
COMMUNE DE SILLINGY (74)

PLAN LOCAL D'URBANISME



3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

<i>En vigueur au 01/01/2020</i>	<i>en suite des :</i>
<i>Révision du POS en PLU</i>	<i>approuvée le 18/10/2013</i>
<i>Modification n°2</i>	<i>approuvée le 16.12.2019</i>

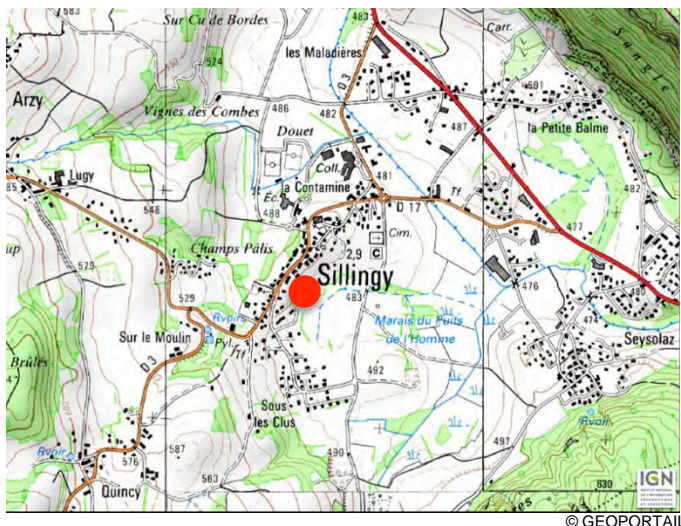
SOMMAIRE

- ***OAP n° 1 : ZONE AU_b DE SOUS LES CLUS***
- ***OAP n° 2 : ZONES AU_c DE LA CONTAMINE - LE FHIOULLET***
- ***OAP n° 3 : ZONE AU_b DE SUR BOUGY***
- ***OAP n° 4 : ZONE AU DE LA VORPILLERE – LA CASSE***
- ***OAP n° 5 : ZONE AU_c DU CHÊNE***
- ***OAP n° 6 : ZONES AU_c et AU_{x-bc} DE LA BOUCHERE***
- ***OAP n° 7 : ZONE AU_c DU PRE DU PARCHET***
- ***OAP n° 8 : ZONE AU_c DES GRANGES***

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 1 DE SOUS LES CLUS

Commune de SILLINGY (74)

1. Site, objectifs, desserte par les réseaux



1.1. Site et situation

Sur 2,08 ha, à flanc de coteau en exposition Sud-Sud-Est, dans une pente variant de 15 à 30%, le secteur de Sous les Clus se donne à voir, dans les perspectives lointaines, entre partie Sud du bourg-centre et pied de coteau boisé.

1.3. Desserte à la périphérie immédiate par les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement

♦ Voies publiques ou collectives

L'occupation bâtie de ses abords et la topographie du site n'offrent à la zone AUB de Sous les Clus que deux raccordements possibles au domaine public routier existant.

Le premier, confidentiel : voie interne de la Résidence Hélios, route de Chenavy, route de Clermont (RD17), qui ne peut toutefois assurer à titre principal la desserte de l'ensemble de l'opération à venir, en raison :

- d'une domanialité routière aujourd'hui privée pour ce qui concerne la première des trois sections viaires ci-dessus,
- d'un gabarit de chaussée correspondant à une desserte tertiaire tout au plus, pour les deux premières sections.

Le second à créer : en poursuite de la voirie de distribution interne de l'opération réalisée sur la zone AUC de La Contamine.

Sauf à vouloir créer un parcours de percolation automobile nouveau exploitant, en cœur d'urbanisation résidentielle existante, des voies à pente et sinuosité prononcées, ce qui n'est pas souhaitable, il convient de ne pas mailler autrement qu'en voie douce : piétons et cycles, ces deux raccordements viaires possibles.

♦ Réseau d'eau, d'électricité et d'assainissement

- Eau potable
- desserte en ressource et section suffisantes pour la capacité d'accueil assignée à la zone (cf. 2.1. Calibrage de la capacité d'accueil),
 - présence du réseau au droit de la zone : sous la route des Vergers en limite nord de la zone et en limite sud (Hélios),

1.2. Objectifs urbains et environnementaux

Il s'agit d'un site sensible au plan paysager dont l'urbanisation peut cependant être utilement projetée pour cela dans le quadruple but :

- de conforter, au plan quantitatif et qualitatif, l'habitat actuel du bourg,
- de le faire à proximité immédiate de son centre focal de services et commerces, permettant en conséquence, à distance réduite, d'y conduire par des liaisons douces, sécurisées pour l'usage du piéton, d'âge scolaire notamment,
- d'améliorer la présentation du bourg-centre depuis la plaine en offrant des façades avant en front de celles arrières, aujourd'hui très domestiques, du bâti en place,
- de le faire dans une organisation transversale, rythmée, alternant : prés et/ou vergers et immeubles à établir longitudinalement dans la pente.

- Eaux usées
- desserte en section suffisante pour la capacité d'accueil assignée à la zone,
 - présence du réseau en régime séparatif à l'aval de la zone.
- Eaux pluviales
- présence du réseau dans les sections suffisantes au plan capacitaire à l'aval de la zone.
- Electricité
- desserte assurée en capacité suffisante soit par le poste de transformation de la Contamine, soit par celui d'Hélios.

2. Programmation

2.0. Territorialité de l'OAP

L'OAP couvre 4 zones du règlement graphique : Uc, AUB, AUC et Nzh. S'y appliquent sur leurs emprises respectives concernées les prescriptions du 4. ci-après.

2.1. Calibrage de la capacité d'accueil

Doivent trouver place dans les positions et organisations d'accès et de végétalisation (verger, bosquets et haies arbustives), fixées par le schéma et la coupe de synthèse ci-après :

A. dans sa partie placée sous zonage Uc

6 maisons individuelles.

B. dans sa partie placée sous zonage AUB

60 logements collectifs.

Un écart de plus de + 10% (plus de 66 logements), ou de - 5% (moins de 57 logements) relèverait de l'incompatibilité avec l'O.A.P. :

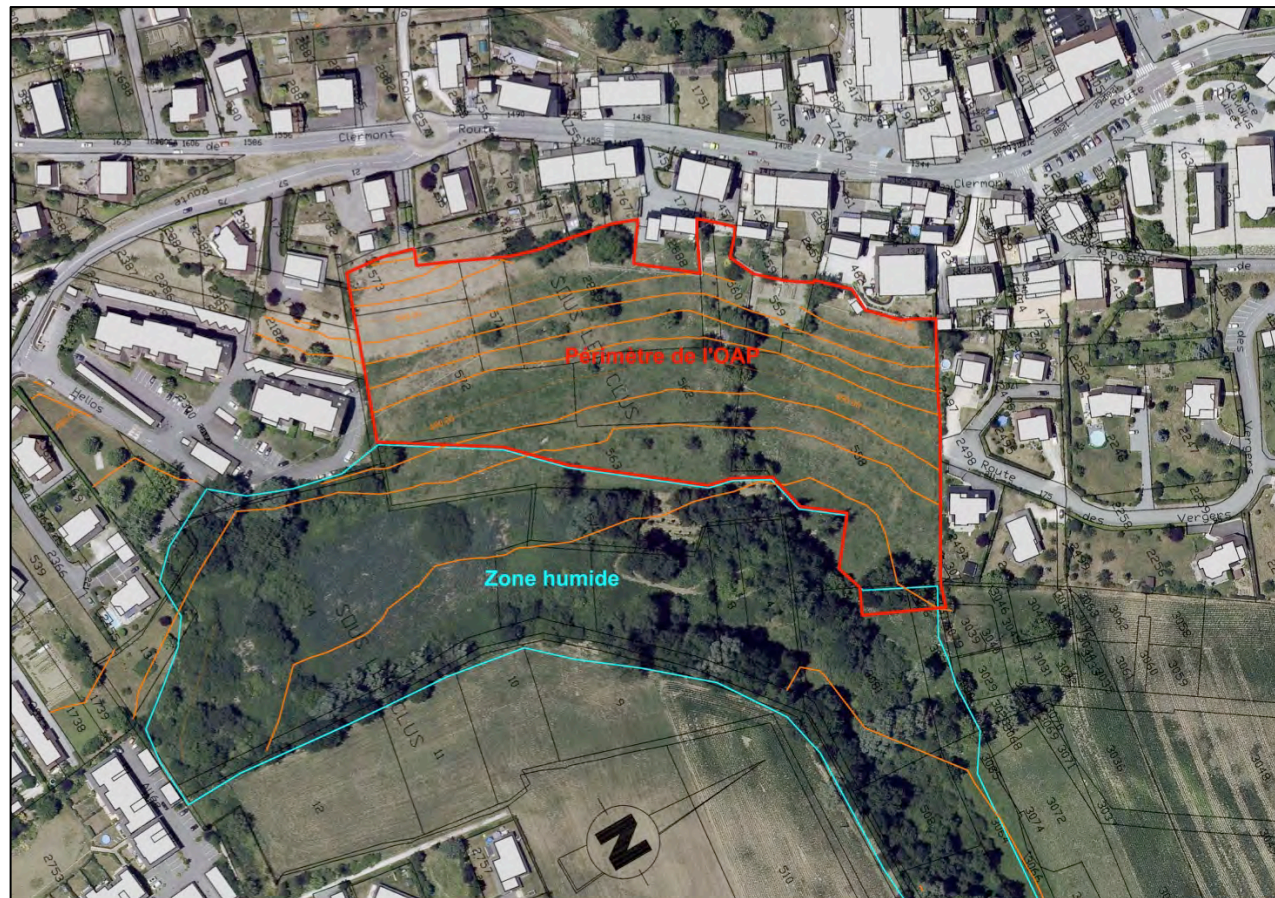
- en plus, pour les effets démographiques qui y seraient attachés et l'impact paysager à attendre d'une surdensité inopportune sur ce site de médiation sensible entre urbanité et espace naturel,
- en moins, pour la faiblesse du rendement immobilier et la surconsommation foncière qui en résulteraient.

2.2. Echancier de départ à l'urbanisation

Zones AUB et partie d'AUC : Immédiat sans prérequis.

Zone Uc : Une fois réalisés les accès de l'OAP à la zone Uc depuis l'opération appelée à trouver place dans la zone AUB de celle-ci.

3. Vue aérienne du site



4. Organisation fonctionnelle, architecturale et paysagère

4.1. Généralités

Il revient à l'opération et aux programmes appelés à trouver place dans le périmètre de l'OAP :

- de disposer le bâti, les voies automobiles et douces : piétons et cycles, et les haies végétales, bosquets et vergers dans le respect des organisations portées aux schéma et coupe de synthèse ci-après,
- de veiller à la conservation des masses boisées et sols humides qui bornent l'OAP à son aval.

4.2. Les bâtiments : nombre, forme et implantation

Le schéma présente une organisation distribuant le bâti en :

- Zone AUb : 7 bâtiments : 6 à l'amont de la voie de desserte, 1 à l'aval,
- Zone Uc : 6 maisons individuelles.

Il s'agit des maximums possibles, les logements pouvant, dans les 2 cas, être distribués dans un nombre de bâtiments moindre.

Sauf en leur nombre, ils seront disposés et conçus, comme figurés au schéma et sa coupe :

- dans un rapport largeur/longueur, hors balcons, peu ou prou compris entre 2/3 et 1/3, sauf le bâtiment collectif aval dont le rapport est autorisé jusqu'à 1/1,
- en orientation longitudinale dans la pente,
- en retrait étagé servant des terrasses sur l'aval (cf. coupe de principe infra.),
- avec, en dernier étage, des combles sous toitures à pans : plans ou cintrés, en cohérence volumétrique avec les toitures des arrières du centre-bourg.

Afin d'éviter le systématisme répétitif, les espaces qui les séparent : à disposer en prés et vergers dans l'organisation portée au schéma de synthèse, pourront avantageusement varier dans leur largeur et forme, comme les bâtiments eux-mêmes pourront utilement le faire dans leur rapport largeur/longueur et dans leur hauteur : certains à tenir sous R+2+C, les autres sous R+3+C.

Sous réserve du respect de ces prescriptions, et des règles des zones Uc et AUb sur les territoires qu'elles concernent, ils seront conçus librement, une architecture contemporaine étant tout à fait possible, voire souhaitable.

