



COMMUNE DE SAINT TRIVIER SUR MOIGNANS
DEPARTEMENT DE L'AIN

PLAN LOCAL D'URBANISME

3 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

P.L.U DE LA COMMUNE DE SAINT TRIVIER SUR MOIGNANS

PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

ARRETE LE 23/07/2015
APPROUVE LE 24/11/2016
MODIFIE LE 20/02/2020

"Vu pour rester annexé à la délibération n°2020/03 du
20/02/2020".

Le Maire



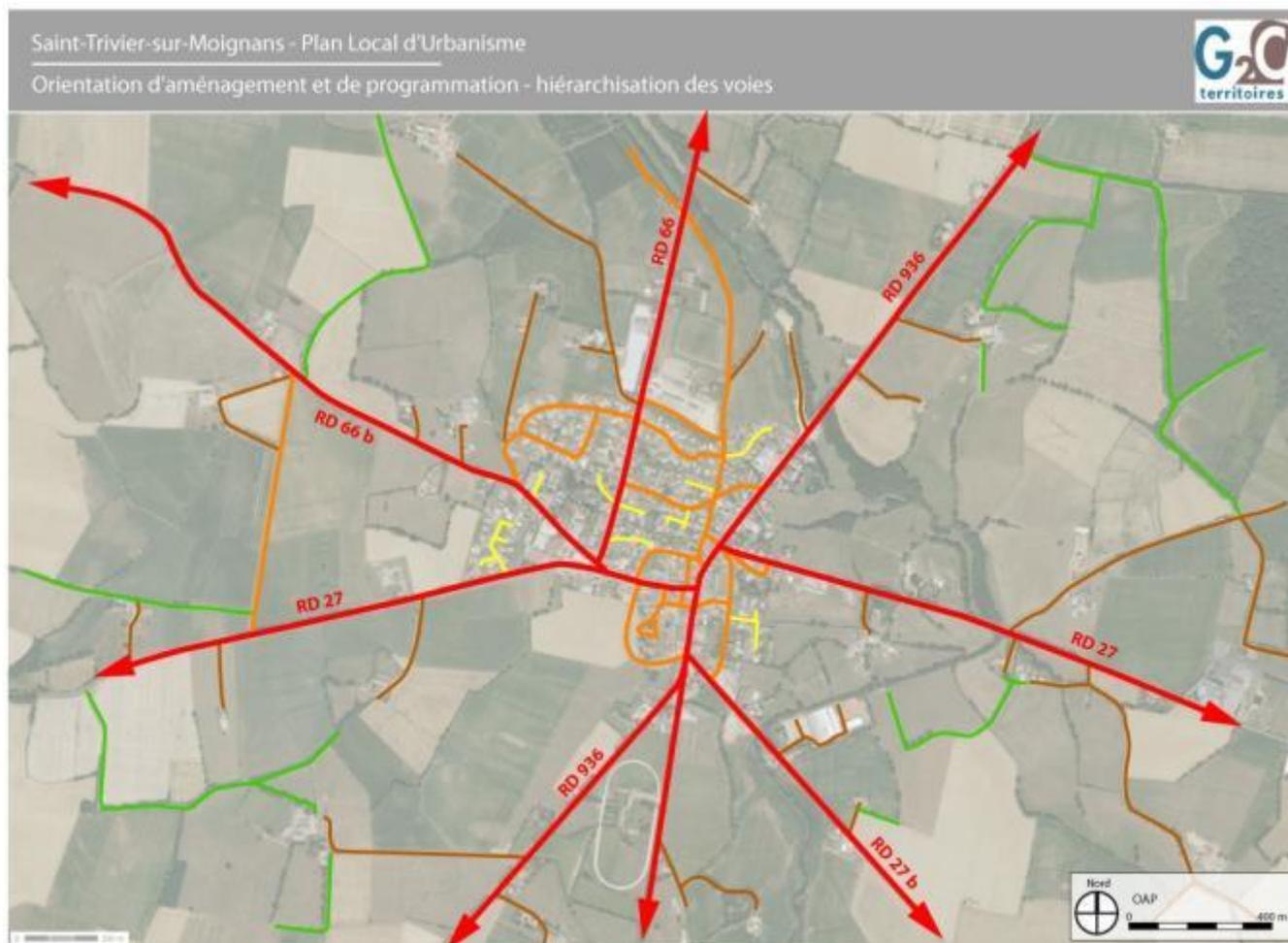
Le Maire,

Marcel LANIER

SOMMAIRE

1. Orientation d'aménagement 1 – Améliorer les circulations.....	4
1.1. Projet de Déviation de la RD 936 et nouvelles voies de desserte pour le secteur Sud-Ouest.....	5
1.2. Favoriser les mobilités douces.....	6
1.3. Apaiser les circulations en centre bourg.....	7
2. Orientation d'aménagement 2 - Apaiser les déplacements en centre bourg et valoriser les remparts.....	8
3. Orientation d'aménagement 3 – Organiser le développement du Secteur Sud Ouest de la commune.....	10
3.1. Le site de projet.....	10
3.2. La trame bleue, le réseau hydrographique sur le secteur Sud-Ouest.....	11
3.3. La trame verte, les alignements et le bocage du secteur Sud-Ouest.....	12
3.4. Un site encadré par un réseau viaire important.....	15
3.5. Intégrer le site, limiter les incidences sur l'environnement et créer une trame viaire connectée à l'existant.....	16
3.6. Favoriser la mixité des fonctions, gérer les transitions entre les espaces, et la mixité des formes.....	17
3.7. Prescriptions.....	18
4. Orientation d'aménagement 4 – Organiser le développement du Secteur Ouest de la commune.....	19
4.1. Le site de projet.....	19
4.2. Prescriptions.....	23
5. Orientation d'aménagement 5 – Anticiper le renouvellement urbain de l'ancienne coopérative.....	24

1. ORIENTATION D'AMENAGEMENT 1 – AMELIORER LES CIRCULATIONS



La commune de Saint Trivier sur Moignans est à une position de carrefour entre la Dombes et le Val de Saône. Traversée par des routes départementales, la commune connaît un trafic important.

Les routes départementales sont réparties en éventail autour du bourg de Saint Trivier sur Moignans. Du Nord au Sud, la route départementale (RD) 936, classée à grande circulation, permet de relier Villefranche sur Saône à Bourg en Bresse. D'Est en Ouest, la RD 27 permet de relier Montmerle à Marlieu. La première portion de la RD 27 entre Montmerle et Saint Trivier sur Moignans supporte un trafic important. La RD 66 au Sud du Bourg permet de relier Saint Trivier à l'autoroute A46 via Mionnay et son échangeur.

Ces trois axes supportent le trafic le plus important de la commune.

La commune est traversée par d'autres RD qui ont une destination plus locale. On retrouve sur l'ensemble du territoire communal des chemins ruraux et des sentiers qui traversent les espaces agricoles et naturels et permettent de relier le Bourg aux hameaux et écarts.

Le Bourg s'organise autour d'un réseau de voirie secondaire et d'impasses qui s'appuie sur le réseau départementale.

