



NOTE DE PRESENTATION DE LA MODIFICATION N° 5 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

SOMMAIRE

1. PREAMBULE

- 1.1 Historique du PLU d'Aulnay-Sous-Bois
- 1.2 Cadre législatif de la modification

2. PRESENTATION DE L'OBJET DE LA MODIFICATION ET EXPOSE DES MOTIFS

- 2.1 Présentation de l'objet de la modification
- 2.2 Exposé des motifs

3. DOSSIER DE MODIFICATION

- 3.1 Actualisation du rapport de présentation
- 3.2 Modification des orientations d'aménagement

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), votée le 13 décembre 2000, constitue une réforme de grande ampleur du cadre juridique des politiques d'aménagement de l'espace. L'un des objectifs poursuivis par le législateur est de faciliter la compréhension par le public des documents d'urbanisme et du projet urbain de la commune en regroupant au sein d'un document unique, dénommé Plan Local d'Urbanisme (PLU), l'ensemble des règles d'occupation et d'utilisation des sols.

Le PLU précise toujours le droit des sols mais il devient un outil de communication du projet d'aménagement et de développement durable de la commune. Il expose et justifie les orientations d'urbanisme, les règles applicables sur l'ensemble du territoire communal.

En conséquence, vu les divers enjeux auxquels la ville d'Aulnay-sous-Bois est aujourd'hui confrontée, le Conseil Municipal du 27 octobre 2005 a engagé une mise en révision générale du document d'urbanisme. Il s'agit en effet, pour la commune, de se doter **d'un cadre de référence et de planification urbaine lui permettant de mieux affirmer ses préoccupations pour un développement urbain maîtrisé.**

Ainsi, les principaux objectifs ayant motivé la mise en révision du POS et la prescription du PLU étaient les suivants :

- Viser le maintien du niveau démographique actuel,
- Conforter les fonctions urbaines des centralités aulnésiennes, en unifiant le territoire communal (atténuation des coupures de la RN2, de la voie ferrée), en favorisant les modes de transports alternatifs (transports en commun, deux roues, piétons), tout en limitant le transit ;
- Assurer le développement économique de la commune en participant au dynamisme économique du pôle de Roissy,
- Maintenir l'attractivité des principaux pôles commerciaux en matière d'offre et de qualité d'équipements, notamment Parinor et le centre-ville nord et sud, en contrôlant l'équilibre général de la répartition des commerces;
- Préserver et valoriser le patrimoine identitaire d'Aulnay, en mettant à profit son histoire et sa géographie, en contrôlant ou en accompagnant l'évolution des entités urbaines remarquables (composition urbaine, perspective, bâti, architecture) des quartiers notamment pavillonnaires, en fonction de leur caractère ;
- Redonner un caractère plus urbain aux grands ensembles d'habitat pour les intégrer à la trame urbaine générale de la commune,
- Favoriser la qualité de vie des habitants en prenant en compte les :
 - 1/ besoins et évolutions des modes de vie et en adaptant les services offerts aux habitants,
 - 2/ enjeux environnementaux favorisant la qualité du cadre de vie et la santé des populations.

Le PLU a été approuvé le 24 janvier 2008. Par la suite, des procédures de modifications ponctuelles ont permis la mise en œuvre de projets dans le respect des grands objectifs énoncés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

Une première procédure de modification a été approuvée par la délibération du Conseil municipal du 24 septembre 2009, avec pour principal objectif de faire certains ajustements techniques,

Une deuxième procédure de modification a été approuvée le 23 septembre 2010 pour répondre aux orientations du PADD suivantes : enrichir la dynamique économique et développer les capacités résidentielles pour répondre aux besoins diversifiés en logements. La modification du PLU a eu pour principaux objectifs d' :

- Adapter le document d'urbanisme à deux projets de logements et de développement économique initiés par la Ville,
- Adapter certaines dispositions réglementaires.

maintien de l'activité économique et industrielle au Nord de la commune. La modification concerne la sous-zone Uli qui recouvre au PLU actuel l'intégralité des emprises industrielles de l'entreprise PSA. Il est proposé d'inscrire une partie de cette sous-zone en sous-zone Ulb plus souple et permettant l'implantation d'entrepôt.

