Véloroute La Belle Via en rive droite de l'Isère

Section entre le pont de Brignoud et le pont des Glières

Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Communes de Crolles (38)

Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Pièce V – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

Juillet 2026

80 avenue Jean Jaurès
38320 EYBENS
Tél. : 04.38.92.10.41
www.ameten.fr

Véloroute La Belle Via en rive droite de l'Isère

Section entre le pont de Brignoud et le pont des Glières

Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Juillet 2026

N°20.570

Indice	Date	Rédaction	Validation	Version/modification
V1	18/03/26	D. COSTA	L. LE CONTELLEC	Version provisoire
V2	28/05/26	D. COSTA	L. LE CONTELLEC	Version provisoire
V3	02/07/26	D. COSTA	L. LE CONTELLEC	Version provisoire
V4	06/07/26	D. COSTA	L. LE CONTELLEC	Version provisoire
V5	07/07/26	D. COSTA	L. LE CONTELLEC	Version provisoire

S O M M A I R E

PREAMBULE 6

1 GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBNAISME.. 7

1.1 Définition 7
1.2 Champ d'application 7
1.3 Présentation du dossier de mise en compatibilité du PLU 7
1.4 Objet du présent dossier 8
1.5 Présentation de la procédure 8
1.5.1 L'examen du dossier par le préfet 8
1.5.2 L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique 8
1.5.3 L'enquête publique 9
1.5.4 L'avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent 9
1.5.5 La déclaration d'utilité publique 9
1.6 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité du PLU 9
1.7 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité 11

2 PROJET 12

2.1 Contexte et présentation du projet 12
2.1.1 Identité du demandeur 12
2.1.2 Contexte du projet 12
2.1.3 Maitrise foncière 15
2.1.4 Justification du choix du projet 15
2.1.5 Justification de l'intérêt général du projet 15
2.2 Description du projet 16

3 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU 27

3.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le SCoT de la région grenobloise 27
3.1.1 Présentation du SCoT de la région grenobloise (273 communes) 27
3.1.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SCOT de la région grenobloise 29
3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Crolles 37
3.2.1 Principes généraux 37
3.2.2 Compatibilité avec le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Crolles 37
3.2.3 Le PADD 37
3.2.4 Les OAP 40
3.2.5 Analyse du projet au regard du règlement d'urbanisme (écrit et graphique) 46

4 CONTENU DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CROLLES 68

4.1 Le rapport de présentation 68
4.2 Les espaces boisés classés 69
4.2.1 Modification du règlement graphique du PLU de Crolles induite par le projet 71
4.2.2 Modification du règlement écrit du PLU de Crolles 75
4.2.3 Conclusion 78

5 ANNEXES 79

Index des figures

Figure 1 : Projet global d'aménagement de la Belle Via du pont de la Bâtie au département de la Savoie (Source : CD38) ... 13
Figure 2 : Carte de localisation du projet sur orthophotographie ... 14
Figure 3 : Présentation globale du projet d'itinéraire cyclable ... 17
Figure 4 : Profil en travers du projet d'itinéraire cyclable – Section courante (Source : CD38) ... 18
Figure 5 : Profils en travers du projet d'itinéraire cyclable – Zone d'entrecroisement des PL (Source : CD38) ... 19
Figure 6 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 6/6 (Source : CD38) ... 20
Figure 7 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 5/6 (Source : CD38) ... 21
Figure 8 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 4/6 (Source : CD38) ... 22
Figure 9 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 3/6 (Source : CD38) ... 23
Figure 10 : Emprise du projet sur le zonage du PLU de Crolles – ZOOM 1/3 (Source : PLU Crolles 2026) ... 24
Figure 11 : Emprise du projet sur le zonage du PLU de Crolles – ZOOM 2/3 (Source : PLU Crolles 2026) ... 25
Figure 12 : Emprise du projet sur le zonage du PLU de Crolles – ZOOM 3/3 (Source : PLU Crolles 2026) ... 26
Figure 13 : Principes d'organisation de la grande accessibilité de la région grenobloise à l'horizon 2030 (Source : SCoT région Grenoble) ... 32
Figure 14 : OAP thématique TVB du PLU de Crolles ... 41
Figure 15 : Extrait du plan de zonage du PLU de Crolles avec le projet d'itinéraire cyclable en rouge ... 48
Figure 16 : Servitudes d'utilité publique sur la commune de Crolles 1/2 (Source : PLU Crolles) ... 50
Figure 17 : Servitudes d'utilité publique sur la commune de Crolles 2/2 (Source : PLU Crolles) ... 50
Figure 18 : Zonages réglementaires du PPRI Isère Amont (Source : PPRI Isère Amont) ... 51
Figure 19 : zonage réglementaire du PPRN Isère Amont (Source : PPRN Isère Amont) ... 53
Figure 20 : Localisation des EBC au droit du projet d'itinéraire cyclable ... 54
Figure 21 : Photographies de la piste actuelle classée en EBC au PLU (Source : AMETEN 18/03/26) ... 55
Figure 22 : Zones humides situées au droit du projet d'itinéraire cyclable ... 56
Figure 23 : Localisation des zones humides pédologiques délimitées à l'échelle des travaux 1/2 (Source : Nicolas Souvignet 2024) ... 57
Figure 24 : Localisation des zones humides pédologiques délimitées à l'échelle des travaux 2/2 (Source : Nicolas Souvignet 2024) ... 58
Figure 25: Photographies de la piste actuelle classée en EBC au PLU (Source : AMETEN 18/03/26) ... 61
Figure 26 : Localisation des portions d'EBC à déclasser (Source : Améten) ... 70
Figure 27 : Evolution du plan de zonage avec mise en œuvre du projet (état actuel à gauche et état futur à droite – planche 1/2) ... 72
Figure 28 : Evolution du plan de zonage zoomé avec mise en œuvre du projet (état actuel à gauche et état futur à droite – planche 1/2) (Source : Améten) ... 73
Figure 29 : Evolution du plan de zonage zoomé avec mise en œuvre du projet (état actuel à gauche et état futur à droite – planche 2/2) (Source : Améten) ... 74

Index des tableaux

Tableau 1 : Grandes orientations du PADD du PLU de Crolles ... 37
Tableau 2 : Orientations et objectifs de l'OAP thématiques TVB de la commune de Crolles (Source : PLU de Crolles) ... 41
Tableau 3 : Surface en m² de zonages concernés par le projet d'itinéraire cyclable ... 46

Pièce V – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

PREAMBULE

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité pour évolution du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Crolles, approuvée le 27 juin 2025 avec le projet d'aménagement d'une portion de la véloroute La Belle Via dans la vallée du Grésivaudan, entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère sur les communes de Crolles et de Bernin (38), dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de l'Isère.

Bien que l'infrastructure projetée s'étende sur un linéaire de 1,7km et s'inscrive sur le territoire de deux communes (Crolles et Bernin), **seul le PLU de la commune de Crolles requiert une évolution réglementaire** pour permettre l'exécution des travaux. Le document d'urbanisme de la commune de Bernin est, quant à lui, d'ores et déjà compatible avec le projet.

Par ailleurs, il est précisé que la présente procédure de mise en compatibilité est strictement circonscrite à l'évolution du document d'urbanisme de Crolles. Les autres procédures administratives et environnementales requises pour l'opération se poursuivent en parallèle et de manière indépendante. À la date du présent dossier, un dossier d'autorisation de défrichement ainsi qu'un dossier loi sur l'eau déclaration sont en cours d'élaboration.

1 GENERALITES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBNAISME

1.1 Définition

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) est une procédure régie par les articles L153-49 à L153-59 et R153-13 à R153-17 du Code de l'urbanisme.

Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, ce projet fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Dans ce cas et conformément à l'article L153-54 du Code de l'urbanisme, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique et l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) appartient au préfet, qui sur la base du dossier préalable à l'enquête publique adressé par l'expropriant, apprécie si l'opération est compatible avec les dispositions du PLU.

1.2 Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal ;
- un Plan d'Occupation des Sols (POS).

Elle ne s'applique pas aux cartes communales.

Le présent dossier vise à la mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Crolles, à savoir le PLU communal.

1.3 Présentation du dossier de mise en compatibilité du PLU

Un PLU est un document de planification de l'occupation des sols qui prévoit et réglemente la destination des constructions avec les règles applicables à l'échelle d'un territoire communal ou intercommunal. Il porte également le projet global d'urbanisme qui résume les intentions générales des collectivités quant à l'évolution de leur territoire.

Le PLU comprend plusieurs documents :

- le rapport de présentation ;
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- le règlement d'urbanisme divisé en un règlement graphique (le « plan de zonage ») et un règlement écrit qui décrit les règles applicables à chaque zonage ;
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Les annexes.

Afin de permettre la réalisation du projet, la procédure de mise en compatibilité a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'ensemble des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

1.4 Objet du présent dossier

Le présent dossier, établi conformément aux articles L153-54 à L153-59 du Code de l'urbanisme, a pour objet la mise en compatibilité du PLU de la commune de Crolles, située dans le département de l'Isère, dans la région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'opération visée est l'aménagement d'une portion de la véloroute La Belle Via dans la vallée du Grésivaudan, entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère sur les communes de Crolles et de Bernin (38), dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de l'Isère.

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) permet donc la réalisation d'une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant pour cause d'utilité publique.

1.5 Présentation de la procédure

Le déroulement de la procédure de mise en compatibilité d'un PLU est divisé en cinq étapes :

- l'examen du dossier par le préfet. La mise en compatibilité du PLU doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après un examen au cas par cas ;
- Réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique ;
- l'enquête publique ;
- l'avis du conseil municipal de la commune de Crolles. Le conseil municipal dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer. Son avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans ce délai (articles L. 153-57 1° et R. 153-14 du code de l'urbanisme) ;
- la déclaration d'utilité publique.

1.5.1 L'examen du dossier par le préfet

La procédure prévue aux articles L153-54 à L153-59 du Code de l'urbanisme relève de la compétence de l'Etat.

Le préfet apprécie, sur la base du dossier transmis par le maître d'ouvrage dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique menée pour l'opération projetée, la compatibilité des dispositions des documents d'urbanisme avec ladite opération.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure de mise en compatibilité nécessaire.

1.5.2 L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Selon l'article L153-54 du Code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet, à l'initiative du préfet, d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L132-7 du Code de l'urbanisme, soit :

- la région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- le département de l'Isère ;
- les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains prévues au titre de l'article L1231-1 du Code des transports : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) ;
- de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat : La communauté de communes Le Grésivaudan ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux : Le Parc Naturel Régional de la Chartreuse ;

- des chambres de commerces et d'industries territoriales : Chambre de commerce et d'Industrie de Grenoble ;
- des chambres des métiers : Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Isère ;
- des chambres d'agriculture : Chambre d'agriculture de l'Isère ;
- de l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du SCoT lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma : La Grande Région de Grenoble ;

La réunion d'examen conjoint donne lieu à un procès-verbal d'examen conjoint qui est versé au dossier d'enquête publique (article R153-13 du Code l'urbanisme).

1.5.3 L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L153-55 du Code de l'urbanisme prévoit que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par l'autorité environnementale, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement.

Les dispositions visant à assurer la mise en compatibilité du PLU sont éventuellement modifiées pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier d'enquête, des observations du public et du résultat de l'enquête.

1.5.4 L'avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête publique, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête publique ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, au conseil municipal. L'établissement public consulté ou la commune dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. A défaut, ce dernier est réputé favorable.

Durant la période comprise entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision sur les dispositions visées par la mise en compatibilité du PLU.

1.5.5 La déclaration d'utilité publique

L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme devient effective et opposable dès l'accomplissement des formalités de publicité de cet arrêté préfectoral (affichage en mairie et publication au recueil des actes administratifs).

L'obligation réglementaire de versement de toute évolution des documents d'urbanisme sur le GPU demeure applicable. Le Département de l'Isère (CD38), en tant que maître d'ouvrage de l'opération et de la procédure de mise en compatibilité, devra fournir le dossier de la mise en compatibilité numérisé selon les standards du Conseil National de l'Information Géographique (CNIG). Ce fichier standardisé sera transmis à la commune de Crolles, autorité compétente en matière de PLU, à qui incombe la responsabilité exclusive de procéder au dépôt technique sur la plateforme du GPU.

1.6 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité du PLU

La procédure de mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L153-54 à L153-59 et R153-14 du Code de l'urbanisme.

- Article L153-54 du Code de l'urbanisme

« *Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

- Article L153-55 du Code de l'urbanisme

« *Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :*

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère sur les communes de Crolles et Bernin s'inscrit dans le cadre du 1.a) de cet article.

- Article L153-56 du Code de l'urbanisme

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

- Article L153-57 du Code de l'urbanisme

« *A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :*

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

- Article L153-58 du Code de l'urbanisme

« *La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :*

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

- Article L153-59 du Code de l'urbanisme

« *L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L.153-26.*

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R153-14 du Code de l'urbanisme

« *Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.* »

1.7 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

La loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (loi ASAP), en particulier son article 40, a réformé les dispositions législatives du Code de l'urbanisme relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

En effet, l'article 40 de la loi ASAP ajoute les PLU à la liste des plans et programmes soumis à évaluation environnementale systématique, établie par l'article L104-1 du Code de l'urbanisme.

Concernant les procédures d'évolution des plans, il convient de distinguer selon qu'elles prévoient ou non des changements susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 :

- lorsque de tels changements sont induits, la procédure donne lieu soit à une nouvelle évaluation, soit à une actualisation de celle réalisée lors de l'élaboration du plan ;
- en l'absence d'incidence aucune évaluation n'est requise.

Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000. Cependant, aucun site Natura 2000 ne sera impacté par le projet.

La mise en compatibilité du PLU nécessite ainsi l'établissement d'une demande d'examen au cas par cas auprès de l'autorité environnementale.
Le projet entrant dans le champ d'application de l'article R104-8 à R104-14 du Code de l'urbanisme, il fait l'objet d'un dossier d'examen au cas par cas préalable à mise en compatibilité soumis à l'Autorité Environnementale.

Le projet global soit l'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire en rive droite de l'Isère (13 km) n'engendre pas d'impacts significatifs sur l'environnement, il n'est pas soumis à étude d'impact (décision n°2023-ARA-KKP-4238 en Annexe 1). Un diagnostic écologique a été mené sur l'aire du projet entre le pont des Glières et le pont de Brignoud, il est présenté en Annexe 2 du présent document.

Un formulaire d'évaluation au cas par cas type urbanisme a été déposé auprès de la DREAL. La décision n°2026-ARA-KKU-XXX (Annexe 2) a mis en évidence qu'il n'était pas demandé une évaluation environnementale pour la mise en compatibilité du PLU de la commune de Crolles.

2 PROJET

2.1 Contexte et présentation du projet

2.1.1 Identité du demandeur

Conseil départemental de l'Isère

Représenté par : Jean-Pierre BARBIER, président du conseil départemental

Demeurant : 7 rue Fantin Latour, 38 000 Grenoble

N° téléphone : 04 76 00 38 38

N° SIRET : 223 800 012 00013

2.1.2 Contexte du projet

La véloroute voie verte Belle-Via de la Vallée de l'Isère (ex V63) traverse trois départements : la Drôme, l'Isère et la Savoie. Sa longueur totale est d'environ 200 km dont 122 km en Isère. La véloroute Belle-Via inscrite au schéma national des itinéraires cyclables donne l'occasion de découvrir le département de l'Isère. A chacune de ses extrémités, la Belle-Via se connecte à l'itinéraire européen ViaRhôna (V17).

Ce projet vise ainsi à dynamiser la mobilité douce au sein de la Vallée du Grésivaudan en créant un itinéraire accessible à tous (cyclistes, piétons, rollers). En plus de renforcer l'attractivité touristique du territoire, cet aménagement répond à un enjeu de mobilité quotidienne. Il offre une alternative durable aux déplacements utilitaires dans un secteur caractérisé par une forte densité démographique et une importante activité industrielle.

La continuité de la Belle Via en Grésivaudan est assurée aujourd'hui par un itinéraire en voie verte réalisé en très grande partie sur les digues de l'Isère entre Saint-Ismier et la Savoie. Un itinéraire en rive droite de l'Isère entre Saint-Ismier et La Terrasse (11 km) a été réalisé en 2025 et un itinéraire en rive gauche entre Tencin et la Savoie (17 km) a été réalisé en 2024.

L'itinéraire en rive droite n'a pas pu être réalisé complètement car sur une section de 1,8 km comprise entre le pont des Glières à Bernin et le pont de Brignoud à Crolles, la voie verte doit partager l'espace sur la digue avec le circuit utilisé par les camions du SYMBHI (Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère) assurant le curage annuel de l'Isère. Sur cette section il est nécessaire d'avoir une plateforme d'au moins 9 m de largeur pour séparer la circulation des modes doux (3 m) des poids-lourds (5 m) avec une séparation par un dispositif de sécurité (1 m) entre les deux voies. Cette plateforme aura une largeur d'environ 11 m sur la partie comprise entre le raccordement de la liaison modes doux Crolles/Brignoud sur la digue de l'Isère et le pont de Brignoud (environ 500 m). En effet sur cette section commune entre La Belle Via et la liaison Crolles-Brignoud dédiée aux modes doux la largeur de la voie verte devra être de 5 m pour être homogène avec la largeur retenue pour l'ensemble de l'itinéraire Crolles-Brignoud dont le franchissement de

l'autoroute A41 sera assuré par une passerelle (maîtrise d'ouvrage Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise - SMMAG) permettant de rejoindre la digue rive droite de l'Isère.

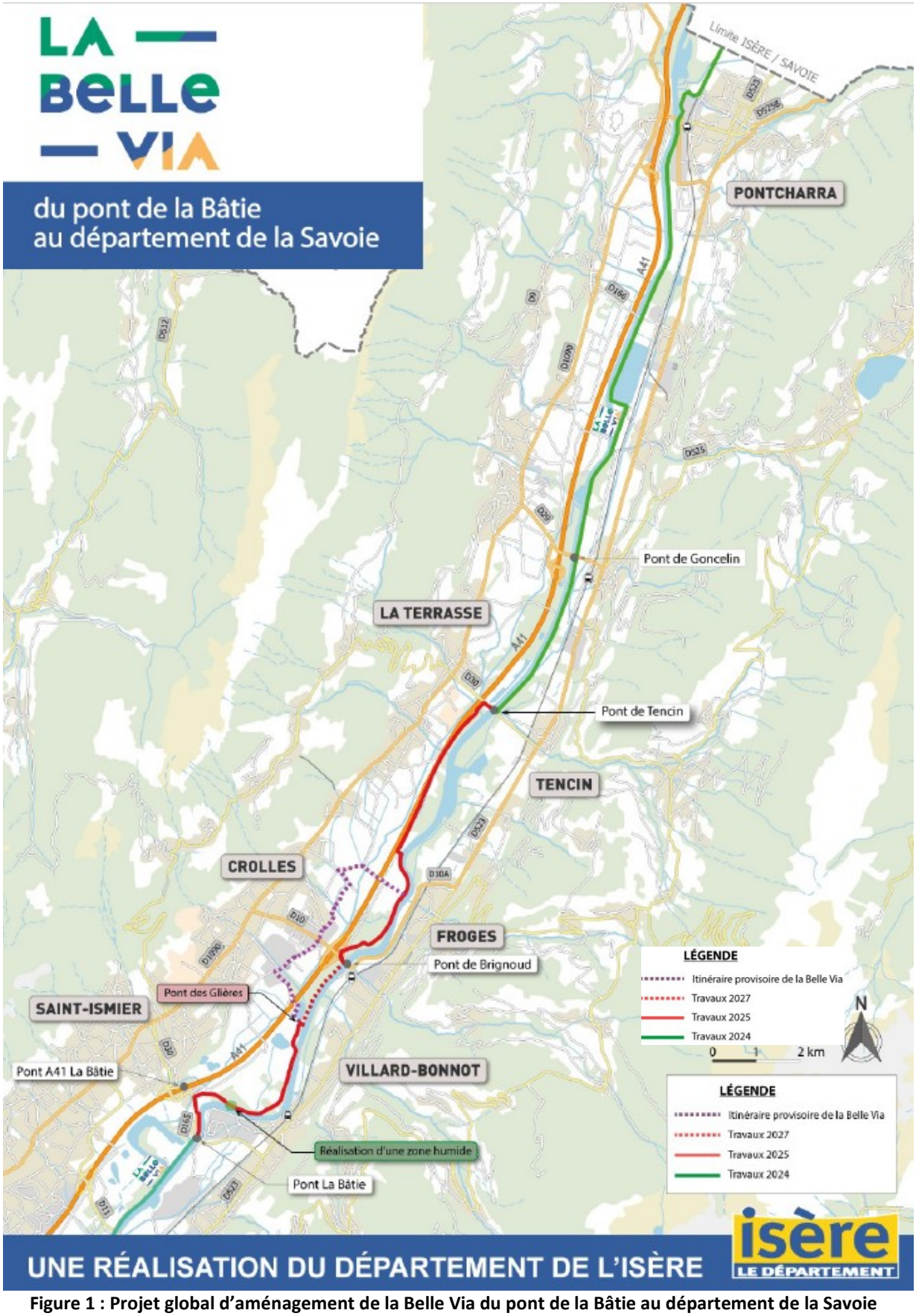


Figure 1 : Projet global d'aménagement de la Belle Via du pont de la Bâtie au département de la Savoie (Source : CD38)

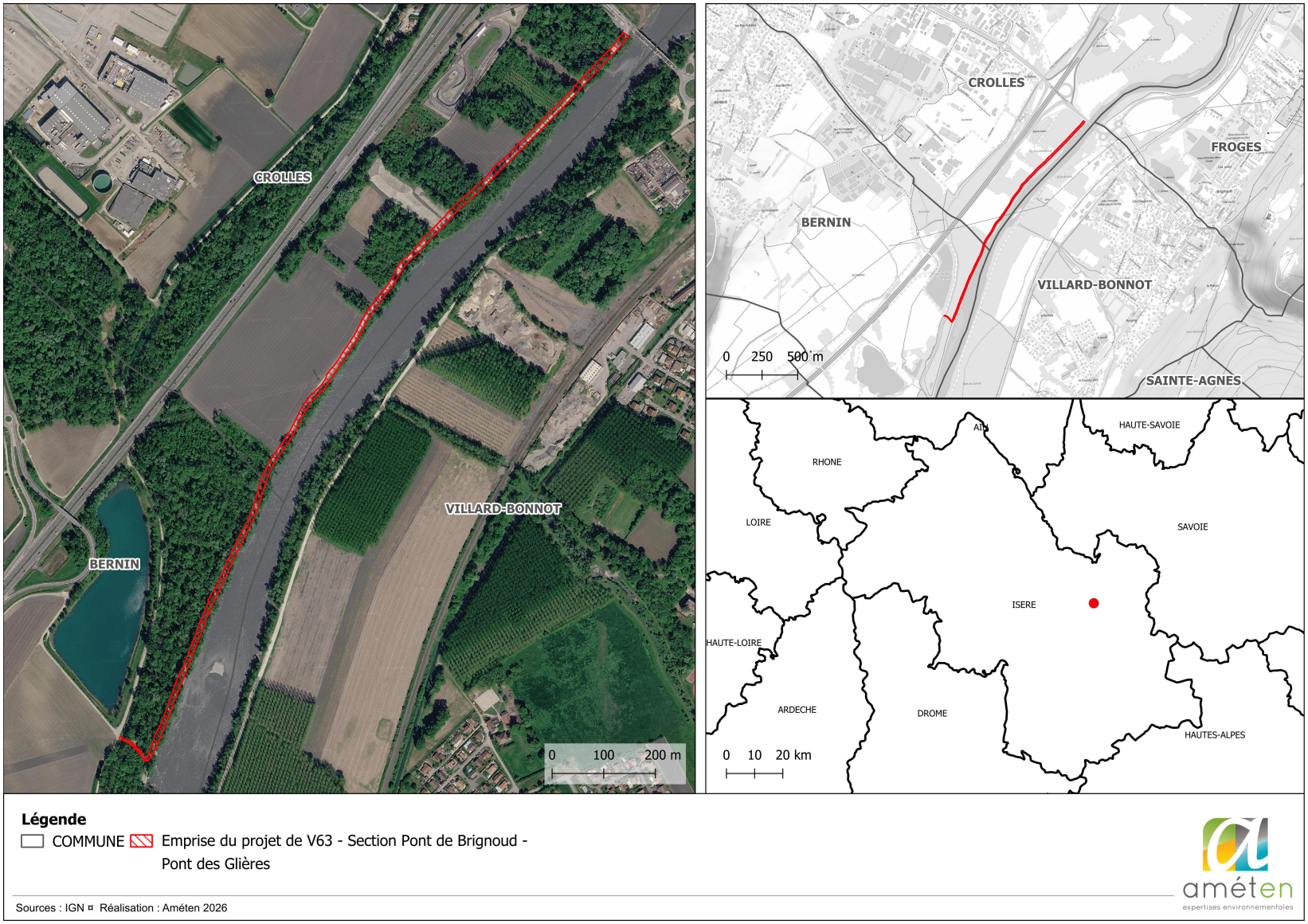


Figure 2 : Carte de localisation du projet sur orthophotographie

2.1.3 Maitrise foncière

La maitrise foncière des terrains du projet d'aménagement d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère sur les communes de Crolles et Bernin sera réalisée à travers une Déclaration d'Utilité Publique du projet avec une phase d'acquisitions amiables et si nécessaire une phase d'expropriations. A ce titre, une enquête parcellaire est également diligentée.