4.3. Les voies de desserte automobile, les liaisons douces : piétons et cycles, et les stationnements

Automobiles ou réservées aux piétons et aux cycles, les voiries de distribution du site seront celles que prévoit le schéma :

- s'agissant de leur organisation interne comme de leur connexion aux voies en place en périphérie du secteur,
- s'agissant de leur positions planimétriques et situations topographiques pour assurer la desserte des bâtiments et plus généralement fonctionnelle du site.

Elles seront dimensionnées dans le respect des spécifications portées au schéma.

Les stationnements, à trouver hors sol et/ou couverts ou fermés en sous-sol, rez de chaussée semi-enterré ou rez de chaussée des immeubles amont, pourront réunir 2, voire 3 bâtiments sous terrasses herbagées et plantées, avec talutage en front de façade aval également herbagé et planté.

Les stationnements couverts (charreterie) ou fermés (garages) des maisons individuelles appelées à trouver place dans la partie sous zonage Uc de l'OAP se tiendront autant que de besoin en partie basse des terrains, à distance des maisons elles-mêmes et insérés dans la pente pour en permettre la desserte par les voies montantes de la zone AUb.

Les eaux de ruissellement des voiries et stationnements automobiles seront impérativement collectées et traitées par des dispositifs de séparation des hydrocarbures, des huiles et des boues avant rejet au réseau public d'eau pluviale ou, en son absence, dans tout exutoire naturel ne les conduisant pas à la zone humide du marais des Puits de l'Homme.

4.4. Paysage, espaces naturels, végétalisation

Hors emprises des voiries et liaisons douces, stationnements hors sol et bâtiments, les espaces seront en pré ou verger dans l'organisation portée au schéma et coupe ci-après.

Les éventuels délaissés viaires et l'intégralité des parties en pré seront agrémentés de courtes haies et de bosquets alternant ou associant arbres de hautes tiges, configurations arbustives et cépées comme illustré au schéma ci-après.

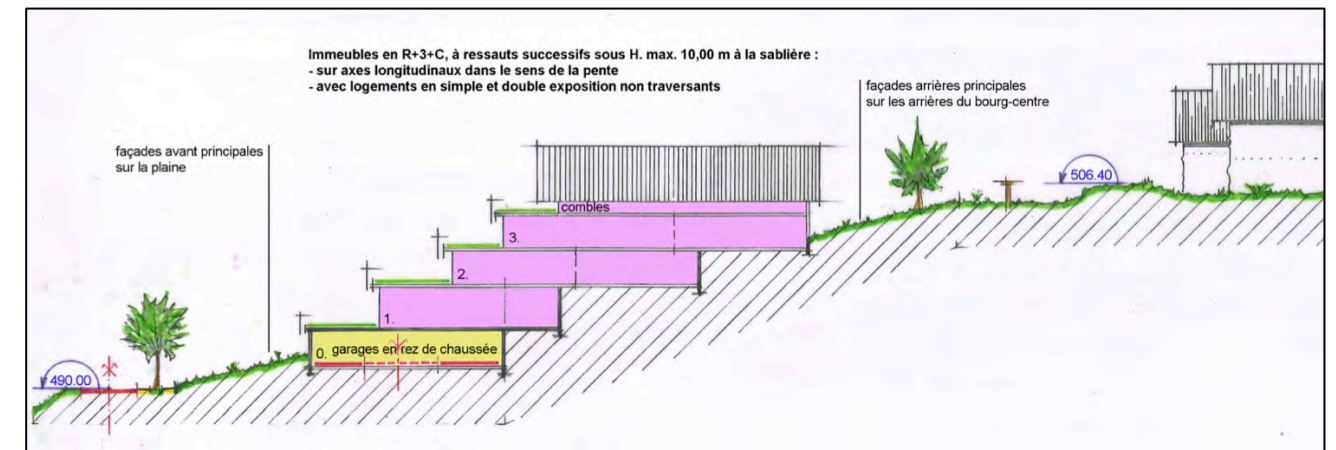
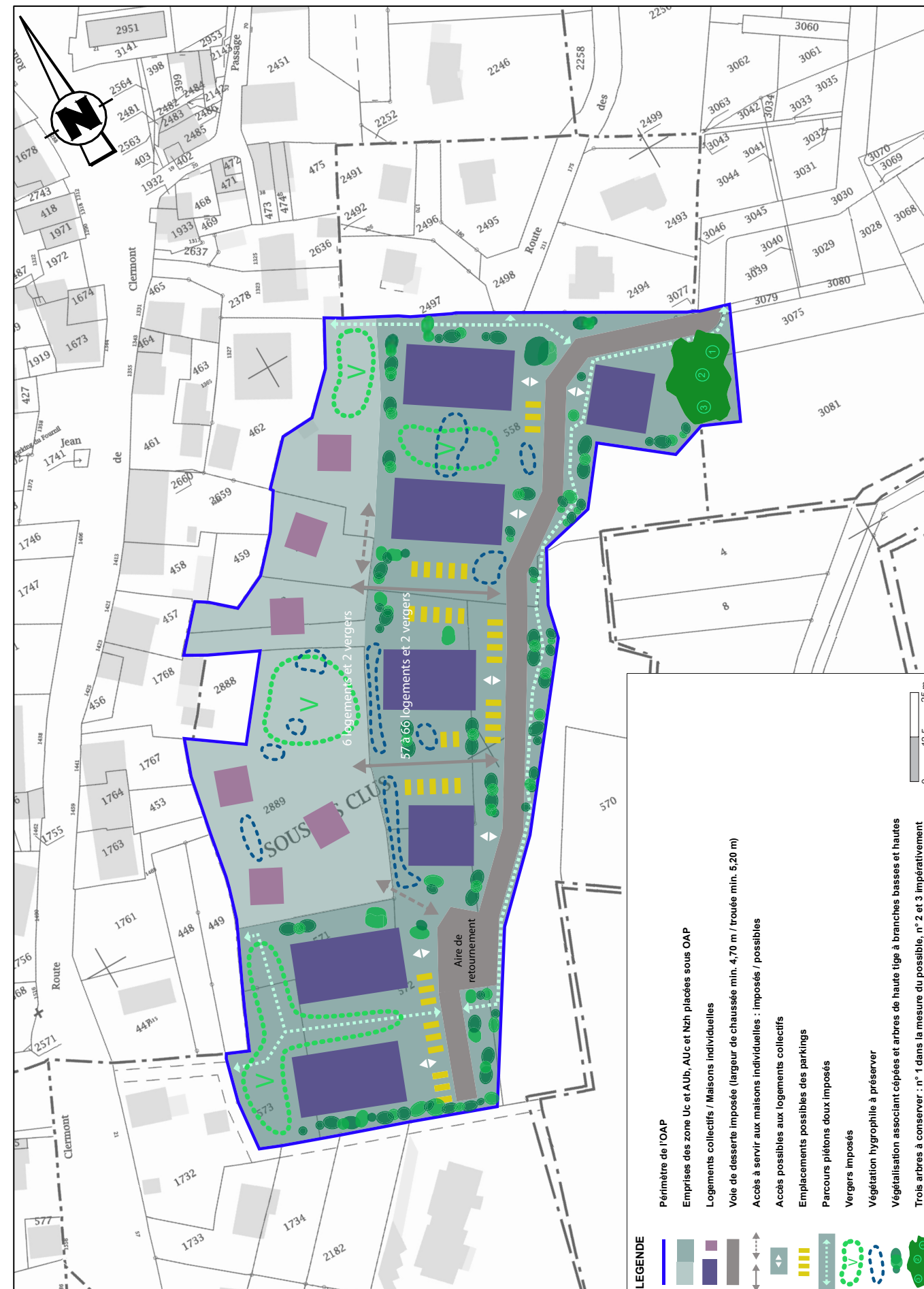
Les 3 arbres situés à la jonction des zones AUb des Clus et AUc et Nzh de La Contamine : peuplier d'Italie, peuplier noir et chêne, seront conservés : dans la mesure du possible s'agissant du premier (n° 1), impérativement s'agissant des 2 autres (n° 2 et 3).

Les arbres âgés qui seront abattus seront conservés sur le site à disposition des insectes xylophages eux-mêmes utiles à la faune.

Seront également préservés les points de végétation hygrophile de la prairie mésophile identifiés au schéma de synthèse ci-après.

Les eaux souterraines et de surface autres que des voiries et stationnements qui viendront à être interceptées, (eaux de toitures et eaux collectées par les drains périphériques des bâtiments), seront, pour ne pas en priver la zone humide, acheminées par des noues et restituées à celle-ci linéairement sur tout le front bas de la zone AUb, dans l'espace tampon entre la voie de desserte et la zone humide.

5. Schéma et coupe de synthèse

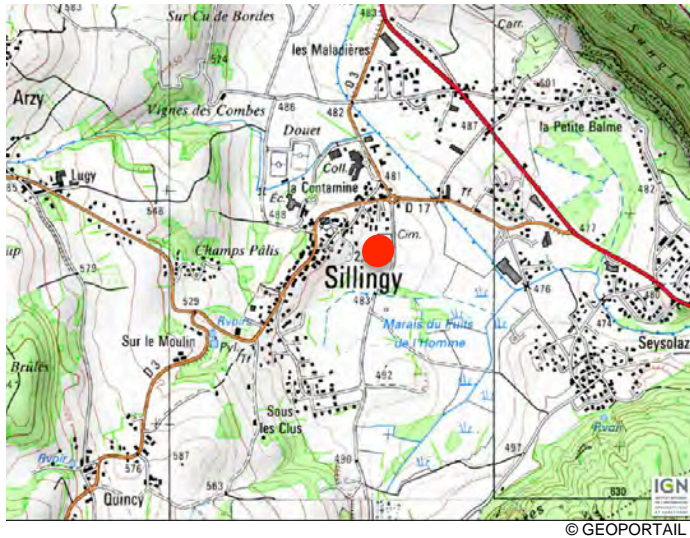


Comment se conformer aux schéma et coupe de synthèse.

1. Nombre de bâtiments : illustratif, à arrêter dans le respect du maximum imposé au 4. précédent.
2. Position des bâtiments : illustrative, à arrêter en fonction de leur nombre, de leur encombrement, des nécessités de leur adaptation au sol et des végétaux et secteurs hygrophiles à préserver.
3. Morphologie, emprises, dimensions et accès des bâtiments : illustratifs à arrêter dans le respect des prescriptions du 4. précédent.
4. Position, configuration, et dimensions lorsque précisées, des voiries :
 - imposées, aux ajustements nécessaires près de leur adaptation au sol pour celles en trait continu,
 - possibles pour celles en trait discontinu.
5. Nombre et positions des stationnements : illustratifs du possible hors sol, sans préjudice de ceux à prévoir en sous-sol ou rez de chaussée des bâtiments.
6. Nombre, position et ordre de grandeur des emprises des vergers : imposés.
7. Autres végétalisation : illustratifs de la densité et l'organisation des haies arbustives, cépées et arbres de hautes à disposer sur les autres espaces naturels que les vergers.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 2 – ZONES AUc DE LA CONTAMINE-LE FHIOLLET Commune de SILLINGY (74)

1. Volet aménagement



1.1. Site et situation

Au pied du coteau Est du bourg-centre, les sites de la Contamine et du Fhioullet se tiennent en exposition Sud, le premier sur l'amortissement du coteau dans une pente faible de 2 à 5 %, le second sur les premiers mètres de la plaine.

En prés fauchés, ils tangentent tous deux la route de Nonglard, séparés l'un de l'autre par la zone humide, réserve de chasse, qui relie Sous les Clus au Marais du Puits de l'Homme.

Bordés au Sud par les domaines des Saules, au Nord par la voie d'accès au cimetière, à l'Ouest par la zone humide et les maisons individuelles en

place sur le coteau Est du Bourg, enfin à l'Est par la route de Nonglard, l'un et l'autre, à raison de leur horizontalité, se donnent à voir seulement séquentiellement depuis la route de Nonglard et quasiment pas depuis la crête du bourg centre et ses descentes viaries ou encore à l'Est depuis la plaine.

1.2. Desserte à la périphérie immédiate par les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement

♦ Voies publiques ou collectives

La Contamine accède en l'état à la route de Nonglard par la voie du cimetière à son Nord

Le Fhioullet est en situation de le faire soit directement en tout lieu de sa limite Est riveraine de la route de Nonglard, soit indirectement par la voie de desserte interne des domaines des Saules qui s'achèvent sur sa limite Sud et y prennent accès à l'opposé.

