



Réunion publique

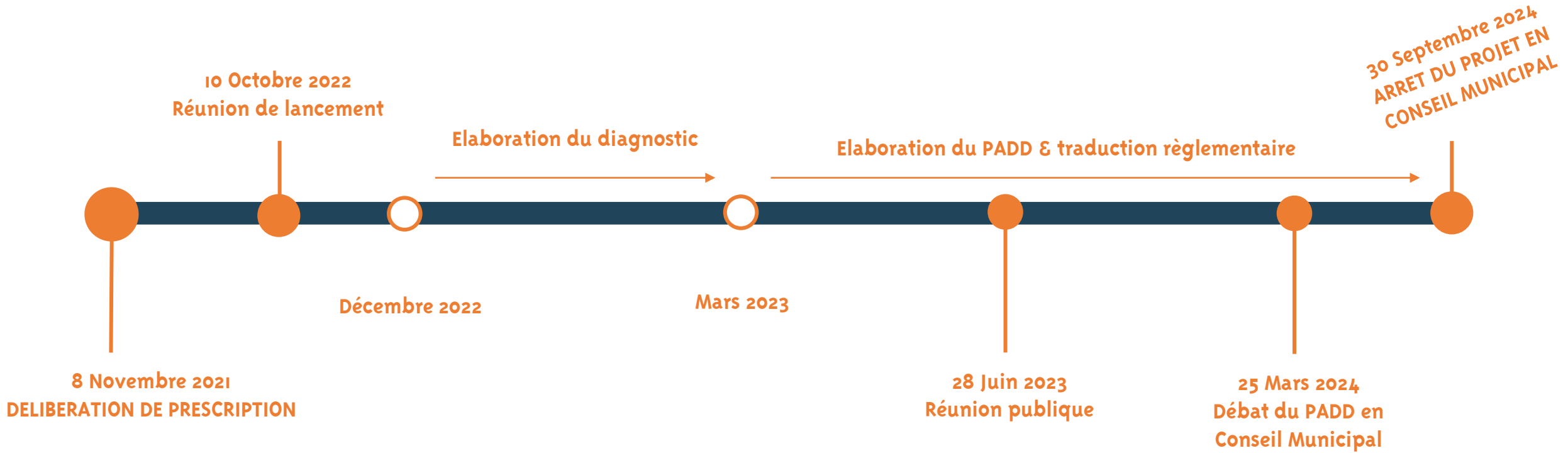
Sur la révision générale du Plan Local d'Urbanisme

Présentation à la population des Orientations
d'Aménagement et de Programmation

Mardi 11 Juin 2024

1

LE PLAN LOCAL D'URBANISME *Ou en est-on aujourd'hui dans la procédure ?*



ALBERTVILLE VILLE HARMONIEUSE

Assurer un développement urbain maîtrisé et respectueux du cadre de vie

Orientation 1. Maîtriser le développement urbain du territoire tout en répondant aux besoins démographiques

Orientation 2. Promouvoir la qualité du cadre de vie au cœur de chaque projet

ALBERTVILLE VILLE RAYONNANTE

Développer une mobilité active et renforcer l'attractivité du territoire

Orientation 1. Repenser la mobilité pour se déplacer sereinement sur le territoire

Orientation 2. Renforcer l'attractivité de la ville et de ses quartiers

Orientation 3. Permettre un développement économique dynamique et qualitatif du territoire

ALBERTVILLE VILLE RESPONSABLE

Œuvrer pour un développement respectueux de l'environnement

Orientation 1. S'engager vers la sobriété foncière et énergétique

Orientation 2. Développer la trame verte et bleue comme support de la « nature en ville »

Orientation 3. Limiter l'impact de l'urbanisation sur les ressources

3 LE PLAN LOCAL D'URBANISME *La traduction réglementaire des objectifs du Projet*

Trois outils permettent de d'assurer la traduction réglementaire des objectifs fixés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables



Le **règlement graphique** qui divise le territoire en plusieurs zones



Le **règlement écrit** qui accompagne le zonage et fixe les règles applicables pour chacune des zones précédemment définies.



Les **Orientations d'Aménagement et de Programmation** qui prévoient les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre sur des sites précis et stratégiques ou sur des thématiques

Documents qui déterminent les droits à construire sur tout le territoire communal

Outil qualitatif que les aménageurs doivent respecter

3 LE PLAN LOCAL D'URBANISME *La traduction réglementaire des objectifs du Projet*

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent de préciser les dispositions spécifiques à certains quartiers ou secteurs ou à des thématiques stratégiques.

Elles expriment ainsi, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les ambitions et la stratégie de la collectivité en matière d'aménagement.

Elles s'imposent en termes de compatibilité aux autorisations d'occupation du sol et aux opérations d'aménagement. Elles peuvent concerner les espaces privés comme les espaces publics.

Contrairement au règlement écrit, les Orientations d'Aménagement et de Programmation ne développent pas des règles mais des principes à respecter.

LES OAP SECTORIELLES

Les OAP sectorielles exposent la manière dont la ville souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs que la ville a identifiés comme stratégiques. Les OAP définissent ainsi les conditions d'aménagements du site ainsi que les principes de voiries et d'accès, l'implantation des futures constructions les formes et typologies bâties attendues, la densité souhaitée, les prescriptions en matière de paysage et d'environnement.

LES OAP THÉMATIQUES

Les OAP thématiques ont une approche plus globale sur un enjeu et donc une thématique spécifique : la mobilité, l'environnement, le paysage, le patrimoine, ... Ces OAP ont pour objectifs de compléter le règlement sur cette thématique et de promouvoir des exemples de mise en œuvre pour guider les pétitionnaires et aménageurs vers des projets qualitatifs.



OAP SECTORIELLES

Aucune OAP sectorielle prévue dans le futur PLU mais des **Périmètres d'Attente de Projet d'Aménagement Global** inscrits afin de **poursuivre et d'affiner les réflexions engagées** sur deux secteurs stratégiques de la commune : **le secteur du Noyer et le secteur de la Gare.**