2.1.4 Justification du choix du projet

Les objectifs du projet sont d'aménager dans la vallée du Grésivaudan un itinéraire cyclable plus sécuritaire, adapté aux cyclistes et aux modes actifs quelques soient les motifs de déplacement et les niveaux de pratique. L'itinéraire doit être proche des services attendus par les usagers (hébergement, restauration, transports) et des points d'intérêt du territoire, afin de le rendre plus attractif, pour les déplacements utilitaires mais aussi pour le tourisme.

Plusieurs itinéraires cyclables ont été étudiés sur le territoire préalablement au choix d'un tracé définitif.

La recherche d'une connexion avec la véloroute en Savoie ainsi que les zones déjà aménagées sur les berges de l'Isère lors des travaux du SYMBHI ont favorisé un tracé en rive droite de l'Isère entre le pont de la Bâtie et le pont de Tencin.

L'utilisation de l'assiette d'un cheminement existant permet de minimiser l'emprise foncière globale du projet. Cette piste forme une base d'aménagement favorable pour créer un linéaire cyclable sécurisé, adapté au gabarit d'une voie verte, à laquelle est rajoutée une plateforme roulable utilisée par les véhicules du SYMBHI intervenant pour le curage de l'Isère.

2.1.5 Justification de l'intérêt général du projet

L'appréciation de l'utilité publique d'un projet est réalisée sur la base de trois critères qui s'articulent autour des motifs de l'expropriation et du but poursuivi par la personne morale expropriante.

L'aménagement d'un itinéraire cyclable en rive droite de l'Isère entre le pont de Brignoud à Crolles et le pont des Glières à Bernin d'une longueur de 1,8 km permet de compléter les aménagements existants et futurs dédiés aux modes actifs sur l'itinéraire de la véloroute le long de la vallée de l'Isère inscrite au schéma national des véloroutes et des voies vertes traversant les départements de la Drôme, de l'Isère et de la Savoie.

La longueur totale de la véloroute dénommée La Belle Via est d'environ 200 km dont 122 km en Isère. A chacune de ses extrémités elle se connecte à la ViaRhôna. L'itinéraire passant par Grenoble et Chambéry est une alternative à l'itinéraire européen permettant de relier le lac Léman aux plages de la Méditerranée.

A ce jour, La Belle Via est déjà réalisée sur le département de la Drôme et une grande partie a été aménagée pour le département de la Savoie. Pour le département de l'Isère, l'itinéraire définitif a été mis en œuvre entre la Bâtie à Saint-Ismier et la limite de la Drôme.

La partie centrale d'une longueur d'environ 30 km (dans le Grésivaudan) dans le département de l'Isère est en cours d'aménagement depuis 2024.

Le Département a réalisé une première section en rive gauche de juin à octobre 2024 sur un linéaire d'environ 17 km reliant la Savoie à Tencin, principalement sur les digues de l'Isère. La deuxième phase de travaux a permis la réalisation d'aménagements cyclables cette fois en rive droite, entre les communes de la Terrasse et Saint-Ismier en fin 2025.

Il reste à réaliser un tronçon de 1800 m entre le pont des Glières et le pont de Brignoud sur la digue de l'Isère.

Les travaux sur cette section sont envisagés pour 2027 sous réserve de l'obtention des autorisations environnementales, dans la même temporalité que la mise en service de la future passerelle de Brignoud dédiée aux modes doux en lieu et place du pont existant, prévue fin 2027.

Quand l'ensemble de l'itinéraire de La Belle Via sera traité les usagers des modes doux auront la possibilité pour leurs activités professionnelles et/ou personnelles d'emprunter sur des longues distances ou sur des parcours plus courts des itinéraires sécurisés et adaptés. Cela participera à la réduction du trafic routier et de la pollution atmosphérique à l'échelle communale mais aussi au niveau régional.

2.2 Description du projet

L'itinéraire en rive droite n'a pas pu être réalisé complètement car sur une section de 1,8 km comprise entre le pont des Glières à Bernin et le pont de Brignoud à Crolles la voie verte doit partager l'espace sur la digue avec le circuit utilisé par les camions du SYMBHI (Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère) assurant le curage annuel de l'Isère.

Sur cette section il est nécessaire d'avoir une plateforme d'au moins 9 m de largeur sur 1,3 km de longueur pour séparer la circulation des modes doux (3 m) des poids-lourds (5 m) avec une séparation par un dispositif de sécurité (1 m) entre les deux voies. Cette plateforme aura une largeur d'environ 11 m sur la partie comprise entre le raccordement de la liaison modes doux Crolles/Brignoud sur la digue de l'Isère et le pont de Brignoud (environ 500 m).

Le linéaire du projet s'inscrit au sein des zones « Agricole à protéger (Ap) » et « Naturelle (N) » au PLU de la commune de Crolles. L'aménagement intercepte également des espaces boisés classés (EBC) ainsi que des zones humides identifiées par le document d'urbanisme.

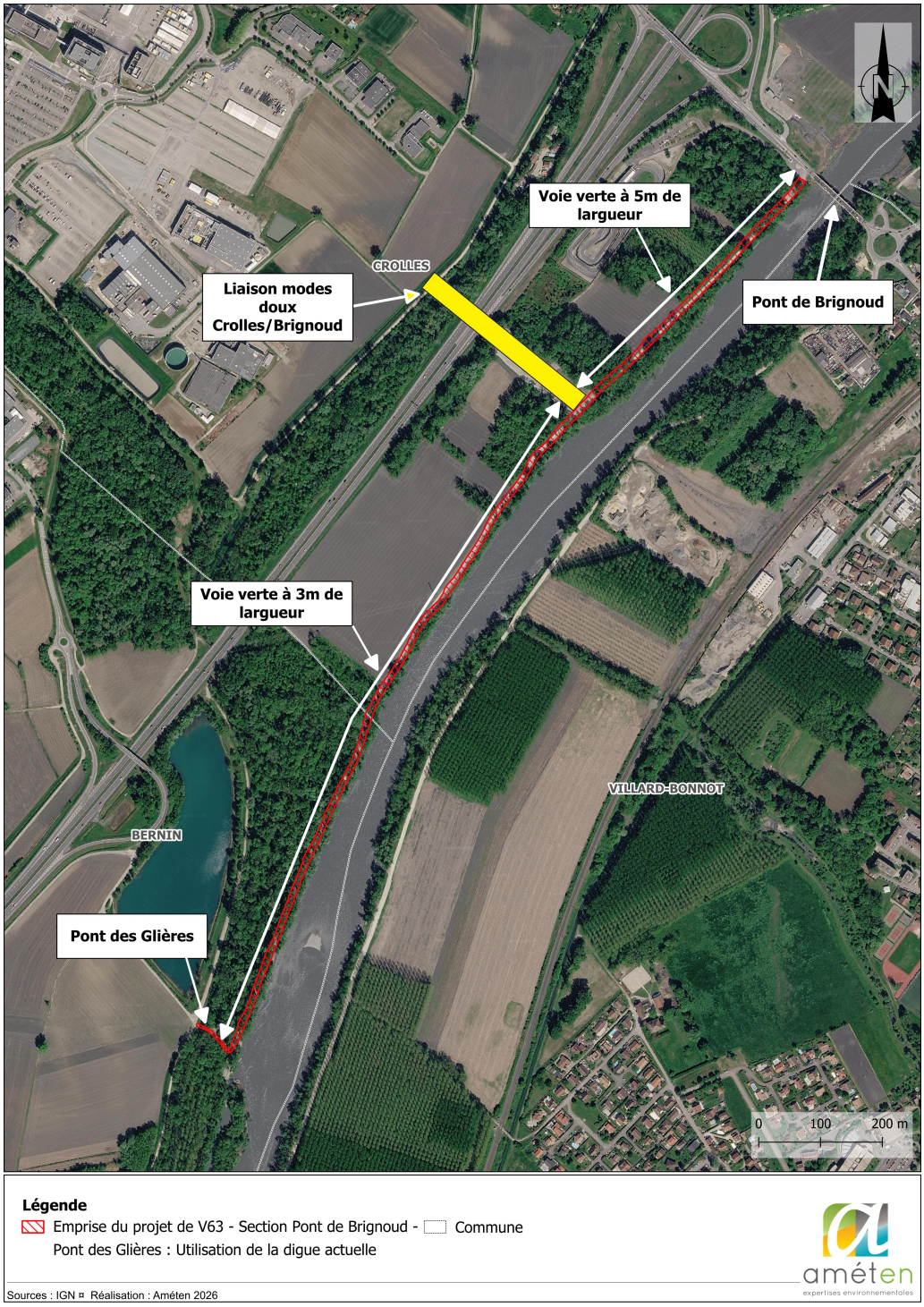


Figure 3 : Présentation globale du projet d'itinéraire cyclable

Profils en travers de la voie

Le profil en travers se compose de la manière suivante :

- Voie de 3m pour les modes doux revêtue en enrobés (épaisseur 6 cm).
- Dispositif de sécurité de 1m isolant les modes doux
- Voie de 5m pour les poids lourds. Voie non revêtue.

Ainsi, une plateforme de 9m de large est nécessaire pour l'ensemble de cette section.

A noter que cette plateforme aura une largeur d'environ 11 m sur la partie comprise entre le raccordement de la liaison modes doux Crolles/Brignoud sur la digue de l'Isère et le pont de Brignoud (environ 500m).

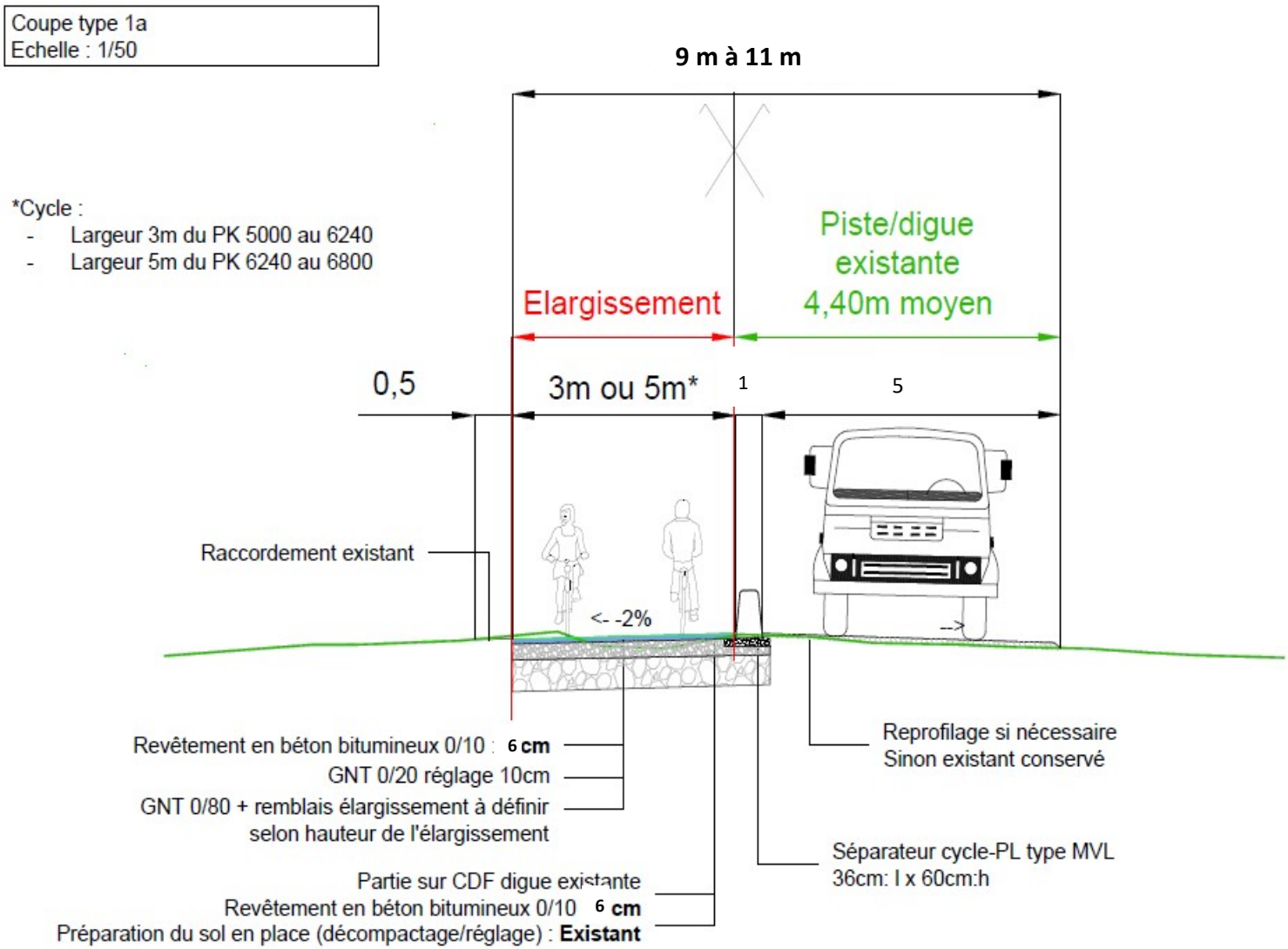


Figure 4 : Profil en travers du projet d'itinéraire cyclable – Section courante (Source : CD38)

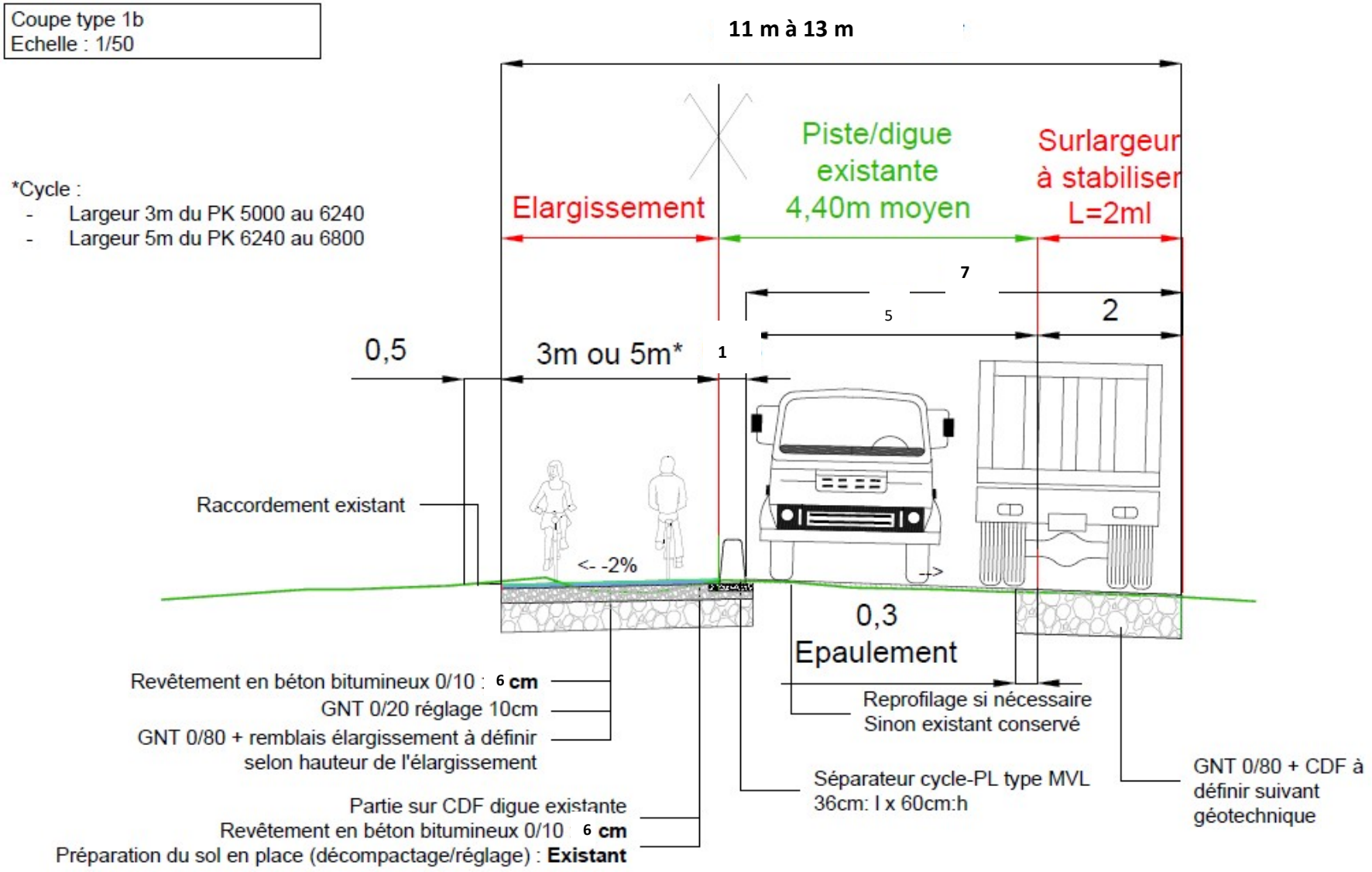


Figure 5 : Profils en travers du projet d'itinéraire cyclable – Zone d'entrecroisement des PL (Source : CD38)

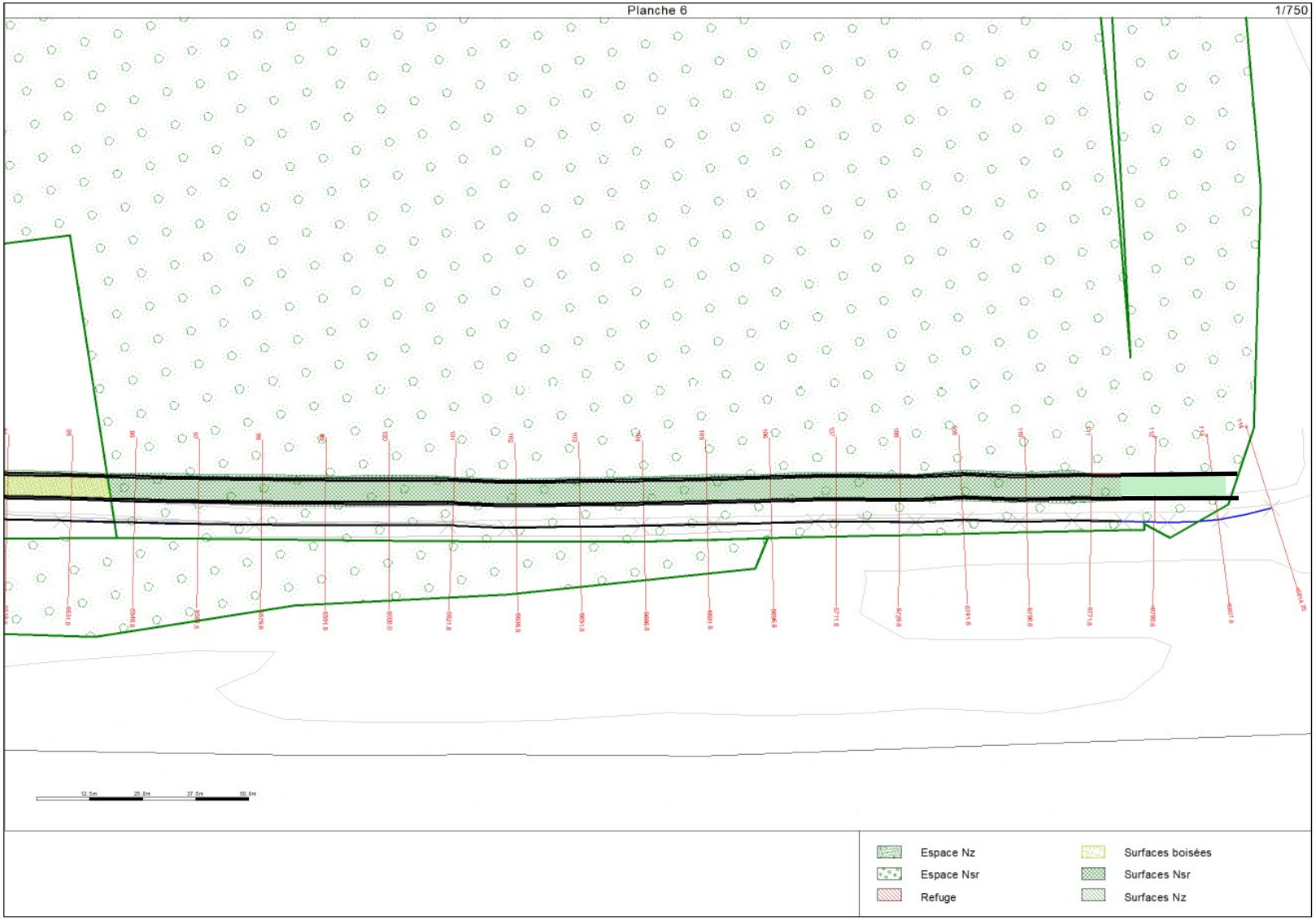


Figure 6 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 6/6 (Source : CD38)

