



# DOSSIER DE CONCERTATION

29 SEPTEMBRE AU 24 OCTOBRE 2025



# ÉDITO

Le Département est un acteur majeur des déplacements en Isère. Chaque année, il consacre un budget significatif, malgré les contraintes financières qui pèsent aujourd’hui sur les collectivités pour sécuriser, entretenir et moderniser les 4 701 kilomètres de routes départementales en veillant à limiter son empreinte environnementale. Le Département agit pour développer les modes actifs en aménageant des infrastructures cyclables départementales et en accompagnant les projets portés par les collectivités locales pour offrir un réseau maillé répondant aux besoins de mobilité du quotidien et support d'une offre touristique décarbonée. Le budget d'investissement dédié aux aménagements cyclables, voté par l'Assemblée départementale, a fortement progressé puisqu'il est passé de 2,50 M€ en 2020 à 6,70 M€ en 2024.

Le Département porte ainsi **le projet de sécurisation de la RD126 et de création d'une voie verte sur le long de cet axe**. Les travaux sont envisagés à partir de 2028. Cette route, reliant La Verpillière à Frontonas, empruntée chaque jour par 8 100 véhicules, doit être sécurisée et modernisée avec la réalisation d'accotements stabilisés. C'est aussi l'opportunité de développer les mobilités actives, marche et vélo, par la création d'un itinéraire dédié totalement distinct de la route. Ce projet est soumis à la concertation publique qui se déroulera du 29 septembre au 24 octobre 2025.

De plus, la réalisation de ce projet nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Verpillière. En accord avec la Commune de La Verpillière, la présente concertation porte donc également sur cette mise en compatibilité du PLU.

La réflexion engagée avec nos partenaires en 2021 permet d'aboutir aujourd'hui au projet présenté dans ce dossier de concertation. Les études ont permis de déterminer les scénarios les plus adaptés aux différents enjeux en intégrant les volets écologiques, agricoles ou fonciers.

Outre le présent dossier, des réunions publiques ainsi que des permanences sont organisées et des registres de concertation sont à votre disposition.

**Vous êtes invités à vous informer et à vous exprimer.**

**Jean-Pierre Barbier,**  
Président du Conseil Départemental

# sommaire



**PARTIE 1  
RÉPONDRE AUX ENJEUX DE SÉCURITÉ  
ET DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE**

4

**PARTIE 2  
ENGAGER LE DIALOGUE AVEC  
LES HABITANTES ET LES HABITANTS:  
LA DÉMARCHE DE CONCERTATION  
PRÉALABLE**

16



## PARTIE 1 **RÉPONDRE AUX ENJEUX DE SÉCURITÉ ET DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE**

### **1. Un projet au service de la sécurité et de la mobilité**

*Le Département de l'Isère conduit un projet de sécurisation de la RD126 sur le tronçon qui relie les communes de La Verpillière et de Frontonas, au Nord du département. Ce projet partenarial répond à 2 enjeux majeurs : renforcer la sécurité routière et favoriser les déplacements du quotidien et particulièrement l'usage des modes actifs.*

#### **Un tronçon de 2,5 km cumulant des dysfonctionnements**

Le tronçon de 2,5 km de la RD126 concerné par le projet relie la RD163 au Nord et la RD1006 au Sud, avec une fréquentation moyenne de 8100 véhicules par jour, dont environ 180 poids lourds. Il présente plusieurs problématiques :

- De nombreux accidents y ont été répertoriés ;
- Il n'existe aujourd'hui pas d'aménagements dédiés aux modes actifs (vélo, marche). Or, des aménagements cyclables ont été ou seront entrepris aux extrémités de ce tronçon. Celui-ci marque, en l'état, une rupture de la continuité cyclable ;
- Des défauts techniques y ont été constatés : déformations importantes de la chaussée (notamment au niveau des

**ouvrages d'art), présences d'obstacles non isolés par des dispositifs de retenue, nécessité de remise aux normes des ouvrages d'art et en particulier de leurs dispositifs de retenues, remise à niveau environnementale (gestion de l'eau).**

Sur la base de ces constats, le Département et les communes de La Verpillière et de Frontonas, ont engagé une réflexion pour résoudre ces dysfonctionnements. **Le projet présenté aujourd'hui est le fruit de cette réflexion commune, menée dans un souci de cohérence avec le territoire environnant et les autres projets d'aménagements routiers et « cyclables ».**

## **EN CHIFFRE**

**15**

ACCIDENTS RECENSÉS SUR CE TRONÇON

**3**

AYANT OCCASIONNÉ DES BLESSURES DEPUIS 2015

DONT

## Les objectifs du projet: plus de sécurité, plus de mobilité

La réflexion conduite par le Département et ses partenaires depuis 2021 s'est orientée vers la création d'une voie verte dans le secteur. Les études de faisabilité menées à cette occasion ont privilégié la réalisation d'une voie verte le long de la RD126: plus directe et donc plus attractive pour les cyclistes et les piétons que d'autres itinéraires, cette option présente aussi l'avantage de mutualiser les travaux avec ceux qui concernent la route existante, qui doit être rénovée et sécurisée.

## Les objectifs du projet

- **Sécuriser les cyclistes et les piétons,** en séparant physiquement les circulations motorisées des modes actifs, par la création d'une voie verte indépendante;
- **Améliorer la sécurité de la RD126 existante,** en procédant à la réfection de la chaussée, à la remise à niveau des dispositifs de retenue et à la création de zones de récupération (élargissements de 1,5 m de chaque côté) permettant aux véhicules de rattraper une situation de sortie de chaussée;
- **Garantir la pérennité des infrastructures routières** par le renforcement de la chaussée et la mise en œuvre d'un système d'assainissement adapté aux enjeux du secteur ;
- **Assurer la continuité des itinéraires** des modes actifs en raccordant les différents projets d'itinéraires cyclables et pédestres du territoire.

Ces objectifs établis, les caractéristiques du projet restent à déterminer, notamment le tracé de la voie verte, pour lequel deux options ont été étudiées.