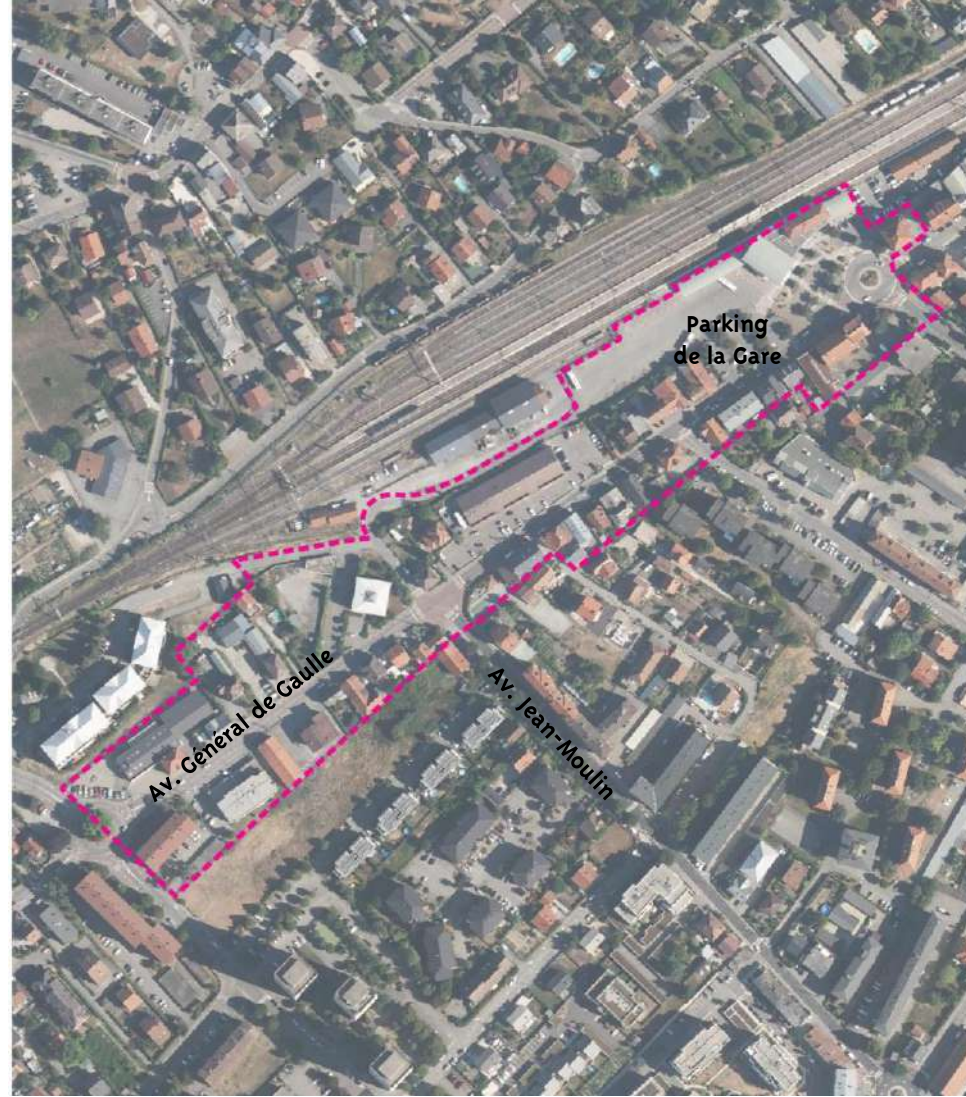
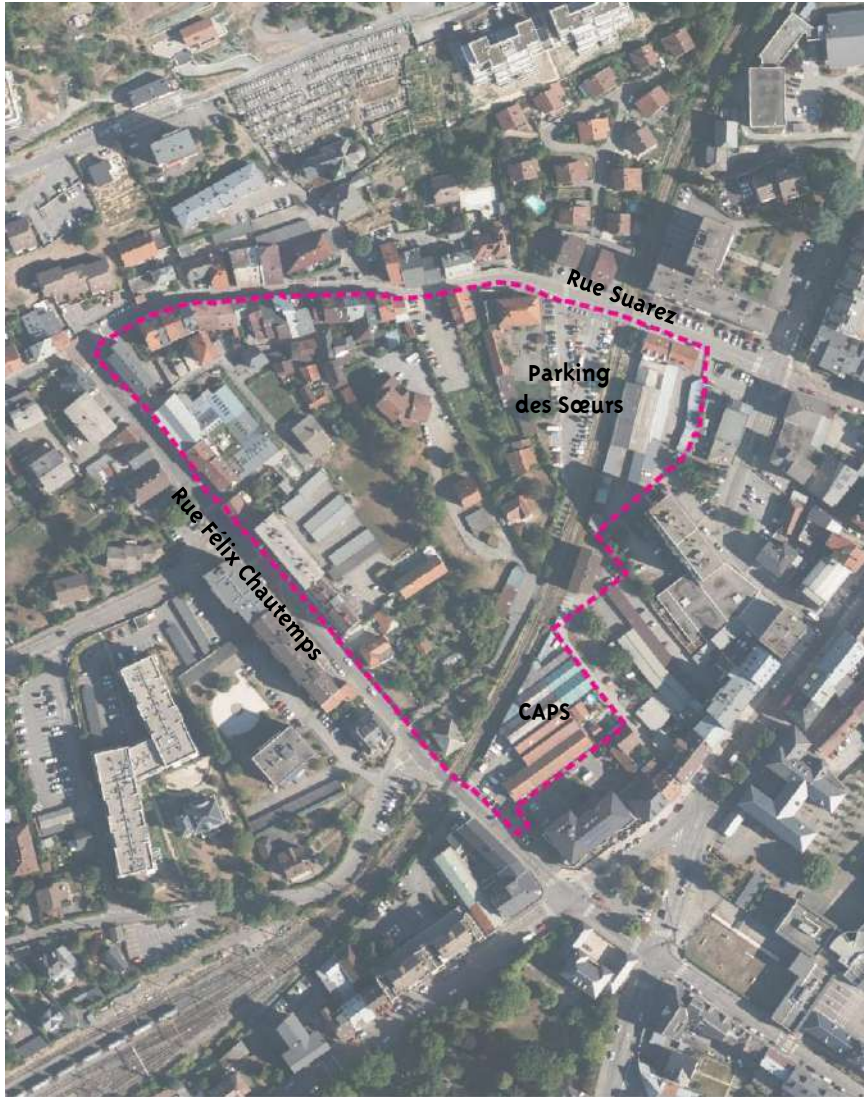


Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global est une servitude consistant à interdire dans un périmètre délimité et pour une durée maximale de 5 ans, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil définit, dans l'attente d'un projet d'aménagement global.



Des études urbaines en cours d'élaboration et qui aboutiront à des Orientations d'Aménagement et de Programmation Sectorielles qui seront intégrées dans le PLU après son approbation.

PERIMETRE D'ATTENTE DE PROJET D'AMÉNAGEMENT GLOBAL



Dans ces secteurs, seuls sont autorisés les travaux, le changement de destination et la réfection des constructions existantes. L'extensions des constructions existantes et les annexes sont autorisées.



OAP THEMATIQUE MOBILITÉ



Le rôle de l'OAP mobilité

Développer des principes d'aménagement afin de répondre aux ambitions du PADD en matière de déplacements, en accompagnant la stratégie de mobilité du territoire



L'objectif de l'OAP mobilité

Repenser la mobilité sur le territoire en se tournant progressivement vers des modes de déplacement plus durables et adaptés au contexte local.



Le mode d'emploi de l'OAP mobilité

Les orientations du volet mobilité sont organisées par typologie d'urbanisation. Quatre types de formes urbaines caractéristiques pour lesquels des enjeux et des orientations spécifiques ont ainsi été identifiés :

- ↳ Les centralités
- ↳ Les quartiers pavillonnaires et les lotissements,
- ↳ L'habitat collectif,
- ↳ Les zones d'activités