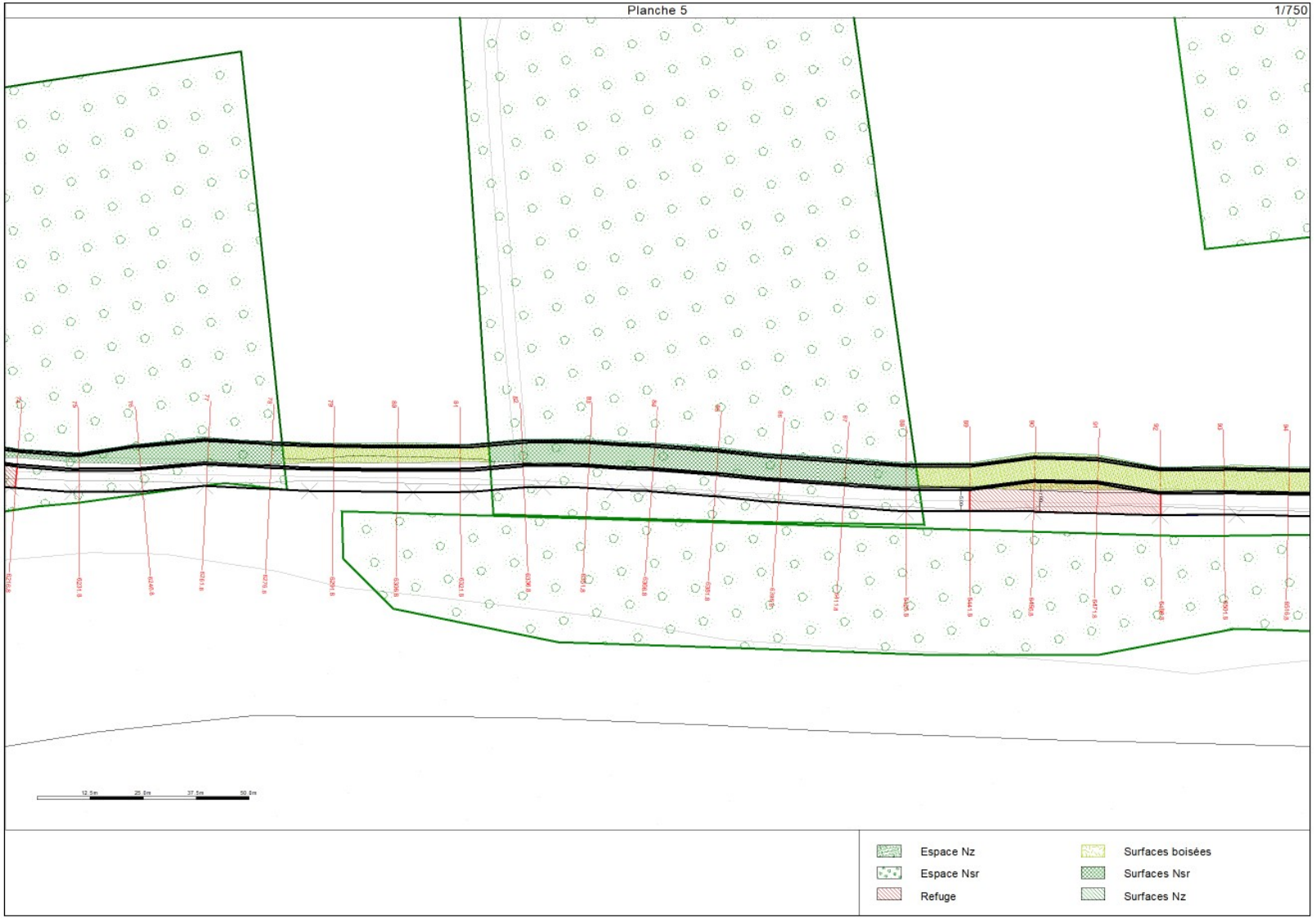


Figure 7 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 5/6 (Source : CD38)

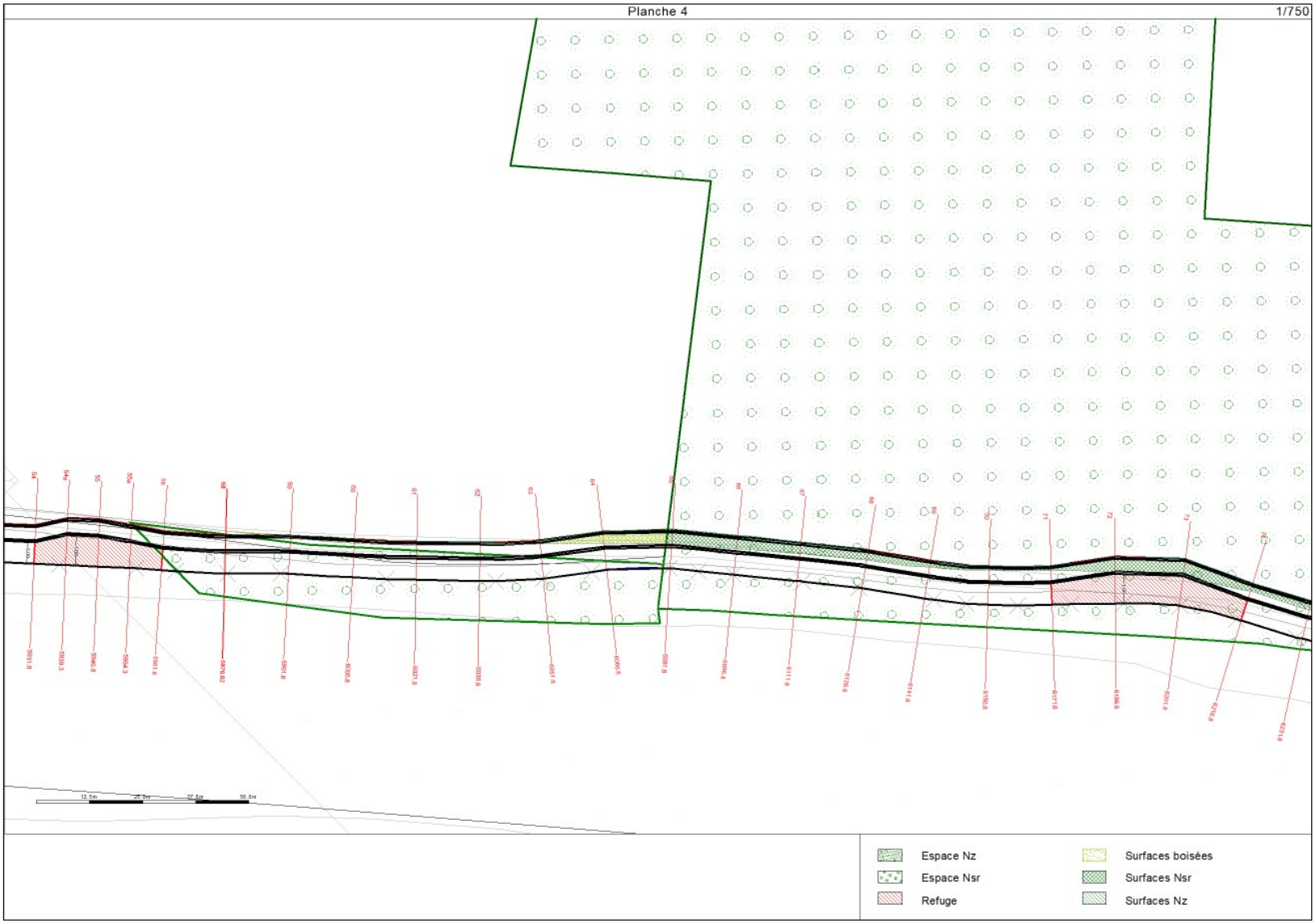


Figure 8 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 4/6 (Source : CD38)

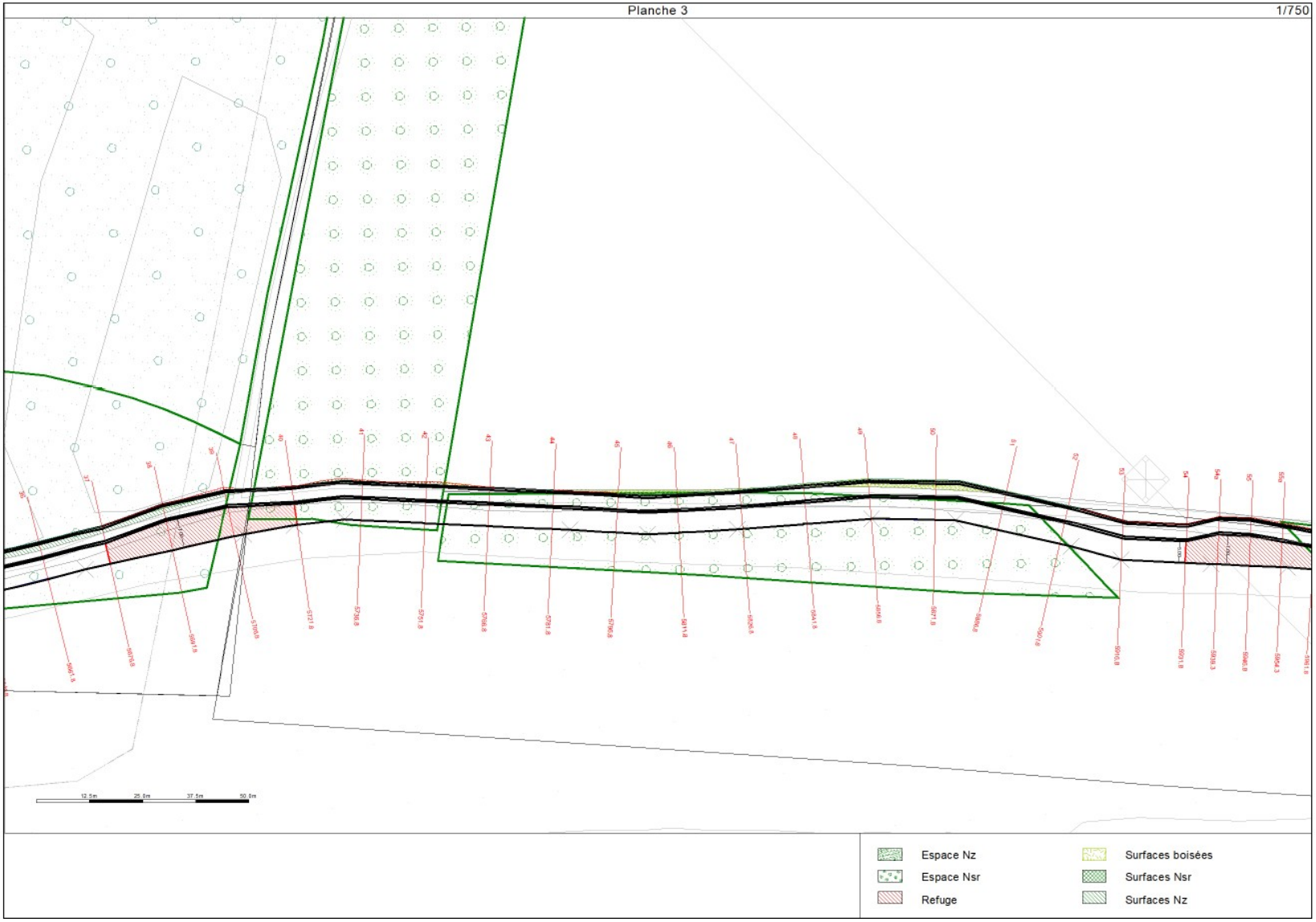


Figure 9 : Plan masse du projet de véloroute Belle-Via – Planche 3/6 (Source : CD38)

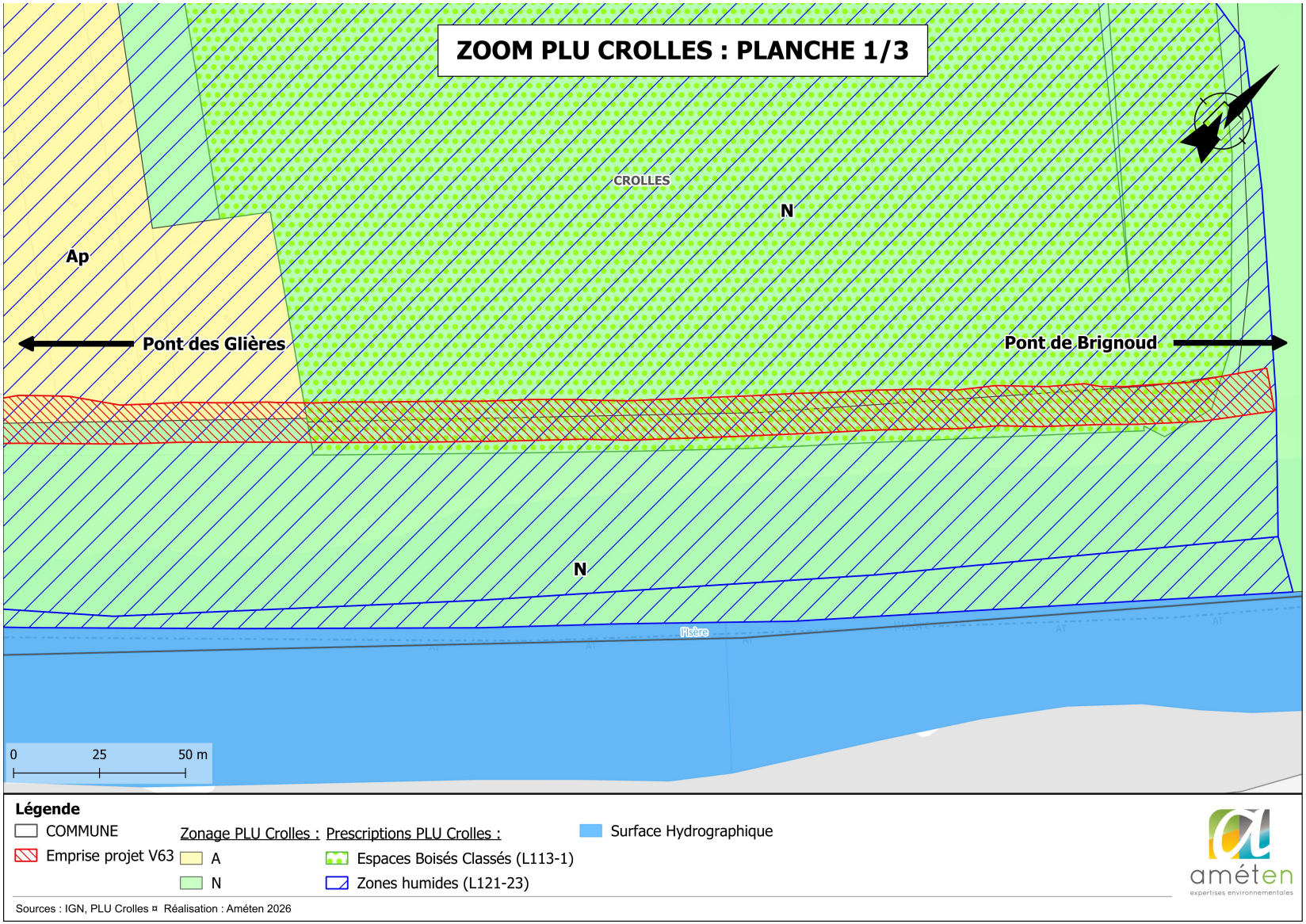


Figure 10 : Emprise du projet sur le zonage du PLU de Crolles – ZOOM 1/3 (Source : PLU Crolles 2026)

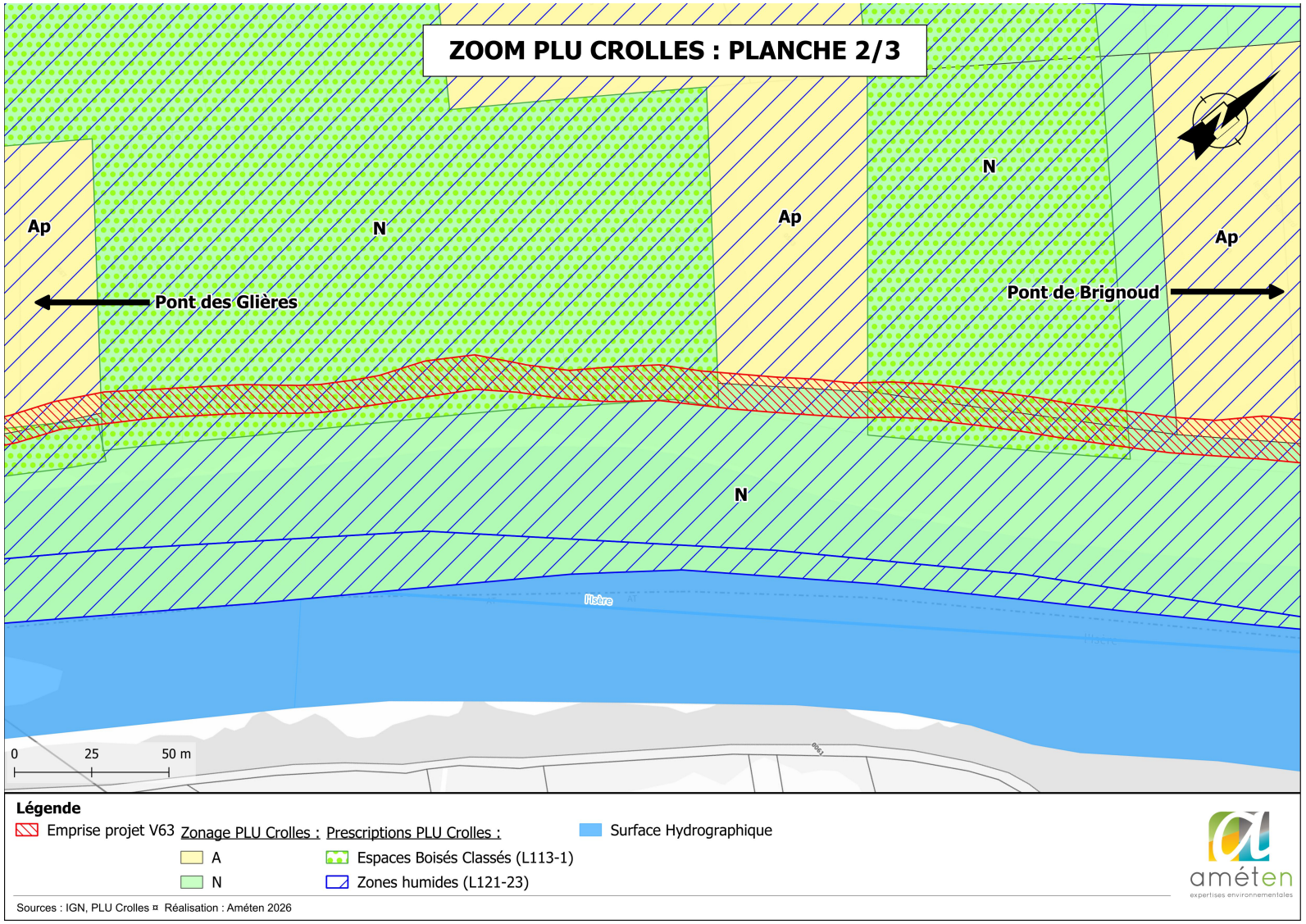


Figure 11 : Emprise du projet sur le zonage du PLU de Crolles – ZOOM 2/3 (Source : PLU Crolles 2026)

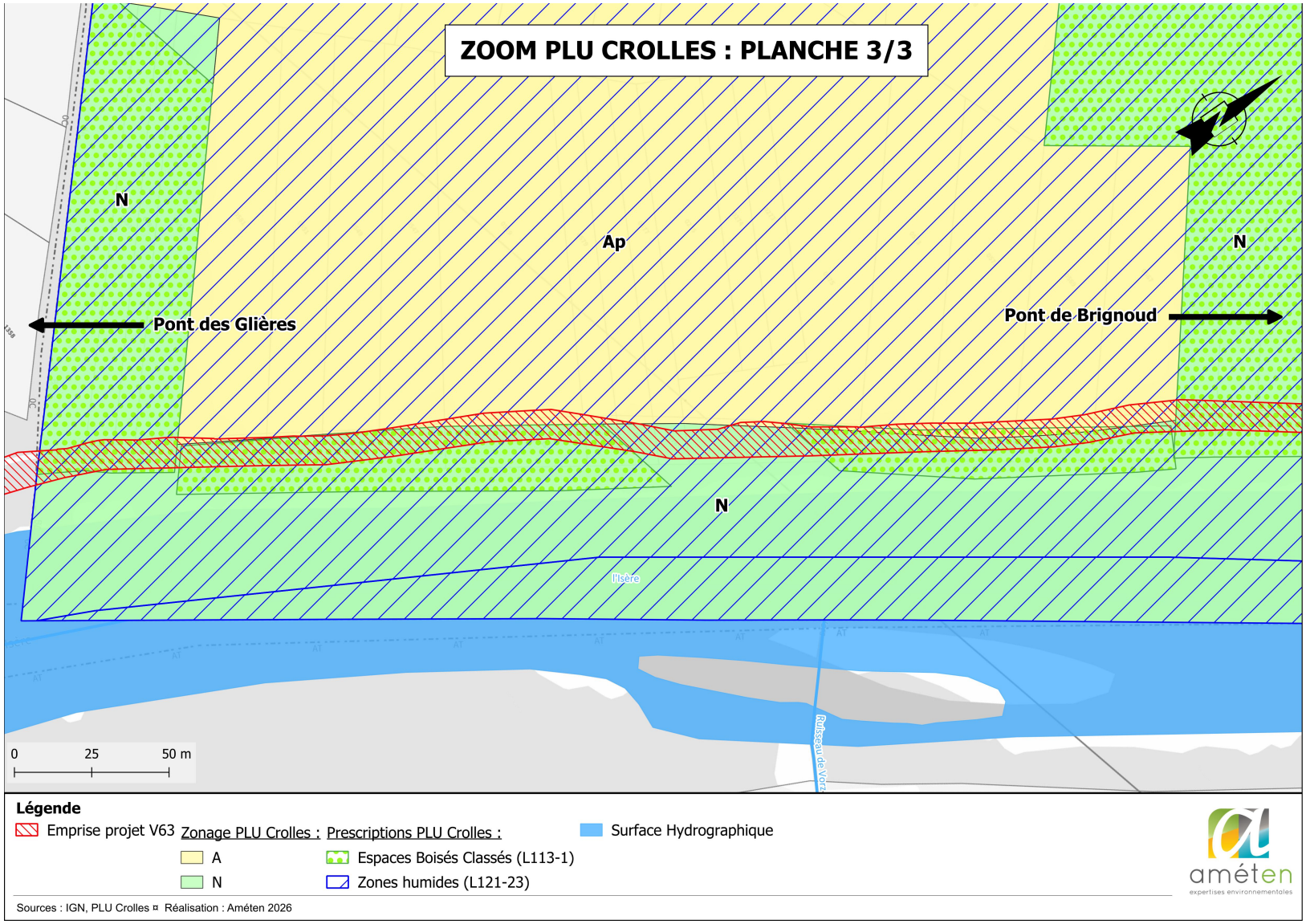


Figure 12 : Emprise du projet sur le zonage du PLU de Crolles – ZOOM 3/3 (Source : PLU Crolles 2026)

3 MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

3.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le SCoT de la région grenobloise

3.1.1 Présentation du SCoT de la région grenobloise (273 communes)

Le territoire de Crolles est couvert par le SCoT de la Grande Région de Grenoble. Il a été approuvé le 21 décembre 2012 et modifié le 23 octobre 2018. Le territoire de la Grande région de Grenoble regroupe un ensemble de 273 communes (en 2019) pour environ 787 094 habitants.

Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable), qui constitue l'une des trois pièces complémentaires du SCoT, expose le projet politique porté par les élus de la région grenobloise. Celui-ci est conçu dans une démarche de dialogue et de coopération. Il établit les trois orientations majeures intégrant les thèmes légaux et les choix complémentaires des élus de la région grenobloise :

- **1. Préserver, économiser, valoriser l'espace et les ressources** : il s'agit d'organiser la région grenobloise autour de la protection durable des espaces naturels, aquatiques, agricoles et forestiers, au regard de leur rôle structurant aux niveaux écologique, social, paysager, patrimonial, économique, de sécurité et de santé publique ;
- **2. Équilibrer, repartir et quantifier les capacités d'accueil au sein de chaque secteur sans amputer l'espace agricole et naturel** : cette orientation traduit le projet politique d'une organisation territoriale concertée, plus équilibrée, plus solidaire et plus fonctionnelle, qui redynamise les petites villes et bourg ruraux et privilégie le confort de vie des habitants autour des « courtes distances » ;
- **3. Organiser le territoire autour d'espaces de vie (pôles urbains) plus qualitatifs et plus denses** : le SCoT définit des objectifs de construction, de production de logements locatifs sociaux, d'équilibre entre emploi, habitat et commerce, …

Le DOO (Document d'orientation et d'Objectifs) décline les axes stratégiques du SCoT et précise leurs implications pour les documents d'urbanisme. Il permet de reprendre et de préciser les orientations stratégiques et les objectifs fixés dans le PADD :

1. Des ressources et espaces naturels, condition d'un développement harmonieux et pérenne :
    a. Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers et favoriser des conditions durables de développement des activités et usages associés ;
    b. Préserver les enjeux de biodiversité et structurer le territoire par la trame verte et bleue (TVB) ;
    c. Protéger durablement les ressources en eau potable ;
    d. Prévenir la pollution des milieux ;
    e. Promouvoir une exploitation raisonnée des carrières ;
2. Un cadre de vie amélioré conjuguant environnement, paysages, sécurité et santé dans l'aménagement du territoire :
    a. Valoriser l'identité des territoires et les rapports entre les environnements urbains et naturels ;
    b. Lutter contre la banalisation des paysages urbains et rendre la ville désirable et l'adapter au changement climatique ;
    c. Prévenir et limiter les risques majeurs ;

d. Prévenir et limiter l'exposition de la population aux pollutions et nuisances ;

e. Favoriser une gestion durable des déchets ;

f. Favoriser les économies d'énergie et encourager la production d'énergie renouvelable ;

3. Une attractivité métropolitaine renforcée respectueuse des enjeux du développement durable

   a. Conforter l'ensemble des moteurs de l'économie ;

   b. Développer les grands équipements et services structurants ;

   c. Améliorer les conditions de déplacements à longue distance ;

   d. Développer le tourisme sous toutes ses formes ;

   e. Irriguer l'ensemble des territoires et des populations par les réseaux numériques ;

4. Un développement équilibré et structuré pour lutter contre la périurbanisation

   a. S'appuyer sur une armature urbaine hiérarchisée pour assurer un développement urbain plus équilibré ;

   b. Produire une offre en logements suffisante, accessible et répartie de façon plus équilibrée, polarisée et économe en énergie ;

   c. Rééquilibrer et polariser l'offre commerciale en priorité dans les centres urbains mixtes ;

   d. Assurer un développement économique équilibré et répartir l'offre foncière en conséquence ;

   e. Concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie ;

5. Un aménagement intense et multifonctions contre l'étalement urbain et la consommation d'espace

   a. Poursuivre la réduction de la consommation d'espace non bâti pour les espaces urbains mixtes ;

   b. Lutter contre l'étalement urbain et intensifier les espaces urbains mixtes ;

   c. Favoriser la mixité urbaine et intensifier l'utilisation des espaces économiques ;

   d. Maîtriser et dimensionner l'offre foncière dans les documents d'urbanisme locaux ;

Le projet est concerné par plusieurs prescriptions ou recommandations du DOO, notamment :

- l'objectif « 2 : Un cadre de vie améliorée conjuguant environnement, paysages, sécurité et santé dans l'aménagement du territoire » dont les sous-objectifs «**2.2 : Lutter contre la banalisation des paysages urbains et rendre la ville plus désirable et l'adapter au changement climatique** » et « **2.4 : Prévenir et limiter l'exposition de la population aux pollutions et aux nuisances »** ; ces objectifs du DOO visent à développer les offres d'alternatives à l'automobile afin de réduire les GES, le trafic d'automobile ainsi que les nuisances qui affectent les populations limitrophes des axes. Ils visent également à définir des projets globaux de valorisation et d'ouverture au public des berges et abords de cours d'eau.
- L'objectif « 3 : Une attractivité métropolitaine renforcée respectueuse des enjeux du développement durable » avec en particulier les sous-objectifs « **3.3 : améliorer les conditions de déplacements à longue distance** » « **3.4 : Développer le tourisme sous toutes ses formes** » ; ces objectifs du DOO visent à l'amélioration des conditions de déplacement sur les axes permettant de rejoindre l'agglomération grenobloise et au développement des actions visant à réduire le trafic automobile pour les déplacement internes à la région grenobloise. Ils visent aussi à améliorer les conditions d'accès par un mode alternatif à l'automobile vers les principaux sites touristiques et espaces de loisirs.

- L'objectif 4 « Un développement équilibré et structuré pour lutter contre la périurbanisation » avec en particulier le sous-objectif « **4.5 : Concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie** » ; cet objectif vise à réduire le trafic automobile en priorité pour les déplacements liés aux grands pôles d'activité tel que Crolles/Bernin en développant des cheminements piétons cyclables entre Crolles et Bernin et la gare de Brignoud.

3.1.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SCOT de la région grenobloise

Le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère a pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement en mode doux dans la vallée du Grésivaudan avec un itinéraire adapté aux cyclistes de tous niveaux et pour différents modes de déplacements actifs. L'itinéraire sera proche des services attendus par les usagers (hébergement, restauration, transports) et des points d'intérêt du territoire, afin de le rendre plus attractif d'une part pour les déplacements utilitaires et d'autre part pour le tourisme.

Ce projet permet de promouvoir les déplacements en modes doux au sein de la vallée du Grésivaudan. Cela répond non seulement à un objectif de qualité de vie de la région grenobloise, mais aussi à un objectif de développement durable et de réduction des nuisances induites par le trafic routier en proposant des modes de déplacement alternatifs.

DOO PARTIE 2 SECTION 2

Lutter contre la banalisation des paysages urbains, rendre la ville désirable et l'adapter au changement climatique

2|2|1 Lutter contre la banalisation des paysages urbains et aménager les entrées de ville

2|2|1|4 Préserver et améliorer la qualité paysagère des entrées de ville, maîtriser l'évolution des paysages de carrefours et intégrer les zones économiques autour des grands axes

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à la qualité de l'intégration paysagère et urbaine des zones d'activité existantes ou futures situées :

- Le long des autoroutes et des voies express ; autour de leurs échangeurs ; autour de leurs bretelles d'accès et des carrefours entre ces dernières et la voirie locale.
- Le long des grands axes non autoroutiers assurant le prolongement du réseau autoroutier et des principales voies de liaison intercommunales ainsi que de leurs principaux carrefours.

Pour cela, les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront notamment à :

- Intégrer la dimension paysagère afin de limiter l'impact des aménagements dans le territoire ;
- Favoriser la requalification des zones d'activité existantes et de leurs façades situées le long des axes cités précédemment ;
- Privilégier une extension des zones d'activité « en profondeur » plutôt que « le long » de l'axe ;
- Réglementer l'affichage publicitaire le long des grands axes dans et aux abords des zones d'activité ;

Recommandations

1 Les collectivités territoriales compétentes sont invitées à mettre en place les actions suivantes pour les axes et les zones d'activité d'entrée de ville :

■ Apaiser les vitesses de circulation ; améliorer l'intégration urbaine des axes ainsi que la desserte alternative à l'automobile (transports collectifs, modes actifs) des zones d'activité.

224 Valoriser la trame aquatique en milieu urbain et renverser la tendance au « tout tuyau » pour la gestion des eaux pluviales

Orientations

Les collectivités locales doivent :

■ Valoriser les cours d'eau, notamment en milieu urbain.

■ Favoriser une gestion durable des eaux pluviales, abandonner la logique du « tout réseau », considérer les eaux pluviales comme une opportunité et une ressource.

■ Lutter contre l'imperméabilisation des sols.

■ Renforcer la qualité paysagère des espaces urbains, afin de favoriser l'articulation entre ville et nature, et de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Objectifs

1 Pour valoriser les cours d'eau, notamment en milieu urbain, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

■ Réaménager et requalifier les abords des principales rivières et plans d'eau en préservant, valorisant et développant des percées visuelles sur ces derniers (notamment depuis les espaces urbains et les axes de communication) et en aménageant des accès piétonniers ou cyclables aux berges lorsque cela est possible au regard du contexte local et de la fragilité écologique des milieux.

■ Valoriser les petits cours d'eau (y compris les canaux, chantournes et fossés d'écoulement) favorisant l'aménagement d'espaces verts autour de ces derniers et en préservant les ripisylves existantes. Ceux-ci peuvent être aussi support de développement de modes doux.

Recommandation

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à :

■ Aller vers une maîtrise foncière publique des abords des cours d'eau.

■ Définir des projets globaux de valorisation et d'ouverture au public des berges et/ou abords des cours d'eau.

DOO PARTIE 2 SECTION 4

Prévenir et réduire l'exposition de la population aux pollutions et nuisances

2|4|1|1 Réduire les émissions de pollution atmosphérique et les nuisances sonores liées aux trafics

Orientations

Les collectivités locales (notamment via leurs documents d'urbanisme locaux), les autorités organisatrices de transport public, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires veilleront à prendre en compte les orientations du DOO en matière d'organisation des déplacements (section 3 de la partie 3 et section 5 de la partie 4 du DOO) ainsi que les orientations suivantes, qui ont vocation à les compléter pour limiter l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores :

- **Réduire le trafic** (en termes de kilomètres parcourus) **des poids lourds** en raison de leur contribution relative importante à la pollution atmosphérique en veillant à optimiser le transport de marchandises, la desserte des zones urbanisées et l'offre de conditions viables au ferroutage en lien avec les orientations de la section 4.5.4 de la partie 4 du DOO concernant les transports de marchandises.

- **Réduire les besoins de déplacement,** par l'intermédiaire notamment de la mise en œuvre des orientations et objectifs du SCoT (parties 4 et 5 du DOO) sur l'équilibre des territoires, la limitation de la périurbanisation et la polarisation du développement urbain.

- **Développer les offres d'alternatives à l'automobile** (transport en commun, modes actifs, covoiturage…) **et réduire le trafic automobile** en lien avec les orientations et objectifs des sections 4.5.1, 4.5.2 et 4.5.3 de la partie 4 du DOO.

- **Réduire les nuisances sonores liées au trafic ferroviaire.**

- **Réduire les nuisances en priorité pour les populations situées en bordure des axes à grande circulation** en développant l'ensemble des mesures pour traiter :

DOO PARTIE 3 SECTION 3

Améliorer les conditions de déplacement à longue distance

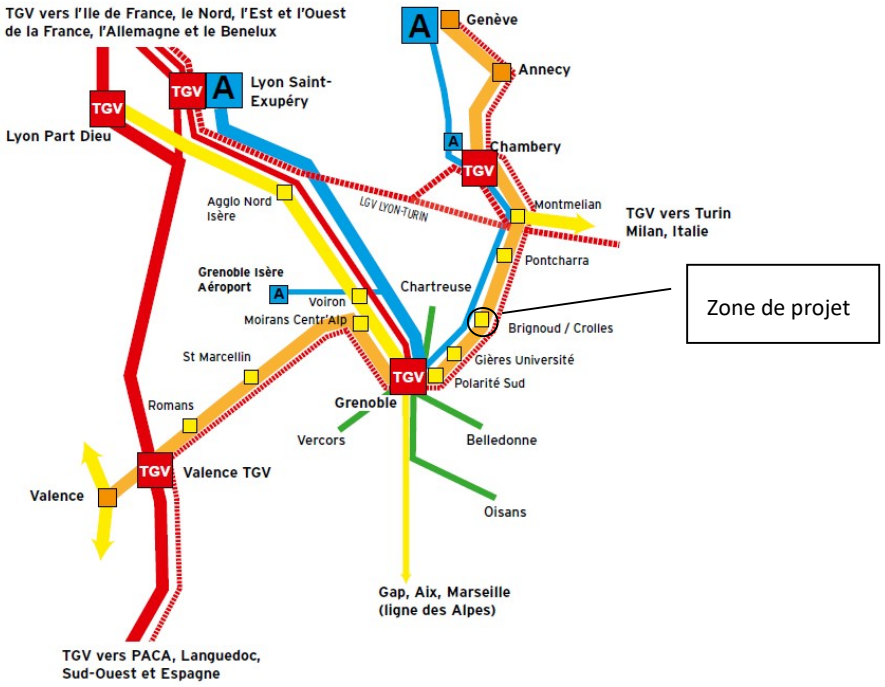
3|3 Améliorer les conditions de déplacement à longue distance

Orientations

En matière de grande accessibilité routière, les collectivités de la région grenobloise soutiendront les aménagements permettant :

- d'améliorer les liaisons vers le sud ;
- d'améliorer les conditions d'accès et de traversée de l'agglomération grenobloise grâce au réaménagement sur place des axes autoroutiers existants, au développement des systèmes de gestion dynamique du trafic, et aux actions visant à réduire le trafic automobile pour les déplacements internes à la région grenobloise ;
- de conforter les liaisons vers les territoires limitrophes en s'appuyant sur les axes existants et sur l'amélioration ou le prolongement de l'axe de Bièvre.

Ces orientations sont détaillées dans le schéma « Principes d'organisation de la grande accessibilité de la région grenobloise à l'horizon 2030 » ci-dessous.



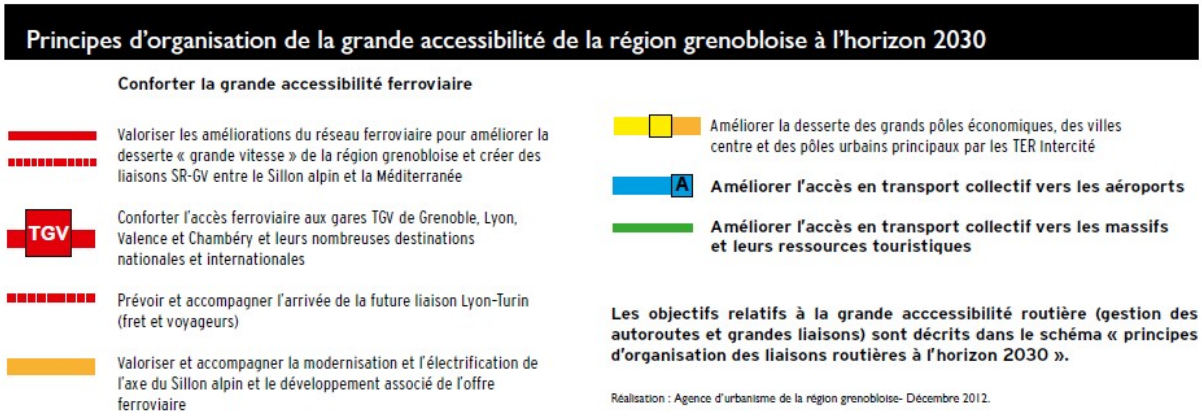


Figure 13 : Principes d'organisation de la grande accessibilité de la région grenobloise à l'horizon 2030 (Source : SCoT région Grenoble)

DOO PARTIE 3 | SECTION 4

Développer le tourisme sous toutes ses formes

3|4|1 Mettre en place une stratégie globale et coordonnée de développement de l'offre touristique

Orientations

Les politiques publiques et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- **créer ou conforter les pôles touristiques et de loisirs structurants** de la région grenobloise tout en intégrant leur fonctionnement et leur rayonnement dans l'organisation territoriale de la région grenobloise notamment en matière de renforcement de l'organisation des centralités (équipements, hébergements, commerces et services associés) ainsi que des accès et dessertes en transports collectifs ;
- **améliorer les conditions d'accès par les modes alternatifs** à l'automobile vers les principaux sites touristiques et espaces de loisirs ;

DOO PARTIE 4 | SECTION 5

Concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie

4|5|1 Organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun

Orientations générales

Au regard du contexte exposé précédemment, les politiques des collectivités viseront à créer les conditions favorables :

1 À la réduction du trafic automobile, en priorité pour les déplacements :

- liés au cœur de l'agglomération grenobloise, au centre-ville de Grenoble et à ses polarités relais ;
- liés à la ville-centre de Voiron, son espace aggloméré et les pôles de la centralité voironnaise ;
- liés à la ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré ;
- liés aux grands pôles d'activité (Crolles-Bernin, Innovallée Meylan et Montbonnot, plateformes chimiques du sud grenoblois, etc.).

4|5|1|5 ● Organiser les dessertes internes à chaque secteur en articulation avec les dessertes métropolitaines

3 Dans le secteur « Grésivaudan », déjà organisé en « périmètre de transports urbains », les dessertes internes permettront d'offrir une alternative à l'usage de l'automobile pour :

- Les liens entre et vers les pôles principaux de Montbonnot, Crolles, Villard-Bonnot et Pontcharra afin de structurer et d'interconnecter les bassins de vie.
- Les connexions entre les deux rives de l'Isère.

Pour cela, les autorités organisatrices de transports en commun veilleront à :

- Améliorer l'articulation entre les lignes internes au secteur et les lignes métropolitaines notamment pour faciliter l'accès aux pôles d'emplois de Crolles-Bernin et Innovallée-Montbonnot ainsi qu'aux pôles touristiques comme par exemple ceux de Prapoutel-Les Sept Laux, d'Uriage, de Chamrousse, d'Allevard et du Collet d'Allevard, ainsi que du plateau des Petites Roches qui sont attractifs à l'échelle de toute la région grenobloise.
- Développer des liaisons en site propre entre la gare de Brignoud et Crolles ainsi qu'entre Crolles, St-Ismier, Montbonnot et l'agglomération grenobloise ; et/ou entre Brignoud, Le Versoud et l'agglomération grenobloise.
- Renforcer le rôle des gares de Brignoud, Pontcharra, Lancey et Goncelin ainsi que de Crolles et Montbonnot comme pôles d'échanges principaux du secteur ; et prévoir les aménagements nécessaires à la réouverture des gares de Tencin et du Cheylas.

4|5|1|6 ● Organiser le développement des pôles d'échanges et des parkings relais en privilégiant l'accès des principaux arrêts en modes actifs et en transports collectifs

Orientations

1 L'accès aux gares et aux arrêts des principales lignes de transports collectifs privilégiera l'usage des modes alternatifs à l'automobile. En conséquence :

- Les documents d'urbanisme locaux veilleront à prévoir les cheminements piétonniers et cyclables permettant l'accès aux gares et aux principaux arrêts de transports collectifs depuis les quartiers, équipements et zones d'activités environnants.

4.5.2 Inciter à l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux, mais aussi les maîtres d'ouvrages des projets d'aménagement de voiries et des opérations d'urbanisme veilleront à :

1 Prendre en compte les dispositions du schéma national des vélo-routes et voies vertes (SN3V) qui prévoit notamment la réalisation d'un itinéraire reliant la vallée du Rhône à la Savoie en passant par la vallée de l'Isère, et d'un itinéraire reliant Grenoble à la Méditerranée.

2 Prendre en compte les dispositions du « schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère » et du « plan départemental des itinéraires de randonnées » élaborés par le Conseil Général de l'Isère ainsi que des schémas d'itinéraires piétonniers ou cyclables élaborés par les autres collectivités.

3 Articuler les itinéraires piétonniers et cyclables locaux avec les itinéraires nationaux et départementaux notamment en favorisant l'accès des massifs et des secteurs touristiques depuis ces itinéraires.

4 Augmenter lorsque cela est possible l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre leur circulation dans des bonnes conditions de confort et de sécurité, tant dans les zones urbaines que dans les zones naturelles ou agricoles.

6 Développer les équipements permettant le stationnement public des vélos dans les centres villes et à proximité immédiate des lieux évoqués au point précédent.

7 Promouvoir une composition urbaine et un aménagement des espaces publics favorables à la pratique des modes actifs (marche, vélo) en :

- assurant une bonne « perméabilité » des tissus urbains ou villageois ;
- évitant les îlots de taille trop importante ;
- renforçant le maillage des voies locales et des cheminements pour permettre aux cyclistes et aux piétons de pouvoir effectuer des trajets les plus directs possibles ;
- évitant la dispersion géographique de l'habitat et en favorisant sa localisation autour des pôles de commerces et de services existants ou à créer ;
- favorisant la localisation des commerces, des services à la personne et des équipements publics dans ou à proximité des centres villes et des principaux arrêts de transports collectifs.

Les documents d'urbanisme locaux définiront les normes relatives à la réalisation de locaux destinés au stationnement des vélos dans les constructions neuves à usage d'habitat, d'activité et d'enseignement.

6 Développer les équipements permettant le stationnement public des vélos dans les centres villes et à proximité immédiate des lieux évoqués au point précédent.

7 Promouvoir une composition urbaine et un aménagement des espaces publics favorables à la pratique des modes actifs (marche, vélo) en :

- assurant une bonne « perméabilité » des tissus urbains ou villageois ;
- évitant les îlots de taille trop importante ;
- renforçant le maillage des voies locales et des cheminements pour permettre aux cyclistes et aux piétons de pouvoir effectuer des trajets les plus directs possibles ;
- évitant la dispersion géographique de l'habitat et en favorisant sa localisation autour des pôles de commerces et de services existants ou à créer ;
- favorisant la localisation des commerces, des services à la personne et des équipements publics dans ou à proximité des centres villes et des principaux arrêts de transports collectifs.

Les documents d'urbanisme locaux définiront les normes relatives à la réalisation de locaux destinés au stationnement des vélos dans les constructions neuves à usage d'habitat, d'activité et d'enseignement.

5 Garantir la desserte par les modes actifs des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des espaces d'activités économiques et commerciales, en prévoyant les cheminements piétonniers et cyclables nécessaires.

Au regard des informations analysées ci-dessus, le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère est compatible avec le SCoT de la région grenobloise en vigueur.

3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Crolles

3.2.1 Principes généraux

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces dont les dispositions ne permettent pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), Orientations d'aménagement (OAP), règlement écrit et graphique, documents graphiques et annexes.

3.2.2 Compatibilité avec le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Crolles

La commune de Crolles est régie par un Plan Local d'Urbanisme (PLU initialement approuvé le 17 septembre 2010, puis révisé le 27 juin 2025. Ce document a fait l'objet d'une mise à jour par arrêté du maire le 31 mars 2026, afin d'y intégrer la modification du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) de l'Isère Amont, approuvée le 26 février 2026.

Conformément aux articles L151-1 à L151-48 du Code de l'urbanisme, le PLU de Crolles est constitué des pièces suivantes :

- un rapport de présentation explique des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement ;
- le PADD qui expose les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes ;
- les OAP qui prévoient les actions et opérations à mener sur le territoire ;
- le règlement qui contient un plan de zonage de la commune et qui édicte les règles à appliquer en matière de construction et d'urbanisation pour chaque zone identifiée.