1.2 Cadre législatif de la modification

1.2.1 Justification du recours à la procédure de modification

L'article 123-13-2 du Code de l'Urbanisme dispose que :

Le plan local d'urbanisme fait l'objet d'une modification lorsque la commune envisage de modifier le règlement ou les orientations d'aménagement et de programmation.

La présente modification respecte les différentes conditions fixées par les alinéas L. 123-13-1°, L. 123-13-2°, et L. 123-13-3°, elle n'envisage pas de :

- de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, En effet, les modifications proposées sont très précisément limitées et sont d'ordre purement technique. Les modifications proposées s'inscrivent dans les objectifs du PADD, notamment celui d'assurer le développement économique de la commune ;

- de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ; Le périmètre de la modification ne touche pas d'Espace Boisé Classé (EBC), de zone agricole ou de zone naturelle et forestière.

- de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

Plus particulièrement, la présent projet de modification du PLU n'a pas d'incidences sur le site Natura 2000 du Parc du Sausset . Ce site fait partie des 14 entités constituant la zone de protection spéciale de Seine-Saint-Denis concernant la conservation des oiseaux. En effet, les modifications du PLU proposées ne concernent pas des zones du PLU concernant le site Natura 2000, et les ajustements réglementaires proposés ne sont pas de nature à impacter ce site.



publiques associées, un arrêté du Maire ouvre l'enquête publique et lance la procédure de modification du PLU. Sous la diligence d'un commissaire enquêteur, le dossier d'enquête publique est présenté et mis à disposition du public pendant une durée minimale de 30 jours. Après la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur remet son rapport dans un délai de trente jours.

- **Une phase d'approbation** : à l'issue de l'enquête publique, le projet est éventuellement modifié pour tenir compte des observations de l'enquête. Le projet est ensuite soumis à l'approbation du Conseil Municipal. Le PLU modifié sera exécutoire un mois après la transmission de la délibération et du dossier approuvé au Préfet.

La procédure de modification ne prévoit pas d'obligation de concertation préalable au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

L'enquête publique est réalisée conformément aux dispositions de l'article L. 123-13-2 du Code de l'Urbanisme. Elle est régie par les articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 et R. 123-27 du Code de l'Environnement.

> Inscription d'une partie de la sous-zone Uli en sous-zone Ulb permettant l'implantation de bâtiment à vocation d'entrepôt

La présente modification du PLU a pour but de permettre une diversification du tissu économique au Nord de la commune d'Aulnay-Sous-Bois en permettant le développement des activités de logistique.

La zone UI du PLU correspond aux zones à vocation d'activité économique. Le sous-zonage Uli est dédiée aux emprises industrielles de PSA dont les règles s'inscrivent dans le cadre des activités actuelles de l'entreprise.

Ainsi les constructions à destination d'entrepôt sont permises en Uli mais seulement si elles ne dépassent pas 45% de la surface totale du projet. De fait, l'implantation d'une entreprise d'activité logistique, qui relève de la catégorie de construction des entrepôts, n'est pas possible dans le cadre de la sous-zone Uli.

La modification du PLU a ainsi pour objectif de permettre la construction d'entrepôts dans le nord-est de la zone d'activité Nord de la commune, sans limitation de surface, alors que des projets présentés à la Ville permettent d'engager un renouvellement économique du site.

Dans le cadre de la présente modification, une partie de la sous-zone Uli sera réduite et inscrite en sous-zone Ulb permettant le développement de l'activité logistique. Pour autant, la Ville souhaite maîtriser le développement des activités de logistique, c'est pourquoi le changement de sous-zone de Uli en Ulb ne concerne qu'environ 18 ha sur le territoire Aulnaysien.