Plusieurs chemins d'exploitations agricoles jalonnent le site du Fhioullet.

Deux chemins piétonniers descendent du bourg jusqu'en rive haute de La Contamine qui pourraient avec les premiers être utilement maillés pour donner accès au bourg en mode doux depuis les logements appelés à trouver place sur les deux sites, le Fhioullet et la Contamine se tenant respectivement à 250 et 150 m de la mairie, proximité inférieure à la distance maximale d'accessibilité piétonne courante (300m).

♦ Réseau d'eau, d'électricité et d'assainissement

Eau potable	<ul style="list-style-type: none"> - desserte en ressource et section suffisantes pour la capacité d'accueil assignée aux 2 secteurs (cf. 2.1. Calibrage de la capacité d'accueil), - présence du réseau au droit des 2 secteurs : sous l'impasse du cimetière en limite Nord de la zone et au Domaine des Saules en limite Sud.
Eaux usées	<ul style="list-style-type: none"> - desserte en section suffisante pour la capacité d'accueil assignée à la zone, - présence en régime séparatif sous la route de Nonglard
Eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> - absence de réseau : rejet dans l'exutoire naturel de la zone humide, après temporisation si nécessaire, voire sous forme de noue paysagée à prévoir en entrée de zone.
Electricité	<ul style="list-style-type: none"> - desserte assurée en capacité suffisante par le poste de transformation situé au niveau de l'impasse du cimetière, au Nord de la zone.

1.3. Objectifs urbains, paysagers et environnementaux

Dans ces situations au total simples et faciles, qui confinent à la prédestination urbaine, les sites de la Contamine et du Fhioullet requièrent toutefois une organisation particulière sur un certain nombre de points :

- la voie de desserte de la Contamine doit comprendre, en en assurant la desserte, la création d'un parking paysagé d'au moins 50 places à l'entrée du cimetière dans le gabarit et plus encore les qualités paysagère qui lui manquent en l'état.
- elle doit, au surplus de la distribution des programmes à venir sur le site, être conçue et réalisée jusqu'en limite Ouest de périmètre pour permettre d'y connecter la voie de desserte interne du secteur de Sous les Clus,
- le secteur du Fhioullet accèdera, pour sa part, à la route de Nonglard par la voie de desserte interne des domaines des Saules qui y aboutit,
- un maillage viarie en mode doux depuis le Fhioullet, via la Contamine devra assurer les percolations piétonnes, si ce n'est cyclistes, jusqu'au cœur du bourg centre à leur amont,
- les deux secteurs présenteront sur et depuis la route de Nonglard un front végétal ne les donnant à voir que séquentiellement dans le double souci :
 - . de les préserver des incursions visuelles automobiles de passage sur la route de Nonglard,
 - . de conserver une présentation naturelle au pied du coteau, dans les découvertes depuis la plaine,
- la zone humide intercalaire doit être attentivement préservée, seule une traversée en mode doux pouvant y être organisée.

1.4. Organisation urbaine et paysagère

Le schéma organisationnel ci-après a été conçu en application de ce cahier des charges sur l'ensemble foncier composé des deux sites (zone AUc), de la zone humide (zone Nzh) et du parking public paysagé à concevoir et réaliser à l'entrée du cimetière (zone Ue).

Il matérialise les principes dans le respect desquels doivent être organisés et disposés :

- les voies de desserte interne des deux secteurs : voirie tous usage et parcours en mode doux en site propre, leur liaison entre eux et avec le réseau viarie public externe,
- les programmes de logements appelés à y trouver place,
- le traitement paysager de leurs abords.

Ainsi, sur la Contamine, l'organisation viarie est celle d'une voie principale : automobiles, cycles et piétons distribuant depuis la route de Nonglard :

- le parking paysagé à venir entre elle et l'entrée du cimetière à son Nord : une soixantaine de stationnements pouvant trouver place dans cette configuration en 2 allées de 2 rangs chacune,
- trois secteurs A, B et C d'implantation des programmes de logements :
 - . les deux premiers desservis symétriquement sur un seul point d'accès, destinés à accueillir en R+1+C, à l'aval : des logements intermédiaires (LI), à l'amont : associés ou non, des maisons individuelles (MI) et/ou logements intermédiaires, chacun accompagné de ses stationnements respectifs,
 - . le troisième desservi en deux parties, destiné à accueillir à l'amont : des logements intermédiaires, à l'aval : leurs stationnements.

- la future voie de desserte du secteur de Sous les Clus appelée à la poursuivre en limite Ouest du secteur.

Une voie "douce" (n° 1) d'accès au bourg en site propre arboré doit permettre en deux branches de:

- la rejoindre à l'amont du futur parking du cimetière,
- conduire à l'entrée de ce dernier et au delà à la route de Nonglard.

Une seconde voie douce (n° 2) est à prévoir, en site propre également arboré, pour rejoindre, via la zone humide intercalée, le bourg depuis le Fhioullet.

Sur le Fhioullet, dans une configuration en impasse, poursuivie par la seule liaison douce n°2 ci-dessus, la voirie distribuera symétriquement, depuis la voie de desserte interne des domaines des Saules, deux programmes de logements : individuels coté plaine (D), intermédiaires au pied du coteau (E).

Le maintien de la zone humide est essentiel dans l'économie paysagère des deux sites.

Placée sous zonage spécifique Nzh, elle ne pourra, pour cela, donner lieu qu'à un défrichement ponctuel n'en compromettant pas la conservation pour en permettre la traversée par la liaison douce du Fhioullet au bourg.

Les rives des deux secteurs sur la route de Nonglard et les liaisons douces sont à concevoir :

- les premières, en front végétal associant de façon séquencée arbres-tiges à branches hautes et basses et cépées pour servir l'objectif de:
 - . préserver les logements des incursions visuelles de la route de Nonglard,
 - . conserver au pied de coteau une expression naturelle dans les perspectives depuis la plaine,
- les secondes en sentier de promenade arboré confidentiel.

Les eaux de toiture : bâtiments et charreterie seront collectées et acheminées par des canaux ou fossés de percolation à ciel ouvert à créer dans la conception paysagère des opérations jusqu'au collecteur ou l'exutoire le plus proche.

Elles pourront également, si nécessaire, être dirigées dans les fronts paysagers des deux secteurs à organiser alors, dans une partie de leur profondeur, en noue naturelle arborée.

2. Volet programmation

2.1. Calibrage de la capacité d'accueil

Doivent pouvoir trouver place :

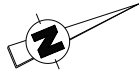
- dans le secteur A : 10 à 20 logements pour 1.200 à 1.800 m² de surface de plancher (MI et/ou LI)
- dans le secteur B : 18 à 22 logements pour 1.250 à 2.000 m² de surface de plancher (LI)
- dans le secteur C : 8 à 10 logements pour 500 à 900 m² de surface de plancher (LI)
- dans le secteur D : 5 logements pour 500 à 800 m² de surface de plancher (MI)
- dans le secteur E : 20 logements pour 1.400 à 1.800 m² de surface de plancher (LI)

Disposer en chacun de ces secteurs des programmes excédant de plus de 20 % en plus ou 5 % en moins, ces capacités d'accueil relèverait, aux yeux de la commune, auteur du PLU, de l'incompatibilité avec la présente O.A.P. pour l'impact démographique à attendre d'une trop forte densité bâtie dans le premier cas, pour la faiblesse du rendement immobilier et la surconsommation foncière qui en résulteraient dans le second.

2.2. Echéancier de départ à l'urbanisation

Départ à l'urbanisation immédiat.

3. Vue aérienne du site

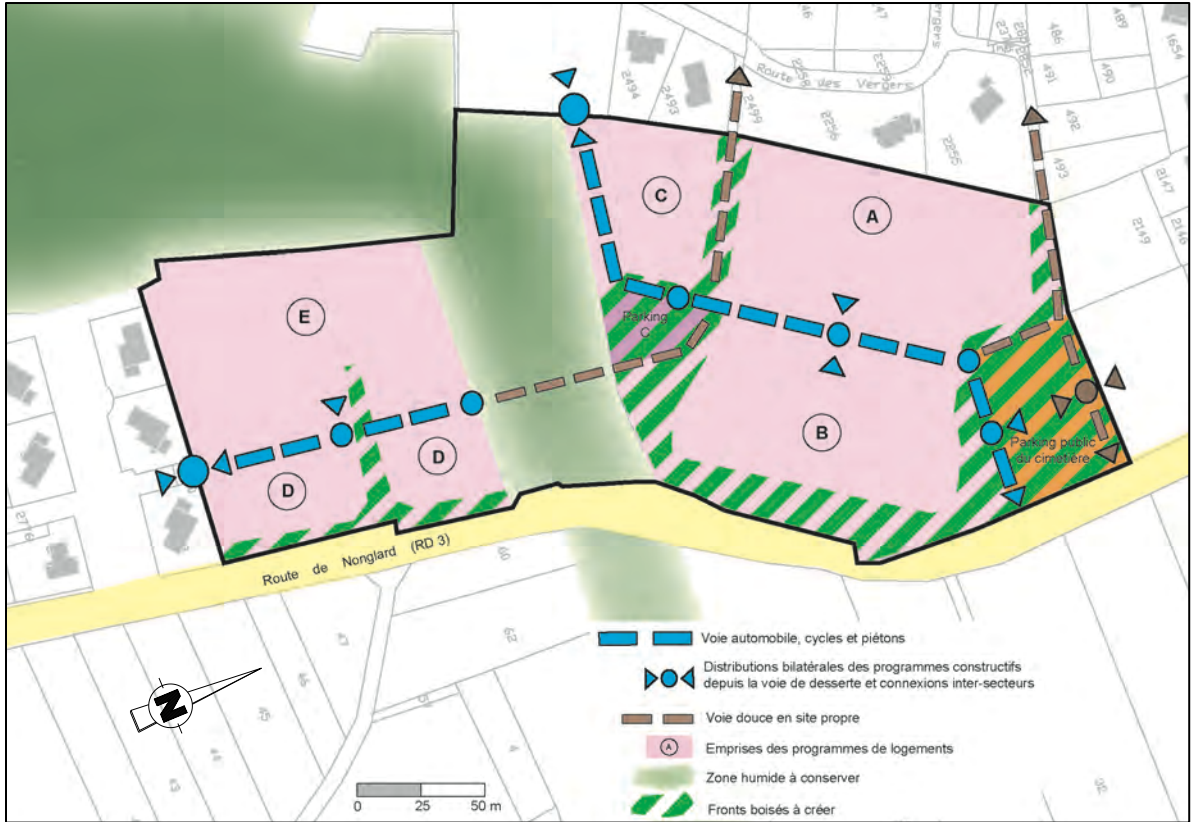


4. Comment comprendre et appliquer les préconisations de l'O.A.P. : schéma

Les opérations d'ensemble à venir sur chacun des 2 secteurs, respecteront les objectifs et principes organisationnels portés au 1.3 et 1.4 ci-dessus et leur application formalisée dans le schéma ci-contre.

Elles pourront prévoir :

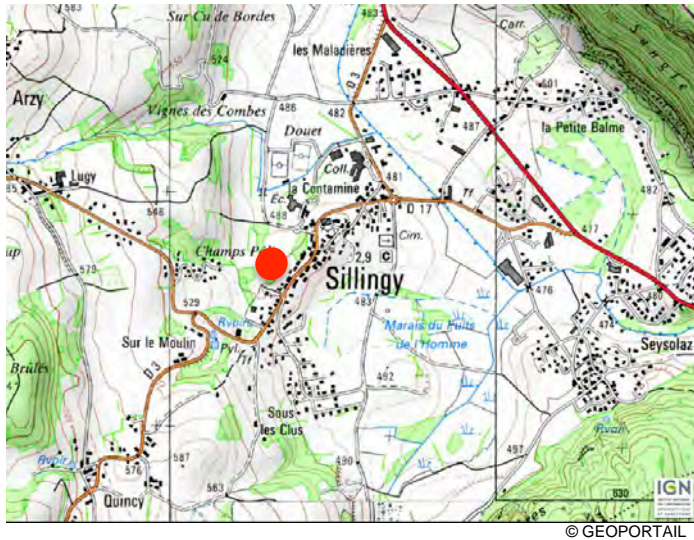
- des ajustements fonctionnels et paysagers au schéma que pour autant que ces ajustements conservent l'intégralité des principes d'organisation portés au 1.4 ci-dessus,
- des alternatives à ces principes que pour autant qu'elles apportent une plus value significative au regard des objectifs portés au 1.3 ci-dessus.