1.1. Projet de Déviation de la RD 936 et nouvelles voies de desserte pour le secteur Sud-Ouest

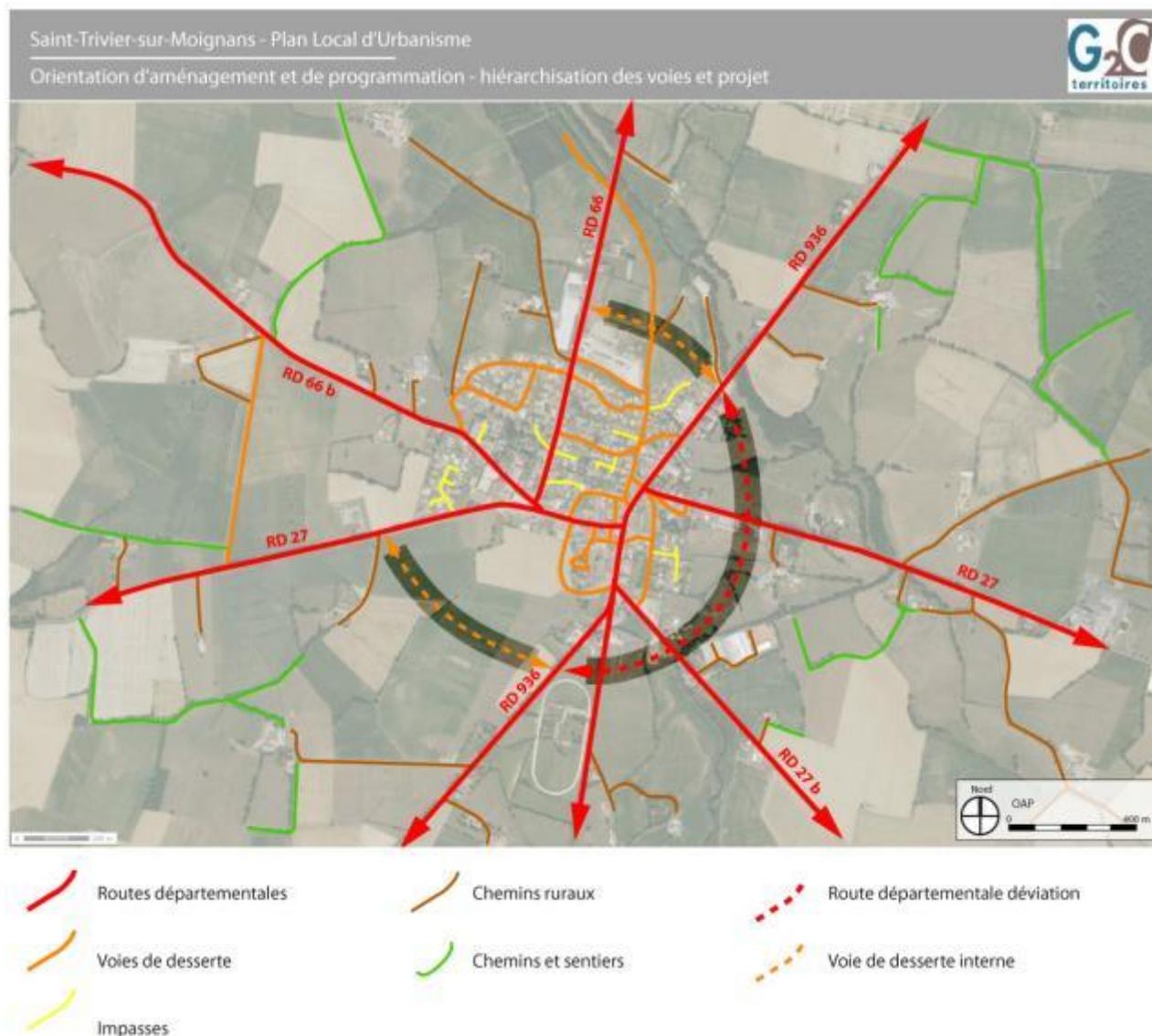
Le projet communal propose une nouvelle organisation de son réseau viaire.

Afin de limiter les circulations de transit à l'intérieur du Bourg de Saint Trivier et de sécuriser les déplacements, la commune et le Conseil Général ambitionnent de réaliser une voie de contournement du Bourg par l'Est. Ce contournement permettrait de détourner la RD 936 du bourg et de sécuriser les déplacements dans le bourg.

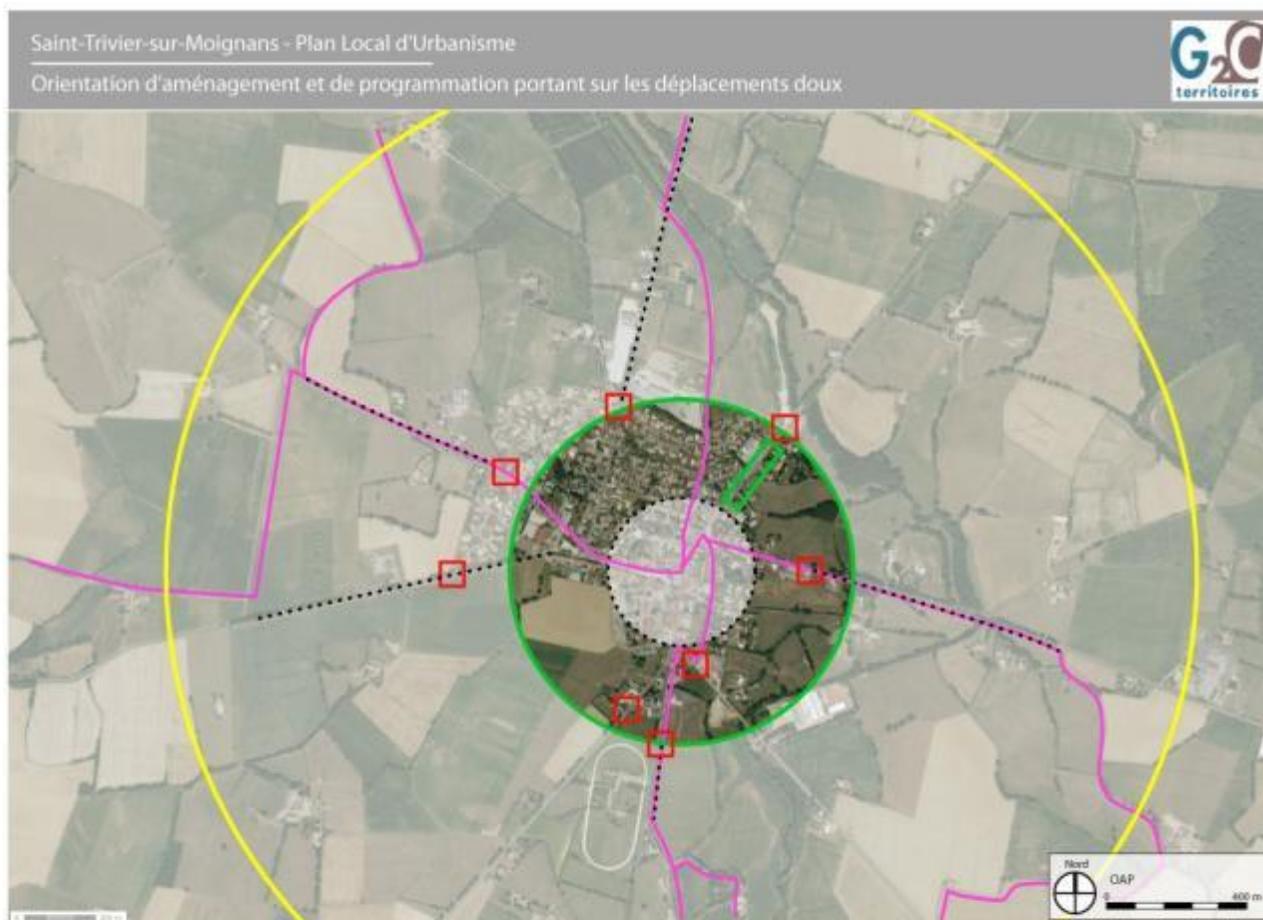
De plus, de par le développement urbain retenu, une voie de liaison entre la RD 66 et la RD 936 au Nord du bourg est à envisager. Cette voie desservira la zone d'activités et canalisera le trafic induit.

