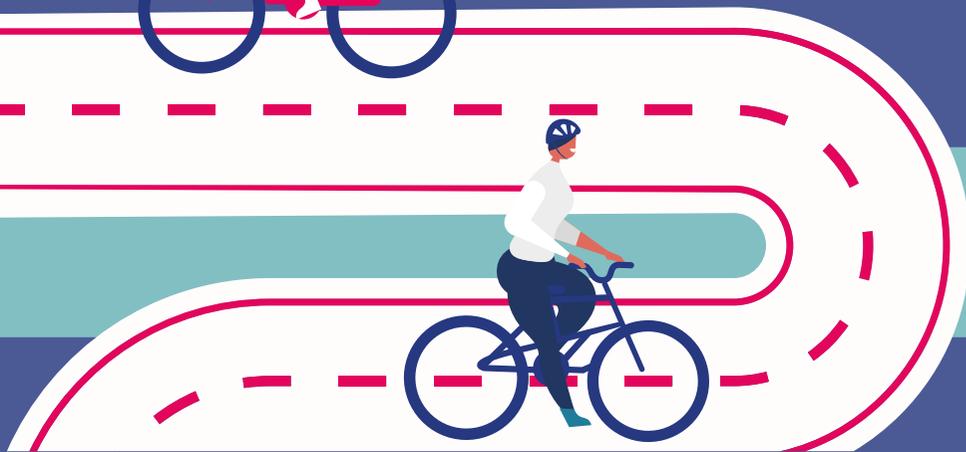


Concertation
du 24 juin
au 7 juillet
2024



DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE ET REGISTRE D'EXPRESSION

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

*Création d'une liaison inter-rives
entre La Bâtie et Le Versoud*

SMMAG

Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



Sylvain LAVAL

Président du SMMAG,
Syndicat Mixte des Mobilités de
l'Aire Grenobloise

Edito

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) regroupe la Métropole grenobloise, la Communauté de communes du Grésivaudan, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais et le Département de l'Isère. Il a en charge l'organisation des déplacements et il doit répondre aux besoins de toutes les mobilités pour l'ensemble des habitants de l'aire grenobloise. Le SMMAG est engagé dans une politique de multimodalité ambitieuse avec un objectif clair : favoriser le changement de mode de déplacement des habitants du grand territoire en leur proposant des solutions simples et efficaces pour sortir des congestions, diminuer la pollution, gagner du temps de trajet et sortir de l'usage individuel de la voiture. C'est pourquoi le SMMAG investit pour l'avenir, notamment dans le Grésivaudan. Dans la continuité de la réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal de La Bâtie, le SMMAG porte le projet de création d'une liaison

cycle inter-rives dont l'objectif est d'encourager et de sécuriser l'usage du vélo entre le quartier de La Bâtie (Saint-Ismier) et la zone d'activités « Grande Île » (Le Versoud), en permettant notamment le franchissement sécurisé de l'Isère via une passerelle réservée aux modes actifs.

Cette liaison présente des enjeux importants : pour les déplacements quotidiens domicile-travail, notamment en proximité de la gare de Lancey, et pour les déplacements de loisirs, en connexion avec la voie verte Belle Via le long de l'Isère. Ce projet est identifié par le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables adopté par le SMMAG en novembre 2023.

Une première concertation au titre du code de l'urbanisme très constructive s'est tenue au début de cette année. Une seconde concertation doit être mise en œuvre préalablement à la mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) de Saint-Ismier et du Versoud.

Sommaire

- 5** CONTEXTE GÉNÉRAL ET OBJECTIFS DU PROJET
- 6** LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES ET LES PROJETS CONNEXES
- 9** LE CHOIX DE L'ITINÉRAIRE
- 11** L'ITINÉRAIRE RETENU
- 12** AMÉNAGEMENTS ET OUVRAGES PROJETÉS
- 18** CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET
- 19** MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME
- 20** DÉMARCHE DE CONCERTATION
- 21** REGISTRE D'EXPRESSION

CONTEXTE GÉNÉRAL ET OBJECTIFS DU PROJET

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a pour ambition de faciliter les alternatives à l'usage individuel de la voiture, en améliorant l'attractivité des transports en commun, du vélo, de la marche et du covoiturage. L'ensemble des actions menées par le SMMAG s'inscrit en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le territoire du Grésivaudan est marqué par un développement urbain concentré dans la vallée, entre les massifs de Chartreuse et de Belledonne, et par une croissance de l'emploi particulièrement dynamique.

La part modale de la voiture est en baisse sur le territoire. La voiture représente aujourd'hui 68% des déplacements des habitants du Grésivaudan, contre 75% des déplacements en 2002. Cependant, 81% des déplacements domicile-travail réalisés par les habitants du Grésivaudan se font en voiture, et seulement 2% à vélo et 6% à pied.

Un secteur contraint pour les modes actifs

L'A41, les voies ferrées et l'Isère constituent des barrières aux déplacements Est-Ouest, inter-rives. Les ponts qui permettent de franchir ces obstacles sont pour la plupart dotés de profils routiers, voire autoroutiers, peu confortables pour les piétons et les

cyclistes. Seuls 4 franchissements inter-rives existent aujourd'hui pour les modes actifs (piétons et cycles).

Dans ce contexte, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) souhaite améliorer l'offre de mobilité par la création d'une liaison cyclable inter-rives entre la Bâtie (Saint-Ismier) et la zone d'activité du Versoud.

Réaliser une voie sécurisée pour les modes actifs reliant le PEM de la Bâtie à la ZA « Grande Île » en franchissant l'Isère

Le projet vise à améliorer l'accessibilité des pôles structurants depuis chaque rive, entre les communes de Saint-Ismier et du Versoud. Cette liaison permettra de relier le pôle d'échanges multimodal (PEM) de La Bâtie, la zone d'activité « La Grande Île » et la voie verte régionale Belle Via, en franchissant l'A41 et l'Isère.

La réalisation de cet itinéraire cyclable inter-rives doit donc permettre :

- D'améliorer l'offre de mobilité.
 - D'assurer une continuité cyclable sécurisée reliant le Pôle d'Échanges Multimodal de la Bâtie aux aménagements cyclables de la zone d'activité « Grande Île », notamment pour les trajets domicile-travail.
- Aux cyclistes et piétons de franchir l'Isère en sécurité.

LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES ET LES PROJETS CONNEXES

Aménagement du Pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Bâtie

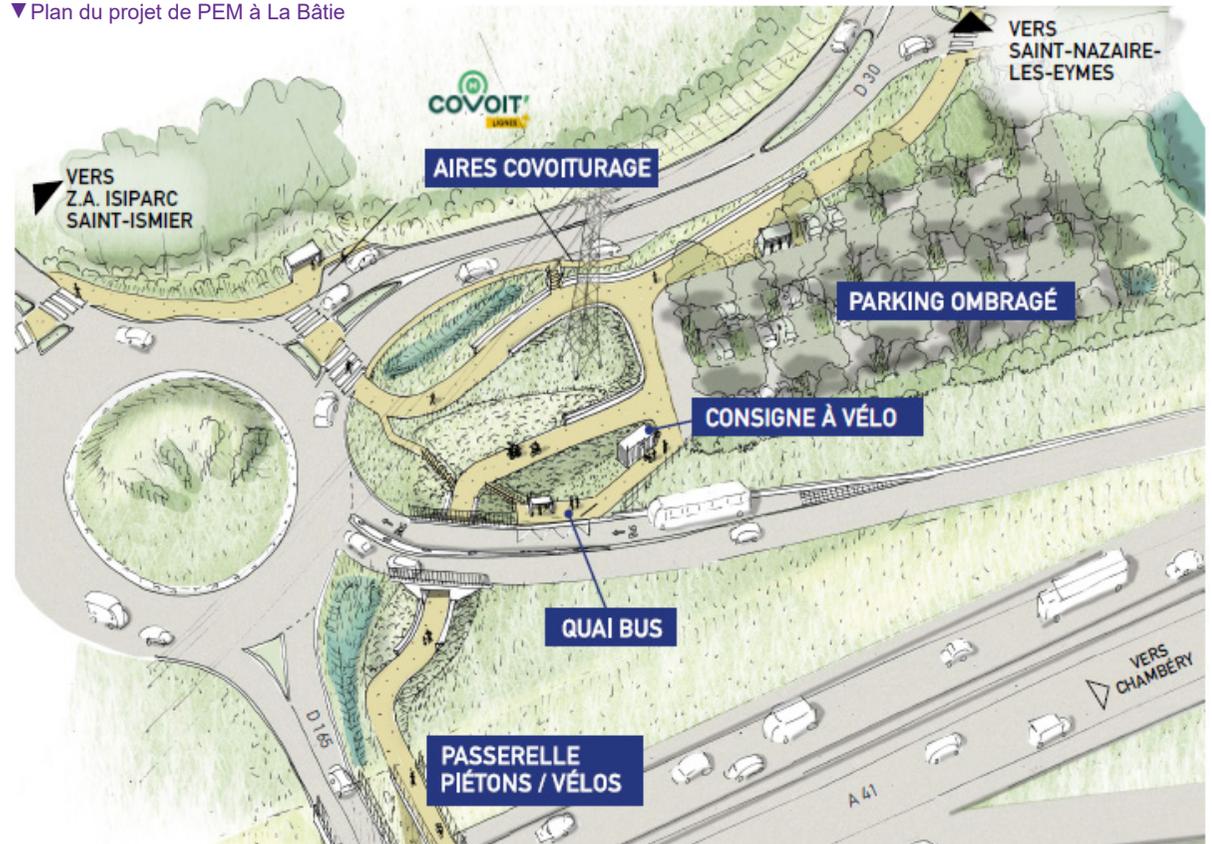
Le SMMAG aménage actuellement le secteur autour de l'échangeur autoroutier de la Bâtie pour les transports collectifs, les cycles, les piétons et le covoiturage.

Le futur PEM a pour objectif de faciliter le report des déplacements des riverains de Saint-Nazaire-les-Eymes, Saint-Ismier et des communes alentours, vers des formes de mobilités plus vertueuses (transports en commun, vélo, covoiturage) en articulant les différents services entre eux.

La réalisation d'une passerelle dédiée réservée aux piétons et aux cyclistes au-dessus de l'A41 est en cours au niveau du giratoire. Elle devrait être mise en service courant 2024.

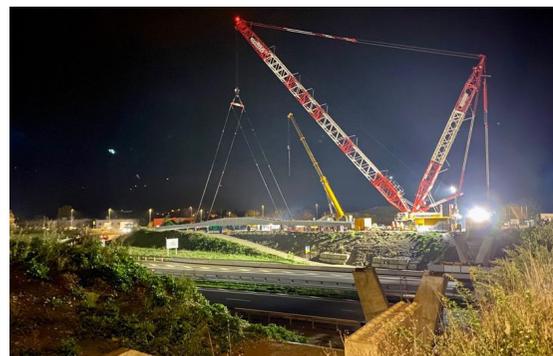
La liaison piétons/cycles la Bâtie - le Versoud débutera au niveau de la RD165, au sud de cette passerelle.

▼ Plan du projet de PEM à La Bâtie



► Pose de la passerelle modes actifs (2023)

Photos : Communauté de Communes Le Grésivaudan



Les voies cyclables existantes

Rive droite

La route départementale RD165 présente une bande cyclable de la sortie de Saint-Ismier jusqu'au pont du Versoud. Bilatérale à la sortie de Saint-Ismier, elle se poursuit de façon unilatérale dans le sens nord-sud jusqu'au pont de la Bâtie.

Dans le sens sud-nord, une voie verte permet de connecter la piste bilatérale.

Rive gauche

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée en sortie du pont jusqu'au giratoire desservant la ZA « Grande Île »

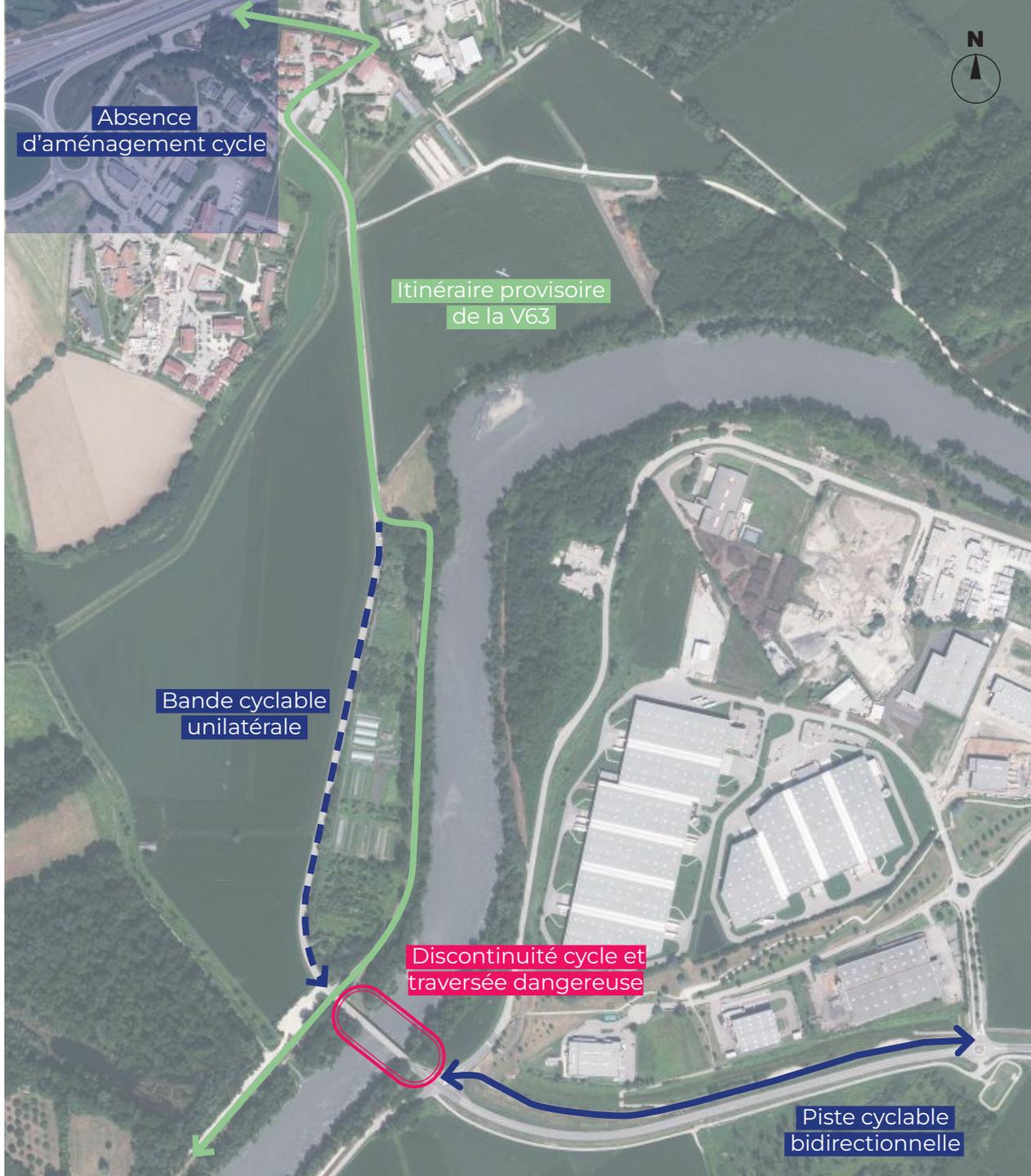
Le projet de la Belle Via

L'actuelle véloroute V63 reliant la Drôme à la Savoie emprunte un itinéraire provisoire dans le Grésivaudan.

Afin d'améliorer l'infrastructure, le Département de l'Isère porte la maîtrise d'ouvrage d'un nouvel itinéraire, la Belle Via. Il se découpe en 3 tronçons : La Bâtie-La Terrasse, la traversée de l'Isère entre La Terrasse et Tencin, et le tronçon Tencin - Savoie.

Sur la partie aménagée le long de la route départementale RD 165, le Département prévoit une voie verte de 3m de large séparée de la chaussée par un séparateur physique.