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 3 – ZONE Aub DE SUR BOUGY

Commune de SILLINGY (74)

1. Volet aménagement



foncière interstitielle d'1,4 ha dans un panneau à la pente modérée de 10%.

De forme sensiblement rectangulaire, elle est bornée sur 3 cotés par les constructions en place, ouvrant à l'aval, pour le quatrième, sur le prolongement ripisylvique de la zone humide située à son Ouest.

Cette ripisylve en pied de coteau assigne sa limite à l'urbanisation possible du site en lui assurant simultanément un encadrement végétal bas efficace depuis la plaine.

Le site est en l'état jalonné d'arbres en bosquets et/ou solitaires.

Situé à moins de 300 m du bourg-centre : distance maximale d'accessibilité piétonne courante, il est aujourd'hui desservi au Sud-Ouest par une voie communale et confidentiellement accessible à son Nord-Est par l'accès privatif à une propriété riveraine.

Au Nord-Est, l'accès privé en impasse à la parcelle 2592 qui, à ne pas être clos, permet en l'état matériellement, si ce n'est juridiquement, d'accéder au site, n'a pas vocation à servir le second accès automobile de la zone à la RD 17.

Ce second accès à la RD peut, et devra, être organisé avec une partie des stationnements de la zone sur la parcelle B 1751.

♦ Réseau d'eau, d'électricité et d'assainissement

- | | |
|----------------|---|
| Eau potable | - desserte en ressource et section suffisantes pour la capacité d'accueil assignée à la zone (cf. 2.1. Calibrage de la capacité d'accueil),
- présence du réseau au droit de la zone : sous la RD 17 à l'Est de la zone et sous l'impasse de La Croix au Sud |
| Eaux usées | - desserte en section suffisante pour la capacité d'accueil assignée à la zone,
- présence du réseau en régime séparatif à l'immédiat aval de la zone. |
| Eaux pluviales | - présence du réseau dans les sections suffisantes au plan capacitaire à l'immédiat aval de la zone. |
| Electricité | - desserte assurée en capacité suffisante par le poste de transformation du chef-lieu au Nord de la zone. |

1.4. Organisation fonctionnelle, architecturale et paysagère

1.41. Les bâtiments : nombre, forme et implantation de principe

Le schéma présente une organisation topographique distribuant le bâti en 7 bâtiments : 3 à l'amont et 4 à l'aval de la voie de desserte. Il s'agit du maximum mais aussi du minimum possibles.

Dans ce nombre, les bâtiments seront conçus, comme figurés au schéma :

- dans un rapport : largeur = longueur = ± 15 m,
- avec des entrées en orientation NE sauf desserte piétonne justifiant l'inverse : bâtiments en vis à vis d'accès, distribution au plus près depuis les stationnements, etc...,
- en R+1+C, accueillant 4 logements ou plus, en simplex ou duplex, avec prolongements extérieurs herbagés des logements de rez de chaussée sans détention privative en propriété ou en jouissance marquée,
- autant que possible, en double orientation (appartements traversant ou d'angle) pour la gestion du conflit vue-exposition qu'engendre l'orientation Nord-Ouest du site.

Une architecture contemporaine est tout à fait possible, voire souhaitable (combles sous toiture métallique cintrée pour prendre un exemple parmi d'autres possibles).

1.42. Les voies de desserte automobile, les liaisons douces : piétons et cycles, et les parkings logements et visiteurs

En voirie automobile ou réservée aux piétons et aux cycles, la distribution du site sera celle que prévoit le schéma :

- dans ses connexions aux voies en place en périphérie du secteur : Impasse de la Croix à recalibrer à cette occasion, parcelle 1751 à organiser en parking, voie automobile et chemin piéton d'accès au site,
- dans la topographie portée au schéma ci-après pour assurer la desserte bâtie et plus généralement fonctionnelle du site
- dans ses profils : largeur de chaussée de 5,00 m, augmentée de 2,50 m en cas de stationnement longitudinal en section courante et 6,00 m en section de desserte de stationnement.

1.1. Site et situation

Sur le coteau Nord-Ouest du bourg-centre et à l'arrière, et immédiat aval, du bâti riverain de la RD17, Sur Bougy offre en l'état une disponibilité

1.2. Objectifs urbains et environnementaux

L'ensemble a conduit à confier à ce site la charge de servir un des trois confortements organisés de l'urbanité du bourg-centre.

Il lui reviendra de le faire :

- en servant au plan programmatique une opération de logements intermédiaires sur la totalité du site et de façon ensemblière ;
- en disposant au plan de la voirie et des stationnements :
 - une desserte interne qui assure un raccordement maillé à la RD 17, accompagné ou doublé d'au moins une liaison douce au centre focal du bourg,
 - une organisation et un traitement des surfaces des stationnements qui conservent l'intégralité des conditions actuelles de ruissellement et d'infiltration des eaux pluviales sur le site ;
- en veillant au plan du paysage et de la morphologie urbaine à conserver au site son expression de pré en coteau ponctué, à l'appui des bâtiments à venir, d'arbres solitaires ou en bosquets de la nature de ceux qui le jalonnent en l'état.

1.3. Desserte à la périphérie immédiate par les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement

♦ Voies publiques ou collectives

En l'état, le site est desservi au sud-Ouest par l'impasse de la Croix, voie communale dans sa partie haute puis chemin rural à l'aval, sous le nom de chemin de la Croix.

Elle rejoint la RD17 par le giratoire de la Cruse dans un gabarit et une pente qui pourront toutefois être utilement améliorés pour servir plus confortablement l'hiver l'accès aux immeubles de l'opération.

- Les stationnements seront de surface, disposés :
- sur les 3 emprises portées au schéma, conçus autant que possible en charreterie (5,00 m + 6,00 m + 5,00 m), d'une part,
 - longitudinalement, le long de la voie de desserte dans la localisation également portée au schéma, d'autre part.

Une distinction entre parkings privés et visiteurs n'est pas nécessaire, les stationnements à trouver sur la parcelle 1751 en rive de RD17 ayant une vocation naturelle "visiteurs" dans cette localisation.

2. Volet programmation

2.1. Calibrage de la capacité d'accueil

Doivent pouvoir y trouver place, 28 à 30 logements intermédiaires, soit peu ou prou 2.000 à 3.000 m² de surface de plancher.

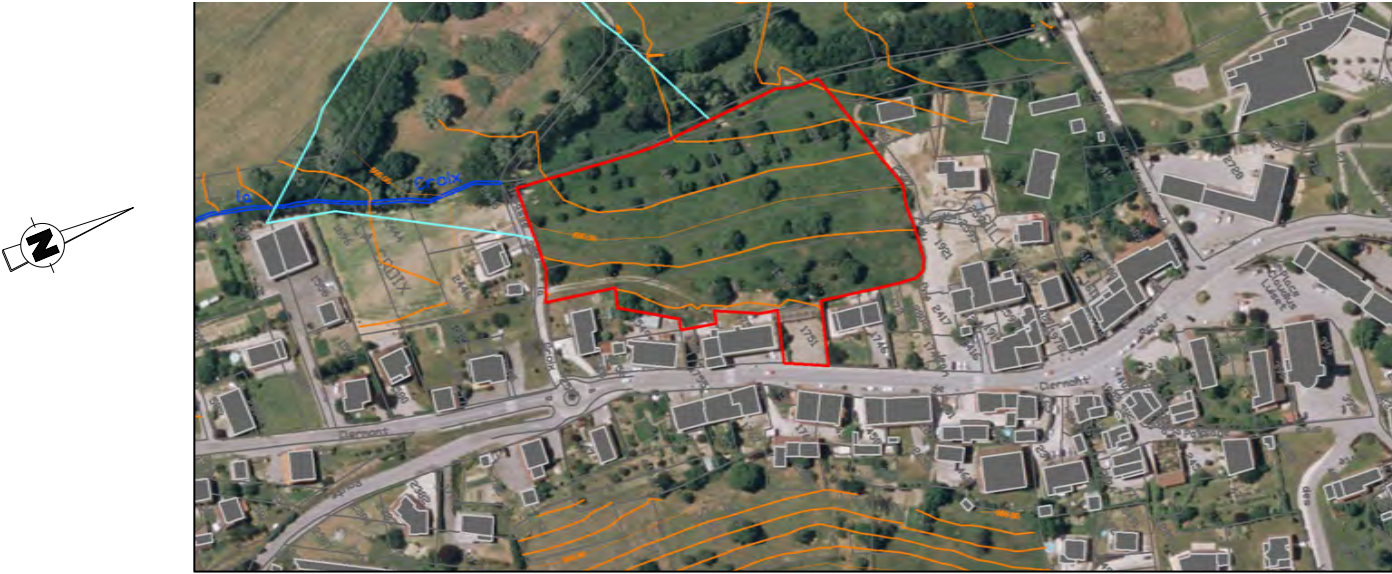
Un écart de plus de + 20% ou - 5% relèverait, aux yeux de la commune, auteur du PLU, de l'incompatibilité avec l'O.A.P. :

- en +, pour l'incapacité à conserver au site en pareil cas, en raison notamment des nécessités de stationnement à servir sur la zone, sa présentation en coteau herbagé dans les perspectives lointaines depuis la plaine autant qu'en plongée depuis la crête villageoise,
- en -, pour la faiblesse du rendement immobilier et la surconsommation foncière qui en résulteraient.

2.2. Echancier de départ à l'urbanisation

Départ à l'urbanisation immédiat.

3. Vue aérienne du site



4. Comment comprendre et appliquer les préconisations de l'O.A.P. : schéma

Le site est significativement contingenté par sa topographie, son orientation, ses accès possibles, enfin une superficie mesurée insusceptible d'extension.

Il est dans le même temps sensible au plan paysager, moins dans les vues lointaines depuis la plaine que gère notamment en partie basse sa ripisylve NNE que depuis sa vision en plongée depuis la crête villageoise ou ses découvertes séquentielles internes.

L'organisation portée au schéma ne souffre pas, pour cela, de réelle alternative.

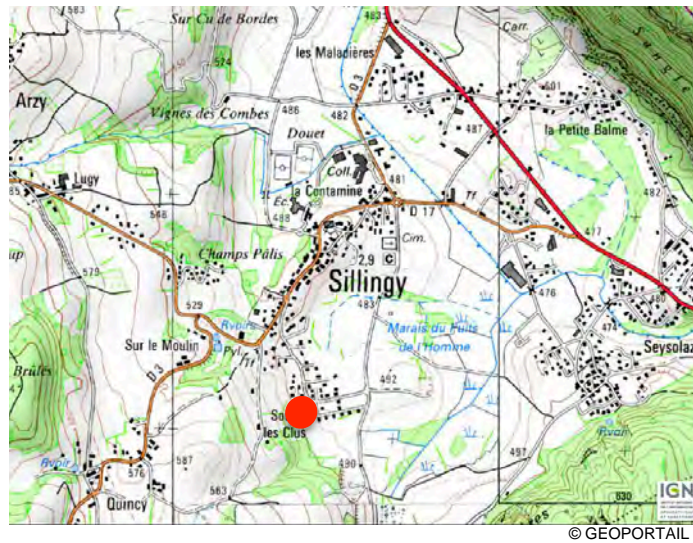
L'opération projetée peut toutefois prévoir des ajustements topographiques ou paysagers ponctuels au schéma et à ses préconisations sans se heurter à l'O.A.P. pour autant que ces ajustements conservent l'intégralité des principes d'organisation portés au 1.4 ci-dessus.



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 4 – ZONE AU DE LA VORPILLERE-LA CASSE

Commune de SILLINGY (74)

1. Volet aménagement



1.1. Site et situation

En exposition Est, le double site de la Vorpillère - la Casse se tient sur 7,6 ha entre, à l'amont, la RD17 à l'entrée Sud du bourg-centre (cote : 513.00), à l'aval, la route de Nonglard (cote : 487.00).

Borné à l'Ouest et au Sud par les bois des Chataigniers, le panneau jouxte à son Nord l'urbanisation récente de la Cave.

Il présente un double compartiment de pentes : le plus fort de sensiblement 23 % à l'amont, le plus faible de 3 % à l'aval.

Actuellement en pré de fauche et culture, hors ses parties boisées et la noue à son extrémité basse Nord-Est, il s'agit là d'un site sensible au plan paysager pour se présenter frontalement depuis la plaine, notamment les Champs et marais de Mournas et la route de Nonglard en séquence routière de passage.