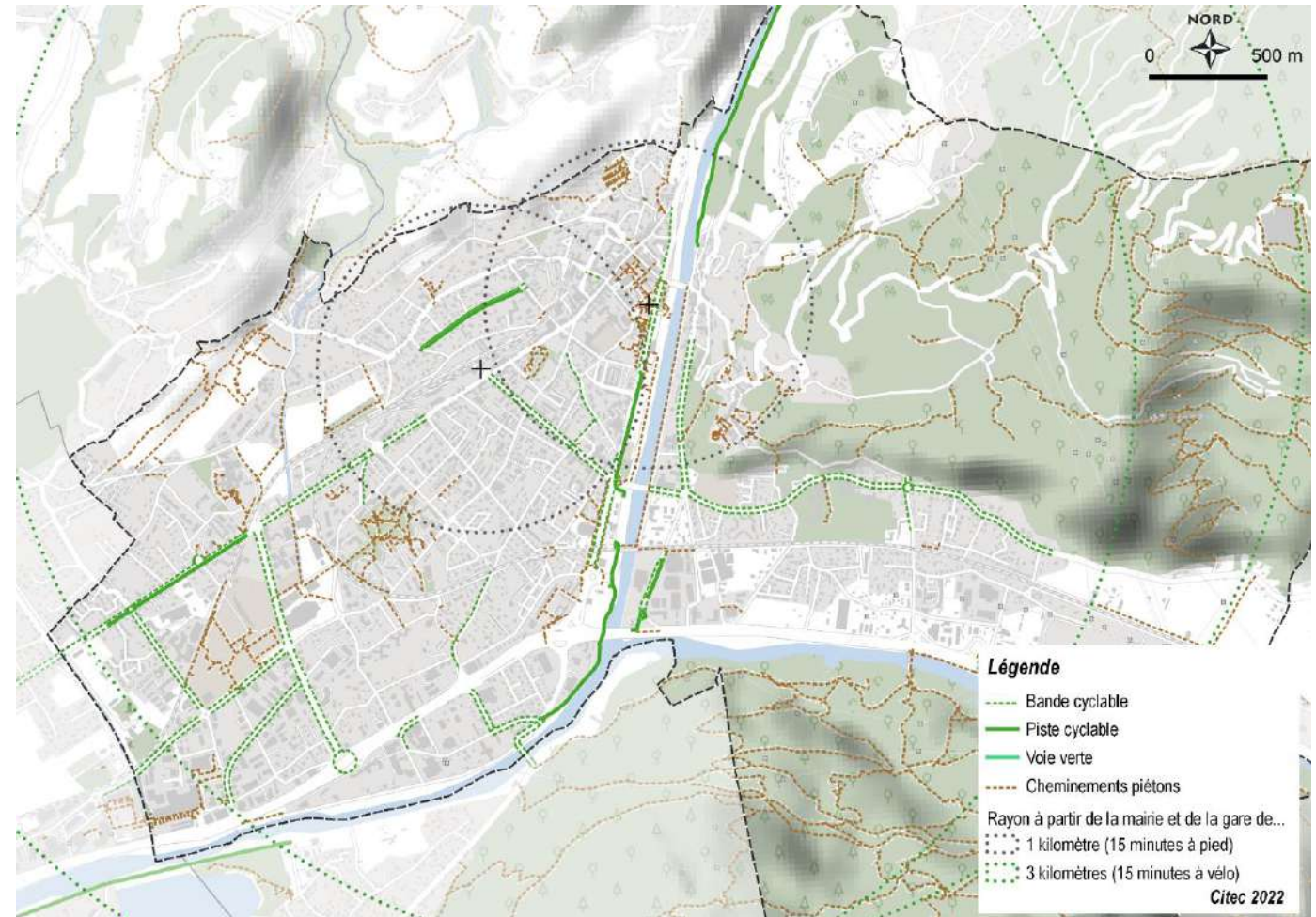
Pour chacun de ces secteurs, des orientations thématiques sont développées : cela concerne le stationnement, les modes doux et les transports en commun.

Une empreinte forte de l'automobile mais un potentiel d'usage des modes actifs à l'échelle de la ville

Des déplacements domicile-travail fortement marqués par la voiture (78%) mais des modes actifs qui rencontrent un usage non négligeable avec 11% pour la marche à pied et 3 % pour le vélo.

Une ville qui comporte des atouts pour le développement des modes actifs : l'habitat et les activités se concentrent dans la plaine qui comporte peu de relief, les distances sont ainsi réduites :

- 1 km, soit 15 minutes à pied, séparent le centre-ville de la gare ou de la cité de Conflans
- l'ensemble du territoire urbanisé est à moins de 15 minutes depuis la gare ou le centre-ville

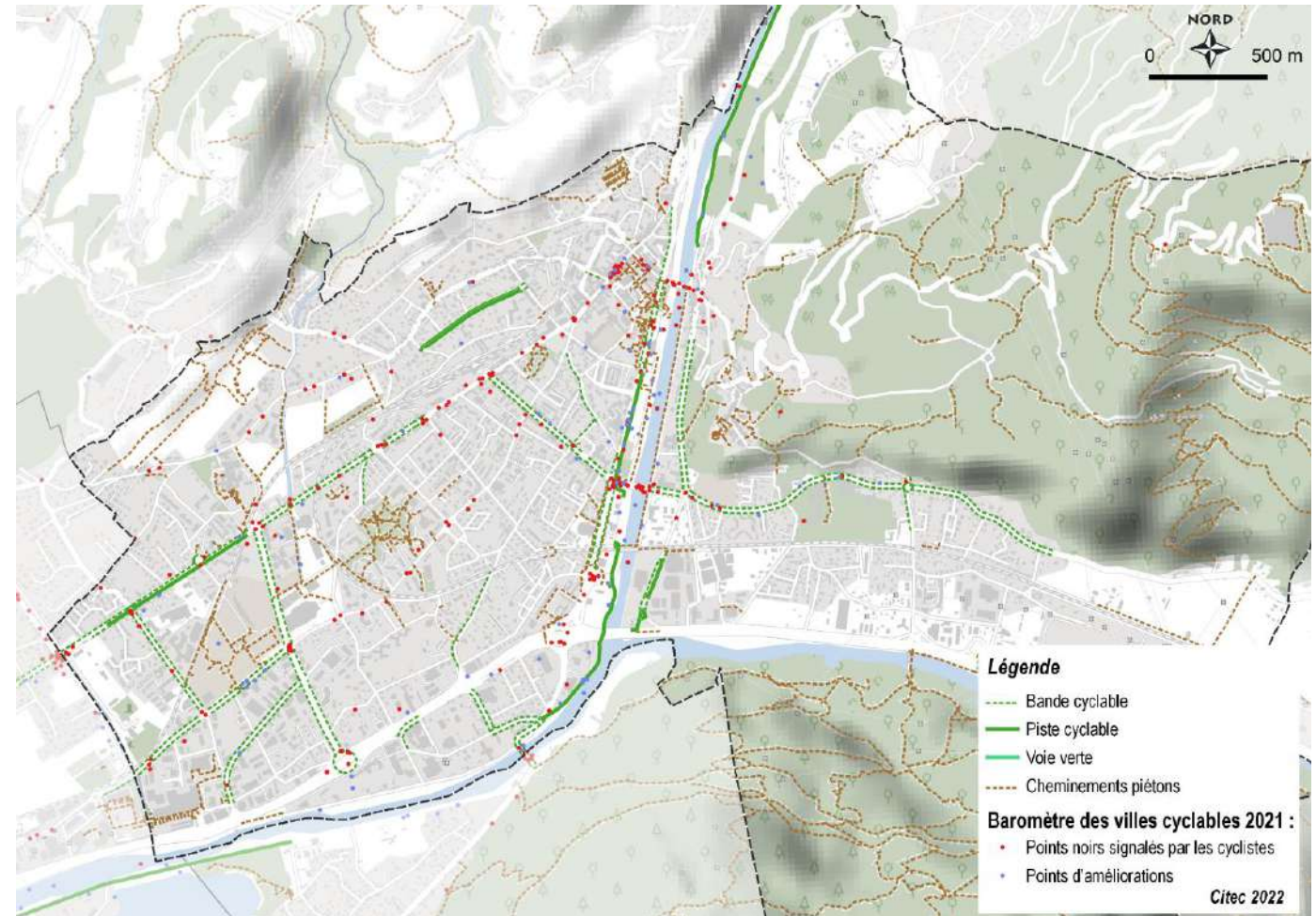


Un réseau de cheminements piétons constitué et qui permet de circuler sans subir les nuisances automobiles.