La Belle Via sera déjà en service lors de la création de la liaison cyclable inter-rives entre La Bâtie et le Versoud.



▲ Aménagements cyclables existants

Projet de création d'un passage souterrain entre les secteurs Clos Mars et La Bâtie

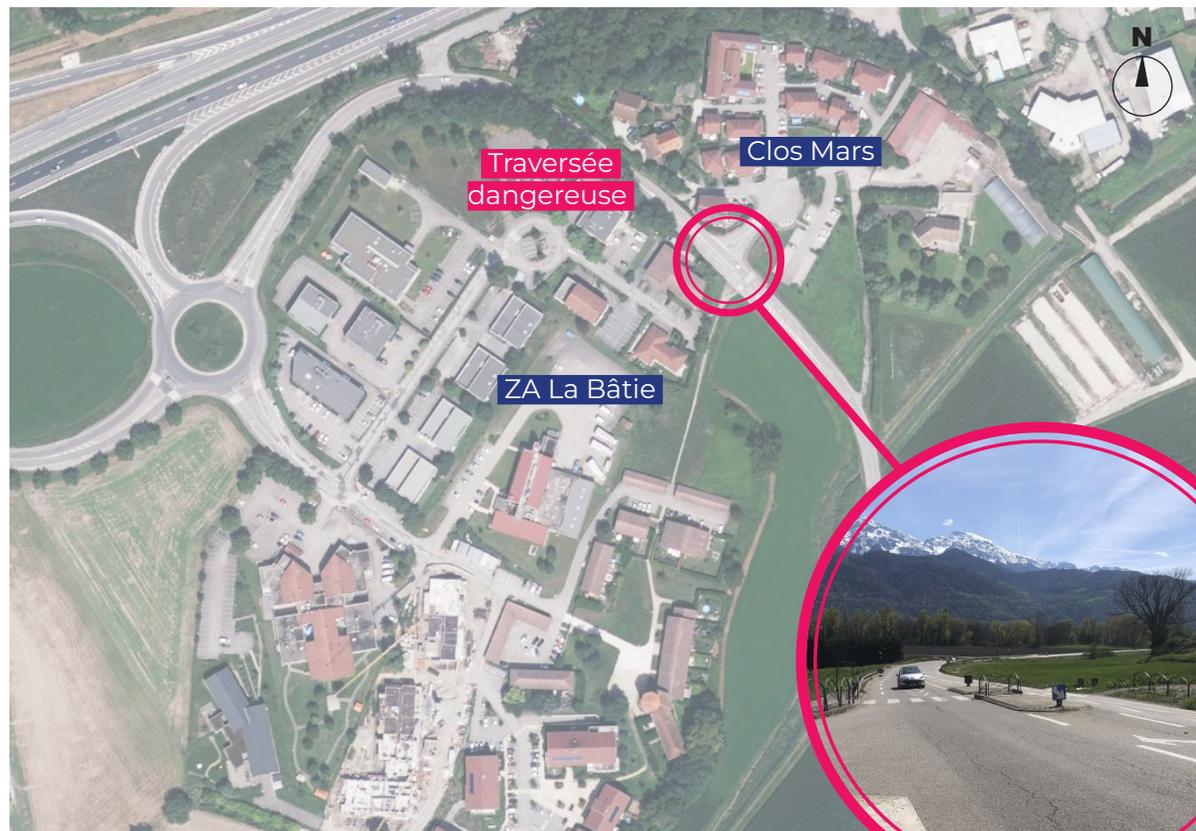
Une étude préliminaire, pilotée par la commune de Saint-Ismier, a été réalisée pour la création d'un passage souterrain permettant de relier le quartier du Clos Mars au PEM de la Bâtie, via la zone d'activité de la Bâtie.

Ce projet est intégré à la liaison inter-rives La Bâti-Le Versoud. Il permettra aux piétons et aux cyclistes de traverser la RD 165 en sécurité, et aux cyclistes de rejoindre la future Belle via.

Ouvrage de franchissement : le pont de la Bâtie

Ce pont construit en 1975 comprend 2 voies de circulation de 3 mètres et 2 trottoirs de 1 mètre. Aujourd'hui, il n'existe pas de piste cyclable sur ce pont. L'élargissement du pont pour permettre une traversée sécurisée des cyclistes a été étudié. La solution n'a pas pu être retenue du fait des caractéristiques techniques du pont.

La construction d'une passerelle dissociée du pont existant est envisagée dans le projet.



▲ Projet de création d'un passage souterrain entre les secteurs Clos Mars et La Bâtie



▲ Traversée de la RD 165
Photo INGEROP



► Pont de La Bâtie
Photos INGEROP

LE CHOIX DE L'ITINÉRAIRE

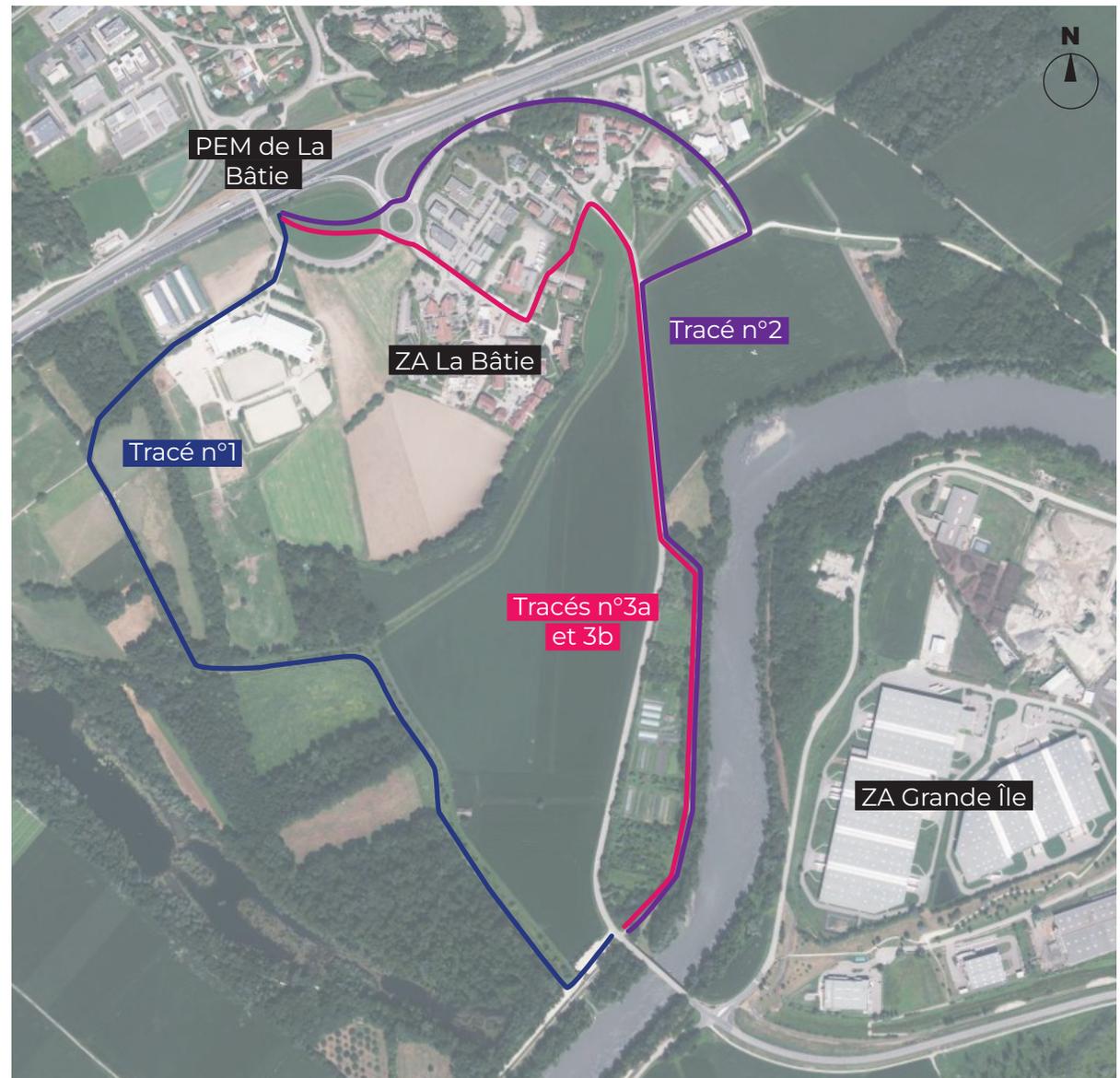
Le choix du tracé sur Saint-Ismier

Trois tracés ont été étudiés par le SMMAG pendant les études préliminaires :