1.2. Objectifs urbains

Dans cette situation, sans utilité rapportée pour le développement ou le fonctionnement urbain de Sillingy, La Vorpillère - la Casse pourrait tout à fait légitimement rester dans cette occupation du sol.

En contiguïté périphérique de l'urbanité constituée du bourg centre et en situation de servir par sa desserte viaire interne un parcours secondaire alternatif à la transhumance automobile journalière entre haut et bas de la commune aujourd'hui concentrée sur la seule section de la RD17 traversant le bourg, le site constitue toutefois une potentialité foncière précieuse pour pouvoir à terme :

- répondre aux éventuelles futures attentes locales de résidentialité,
- améliorer le fonctionnement circulaire automobile entre haut et bas de la commune.

L'ensemble des secteurs de *confortement urbain organisé* disposés sur le bourg (3) et les écarts (4) sont conçus et programmés pour assurer l'offre foncière requise pour atteindre les objectifs d'évolution démographique assignés à la commune par le SCOT du bassin annecien.

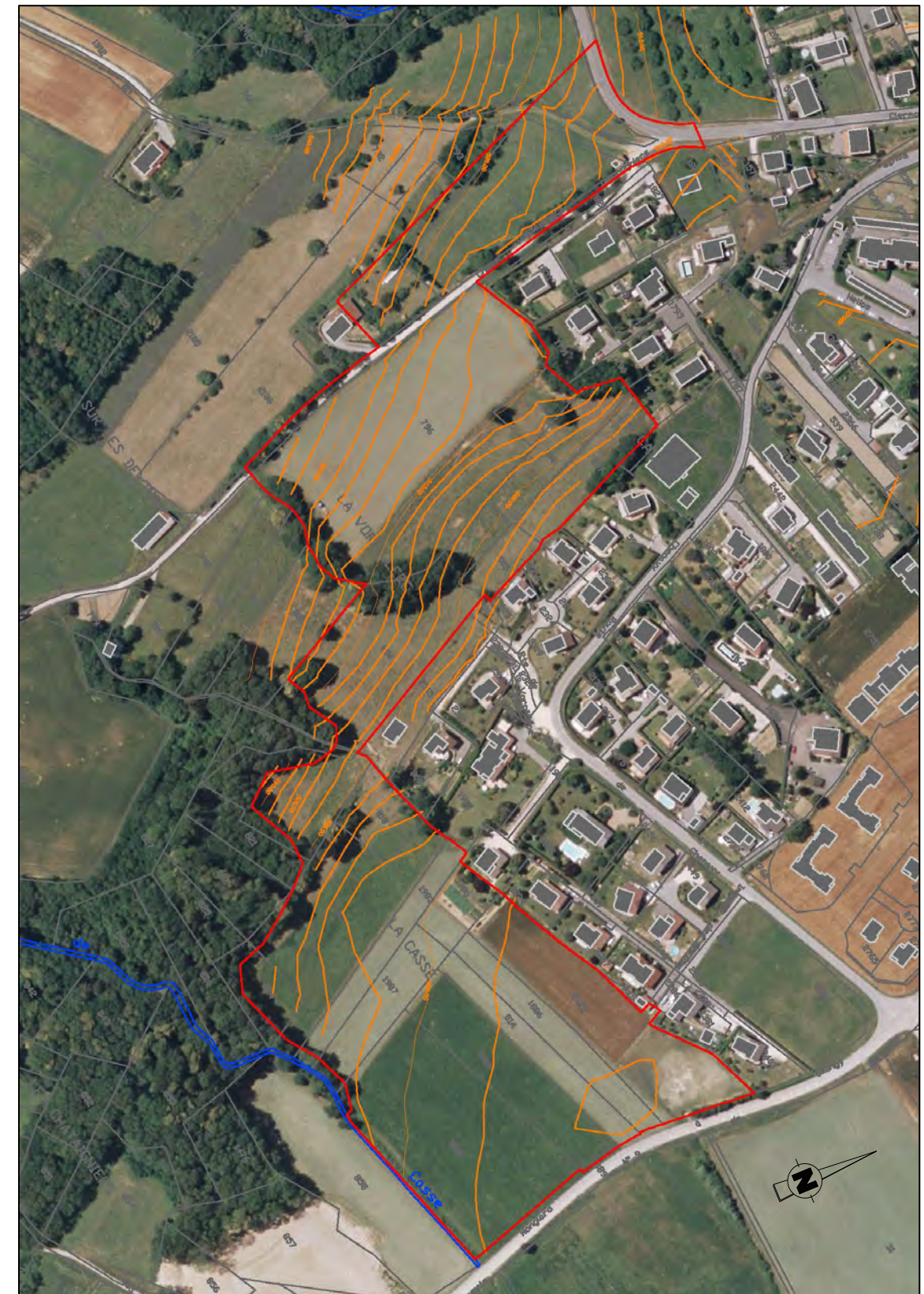
La desserte viaire du site requiert, par ailleurs, la réalisation d'un giratoire d'accès depuis la RD17 à projeter avec le Département.

La capacité du réseau d'eau potable existant sous le chemin des Châtaigniers au Nord de la zone est pour sa part insuffisante à ce jour pour desservir la zone.

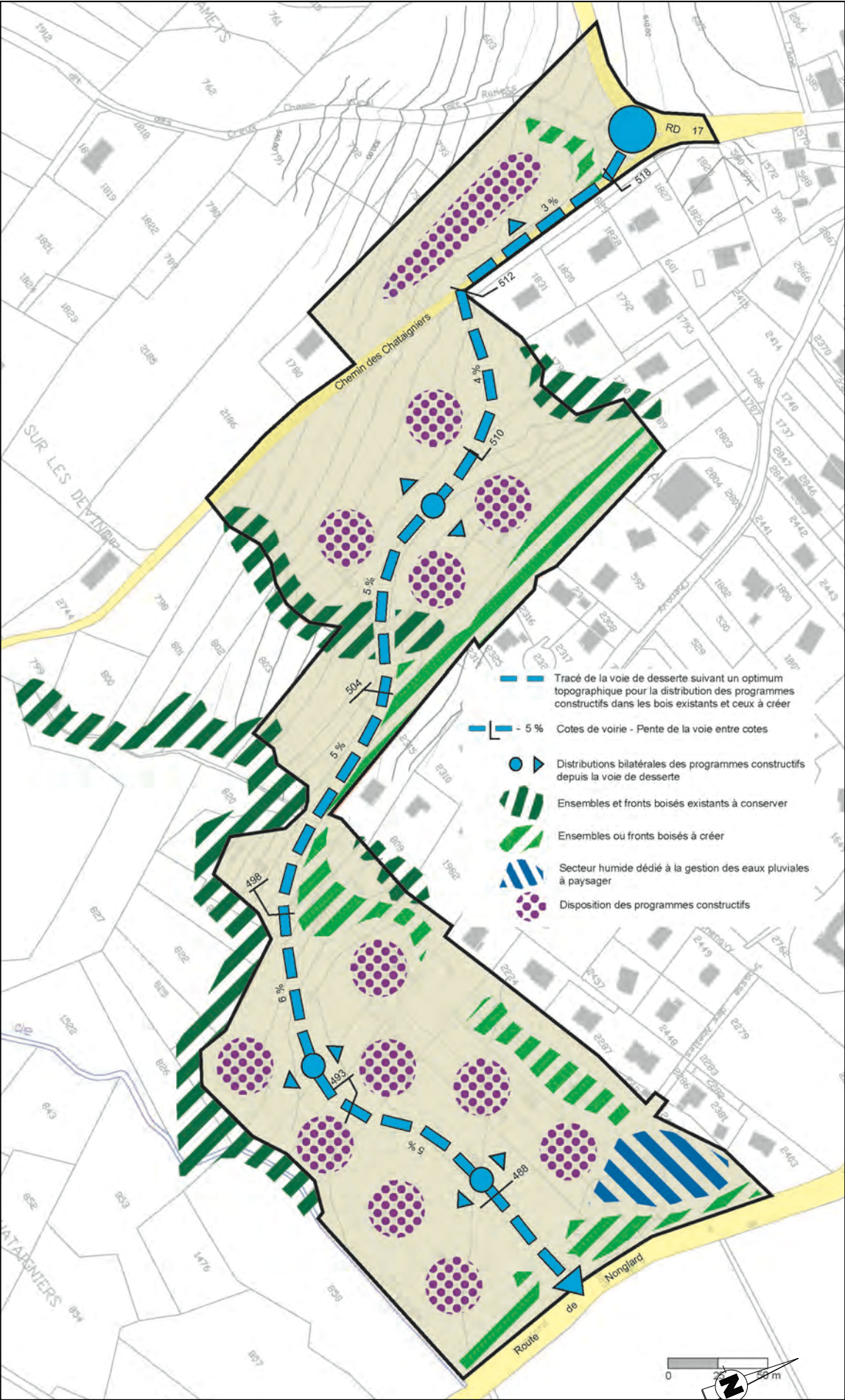
Le secteur de La Vorpillère - la Casse est pour cela rangé sous zonage d'urbanisation future à terme, à départ à l'urbanisation subordonné à modification ou révision du document d'urbanisme.

La présente O.A.P. se limite en conséquence à préciser dans le schéma ci-contre les principes de l'organisation fonctionnelle, paysagère et environnementale dans laquelle il s'agira de programmer et concevoir son départ à l'urbanisation.

2. Vue aérienne du site



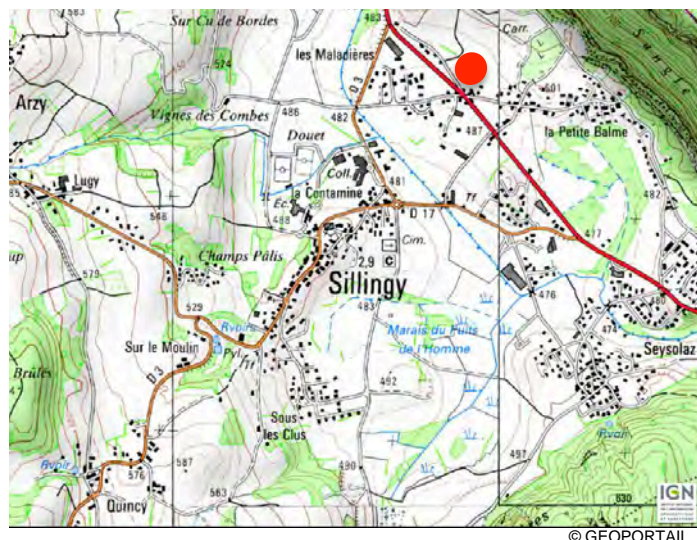
3. Principes de l'organisation fonctionnelle, paysagère et environnementale à venir sur le site



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 5 – ZONE AUc DU CHÊNE

Commune de SILLINGY (74)

1. Volet aménagement



1.1. Site et situation

En contiguïté arrière des maisons individuelles riveraines de la route de la Petite Balme, le site du Chêne tangente à l'Ouest un territoire humide où se côtoient bosquets et ensembles arbustifs, à l'Est le remblai de la Corbette en cours de boisement sauvage.

Au Nord-Est, comme l'impasse de Geneva, il profite de la perspective sensible que constitue la montée des terres agricoles des Eperons et le surplomb de la Mandallaz.

Il ne se donne, pour sa part, pas à voir depuis la route de la Petite Balme et seulement pour partie, très séquentiellement, depuis la RD 1508.

Eaux pluviales - absence de réseau : exutoire autonome sous forme de noue paysagée à prévoir le long du chemin rural de Geneva en entrée de zone.

Electricité - desserte insuffisante en l'état : assurée en capacité suffisante par le poste de transformation à venir en 2013 route de la Corbette en remplacement de l'actuel en place route de la Petite balme à l'est de la zone.

1.4. Organisation fonctionnelle, architecturale et paysagère

Le programme appelé à y trouver place devra :

- disposer la voie de desserte automobile interne selon le tracé porté au schéma de synthèse, compris ses angulations et dans le profil de voirie précisé ci-après.
- en servir l'accès au chemin rural de Geneva, à l'extension Nord de la route de la Corbette et la voie à venir sur les parcelles C 420 et 421, chacune mise dans le profil de voirie précisé ci-après.
- prévoir en espaces communs, pour entretien par l'ensemble de l'opération, les plantations qui sont représentées au même schéma :
 - périphériques : associant arbres-tiges à branches hautes et basses et cépées pour offrir depuis l'extérieur, sur une épaisseur variable assurant toujours la chose, un front végétal masquant les constructions et leurs clôtures,
 - de marquage des angulations de la voie : arbres-tiges à branches hautes et/ou cépées en bosquet,
 - d'alignement le long du chemin rural de Geneva : arbres de haute tige à branches hautes doublés à leur arrière de cépées ponctuelles.