3.2.3 Le PADD

Les grandes orientations d'aménagement du PLU de Crolles sont :

- Point 1 : Un pôle d'emplois qui se consolide : un rôle structurant à l'échelle du Grésivaudan ;
- Point 2 : Garantir l'équilibre social et générationnel de la population
- Point 3 : Promouvoir une économie diversifiée

Le PADD est structuré en grandes orientations générales, elles-mêmes déclinées en plusieurs levier d'actions qui sont présentés dans le tableau ci-après :

Tableau 1 : Grandes orientations du PADD du PLU de Crolles

Orientations	Objectifs	Sous-objectifs	Analyse de la compatibilité
Un pôle d'emplois qui se consolide : un rôle structurant à l'échelle du Grésivaudan	1.1 Accompagner la dynamique économique du territoire en maintenant la qualité des espaces	1.1.1 Concilier développement économique et optimisation du foncier	Non concerné
		1.1.2 S'appuyer sur la qualité des espaces de travail pour asseoir son attractivité	Non concerné
		1.1.3 Améliorer la mixité	Non concerné

Orientations	Objectifs	Sous-objectifs	Analyse de la compatibilité
		fonctionnelle de certains quartiers	
	1.2 Atténuer le déséquilibre entre les différents modes de déplacements	1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau viaire sur l'ensemble de la commune	Non concerné
		1.2.2 Tendre vers une diversification des modes de déplacement	Le projet a pour objectif d'encourager d'avantage la pratique des modes doux
		1.2.3 Faciliter le stationnement pour tous les usages	Non concerné
	1.3 Affirmer le dynamisme agricole de Crolles	1.3.1 Accompagner les exploitants agricoles dans leur projet	Non concerné
		1.3.2 Encadrer la diversification des activités des agriculteurs	Non concerné
		1.3.3 Veiller à la qualité des constructions agricoles	Non concerné
Un développement attentif à l'environnement et à la valorisation du cadre de vie	2.1 Assurer l'insertion paysagère des opérations d'aménagement et garantir des aménagements qualitatifs cohérents	2.1.1 Maintien et requalification de la qualité des entrées de ville	Non concerné
		2.1.2 Préservation des particularités des entités paysagères, de la diversité des paysages et de leurs composantes identitaires, naturelles ou bâties	La Belle-Via permet la desserte des points vues et paysage remarquables par des itinéraires modes doux.
		2.1.3 Conforter et renforcer la végétation en ville	Non concerné
	2.2 Préserver et valoriser le patrimoine naturel de la commune	2.2.1 Préserver la Trame Verte et Bleue, support de la qualité du cadre de vie	Le projet a pris en compte la présence des enjeux biodiversité pour l'implantation du tracé. Proposition de mesures compensatoires pour impacts biodiversité, défrichement et zones humides.
	2.3 Répondre aux enjeux de la transition énergétique	2.3.1 Diminuer la consommation énergétique et les émissions de GES	Le projet favorise une mobilité moins émettrice de CO_2
		2.3.2 Développer les énergies renouvelables	Non concerné
		2.3.3 Garantir une trame noire sur le territoire	Le projet prévoit un éclairage uniquement en cas de détection des piétons/cycles
	2.4 Projeter un territoire résilient, en prenant en considération les nuisances et risques	2.4.1 Préserver l'ambiance sonore et la qualité de l'air	Le projet promeut des modes de déplacements alternatifs à l'automobile réduisant ainsi le pollution atmosphérique

Orientations	Objectifs	Sous-objectifs	Analyse de la compatibilité
	environnementaux	2.4.2 Garantir un cadre de vie qui compose avec les risques naturels et technologiques	Le projet, dans sa conception, prend en comptes les risques naturels et technologiques présents
	2.5 Préserver les ressources foncières du territoire	2.5.1 Poursuivre l'engagement de la commune dans le renouvellement et la densification, afin de limiter l'étalement urbain	Le projet consiste principalement en le réaménagement d'un chemin existant. Des consommations foncières supplémentaires seront cependant nécessaires pour élargir la plateforme existante.
		2.5.2 Préserver la bonne fonctionnalité des terres agricoles et naturelles par un zonage adapté	Non concerné
Un urbanisme de transitions pour un maintien de la qualité de vie	3.1 Organiser qualitativement l'accueil des futures populations	3.1.1 Anticiper les arrivées	Non concerné
		3.1.2 Poursuivre la diversification de l'offre résidentielle pour maintenir l'accès à la ville et accompagner le parcours résidentiel des ménages	Non concerné
		3.1.3 S'engager pour la qualité de l'offre	Non concerné
	3.2 Porter une attention particulière à la qualité de vie au sein du bourg	3.2.1 Travailler sur les transitions et connexions pour un développement harmonieux	Non concerné
		3.2.2 Préserver les éléments de patrimoine qui fondent l'identité de la commune	Non concerné
		3.2.3 Le maintien du « petit» patrimoine au service du «Grand Paysage»	Non concerné
		3.2.4 Affirmer l'axe structurant sud de la commune – Parc Paturel - cœur de ville comme colonne vertébrale de Crolles	Non concerné
	3.3 Maintenir un accès aux commerces et services, supports d'animation pour la commune	3.3.1 Affirmer le rôle de Crolles comme pôle principal du Grésivaudan	Non concerné
		3.3.2 S'appuyer sur le numérique pour de nouveaux e-services	Non concerné
		3.3.3 Capitaliser sur la dynamique lancée par l'ORT du Grésivaudan pour consolider le commerce de centre-ville (cf.1.1.3)	Non concerné

Le projet n'est pas clairement identifié dans le PADD. Cependant, le projet d'itinéraire cyclable s'inscrit pleinement dans six grands objectifs *« 1.2 Atténuer le déséquilibre entre les différents modes de déplacements »,* « *2.1 Assurer l'insertion paysagère des opérations d'aménagement et garantir des aménagements qualitatifs cohérents*», « *2.2 Préserver et valoriser le patrimoine naturel de la commune* », « *2.3 Répondre aux enjeux de la transition énergétique* », « *2.4 Projeter un territoire résilient, en prenant en considération les nuisances et risques environnementaux* » et « *2.5 Préserver les ressources foncières du territoire »* au travers des objectifs suivants :

- 1.2.2 Tendre vers une diversification des modes de déplacement ;
- 2.1.1 Maintien et requalification de la qualité des entrées de ville ;
- 2.1.2 Préservation des particularités des entités paysagères, de la diversité des paysages et de leurs composantes identitaires, naturelles ou bâties ;
- 2.1.3 Conforter et renforcer la végétation en ville ;
- 2.2.1 Préserver la Trame Verte et Bleue, support de la qualité du cadre de vie ;
- 2.3.1 Diminuer la consommation énergétique et les émissions de GES ;
- 2.3.3 Garantir une trame noire sur le territoire ;
- 2.4.1 Préserver l'ambiance sonore et la qualité de l'air ;
- 2.4.2 Garantir un cadre de vie qui compose avec les risques naturels et technologiques ;
- 2.5.1 Poursuivre l'engagement de la commune dans le renouvellement et la densification, afin de limiter l'étalement urbain.

Le projet d'itinéraire cyclable, même s'il n'est pas directement identifié dans le PADD, entre en accord avec les grandes orientations de ce document et ses sous-orientations.

3.2.4 Les OAP

Les OAP visent à définir des intentions et orientations d'aménagement qualitatives qui peuvent :

- porter sur un secteur donné du territoire (OAP de secteurs) ;
- ou avoir une approche plus globale sur un enjeu spécifique (OAP dite thématique).

Pièce obligatoire du PLU, elles servent de cadre au projet urbain ; les aménagements prévus dans le périmètre défini par ces OAP doivent être compatibles avec ces orientations.

Le PLU de Crolles définit 4 OAP de secteur mais aucun n'interfère avec l'aire d'emprise du projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère.

Cependant, une OAP thématique TVB est également présente au sein de la commune.

Carte de la Trame Verte et Bleue à Crolles



Figure 14 : OAP thématique TVB du PLU de Crolles

Ci-dessous les orientations et objectifs de cette OAP thématique :

Tableau 2 : Orientations et objectifs de l'OAP thématiques TVB de la commune de Crolles (Source : PLU de Crolles)

Orientations	Objectifs	Analyse de la compatibilité
1 – Orientation générales applicables à tous les réservoirs de biodiversité et aux corridors	Maintenir et préserver les réservoirs de biodiversité dans leur emprise (les contreforts de la Chartreuse, les coteaux de Crolles, le Marais de Montfort et la vallée alluviale de l'Isère)	L'emprise du projet s'appuie sur un chemin déjà existant, limitant en grande partie l'emprise foncière sur les milieux naturels environnants. L'incidence sur les réservoirs de biodiversité est ainsi circonscrite au seul élargissement de la plateforme de la digue sur une largeur de 4,5 mètres. La perte locale de boisements et de milieux humides sera intégralement compensée par le déploiement de mesures dédiées au sein de la séquence ERC du projet.
	Favoriser la conservation des corridors écologiques existants (au niveau de l'Isère, des contreforts de Chartreuse et de la plaine agricole notamment), et renforcer le corridor des milieux ouverts sur la partie Est de la commune ;	
	Identifier les corridors écologiques fragmentés via des études spécifiques (au niveau des axes routiers et principalement au niveau de l'A41) et mettre en œuvre des actions de restauration des continuités écologiques ;	
	Les usages de loisirs et de découverte doivent être compatibles avec la vocation naturelle des réservoirs de biodiversité, en veillant à ne pas porter atteinte à la biodiversité de ces espaces ;	Canaliser le public sur une infrastructure dédiée évite le piétinement diffus et sauvage des berges et des milieux naturels adjacents.
	Mener des actions de reconquête dans les secteurs à enjeux (zone humide, lisières urbaines, etc.) au gré des opportunités et des éventuels projets, ses secteurs n'étant que très peu constructibles dans le	Une séquence ERC sera mise en place, notamment concernant les zones humides. Les mesures compensatoires s'attacheront à restaurer des zones humides dégradées ou à en

Orientations	Objectifs	Analyse de la compatibilité
	PLU ;	créer de nouvelles.
	Profiter de tout projet d'aménagement pour étudier l'opportunité de supprimer ou atténuer les éléments recoupant les corridors écologiques ;	Le projet optimise l'infrastructure existante de la digue partagée avec le SYMBHI au lieu de créer un nouvel axe fragmentant la vallée.
	Créer de nouveaux corridors écologiques au sein des projets : alignements d'arbres, franges tampons, végétalisation des espaces communs, etc ;	Le site d'implantation bénéficiant déjà d'une forte ambiance boisée environnante, le projet n'intègre pas la création de nouvelles structures écologiques, mais veille au maintien de l'intégrité des corridors boisés en place.
	Privilégier au maximum les installations et aménagements légers ou réversibles au niveau des réservoirs de biodiversité ;	L'emprise du projet s'appuie sur un chemin déjà existant, limitant en grande partie l'emprise foncière sur les milieux naturels environnants. L'incidence sur les réservoirs de biodiversité est ainsi circonscrite au seul élargissement de la plateforme de la digue sur une largeur de 4,5 mètres. De plus, la nature même du projet (voie verte) exclut la création de superstructures de type bâtiment, limitant durablement l'impact sur le site
	Dans les secteurs de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques, les clôtures devront être perméables, de telle sorte à favoriser la circulation de la petite faune.	Aucune clôture n'est prévue dans le projet
2 - Orientations applicables à la sous trame des milieux boisés et forestiers	Au sein des réservoirs de biodiversité, les grandes entités boisées doivent être protégées et leur emprise maintenue ;	Bien que l'aménagement intercepte des Espaces Boisés Classés au PLU, le projet privilégie l'élargissement de la plateforme de la digue existante pour limiter au maximum le défrichement de ces entités boisées.
	Préserver les structures arborées existantes et déjà bien développées sur la commune ;	
	Renforcer la sous-trame forestière grâce à des actions de plantations d'essences diversifiées et adaptées au changement climatique, notamment au sein des corridors à renforcer ;	Le site d'implantation bénéficiant déjà d'une forte ambiance boisée environnante, le projet n'intègre pas de nouvelles plantations d'essences.
	Veiller à ménager les berges aux pentes douces de l'Isère, afin de les végétaliser avec une composition multistrate qui stabilisera les berges, favorisera la biodiversité et confortera les abords du cours d'eau comme corridor écologique ;	Le projet s'implante sur la crête de la digue et n'altère pas le profil ou les pentes des berges de l'Isère.
	Dans un objectif de protection des lisières boisées et afin de préserver leur intérêt écologique, limiter au minimum les constructions et aménagements dans une bande de 20 mètres de large depuis les limites boisées des réservoirs de biodiversité des milieux forestiers ;	L'aménagement étant par nature linéaire et lié à la digue historique, il ne peut s'affranchir de la proximité des lisières. Cependant, il s'agit d'un aménagement de transport décarboné sans superstructure lourde (bâtiment), ce qui minimise l'impact sur la lisière.
	Pour les projets situés dans les corridors forestiers, afin qu'ils participent au maintien de ces derniers, prévoir que la majorité des espaces de pleine terre présente des aménagements paysagers arborés et arbustifs ;	Aucun espace de pleine terre n'est prévu au sein de l'emprise projet.
3 - Orientations applicables à la sous	Assurer le maintien du maillage boisé et bocager existant (support essentiel pour le déplacement des espèces du fait de sa fonction de corridor linéaire) ;	L'emprise du projet s'appuie sur un chemin déjà existant, limitant en grande partie l'emprise foncière sur les milieux naturels environnants. L'incidence sur les espaces boisés est ainsi circonscrite au seul élargissement de la

Orientations	Objectifs	Analyse de la compatibilité
trame des milieux agricoles et ouverts		plateforme de la digue sur une largeur de 4,5 mètres. La perte locale de boisements et de milieux humides sera intégralement compensée par le déploiement de mesures dédiées au sein de la séquence ERC du projet.
	Limiter l'impact du mitage (résorption des pollutions visuelles existantes sur le site de projet, des espaces plantés en lisière, etc.) ;	Le projet optimise l'infrastructure existante de la digue partagée avec le SYMBHI au lieu de créer un nouvel axe fragmentant la vallée. Projet d'infrastructure sobre, linéaire et sans superstructure, évitant tout mitage visuel ou physique de la plaine agricole.
	Assurer le maintien des vergers traditionnels / vignobles / cultures emblématiques du territoire ;	Aucun verger traditionnel, vignoble ou culture emblématique du territoire n'est présent sur l'emprise du projet.
	Préserver les zones agricoles localisées entre le centre-bourg et le hameau de Montfort pour maintenir une coupure d'urbanisation entre ces secteurs ;	Non concerné
	Renforcer la trame bocagère et favoriser sa mise en réseau en favorisant la plantation d'arbres fruitiers au gré des opérations de renouvellement urbain et de densification ;	Non concerné
	Veiller à la préservation de l'intégrité des composantes principales des prairies et pelouses dans leur emprise actuelle ;	Non concerné
	La trame végétale des espaces agricole est support de déplacement de la petite faune terrestre. Les clôtures ne devront pas constituer des obstacles infranchissables pour cette petite faune, et assureront au maximum une perméabilité physique ;	Aucune clôture n'est prévue au sein du projet
4 - Orientations applicables à la sous trame des milieux aquatiques et humides	Dans les potentielles zones humides repérées à l'inventaire départementale, faire réaliser avant tout projet des études permettant de justifier de la présence ou non de zones humides. Si la présence est avérée, mettre en place la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser) pour limiter au maximum les impacts sur ces secteurs ;	Une délimitation de zone humide a été réalisée sur la zone de projet. Il s'avère que la présence de zone humide est confirmée de part et d'autre de la digue existante. Une séquence ERC est prévue dans le cadre du projet.
	Aucun aménagement en amont ou aval d'une zone humide ne doit créer de dysfonctionnement de l'hydrosystème, notamment en perturbant l'alimentation de la zone humide et/ou provoquant son assèchement ;	Le projet ne modifie pas les écoulements hydrauliques naturels vers les zones humides et n'altère pas leur alimentation en eau.
	Rendre inconstructible les abords des cours d'eau ou les espaces de bon fonctionnement lorsqu'ils sont connus ;	Exempt de toute construction lourde, le projet n'altère pas les abords des cours d'eau. En effet, l'emprise du projet s'appuie sur un chemin déjà existant, limitant en grande partie l'emprise foncière sur les milieux naturels environnants.
	Ne pas installer des obstacles pouvant perturber le fonctionnement écologique des cours d'eau ;	L'emprise du projet ne se situe sur aucun cours d'eau et n'exerce aucune incidence sur le réseau hydrographique environnant.
	Renforcer la végétalisation dans le lit mineur des	La zone de projet se situe hors lit mineur de

Orientations	Objectifs	Analyse de la compatibilité
	principaux cours d'eau, et notamment sur les berges ;	cours d'eau.
	Favoriser une gestion écologique des berges ;	La zone de projet se situe hors zone de berge de l'Isère.
	Préserver au maximum, hors des digues, les haies existantes en bordure des cours d'eau ;	Aucune haie n'est présente au sein de l'emprise projet.
	Favoriser une bande tampon aux abords des cours d'eau entre les zones agricoles et urbaines.	Non concerné
5 - Orientations applicables à la trame verte urbaine	Compléter et préserver le maillage végétal de l'espace urbain (alignements d'arbres, perméabilité des clôtures au sein des espaces résidentiels, etc.) ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Rendre le bâti attractif pour la biodiversité et favoriser les aménagements légers pour la biodiversité (nichoirs, hôtels à insectes, passages pour la petite faune, etc) ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Développer des espaces de nature en cohérence entre les différents projets de la commune afin de favoriser la continuité écologique (corridors en pas japonais) ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Développer les ouvrages végétalisés et à ciel ouvert de gestion des eaux pluviales pour limiter le ruissellement ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Privilégier le maintien des espaces de pleine terre dans l'aménagement et profiter des projets pour désimperméabiliser les sols ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Favoriser l'usage de revêtements perméables en herbés ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Végétaliser les pieds de murs et façades « domestiques » ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Les zones « Nfr » destinées au maintien de zones de frange verte entre les zones d'habitats et celles d'activités devront être végétalisées à partir d'essences diversifiées et locales ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Favoriser le mode de gestion différenciée du Parc Paturel et de l'ensemble des espaces publics du territoire ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Renforcer la présence de plantes comestibles dans l'espace public, à l'image du projet « Les incroyables comestibles » mis en place sur la commune ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Veiller au renforcement du végétal, et à la désimperméabilisation des zones industrielles à partir d'essences diversifiées et locales (ouvrages de gestion des eaux pluvial végétalisés, alignements d'arbres, parkings perméables et arborés…) ;	Non concerné (projet hors zone urbaine)
	Dans les secteurs d'activités industrielles, si l'objet de l'activité requiert un périmètre clôt strictement, les clôtures pourront être haute mais devront être transparente et accompagnées de végétaux.	Non concerné (projet hors zone urbaine)

Orientations	Objectifs	Analyse de la compatibilité
6 - Orientations applicables à la trame noire	Au sein des réservoirs et des continuités écologiques : - Eviter l'implantation de nouveaux dispositifs d'éclairage ; - Réduire au maximum les points lumineux ; - Recourir au maximum à des solutions alternatives à l'éclairage. Si, pour certaines activités, il est indispensable de mettre en place un éclairage, alors cet éclairage doit respecter les orientations suivantes : - Avoir une temporalité réduite au minimum, strictement nécessaire à l'activité humaine concernée, grâce à une démarche d'extinction et/ ou de détecteurs de présence, et tenant compte des rythmes de la biodiversité nocturne (quotidiens, saisonniers, pluriannuels) ; - Ne diffuser aucune lumière au-dessus de l'horizontale et réduire le « cône » de diffusion de la lumière pour limiter les flux proches de l'horizontale ; - Eclairer strictement la surface utile au sol (par exemple le cheminement); - Ne pas éclairer directement les surfaces aquatiques comme le demande la règlementation mais aussi plus largement tout milieu naturel et habitat pour la biodiversité (végétation, arbres, cavités, etc.) ; - Privilégier une teinte jaune d'éclairage ; - Émettre une quantité de lumière la plus faible possible ; Profiter de tout projet d'aménagement pour étudier l'opportunité de supprimer, adapter ou atténuer les points lumineux, au sol ou sur toiture ; Pour tout nouveau projet, les éclairages seront limités au strict nécessaire et des dispositifs d'éclairage économiques seront mis en place afin de diminuer l'intensité lumineuse nocturne ; L'orientation des éclairages vers le bas avec déflecteur en position horizontale devra être favorisée ; Le recours à l'éclairage devra être raisonné et mutualisé entre certains espaces. Travailler sur les couleurs des lumières : Utiliser des températures de couleur les plus basses possibles, auxquelles les métabolismes humains et animaux sont moins sensibles (LED émettant un blanc chaud < 2700K)	L'implantation de l'éclairage est évitée et supprimée sur la grande majorité du projet (1 300 m en section courante). L'éclairage est strictement limité à la section d'interconnexion de 500 m reliant l'intersection de la liaison Crolles-Brignoud au pont de Brignoud, répondant à un enjeu de sécurité pour les déplacements utilitaires quotidiens à l'approche des nœuds de transport. Le projet intègre un système d'éclairage par détection de présence des modes doux sur les 500 m concernés. Cette solution garantit une temporalité réduite au strict minimum (extinction en l'absence d'usagers). Pour parfaire la compatibilité, la maîtrise d'œuvre veillera lors de la conception à ce que les luminaires soient orientés à 100% vers le sol utile, hors de portée des berges et du lit de l'Isère, avec une température de couleur chaude (teinte jaune, LED < 2700K).

Ainsi, le tracé s'appuie intégralement sur un chemin préexistant, ce qui évite le mitage et limite l'ouverture de nouvelles emprises foncières en milieu naturel. L'impact se résume au seul élargissement nécessaire de la digue (4,5 m à 6,5 m selon la zone). S'agissant d'un projet de transport doux, il ne comporte aucune construction lourde ou bâtiment vertical, garantissant le maintien de la transparence écologique au sein de la vallée alluviale et des lisières. De plus, l'infrastructure permet de canaliser les promeneurs et cycles, évitant ainsi le piétinement sauvage et diffus des berges et milieux adjacents.

Bien que l'élargissement de la digue intercepte des Espaces Boisés Classés et des zones humides avérées, le projet s'engage dans une démarche ERC stricte. Les pertes locales de boisements et de

milieux humides seront intégralement compensées par la restauration de secteurs dégradés ou la création de nouvelles zones humides fonctionnelles. Le projet est conçu de manière à ne pas perturber l'alimentation en eau ou créer de dysfonctionnements sur les écoulements naturels vers les milieux humides périphériques.

Enfin, aucun éclairage n'est prévu sur 1 300 m de section courante afin de respecter l'obscurité du réservoir de biodiversité. L'éclairage est rigoureusement cantonné aux 500 derniers mètres de raccordement pour des motifs de sécurité. Il fonctionnera exclusivement par détection de présence (temporalité minimale) et utilisera des luminaires adaptés.

L'aire d'emprise du projet est seulement concernée par l'OAP thématique TVB. Toutefois, au regard de la nature du projet et du caractère de cette orientation, le projet d'itinéraire cyclable est compatible avec l'OAP thématique TVB du PLU de Crolles.

3.2.5 Analyse du projet au regard du règlement d'urbanisme (écrit et graphique)

3.2.5.1 Règlement graphique des zonages du PLU de Crolles

Dans le PLU en vigueur sur la commune de Crolles, les emprises nécessaires à la réalisation du projet s'inscrivent dans les zonages suivants :

- zone N ;
- zone Ap;

Les figures suivantes identifient les zonages présents au sein de l'aire d'emprise du projet.