> La modification permet également d'améliorer la rédaction de certains règles opposables à toute la zone UI :

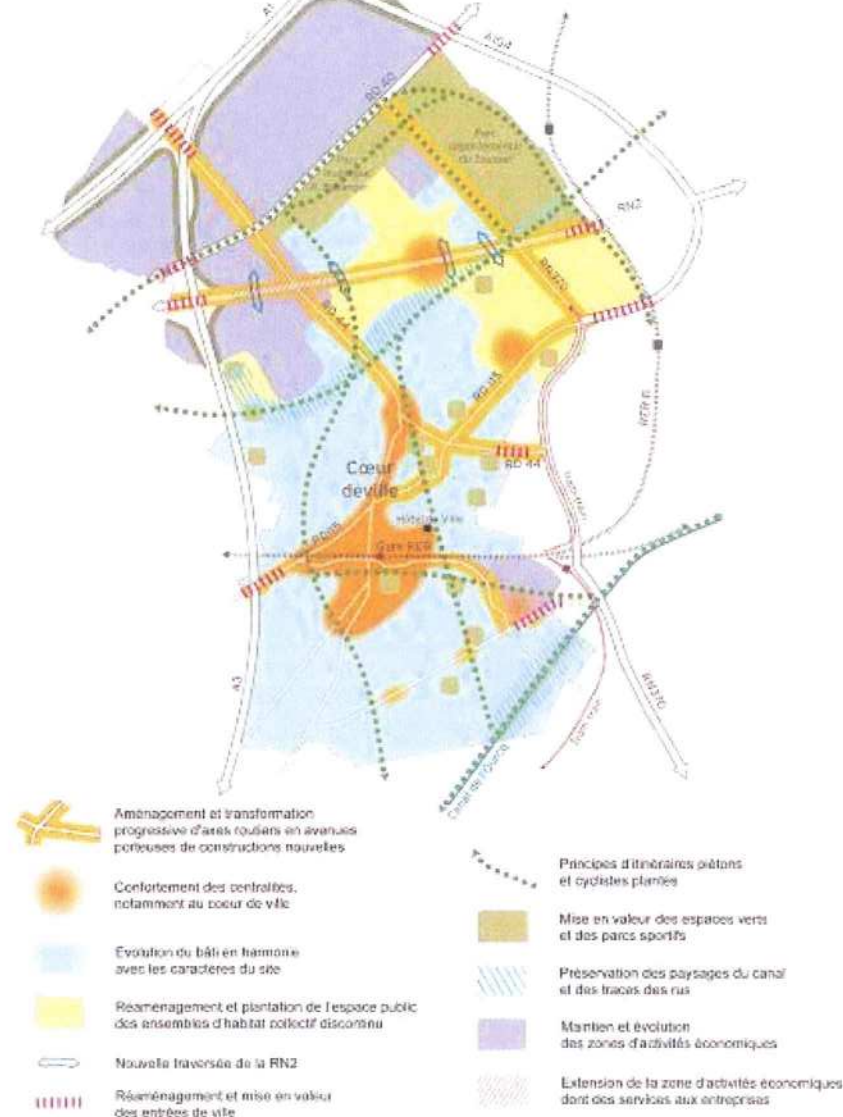
- L'article 2 est modifié à son alinéa 9 concernant les Installations Classées pour la protection de l'Environnement (ICPE). La règle est réécrite pour une interprétation plus aisée et une meilleure lisibilité, mais le sens de la règle n'est pas modifiée.
- L'article 12 fait également l'objet d'une modification. Afin de pallier aux effets d'échelle entraînés par l'importance de certaines constructions à usage d'entrepôt, une norme spécifique aux bâtiments de plus de 40 000m² est intégrée au règlement. Les besoins réels en termes de stationnement sont ainsi mieux pris en compte.
- L'article 13 est clarifié concernant la définition des surfaces libres de toutes constructions pour lesquelles s'appliquent les obligations de planter. Les voiries et les aires de stationnement ne sont pas comprises dans cette surface.

dans les orientations du projet de Ville inscrit au PADD du PLU.