Afin d'assurer la desserte du Sud-Est du Bourg, une voie de desserte reliant la RD 27 et la RD 936 est à envisager.

Les deux derniers projets de voirie s'appuieront sur les ouvrages prévus pour le contournement de Saint Trivier sur Moignans par l'Est. Les liaisons entre les deux axes et le contournement de la RD 936 seront à anticiper.



1.2. Favoriser les mobilités douces



Sur la commune et surtout autour du bourg, les déplacements doux ont été intégrés aux réflexions. Sur de nombreux axes et notamment sur les axes départementaux, aucun aménagement à destination des piétons n'a été mis en place.

Cette carte répertorie les points noirs entre le bourg et les sentiers de randonnées identifiés. Ils sont localisés sur les axes départementaux.

De plus, tous les espaces publics et surtout les espaces de circulations sont à requalifier dans le bourg de Saint Trivier. La requalification de l'entrée Nord de Saint Trivier le long de la RD 936 peut être prise comme exemple pour requalifier les autres axes départementaux et les différentes entrées de ville.

Sur cette carte, sont également représentés à titre indicatif, les périmètres théoriques de 500 et 1500 mètres définis pour les mobilités piétonnes et cycles. Ces périmètres présentent l'importance de regrouper l'urbanisation autour du bourg et des commerces existants. Ce regroupement de l'urbanisation autour du bourg permettra de limiter les déplacements automobiles induits par l'étalement de l'urbanisation.

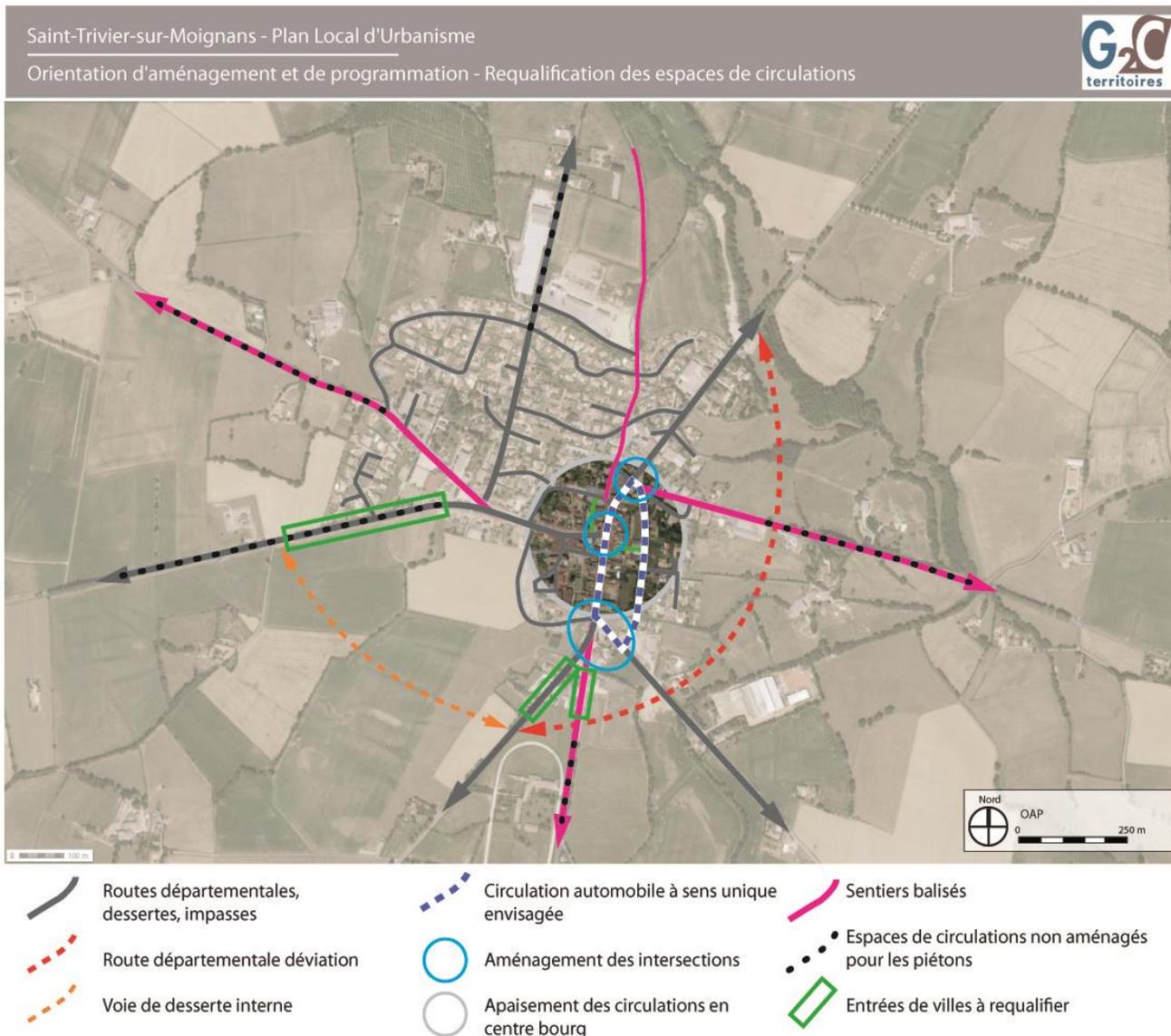
1.3. Apaiser les circulations en centre bourg

La mise en place d'un contournement de la RD 936, la création de voies de dessertes au Sud-Est et au Nord et la requalification des espaces publics visent à apaiser les circulations en centre bourg et rendre ce dernier plus attractif.

Cette requalification nécessitera de repenser les circulations voire de créer un système de sens unique dans le bourg de Saint Trivier sur Moignans. Ce sens unique pourrait être organisé sur le Chemin des Rails et la rue Montpensier.

De plus, toutes les entrées de ville et les intersections devront être requalifiées et devront recevoir un traitement plus urbain : dimensionnement, traitement paysager, matériaux... La mise en place de plateau traversant au niveau des intersections et la mise à niveau de la chaussée et des espaces piétons participeront à la pacification des circulations en centre bourg.

Enfin en sortie de bourg, le long des axes départementaux, on retrouve la nécessité de trouver des espaces de circulations dédiés.



2. ORIENTATION D'AMENAGEMENT 2 - APAISER LES DEPLACEMENTS EN CENTRE BOURG ET VALORISER LES REMPARTS

Saint-Trivier-sur-Moignans - Plan Local d'Urbanisme

Orientation d'aménagement et de programmation - les cheminements doux en centre bourg



Sur l'ensemble du Bourg de Saint Trivier sur Moignans, le réseau de cheminements doux est à renforcer et à sécuriser.

Afin de limiter les conflits et l'accidentologie, il apparaît également nécessaire de créer des espaces partagés (circulation inférieure à 20 km/h) sur les chemins des Saulaies en limite Sud Ouest du bourg et le chemin des rails localisés dans le bourg.

Saint-Trivier-sur-Moignans - Plan Local d'Urbanisme

Orientation d'aménagement et de programmation - Aménagement autour des remparts, de la Rue Montpensier et du Chemin des Rails



La requalification des espaces de circulation permettra de valoriser le bourg et surtout les remparts classés au titre des monuments historiques.

