

# Véloroute de l'Albanais



## Liaison cyclable Grésy-sur-Aix / Entrelacs / étang de Crosagny

- étude préliminaire de tracé et de faisabilité



L'étang de Crosagny et son moulin



décembre 2016

# Véloroute de l'Albanais

## Liaison cyclable

### Grésy-sur-Aix / Entrelacs / étang de Crosagny

Étude préliminaire de tracé et de faisabilité

#### SOMMAIRE

1. PLAN DE SITUATION	
2. INTRODUCTION .....	3
• 2.1 Contexte territorial .....	3
• 2.2 Contexte cyclable - vélo loisir, vélo utilitaire, vélotourisme - "véloroute de l'Albanais" .....	3
• 2.3 Contexte du Tour des Bauges .....	4
3. RECONNAISSANCE EFFECTUÉE EN HAUTE-SAVOIE EN 2006 À PARTIR DE RUMILLY .....	6
<b>4. RECONNAISSANCE DE L'ITINÉRAIRE GRÉSY-SUR-AIX / ENTRELACS .....</b>	<b>10</b>
• <b>4.1 Description section par section .....</b>	<b>10</b>
• <b>4.2 Caractéristiques générales .....</b>	<b>12</b>
• <b>4.3 Aménagements à prévoir .....</b>	<b>12</b>
• <b>4.4 Approche de coûts .....</b>	<b>13</b>
4. LIAISON AVEC AIX-LES-BAINS .....	13
5. CONCLUSION .....	15

---

Commanditaires de l'étude :

• **AF3V**

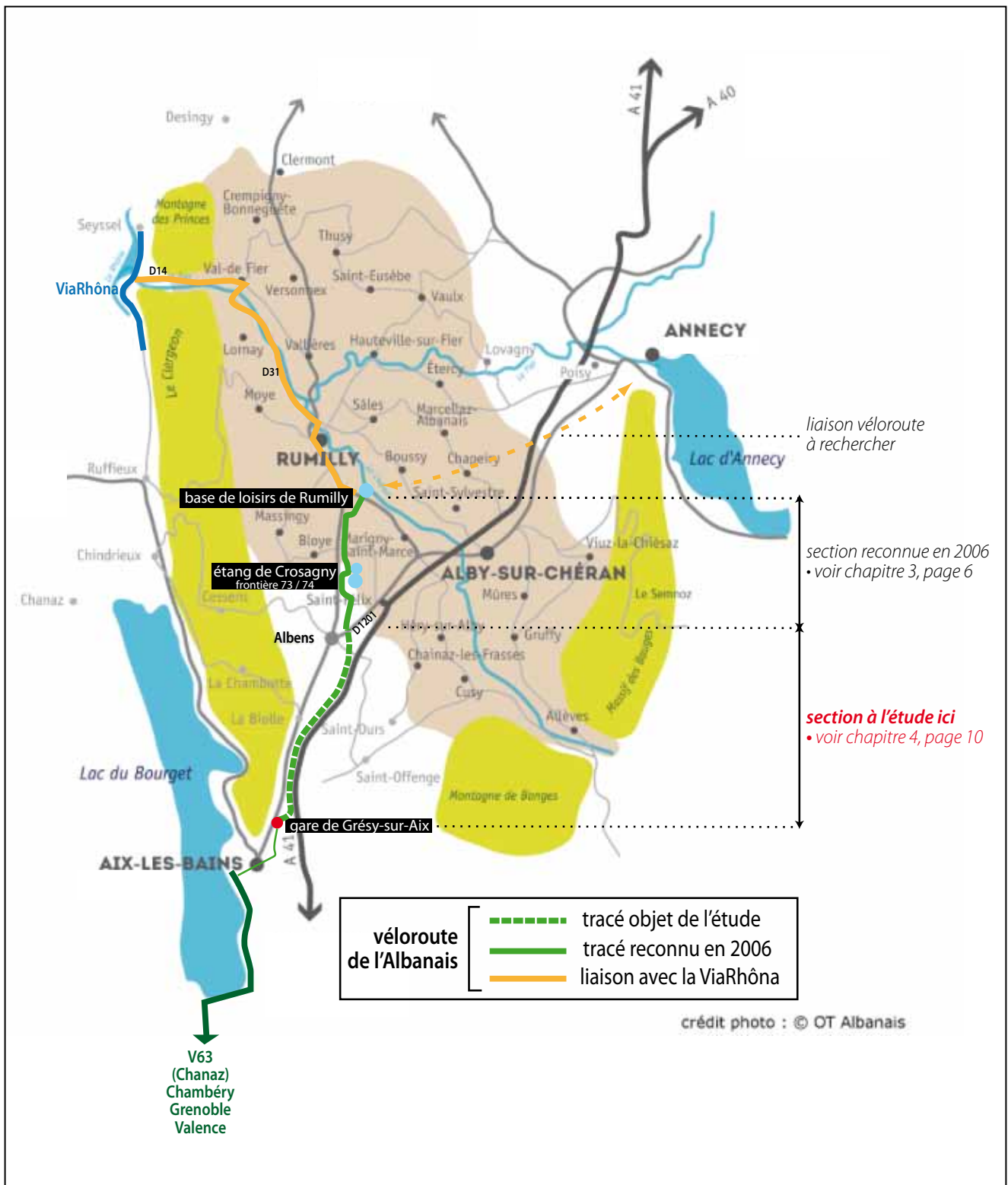
Association française de développement des véloroutes et voies vertes [www.af3v.org](http://www.af3v.org)