- **Tracé n°1** : Cet itinéraire relie le PEM au bois de la Bâtie (classé Espace Naturel Sensible) qu'il traverse par un chemin d'exploitation et de promenade, puis rejoint le pont du Versoud en traversant la RD165.
- **Tracé n°2** : À la sortie du PEM, ce tracé prend l'extérieur du rond-point, se poursuit sur le chemin des Silos avant de rejoindre le tracé de la future Belle-Via.
- **Tracé n°3a** : À la sortie du PEM, le parcours traverse la RD165 pour continuer sur l'allée de la Bâtie puis franchit à niveau la RD 165 avant de rejoindre la future Belle via.
- **Tracé n°3b** : Comme pour le tracé n°3a, le tracé traverse la RD165 pour continuer sur l'allée de la Bâtie puis franchit la RD 165, par un passage souterrain, avant de rejoindre la future Belle via.

Une analyse multicritères de ces différentes options a été effectuée. Il en ressort que le tracé n°1 est un itinéraire plutôt orienté pour la promenade et le loisir. Des contraintes réglementaires et de sécurisé rendent impossible le tracé n°2. Le tracé 3a, quant à lui, ne permet pas une traversée sécurisée de la RD 165 dans le secteur Clos Mars.

A la suite de la concertation de début 2024, c'est le tracé 3b qui a été retenu pour assurer une continuité cyclable sécurisée reliant le pôle d'échanges multimodal de la Bâtie aux aménagements cyclables de la zone d'activité « Grande Île », notamment pour les trajets domicile-travail.



▲ Présentation des trois tracés

Le franchissement de l'Isère

Trois solutions ont été étudiées par le SMMAG :

- A l'amont du pont de la Bâtie
- A proximité immédiate à l'aval du pont de la Bâtie
- A l'aval du pont de la Bâtie

Pour tout nouvel ouvrage dans l'Isère, la démarche préalable est d'identifier le projet qui a le moindre impact hydraulique.

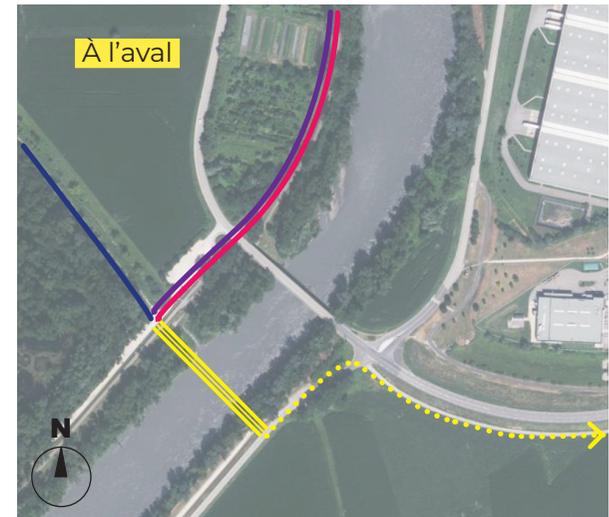
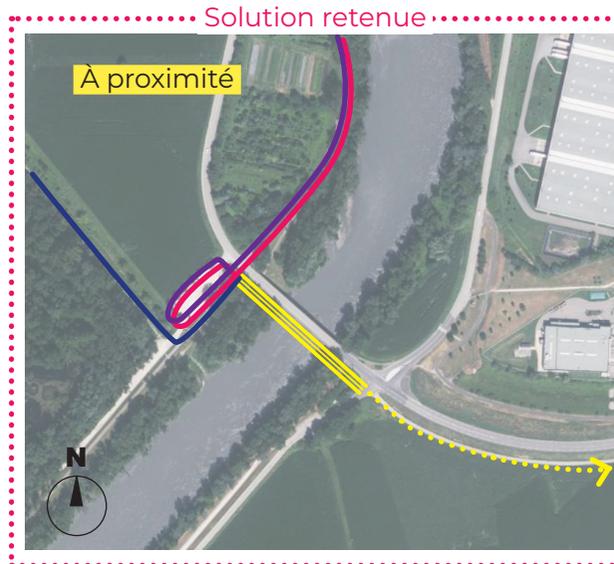
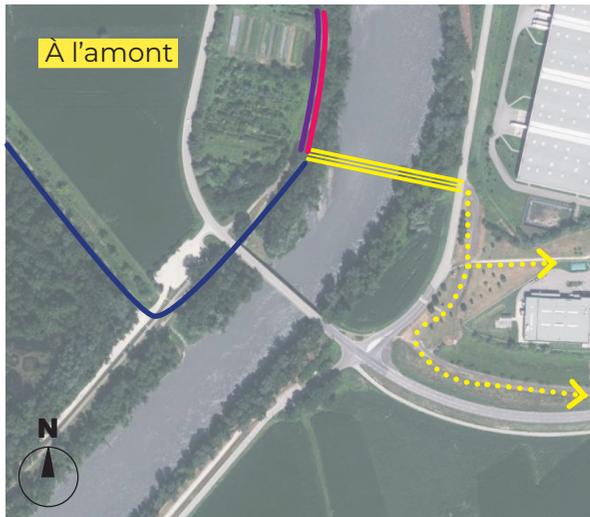
Dans ce projet, installer une nouvelle passerelle signifie plonger de nouvelles piles dans l'Isère. Si les piles de la passerelle sont positionnées en amont, des études hydrauliques supplémentaires devront être menées. Ces études alourdiraient le coût

global du projet et allongeraient le temps de réalisation. De plus, pour que les piles supportent l'accumulation d'embâcles, il faudrait élargir ces nouvelles piles et donc augmenter le coût de la passerelle.

Le positionnement des piles de la passerelle à proximité et en aval du pont permet de bénéficier du masque hydraulique des piles de ce dernier. Ainsi, le comportement hydraulique de l'Isère reste inchangé et les embâcles continueront d'être gérés par les piles du pont routier.

La solution à proximité immédiate à l'aval du pont de la Bâtie est la solution retenue car la moins impactante.

Le SMMAG et son maître d'oeuvre vont maintenant poursuivre les études pour limiter le nombre de piles dans le lit de l'Isère et connecter ce nouvel ouvrage aux infrastructures de façon la plus confortable et sécurisée possible pour les piétons et les cyclistes.



▲ Présentation des trois options de franchissement

L'ITINÉRAIRE VALIDÉ

suite à la concertation préalable organisée par le SMMAG début 2024

L'itinéraire le plus adapté, le scénario 3b

En sortie de la passerelle franchissant l'A41, pour rejoindre l'allée de la Bâtie, l'itinéraire traverse la RD 165 à proximité du giratoire.

Après avoir traversé la Bâtie, il franchit la route de Lancey (RD 165) puis longe ensuite la RD 165 jusqu'à la Belle Via. Le passage inférieur permet de sécuriser la traversée de la RD 165 et de connecter la Bâtie à la Belle Via.