## Un projet pleinement intégré à son territoire

Dès le lancement de la réflexion en 2021, les acteurs locaux, dont les communes concernées, ont exprimé leurs attentes en matière d'accessibilité et de sécurité de la RD126. Une fois sécurisée et réaménagée, cette route s'inscrira complètement dans le maillage routier du territoire, et assurera pleinement son rôle de liaison entre Frontonas et La Verpillière ainsi qu'entre la RD163 et la RD1006.

Cette notion de continuité et de maillage est également essentielle pour les modes actifs (marche et vélo). La RD1006 est dotée d'une piste cyclable franchissant l'autoroute, et des aménagements cyclables sont en cours sur

la RD163 entre Frontonas et Corbeyssieu. À terme, ces différents équipements et leur raccordement entre eux dessineront des itinéraires cyclables et pédestres connectés.

Le projet devra également être élaboré en cohérence avec d'autres aménagements prévus dans le même secteur, notamment le projet de prolongement de la Voie Verte de la Bourbre, de la rue des Guinguettes jusqu'à la RD126 porté par la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère (CAPI).





## 2. Les caractéristiques du projet

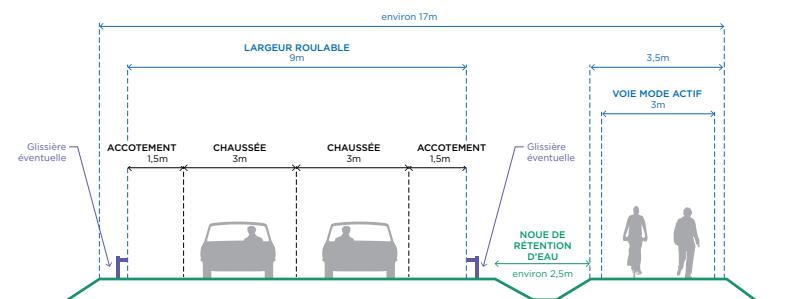
*Deux options sont envisagées pour la voie dédiée aux modes actifs, qui longera la RD126, entre Frontonas et La Verpillière : l'une située à l'Ouest de la route, l'autre à l'Est. Si certaines de leurs caractéristiques sont communes leurs impacts et leurs fonctionnalités diffèrent.*

### Les caractéristiques communes aux deux options

#### Une voie indépendante plutôt qu'une bande cyclable

Il est en effet pertinent, dès lors que cela est possible si le coût et les impacts sont compatibles de créer un espace dédié pour les modes actifs séparé physiquement de la circulation motorisée sur les routes dont le trafic dépasse 7 000 véhicules/jour. C'est le cas de la RD126 (8 100 véhicules/jour).

Pour les piétons et cyclistes, cette voie dédiée offre un meilleur niveau de sécurité qu'une bande en bord de chaussée. Se sentir en sécurité joue un rôle important dans le choix de se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture.



↑ Profil en travers, projet de voie verte

### Principes retenus pour l'assainissement

Actuellement, les eaux venant de la RD126 s'écoulent soit dans des fossés menant aux cours d'eau, soit de manière diffuse dans les secteurs dépourvus de fossés.

Afin d'améliorer l'assainissement, le projet prévoit au stade actuel des études, la création d'une noue de rétention d'environ 2,5 m de large sur environ 50 cm de profondeur, situées entre la route et la voie dédiée aux modes actifs. Une noue est un fossé végétalisé à faible pente: les eaux de ruissellement se déversent de la route vers la noue, où des plantes accompagnées d'un aquatextile dépolluant permettent de gérer la pollution chronique.



↑ Fossé existant

## **Reconstruction des ponts et création de passerelles**

Trois ponts sont situés sur le tronçon de la RD126 concerné par le projet. Les principes de traitement de ces ouvrages sont identiques pour les deux options.

- Les ponts du Catelan et de la Bourbre seraient réparés et seraient complétés par des passerelles pour les modes actifs ;
- Le pont du Ru serait reconstruit et intégrerait un espace réservé pour les modes actifs.

La conception de ces nouvelles passerelles fera l'objet d'une analyse multicritères portant entre autres sur leur coût en investissement et en entretien, leur insertion paysagère, ou encore l'impact des travaux sur la circulation afin de déterminer les choix techniques les plus appropriés.



↑ Pont du Catelan



↑ Pont du le Ru



↑ Pont sur la Bourbe

## LE COÛT

Les travaux de cette option sont évalués à environ

# 6,8 M

D'EUROS HORS TAXES  
À CE STADE DES ÉTUDES



### Pour la voie de modes actifs, deux options de tracé étudiées

#### L'option Ouest

Dans cette option, la voie des modes actifs longerait la RD126 à l'Ouest.

À son extrémité Sud, cette voie se raccorderait à la piste cyclable de la RD1006 à hauteur du giratoire existant. Une traversée à niveau y serait réalisée. Une interruption de l'îlot permettrait une traversée de la RD 1006 en deux fois.

Une autre traversée serait créée sur la RD126 à hauteur du chemin des Marais afin de permettre aux piétons et cyclistes d'accéder à ce chemin et aux équipements qu'il dessert (stade municipal notamment).

Plus au Nord, la traversée de la zone d'activité des Prairies poserait plusieurs contraintes d'aménagement. C'est pourquoi, au niveau de ce carrefour, il est envisagé un basculement de la voie à l'Est.

