



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 et Bernin (38)

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

Pièce II-1 – Notice explicative

Mai 2026



amétén
expertises environnementales

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

Communes de Crolles et Bernin (38)

Rapport final

N°20.570

Indice	Date	Rédaction	Vérification	Version/Modification
V1	18/03/26	D. COSTA	L. LECONTELLEC	Version provisoire
V2	28/05/26	D. COSTA	L. LE CONTELLEC	Version provisoire

Pièce II-1 – Notice explicative

PREAMBULE

Le présent dossier est réalisé en vue de l'enquête publique relative au 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.

L'enquête publique porte sur l'utilité publique du projet, l'appréciation de ses impacts sur l'environnement ainsi que sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Crolles.

La carte ci-contre présente l'aire d'étude prise en compte dans l'analyse des enjeux liées à la présente opération.

La présente notice explicative expose les objectifs de l'opération au regard du diagnostic de la situation actuelle.

Elle indique les raisons pour lesquelles, parmi les différents partis d'aménagement envisagés, le projet présenté à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement. Elle présente également le projet et ses principales caractéristiques.

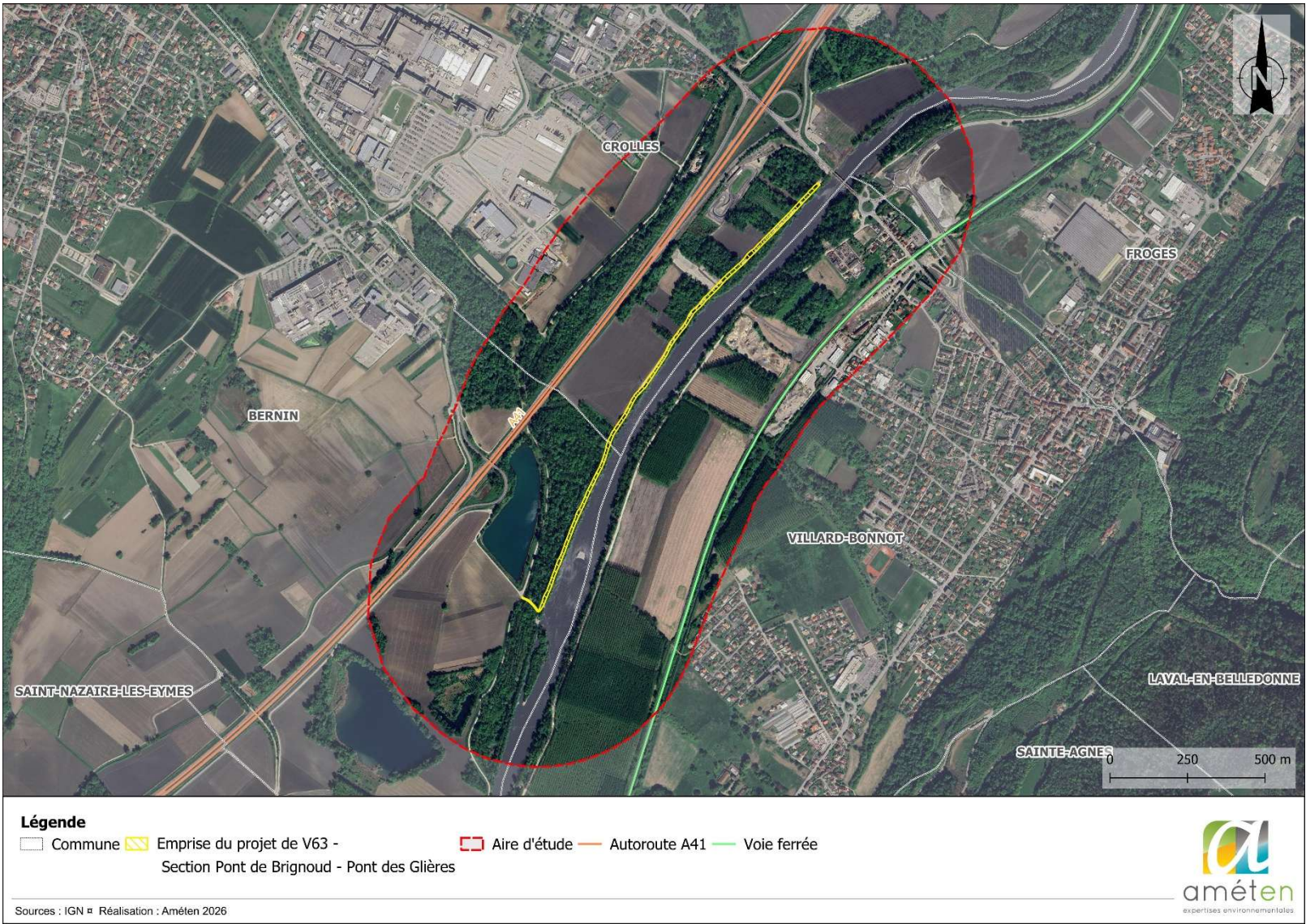


Figure 1 : Définition de l'aire d'étude (Source : Améten)

