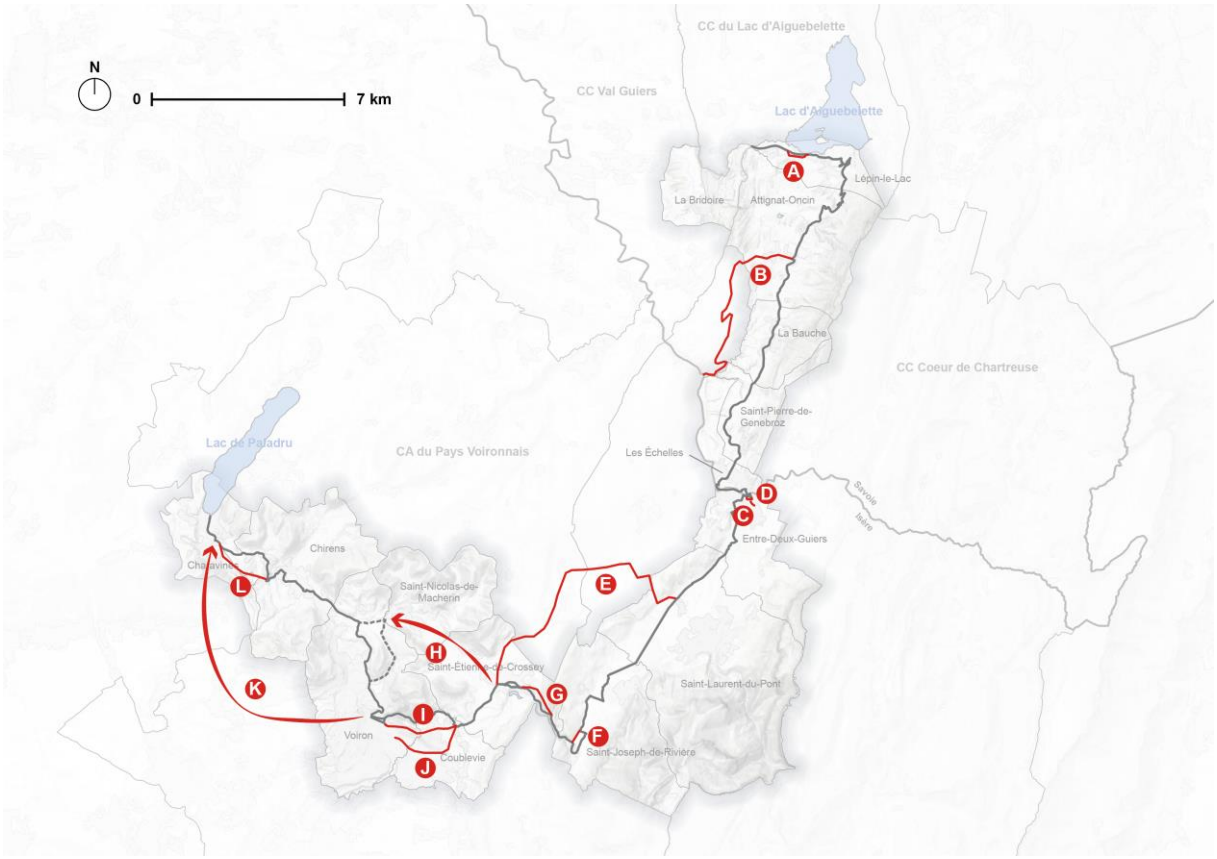
SYNTHESE DES ARBITRAGES REALISES EN COMITE DE PILOTAGE

Le **9 novembre 2026**, la Région a **présenté les enseignements de la concertation** au Comité de Pilotage, une instance décisionnaire représentants les collectivités locales concernées par le projet. Les propositions d'itinéraires alternatifs données par le public ont été soumises, ainsi que les pistes techniques de la maîtrise d'ouvrage. Les propositions de tracé alternatif et les pistes du maître d'ouvrage sont détaillées dans les pages 40 à 45 du bilan de la concertation.



Carte des variantes de tracé proposées par le public lors de la concertation préalable (p40 du bilan de concertation)

Sur cette base, le comité de pilotage a pu discuter de chaque proposition et **prononcer les arbitrages suivants** :

	Réponse de la maîtrise d'ouvrage sur le bilan de concertation	**Arbitrage du Comité de Pilotage du 09/11/2026**
Proposition A	Une analyse multicritères complétée par les contributions de la participation sera produite par la maîtrise d'ouvrage et sa maîtrise d'œuvre et proposée au Comité de Pilotage avant de poursuivre les études détaillées sur le chemin de Pomarin ou sur la RD921d.	En l'absence des élus directement concernés, la décision est reportée. Une visite de site est en cours d'organisation. Ce document sera mis à jour suite à ce rendez-vous avec les riverains du lotissement du Grand Pré, à Lépin-le-Lac.
Proposition B	Le passage par la RD39 présente un linéaire et un dénivelé sensiblement plus important. Compte tenu du faible trafic sur la RD921 le	Le COPIL confirme le tracé par la RD921 (tracé initial).