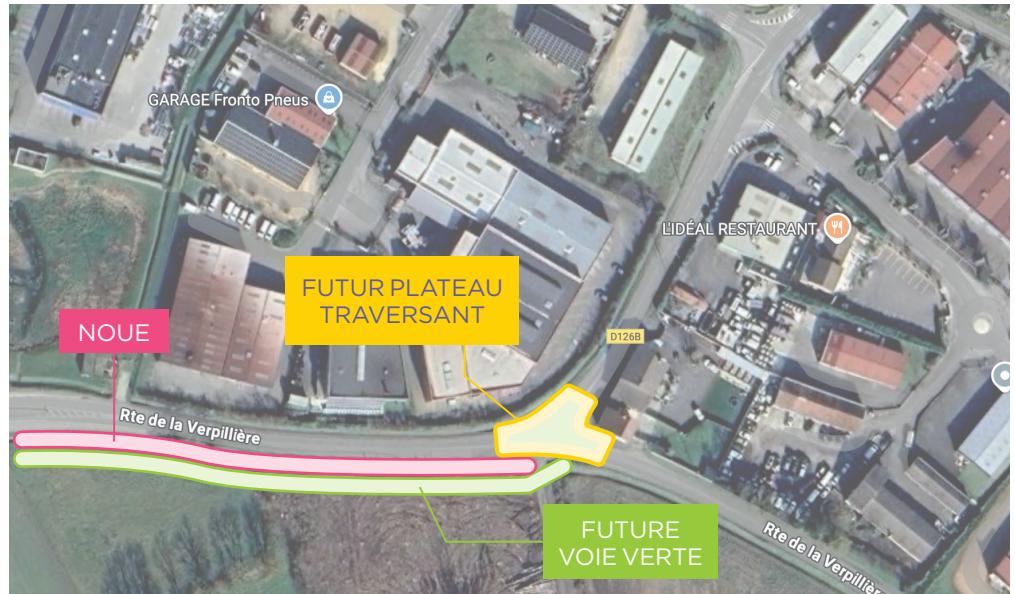
Enfin, le raccordement à la RD126 au Nord prendrait la forme d'un plateau traversant, c'est-à-dire une surélévation de la chaussée pour modérer la vitesse de circulation. Ce dernier permettrait de :

- Sécuriser la traversée des modes actifs d'un côté à l'autre de la route;
- Marquer le début de la voie dédiée;
- Conforter l'entrée d'agglomération de Frontonas.

### ROND-POINT DE LA VERPILLIÈRE



### ENTRÉE DE FRONTONAS



# LE COÛT

Les travaux de cette option sont évalués à environ

**7,3 M**

D'EUROS HORS TAXES  
À CE STADE DES ÉTUDES

## L'option Est

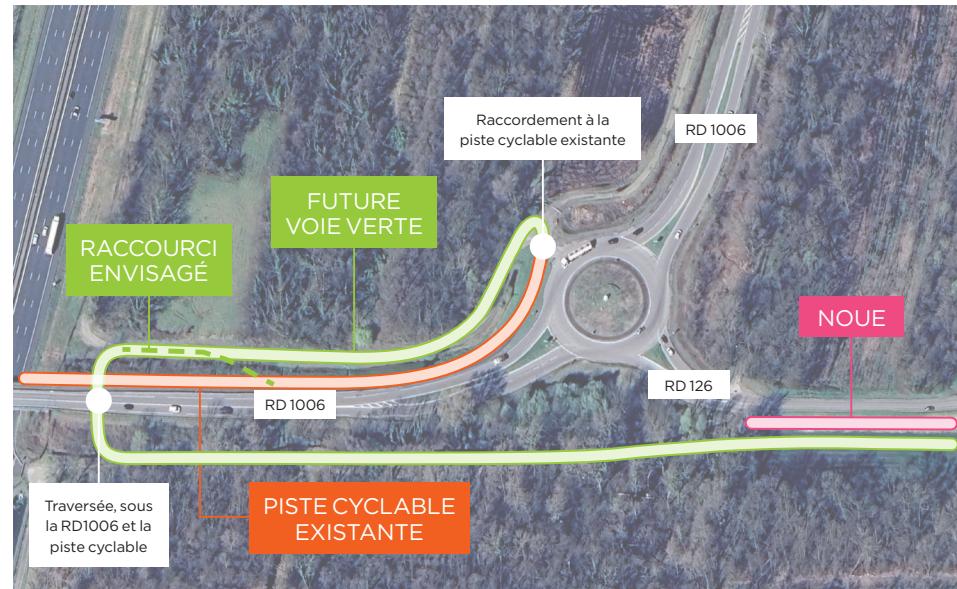
Dans cette option, la voie des modes actifs longerait la RD126 à l'Est.

À la différence de la première option, le raccordement à la piste cyclable de la RD1006 s'effectuerait non par une traversée à niveau, mais par un passage inférieur, sous la RD1006 et la piste cyclable existante. La création de cet ouvrage n'est pas prévue dans l'option Ouest.

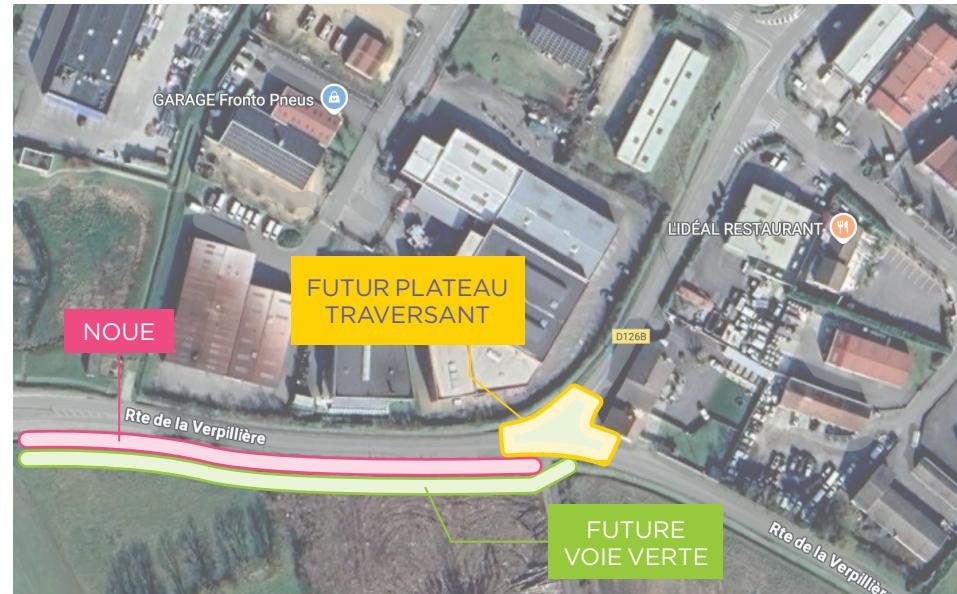
Le raccordement au chemin des Marais, vers le centre de Frontonas ne nécessiterait pas d'aménagement particulier. En effet, la voie dédiée aux modes actifs serait située du même côté que le chemin des Marais. Seul l'accès à la zone d'activité des Prairies nécessiterait la traversée de la RD 126.