L'aménagement d'un sens de circulation entre la rue Montpensier et le chemin de rails participera à l'aménagement plus global des remparts de Saint Trivier sur Moignans. Ces remparts au Sud marquent l'entrée dans le bourg et doivent être valorisés.

L'aménagement du chemin des rails passe par l'élargissement de son emprise et surtout la mise en place de cheminements piétons.

Il sera bien entendu important de penser les stationnements en centre bourg.

3. ORIENTATION D'AMENAGEMENT 3 – ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR SUD OUEST DE LA COMMUNE

3.1. Le site de projet

Développé autour de deux axes principaux, la rue Montpensier et la rue de la République, le centre-bourg de Saint Trivier sur Moignans se compose de maisons de village en alignement sur rue et en ordre continu (mitoyen) et semi-continu. Il s'est étoffé à l'Est et surtout au Nord-Ouest par de nombreuses constructions individuelles de type pavillonnaire, en retrait par rapport aux voies et par rapport aux limites séparatives. On retrouve quelques constructions groupées voire collectives dans le tissu plus récent.

La partie au Sud Ouest du bourg a été préservée et conserve sa vocation agricole. Aujourd'hui, ce secteur représente un potentiel intéressant pour la commune. Son urbanisation permettra à la commune de boucler son développement urbain.

Ce secteur doit permettre de répondre à différentes fonctions urbaines : économique avec la création d'une zone d'activités intercommunales, habitat avec la création de logements et également équipements avec la création d'ouvrages nécessaires à la bonne gestion des eaux pluviales voire d'équipements de type groupe scolaire.



3.2. La trame bleue, le réseau hydrographique sur le secteur Sud-Ouest

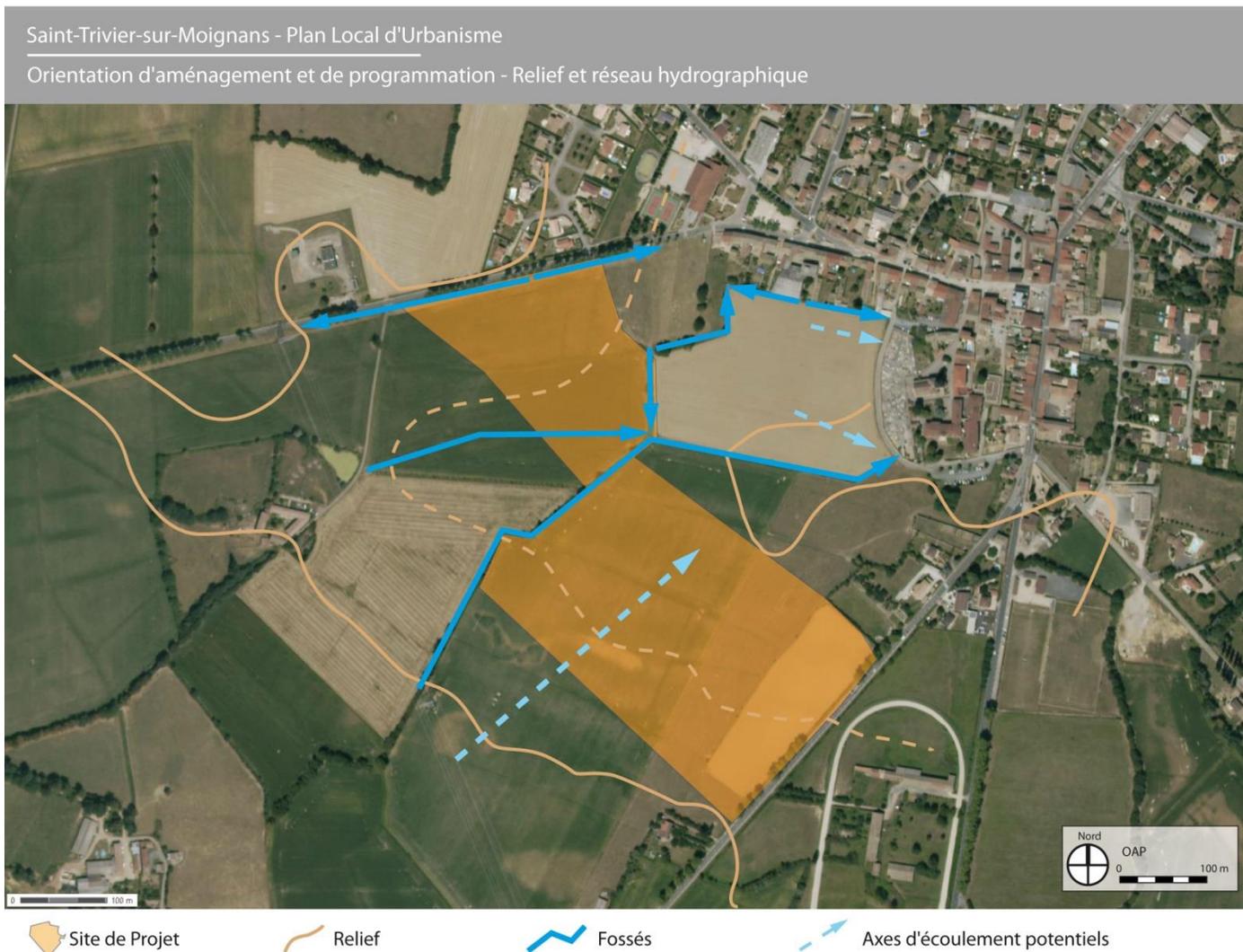
Le secteur Sud-Ouest a été l'objet d'inondation importante en 2012. Aussi, un schéma directeur de gestion des eaux pluviales a été réalisé à l'échelle de la commune. Cette étude hydraulique présente un diagnostic des systèmes de gestion des eaux pluviales, le fonctionnement du bassin versant et également des préconisations pour une meilleure gestion des eaux pluviales.

La carte ci-après présente le relief du secteur Sud-Ouest et le réseau hydrographique. Des axes d'écoulements existent sur ce secteur et sont à prendre en compte dans les projets envisagés.

L'étude préconise d'utiliser les fossés existants voire de les élargir et surtout invite à créer un bassin de rétention au croisement des différents fossés. Ce bassin doit permettre de gérer les eaux arrivant de l'amont.

Par son règlement, l'étude précisera les moyens à mettre en œuvre pour gérer les eaux pluviales sur le site et les futurs secteurs constructibles.

Le réseau de gestion des eaux pluviales n'est pas représenté sur cette carte.



3.3. La trame verte, les alignements et le bocage du secteur Sud-Ouest

Saint-Trivier-sur-Moignans - Plan Local d'Urbanisme

Orientation d'aménagement et de programmation - Projet



Encore agricole, le secteur Sud-Ouest est un large espace ouvert offrant d'importants cônes de vue.

L'ossature paysagère et les perceptions paysagères du site ont été étudiées dans *l'étude AEU* (Approche Environnementale de l'Urbanisme) *sur l'opportunité de créer une zone d'activités intercommunales sur ce secteur.*

Des alignements de platanes en entrée de bourg Sud (RD 936) et en entrée Ouest (RD 27) longent le site et restent caractéristique du plateau Dombiste et sont à maintenir.

Le site est également traversé du Sud-Ouest au Nord-Est par une haie. Cette haie souligne un fossé existant et se constitue comme une composante paysagère du site. Cette haie sera à valoriser dans les futurs projets.