Un réseau cyclable relativement dense ... mais une pratique du vélo qui reste limitée mettant en avant des problématiques majeurs :

- La N90 et D1212 constituent des coupures physiques importantes,
- Une traversée de l'Arly non sécurisée
- Des axes importants qui restent dépourvus d'aménagements cyclables
- Un réseau majoritairement constitué de bandes cyclables peu sécurisants

Un schéma cyclable de la communauté d'agglomération Arlysère qui devrait contribuer à développer le réseau.



LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- Réduire la place de la voiture dans les centralités ou la densité bâti et les distances entre les fonctions urbaines permettent le développement des modes actifs
- Maintenir l'activité et la vie locale et anticiper les difficultés d'approvisionnement



LES ORIENTATIONS POUR LES MODES ACTIFS

- ↳ Développer des parcours cyclistes qualitatifs et en site propre lorsque cela est possible.
- ↳ Aménager de manière qualitative les itinéraires piétons en travaillant le choix des matériaux, en élargissant les trottoirs, en les rendant clairement perceptibles par le jalonnement, en les agrémentant de mobilier urbain et d'éclairage, en assurant leur végétalisation, en prenant en compte le besoin des personnes à mobilité réduite,



LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

- ↳ Limiter le nombre de places lors de la construction de nouveaux logements et l'adapter pour les autres types de destination en fonction de l'offre de stationnement public existante et/ou des mutualisations possibles à proximité.
- ↳ Soutenir la réalisation de parkings regroupés au niveau des entrées de centralités . Dans le cas de stationnement en surface, celui-ci devra être aménagé de manière qualitative (places perméables, végétalisation et plantation, continuités piétonnes en bordure, ...)
- ↳ Dans la mesure des besoins d'exploitation maintenir des espaces de livraison et de stationnement de courte durée.
- ↳ Développer les stationnements vélos, type arceaux, au droit des pôles générateurs de déplacement.



Stationnement vélo aux pôles générateurs de déplacements, Albertville & Gilly-sur-Isère

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- Proposer des alternatives fiables et sécurisées à la voiture individuelle
- Limiter la présence des véhicules sur l'espace public



LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

- ↳ Éviter le stationnement côté rue : le stationnement se fait de préférence sur l'espace privé. Le stationnement sur rues est limité à quelques places bien définies à destination des visiteurs.
- ↳ Les espaces de stationnement visiteurs peuvent être regroupés en entrée des lotissements, en lien avec les aménagements en faveur des piétons

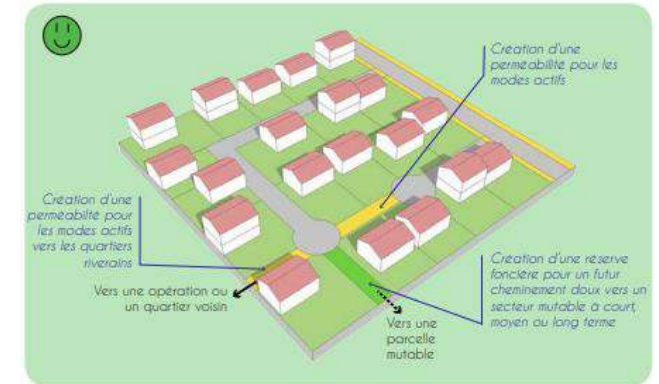
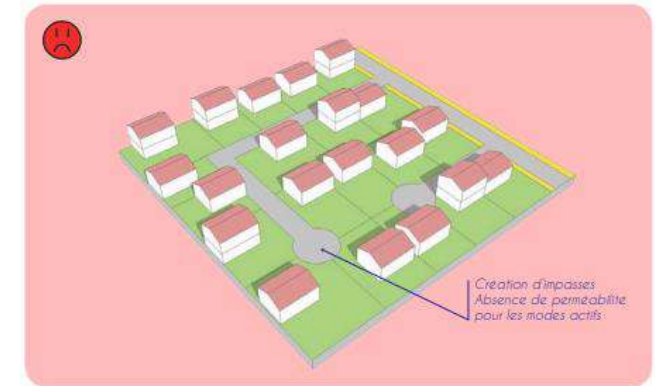


LES ORIENTATIONS POUR LES MODES ACTIFS

- ↳ Aménager des itinéraires cyclables en fonction de la typologie de trafic.
- ↳ Privilégier les parcours les plus courts pour les modes actifs en renforçant et créant des quartiers perméables aux cheminements.



Perméabilité piétonne, Gilly-sur-Isère



Source : OAP Avignon

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- Réduire la dépendance à la voiture dans un contexte de faiblesse des alternatives
- Favoriser l'accès aux transports en commun
- Retrouver la perméabilité du tissu pour le piéton



LES ORIENTATIONS POUR LES MODES ACTIFS

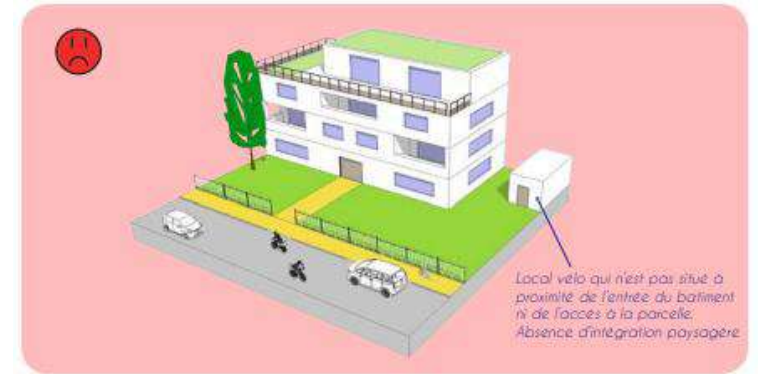
- ↳ Créer des cheminements, des raccourcis piétons et cyclistes qui convergent vers les arrêts de transport public et les pôles générateurs de déplacement comme les équipements.
- ↳ Compléter les discontinuités des réseaux modes actifs.
- ↳ Disposer de cheminements suffisamment larges pour être plantés sur les voies principales.
- ↳ Aménager des itinéraires cyclables en fonction de la typologie de trafic.

P LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

- ↳ Eviter le stationnement voiture sur la rue et privilégier lorsque cela est possible le stationnement en parking souterrain ou en parkings regroupés. Dans le cas de stationnement en surface, celui-ci devra être perméable et participer à la qualité paysagère des lieux.
- ↳ Imposer du stationnement vélo sécurisé et facilement accessible à l'entrée des immeubles.