S O M M A I R E

PREAMBULE.....	3
1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET	6
1.1. <i>Présentation de l'objet de l'opération dans son contexte</i>	<i>6</i>
1.2. <i>Dysfonctionnements observés.....</i>	<i>8</i>
1.3. <i>Objectifs du projet.....</i>	<i>8</i>
1.4. <i>Enjeux globaux du projet.....</i>	<i>8</i>
1.5. <i>Historique du projet</i>	<i>8</i>
2. LES RAISONS ET LES ENJEUX DU CHOIX DU PROJET RETENU	9

1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET

1.1. PRESENTATION DE L'OBJET DE L'OPERATION DANS SON CONTEXTE

La véloroute voie verte La 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 La 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).

Le projet vise 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 2 : Projet global d'aménagement de la Belle Via du pont de la Bâtie au département de la Savoie (Source : CD38)

1.2. DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVES

Suite à la réalisation des sections en rive droite et en rive gauche de l'Isère un itinéraire provisoire a été mis en place pour les modes doux entre le pont des Glières à Bernin et le nord de Crolles en empruntant des voies communales ou des pistes cyclables. Cet itinéraire permet d'éviter le passage de 1,8 km sur la digue de l'Isère entre le pont des Glières et le pont de Brignoud où la plateforme n'est pas revêtue et ne permet pas la circulation de tous les types de modes doux.

Par ailleurs cette section de la digue de l'Isère est selon certaines périodes de l'année très circulée par les poids lourds intervenant pour le curage de l'Isère. Cette circulation des poids lourds présente un risque pour la sécurité des modes doux.

1.3. OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs principaux du projet sont les suivants :

- Développer la mobilité douce au sein de la vallée du Grésivaudan ;
- Renforcer l'attractivité touristique du territoire ;
- Offrir une alternative durable aux déplacements utilitaires dans un secteur à forte densité démographique et une importante activité industrielle ;
- Réduire les impacts environnementaux ;
- Assurer la continuité cyclable de la voie verte La Belle Via avec une sécurisation de l'itinéraire.

1.4. ENJEUX GLOBAUX DU PROJET

Répondant ainsi à des objectifs socio-économiques importants à l'échelle du territoire du Grésivaudan, des enjeux plus globaux (notamment environnementaux) ont été identifiés dès le démarrage des études afin d'être pris en considération préalablement à la conception de l'opération. Ces enjeux sont présentés ci-après :

- L'activité agricole existante ;
- Les berges de l'Isère qui constituent un véritable corridor écologique et un habitat pour la faune ainsi que les zones humides à proximité ;
- La préservation de la ressource en eaux (superficielle et souterraine) ;
- L'environnement : le site est localisé dans un espace forestier (espace boisé classé) ;
- La proximité du diffuseur autoroutier ;
- Plusieurs réseaux importants présents (électricité haute tension, eaux usées, télécommunication) ;
- L'intégration paysagère du projet dans le milieu naturel ;

1.5. HISTORIQUE DU PROJET

- Des études préliminaires ont été effectuées en **2019** pour déterminer les zones à aménager le long de l'Isère.
- Les études d'avant-projet et de projet ont été réalisées respectivement en **2021 et 2022**.
- Une réunion de présentation du projet aux différentes communes du Grésivaudan s'est tenue à Crolles le **23 janvier 2023**.

- **09 février 2023** : le projet de « Création d'un itinéraire cyclable entre le pont de la Bâtie et le pont de Tencin en rive droite de l'Isère » a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas, au titre de l'article R122-3 du Code de l'environnement. Une demande d'examen a été déposée et a conduit à une décision de l'Autorité Environnementale le 09 février 2023, déclarant que le projet ne justifie pas la réalisation d'une étude d'évaluation environnementale ;
- **Juin à Octobre 2024** : le Département a réalisé une première section en rive gauche de l'Isère sur un linéaire d'environ 17 km entre Tencin et la Savoie, principalement sur les digues de l'Isère.
- **Septembre à décembre 2025** : le Département a réalisé la section en rive droite de l'Isère entre la Terrasse et Saint-Ismier. Avec une grande partie de la voie verte sur les digues de l'Isère, une section de 4 km le long de l'A41 entre Lumbin et La Terrasse et une piste cyclable sur 300 m en bordure de la RD 165 à Saint-Ismier.

Pour finaliser complètement la voie verte entre Saint-Ismier et la Savoie il reste à réaliser :

- Un franchissement de l'Isère entre La Terrasse et Tencin dont les études sont en cours.
- L'aménagement de la section comprise entre le pont des Glières et le pont de Brignoud (objet du présent dossier).