Enfin, le clocher de Saint Trivier sur Moignans est un marqueur paysager à l'échelle de la commune car visible de loin depuis les deux RD longeant le site de projet. Aussi, une étude du CAUE

de l'Ain avait fait ressortir la nécessité de préserver un axe traversant Est Ouest suivant l'axe de l'Eglise.

 Site de Projet

 Relief

 Alignements d'arbres et haies bocagères

 Cônes de Vue



❶ *Vue depuis la RD 27 et le chemin de Taconet, angle Nord-Ouest du site de projet*



❷ *Vue depuis le chemin des Saulaies*



③ *Vue depuis la RD 936, angle Sud Est du site de projet*

3.4. Un site encadré par un réseau viaire important

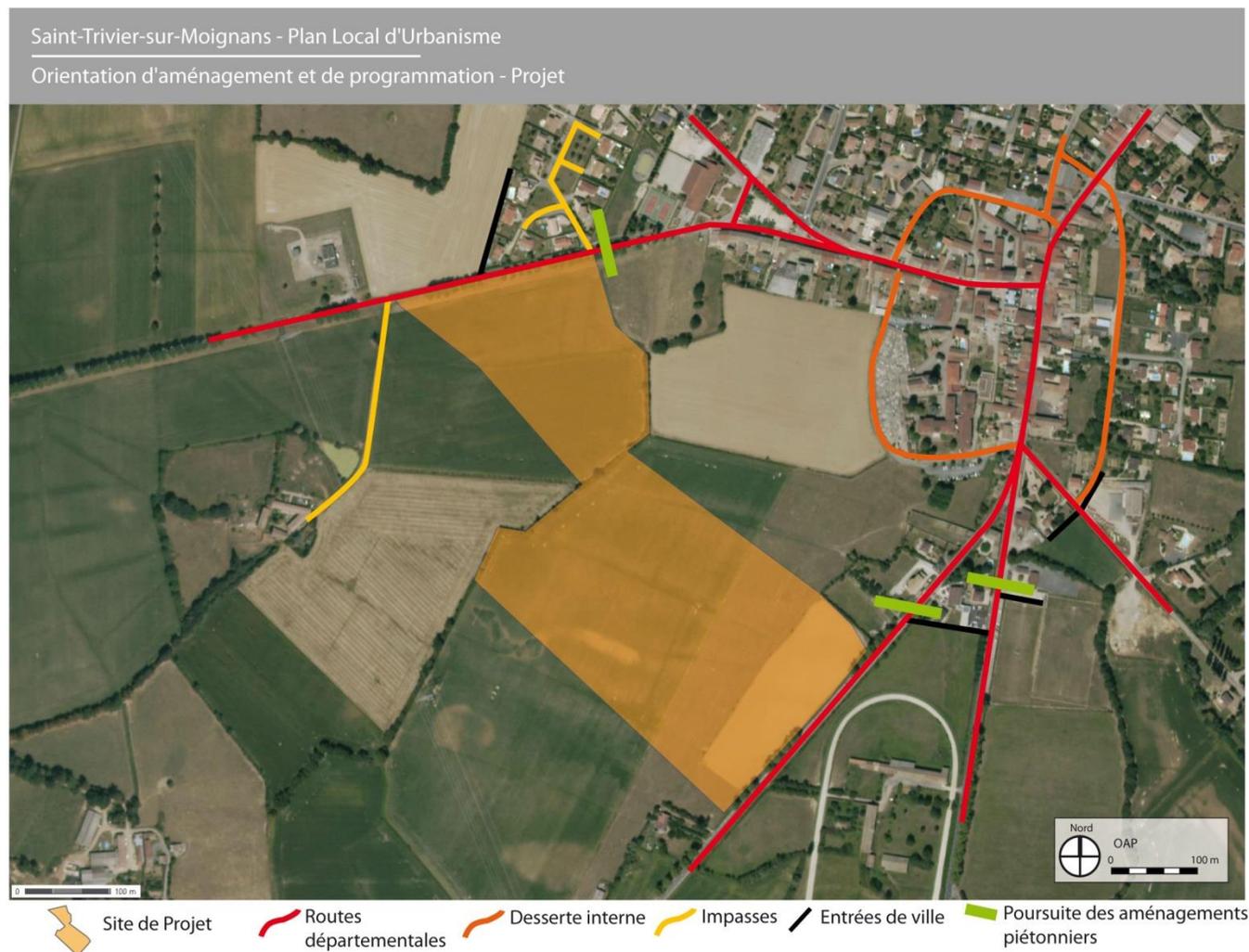
Le site de projet est encadré par deux voies départementales importantes. A l'Est, on retrouve la RD 936 classée voie à grande circulation. La RD 27 longe le Nord du site.

A l'Ouest un chemin rural permettant d'accéder à un corps de ferme longe le site. A l'échelle de la commune, ces deux axes sont des axes principaux.

La carte ci-après localise également les fins d'aménagements piétonniers.

Les aménagements sur le site devront s'appuyer sur les voies existantes et devront permettre la création de voies secondaires renforçant le maillage existant. Les impasses seront à proscrire. Le réseau viaire devra également être étoffé par des cheminements doux qui s'appuieront sur la structure éco-paysagère du site. Le fossé doublé d'une haie est un élément de cette structure.

Enfin l'urbanisation du site repoussera l'enveloppe urbaine vers les limites Ouest et Sud du bourg et créera de nouvelles entrées de ville qu'il faudra traiter de manière qualitative.