Local à vélo, Argenteuil



Source : OAP Avignon

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- Rendre ces secteurs accessibles aux personnes peu ou non motorisées
- Permettre des déplacements à pied et en cycle au sein de ces secteurs



LES ORIENTATIONS POUR LES MODES ACTIFS

- ↳ Rendre les zones d'activités perméables aux piétons qu'il s'agisse du mode d'accès à la zone, de la continuité avec l'usage des transports collectifs ou de déplacements courts entre les enseignes.
- ↳ Aménager des traversées piétonnes régulières sur les différentes artères de la zone afin de renforcer la visibilité des piétons sur le site.
- ↳ Développer des parcours cyclistes qualitatifs et sécurisés.
- ↳ Faire passer les itinéraires cyclables à proximité immédiate de l'entrée des commerces, en lien avec les itinéraires sur les axes structurants.

P LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

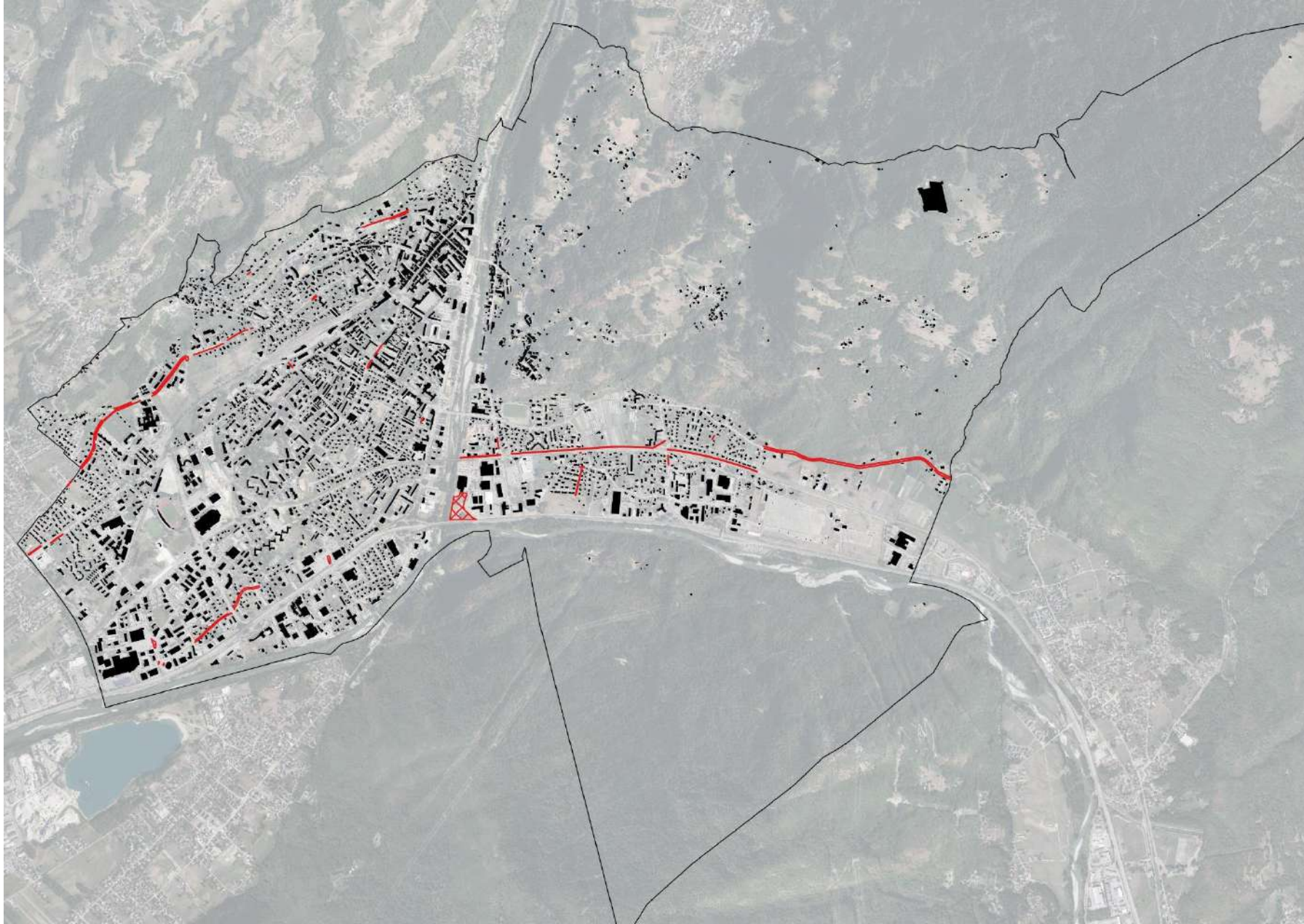
- ↳ Privilégier le stationnement sous le bâtiment et éventuellement sur plusieurs niveaux par souci d'intégration et d'économie du sol. Lorsque les parkings sont à l'air libre, il sera nécessaire de les rendre perméable et d'en développer la végétation
- ↳ Privilégier l'usage multiple ou polyvalent de certains parkings lorsque les emprises le permettent
- ↳ Complexifier les circulations automobiles d'un parking à l'autre pour réduire le recours à la voiture sur les courtes distances.
- ↳ Aménager du stationnement vélo adapté au droit des entrées des commerces, en lien avec des itinéraires cyclables lisibles.



Stationnement sous le bâtiment Lidl, Albertville



Stationnement vélo au droit des commerces, Albertville





OAP THEMATIQUE CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET PAYSAGE



Le rôle de l'OAP continuités écologiques et paysage

Améliorer le fonctionnement de la trame écologique, préserver et renforcer la biodiversité.



L'objectif de l'OAP continuités écologiques et paysage

Renforcer la place de la nature et de l'eau au sein du territoire communal et favoriser le développement d'un milieu de qualité pour les espèces végétales et animales, tout en dessinant un cadre de vie et de bien-être pour l'homme.



Le mode d'emploi de l'OAP continuités écologiques et paysage

L'OAP continuités écologiques et paysage comprend :

- ↳ Des orientations d'aménagement stratégiques qui s'appliquent à tout projet sur l'ensemble de la commune : il s'agit du cadre général d'intervention dans lequel doivent s'inscrire tous les projets d'aménagement afin de contribuer à la préservation, voire au confortement de la trame verte et bleue d'Albertville
- ↳ Des orientations d'aménagement territorialisé qui viennent préciser les orientations stratégiques sur quelques secteurs à forts enjeux de développement.

LA TRAME VERTE ET BLEUE QU'EST-CE QUE C'EST ?

Elle est constituée d'un réseau de continuités écologiques qui comprennent :

- Des **réservoirs de biodiversité** espaces où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée, au sein desquels les habitats naturels peuvent fonctionner, les espèces circuler
- Des **corridors écologiques** qui permettent le cheminement de la faune et la dispersion de la flore entre les réservoirs de biodiversité.

Bien que leur intérêt écologique puisse être altéré par les pratiques agricoles, la présence d'infrastructures de transport, le mitage par l'habitat, les espaces agro-naturels au sein desquels se développent les continuités écologiques contribuent à la fonctionnalité de la trame verte et bleue.

Par ailleurs la nature n'est pas absente des espaces bâtis et urbanisés et contribue à un cadre de vie apaisant et plus sain. Elle est nécessaire à l'accompagnement de la « ville dense » et participe en ce sens au bien être des habitants.