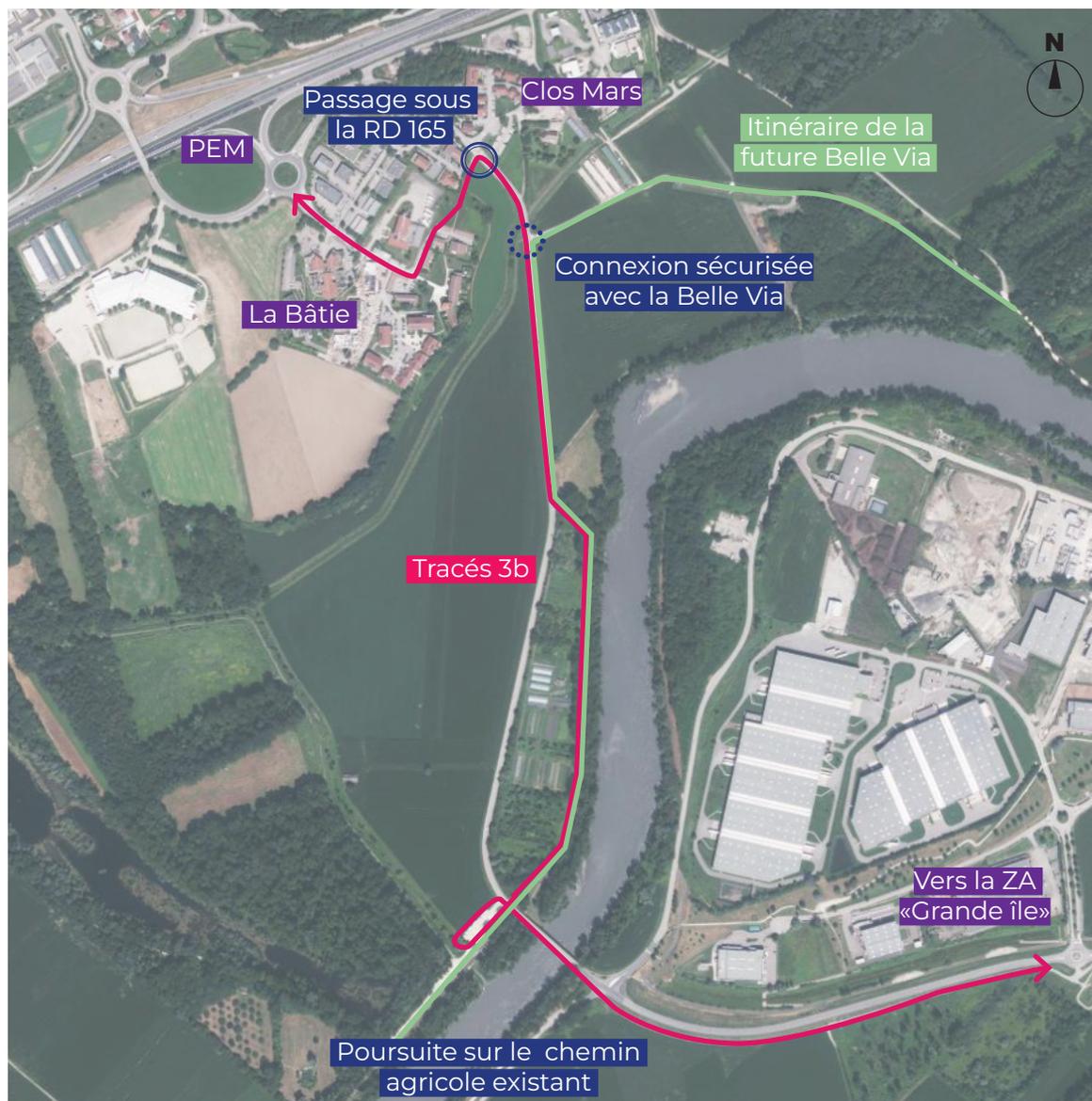
Le Clos Mars est connecté au PEM de la Bâtie.
Une partie des infrastructures est mutualisée avec un tronçon de la Belle Via.

L'itinéraire se poursuit sur une bande bidirectionnelle sécurisée le long de la RD 165. Il franchit l'Isère grâce à la passerelle située à proximité immédiate du pont routier existant, traverse la route de l'Isère avant de rejoindre le chemin agricole existant. Le tracé continue jusqu'au giratoire de la ZA « Grande Île » et se raccorde aux espaces cyclables existants.

Préservation et valorisation de l'environnement

Le projet traverse deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), ainsi que deux zones humides. Le secteur est également concerné par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).

Des inventaires des espèces végétales et animales sont en cours dans le périmètre d'étude. Les études environnementales vont se poursuivre tout au long de l'élaboration du projet, pour veiller notamment à la protection des zones à forts enjeux, à la tranquillité des espèces animales recensées ainsi qu'à la préservation des ressources en eau.



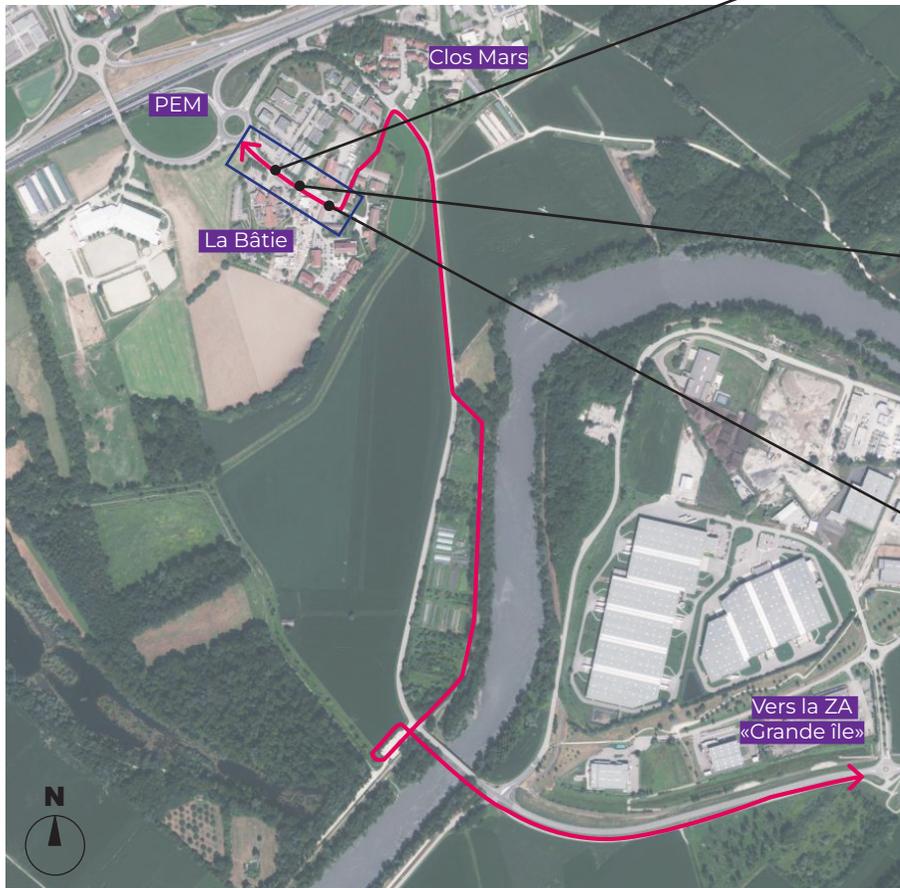
▲ Présentation de l'itinéraire

AMÉNAGEMENTS ET OUVRAGES PROJÉTÉS

La traversée de la Bâtie

Sur ce tronçon, la circulation des piétons est prévue sur un trottoir de 1,5 mètre, tandis que les cyclistes utilisent une piste cyclable de 3,5 mètres.

En entrant dans l'allée de La Bâtie, les flux sont donc séparés jusqu'à rejoindre une zone de rencontre au bout de l'allée. L'itinéraire se poursuit ensuite en voie verte sur tout le reste du tracé.