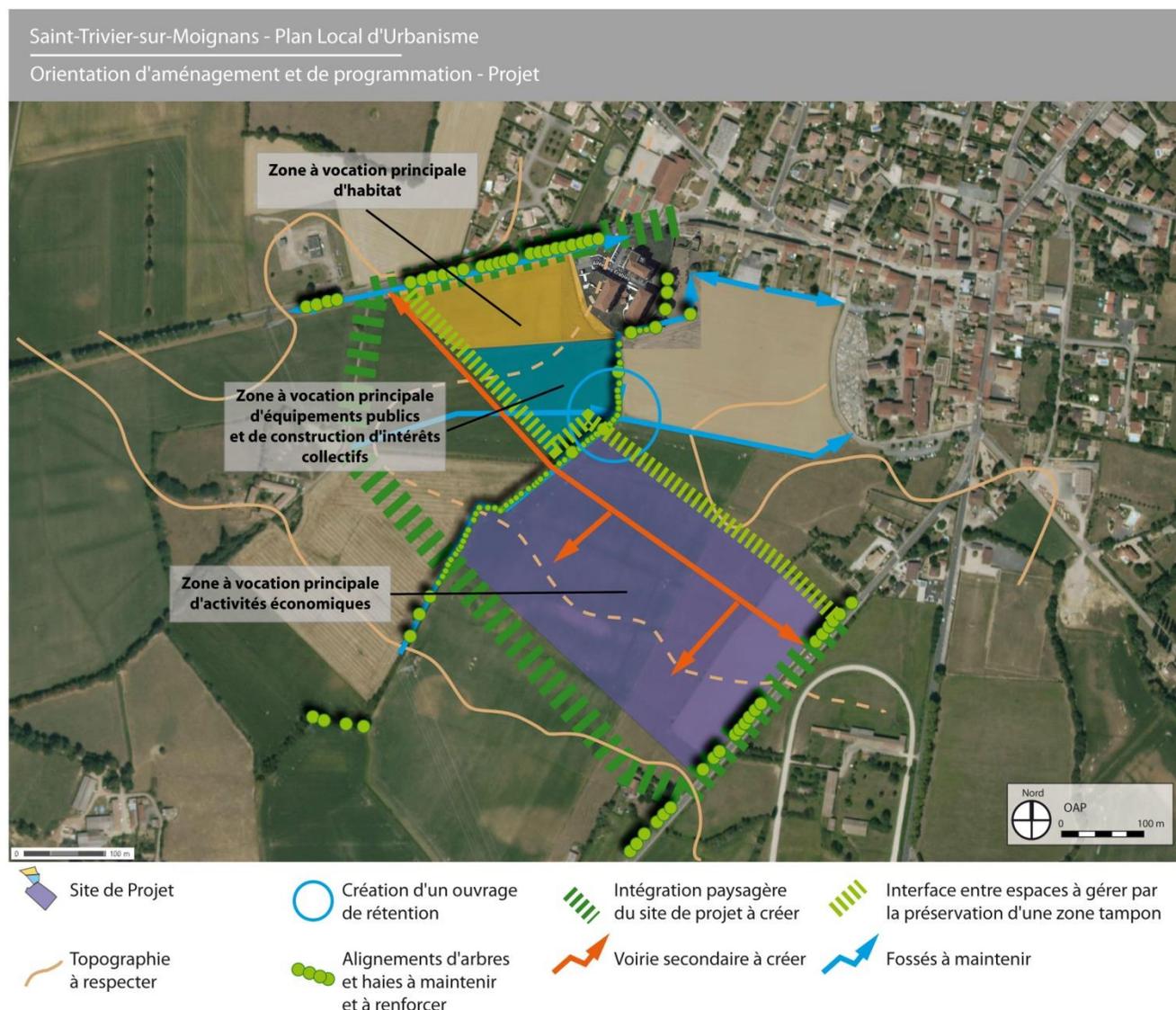


3.5. Intégrer le site, limiter les incidences sur l'environnement et créer une trame viaire connectée à l'existant

La carte ci-après reprend les éléments qui devront être au cœur des projets d'aménagement :

- La gestion des eaux pluviales avec le maintien des fossés existant et la création d'un ouvrage de rétention ;
- La préservation de la qualité paysagère du site avec le maintien et le renforcement des haies et des arbres présents, l'intégration paysagère du site et notamment de la zone d'activités de rang intercommunal qui se localisera au Sud-Ouest du site ;
- La préservation d'un axe de dégagement entre le clocher et un fossé existant à l'Ouest du site ;
- La création d'une voirie secondaire entre les RD 936 et 27 qui permettra de desservir la zone d'activités ;
- La gestion des interfaces par la création d'une zone tampon entre la future zone d'activités et le reste de la zone ;
- La gestion de la transition entre les espaces urbanisés du bourg et les nouvelles constructions attendues sur le site de projet.

En matière de gestion des transitions, de préservation et de renforcement des haies existantes, l'étude AEU présente des principes à retrouver dans les futurs aménagements.

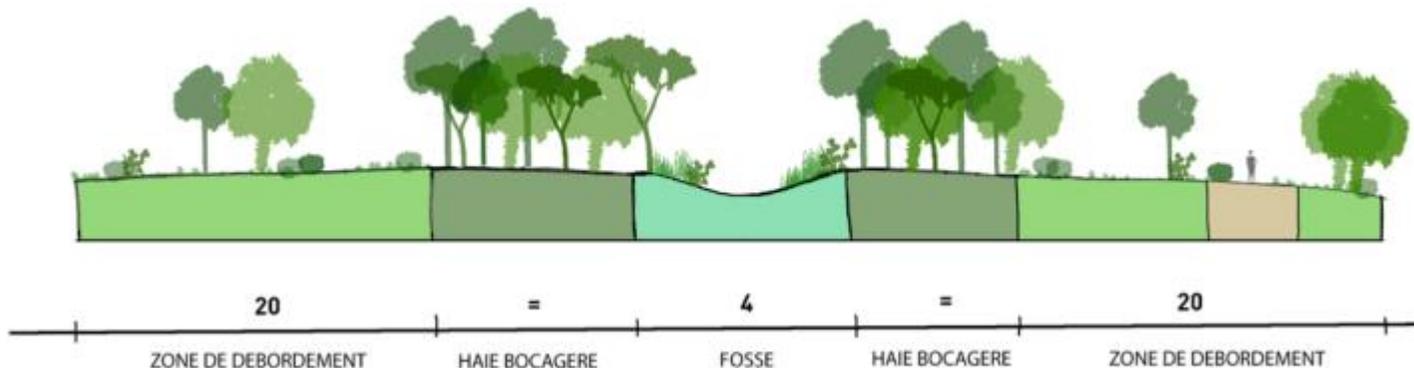


3.6. Favoriser la mixité des fonctions, gérer les transitions entre les espaces, et la mixité des formes

La création d'une zone d'activités intercommunales sur environ dix hectares, la création d'un ouvrage devant permettre de gérer les eaux pluviales, l'ouverture à l'urbanisation d'une partie du site pour des constructions à vocation d'habitat, la création d'un nouveau pôle d'équipement, le maintien d'une zone tampon conservant sa vocation agricole entre les espaces à urbaniser liés au bourg et les espaces d'activités économiques permettront de respecter la **mixité des fonctions urbaines** sur le site de projet.

La préservation et le renforcement des haies le long des fossés assureront l'intégration d'espace à vocation naturelle et récréative dans le projet. Ces espaces pourront également servir de support aux mobilités douces.

La coupe ci-après issue de l'étude AEU illustre l'importance donnée aux fossés dans les futurs aménagements et plus largement à **l'intégration paysagère**. La gestion paysagère et le traitement des franges urbaines devront favoriser de bonnes transitions entre des espaces à vocation différentes.



Pour les constructions à usage d'habitation, la **mixité des formes urbaines** ne doit pas se limiter à l'échelle du site de projet mais doit être perçue à l'échelle de la commune. Le diagnostic précise que la commune est marquée par un centre bourg ayant un fort caractère patrimonial composé de maisons de village en alignement sur rue et en ordre continu, à semi-continu. Il s'est étoffé à l'Est et surtout au Nord-Ouest par de nombreuses constructions individuelles de type pavillonnaire, en retrait par rapport aux voies et par rapport aux limites séparatives. On retrouve quelques constructions groupées voire collectives dans le tissu plus récent.

Les projets d'aménagement sur le secteur Sud-Ouest devront être à même de répondre aux besoins de la commune pour les dix à quinze prochaines années. Selon les densités attendues par le SCoT (trente logements par hectare), il sera nécessaire de proposer différentes typologies de constructions en accord avec les constructions environnantes. Il est entendu que la densité doit être vue comme une densité moyenne : une partie du site pourra être occupée par des constructions dépassant les 30 logements par hectare alors qu'une autre pourra être inférieure à 30 logements par hectare. Pour autant, la densité doit être appréciée à l'échelle d'une opération.

La gestion de la forme urbaine sur une partie du site favorisera la gestion de la transition entre les constructions d'habitat collectif implantées à l'est du secteur à vocation d'habitat et les nouvelles constructions. Au fur et à mesure que l'on s'éloignera vers l'ouest du site, le tissu pourra s'aérer et retrouver une densité plus faible avec la construction de logements individuels.