Tableau 3 : Surface en m² de zonages concernés par le projet d'itinéraire cyclable

Zonages	Surfaces (m²) – PLU en vigueur
Ap	1616
N	9720
Total général	**11336**

La zone d'étude s'inscrit en grande partie en zone naturelle au PLU de Crolles.

Légende du règlement graphique du PLU de Crolles :

Zonage

- AUA : Zone urbaine à vocation d'activités
- A : Zone agricole
- Ac : Zone agricole en périmètre de protection de captage
- Ap : Zone agricole à protéger
- N : Zone naturelle
- Nfr : Zone de frange verte
- Nparc : Parc public Jean-Claude Paturel
- UA : Zone urbaine dédiée à l'activité
- UCA : Zone urbaine de centre ancien
- UE : Zone urbaine à vocation d'équipements
- UI : Zone urbaine à vocation industrielle
- UIb : Zone urbaine à vocation industrielle hauteurs plus basses
- UIh : Zone urbaine industrielle hauteurs plus élevées
- UM : Zone urbaine mixte
- UMb : Zone urbaine mixte hauteurs plus basses
- UR : Zone urbaine résidentielle
- UR1 : Zone urbaine résidentielle en mutation
- UR2 : Zone urbaine résidentielle pavillonnaire à préserver
- UR3 : Zone urbaine résidentielle pavillonnaire où les toits plats sont autorisés

Prescriptions graphiques du projet de PLU

- Elément de patrimoine (L151-19)
- Arbre remarquable (L151-23)
- Alignement d'arbres et haies (L151-23)
- Linéaires de rues concernés par les murs de pierres (L151-19)
- Linéaire commercial à protéger ou à créer (L151-16)
- Limites stratégiques de l'urbanisation
- Arrêté de protection de biotope
- Eléments de paysage
- Emplacements réservés (L151-41)
- Emplacements réservés de mixité sociale (L151-41)
- Espaces Boisés Classés (EBC)
- Périmètre du cimetière
- Périmètre d'OAP
- Ripisylves (L151-23)
- Secteurs de mixité sociale (L151-15)
- Zones humides

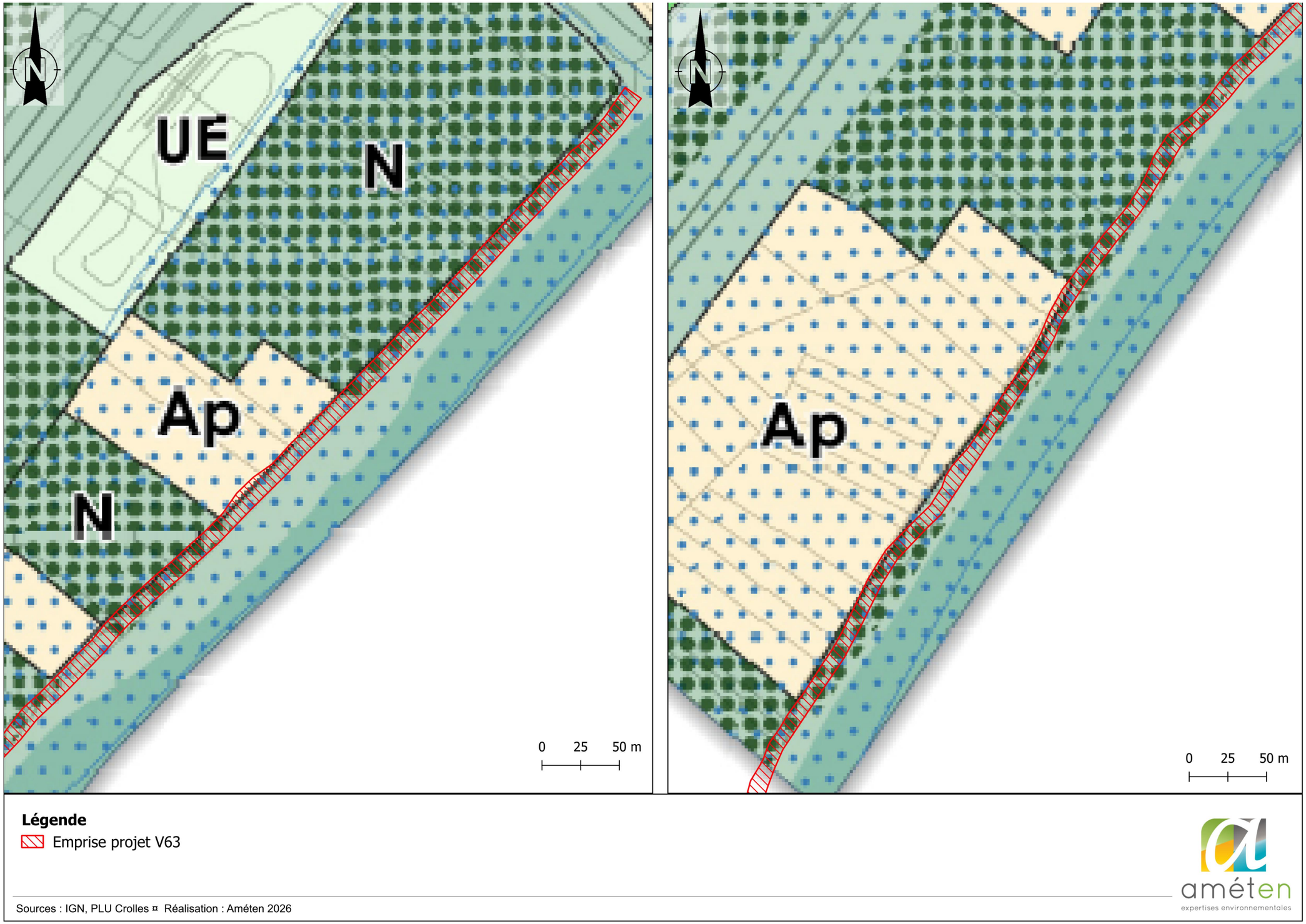


Figure 15 : Extrait du plan de zonage du PLU de Crolles avec le projet d'itinéraire cyclable en rouge

3.2.5.2 Analyse du projet au regard des autres éléments graphiques

Les cartes suivantes présentent la superposition du projet avec les autres éléments du PLU de Crolles :

- Servitudes d'Utilité Publiques ;
- Zonages d'interdiction et de prescriptions du PPRI Isère amont (modifié en mars 2026) ;
- Espaces boisés classés ;
- Zones humides ;

- **<u>Les servitudes d'utilités publiques</u>**

La servitude d'utilité publique constitue une limitation administrative au droit de propriété, instituée par l'autorité publique dans un but d'utilité publique. Elles sont susceptibles d'avoir une incidence sur la constructibilité et plus largement sur l'occupation des sols.

Le périmètre du projet intercepte plusieurs servitudes :

SUP	Contraintes	Analyse
I4 : Transport d'électricité	Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents et aux préposés du bénéficiaire pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations.	Cette servitude n'interdit pas la mise en œuvre du projet.
I3 : Transport de gaz	Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents et aux préposés du bénéficiaire pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations.	Cette servitude n'interdit pas la mise en œuvre du projet.
PT1 : Zone de protection contre les perturbations électromagnétique	Obligation de faire cesser toutes les perturbations électromagnétique (se référer aux dispositions indiquées par le ministre en charge de l'exploitation). Interdiction de mettre en service du matériel susceptible de perturber les réceptions	Cette servitude n'interdit pas la mise en œuvre du projet.
EL3 : Halage et marchepied	Interdiction sur une bande 3.25 mètre à la plantation d'arbre ou à l'édification d'une clôture par des haies ou il existe un chemin de halage ou d'exploitation.	Cette servitude n'interdit pas la mise en œuvre du projet.

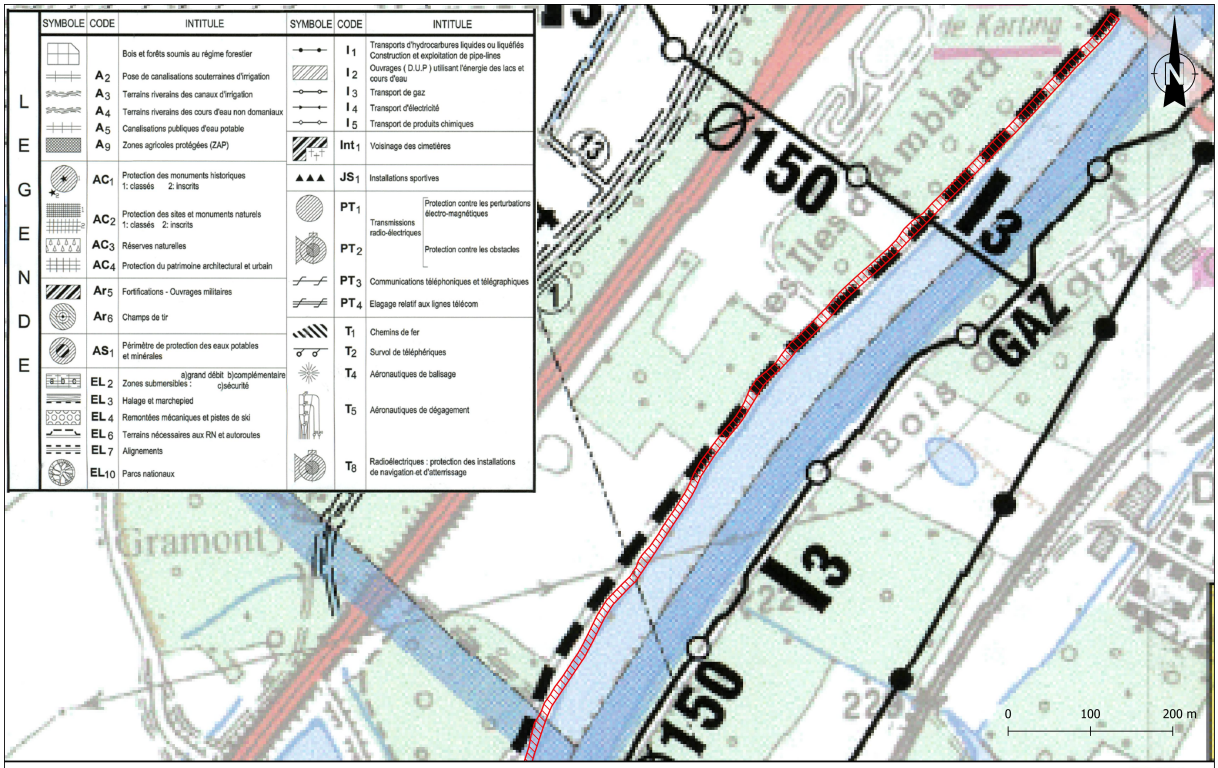


Figure 16 : Servitudes d'utilité publique sur la commune de Crolles 1/2 (Source : PLU Crolles)

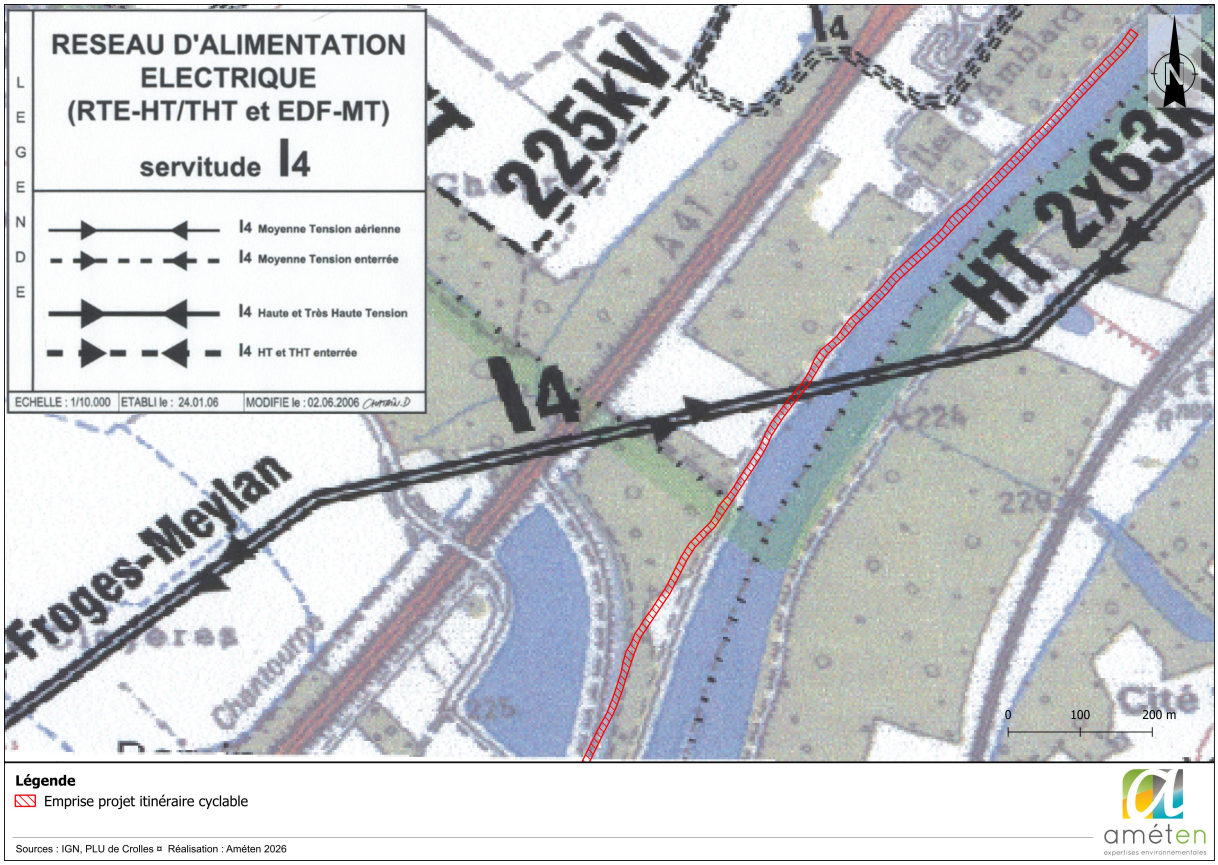


Figure 17 : Servitudes d'utilité publique sur la commune de Crolles 2/2 (Source : PLU Crolles)

En respectant l'ensemble des contraintes réglementaires qui s'y rattachent, le projet est compatible avec les quatre servitudes d'utilité publique identifiées dans le PLU de Crolles.

➢ Les emplacements réservés (ER)

Les emplacements réservés constituent des servitudes destinées à réserver du foncier en vue de la réalisation :

- de voies et ouvrages publics ;
- installations d'intérêt général à créer ou à modifier ;
- d'espaces verts à créer ou à modifier ou d'espaces nécessaires aux continuités écologiques ;
- de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale, en zone urbaine ou à urbaniser.

Les documents graphiques du règlement délimitent alors des emplacements réservés, définissant des secteurs sur lesquels est interdit toute construction ou aménagement autre que ceux prévus par le PLU.

Aucun emplacement réservé n'est localisé au droit de la zone de projet de l'itinéraire cyclable.

Le projet est compatible avec les emplacements réservés de la commune de Crolles. Une mise en compatibilité ne sera donc pas nécessaire sur ce point.

➢ Zonage réglementaire et risques naturels

PPRI Isère Amont :

Le projet est situé sur plusieurs zones rouges du PPRI Isère Amont concernées par une inconstructibilité sauf exceptions (cf. carte suivante). Les zones interceptées par le projet sont :

- Secteurs inconstructibles sauf exceptions : Rls, Rl

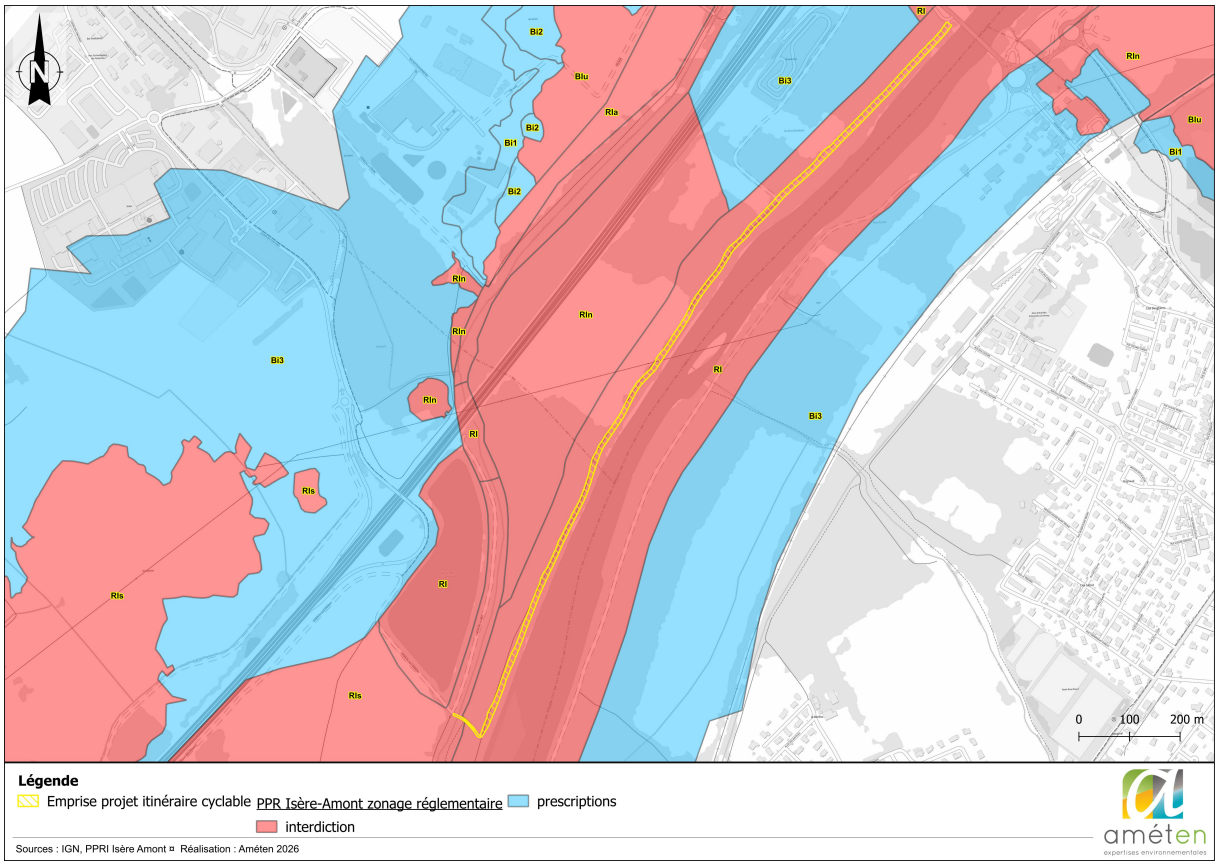


Figure 18 : Zonages réglementaires du PPRI Isère Amont (Source : PPRI Isère Amont)

Le document règlement du PPRI précise les prescriptions spéciales accompagnant le zonage des risques.

- Secteurs inconstructibles sauf exceptions : Rls, Rl

Sont interdits :

« *tous travaux de terrassement, d'excavation ou de dessouchage ayant pour effet d'affouiller les berges naturelles, de mettre en danger la stabilité des talus de rive ou de faire obstacle au libre écoulement des eaux.* »

« *Prescriptions générales d'urbanisme*

[…]

***SONT ADMISES** :*

*[…] - les constructions, les installations nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif ou général déjà implantés dans la zone, **les infrastructures** (**notamment les infrastructures de transports**, de fluides, les ouvrages de dépollution), **les équipements et ouvrages techniques qui s'y rattachent**, sous réserve que le maître d'ouvrage prenne **des dispositions appropriées aux risques, y compris ceux créés par les travaux** ;* »

Sous respect des prescriptions ci-après :

« *- Les constructeurs prendront toutes les mesures nécessaires pour que les constructions et ouvrages résistent aux forces dynamiques et statiques engendrées par la crue de référence »*

- les constructions doivent être fondées à une profondeur suffisante pour se protéger des conséquences des affouillements, tassements ou érosions localisées ;
- Les matériaux employés sous la cote de référence seront choisis de préférence pour résister aux dégradations par immersion et éviter que l'eau ne remonte dans les murs des bâtiments par capillarité.

- Tous les produits, matériels, matériaux, récoltes, mobilier et équipements extérieurs des espaces publics ou privés, doivent être :
- soit placés au-dessus de la cote de référence « c »,
- soit déplacés hors de portée des eaux lors des crues,
- soit arrimés de manière à ne pas être entraînés par les crues et stockés de manière à ne pas polluer les eaux ni subir de dégradations. Il en est ainsi de toutes cuves, réservoirs, citernes. »

Le projet est autorisé dans les zonages du PPRI, il doit cependant prendre en compte un certain nombre de dispositions par rapport aux risques inondations.

PPRN de la commune de Crolles :

Le projet est situé hors zone du PPRN de la commune de Crolles et n'est donc pas concerné par ce dernier.

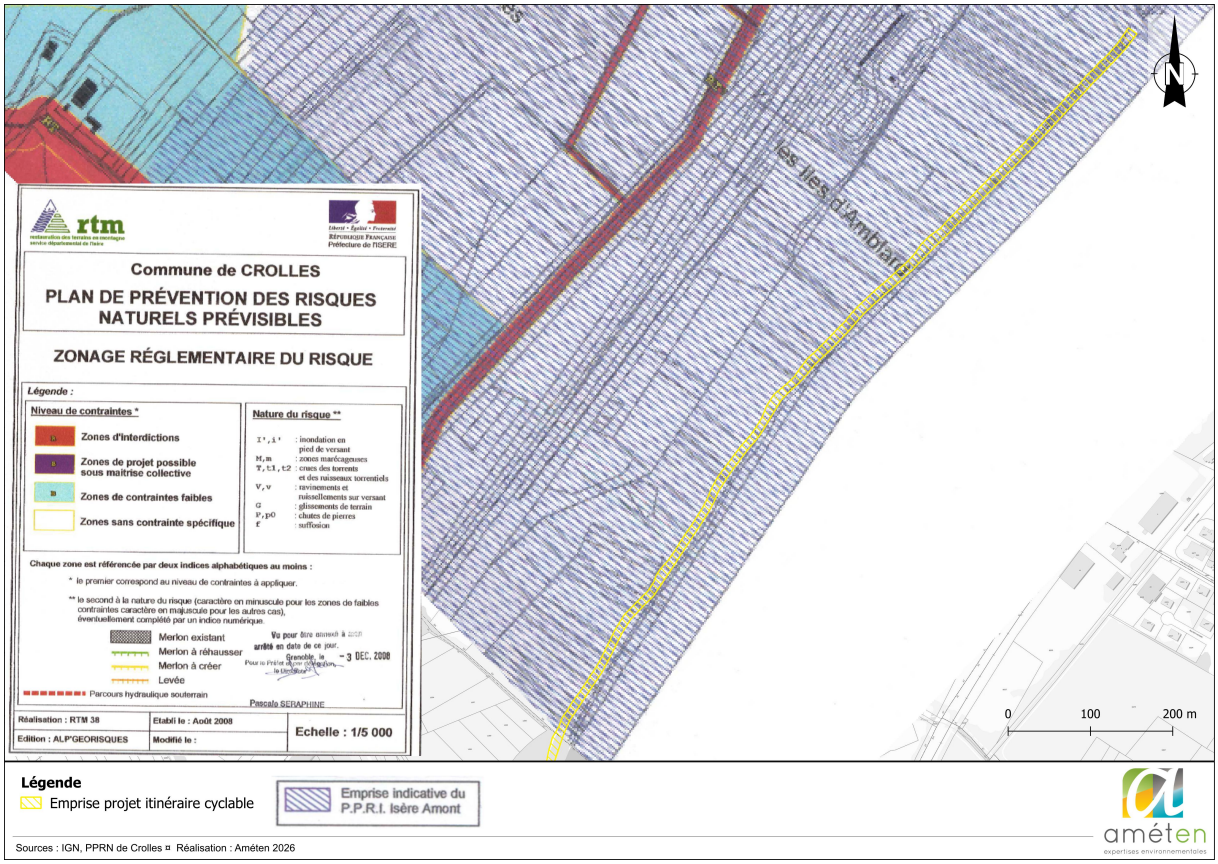


Figure 19 : zonage réglementaire du PPRN Isère Amont (Source : PPRN Isère Amont)

Le projet est autorisé dans les zonages du PPRI à condition de prendre en compte un certain nombre de dispositions par rapport aux risques inondations.