1.2. Objectifs urbains et environnementaux

Dans cette situation, sur une profondeur destinée à servir seulement un rang de constructions de part et d'autre d'une voie de desserte centrale à créer, il lui reviendra :

- de servir un confortément organisé de l'urbanisation linéaire de la route de la Petite Balme, en l'état un peu flottante,
- de le faire en disposant au plan paysager une organisation végétale assurant son intégration en même temps que la présentation de l'arrière des constructions en place intervenues, sans souci de cohérence, "à la parcelle".

1.3. Desserte à la périphérie immédiate par les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement

♦ Voies publiques ou collectives

En l'état, le site est desservi à ses deux extrémités : au Nord par le chemin rural dit de Geneva depuis l'impasse de Geneva, au Sud-Est par la route de la Corbette.

Dans les deux cas, ces voies sont à aménager pour leur usage à l'appui de la voie de distribution foncière interne à créer.

Le site est appelé à être desservi à terme par une 3° voie à créer depuis la route de la Petite Balme sur les parcelles C 420 et 421.

♦ Réseau d'eau, d'électricité et d'assainissement

Eau potable - desserte en ressource et section suffisantes pour la capacité d'accueil assignée à la zone (cf. 2.1. Calibrage de la capacité d'accueil),
- présence du réseau au droit du secteur : sous l'impasse de Geneva à l'Ouest de la zone et sous la route de la Petite Balme au Sud.

Eaux usées - desserte en section suffisante pour la capacité d'accueil assignée à la zone,
- présence en régime séparatif sous la route de la Corbette à l'Est de la zone.

2. Volet programmation

2.1. Calibrage de la capacité d'accueil

Doivent pouvoir y trouver, peu ou prou, place : 2.000 à 2.500 m² de surface de plancher, soit 16 à 20 logements en maisons individuelles simples, jumelées et/ou groupées.

Un écart de plus de + 20% ou en – 5% relèverait, aux yeux de la commune de Sillingy, auteur du PLU, de l'incompatibilité avec la présente O.A.P. :

- en + pour les effets démographiques qui y seraient attachés,
- en - pour la faiblesse du rendement immobilier et la surconsommation foncière qui en résulteraient.

2.2. Echancier de départ à l'urbanisation

Départ à l'urbanisation une fois en place, route de la Corbette, le nouveau transformateur appelé à remplacer en 2013 le transformateur de la route de la Petite Balme.

3. Vue aérienne du site



4. Comment comprendre et appliquer les préconisations de l'O.A.P. : schéma et coupes de synthèse

4.1. La voie de desserte automobile interne et la traverse piétonne

La voie de desserte interne doit assurer la connexion entre le chemin rural de Geneva, la voie de la Corbette et la voie à venir sur les parcelles C 420 et 421.

Dans leurs emprises disponibles, ces 3 voies d'accès au site sont à calibrer dans la mesure du possible selon la même largeur de chaussée de 4,50 m que la voie interne.

Leur profil et celui de la voie interne seront ceux portés aux coupes de synthèse ci-après.

Le tracé angulé de la voirie interne est à respecter pour :

- servir une profondeur peu ou prou constante au rang de terrains adossés aux constructions aujourd'hui en place au sud de la zone,
- offrir trois perspectives successives courtes sur sa longueur, destinés à garantir sa sécurité et son intimité.

Cette intimité est à conforter par le marquage des angulations de la voirie selon l'organisation végétale au 1.4. ci-avant.

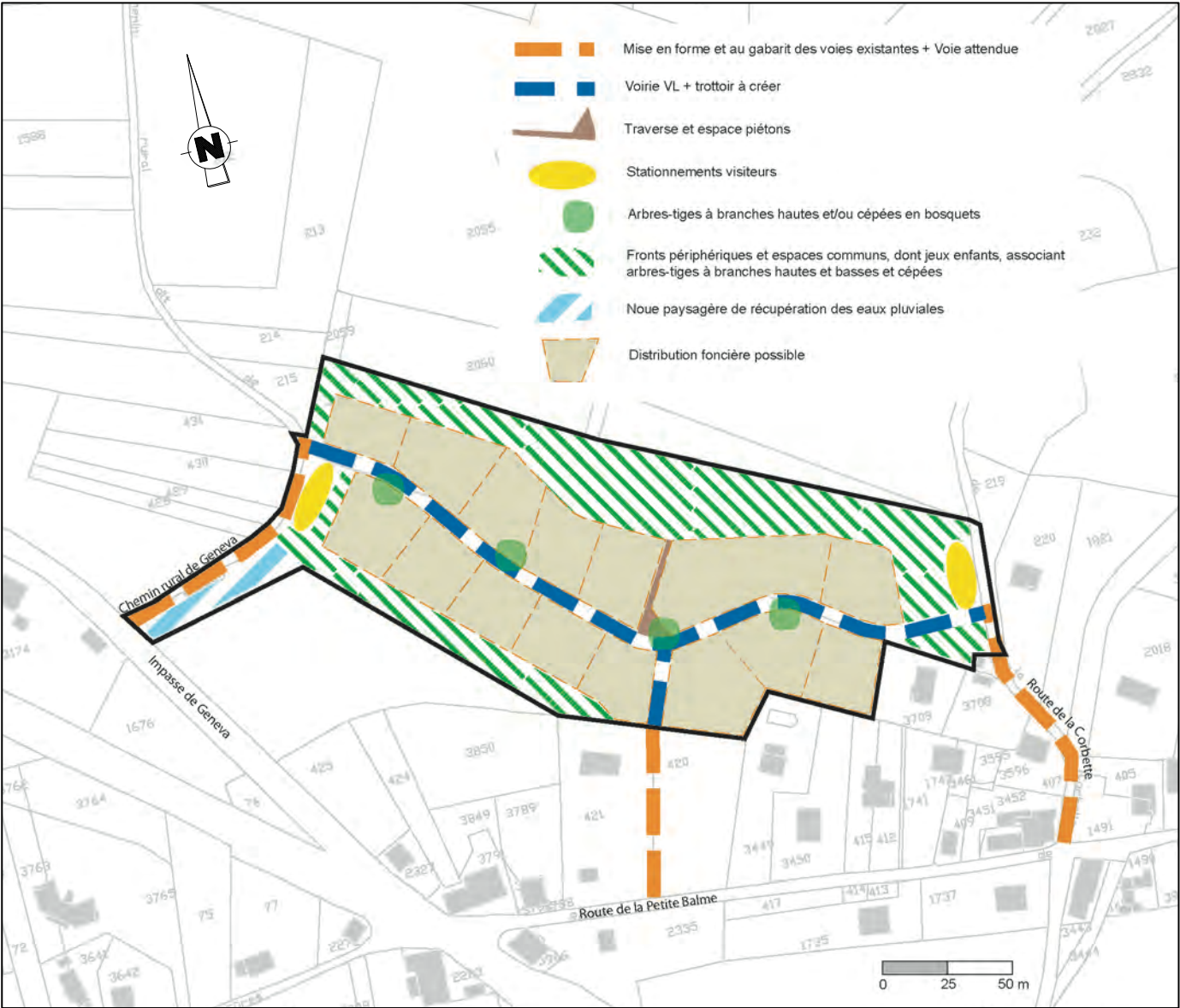
Une traverse piétonne avec un espace de connexion en position centrale doit permettre d'accéder à l'espace commun paysagé de jeux des enfants à l'arrière du rang Nord des terrains.

4.2. Les parkings visiteurs

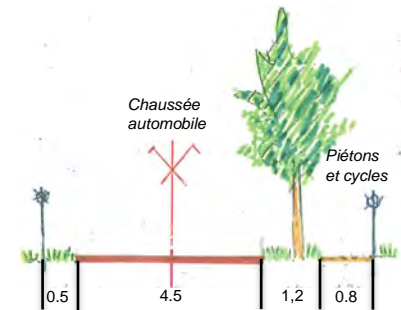
Deux parkings visiteurs seront disposés en entrées de zone, avec accès direct sur et depuis le chemin de Geneva et la voie de la Corbette. Ils serviront au total 1 place / logement.

4.3. Les bâtiments : nombre, forme et implantation de principe

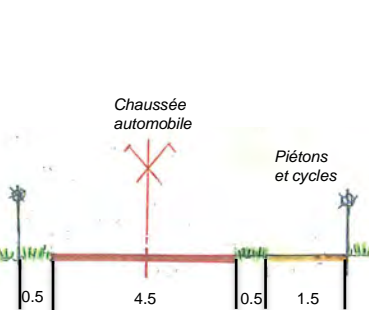
Le schéma présente à titre d'exemple une organisation distribuant le bâti en 16 lots de 600 à 700 m2 chacun distribués symétriquement par la voirie interne à créer. Il est possible d'en disposer jusqu'à 20 en individuel simple, jumelé ou groupé, ces types pouvant être associés selon des implantations laissées libres.



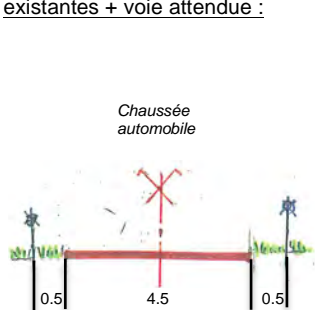
Voie interne sur angulation arborée :



Voie interne en section courante :



Mise au gabarit des deux voies d'accès existantes + voie attendue :



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 6 – ZONES AUc et AUx-bc DE LA BOUCHERE

Commune de SILLINGY (74)

1. Volet aménagement



- les terres agricoles de "chez Moutier" et "Saint Paul" respectivement placées sous zonage NAc et 3NA au POS en vigueur d'Epagny.

Il n'accueille pour l'heure que :

- 2 maisons individuelles, au Nord-Est, en poursuite de l'urbanisation résidentielle d'Epagny, toutes deux desservies par l'impasse des Teppes,
- 2 bâtiments fermiers reconvertis en bureaux, logements et stationnements couverts, au Sud, en accès direct depuis la route d'Epagny.

Il est parcouru du Nord au Sud :

- en son milieu, par un chemin rural et forestier jalonné d'arbres en bosquet et solitaires permettant d'accéder depuis la route d'Epagny aux bois des Pourras et d'assurer le débardage des grumes,
- latéralement en Est et Ouest, par deux ruisseaux accompagnés chacun d'une ripisylve consistante.

Il est également parcouru du Nord au Sud à quelques mètres de la route des Vignes par le Gazoduc de GRT Gaz (canalisation Ø 300 à ± 0,80 m de profondeur).

A l'exception du gazoduc enterré, l'ensemble se donne à voir depuis l'aval dans une perspective ascendante, agricole et forestière, souriante.

1.1. Site et situation

Sur la limite la plus orientale de Sillingy avec Epagny, le site de La Bouchère est en l'état un coteau agricole à pente modérée (± 5 à 15%) en exposition Sud.

Il est bordé au Nord par les fronts boisés des Pourras, à l'Ouest par la route des Vignes, au Sud par la route d'Epagny, à l'Est en limite communale, par :

- les urbanisations résidentielles diffuses d'Epagny desservies par les impasses des Teppes, des Colombes et des Narcisses,

1.2. Desserte à la périphérie immédiate par les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement

♦ Voies publiques ou collectives

En l'état, le site est desservi au Sud par la route d'Epagny (RD 908b) qui assure sans problème aujourd'hui le transit entre Les Bromines et Epagny et pourra sans mal servir complémentarément la desserte du programme urbain appelé à trouver place sur le site.

Le chemin rural et forestier médian Nord-Sud ne peut contribuer en son état actuel à assurer la desserte interne du site.

Il pourrait toutefois opportunément servir l'assiette foncière de celle-ci, en conservant ainsi la mémoire de son existence antérieure.

L'impasse des Narcisses et le chemin de la Charionde sur Epagny sont en situation d'être reliées à la voirie de desserte interne du site par l'intermédiaire de celle à venir dans la zone 3NA de "Saint Paul" lors de son urbanisation et d'offrir un maillage viaire de percolation manquant en l'état et précieux à proportion.