Echéance à venir après enquête :

- remise du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur ;
- demande du Département pour prise de l'arrêté de DUP emportant MECDU ;
- demande du Département pour prise de l'AP de cessibilité ;
- éventuelle saisine de la JEX pour prise de l'ordonnance d'expropriation.

2. LES RAISONS ET LES ENJEUX DU CHOIX DU PROJET RETENU

Un diagnostic a été effectué en 2018/2019 pour rechercher un itinéraire définitif pour La Belle Via (ex V63) entre la RD165 à Domène (où la piste existante depuis Grenoble s'arrêtait) et le département de la Savoie. Un itinéraire adapté aux cyclistes de tout niveau : faible déclivité, bon niveau de sécurité, des sections aménagées en site propre en particulier à proximité des zones urbanisées de Crolles et de Pontcharra.

L'itinéraire doit être proche des services attendus par les usagers (hébergement, restauration, transports) et des points d'intérêt du territoire.

Le tracé de La Belle Via doit également se raccorder au projet de véloroute savoyard situé au sud de Montmélian. Il peut emprunter les aménagements cyclables communaux et les nouveaux ouvrages du SYMBHI pour se rapprocher de l'Isère et des ponts.

Plusieurs itinéraires cyclables ont été étudiés sur le territoire préalablement à la réflexion sur la recherche d'un tracé définitif pour la V63 :

- La véloroute V63 dans une version provisoire ;
- Les boucles cyclotouristiques et les montées des cols du département ;

- Le maillage des itinéraires cyclables (plutôt utilitaires) de la communauté de communes Le Grésivaudan (CCLG), compétence transférée depuis au syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG).

Ces itinéraires se connectent au futur tracé définitif de La Belle Via pour offrir un maillage important dans la vallée, offrant des niveaux d'agrément, de sécurité et de difficulté distincts. Les différents types d'usagers vélo pourront ainsi privilégier tel ou tel itinéraire selon leurs habitudes ou aspirations (déplacement utilitaire, sport, détente, itinérance touristique).

A l'issue du diagnostic, un parti d'aménagement a été défini en 2019 entre le pont de La Bâtie à Saint-Ismier et la limite du département de la Savoie sur un linéaire d'environ 30 km.

La recherche d'une connexion avec l'aménagement réalisé en Savoie et la recherche de connexion avec les gares SNCF du territoire impliquaient un basculement du tracé en rive gauche de l'Isère. Les ponts existants constituent pour la plupart des points durs pour les cyclistes dans la mesure où ils ne proposent aucun aménagement cyclable.

La vallée de l'Isère a été découpée en différentes sections souvent au niveau d'un pont permettant potentiellement un basculement de la rive droite à la rive gauche. Pont de la Bâtie/pont de Brignoud, pont de Brignoud/Pont de Tencin, pont de Tencin/pont de Goncelin, pont de Goncelin/pont de la Buissière, pont de la Buissière/pont de la Gâche, pont de la Gâche/Savoie.

Pour chaque section et rive, plusieurs tracés ont été analysés.

Les différents scénarios étudiés se sont appuyés en partie sur les chemins d'exploitation réalisés par le SYMBHI ces dernières années sur les digues et les berges de l'Isère. Ces chemins possèdent une structure suffisante pour accueillir une voie verte et constituent une emprise intéressante pour développer le linéaire sécurisé de La Belle Via dans une configuration voie verte ou chemin partagé avec les ayants droits et les services.

Au final, après analyse et concertation avec les communes, le choix s'est porté sur le scénario « rive gauche – rive droite » dans le prolongement de la voie verte déjà aménagée en aval au niveau de Domène. Ce scénario s'inscrit d'abord en rive droite du pont de la Bâtie jusqu'au pont de Tencin puis en rive gauche du pont de Tencin jusqu'à la connexion avec la Savoie après Pontcharra.

Le pont de Tencin ne permettant pas une traversée cyclable dans des conditions de sécurité satisfaisantes, cela induit à terme la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'Isère pour les modes doux. Les études de ce franchissement sont en cours.

Aujourd'hui l'itinéraire en rive gauche a été entièrement réalisé et pour l'itinéraire en rive droite il ne manque plus que l'aménagement de la section comprise entre le pont des Glières à Bernin et le pont de Brignoud à Crolles.

Pour cette section afin d'avoir une voie verte efficace et cohérente avec les parties amont et aval il n'y a pas d'autre variante possible que celle utilisant la digue de l'Isère entre le pont des Glières et le pont de Brignoud à Crolles.

La digue existante présente une plateforme d'environ 4,50 m de largeur avec de chaque côté des accotements boisés, enherbés ou cultivés au même niveau permettant un élargissement de 5 à 7 m de largeur sans impacts forts sur l'environnement.