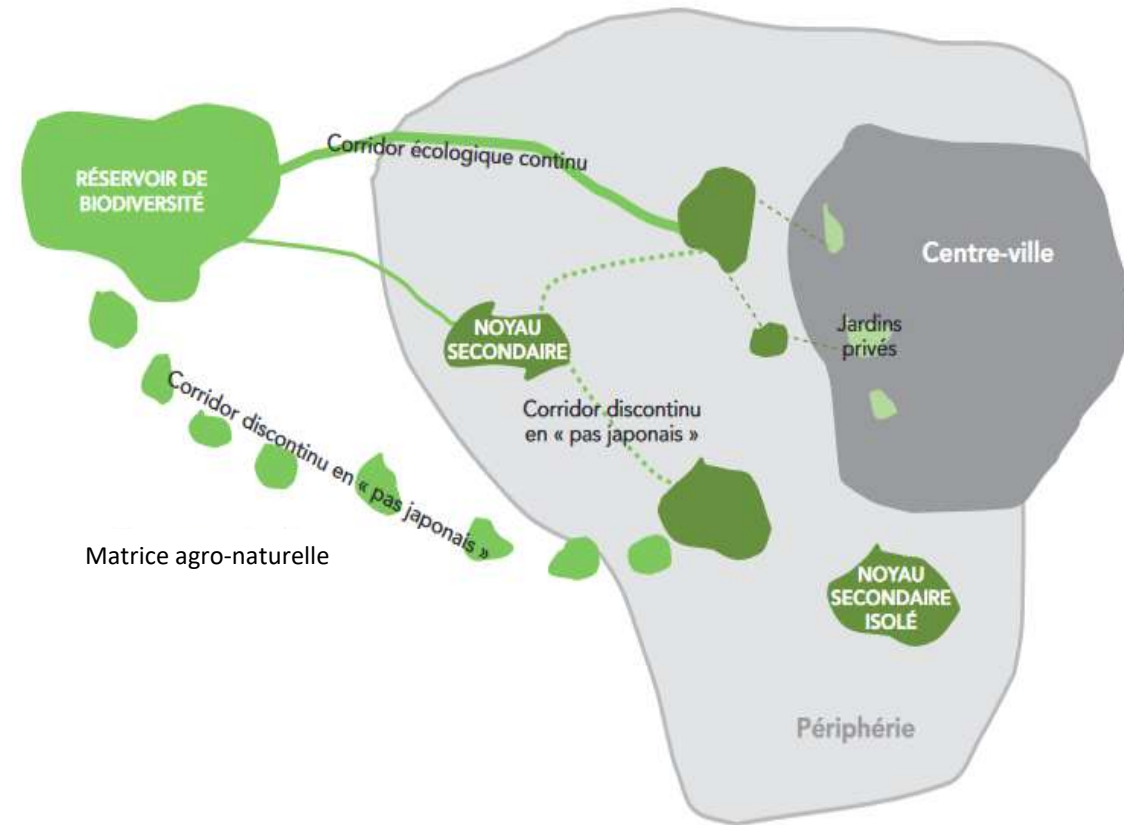


Schéma inspiré du schéma théorique de trame verte urbaine (Trame verte urbaine, Clergeau et Blanc, 2013)

LA GRANDE TRAME VERTE ET BLEUE D'ALBERTVILLE

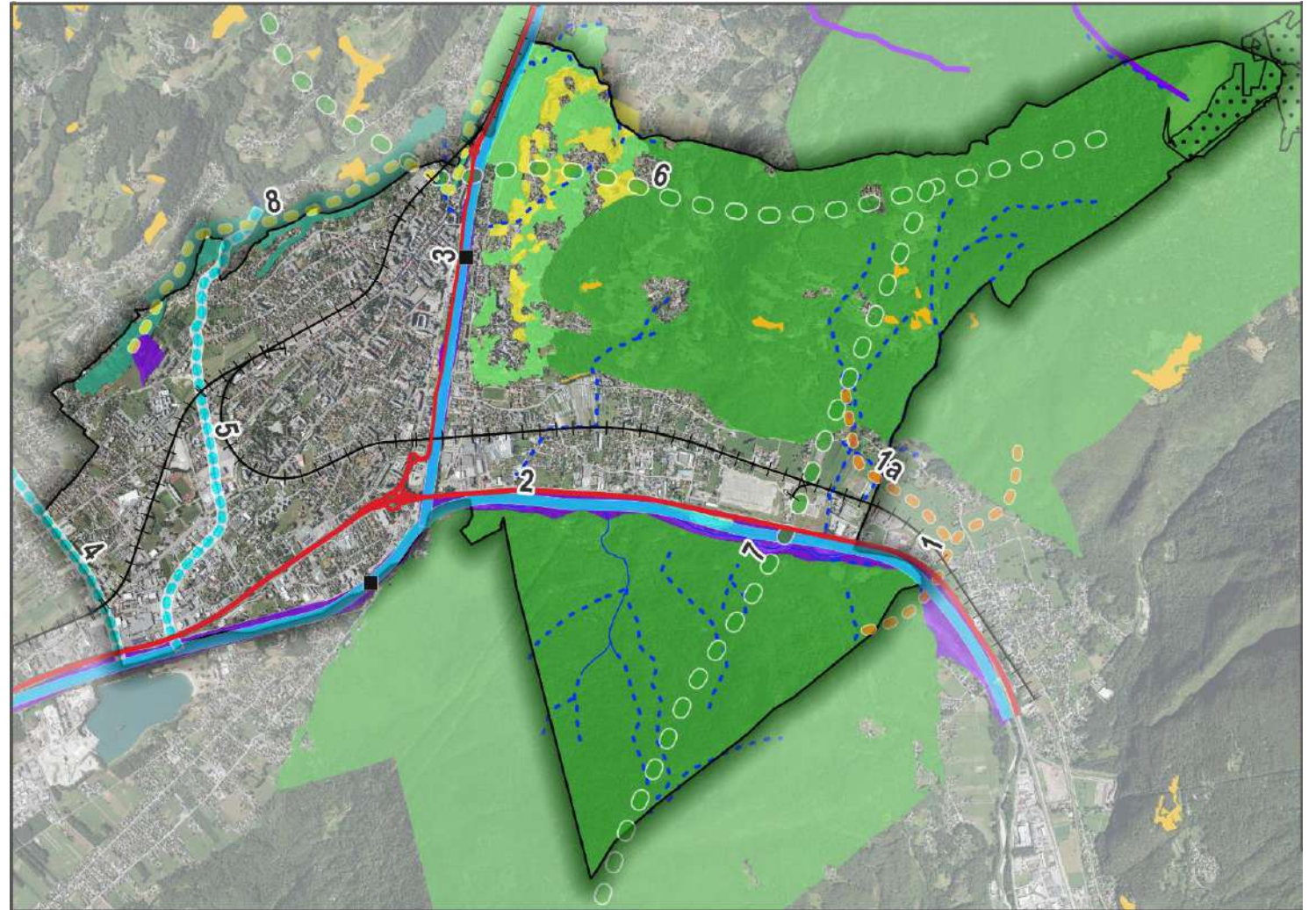
LA TRAME BLEUE

Deux continuités écologiques majeures liées à l'Arly et l'Isère et deux cours d'eau dont la qualité écologique est à reconquérir : le Chiriac et le Nant Pottier.

LA TRAME VERTE

Des corridors entre massifs à restaurer entre les réservoirs de biodiversité du Beaufortain, des Bauges et de la Lauzière, et une coulée verte plus ou moins continue à préserver à l'interface entre espaces ruraux et urbains au Nord de l'Arlandaz.