Enfin, au Nord du secteur concerné, le raccordement à la RD126 prendrait également la forme d'un plateau traversant, identique à celui décrit pour l'option Ouest.

## ROND-POINT DE LA VERPILLIÈRE



## ENTRÉE DE FRONTONAS





## L'option Est plus avantageuse pour les usagers et pour l'environnement, quoique plus coûteuse

### Une analyse multicritères

Afin de mettre en évidence les différences entre les deux tracés à l'étude, le Département a réalisé une analyse multicritères comparative. Pour chaque thématique concernée par le projet, les deux options (Ouest et Est) ont été évaluées l'une par rapport à l'autre.

Une cotation a ainsi été attribuée à chaque option.

### Une comparaison en faveur de l'option Est

De manière générale, les impacts du projet paraissent nettement moindres à l'Est qu'à l'Ouest.

- Sur le plan environnemental, le tracé Ouest traverse des habitats naturels plus sensibles que ceux identifiés à l'Est. En effet, la route actuelle est, dans sa partie Nord, longée à l'Ouest par un fossé contenant régulièrement de l'eau que l'implantation d'une nouvelle voie viendrait impacter.
- Les deux options impliquent des emprises sur des terrains agricoles. Toutefois, l'option Ouest aurait un impact nettement plus important sur la ferme de la Cabale, située en bordure immédiate de la RD 126, côté Ouest. L'implantation de la voie verte à cet endroit viendrait empiéter directement sur les parcelles exploitées, compromettant les accès à la ferme ainsi que certaines zones de production. Cette configuration constitue donc une contrainte foncière majeure. Or, conformément à ses engagements, le Département de l'Isère veille à limiter autant que possible les atteintes à l'activité agricole.

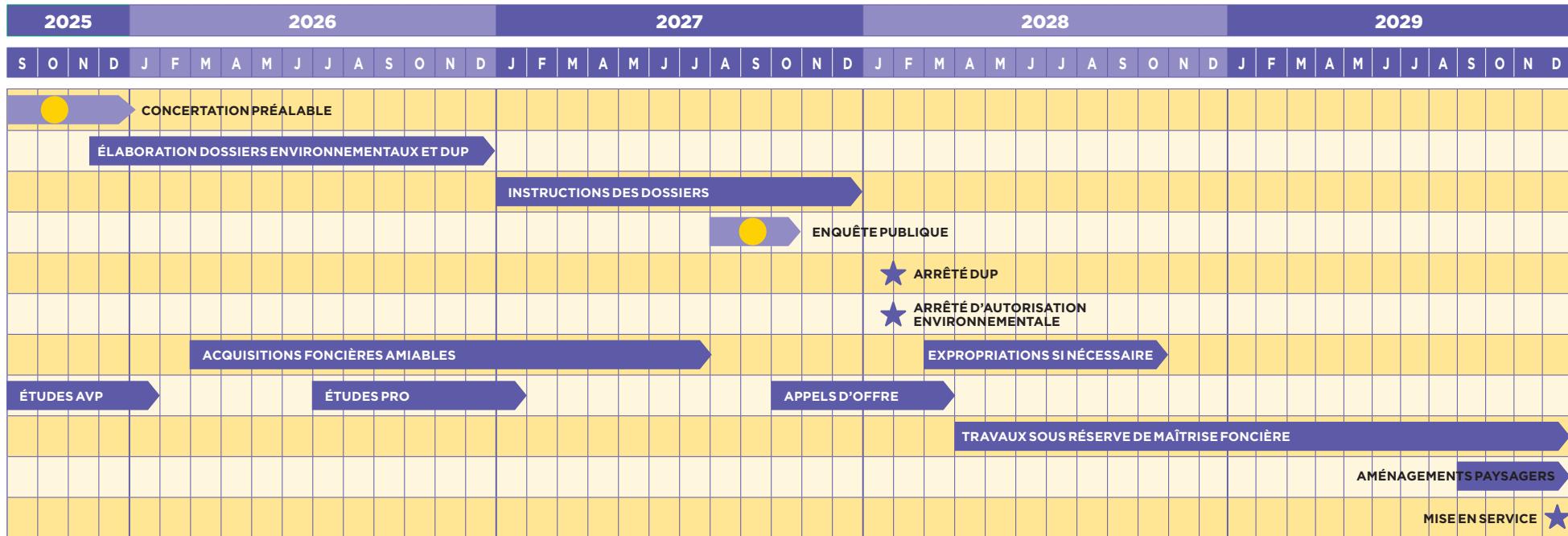
Enfin en matière de sécurité des cyclistes et des piétons, il est à noter que l'option Ouest nécessite trois traversées de la route, là où le tracé Est n'en impose qu'une.



### En conclusion

Si l'option Est s'avère plus coûteuse et plus complexe techniquement, elle semble toutefois plus pertinente au regard de son meilleur niveau de sécurité et de service ainsi que de ses moindres impacts sur l'environnement de proximité. Le Département et ses partenaires s'accordent ainsi à la juger plus adaptée aux besoins et aux contraintes du territoire. Ils privilégient le tracé Est pour la suite du projet.

### 3. Planning prévisionnel du projet et phase chantier



Récolte des contributions du public

#### Pendant le chantier: information et accompagnement des riverains et usagers

Aujourd'hui le démarrage des travaux est envisagé à partir de 2028. La date de ce dernier dépendra du déroulement des études, des diverses procédures auxquelles le projet est soumis et de celui des acquisitions foncières.

Le phasage des travaux et les modalités de circulation pendant ces derniers seront précisés dans les prochaines phases d'études. Une attention particulière sera portée à l'information des riverains et des usagers, ainsi qu'aux mesures pouvant atténuer l'impact de ces travaux. Ces sujets font pleinement partie de la présente concertation, au cours de laquelle le Département de l'Isère souhaite recueillir les attentes et besoins des habitants et usagers en phase travaux, afin de bénéficier de leur expertise d'usage.