▲ Tracé de la liaison inter-rives



▲ Aménagement d'une bande cyclable et élargissement du trottoir



▲ Aménagement d'une bande cyclable et élargissement du trottoir

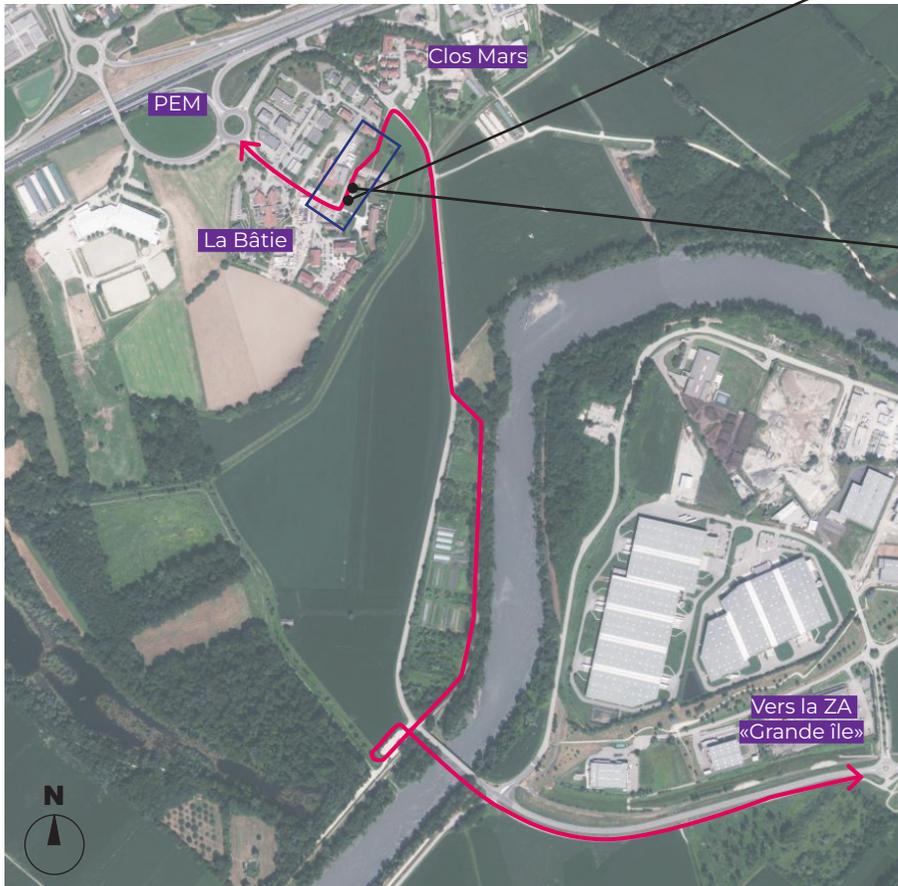


▲ Aménagement d'une zone de rencontre

L'allée de la Bâtie

Le tracé se poursuit en voie verte le long de l'allée de la Bâtie, c'est à dire que les piétons et les cyclistes se partageront une voie de circulation dédiée aux modes actifs.

Une séparation physique entre la voie verte et la chaussée est installée pour empêcher physiquement la circulation, l'arrêt ou le stationnement des véhicules motorisés sur la voie verte.



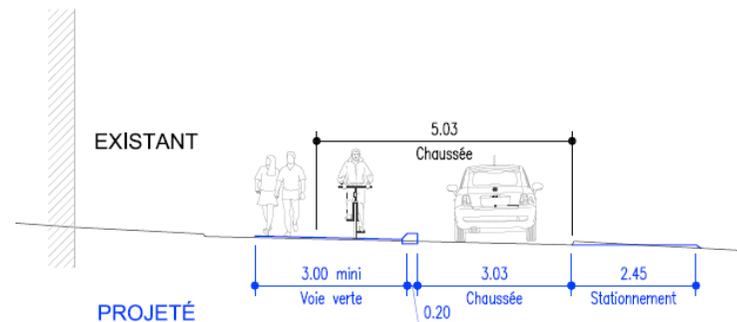
▲ Tracé de la liaison inter-rives



▲ Aménagement voie verte



▲ Aménagement voie verte



▲ Coupe du principe d'aménagement voie verte

Le franchissement de la route de Lancey et du canal de la Chantourne

Aménagements

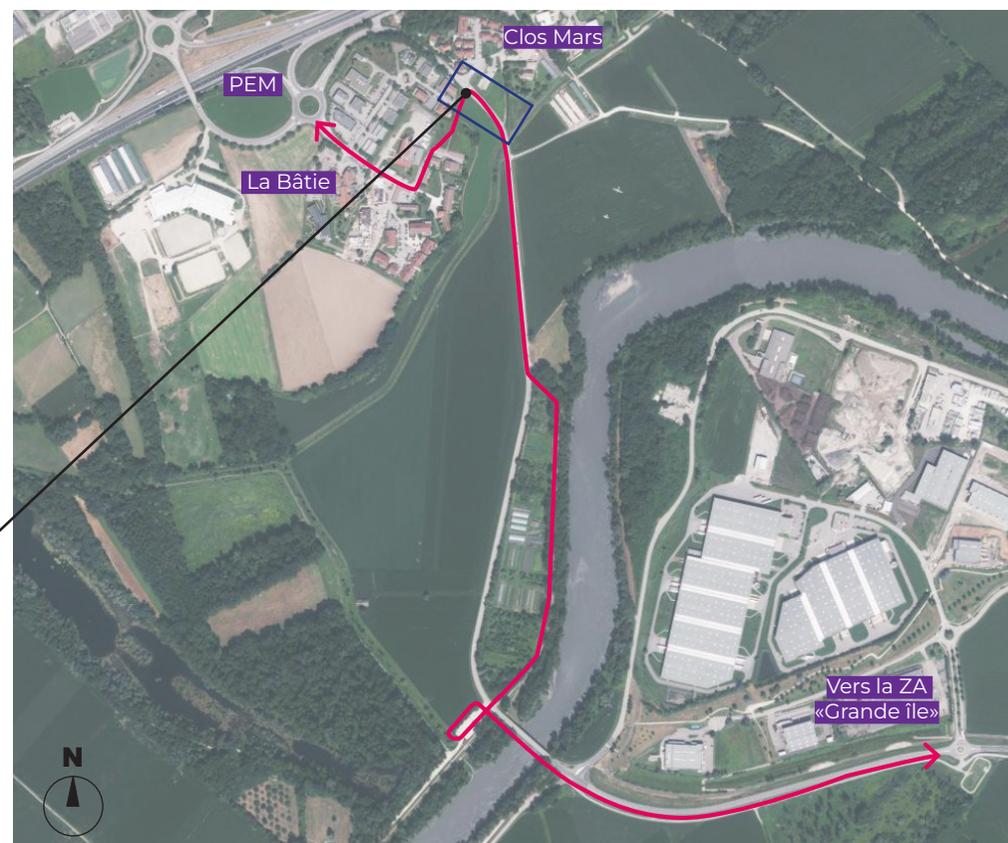
L'itinéraire se poursuit jusqu'au passage sous la RD 165 dans le quartier du Clos Mars. La pente naturelle est importante à cet endroit, ce qui nécessite la réalisation d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite. Cette rampe sera aménagée de façon à permettre un cheminement confortable et ouvert sur le paysage.

Pour répondre aux enjeux d'étanchéité soulevés pendant la concertation préalable, le béton armé est le matériau retenu pour le cadre de l'ouvrage de franchissement de la RD 165.

Pour franchir le canal de la Chantourne, une dalle en béton armée sera aménagée.



