trame verte d'importance intercommunale plus au nord.

- **Menaces :**

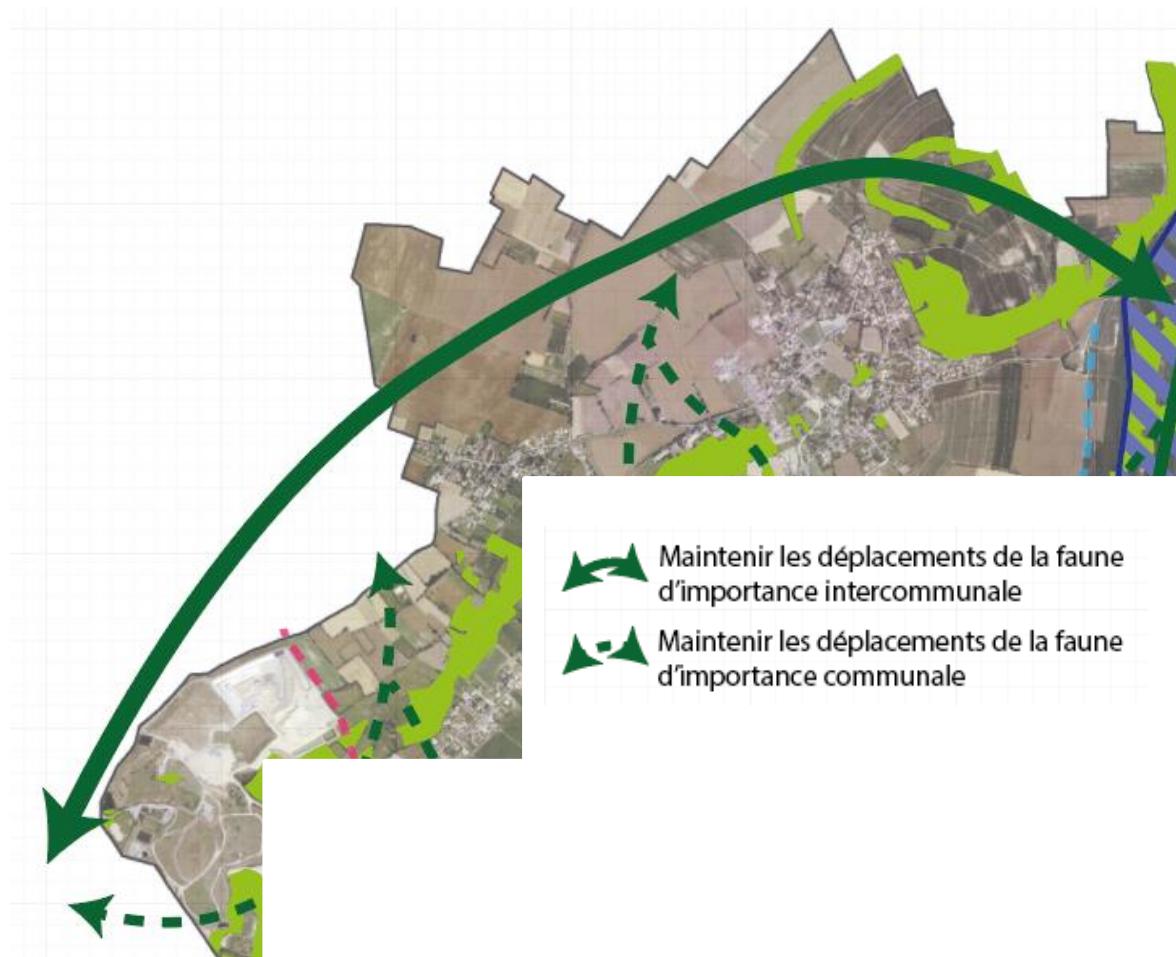
Cette continuité est menacée par l'extension potentielle du site d'enfouissement et par la future VP5 dont le fuseau traverse l'actuel passage.

- **Préconisations**

Un passage souterrain, comme pour la route reliant les Etraits et la future extension de la zone industrielle de Chesnes, permettra de maintenir la trame verte dans ce secteur. Ce passage devra être localisé dans la continuité des boisements du coteau.



### La Trame Verte : secteur nord



- **Description :**

Un grand espace perméable au nord du territoire a été identifié. Il traverse les milieux bocagers entre Colombier Saugnieu et Satolas-et-Bonce grâce aux boisements plus présents que dans la plaine agricole.

- **Menaces :**

La principale menace de cette trame est la disparition des boisements structurants ainsi que l'urbanisation des milieux bocagers.

- **Préconisations**

Les milieux boisés seront préservés sur le plateau avec un classement en EBC pour les éléments les plus remarquables. L'urbanisation restera consignée aux hameaux de Satolas et du Haut-Bonc en limitant leur développement vers le nord.