3.7. Prescriptions

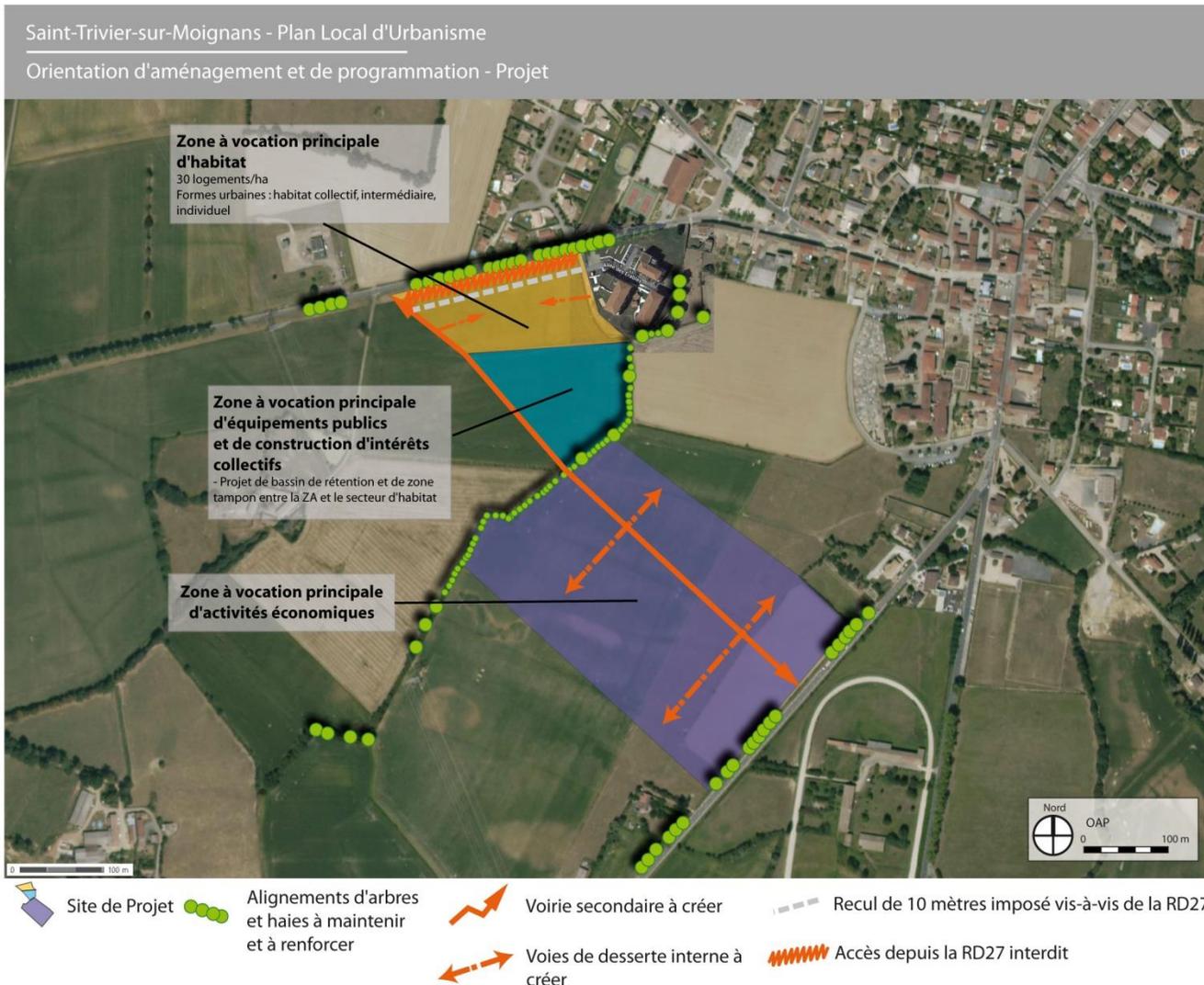
Le secteur devant recevoir la zone d'activités intercommunale a fait l'objet d'une étude AEU à laquelle l'aménageur du site devra se référer. L'aménageur devra proposer un projet compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation du PLU.

Le secteur d'équipements publics et de constructions d'intérêts collectif accueillera bassin de rétention. Il servira également de zone tampon entre la zone d'activité intercommunale et les secteurs d'habitats.

Enfin, le secteur d'habitat bordé par la RD27 a vocation à accueillir de l'habitat. Ce site mesure environ 1,9 ha. Il est préconisé de suivre une densité conforme à celle proposée par le Schéma de Cohérence Territoriale (30 logements à l'hectare). Sur ce secteur, 57 nouveaux logements pourraient ainsi se construire, dont 20% de logements sociaux. Au regard de ce nombre de logements, il est attendu une mixité des formes urbaines sur ce site de projet : collectif, intermédiaire et individuel. Un gradient décroissant de densité sera suivi depuis l'Est (attenant au secteur UAa sur lequel des petits collectifs ont été réalisés) vers l'Ouest du secteur.

L'accès à ce secteur d'habitat sera réalisé depuis l'allée des Erables qui a été aménagée pour la construction des petits collectifs. Tout nouvel accès depuis la RD27 est interdit, d'autant plus que ce secteur d'urbanisation futur est localisé en entrée de ville.

Il convient de retenir les principes suivants : intégration paysagère des différents sites, gestion des interfaces entre les différents sites pour limiter les nuisances, gestion des accès, création de voiries maillées et doublées de cheminements doux, gestion des eaux pluviales du bassin versant et du site.



4. ORIENTATION D'AMENAGEMENT 4 – ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR OUEST DE LA COMMUNE

4.1. Le site de projet

Le secteur de l'entrée de ville ouest est un secteur aujourd'hui agricole. Ce secteur se localise entre l'ancienne ferme de Montplaisir et l'actuelle entrée de ville ouest du Bourg le long de la RD 66b, route de Chaneins. La RD 66b est un axe important du territoire communal. L'embranchement avec Montplaisir se localise en haut d'une butte. L'urbanisation du site proche de l'ancienne ferme de Monplaisir principalement à l'est et au sud de cette dernière constitue un secteur d'extension important pour la commune. Il déplace l'entrée de ville Ouest un peu plus vers l'Ouest et permet de compléter le développement radioconcentrique du bourg de Saint Trivier.

L'urbanisation de ce secteur répond à divers objectifs : valoriser du foncier communal en le rendant constructible, répondre aux besoins de la population et des nouveaux habitants en matière de foncier et donc de logements.

Alors que le secteur sud-ouest a de multiples fonctions (économiques, équipements, habitats), ce secteur aura une vocation principale d'habitat.

Plusieurs éléments seront à prendre en compte pour permettre l'urbanisation du site : intégrer le projet et les constructions dans le paysage en s'appuyant sur les haies existantes, favoriser la mixité des formes urbaines, se greffer à l'existant, anticiper le développement futur de Saint-Trivier, lier ce développement à l'aménagement de la zone d'activités intercommunales au sud de la RD 27, route de Montmerle.