## 4. Un projet prenant en compte les enjeux environnementaux et agricoles

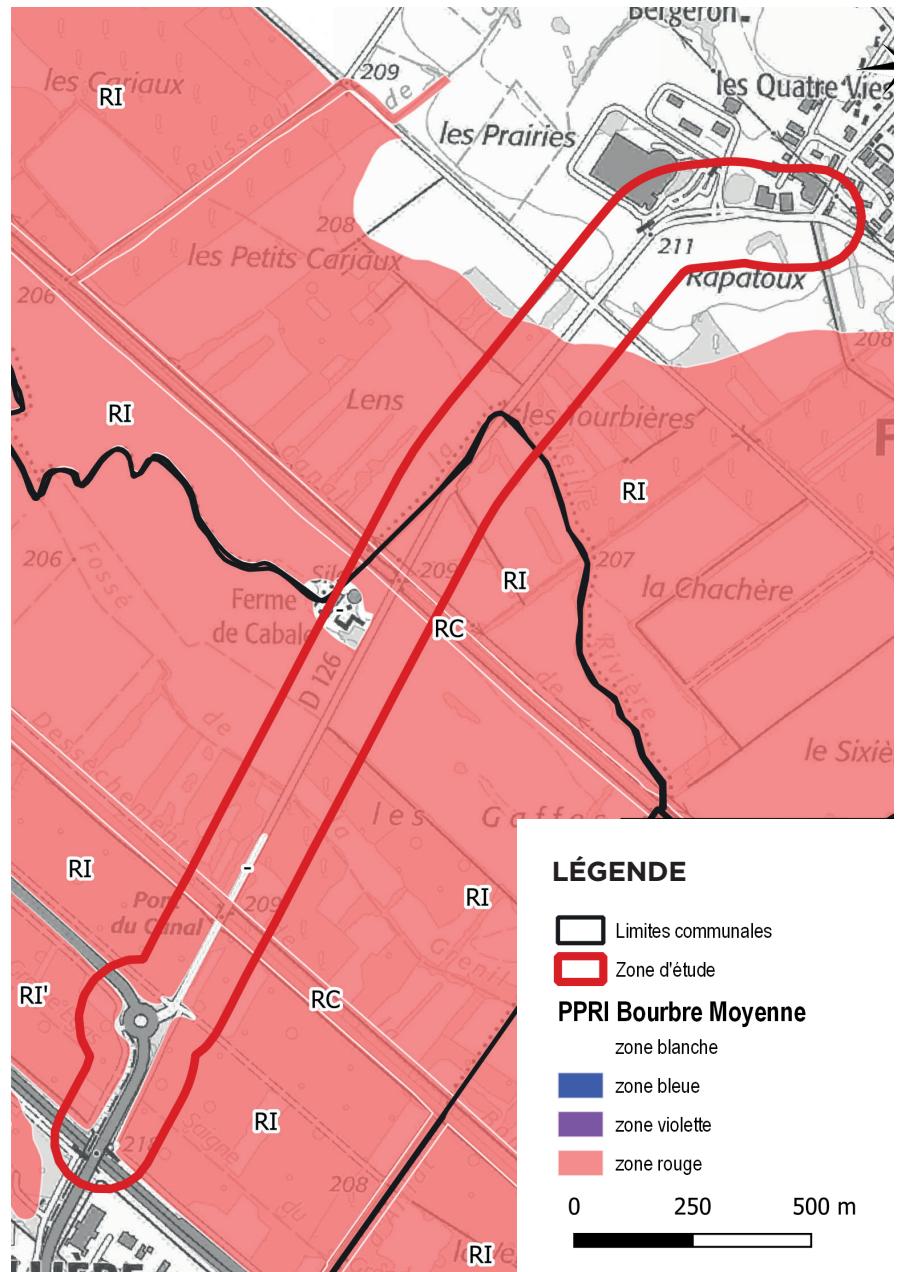
*Le secteur traversé par la RD126 entre Frontonas et La Verpillière comporte d'une part des milieux naturels, dont certains avec des enjeux forts, et d'autre part des terres agricoles. Des enjeux de limitation des impacts et de compensation sont donc à prendre en compte dès la conception du projet.*

### Les enjeux environnementaux

#### Zones humides et zones inondables

La zone d'étude se trouve dans le périmètre de la zone humide dite « Confluence Bourbre-Catelan ». À ce titre, tout aménagement entrepris dans ce secteur doit se conformer au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée, et plus précisément au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Bourbre. Ces documents définissent des prescriptions destinées à assurer un équilibre durable entre protection, restauration des milieux et satisfaction des besoins en eau.

De même, le secteur du projet se trouve, à 80 %, en zone rouge du Plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la « Bourbre moyenne ». Cela signifie qu'en raison du risque inondation, la zone est inconstructible. Cependant, le PPRI précise que: « certains aménagements tels que les ouvrages de protection ou les infrastructures publiques qui n'aggravent pas l'aléa peuvent cependant être autorisés ».