Il s'inscrit dans les orientations générales du Plan d'Aménagement et de Développement Durable qui prévoit un maintien et une évolution de la zone d'activité économique de PSA. (Cf. Carte des orientations générales du PADD ci-contre)

Elle va également dans le sens de son orientation n°4 qui est d'enrichir la dynamique économique d'Aulnay-Sous-Bois tout en donnant un nouveau cadre plus moderne permettant d'attirer de nouvelle entreprise. Dans le Nord de la commune, le PADD précise les conditions d'amélioration de ce cadre par :

- un regroupement des différentes zones économiques du nord en un seul parc d'activités, doté d'une image modernisée basée sur la qualité des espaces publics ;
- une amélioration de la desserte interne et des accès depuis les axes routiers régionaux ;
- la création d'un pôle de services aux entreprises autour d'un nouveau cœur du parc d'activités.

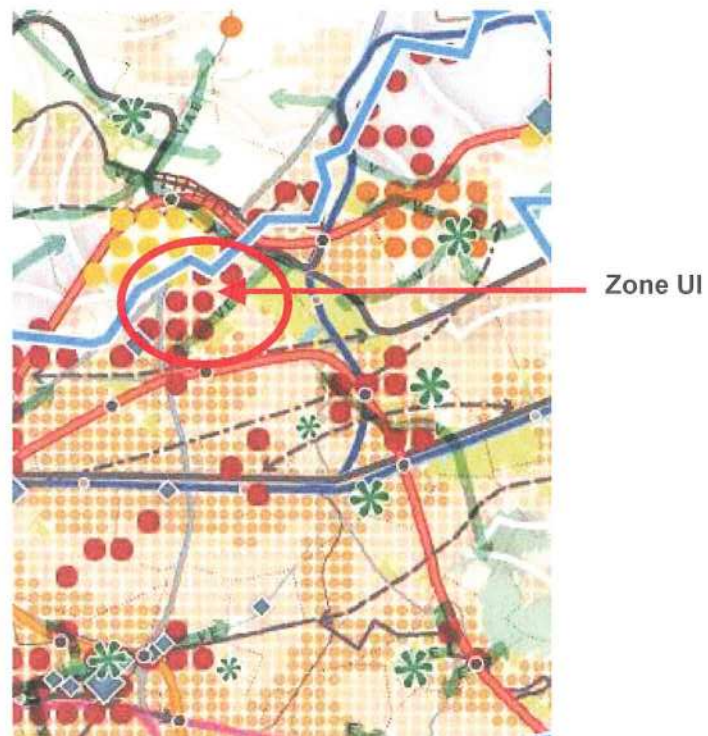


La diversification de l'activité, par une réduction de la sous-zone Uli vers une sous-zone Uib plus souple, permettra l'engagement du renouvellement des activités et ainsi une mise en œuvre des objectifs précités.

De plus, la présente modification du PLU comporte un réel motif d'intérêt général, qui se décline comme suit :

- Un intérêt fort en termes économiques et sociaux puisqu'elle permet le maintien de l'activité économique avec la création potentielle de plus de 600 emplois. C'est aussi un levier pour le renouvellement et la requalification urbaine de l'ensemble des zones d'activités nord de la Ville. Enfin, l'arrivée de nouvelles entreprises entrainera une redynamisation pour l'ensemble du territoire.
- En termes de développement urbain et en termes environnementaux : l'implantation de nouveau

Le projet de modification est donc compatible avec le projet de SDRIF arrêté.



Extrait de la carte des destinations générales des territoires-
Projet de SDRIF arrêté en octobre 2012

3.1.1 Diagnostic

Le diagnostic du rapport de présentation est complété sur sa partie « Développement économique » par le paragraphe suivant (p 114):

Modification 2013 :

PSA a annoncé la fermeture programmée de l'usine d'Aulnay-sous-Bois en 2014. Les terrains concernés représentent une surface de près 150 ha sur la Commune, soit près de la moitié de la superficie des zones d'activité nord de la Ville. L'évolution du site de PSA constitue donc, par son ampleur, un levier stratégique dans les réflexions de développement de l'ensemble des zones d'activités nord de la Ville, et plus largement dans les réflexions métropolitaines de développement.