❶ *Vue depuis la butte en direction de l'est et du bourg. Le clocher se découpe sur le ciel au milieu du cliché. De larges haies bordent ce premier secteur au sud.*



❷ *Vue depuis le bord est de la butte vers le sud-ouest. L'ancienne ferme en haut de la colline entretient des covisibilités importantes avec le paysage agricole de la Dombes.*



③ *Vue depuis le bord ouest de la butte vers l'ouest. A droite la route départementale 66b, route de Chaneins. A gauche du cliché on identifie la haie implantée sur la ligne de crête qui compose la limite nord-ouest du site de projet.*



④ *Vue depuis le croisement entre la route de Chaneins et un chemin communal reliant la RD 66B à la RD 27, route de Montmerle. Altitude 263. La ligne de crête est soulignée par des haies d'essences vives et variées d'essences locales. Les anciennes fermes implantées en ligne de crête sont très visibles.*



⑤ *Vue en direction du sud-est depuis l'altitude 263, au croisement entre la route de Chaneins et un chemin communal reliant la RD 66B à la RD 27, route de Montmerle. Outre la ligne de crête, le sommet de la RD 66B se distingue très nettement sur les clichés. Ce sommet doit servir pour marquer la future entrée de ville ouest du bourg de Saint Trivier.*



⑥ *Vue en direction du nord-est depuis l'altitude 259, au croisement de la RD 27, route de Montmerle et le chemin menant à Taconnet. A gauche la station d'un pipe line marque un premier ensemble bâti le long de la RD27. Au centre la haie constitue la limite Sud du site de projet. Au centre l'ancienne ferme de Montplaisir révèle le haut de la colline. A droite les premières constructions constituent l'entrée de ville ouest du bourg le long de la route de Montmerle.*

4.2. Prescriptions

L'ancienne ferme de Monplaisir est implantée sur une butte qui domine le site de Projet. Sur une surface d'environ 3,5 hectares, le site est marqué par un léger relief. Des haies champêtres délimitent et traversent le site. Depuis la RD 66b le site est peu visible. Depuis la RD 27, le site est masqué par les haies. Ces haies sont à préserver et à valoriser. Elles participent à l'amélioration du cadre de vie et à l'intégration des futures constructions.

L'accès au tènement devrait être réalisé par l'accès existant à Montplaisir localisé en haut de la butte de la RD 66b. Depuis cet accès existant, il est attendu la création d'une voirie transversale s'appuyant sur les haies qui coupent le site en deux sur un axe Nord-Sud. Cette voirie pourrait à terme se relier à la RD 27. La mutualisation de l'accès à l'ancienne ferme et au tènement permet de déplacer l'entrée de ville de la RD 66b plus à l'ouest et assure la sécurité de la desserte du site. La section de RD 66b entre cet accès et les constructions existantes plus à l'Est devra recevoir un traitement plus urbain avec la création d'un cheminement doux.

Depuis cette voirie, des axes est-ouest seront créés pour permettre la desserte interne du tènement. Ces axes accueilleront tous les dispositifs permettant les cheminements doux voire des stationnements sur voirie.

La mixité des formes urbaines (logements collectifs, intermédiaires, individuels) permettra de répondre à l'objectif de densité conforme à celui du SCoT (30 logements par hectare). Ce secteur à vocation principale d'habitats devra ainsi accueillir environ 106 logements, dont 20% de logements sociaux.

Les espaces de circulation devront être traités comme de vrais espaces publics et pourront accueillir les différentes circulations : automobile, cycle, piétons... Au regard de la taille du site, les abords du sommet de la colline pourraient accueillir un espace public central.



5. ORIENTATION D'AMENAGEMENT 5 – ANTICIPER LE RENOUVELLEMENT URBAIN DE L'ANCIENNE COOPERATIVE

D'une emprise d'environ 0,6 ha, le site couvert par l'OAP bénéficie d'une situation stratégique, à proximité directe du cœur du bourg.

Situé à 100 mètres des principaux commerces et équipements, le site est desservi à l'ouest par la RD936 et à l'est par le chemin Rouge.

Le site de projet est actuellement composé d'une ancienne coopérative et des espaces de stationnement et de retournement liés à la construction.

L'urbanisation du secteur doit permettre de :

- densifier le tissu bâti tout en veillant à préserver des espaces de respiration, gages du cadre de vie et de l'insertion paysagère des futures constructions ;
- diversifier le parc de logements afin de permettre la réalisation d'un parcours résidentiel ;

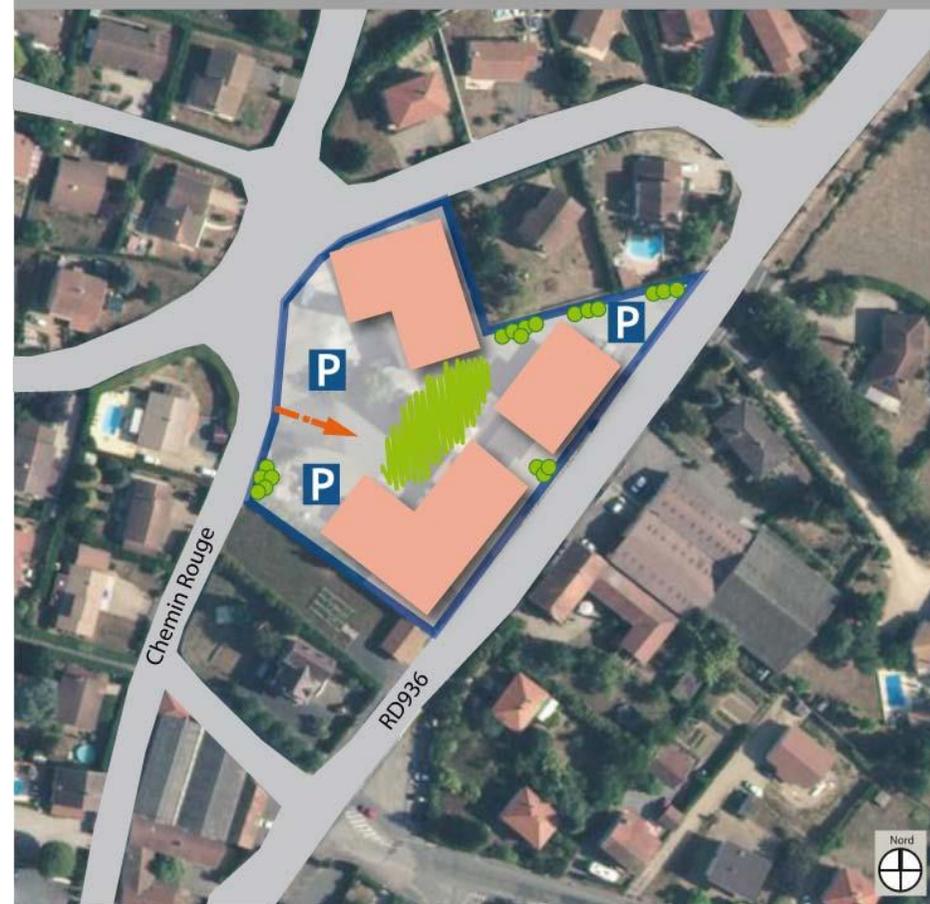
L'urbanisation du site devra tendre vers une densité de **40 logements par hectare, soit permettre l'accueil d'environ 23 logements**. De plus, **il est attendu la création de 20% de logements locatifs aidés**.

Afin de répondre aux objectifs de diversification du parc de logements, l'aménagement du secteur devra proposer un projet d'habitat collectif. Les futures constructions ne pourront excéder une hauteur composée d'un rez-de-chaussée et de 2 niveaux (R+2). Le niveau en rez-de-chaussée proposera des espaces à destination des activités de commerces, de services de proximité ou de bureaux.

L'urbanisation du secteur devra permettre une connexion à partir du chemin Rouge. Aucun débouché sur la RD936 ne sera admis.

Le secteur étant destiné à être densifié, l'aménagement devra veiller à gérer le stationnement temporaire ainsi que celui des « visiteurs ». Aussi, des espaces de stationnement collectif devront être prévus en plus de ceux prévus pour chaque lot sous forme d'îlots.

Saint-Trivier-sur-Moignans - Plan Local d'Urbanisme
Orientation d'aménagement et de programmation - Projet



- | | | |
|---|---|---|
|  Site de Projet |  Forme retenue :
Habitat collectif |  Espaces verts à créer |
|  Espace de stationnement
à réaliser |  Accès à établir depuis le
chemin Rouge | |