▲ Aménagement de l'entrée du passage inférieur

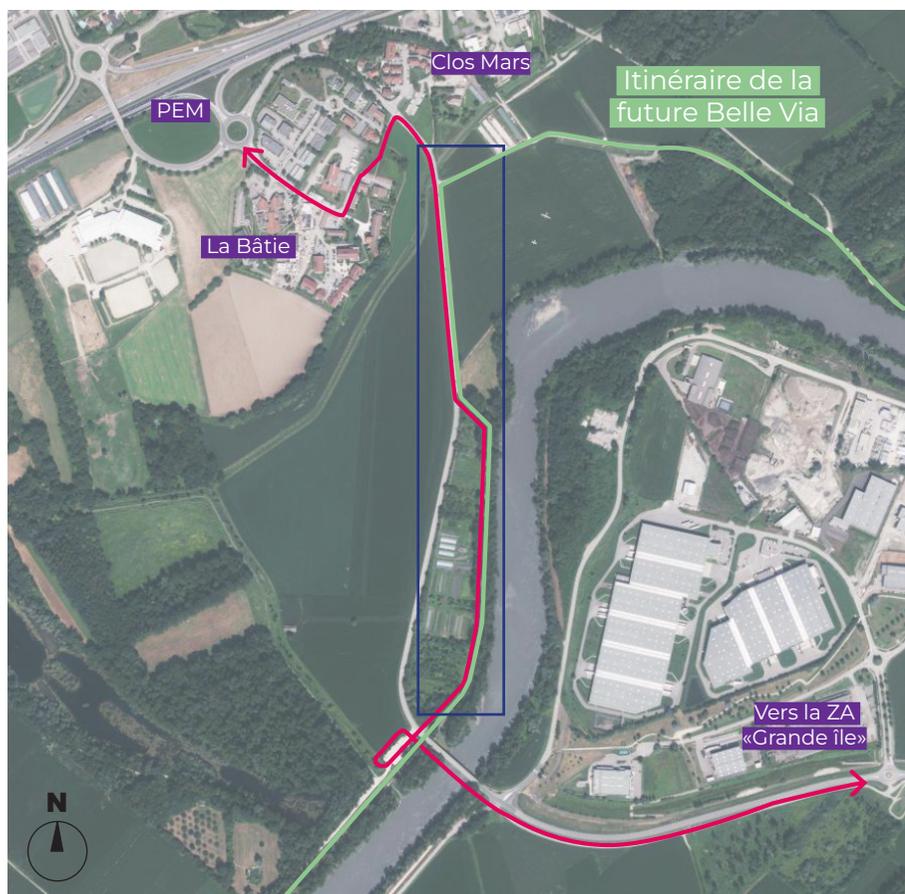


▲ Tracé de la liaison inter-rives

La Belle Via

Ce tronçon est aménagé par le Département de l'Isère dans le cadre du projet de Belle Via (V63).

Le projet a le même gabarit que celui de la piste existante le long de l'Isère. Le tracé longe la RD165. La piste est séparée de la voirie par une bordure pour assurer la sécurité des modes actifs (piétons et cyclistes).

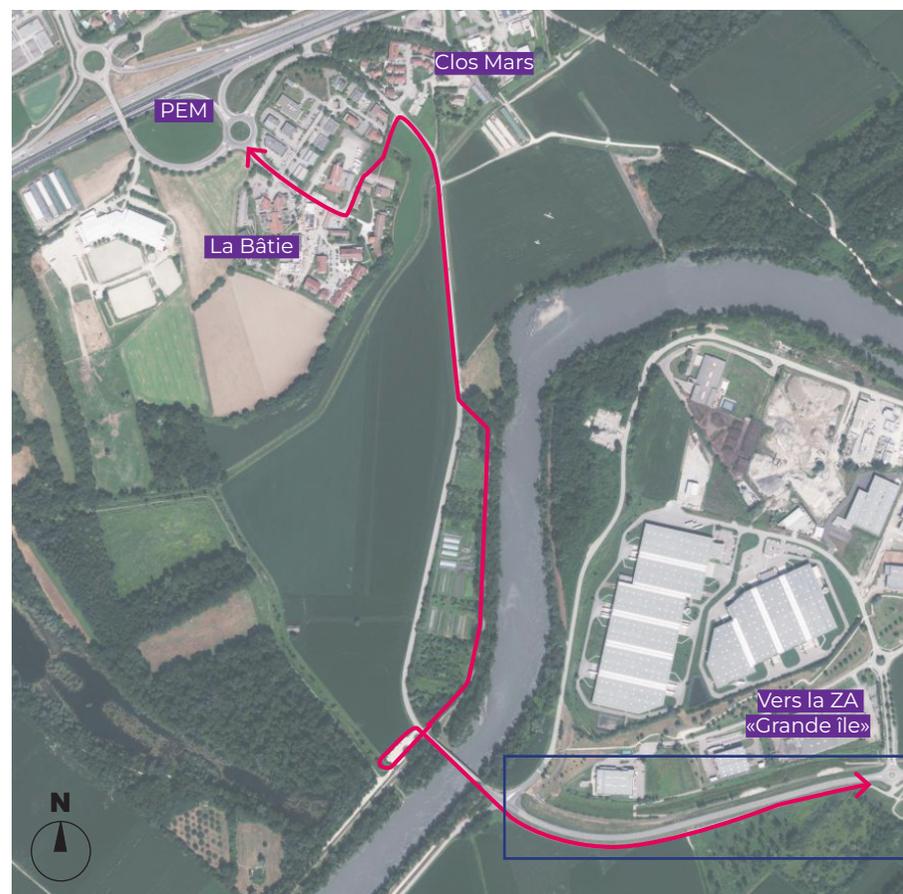


▲ Tracé de la liaison inter-rives

La voie verte au sud de la RD 165

Côté le Versoud, en direction de la ZA Grande Île, le tracé se poursuit sur le chemin agricole.

Suite aux enjeux de sécurité soulevés lors de la concertation préalable, la traversée du giratoire est toujours à l'étude. A l'issue de cette étude, une solution sera trouvée pour permettre le franchissement de la RD 165 en sécurité.



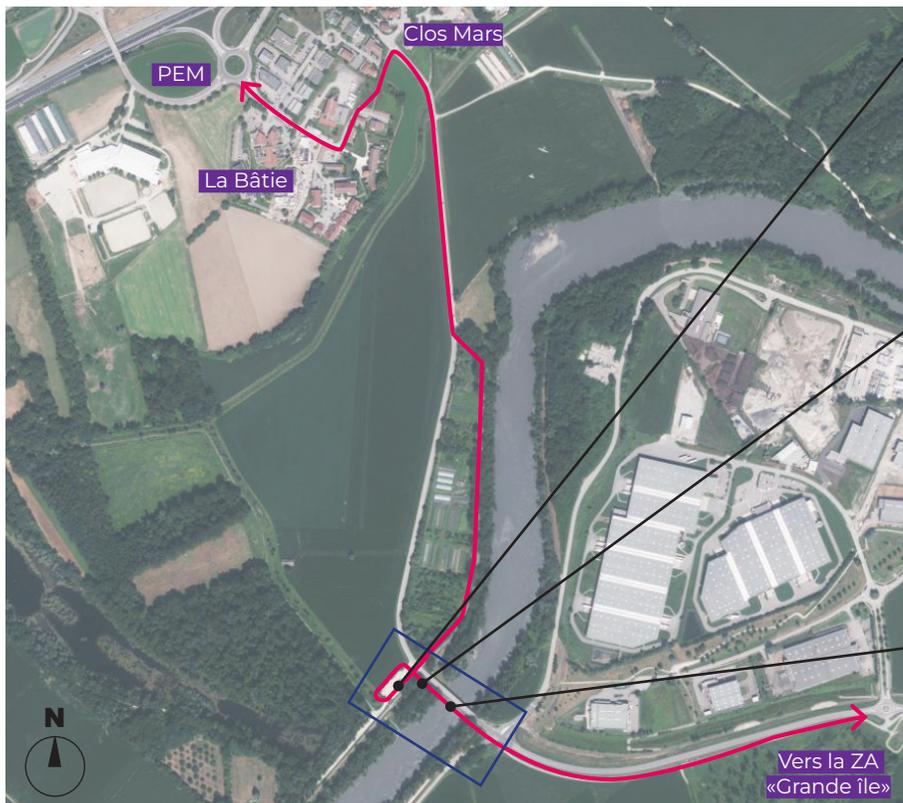
▲ Tracé de la liaison inter-rives

Le franchissement de l'Isère

Aménagement

L'itinéraire se poursuit d'abord sous le pont routier puis le long du parking existant, sans impacter le stationnement, avant de rejoindre la nouvelle passerelle dédiée aux modes actifs.

La passerelle comptera une pile en rive droite. Ce côté de l'Isère n'est pas immergé (sauf en cas de crue), ce qui facilite la construction et l'entretien et limite l'impact hydraulique de l'ouvrage.



▲ Tracé de la liaison inter-rives



▲ Voie verte le long du parking existant



▲ Passerelle située à 5 mètres du pont routier existant



▲ Illustration de la future passerelle - © RITZ Architecte

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

Les procédures réglementaires auxquelles sera soumis le projet ne sont pas arrêtées. Elles dépendront notamment des résultats des études environnementales et des contraintes d'acquisitions foncières.

Deux hypothèses sont encore possibles. Si le projet n'est pas soumis aux procédures d'autorisations environnementales et/ou de déclaration d'utilité publique, les travaux pourraient démarrer dès 2025. La mise en service serait alors envisagée pour fin 2026.