♦ Réseau d'eau, d'électricité et d'assainissement

- | | |
|----------------|--|
| Eau potable | - desserte en ressource et section suffisantes pour la capacité d'accueil assignée à l'ensemble de la zone (cf. 2.1. Calibrage de la capacité d'accueil),
- présence du réseau au droit de la zone sous la route d'Epagny (RD 908b) en limite Sud |
| Eaux usées | - desserte en section suffisante pour la capacité d'accueil assignée à la zone,
- présence du réseau au droit de la zone sous la route d'Epagny (RD 908b) en limite Sud |
| Eaux pluviales | - absence de réseau : rejet dans le ruisseau de la Sousdarde, après temporisation en noue paysagère en partie basse de la zone AUx-bc |
| Electricité | - desserte assurée en capacité suffisante par le poste de transformation existant au niveau de la route d'Epagny en limite Sud de la zone |

1.3. Objectifs urbains, paysagers et environnementaux

Pente modérée, exposition Sud, desserte par la route d'Epagny à son pied, maillage viaire possible avec les voiries en impasse des urbanisations résidentielles existantes et planifiées d'Epagny : le site de La Bouchère présente de réelles qualités pour accueillir un programme urbain associant activités et logements.

Sa sensibilité paysagère et sa visibilité dans les perspectives lointaine et séquentielle de passage depuis l'aval imposent toutefois de lui assigner des objectifs urbains et paysagers exigeants au plan qualitatif.

Sa destination agricole en l'état commande également que lui soit conservée pour une part significative cette destination pour son utilité dans l'économie des exploitations agricoles concernées, dans la gestion également de l'enjeu paysager ci-dessus.

Les objectifs que l'urbanisation du site devra savoir servir sont en conséquence les suivants :

- Conserver :
 - peu ou prou pour ses 2/3 le site à l'activité agricole,
 - la perspective agricole et forestière sur toute sa hauteur en partie Nord et Ouest depuis la route des Vignes ;
- Au plan programmatique, y associer logements intermédiaires, logements individuels, services publics ou d'intérêt collectif, bureaux et services marchands à la personne et aux entreprises dans une densité et une morphologie constructives ainsi qu'une gestion paysagère des fronts bâtis garantissant le caractère naturel de la trouée agricole et forestière maintenue à l'Ouest sur toute sa hauteur ;
- Au plan de la voirie automobile et des stationnements, disposer :
 - depuis la route d'Epagny, une desserte automobile interne pouvant être maillée avec l'impasse actuelle des Narcisses et le chemin de la Charionde via la zone 3NA de Saint Paul sur Epagny,
 - une organisation et un traitement des surfaces des stationnements qui conservent les conditions actuelles de ruissellement et d'infiltration des eaux pluviales sur le site ;
- Préserver les ripisylves Ouest et Est, en veillant à exploiter au mieux la seconde au plan paysager dans la conception du programme appelée à l'englober (zone AUc) ;
- Conserver au moins une liaison douce paysagée d'accès au bois des Pourras depuis la route d'Epagny, soit sur l'actuel tracé du chemin forestier, soit alternativement au sein de la ripisylve Est.

1.4. Organisation fonctionnelle, architecturale et paysagère

1.41. Les bâtiments : nombre, forme et implantation de principe

Le schéma organisationnel du site ci-après prévoit pour servir ces objectifs une distribution bâtie en 2 secteurs :

- à l'Est sur toute la hauteur de la limite communale : logements individuels en R+C et/ou R+1, voire intermédiaires : R+1+C et/ou R+2 (zone AUc au plan de zonage)
- au Sud, à l'immédiat amont des deux bâtiments fermiers reconvertis : programme mixte associant sous hauteur n'excédant pas R+2+C : services publics ou d'intérêt collectif, bureaux et services marchands à la personne et aux entreprises, logements attachés à eux (zone AUx-bc au plan de zonage).

Dans cette distribution, les bâtiments pourront être utilement conçus pour disposer leur longueur longitudinalement dans la pente.

1.42. Les voies de desserte automobile et les liaisons douces : piétons et cycles

La desserte viaire interne sera conçue dans l'organisation portée au schéma compris les connexions à établir :

- entre les 2 secteurs sur le site, connexions qui doivent être anticipées par le premier à être réalisé en attente du dernier à l'être,
- avec le chemin de la Charionde, qui doivent aussi être impérativement servies jusqu'en limite communale en attente du départ à l'urbanisation de la zone 3NA de "Saint Paul" à qui reviendra le soin d'achever le maillage.

Le maintien de l'étendue et la consistance de la ripisylve Est est essentielle dans l'économie paysagère du site.

Placée sous EBC, elle ne pourra, pour cela, donner lieu qu'à un défrichement ponctuel ne compromettant pas la conservation du boisement, pour :

- en permettre la traversée au plus deux fois et au minimum de largeur de voirie automobile possible,
- accueillir l'éventuelle liaison douce, alternative au chemin forestier actuel, à concevoir en son sein en sentier de promenade confidentiel.

1.43. Gestion des eaux pluviales

Les eaux de toiture : bâtiments et charreterie, seront collectées et acheminées par des canaux ou fossés de percolation à ciel ouvert à créer dans la conception paysagère de l'opération :

- jusqu'au ruisseau de la ripisylve Est, pour le secteur sous zonage AUc,
- jusqu'à la noue paysagère à l'aval du site en front de la route d'Epagny avant rejet au ruisseau de la Sousdarde.

2. Volet programmation

2.1. Calibrage de la capacité d'accueil

Doivent pouvoir trouver place :

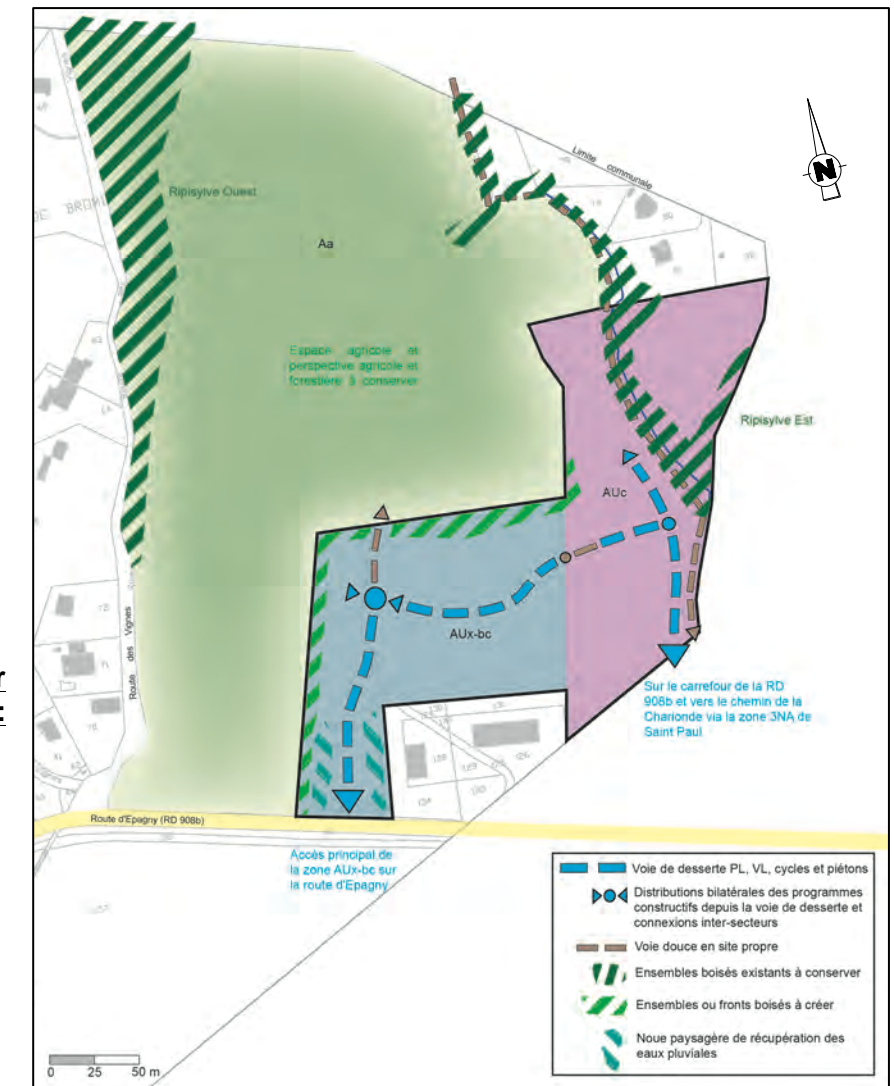
- à l'Est sur toute la hauteur de la limite communale : 20 à 30 logements pour 2.000 à 3.000 m² de surface de plancher (zone AUc au plan de zonage),
- au Sud, à l'amont des deux bâtiments fermiers reconvertis : 5 à 10 logements, soit peu ou prou 400 à 1.000 m² de surface de plancher, et 4.000 à 5.000 m² de surface de plancher de bureaux, services marchands à la personne et aux entreprises et services publics et d'intérêt collectif.

Disposer en chacun des 2 secteurs des programmes excédant de plus de 20% en plus ou 5% en moins, ces capacités d'accueil relèverait, aux yeux de la commune, auteur du PLU, de l'incompatibilité avec la présente O.A.P. pour l'impact paysager à attendre d'une trop forte densité bâtie dans le premier cas, pour la faiblesse du rendement immobilier et la surconsommation foncière qui en résulteraient dans le second.

2.2. Echancier de départ à l'urbanisation

Départ à l'urbanisation immédiat.

3. Vue aérienne du site et schéma organisationnel



4. Comment comprendre et appliquer les préconisations de l'O.A.P. : schéma organisationnel

Le site est contingenté par sa topographie, son orientation, sa desserte et ses accès maillés possibles, son couvert végétal en place et la sensibilité paysagère qui en résulte, enfin une superficie destinée à l'urbanisation de sensiblement 3,6 ha à ne pas augmenter.

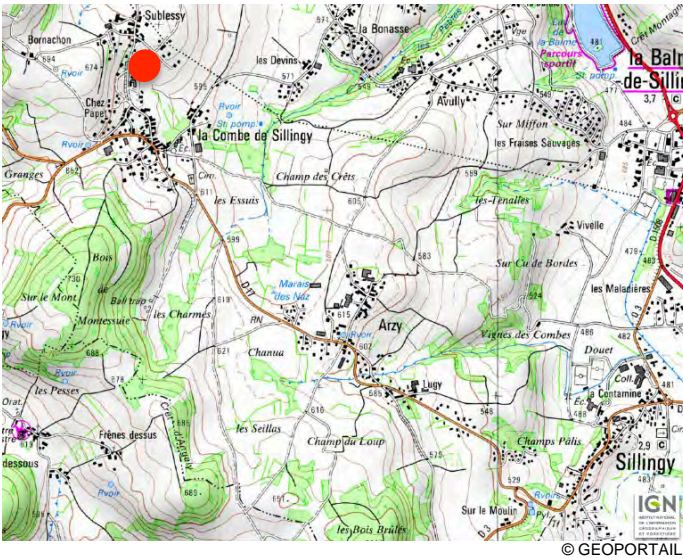
L'organisation portée au schéma ne souffre pas, pour cela, de réelle alternative.

Les opérations d'ensemble à venir sur chacun des 2 secteurs, pourront toutefois prévoir des ajustements fonctionnels et paysagers ponctuels au schéma et à ses préconisations sans se heurter à l'O.A.P. pour autant qu'ils soient au service des objectifs assignés à l'opération au 1.3. ci-dessus.

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 7 – ZONE AUc DU PRE DU PARCHET

Commune de SILLINGY (74)

1. Volet aménagement



1.1. Site et situation

En position centrale, à l'immédiat aval du Sublessy historique, un groupement bâti ancien et deux constructions récentes se tiennent sur une inclinaison topographique peu pentue en exposition Sud, au cœur du quart Sud de la croisée de la route de Sublessy et du chemin des Claves,

Séparées les unes des autres par des disponibilités foncières aujourd'hui en prés qui aboutissent interstitiellement à ces voies, ces constructions se donnent à voir depuis l'aval par leurs arrières et côtés sans présentation ni organisation urbaine.

Eaux pluviales - présence du réseau dans les sections suffisantes au plan capacitaire sous le chemin des Claves en limite Nord-Est de la zone.

Electricité - desserte assurée en capacité suffisante par le poste de transformation de Sublessy en limite Nord-Ouest de la zone.