↑ Risques naturels

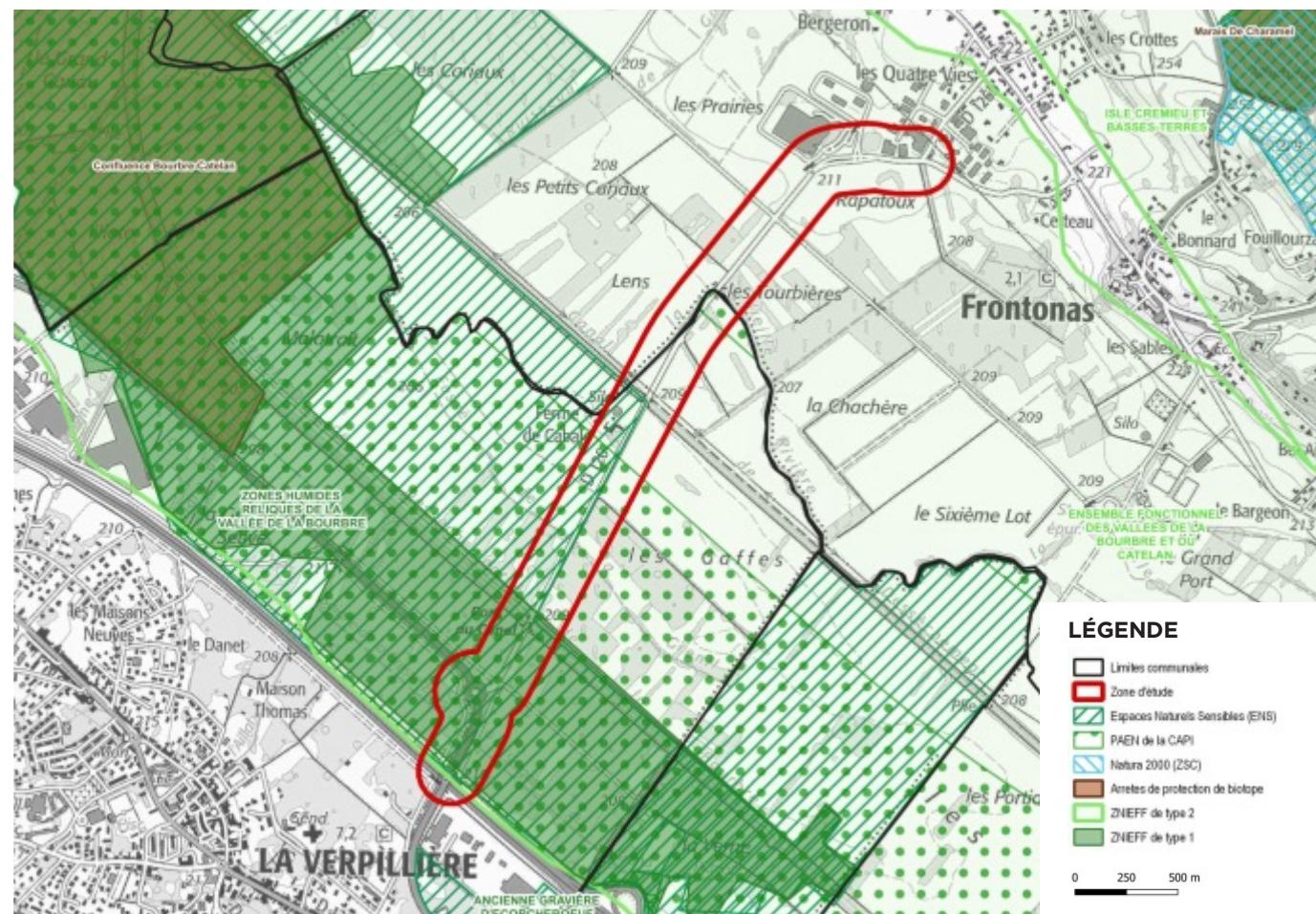
## Protection de la biodiversité locale

Un diagnostic écologique réalisé en 2022 a permis de préciser les principales sensibilités environnementales de la zone traversée par la RD126. Il est important de souligner que le projet se situe à proximité immédiate de plusieurs espaces naturels protégés. En effet, la zone Natura 2000 la plus proche se trouve à seulement 800 mètres du projet. De plus, deux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) encadrent le périmètre du projet : la ZNIEFF de type 2, située à environ 200 mètres au nord, et, dans la partie sud, le projet s'inscrit dans la ZNIEFF de type 1. Par ailleurs, une portion du projet se situe dans la moitié sud du périmètre de l'Espace Naturel Sensible (ENS) et dans le Plan d'Aménagement de l'Espace Naturel (PAEN) de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI).

La richesse biologique de ces espaces est indéniable, comme en témoignent leurs classements en ZNIEFF et en ENS. Les inventaires écologiques ont révélé une forte sensibilité des cours d'eau, fossés et roselières, qui abritent des espèces à forts enjeux, telles que l'agrion de Mercure, la grenouille agile, le triton palmé, le martin-pêcheur ou encore le bruant des roseaux. Les milieux ouverts, composés

de prairies ponctuées de haies, présentent également une grande diversité d'oiseaux. En ce qui concerne les mammifères, le hérisson d'Europe et plusieurs espèces de chauves-souris ont été recensés. Ces enjeux écologiques sont particulièrement présents à l'ouest de la RD126, tandis que la zone à l'est présente une moindre densité de ces espèces.

D'autres habitats, tels que les forêts alluviales et les milieux bâties (qui hébergent des rapaces nocturnes, des lézards et des chauves-souris), présentent des enjeux écologiques significatifs, bien qu'ils soient de sensibilité moindre.