En effet, les zones d'activités nord, et notamment le site PSA, sont situées à mi-chemin des portes de Paris et de l'aéroport Charles de Gaulle, et irriguées par le principal axe de transit national vers les grandes régions industrielles du nord de l'Europe. A terme, le caractère stratégique et attractif de ce secteur sera renforcé par sa proximité avec la future gare du réseau Grand Paris Express.

L'annonce de la possible mutabilité du site PSA incite la ville à approfondir ses réflexions sur le ou les opérations d'aménagement qui seraient mise en œuvre.

L'enjeu principal est de conjuguer l'implantation d'entreprises permettant la création d'emplois à court terme, et les réflexions stratégiques sur l'évolution du site à moyen et long terme, pour trouver une cohérence d'ensemble dans l'évolution du site, aussi bien sur le plan économique qu'en terme d'aménagement.

3.1.2 Les dispositions du PLU

> Choix retenus pour établir le PADD

Pour rappel, les objectifs communaux définis dans le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.)** sont les suivants :

1. Développer les capacités résidentielles pour répondre aux besoins diversifiés en logement et maintenir la population au dessus de 80 000 habitants
2. Réorganiser les flux de déplacement
3. Renforcer les centralités aulnaysiennes, pour des centres plus vivants autour d'axes plus humains, en redonnant aux voies une qualité urbaine
4. Enrichir la dynamique économique
5. Mettre en valeur les patrimoines
6. Prendre en compte les risques naturels, technologiques et les nuisances

La présente modification du PLU n'ayant pas pour objet de changer les orientations du PADD, la justification des choix retenus pour établir le PADD n'est pas modifiée.

> Choix retenus pour établir le zonage et la règle d'urbanisme

Le rapport de présentation précise que :

La zone UI qui concerne les espaces d'activités économique de la Ville, comporte 9 sous-zones correspondant chacune à un site ou à une vocation plus spécifique :

- U1a, situé à l'ouest de l'autoroute A3 et au sud de la voie ferrée, accueille des entrepôts, des activités de production et de recherche ;

- Uli, correspond aux vastes emprises industrielles liées à l'activité automobile de PSA-Citroën, occupant tout le nord de la commune
- Ulj, correspond à l'extrémité ouest du projet de ZAC des Aulnes, venant butter sur le carrefour de l'Europe. Cet espace s'inscrit sur l'îlot enserré entre les deux voies de passage de la RN2. Y est prévu un parc d'activités, dont la composition urbaine attendue devra favoriser les liaisons entre les quartiers de la ville situés de part et d'autre de la RN2.

Le rapport de présentation est donc actualisé comme suit (p.63) :

La zone UI comporte 9 sous-secteurs correspondant chacun à un site ou à une vocation spécifique.

- Ula, situé à l'ouest de l'autoroute A3 et au sud de la voie ferrée, accueille des entrepôts, des activités de production et de recherche ;
- Ulb, situé au nord-est, correspond au site de Garonor et **au Nord-Est du site de PSA** dédié aux activités de logistique
- Ulc, correspond à deux sites dédiés aux services et à l'hôtellerie accompagnant des activités de production, de logistiques, ou commerciales environnantes
- Uld, correspond à l'ancienne ZAC des Mardelles et à vocation à se développer à l'instar du site de l'Oréal, remarquable par sa qualité architecturale
- Ule, correspond à deux petits sites caractérisés par leur densité bâtie.
- Ulf, correspond aux vastes zones commerciales de Parinor
- Ulh, correspond à la zone commerciale de Chanteloup marquée par une architecture industrielle remarquable
- Uli, correspond aux vastes emprises industrielles liées à l'activité automobile de PSA-Citroën, occupant **tout** le nord de la commune
- Ulj, correspond à l'extrémité ouest du projet de ZAC des Aulnes, venant butter sur le carrefour de l'Europe. Cet espace s'inscrit sur l'îlot enserré entre les deux voies de passage de la RN2. Y est prévu un parc d'activités, dont la composition urbaine attendue devra favoriser les liaisons entre les quartiers de la ville situés de part et d'autre de la RN2.