1.4. Organisation fonctionnelle et paysagère

La desserte interne de la zone du Pré du Parchet d'une superficie totale de 1,1 ha sera réalisée selon les tracés et prescriptions portés au schéma de synthèse.

La façade végétale Sud sera réalisée, non pas en haie taillée, mais en alternance associée d'arbres-tiges à branches basses et cépée.

1.5. Division foncière et bâtiments

Le schéma présente à titre d'exemple une organisation distribuant le bâti en 7 lots desservis par la voirie interne à créer :

- 6 lots de sensiblement 700 à 1.050 m² chacun à destination de maisons individuelles,
- 1 lot de sensiblement 3.000 m² où peuvent trouver place de 6 à 10 logements intermédiaires.

Les constructions se tiendront au plus en R+1+Combles.

1.2. Objectifs urbains et paysagers

Il s'agit là moins d'un site d'urbanisation future que d'un secteur de complémentation et mise en cohérence urbaine à organiser au service des objectifs et selon les principes suivants :

- conforter l'urbanité du hameau de Sublessy,
- le faire dans un périmètre :
 - . confinant l'urbanisation à venir à l'utilisation du foncier interstitiel disponible,
 - . conservant le fonctionnement du corridor faunistique pratiqué aujourd'hui entre Le Croët et la Rippe
- concevoir la desserte foncière interne du site par un maillage viaire exploitant les fronts libres sur les 2 voies,
- disposer dans ce maillage viaire un espace public de focalité urbaine végétalisé assurant les retournement et station du car scolaire,
- disposer une façade de présentation végétale en front des espaces naturels et agricoles riverains.

1.3. Desserte à la périphérie immédiate par les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement

♦ Réseau d'eau, d'électricité et d'assainissement

Eau potable - desserte en ressource et section suffisantes pour la capacité d'accueil assignée à la zone (cf. 2.1. Calibrage de la capacité d'accueil),
- présence du réseau au droit de la zone : sous le chemin des Claves en limite Nord-Est de la zone et sous la route de Sublessy en limite Ouest.

Eaux usées - desserte en section suffisante pour la capacité d'accueil assignée à la zone,
- présence du réseau en régime séparatif au droit de la zone sous le chemin des Claves en limite Nord-Est de la zone.

2. Volet programmation

2.1. Calibrage de la capacité d'accueil

Doivent pouvoir y trouver place dans la limite de 2.400 m² de surface de plancher, 12 à 16 logements servis en maisons individuelles simples, jumelées ou groupées et en logements intermédiaires.

Un écart de plus de + 20% ou - 5% relèverait, aux yeux de la commune de Sillingy, auteur du PLU, de l'incompatibilité avec la présente O.A.P.

L'espace public de focalité urbaine servira au moins 4 places de stationnement à l'appui de l'aire de retournement du car scolaire.

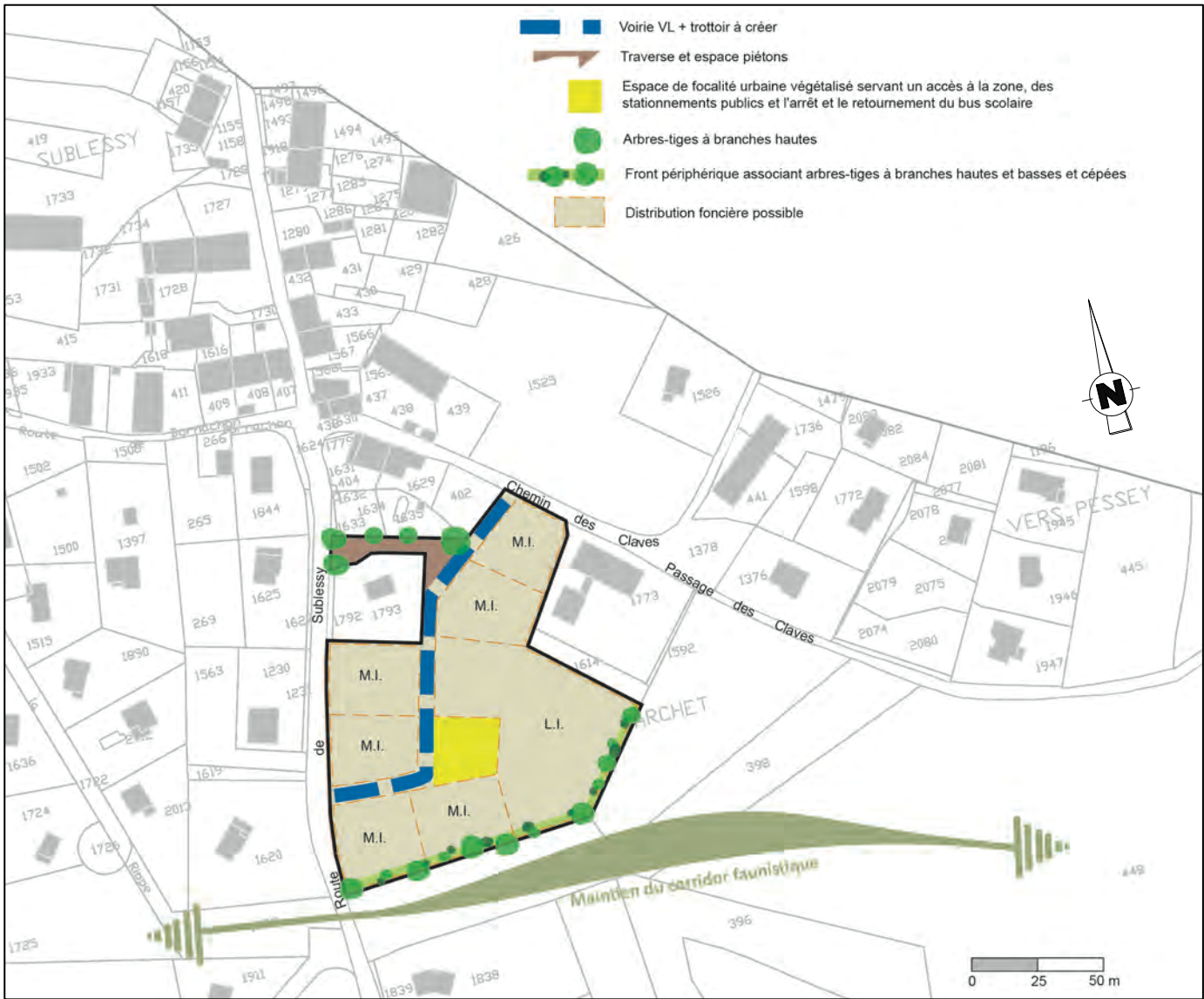
2.2. Echéancier de départ à l'urbanisation

Départ à l'urbanisation immédiat.

3. Vue aérienne du site



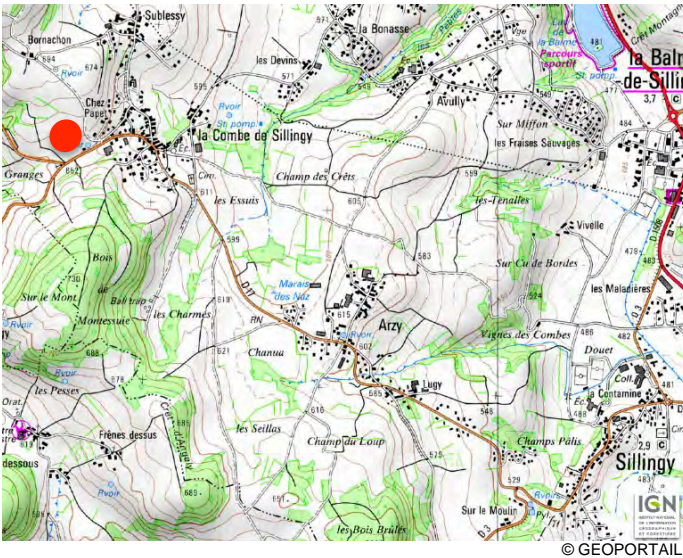
4. Schéma de synthèse



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N° 8 – ZONE AUc DES GRANGES

Commune de SILLINGY (74)

1. Volet aménagement



1.1. Site et situation

A l'amont du hameau-village de La Combe, le site des Granges se tient sur un quasi-replat : pente moyenne de 6 %, à l'arrière d'un rang de constructions individuelles établies linéairement en surplomb de la RD 17.

Aujourd'hui accessible par le chemin piétonnier des Granges, jalonné depuis peu par une table d'orientation, il se donne peu à voir, hors sa "crête", dans les grandes perspectives depuis l'aval, moins encore, voire pas, dans les découvertes de proximité notamment depuis la RD17.

- Eaux pluviales - présence du réseau dans les sections suffisantes au plan capacitaire sous le chemin des Granges et sous la route de Clermont.
- Electricité - desserte assurée en capacité suffisante par le poste de transformation de Bornachon à 500 m au Nord-Ouest de la zone, par le chemin des Granges.

1.4. Organisation fonctionnelle et paysagère

Sur une superficie totale de 3,1 ha, la zone AUc des Granges s'organisera en deux secteurs :

- le premier : d'assiette des constructions, destiné à servir sur 1,1 ha le confortement bâti du rang de maisons individuelles en place en front de RD,
- le second : d'aménagement en verger dense conçu pour servir, sur les 2,0 ha périphériques restant, l'étanchéité visuelle et la plus-value paysagère recherchée, un espace de jeux pouvant trouver place en tout lieu du verger.

La desserte interne de la zone sera réalisée selon les tracés portés au schéma de synthèse conçus dans la logique organisationnelle suivante :

- une voie automobile en impasse depuis la RD 17 au Sud jusqu'à son dispositif de retournement au Nord-Est à concilier avec un parking visiteur et une poursuite piétonnière jusqu'au chemin des Granges,
- 2 parkings visiteurs disposés en entrée de zone et extrémité d'impasse,
- la voie piétonnière ci-dessus, dans la partie Nord-Est du verger, depuis le chemin des granges jusqu'au parking visiteur.

1.5. Les bâtiments : nombre, forme et implantation de principe

Le schéma présente à titre d'exemple une organisation distribuant le bâti en 10 lots de 1.000 m² chacun distribués symétriquement par la voirie interne à créer.

Les constructions se tiendront au plus en R+1+Combles.

1.2. Objectifs urbains et paysagers

Il s'agit d'un site sensible au plan paysager dont l'urbanisation peut cependant être utilement projetée dans le quadruple souci :

- de conforter l'urbanité des Combles,
- de le faire à l'appui du rang de constructions, isolé, flottant, et peu satisfaisant à proportion, linéairement disposées en front de la RD 17,
- de ne pas se donner à voir dans les grandes perspectives et, pour cela de se tenir en retrait de sa "crête" sur le plat d'Arzy,
- d'être assortie d'un accompagnement végétal servant au site une plus-value paysagère significative.

1.3. Desserte à la périphérie immédiate par les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement

♦ Voies publiques ou collectives

En l'état, le site bénéficie d'une desserte à ses deux extrémités dont il conviendra de conserver les usages :

- automobile au sud sur la RD 17,
- piéton au Nord-Est sur le chemin des Granges.

♦ Réseau d'eau, d'électricité et d'assainissement

- | | |
|-------------|---|
| Eau potable | - desserte en ressource et section suffisantes pour la capacité d'accueil assignée à la zone (cf. 2.1. Calibrage de la capacité d'accueil),
- présence du réseau au droit de la zone : sous le chemin des Granges en limite Nord de la zone, |
| Eaux usées | - desserte en section suffisante pour la capacité d'accueil assignée à la zone,
- présence du réseau en régime séparatif au droit de la zone sous le chemin des Granges à l'Est de la zone. |

2. Volet programmation

2.1. Calibrage de la capacité d'accueil

Doivent pouvoir y trouver place 1.500 à 2.000 m² de surface de plancher, en 10 à 15 logements servis en maisons individuelles simples et/ou jumelées.

Un écart de plus de + 20% ou en - 5% relèverait, aux yeux de la commune de Sillingy, auteur du PLU, de l'incompatibilité avec la présente O.A.P. :

- en + pour les effets démographiques qui y seraient attachés,
- en - pour la faiblesse du rendement immobilier et la surconsommation foncière qui en résulteraient.

2.2. Echancier de départ à l'urbanisation

Départ à l'urbanisation immédiat.

3. Vue aérienne du site



4. Schéma de synthèse