↑ Zonages environnementaux

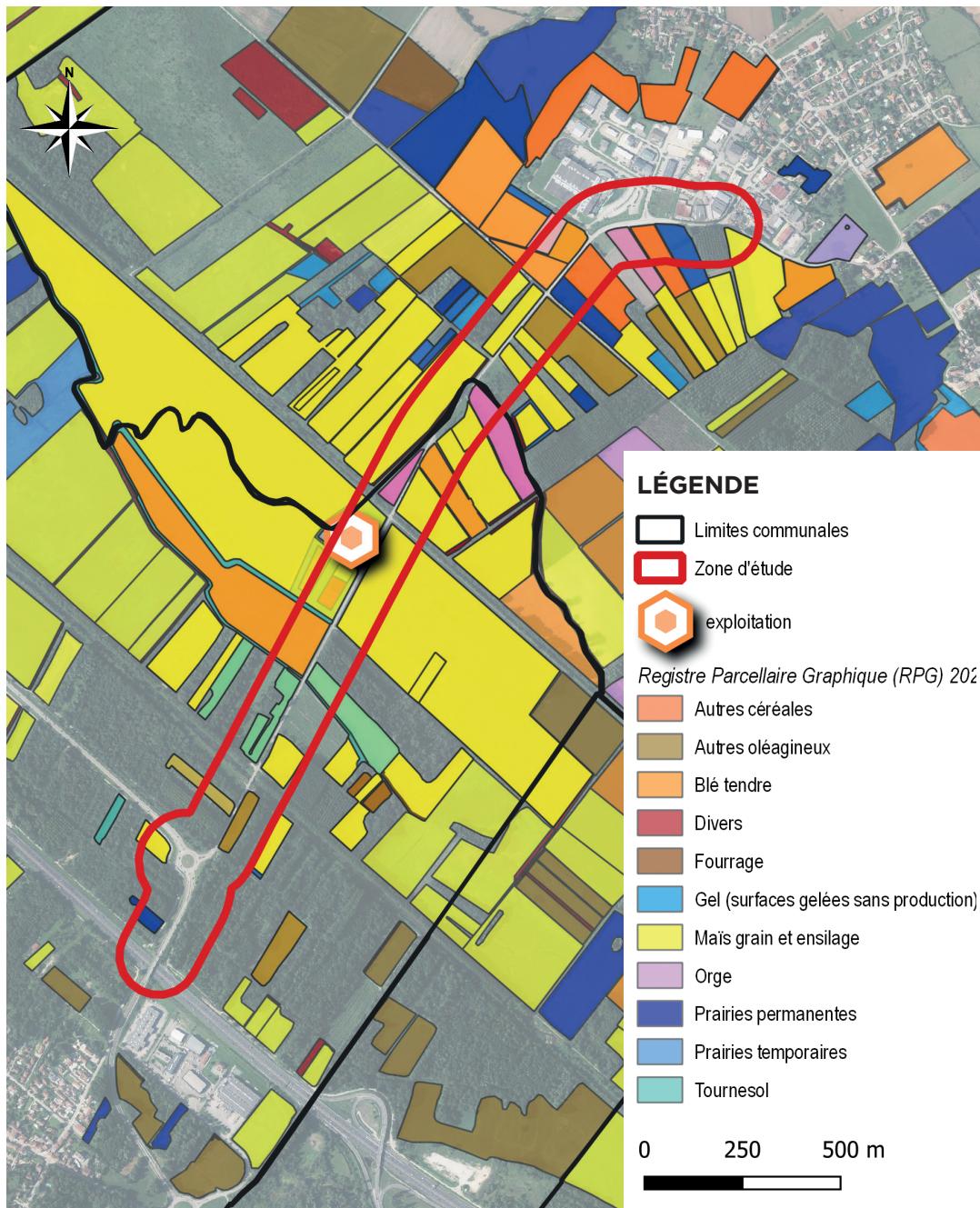


## Les enjeux agricoles

L'activité agricole est très présente dans le secteur concerné par le projet. Il s'agit principalement de grandes cultures céréaliers (maïs, blé, colza...), auxquelles s'ajoutent des prairies temporaires ou permanentes.

Des exploitations sont ainsi présentes de part et d'autre de la RD126, telle la ferme de Cabale, côté Oust, située en bordure de route.

Compte tenu de ces enjeux, la réflexion sur le projet a débuté et se poursuivra en étroite concertation avec le monde agricole. Un dialogue spécifique va être engagé avec l'appui de la Chambre d'agriculture de l'Isère avec les propriétaires concernés. Il s'agit ici de limiter autant que possible les impacts négatifs sur le foncier et les activités agricoles, et d'envisager les mesures à prendre pour ce faire.



↑ Zonages agricoles

## La démarche « éviter, réduire, compenser »

Comme pour tous ses projets d'aménagement, le Département de l'Isère s'inscrit dans une démarche vertueuse ERCAS : « éviter, réduire, compenser, accompagner, suivre ». Celle-ci consiste, par ordre de priorité :

- À modifier le projet de façon à **éviter** autant que possible ses impacts sur l'environnement;
- À adapter le projet pour **réduire** autant que possible l'intensité, l'étendue et/ou la durée des impacts;
- À **définir des mesures compensatoires, d'accompagnement** qui permettent de rétablir ailleurs ce qui a été dégradé du fait du projet, pour les impacts qui n'ont pu ni être évités, ni être suffisamment réduits;
- À **suivre l'efficacité** et les effets des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement.

**La mise en œuvre de la démarche « éviter, réduire, compenser, accompagner, suivre » suppose la connaissance préalable, d'établir un état initial et d'évaluer tout au long du déroulement du projet le plus finement possible les impacts de ce dernier. Pour cette raison, des études ont été menées et continueront de l'être tout au long de la vie du projet :**

- Une actualisation des inventaires faune et flore est ainsi en cours, dont les résultats sont attendus pour fin d'année 2025;
- Des sondages pédologiques à la tarière manuelle seront réalisés en 2025 afin de délimiter plus précisément les zones humides.





## PARTIE 2 **ENGAGER LE DIALOGUE AVEC LES HABITANTES ET LES HABITANTS : LA DÉMARCHE DE CONCERTATION PRÉALABLE**

*Du 29 septembre au 24 octobre 2025, le projet de sécurisation de la RD126 et d'aménagement d'une voie dédiée aux modes actifs fait l'objet d'une concertation publique. Au-delà d'une exigence réglementaire, il s'agit pour le Département d'engager un réel dialogue citoyen, garantie d'un projet en adéquation avec les besoins et les attentes du territoire.*

### **1. La concertation préalable réglementaire : qu'est-ce que c'est ?**

#### **Principes réglementaires**

Préalable à l'enquête publique, la concertation préalable représente une étape-clé dans la conception d'un projet d'aménagement. Elle permet de s'assurer que le public sera pleinement informé des enjeux, modalités et impacts du projet, tout en l'associant aux décisions restant à prendre.

En l'espèce, les principes et les modalités d'une telle concertation sont régis à la fois par le **Code de l'Environnement** (articles L121-15 et suivants) et le **Code de l'Urbanisme** (article L103-2).

#### **La mise en compatibilité du PLU de La Verpillière**

Une spécificité de ce projet réside dans la nécessité de mettre en compatibilité le plan local d'urbanisme (PLU) de La Verpillière. En effet, le projet de sécurisation et d'aménagement de

la RD126 traverse une zone classée « zone agricole inconstructible en zone humide » (zone APZH). Or le règlement du PLU n'admet pour cette zone que des « *locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, les ouvrages et les aménagements nécessaires à la gestion des risques naturels (...) l'adaptation, la réfection et l'aménagement des constructions existantes sans changement de destination* ».

Le projet ne relevant d'aucune de ces catégories, sa réalisation nécessite par conséquent la modification du PLU de la Verpillière.