> L'évolution de la superficie des zones

Les tableaux suivants sont mis à jour (p.90 et 91) :

ZONES	Secteurs	Surfaces en hectares	Part du territoire communal	Modifications 2011		Modification 2012		Modification 2013	
UA		29,1	1,80%	29,1	1,80%				
dont	UAa	2,8			2,8				
	UAb				1,6				
UC		158	9,75%	158	9,75%				
dont	UCa	9,7		9,7					
	UCB	87,2		91,99					
	UCc	0,6		0,6					
UD		67	4,14%	67	4,14%				
dont	UDa	31,8		31,8					
UG		584	36,06%	584	36,06%	583,62	36,3%		
dont	UGa	27,31			27,31				
	UGb	13,4			13,4				
	UGc	9,9			9,9				
	UGd	5,5			5,5				
	UGe	13,8			13,8				

dont	Uia	13,6		13,6					
	UIb	98,2		98,2				116,2	
	UIc	9		9					
	UId	79,4		79,4					
	UIe	12		12					
	UIf	67,4		67,4					
	UIh	9,5		9,5					
	UIi	162,8		162,8				144,8	
	UIj	3,4		3,4					
US		93,1	5,75%	93,1	5,75%	93,48	5,77%		
UV		59	3,64%	58,78	3,63%				
N		159,3	9,84%	159,3	9,84%				
dont	Na	2,6		2,6					
A		12,7	0,78%	12,7	0,78%				
TOTAL		1619,7	Nouvelles limites communales	1619,7					

> Les orientations générales du PLU et les enjeux environnementaux du territoire

Cette partie est complétée p.127 par le paragraphe suivant :

Modification 2013 :

L'inscription en sous-zone UIb d'une partie des zones d'activités Nord aujourd'hui en sous-zone Uli ne comporte pas de changement significatif de l'état initial de l'environnement au moment de l'approbation du PLU.

En effet, la sous-zone Uli, qui recouvre l'ensemble des emprises industrielle de PSA, est aujourd'hui dédiée à l'activité industrielle. Plus particulièrement, notamment en matière de flux automobiles, les changements d'activités autorisées par la présente modification du PLU n'occasionneront pas d'augmentation des flux par rapport aux activités initialement implantées.

La présente modification du PLU n'aura pas d'incidence sur le trafic potentiellement généré. Plus particulièrement concernant l'activité logistique, les modes de transports des derniers km sont en cours d'évolution, pour viser l'utilisation de véhicules plus écologiques. Cependant, le développement de ce type de véhicule est conditionnée à la volonté des acteurs économiques.

Concernant les ICPE, la modification de l'article 2/9 a pour but une interprétation plus aisée et une meilleure lisibilité de la règle. La présente modification du PLU n'aura donc pas d'incidence. La modification de l'article 12 concernant la modification de la règle de stationnement pour les entrepôts est justifiée par une prise en compte d'un effet d'échelle en cas d'implantation d'un bâtiment de surface importante. En conséquence, à travers une baisse des stationnements exigés pour ces implantations importantes, la modification de cette règle permet de conserver une proportion d'espaces libres à végétaliser. Concernant la modification de l'article 13, les exigences en matière de végétalisation des espaces libres restent inchangées, car la modification proposée vise à une clarification de la règle. En ce sens, la présente modification du PLU, visant à faciliter le renouvellement urbain du secteur, devra permettre d'améliorer la proportion de végétalisation, car de nouvelles plantations seront exigées pour les nouvelles constructions.