➢ Les espaces boisés classés (EBC)

Les espaces boisés classés correspondent à des zones forestières où les défrichements sont interdits et les coupes de bois sont réglementées.

- Article L.113-1 du Code de l'urbanisme

« Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations.

Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements. »

- Article L.113-2 du Code de l'urbanisme

« Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue au chapitre Ier du titre IV du livre III du code forestier. »

L'aire d'emprise de la DUP comprend des EBC, dont certains seront impactés par la mise en œuvre des aménagements prévus dans le cadre du projet.

La figure suivante présente les linéaires d'EBC impactés et leurs surfaces respectives.



Figure 20 : Localisation des EBC au droit du projet d'itinéraire cyclable

Le projet impacte un total de 8281 m² d'EBC selon les données de zonage du PLU de Crolles. **Il est à noter qu'une part prépondérante de cette surface correspond à l'emprise de la piste actuelle, aujourd'hui classée en EBC alors qu'elle est dépourvue de tout boisement. Cette surface d'EBC « non boisée » est estimée à environ 3 950 m². L'impact effectif sur les espaces boisés est par conséquent nettement inférieur aux surfaces réglementaires affichées.**







Figure 21 : Photographies de la piste actuelle classée en EBC au PLU (Source : AMETEN 18/03/26)

La surface est calculée à partir des impacts liés à l'aménagement du projet d'itinéraire cyclable ainsi qu'à l'emprise de son chantier.

La mise en œuvre du projet entraîne le défrichement de 8281 m² d'EBC au PLU de Crolles. Le projet est incompatible avec le zonage actuel des EBC.

- **Les protections du patrimoine bâti et paysager**

Le périmètre du projet n'intercepte aucun patrimoine bâti et monument historique.

Le projet n'interfère avec aucun patrimoine bâti et paysager inscrit au PLU.

- **Les zones humides**

D'après le règlement graphique du PLU de Crolles, le tracé du projet est situé entièrement en zone humide, soit sur environ 12 000m² sur la commune de Crolles. Toutefois, selon une délimitation de zone humide réalisée en 2024 par un expert naturaliste, le cheminement existant en terre n'est pas classé zone humide. Le cheminement en terre ayant une surface de 5040m² (4,5m x 1120m), l'aménagement du projet entraine ainsi la destruction de **6960 m²** de zones humides sur la commune de Crolles.

La prise en considération de l'impact du projet est détaillée dans le dossier de déclaration au titre de la police de l'eau. L'application des principes ERC figurant notamment dans le code de l'environnement et les schémas d'aménagement de gestion des eaux permettent au projet d'être compatible avec la législation sur les zones humides et le PLU.

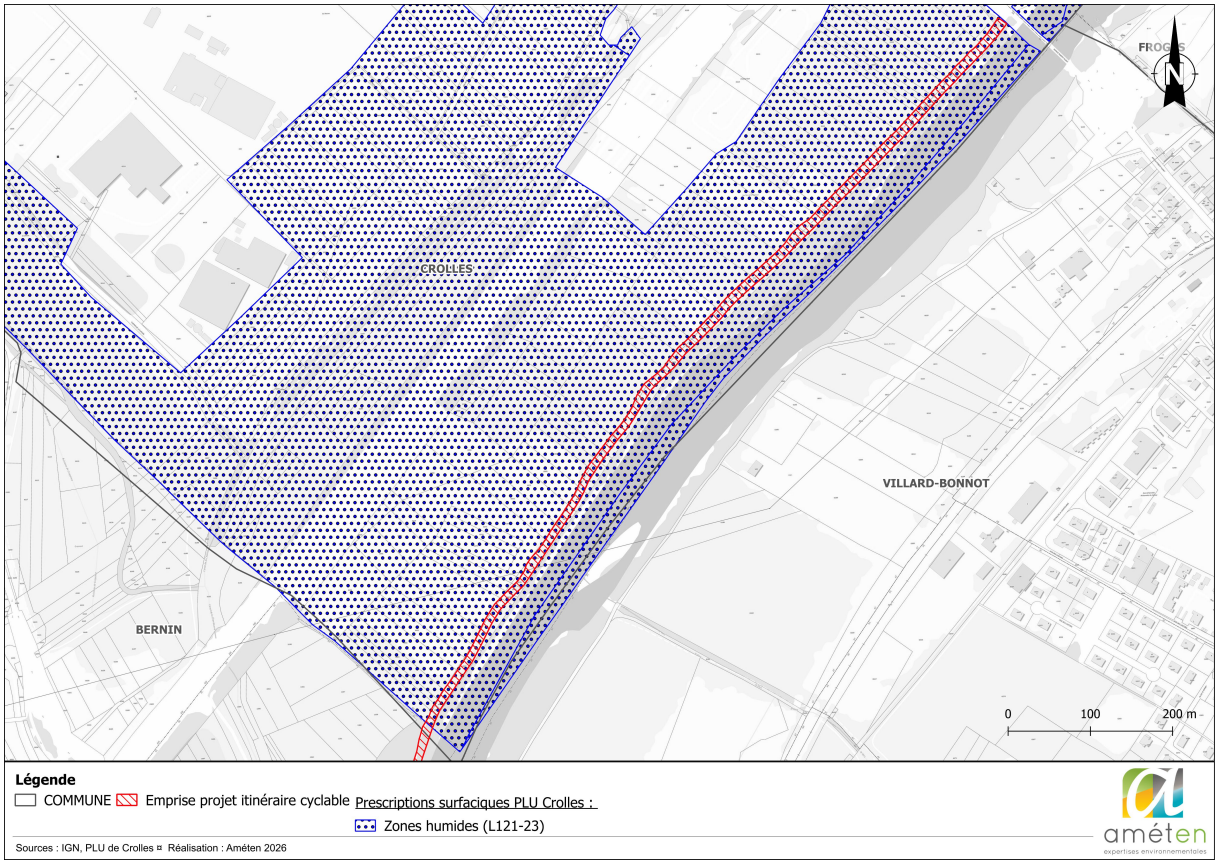


Figure 22 : Zones humides situées au droit du projet d'itinéraire cyclable



Figure 23 : Localisation des zones humides pédologiques délimitées à l'échelle des travaux 1/2 (Source : Nicolas Souvignet 2024)

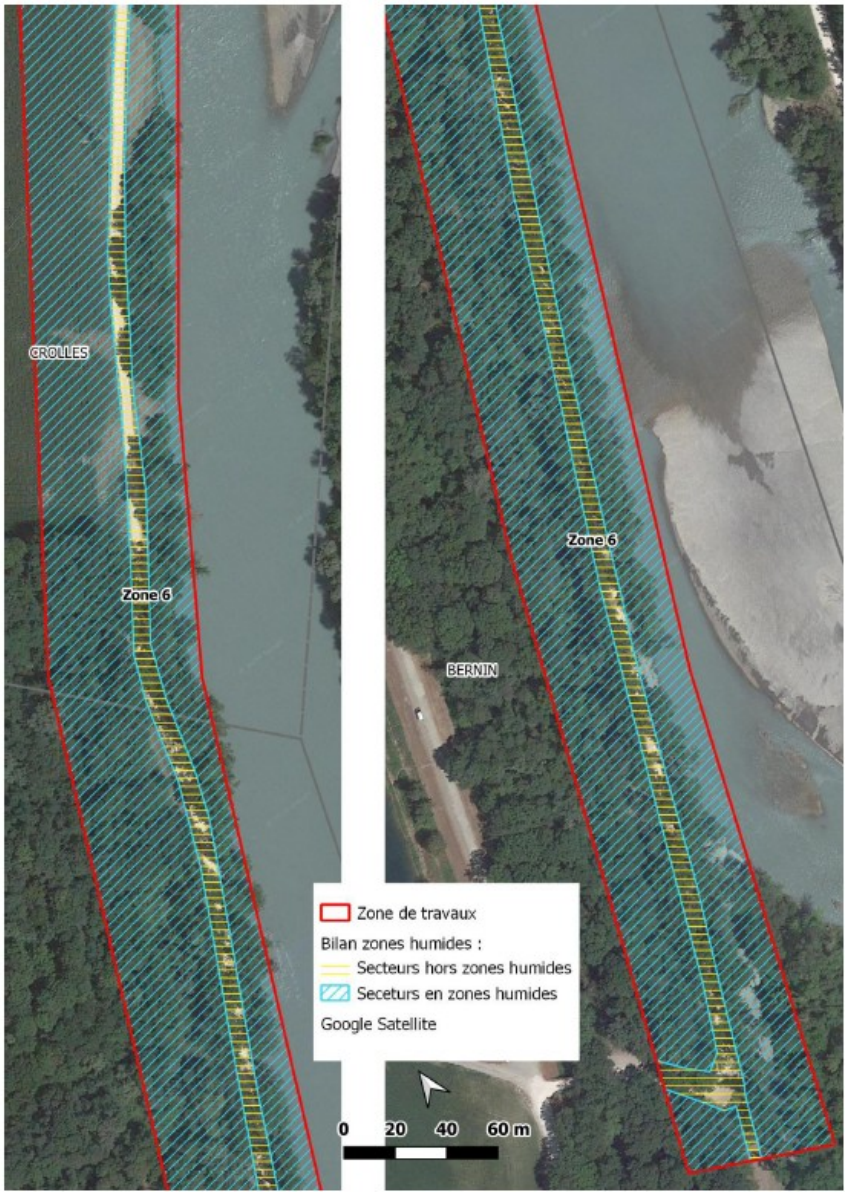


Figure 24 : Localisation des zones humides pédologiques délimitées à l'échelle des travaux 2/2 (Source : Nicolas Souvignet 2024)

Le règlement écrit du PLU prohibant toute nouvelle construction ou imperméabilisation au sein des zones humides, le projet ne peut être réalisé sous le régime réglementaire ou graphique actuel.

Ainsi le règlement graphique concernant les zones humides n'est pas compatible avec le projet d'itinéraire cyclable.

3.2.5.3 Règlement écrit : éléments communs aux zonages (TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES ZONES DU PLAN LOCAL D'URBANISME)

Ainsi, les éléments communs au règlement écrit sont les suivants :

ARTICLE 5 – Risques naturels

Tous les secteurs du PLU sont exposés à des risques naturels. Tout aménageur, tout constructeur devra prendre en compte l'existence de ces risques et s'en protéger en se reportant au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), approuvé le 25.02.2026, et au Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN), approuvé le 03.12.2008. Les prescriptions d'urbanisme du PPRN et du PPRI

doivent être appliquées et elles se substituent à celles du PLU si elles sont plus contraignantes. (Voir Annexes du présent PLU).

La commune de Crolles est classée en zone de sismicité 1b au vu du décret n°91.461 du 14 mai 1991 Les arrêtés du 16 juillet 1992 et du 29 mai 1997 rendent obligatoire l'application des règles parasismiques en vigueur pour les constructions ou installations dites à "risque normal" (correspondant à des bâtiments équipements ou installations pour lesquels les conséquences d'un séisme demeurent circonscrites à leurs occupants et à leur voisinage immédiat).

La commune de Crolles est concernée par l'aléas torrentiel du Montfort. Un porté à connaissance dédié à cet aléa est annexé au présent PLU.

Lors de la conception du projet d'itinéraire cyclable, les risques naturels (notamment inondation) ont été pris en compte. Ainsi, le projet est donc compatible avec le règlement écrit des risques naturels.

ARTICLE 7 – Transport de matières dangereuses

Crolles est traversée par des canalisations de transport de gaz et hydrocarbures. Ceci constitue un risque technologique potentiel à prendre en considération en cas de renforcement de l'urbanisation dans ces secteurs. La canalisation d'hydrocarbures ne traverse pas le territoire mais les zones d'effets atteignent néanmoins celui-ci.

Le risque lié à la canalisation de gaz est régi par la servitude I3 (canalisation de gaz gérée par GRTgaz) annexée au PLU. Cette servitude permet d'instaurer des règles de recul aux constructions (entre 5 et 80 m). Les dispositions liées à cette servitude s'appliquent à tout projet de construction. Dans tous les cas, ce sont les règles les plus strictes, celles du PLU augmentées de celles de la servitude, qui sont opposables à toute demande d'urbanisme.

En outre, cette servitude donne droit :

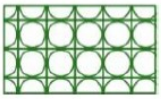
- À une servitude d'abattage d'arbres dont le titulaire d'une autorisation de transport de gaz naturel peut faire usage lors de la pose de canalisations,
- À une servitude de passage permettant d'établir à demeure des canalisations souterraines sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes.

Dans les zones concernées par l'application de cette servitude I3, toute demande d'autorisation d'urbanisme doit être communiquée à GRTgaz pour validation préalable en application de l'article R555-30-1 du Code de l'Environnement. La compatibilité du projet avec la servitude devra être démontrée.

Lors de la conception du projet d'itinéraire cyclable, le risque de transport de matières dangereuses a été pris en compte. La section à aménager ne comprend pas de canalisations de gaz ou d'hydrocarbures. Ainsi, le projet est donc compatible avec le règlement écrit du transport de matières dangereuses.

ARTICLE 9 – Dispositions réglementaires applicables à l'ensemble du territoire communal

- **<u>Espaces Boisés Classés</u>**

Catégories	Représentation	Prescriptions
Espaces Boisés Classés		Le classement, identifié au plan de zonage, interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Y sont notamment interdits les recouvrements du sol par tous matériaux imperméables : ciment, bitume ainsi que les remblais. L'opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière en arrachant les souches ou les racines réalise un défrichement. Dans les massifs privés de plus de quatre hectares (même répartis entre plusieurs propriétaires) et 0,4 ha pour les ripisylves (superficie pouvant être adaptée en fonction des arrêtés préfectoraux en vigueur en Isère ou à l'échelle nationale), cette opération est soumise à autorisation. Dans les espaces boisés classés est interdit le défrichement (sauf dérogations particulières). Le défrichement dans les forêts de collectivités est soumis, quelle que soit la surface, à une autorisation préalable. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à déclaration préalable. Les accès aux propriétés sont admis dans la mesure où ils ne compromettent pas la préservation des boisements existants.

Le projet impacte un total de 8281 m² d'EBC selon les données de zonage du PLU de Crolles. Il est à noter qu'une part prépondérante de cette surface correspond à l'emprise de la piste actuelle, aujourd'hui classée en EBC alors qu'elle est dépourvue de tout boisement. Cette surface d'EBC « non boisée » est estimée à environ 3 950 m². L'impact effectif sur les espaces boisés est par conséquent nettement inférieur aux surfaces réglementaires affichées.







Figure 25: Photographies de la piste actuelle classée en EBC au PLU (Source : AMETEN 18/03/26)

La surface est calculée à partir des impacts liés à l'aménagement du projet d'itinéraire cyclable ainsi qu'à l'emprise de son chantier.

La mise en œuvre du projet entraîne le défrichement de 8 281m² d'EBC au PLU de Crolles. Le projet est donc incompatible avec le zonage actuel des EBC.

- **Éléments concernant les zones humides**

Catégories	Représentation	Prescriptions

Zones humides		Dans les secteurs de zones humides potentielles, les constructions doivent être conditionnées par la démonstration stricte de l'absence de zone humide. Dans le cas contraire, sont interdits : - toute nouvelle construction, extension de construction existante et imperméabilisation ; - tout exhaussement et affouillement de sol; - tout aménagement de sous-sols et opération d'ancrage ; - tout aménagement conduisant au drainage des sols; - tout aménagement de dispositif d'assainissement même végétalisé ; - tout aménagement susceptible d'altérer le fonctionnement et l'alimentation de la zone humide. Sont admis sous conditions : - les aménagements légers et démontables de valorisation écologique, paysagère et pédagogique des milieux ; - l'adaptation et la réfection des constructions existantes à condition que cela n'entraîne pas une augmentation de l'emprise au sol du bâtiment. Dans le cas où la dégradation ou la destruction d'une zone humide est inévitable, des mesures de restauration et/ou de compensation correspondant aux dispositions fixées par les documents en vigueur devront être réalisées.

D'après le règlement graphique du PLU de Crolles, le tracé du projet est situé entièrement en zone humide, soit sur 12 000m² sur la commune de Crolles. Toutefois, selon une délimitation de zone humide réalisée en 2024 par un expert naturaliste, le cheminement existant en terre n'est pas classé zone humide. Le cheminement en terre ayant une surface de 5040 m² (4,5m x 1120m), l'aménagement du projet entraine ainsi la destruction de **6960 m²** de zones humides sur la commune de Crolles.

La prise en considération de l'impact du projet est détaillée dans le dossier de déclaration au titre de la police de l'eau. L'application des principes ERC figurant notamment dans le code de l'environnement et les schémas d'aménagement de gestion des eaux permettent au projet d'être compatible avec la législation sur les zones humides et le PLU :

Évitement et Réduction : L'implantation préférentielle de l'itinéraire cyclable sur la digue existante permet de maximiser l'utilisation d'un sol déjà anthropisé (le chemin en terre), limitant ainsi l'impact direct aux seules bordures nécessaires à l'élargissement et aux emprises temporaires de chantier.

Compensation : Les impacts résiduels identifiés feront l'objet de mesures de restauration ou de recréation de zones humides fonctionnelles sur le même bassin versant, conformément aux exigences du SDAGE.

Toutefois, le règlement écrit du PLU prohibant toute nouvelle construction ou imperméabilisation au sein des zones humides, le projet ne peut être réalisé sous le régime réglementaire actuel.

Ainsi le règlement écrit concernant les zones humides n'est pas compatible avec le projet d'itinéraire cyclable.

3.2.5.4 Règlement écrit : zonages (TITRE IV : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES A et TITRE V : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES NATURELLES N)

Conformément aux dispositions de l'article L. 151-11 (I, 1°) du Code de l'urbanisme, le règlement d'un PLU peut autoriser, dans les zones agricoles (A), naturelles ou forestières (N), « les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles

avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain où elles sont implantées, et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. »

Ainsi, le règlement écrit est le suivant :

- **Zone Ap**

Extrait du PLU de Crolles règlement zone A

La zone A correspond à l'ensemble des espaces à protéger en raison de leur potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles et participant au maintien des corridors écologiques. Cela concerne à la fois les terres cultivées et celles faisant partie intégrante de l'activité agricole.

Il s'agit d'une zone où seules les constructions et installations liées et nécessaires à l'exploitation agricole sont autorisés ainsi que les services publics et d'intérêt général.

Elle comprend le secteur suivant :

***Secteurs Ap**, correspondant aux zones agricoles « à protéger » pour des motifs paysagers et écologiques. La zone Ap comprend des secteurs identifiés comme « corridor écologique » où l'activité agricole doit se concilier aux enjeux environnementaux. Il s'agit notamment :*

- De continuités écologiques entre milieux naturels et aux liaisons permettant le déplacement des animaux entre le coteau et la plaine ;
- De corridors linéaires le long du réseau hydrographique ;
- Un autre secteur correspond au secteur agricole situé entre l'autoroute et l'Isère et identifié comme secteur à fort enjeu en matière de potentiel agronomique.

Article A1 - Destinations et sous destinations

DESTINATIONS	SOUS-DESTINATIONS	AUTORISATION Zone A	AUTORISATION Zone Ap	AUTORISATION Zone Ac
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole	(*)		
	Exploitation forestière			
Habitat	Logement	(1)		
	Hébergement			
Commerce et activités de services	Artisanat et commerce de détail			
	Restauration			
	Commerce de gros			
	Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle			
	Hôtels			
	Autres hébergements touristiques			
	Cinéma			

Equipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés			
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	(2)	(2)	(3)
	Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale			
	Salles d'art et de spectacles			
	Equipements sportifs			
	Autres équipements recevant du public			
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire	Industrie			
	Entrepôt			
	Bureau			
	Centre de congrès et d'exposition			

(*) les constructions et installations nécessaires à la transformation, au conditionnement et à la commercialisation des produits agricoles sont autorisés lorsqu'elles constituent le prolongement de l'acte de production et dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou pastorale sur le terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysagers. Elles sont limitées à une surface de plancher maximum de 200m² et l'autorisation d'urbanisme est soumise pour avis à la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

(1). Les nouvelles constructions et les extensions à usages d'habitation strictement liées à l'activité agricole sont autorisées sous conditions suivantes :

- *Dans la limite de 140 m² de surface de plancher (extensions comprises) ;*
- *Dans le cas de bâtiments nouveaux qui viennent s'ajouter à des bâtiments d'exploitations existants (maisons des agriculteurs), ils devront être à proximité de ces derniers.*
- *Les extensions mesurées des bâtiments principaux à usage d'habitation ainsi que leurs annexes qui lui sont liées, sous réserve : De ne pas compromettre l'activité agricole ou la qualité paysagère du site ;*
  - De maintenir le caractère naturel, agricole ou forestier de la zone ;
  - De ne pas créer de voirie et d'accès nouveau ;
  - Que les extensions ne conduisent pas à un accroissement de plus de 30% de l'emprise au sol existante des constructions au PLU approuvé, dans la limite de 140m² de surface de plancher ;
  - Qu'une distance maximale d'implantation de 10 mètres entre l'annexe et la construction principale lorsqu'il s'agit d'un logement soit respectée.
  - Que la surface totale des annexes soit limitée à 30m² de surface de plancher
- *Un seul siège d'exploitation est autorisé y compris en cas de cession ou de transfert de l'activité. Tout projet de logement de fonction agricole doit justifier la nécessité d'une*

présence permanente de l'exploitant, en lien direct avec les besoins de l'exploitation, conformément à la jurisprudence (CE, 18 juillet 2011, n°323479).

(2). Les locaux et ouvrages techniques sont autorisés dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, maraichère, viticole ou pastorale du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

L'attention sera portée lors de la conception de ces ouvrages sur les conditions de passage de la faune.