**En accord avec la commune de La Verpillière, la présente concertation porte donc également sur cette mise en compatibilité du PLU.**

## **2. Sur quoi la concertation porte-t-elle ?**

À ce stade du projet, l'opportunité de sécuriser la RD126 et de créer une voie indépendante dédiée aux modes actifs semble avérée. Le Département et les partenaires privilégient à ce stage l'option Est qui apparaît comme la plus pertinente. Ils envisagent donc de poursuivre les études sur cette dernière. En matière environnementale, la démarche ERCAS (voir page 7) a permis d'éviter et de réduire un certain nombre d'impacts. Pour autant, d'autres seront inévitables et nécessiteront d'être compensés : la nature de ces compensations reste à déterminer, et la concertation peut être l'opportunité d'écouter les attentes des acteurs du territoire.

Par ailleurs, les modalités de la phase de chantier, prévue en 2028, sont encore à définir.

- Comment informer les riverains et les usagers ?
- À quels sujets locaux faudra-t-il prêter attention ?
- Quelles sont les mesures à prendre pendant les travaux ?

**Autant de questions qui ont toute leur place dans le mois de concertation qui s'ouvre.**

## **3. Comment s'informer ?**

**La réussite de la concertation suppose la plus large participation des publics concernés. À cette fin, le Département met en œuvre de multiples moyens de s'informer et de s'exprimer sur le projet :**

- Le présent dossier dresse, sous un format synthétique, les principaux enjeux liés au projet et à la concertation.
- Une page dédiée au projet est accessible : [www.registre-numerique.fr/concertation-rd126](http://www.registre-numerique.fr/concertation-rd126)
- Des annonces légales ont été diffusées dans la presse locale.
- Un communiqué de presse a été diffusé pour informer le public du projet et annoncer la tenue de la concertation.
- Une communication numérique est prévue sur les sites Web et réseaux sociaux du Département et des communes de Frontonas et de La Verpillière.
- Des panneaux d'exposition présentant le projet seront disponibles lors des réunions publiques et des permanences techniques.



## 4. Comment participer?



### **Les registres de concertation**

Des registres de concertation permettent au public de partager des contributions et remarques au porteur de projet:

- Une version « papier » est accessible dans les mairies de Frontonas et La Verpillière et à la maison du Département de Bourgoin-Jallieu;
- Ces registres existent aussi en version numérique, sur les sites web des deux mairies, ainsi que sur celui du Département : [www.registre-numerique.fr/concertation-rd126](http://www.registre-numerique.fr/concertation-rd126)



### **Les réunions publiques**

Deux réunions publiques de 1h30 sont prévues:

- Le 29 septembre à 18h30 - Salle du Belvédère, 125 Place du Village à Frontonas
- Le 23 octobre à 18h30 - Salle des Fêtes, Place du Docteur Ogier à La Verpillière

L'occasion, après un temps de présentation du projet, de poser vos questions et d'exprimer votre avis en présence de l'équipe du projet.

**Afin de permettre à toute personne souhaitant participer à la concertation d'exprimer son avis ou de poser ses questions, plusieurs dispositifs sont proposés:**

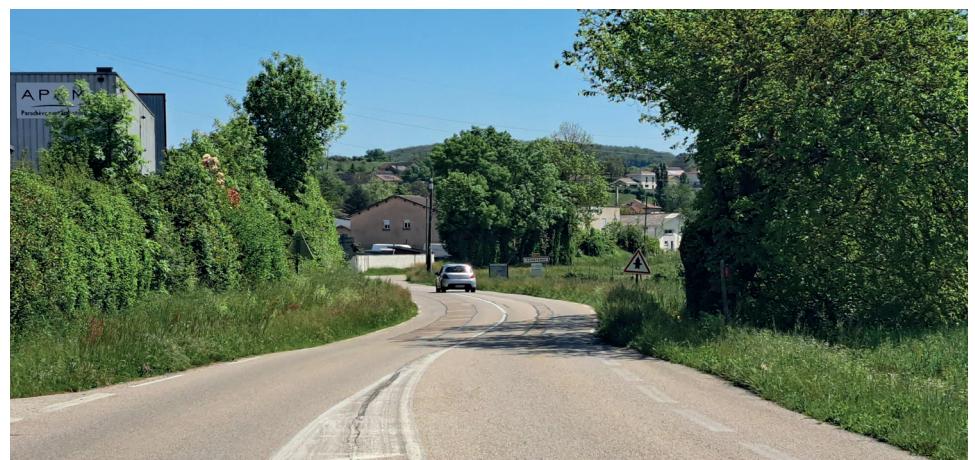


### **Les permanences techniques**

En complément des réunions publiques, deux permanences techniques seront organisées:

- Le 7 octobre, de 17h30 à 19h à l'Hôtel de Ville de La Verpillière, Place du Docteur Ogier
- Le 14 octobre, de 17h30 à 19h, à la Salle du Belvédère de Frontonas, 125 Place du Village

Elles permettront au public de rencontrer les techniciens du projet : l'occasion de poser des questions précises, de mieux comprendre les enjeux techniques et, le cas échéant, d'apporter des contributions à la réflexion en cours.



## **5. Et après ?**

À l'issue de ce mois d'information et d'échanges sur le projet, le Département tirera le bilan de la concertation. Il s'agira de rendre compte fidèlement des questions posées, des avis exprimés, des sujets de préoccupation ayant pu émerger, et surtout d'en tirer des enseignements pour la poursuite du projet. Ce bilan sera rendu public en début d'année 2026.

Ces enseignements permettront au Département d'affiner et de préciser le projet en tenant compte, dans la mesure du possible, des observations formulées. Au même titre que les études menées tout au long du projet, cette phase de concertation nourrira un nouveau dossier de présentation du projet. Il constituera alors la base des discussions au moment de l'enquête publique, qui portera sur l'utilité publique du projet et son autorisation environnementale.





AMÉNAGEMENT ENTRE  
FRONTONAS ET LA VERPILLIÈRE

---

**SÉCURISATION DE  
LA ROUTE ET CRÉATION  
D'UNE VOIE VERTE**

Plus d'information  
sur le projet et la concertation:  
[www.registre-numerique.fr/concertation-rd126](http://www.registre-numerique.fr/concertation-rd126)