DEUX OBJECTIFS INSCRITS DANS L'OAP CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET PAYSAGES LA GRANDE TRAME VERTE ET BLEUE D'ALBERTVILLE



Réservoirs de biodiversité

- Majeurs à préserver (ZNIEFF1, zones humides)
- Locaux à préserver (massifs boisés)
- Sites de reproduction potentielle du Tétrax lyre
- Pelouses sèches

Corridors écologiques

- Continuité aquatique et humide à préserver (Isère, Arly)
- - - Corridor lié à un cours d'eau à restaurer (Chiriac, Nant Pottier)
- - - Corridor entre massifs à restaurer
- - - Corridor terrestre à restaurer (corridor SCoT)
- - - Corridor pas japonais (frange trame verte urbaine, massif des Bauges)

Espaces relais à préserver

- Boisements
- Milieux ouverts et agricoles
- Coulée verte à préserver

Cours d'eau

- Permanent
- - - Intermittent

Éléments de fragmentation

- Référentiel des obstacles à l'écoulement des eaux
- Barrières principales liées aux voiries importantes
- +— Voie ferrée
- Limite communale

I PROTÉGER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS AINSI QUE LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

1. Poursuivre la protection des réservoirs de biodiversité, espaces les plus remarquables du territoire, en zone naturelle et agricole

↳ Tous projets situés à proximité de réservoirs et biodiversité devra prendre en compte la sensibilité écologique du site : maintenir ces espaces dans leurs emprises actuelles et en cas d'aménagement, n'autoriser que les constructions ou équipements légers à vocation de valorisation agricole, écologique, de loisirs, pédagogique.

2. Protéger les corridors écologiques fonctionnels

↳ Maintenir le caractère nature de l'Arly et l'Isère et maintenir la continuité de leurs berges et de leurs ripisylves. En cas d'aménagement à proximité, ces derniers devront enrichir les corridors écologiques liés aux cours d'eau : traitement de la frange de contact entre le projet et les espaces naturels du cours d'eau, aménagements végétalisés et revêtement de sol perméables,



Forêt de Rhonne (réservoir de biodiversité d'enjeu local) et l'Arly (réservoir de biodiversité majeur)



L'Arly et l'Isère : deux réservoirs et corridors écologiques majeurs

I PROTÉGER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS AINSI QUE LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

3. Restaurer les corridors dégradés

- ↳ Etudier l'opportunité de supprimer ou d'atténuer les éléments recoupant le Chiriac et le canal du Nant Pottier (suppression de clôtures non perméables, création de passage à faune, ...) et de renaturer les berges (aménagement de bandes enherbées, plantation de haies et d'arbres adaptés aux milieux humides, ...)

4. Préserver les espaces agricoles ouverts

- ↳ Dans la plaine, affirmer la vocation agricole de ces espaces, support de biodiversité et de diversité des paysages, afin de préserver la matrice agricole à l'échelle de la commune, et limiter toute urbanisation dans ces espaces.
- ↳ Sur les reliefs, conserver la structure en villages-hameaux en maintenant des continuités paysagères et écologiques entre les groupements bâtis.



Le Chiriac et le Nant Pottier : corridors liés aux cours d'eau à restaurer



Exemple de renaturation artificielle : La Bièvre

2 CONSOLIDER LE SOCLE ECO-PAYSAGER ET DÉVELOPPER DE NOUVELLES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES DANS LA PLAINE

1. Préserver et favoriser le développement d'arbres et de haies dans les espaces naturels, agricoles et forestiers

- ↳ Préserver les arbres remarquables, alignements d'arbres, bosquets et haies structurantes : si un projet nécessite une suppression de certains de ces éléments, il prévoira le remplacement de ces éléments.
- ↳ Inclure des arbres de haute tige dans tous les projets en milieu naturel ou agricole ou en frange pour améliorer la fonctionnalité écologique sans pour autant contraindre l'activité agricole

2. Limiter les obstacles aux déplacements des espèces

- ↳ Privilégier les perméabilités dans tout nouvel aménagement : privilégier une implantation du bâti évitant tout effet « barrière », accorder une attention particulière à la circulation de la faune lors des aménagements de voiries, favoriser une perméabilité globale des clôtures, voire une absence de clôtures.



2 CONSOLIDER LE SOCLE ECO-PAYSAGER ET DÉVELOPPER DE NOUVELLES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES DANS LA PLAINE

3. Gérer les transitions et créer des lisières naturelles

- ↳ Faire des franges urbaines des lieux de transition douce contribuant à la construction de la trame verte et bleue en ménageant un espace ouvert végétalisé au contact de l'espace agricole ou naturel, en s'appuyant sur des éléments existants et en multipliant les effets de lisière grâce à des formes végétales naturelles et diversifiées de plusieurs strates.