La présent projet de modification du PLU n'a pas d'incidences sur le site Natura 2000 du Parc du Sausset. Ce site fait partie des 14 entités constituant la zone de protection spéciale de Seine-Saint-Denis concernant la conservation des oiseaux. En effet, les modifications du PLU proposées ne changent pas la vocation du

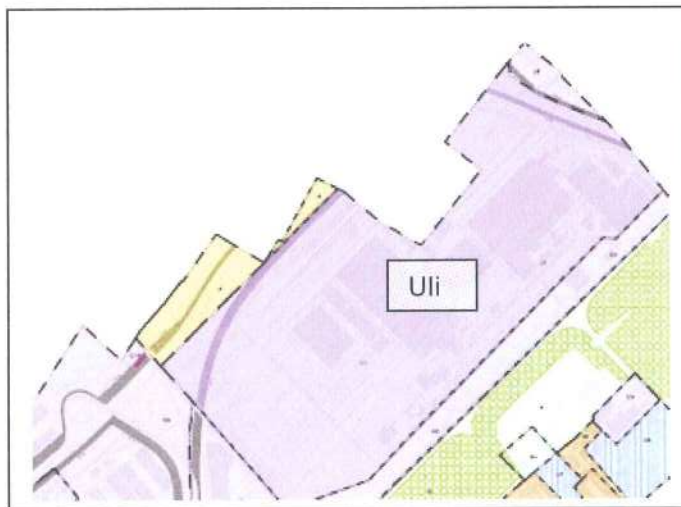
3.2 Modification des orientations d'aménagement

Les orientations d'aménagement du PLU d'Aulnay Sous Bois ne sont pas modifiées.

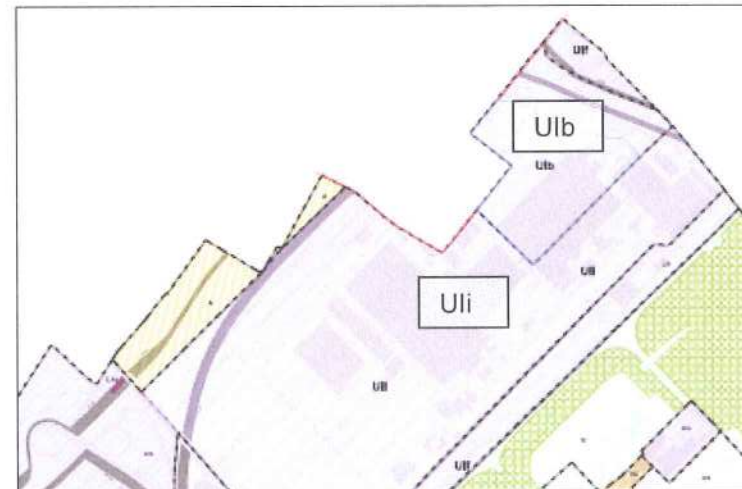
L'orientation d'aménagement 2.2 « restructuration de la zone d'activités économiques de la Garenne, des Mardelles, de la Fosse à la Barbière » ne concerne pas précisément la zone Uli du PLU et le site PSA.

3.3 Modification du règlement graphique

La modification du PLU consiste à inscrire en sous-zone Uib une partie du territoire actuellement en sous-zone Uli. Le développement d'une activité logistique est ainsi permis en autorisant l'implantation d'entrepôts. Cette sous-zone existe déjà dans le PLU.



Extrait du PLU actuel (document d'illustration)



Extrait du PLU modifié (document d'illustration)

3.4 Modification du règlement écrit

Les ajustements de rédaction portent sur l'ensemble de la zone UI du PLU :

- L'article 2 est modifié à son alinéa 9 concernant les Installations Classées pour la protection de l'Environnement (ICPE). La règle est réécrite pour une interprétation plus aisée et une meilleure lisibilité, mais le sens de la règle n'est pas modifiée.
- L'article 12 fait également l'objet d'une modification. Afin de pallier aux effets d'échelle entraînés par l'importance de certaines constructions à usage d'entrepôt, une norme spécifique aux bâtiments de plus de 40 000m² est intégrée au règlement. Les besoins réels en termes de stationnement sont ainsi mieux pris en compte.
- L'article 13 est clarifié concernant la définition des surfaces libres de toutes constructions pour lesquelles s'appliquent les obligations de planter. Les voiries et les aires de stationnement ne sont pas comprises dans cette surface.