	tracé initial reste privilégié par la maîtrise d'ouvrage.	
Proposition C	Le tracé vise effectivement à desservir les centre-bourgs des Echelles et Entre-deux-Guiers et s'appuie sur le Via Chartreuse déjà existante. Le shunt proposé ne répondrait pas aux critères de sécurité de la véloroute compte tenu de la charge de trafic sur la RD102C et des traversées de carrefours. Proposer un itinéraire alternatif sur cet axe risquerait de mettre en difficulté les cyclistes non-aguerris. Le tracé initial reste privilégié par la maîtrise d'ouvrage.	Le COPIL confirme le tracé par les centres-bourgs et l'absence de shunt (tracé initial). Le COPIL souligne l'intérêt de relier l'itinéraire pédestre et cyclable « Voie Royale », reliant la base de loisirs Rivièr'Alp au site historique des Grottes de Saint-Christophe
Proposition D	Une analyse sera produite par la maîtrise d'ouvrage et sa maîtrise d'oeuvre et proposée au Comité de Pilotage avant de poursuivre les études détaillées sur la rue de la digue ou la rue basse.	L'analyse a été présentée aux élus concernés lors d'une visite de site le 29/06/2026. Le COPIL du 09/11/2026 confirme que le tracé par la rue basse doit être étudié en AVP-définitif (tracé alternatif).
Proposition E	La sécurisation des gorges de Crossey est un enjeu fort du projet relevé dans plusieurs contributions. La maîtrise d'ouvrage souhaite poursuivre les études sur ce secteur afin d'y sécuriser les déplacements.	Le COPIL confirme le tracé par les Gorges de Crossey et souligne l'enjeu local de ce passage (tracé initial).
Proposition F et G	Comme indiqué ci-dessus, la sécurisation des déplacements cyclables dans les Gorges de Crossey est un objectif important du projet. Cependant le coût des aménagement nécessaires à cette sécurisation est très élevé compte tenu des aménagements à prévoir (suppressions de verrous rocheux, ouvrages de soutènement, sécurisation de falaises, etc.). Pour limiter les ouvrages et travaux complexes particulièrement onéreux, le tracé s'écarte des gorges dès que des voiries alternatives sont accessibles afin de rendre le projet financièrement acceptable pour la maîtrise d'ouvrage.	Le COPIL confirme le tracé par le secteur « Sous Crossey » et par la route de la Balme compte tenu des enjeux financiers (tracé initial).
Proposition H	L'alternative par Saint-Nicolas-de-Macherin a été étudiée au stade des études de faisabilité et abandonnée au profit de la desserte de Voiron, compte tenu des enjeux de connexions à la gare pour une infrastructure telle qu'une véloroute. Celle-ci étant imaginée comme un axe principal sur lequel d'autres dessertes cyclables peuvent venir se greffer, le tracé alternatif pourrait être aménagé pour les collectivités locales compétentes.	Le COPIL confirme le tracé par Voiron (tracé initial).
Proposition I	Poursuivre l'aménagement de la véloroute sur la RD520 entre la Croix Bayard et le centre de	Le COPIL confirme le tracé par la route des Gorges (tracé initial).

	Voiron obligerait à prévoir a minina l'élargissement du profil routier et vraisemblablement la création d'un site propre en parallèle de la RD520 compte tenu du profil existant et des charges de trafic enregistrées sur cet axe. Le passage par la route des Gorges est privilégié puisque les charges de trafic sur cette voirie permettent d'insérer les cycles dans la circulation et donc de limiter les impacts fonciers et environnementaux du projet tout en limitant son coût.	
Proposition J	Le passage par le chemin de Verchères nécessiterait de revêtir 1,1 kilomètres de chemin agricole. Afin de limiter les impacts du projet et compte tenu des comptages routiers sur la route des Gorges qui rendent possible l'insertion des cycles dans la circulation, cette alternative est privilégiée.	Le COPIL confirme le tracé par la route des Gorges (tracé initial).
Proposition K	L'itinéraire par Chirens proposé à la concertation s'appuie sur le Schéma Vélo du Pays Voironnais, qui identifie également l'axe proposé en tant que liaison V63 (Belle Via) – Viarhôna. La maîtrise d'ouvrage interrogera les collectivités concernées sur l'opportunité de ce décalage compte tenu des éventuelles conséquences sur le schéma global. La décision d'étudier plus en détail l'alternative proposée pourra alors être proposée au Comité de Pilotage.	La Région a interrogé les collectivités locales concernées qui ont confirmé privilégier un accès le plus direct possible entre Voiron et le Lac de Paladru pour ces itinéraires. Le COPIL confirme le tracé par Chirens (tracé initial).
Proposition L	Le passage par le chemin du plan nécessiterait de revêtir 1,2 kilomètres de chemin agricole. Afin de limiter les impacts du projet et compte tenu des comptages routiers disponibles, qui confirment la compatibilité de la cohabitation des cycles et véhicules motorisés sur la route de Clermont, cette alternative n'a pas été étudiée. La maîtrise d'ouvrage réalisera néanmoins une nouvelle étude de trafic en période estivale pour confirmer ce point.	Le COPIL confirme le tracé par la route de Clermont (tracé initial).