Rue Dr Henri Brachet et canal du Nant Potier



Chemin de la digue



Rue Dr Henri Brachet et canal du Nant Potier



Rue Terrailat

LA TRAME VERTE ET BLEUE URBAINE D'ALBERTVILLE

LA TRAME BLEUE

Des espaces au droit des cours d'eau à préserver et reconquérir

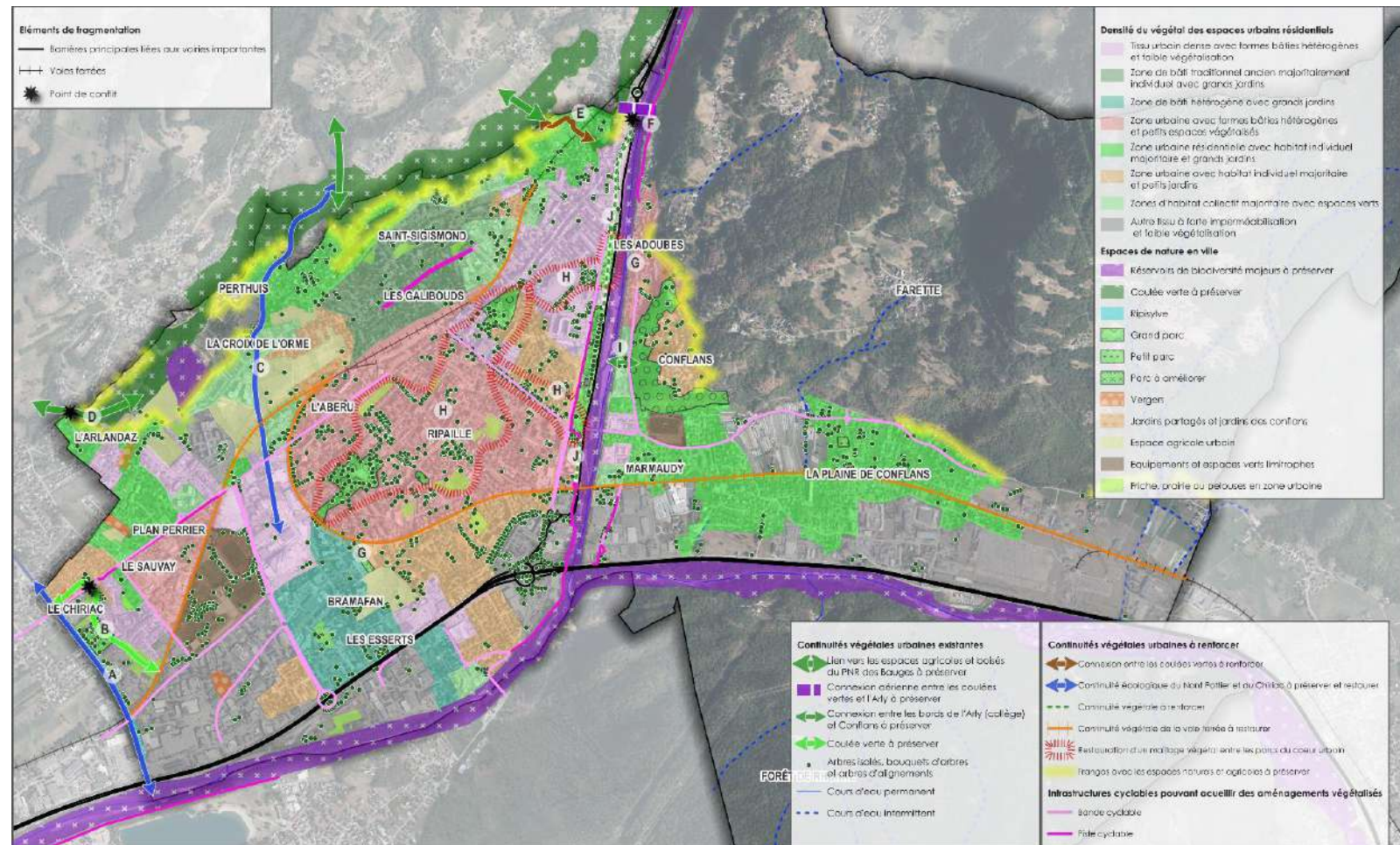
LA TRAME VERTE

Une couverture arborée qui occupe environ 21% de la zone urbaine (inférieur à la moyenne nationale).

Un centre urbain plus dense, qui possède quelques espaces végétalisés qui constituent des espaces ponctuels de nature en ville avec toutefois des connexions peu évidentes entre eux.

De vastes surfaces à vocation d'activités ou commerciales qui sont en carence de végétation.

UN OBJECTIFS INSCRITS DANS L'OAP CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET PAYSAGES POUR LA TRAME VERTE ET BLEUE URBAINE D'ALBERTVILLE



3 DÉVELOPPER LE BIODIVERSITÉ DANS L'ESPACE URBAIN

1. S'appuyer sur la trame d'espaces publics, vecteur de Nature en ville

- ↳ Préserver le réseau d'espaces verts existants en protégeant les espaces arborés, en aménageant des zones de refuge, en poursuivant le développement d'aménagement paysager type « jardin en mouvement », en choisissant des végétaux adaptés pour les conceptions des espaces verts.

2. Organiser le bâti pour maintenir, voire développer, les espaces de nature

- ↳ Être attentif aux implantations futures des constructions afin de conserver au maximum et en mettant en valeur les éléments végétaux existants, en préservant et développant les espaces végétalisés et des cœurs d'ilots verts.

3. Développer des espaces verts de pleine terre connectés au reste de la trame verte et bleue

- ↳ Contribuer au développement des espaces de biodiversité en assurant un traitement vert des espaces publics, des voiries et des espaces privatifs.



Parc Aubry



Utilisation des végétaux locaux Avenue des Chasseurs Alpins



Rue Commandant Dubois



Rue JB Mathias



Rue Edouard Piquand



Rue Edouard Piquant



Che. De la Combe de Savoie



Chemin des Trois Poiriers

3 DÉVELOPPER LE BIODIVERSITÉ DANS L'ESPACE URBAIN

4. Soigner la transition entre les parcelles privées et le domaine public

- ↳ Constituer un continuum végétal de transition entre la rue et les bâtiments en ménageant un espace paysager qualitatif en pleine terre lorsque le règlement impose un retrait des constructions, en interdisant l'édification de murs pleins, en développant une végétalisation des pieds d'immeubles.



Val des Roses



Rue Commandant Dubois



Cité médiévale de Conflans

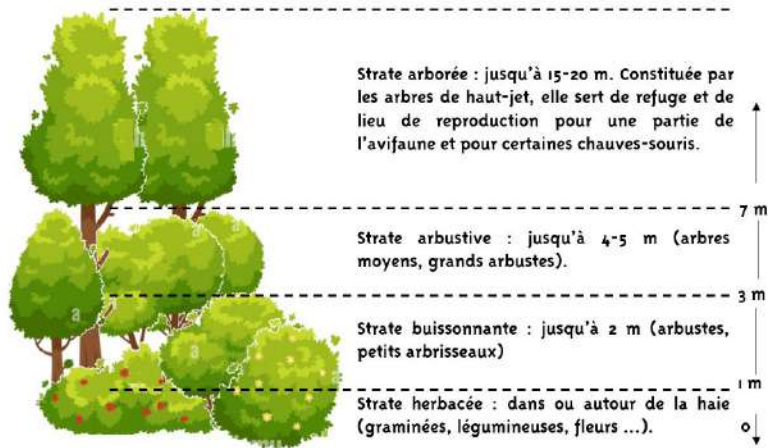


Rue Pierre et Marie Curie

3 DÉVELOPPER LE BIODIVERSITÉ DANS L'ESPACE URBAIN

5. Diversifier les strates végétales dans les opérations d'aménagement pour penser la canopée sous toutes ses formes

↳ Respecter les besoins vitaux des arbres en ville et miser sur la diversité



La strate arbustive et buissonnante donne à la haie un aspect large et touffu, renforçant son effet brise-vent et offrant ressources et refuges à de nombreuses espèces d'oiseaux, de petits mammifères et d'insectes.

Elle permet de favoriser le déplacement de la faune sauvage (amphibiens, reptiles, mammifères, insectes,...)



Chemin des trois poiriers



Rue Dr Henri Brachet



Rue de la République



Rue Sainte-Thérèse

3 DÉVELOPPER LE BIODIVERSITÉ DANS L'ESPACE URBAIN

6. Concevoir des espaces de stationnement perméables et végétalisés

- ↳ Encourager la réalisation de surfaces perméables pour les véhicules légers, qui pourront être le support d'une strate herbacée et arbustive
- ↳ Renforcer la présence de l'arbre sur les nappes et linéaires de stationnement afin d'apporter ombrage et fraîcheur

7. Intégrer les voiries dans la trame végétale

- ↳ Améliorer le potentiel de connexion écologiques que représentent les axes viaires en profitant des requalifications d'espaces publics pour développer une plus grande intensité végétale, en intégrant une réflexion paysagère aux voies les plus larges, en prévoyant une largeur suffisante pour les voiries nouvelles créées pour permettre d'intégrer des aménagements paysagers.

8. S'appuyer sur le réseau modes doux pour développer un maillage végétal

- ↳ Créer des itinéraires attractifs, agréables à utiliser et ombragés en les végétalisant et en les isolant, chaque fois que c'est possible, par une bande jardinée.



Place Borrel



Aire de stationnement ZA du Chiriac et Champ de Mars



Avenue Jean-Jaurès



Avenue des Chasseurs Alpains et Rue Louis Armand



Avenue J. Fontanet



Avenue des Chasseurs Alpains



Avenue G. de Gaulle



Et pour la suite ...

Un projet qui sera arrêté le 30 Septembre 2024 en Conseil Municipal et qui sera transmis à l'ensemble des Personnes Publiques Associées pour avis.

Vous pourrez consulter l'intégralité du projet lors de l'enquête publique qui se déroulera en début d'année 2025.

MERCI DE VOTRE ATTENTION