- ***Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris et que les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques.***

Article A2 - Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols et types d'activités

Sont interdits :
Toutes zones :

- *Tous les types d'occupations non autorisées et soumises à des conditions particulières ;*
- *Les terrains de campings et caravanning, ainsi que le stationnement des caravanes isolées, à l'exception des installations d'accueil et de séjour liées à l'activité des exploitations agricoles ;*
- *Les piscines.*

En Ap :

- *Toute nouvelle construction à l'exception de celle autorisée dans l'article A1*

Sont autorisées :
En A :

- *Les nouvelles installations classées pour la protection de l'environnement à conditions qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à l'agriculture et autres usagers de la zone, que soient mises en œuvre toutes les dispositions pour les rendre compatibles avec l'habitat environnant et qu'il n'en résulte pas pour le voisinage des nuisances ou des risques (bruit, circulation, etc.) ;*
- *L'extension ou la transformation des installations classées pour la protection de l'environnement existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des risques et nuisances liés au classement et que toutes les dispositions utiles soient mises en œuvre pour l'intégration dans le milieu environnant*
- *Les affouillements et exhaussements de sols à condition qu'ils soient strictement nécessaires à l'activité agricole ou aux travaux et ouvrages d'intérêt collectif (prévention des risques naturels, ligne électrique HTB par exemple).*

En Ap :

- *Les installations ou les aménagements nécessaires à la protection contre les risques naturels, à l'accueil du public, à condition de préserver la qualité des sites et des paysages ;*
- *L'aménagement routier de la voie de contournement de la commune à condition que l'attention soit portée lors de la conception de cet ouvrage sur les conditions de passage de la faune.*

Bien que le projet d'itinéraire cyclable soit qualifié de "construction et installation nécessaire aux services publics ou d'intérêt collectif" et, à ce titre, autorisé par le règlement de la zone Ap, il génère des impacts sur la préservation des espaces agricoles et des corridors écologiques. En l'état,

ces atteintes entrent en contradiction avec les objectifs généraux de protection de la zone A, rendant le projet incompatible avec le règlement actuel en vigueur.

- **Zone N**

Extrait du PLU de Crolles règlement zone N

La zone N désigne la zone naturelle, équipée ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue soit esthétique ou écologique en tant que corridor écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Certains secteurs de la zone N du PLU sont exposés à des risques technologiques. Tout aménageur, tout constructeur devra prendre en compte l'existence de ces risques et s'en protéger en se reportant aux servitudes d'utilité publique (Voir Annexes du présent PLU).

Les dispositions générales du règlement, en première partie du document, sont applicables à la présente zone, en complément des dispositions spécifiques énoncées ci-dessous.

Article N1 – Destinations et sous destinations

DESTINATIONS	SOUS-DESTINATIONS	AUTORISATION Zone N	AUTORISATION Zone Nparc	AUTORISATION Nfr
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole			
	Exploitation forestière			
Habitat	Logement	(1)		
	Hébergement			
Commerce et activités de services	Artisanat et commerce de détail			
	Restauration			
	Commerce de gros			
	Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle			
	Hôtels			
	Autres hébergements touristiques			
	Cinéma			

Equipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés			
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	(2)	(2)(3)	(2)(3)
	Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale			
	Salles d'art et de spectacles			
	Equipements sportifs		(4)	
	Autres équipements recevant du public		(4)	
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire	Industrie			
	Entrepôt			
	Bureau			
	Centre de congrès et d'exposition			

(1) Les extensions mesurées des bâtiments principaux à usage d'habitation ainsi que leurs annexes qui lui sont liées, sous réserve :

- *De ne pas compromettre l'activité agricole ou la qualité paysagère du site ;*
- *De maintenir le caractère naturel, agricole ou forestier de la zone ;*
- *De ne pas créer de voirie et d'accès nouveau ;*
- *Que les extensions ne conduisent pas à un accroissement de plus de 30% de l'emprise au sol existante des constructions au PLU approuvé, dans la limite de 140m² de surface de plancher ;*
- *Que la surface totale des annexes soit limitée à 30m² de surface de plancher ;*

▪ Qu'une distance maximale d'implantation de 15 mètres entre l'annexe et la construction principale lorsqu'il s'agit d'un logement soit respectée.

(2) Pour les lignes électriques HTB : Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques.

(3) Les installations ou aménagements nécessaires à la protection contre les risques naturels, à l'accueil du public, à la gestion des milieux et aux activités scientifiques, à condition de préserver la qualité des sites et paysages.

(4) Les équipements sportifs et équipements publics sont autorisés [en zone Nparc] à condition qu'ils soient strictement nécessaires et indispensables au bon fonctionnement du parc Jean-Claude Paturel.

<u>Article N2 - Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols et types d'activités</u>

Sont interdits :

- *Tous les types d'occupations des sols non autorisées ;*
- *Dans les secteurs de la zone N, toute construction et tout aménagement sont interdits, sauf ceux soumis à des conditions particulières ;*

- *Les piscines.*

Sont autorisées sous conditions :
Dans les zones de danger situées de part et d'autre de la canalisation de transport de gaz naturel :

- *Dans la zone des dangers significatifs pour la vie humaine correspondant aux effets irréversibles (cf colonne IRE des tableaux en Annexe du présent PLU) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ses projets sur sa canalisation ;*
- *Dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondants aux premiers effets létaux (cf colonne PEL des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public relevant de la 1ère à la 3ème catégorie ;*
- *Dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (cf colonne ELS des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.*

Dans les zones de danger situées de part et d'autre le transport d'hydrocarbures liquides entre la Méditerranée et la région Rhône-Alpes :

- *Dans la zone des dangers significatifs pour la vie humaine correspondant aux effets irréversibles (cf colonne IRE des tableaux en Annexe du présent PLU) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ses projets sur sa canalisation*
- *Dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondants aux premiers effets létaux (cf colonne PEL ou PEL PC des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public relevant de la 1ère à la 3ème catégorie.*
- *Dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (cf colonne ELS ou ELS PC des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.*

Le projet d'itinéraire cyclable n'étant pas autorisé dans le secteur N, est incompatible avec le PLU. Une mise en compatibilité avec le zonage N du règlement écrit est nécessaire.

4 CONTENU DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CROLLES

L'analyse de la compatibilité du projet au regard des dispositions du document d'urbanisme du PLU de Crolles met en évidence les points suivants :

- Une mise en compatibilité du règlement graphique ;
- Une mise en compatibilité du règlement écrit des dispositions générales et de la zone A et N.

Les dispositions proposées pour assurer cette mise en compatibilité sont présentées dans les paragraphes suivants.

4.1 Le rapport de présentation

Conformément au dernier alinéa de l'article R151-1 à R151-5 du Code de l'urbanisme, la mention de la mise en compatibilité du PLU de Crolles liée à la DUP pour la réalisation de l'itinéraire cyclable

entre le pont de Brignoud et le pont des Glières et l'exposé des motifs des changements apportés seront ajoutés au rapport de présentation.

4.2 Les espaces boisés classés

Les espaces boisés classés concernés par le projet doivent faire l'objet d'un déclassement pour permettre la réalisation du projet. En effet, le statut réglementaire d'EBC interdit les défrichements nécessaires à l'exécution des aménagements.

Au total, six EBC sont visés par un déclassement partiel de leur surface. Toutefois, la surface de déclassement demandée au PLU ne correspond pas exactement à la surface réelle de défrichement sur le terrain. L'analyse fine du projet met en évidence les éléments suivants :

- **Surface de déclassement des EBC :** Elle s'élève à **13 490 m²**. Cette enveloppe administrative est artificiellement gonflée. D'une part, elle intègre de très fines bandes résiduelles d'EBC (de 2 à 10 mètres de large selon les secteurs) qui auraient subsisté à l'Est de l'emprise sur la ripisylve de l'Isère. Le déclassement de ces reliquats s'est avéré pertinent pour éviter des micro-zonages d'EBC incohérents. D'autre part, **elle englobe l'emprise de la piste actuelle** (environ 4,5m de largeur) **qui, bien qu'étant déjà aménagée et dépourvue de tout arbre, est paradoxalement superposée à un zonage EBC dans le PLU en vigueur**.
- **Surface réelle de défrichement :** L'impact physique direct sur les milieux forestiers est plus limité, puisque seuls **8 281 m²** de boisement seront défrichés pour les besoins des travaux. Ce chiffre de 8 281 m² représente la surface théorique de boisement à défricher, mais **il inclut lui aussi l'assiette de la piste existante en terre**. **L'impact environnemental effectif sur le boisement est par conséquent très réduit, une grande partie du tracé s'appuyant sur une infrastructure déjà anthropisée. Cette surface d'EBC « non boisée » est estimée à environ 3 950 m². L'impact effectif sur les espaces boisés est par conséquent nettement inférieur aux surfaces réglementaires affichées.**

La figure ci-dessous localise les EBC à déclasser :

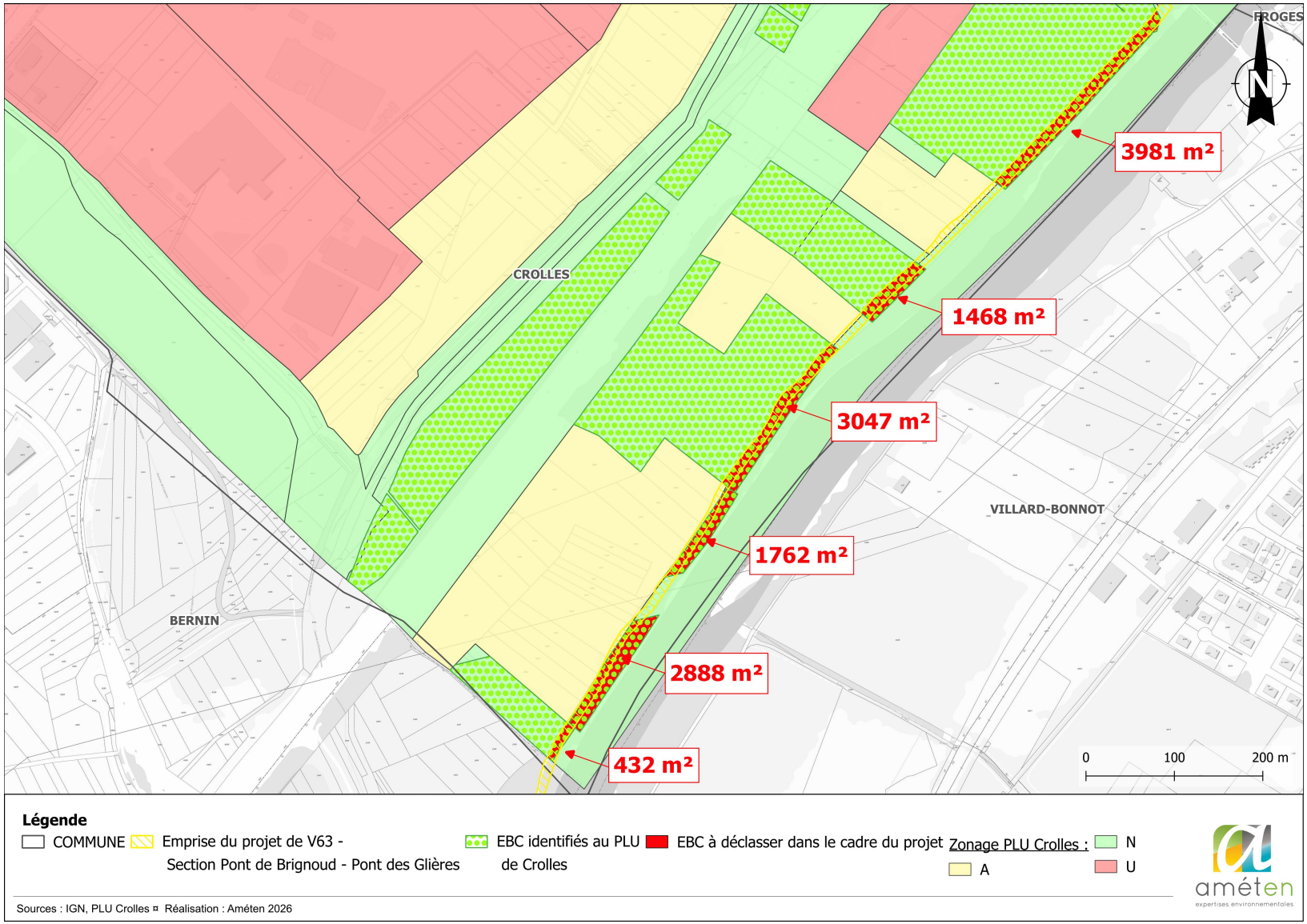


Figure 26 : Localisation des portions d'EBC à déclasser (Source : Améten)

4.2.1 Modification du règlement graphique du PLU de Crolles induite par le projet

Le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère sur la commune de Crolles nécessite de mettre en compatibilité le plan de zonage afin d'y intégrer le déclassement partiel d'EBC.

Chaque planche est présentée en vis-à-vis dans sa version en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les planches ci-après présentent :

- l'extrait du document graphique du zonage en vigueur concerné par le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère, avant la mise en compatibilité ;
- l'extrait du document graphique du zonage en vigueur concerné par le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère, après la mise en compatibilité.

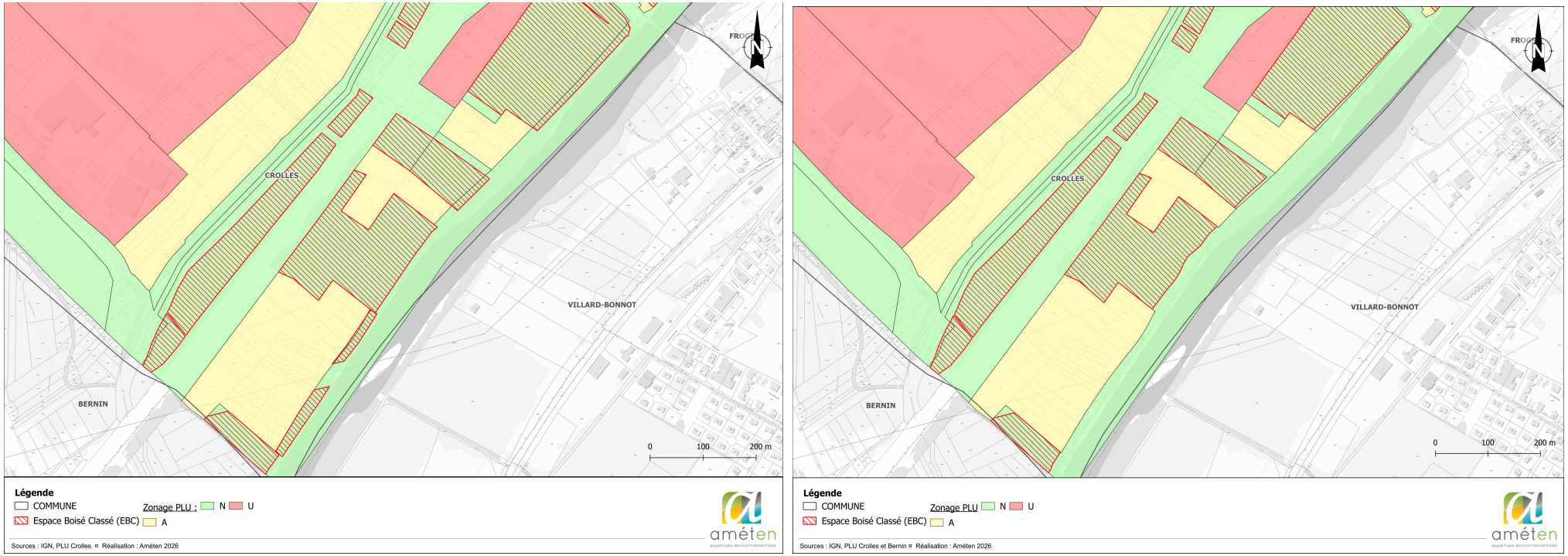


Figure 27 : Evolution du plan de zonage avec mise en œuvre du projet (état actuel à gauche et état futur à droite – planche 1/2)



Figure 28 : Evolution du plan de zonage zoomé avec mise en œuvre du projet (état actuel à gauche et état futur à droite – planche 1/2) (Source : Améten)



Figure 29 : Evolution du plan de zonage zoomé avec mise en œuvre du projet (état actuel à gauche et état futur à droite – planche 2/2) (Source : Améten)

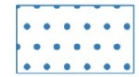
4.2.2 Modification du règlement écrit du PLU de Crolles

Le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère n'est pas compatible avec le règlement des zones qu'il recoupe sur la commune de Crolles. Dès lors, une modification du règlement du PLU de Crolles est nécessaire.

Le paragraphe suivant présente le règlement relatif aux dispositions générales applicables à l'ensemble des zones du plan local d'urbanisme (Article 9) ainsi qu'aux dispositions applicables aux zones naturelles (N) et agricoles (A) avant mise en compatibilité puis après mise en compatibilité, en faisant apparaître en **rouge** les parties mises en compatibilité.

Extrait de l'Article 9 - Titre 1 avant mise en compatibilité	Extrait de l'Article 9 - Titre 1 après mise en compatibilité
TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES ZONES DU PLAN LOCAL D'URBANISME **ARTICLE 9 – Dispositions réglementaires applicables à l'ensemble du territoire communal**	**TITRE I :** DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES ZONES DU PLAN LOCAL D'URBANISME **ARTICLE 9 – Dispositions réglementaires applicables à l'ensemble du territoire communal**

Zones humides		Dans les secteurs de zones humides potentielles, les constructions doivent être conditionnées par la démonstration stricte de l'absence de zone humide. Dans le cas contraire, sont interdits : - toute nouvelle construction, extension de construction existante et imperméabilisation ; - tout exhaussement et affouillement de sol; - tout aménagement de sous-sols et opération d'ancrage ; - tout aménagement conduisant au drainage des sols; - tout aménagement de dispositif d'assainissement même végétalisé ; - tout aménagement susceptible d'altérer le fonctionnement et l'alimentation de la zone humide. Sont admis sous conditions : - les aménagements légers et démontables de valorisation écologique, paysagère et pédagogique des milieux ; - l'adaptation et la réfection des constructions existantes à condition que cela n'entraîne pas une augmentation de l'emprise au sol du bâtiment. Dans le cas où la dégradation ou la destruction d'une zone humide est inévitable, des mesures de restauration et/ou de compensation correspondant aux dispositions fixées par les documents en vigueur devront être réalisées.

Zones humides		Dans les secteurs de zones humides potentielles, les constructions doivent être conditionnées par la démonstration stricte de l'absence de zone humide. Dans le cas contraire, sont interdits : - toute nouvelle construction, extension de construction existante et imperméabilisation ; - tout exhaussement et affouillement de sol; - tout aménagement de sous-sols et opération d'ancrage ; - tout aménagement conduisant au drainage des sols; - tout aménagement de dispositif d'assainissement même végétalisé ; - tout aménagement susceptible d'altérer le fonctionnement et l'alimentation de la zone humide. Sont admis sous conditions : - les aménagements légers et démontables de valorisation écologique, paysagère et pédagogique des milieux ; - l'adaptation et la réfection des constructions existantes à condition que cela n'entraîne pas une augmentation de l'emprise au sol du bâtiment. - **La réalisation de la Véloroute La Belle Via en rive droite de l'Isère**
		Dans le cas où la dégradation ou la destruction d'une zone humide est inévitable, des mesures de restauration et/ou de compensation correspondant aux dispositions fixées par les documents en vigueur devront être réalisées.

Extrait du règlement Ap avant mise en compatibilité	**Extrait du règlement Ap après mise en compatibilité**
SECTION I – DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITES	**SECTION I – DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITES**
ARTICLE A2 – Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols et types d'activités	**ARTICLE A2 – Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols et types d'activités**
Sont autorisées :	Sont autorisées :

En **Ap** : ▪ Les installations ou les aménagements nécessaires à la protection contre les risques naturels, à l'accueil du public, à condition de préserver la qualité des sites et des paysages; ▪ L'aménagement routier de la voie de contournement de la commune à condition que l'attention soit portée lors de la conception de cet ouvrage sur les conditions de passage de la faune.	En **Ap** : ▪ Les installations ou les aménagements nécessaires à la protection contre les risques naturels, à l'accueil du public, à condition de préserver la qualité des sites et des paysages; ▪ L'aménagement routier de la voie de contournement de la commune à condition que l'attention soit portée lors de la conception de cet ouvrage sur les conditions de passage de la faune. ▪ **La Véloroute la Belle Via en rive droite de l'Isère et les affouillements et exhaussements liés à l'infrastructure.**
Extrait du règlement N avant mise en compatibilité	**Extrait du règlement N après mise en compatibilité**
SECTION I – DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITES **ARTICLE N2 – Interdictions et limitation de certains usages, affectations des sols et type d'activités** Sont autorisés sous conditions : Dans les zones de danger situées de part et d'autres de la canalisation de transport de gaz naturel : ▪ Dans la zone des dangers significatifs pour la vie humain correspondant aux effets irréversibles (cf colonne IRE des tableaux en Annexe du présent PLU) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ses projets sur sa canalisation ▪ Dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondants aux premiers effets létaux (cf colonne PEL des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public relevant de la 1ère à la 3ème catégorie. ▪ Dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (cf colonne ELS des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.	**SECTION I – DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITES** **ARTICLE N2 – Interdictions et limitation de certains usages, affectations des sols et type d'activités** Sont autorisés sous conditions : ▪ **La Véloroute la Belle Via en rive droite de l'Isère et les affouillements et exhaussements liés à l'infrastructure.** Dans les zones de danger situées de part et d'autres de la canalisation de transport de gaz naturel : ▪ Dans la zone des dangers significatifs pour la vie humain correspondant aux effets irréversibles (cf colonne IRE des tableaux en Annexe du présent PLU) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ses projets sur sa canalisation ▪ Dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondants aux premiers effets létaux (cf colonne PEL des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public relevant de la 1ère à la 3ème catégorie. ▪ Dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (cf colonne ELS des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.

Dans les zones de danger situées de part et d'autre le transport d'hydrocarbures liquides entre la Méditerranée et la région Rhône-Alpes : ▪ Dans la zone des dangers significatifs pour la vie humain correspondant aux effets irréversibles (cf colonne IRE des tableaux en Annexe du présent PLU) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ses projets sur sa canalisation ▪ Dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondants aux premiers effets létaux (cf colonne PEL ou PEL PC des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public relevant de la 1ère à la 3ème catégorie. ▪ Dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (cf colonne ELS ou ELS PC des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.	Dans les zones de danger situées de part et d'autre le transport d'hydrocarbures liquides entre la Méditerranée et la région Rhône-Alpes : ▪ Dans la zone des dangers significatifs pour la vie humain correspondant aux effets irréversibles (cf colonne IRE des tableaux en Annexe du présent PLU) : informer le transporteur des projets de construction ou d'aménagement le plus en amont possible, afin qu'il puisse analyser l'éventuel impact de ses projets sur sa canalisation ▪ Dans la zone des dangers graves pour la vie humaine correspondants aux premiers effets létaux (cf colonne PEL ou PEL PC des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public relevant de la 1ère à la 3ème catégorie. ▪ Dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine correspondant aux effets létaux significatifs (cf colonne ELS ou ELS PC des tableaux en Annexe du présent PLU) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeuble de grande hauteur et d'établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes.

4.2.3 Conclusion

Ainsi, suite aux modifications du règlement écrit et graphique du PLU de Crolles, présentées dans ce présent dossier de mise en compatibilité du PLU, le projet d'itinéraire cyclable entre le pont de Brignoud et le pont des Glières en rive droite de l'Isère est compatible avec le PLU de Crolles.

5 ANNEXES

ANNEXE 1 : Décision n°2023-ARA-KKP-4238 du 09 février 2023

ANNEXE 2 : Décision 2026-ARA-KKU- du XX 2026

ANNEXE 3 : Coupes - Profils en travers du projet