Article 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2/9 : Les ICPE soumises à autorisation ou à déclaration, ou leur extension, dès lors qu'elles sont nécessaires au service de la zone, au fonctionnement d'un service public ou d'une activité autorisée, et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les autres constructions.

Article 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12/1.3 - Pour les constructions à destination d'activités artisanales, d'industrie et d'entrepôt

Il doit être prévu 1 place de stationnement par tranche complète de 80 m² de SHON. Pour les entrepôts, il doit être prévu 1 place de stationnement par tranche complète de 200m² de SHON.

Pour le stationnement des véhicules lourds, il doit être prévu 1 place de stationnement pour les poids lourds par tranche complète de 2 000 m² de SHON.

Pour les établissements recevant ou générant des livraisons, les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention doivent être prévus sur l'unité foncière, de façon à permettre un fonctionnement qui ne déborde pas sur l'emprise publique.

Pour le stationnement des deux roues, des emplacements aisément accessibles et à l'intérieur des volumes bâtis doivent être prévus pour toute construction. Il doit être prévu 1 place de stationnement deux roues par tranche complète de 300m² SHON.

Toutefois, en Ulb, il doit être prévu une place de stationnement deux-roues par tranche complète de 500m² de SHON.

Les emplacements pourront être créés en dehors des volumes bâtis mais ils devront être aisément accessibles et couverts. Leur traitement architectural et leur insertion dans l'environnement devront faire l'objet d'un soin particulier.

Les surfaces réservées à cet usage doivent avoir une superficie d'au moins 8 m².

Article 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2/9 : Les ICPE soumises à autorisation ou à déclaration, ou leur extension, dès lors qu'elles sont compatibles avec la vocation de la zone

Article 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12/1.3 - Pour les constructions à destination d'activités artisanales, d'industrie et d'entrepôt

Il doit être prévu 1 place de stationnement par tranche complète de 80 m² de SHON. Pour les entrepôts, il doit être prévu 1 place de stationnement par tranche complète de 200m² de SHON sauf si la construction excède 40 000m² SHON, il devra alors être prévu 1 place de stationnement par tranche complète de 350m² SHON.

Pour le stationnement des véhicules lourds, il doit être prévu 1 place de stationnement pour les poids lourds par tranche complète de 2 000 m² de SHON.

Pour les établissements recevant ou générant des livraisons, les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention doivent être prévus sur l'unité foncière, de façon à permettre un fonctionnement qui ne déborde pas sur l'emprise publique.

Pour le stationnement des deux roues, des emplacements aisément accessibles et à l'intérieur des volumes bâtis doivent être prévus pour toute construction. Il doit être prévu 1 place de stationnement deux roues par tranche complète de 300m² SHON.

Toutefois, en Ulb, il doit être prévu une place de stationnement deux-roues par tranche complète de 500m² de SHON sauf si la construction excède 40 000m² SHON, il devra alors être prévu 1 place de stationnement par tranche complète de 4000m² SHON.

Les emplacements pourront être créés en dehors des volumes bâtis mais ils devront être aisément accessibles et couverts. Leur traitement architectural et leur insertion dans l'environnement devront faire l'objet d'un soin particulier.

Les surfaces réservées à cet usage doivent avoir une superficie d'au moins 8 m².

- Le présent document intitule note de présentation de la modification n° 5 du PLU
- Extraits des pièces du PLU avant modification (règlement écrit et graphique)
- Extraits des pièces du PLU modifiées (règlement écrit et graphique)
- Extraits du rapport de présentation modifié
- Avis des personnes publiques associées reçus