Si des autorisations environnementales et/ou une déclaration d'utilité publique doivent être obtenues, les travaux ne pourraient alors commencer qu'à partir de 2026. La mise en service serait alors envisagée fin 2027.

Le SMMAG assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet. À ce titre, il définit les objectifs, le calendrier et le budget.

Le montant des travaux est estimé à 4,896 millions d'euros HT. Les 2/3 de l'investissement sont portés par le SMMAG. Le Département de l'Isère complète le 1/3 restant.



► Actuelle bande cyclable unilatérale le long de la RD 165 - ELEGIA

LES MISES EN COMPATIBILITÉ DES PLU PRÉVUES

Le tracé de la liaison modes actifs relie les communes de Saint-Ismier et du Versoud.

Aujourd'hui les règlements des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de ces deux communes ne permettent pas sa réalisation.

Une mise en compatibilité est donc rendue nécessaire. Le tableau de la page suivante présente les incompatibilités du projet avec les PLU.

Définition d'un PLU

C'est un document public composé de plans, règlements, programmes et cartes, qui cadre l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle d'une commune ou d'un ensemble de communes. Il garantit l'équilibre de l'aménagement et a pour objet de déterminer des règles d'affectation et à d'occupation des sols. Il traduit les ambitions de développement et d'aménagement d'un territoire et sert à cadrer l'urbanisation.

PLU de Saint-Ismier

Le tronçon de la liaison circulant à travers la commune de Saint-Ismier traverse des zones agricoles (A) et naturelles (N). Une partie du tracé traverse également une zone classée en zone humide.

Dans les zones A et N, les projets d'infrastructures sont autorisés sous réserve de ne pas compromettre le caractère agricole pour la zone A et de préserver la qualité du site, des paysages et des milieux

naturels pour la zone N.

Dans les zones humides, tous travaux d'affouillements et d'exhaussement de sol sont interdits.

Au vu de la présence de la zone humide et des travaux envisagés, le projet n'apparaît pas compatible avec le PLU de Saint-Ismier.

PLU du Versoud

Le projet traverse des Espaces Boisés Classés (EBC) aux abords de l'Isère et des zones humides. Les emprises s'inscrivent en zones N et A.

Tous travaux, y compris affouillements et exhaussements, drainage, tout dépôt, et toute construction remettant en cause le caractère de zone humide de la zone et non compatible avec la préservation des milieux humides sont interdits en zone N.

Les usages, affectations des sols et types d'activités devront avoir l'impact le plus réduit possible sur les enjeux de préservation des milieux naturels et des continuités écologiques en zone A.

Au vu de la présence de la zone humide, des EBC et des travaux envisagés, le projet n'apparaît pas compatible avec le PLU du Versoud.

Mise en compatibilité

Pour permettre de lever ces incompatibilités, des emplacements réservés au bénéfice du SMMAG, correspondant aux emprises nécessaires au projet, devront être inscrits dans les PLU des deux communes. Du côté de la commune du Versoud, les EBC devront être déclassés.



Présentation des éléments
d'incompatibilités du projet dans les
règlements des PLU de Saint- Ismier et
Le Versoud ►



	PLU Saint-Ismier	PLU Le Versoud
Zone agricole (A)	Projets d'infrastructures autorisés sous réserve de ne pas compromettre le caractère agricole pour la zone A	Usages, affectations des sols et types d'activités devront avoir l'impact le plus réduit possible sur les enjeux de préservation des milieux naturels et des continuités écologiques en zone A.
Zone naturelle (N)	Projets d'infrastructures autorisés sous réserve de préserver la qualité du site, des paysages et des milieux naturels pour la zone N.	Tous travaux, y compris affouillements et exhaussements, drainage, tout dépôt, et toute construction remettant en cause le caractère de zone humide de la zone et non compatible avec la préservation des milieux humides sont interdit en zone N.
Zone humide	Travaux d'affouillements et d'exhaussement de sol interdits.	Travaux d'affouillements et d'exhaussement de sol interdits.
Espaces boisés classés (EBC)	<i>Sans objet</i>	EBC présents en bordure de l'Isère

LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Pourquoi concerter sur l'évolution des PLU ?

Dans le cadre de la création de la liaison inter-rives piétons-cycles, des mises en compatibilité des PLU seront nécessaires pour la réalisation du projet.

Périmètre de la concertation MECDU

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme sera réalisée soit au titre du code de l'environnement (autorisation environnementale) soit au titre de code de l'expropriation (déclaration d'utilité publique).

La présente concertation a pour vocation de répondre plus particulièrement aux directives de la loi Accélération et de Simplification de l'Action Publique (ASAP) du 7 décembre 2020.

Elle n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet qui a déjà fait l'objet d'une concertation préalable réglementaire du 8 janvier au 18 février 2024, dont le bilan est disponible depuis mai 2024 sur le site internet du SMMAG : <https://smmag.fr/plateforme-participative/les-concertations/liaison-inter-rives-la-batie-le-versoud/>

Cette concertation réglementaire porte uniquement sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaire pour la réalisation du projet de liaison inter-rives entre La Bâtie et le Versoud.

Objectifs de la concertation

La présente concertation, en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, a pour objectifs de :

- Présenter les incompatibilités des PLU actuels ;
- Assurer l'information et la participation du public ;
- Recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses.

Quelles modalités de concertation ?

S'informer

En consultant le présent dossier de concertation disponible :

- Dans les mairies des communes de Saint-Ismier et du Versoud.
- Sur le site internet du SMMAG : <https://smmag.fr/plateforme-participative/les-concertations/>

Donner son avis

Du 24 juin au 7 juillet 2024, les habitants sont invités à exprimer leurs avis selon les modalités suivantes :

- Des registres d'expression sont disponibles dans les mairies de Saint-Ismier et du Versoud.
- Un formulaire de contribution est disponible sur la plateforme participative du

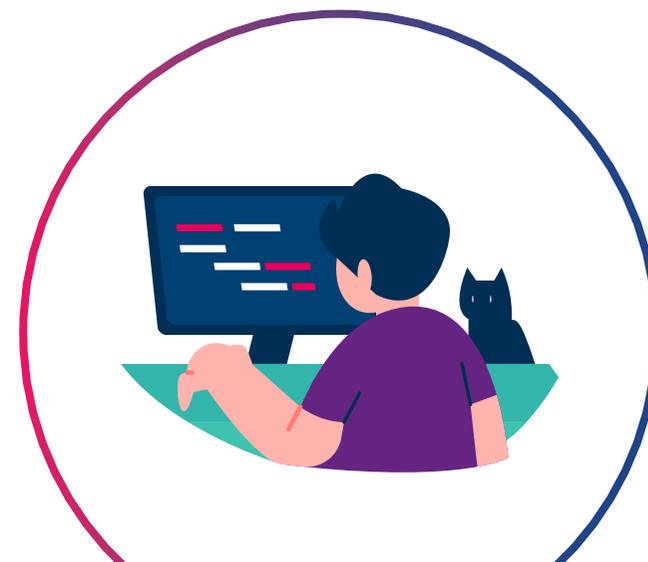
SMMAG :

<https://smmag.fr/plateforme-participative/les-concertations/>

Et après ?

Le bilan de la concertation reprendra de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation. Une fois délibéré par le SMMAG, ce bilan sera rendu public et mis à disposition après délibération par le Comité Syndical.

La mise en compatibilité des PLU se fera par la suite, dans le cadre d'une enquête publique soit au titre d'une autorisation environnementale, soit au titre d'une déclaration d'utilité publique (DUP).



Registre d'expression

Déposez votre contribution !
Les registres seront relevés à la fin de la
période de concertation pour nourrir le bilan.

N'hésitez pas à réagir en ligne sur la plateforme
participative du SMMAG :

<https://smmag.fr/plateforme-participative/les-concertations/>





Date

A series of horizontal dotted lines for writing, spanning the width of the page.



Date

A series of horizontal dotted lines for writing, spanning the width of the page.

Date

A series of 20 horizontal dotted lines for writing.

Toutes les informations sur
la concertation sur le site :
www.smmag.fr

SMMAG

Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