• **FFCT**

Fédération française de Cyclotourisme [www.ffct.org](http://www.ffct.org)

# 1. PLAN DE SITUATION

- L'itinéraire cyclable étudié se situe entre l'étang de Crosagny, sur la limite des départements de Savoie et Haute-Savoie, et la gare de Grésy-sur-Aix. **Il est décrit au chapitre 4.**
- Dans cette étude, on considérera qu'il fait partie d'une future "véloroute de l'Albanais", qui ira de la ViaRhôna au niveau de Seyssel, à la V63 à Aix-les-Bains.
- Une section de cette future véloroute avait déjà été reconnue en 2006, entre la base de loisirs de Rumilly et la D1201. **Elle est décrite au chapitre 3.**



## 2. INTRODUCTION

Une véloroute majoritairement aménagée en voie verte est envisageable entre la base de loisirs de Rumilly et la gare de Grésy-sur-Aix.

Une reconnaissance partielle avait déjà été effectuée en été 2006 entre cette base de loisirs et la limite de la Savoie, au niveau d'Albens, dans le cadre du schéma départemental des véloroutes voies vertes de Haute-Savoie, en lien avec le Sigal (voire chapitre 3, page 6). Elle avait abouti à un courrier proposant au Département de la Savoie de prolonger conjointement la reconnaissance jusqu'à Aix-les-Bains pour jeter les bases d'une véloroute interdépartementale offrant une variante à la véloroute du Grand Lac / V63, entre Seyssel et Aix. Cette proposition était demeurée sans suite, la Savoie ayant déjà plusieurs chantiers en cours sur son territoire, dont celui de la ViaRhôna.

### 2.1 Contexte territorial

Aujourd'hui, la donne a quelque peu changé. Le projet d'une telle véloroute relève dorénavant davantage des communautés de communes sur les territoires desquels elle s'inscrit. Ainsi l'aménagement de la liaison cyclable étudiée relève-t-il des compétences optionnelles de l'EPCI "Grand Lac" en matière de tourisme et loisirs, qui pourra se porter maître d'ouvrage de l'aménagement.

### 2.2 Contexte cyclable - vélo loisir, vélo utilitaire, vélotourisme - "véloroute de l'Albanais"

Si l'étude de tracé confirme qu'il est possible de poursuivre jusqu'à Grésy-sur-Aix et Aix-les-Bains l'itinéraire déjà reconnu en juillet 2006 côté Haute-Savoie depuis Rumilly, on disposerait d'un début de "**véloroute de l'Albanais**"\*\* présentant des caractéristiques d'intérêt local et interdépartemental tout à fait intéressantes.

Intérêt local :

- voie verte d'évasion pour les habitants des bassins d'Aix/Grésy-sur-Aix, Entrelacs et Rumilly, avec comme points d'attraction l'étang de Crosagny, la base de loisirs de Rumilly et le lac du Bourget
- itinéraire cyclable domicile/travail sur les distances cyclables entourant les bassins d'emplois d'Aix/Grésy-sur-Aix et Rumilly

Intérêt interdépartemental (voir carte page suivante) :

- section pouvant faire partie de variantes pour deux itinéraires vélotouristiques d'avenir :
  - "le Tour des Bauges" (grâce à la possibilité de bouclage sur Annecy par le TER)
  - "les Trois Lacs à vélo" (lacs d'Annecy, du Bourget et d'Aiguebelette) en utilisant également le TER entre Annecy et Rumilly.

---

\*\* Compte tenu de l'aire géographique de l'Albanais, la définition de la véloroute pourrait être étendue. Son tracé pourrait se poursuivre jusqu'à Seyssel, en voie partagée par le Val de Fier et la départementale D31, qui relie sur 9 km Rumilly à St-André par Lornay. Celle-ci présente en effet peu de relief et son trafic est relativement faible. De plus son caractère (paysages agricoles et forestiers), est agréable. Il s'agit d'une "véloroute naturelle" qu'il suffirait de baliser, en ajoutant des panneaux C50 rappelant l'obligation de doubler les cyclistes en respectant une distance de 1,50 m. Les gorges du Val de Fier (D14), inaménageables mais incontournables, devraient bénéficier de ces mêmes panneaux.

Il est par contre difficile de prolonger la véloroute vers Annecy, compte tenu du relief et des fréquentations des voiries de la partie est de l'Albanais. Une recherche est à faire sur les petites routes secondaires, avec comme critère un profil en long le moins accidenté possible.

## 2.3 Contexte du Tour des Bauges

La section Annecy / Albertville de la véloroute V62 est déjà cyclable. La section Albertville / Pontcharra est en cours de réalisation. A terme, le flanc est du massif des Bauges sera ainsi entièrement parcourable en véloroute / voie verte. Sur le flanc ouest, seule manque la section Myans / Montmélian, en projet.

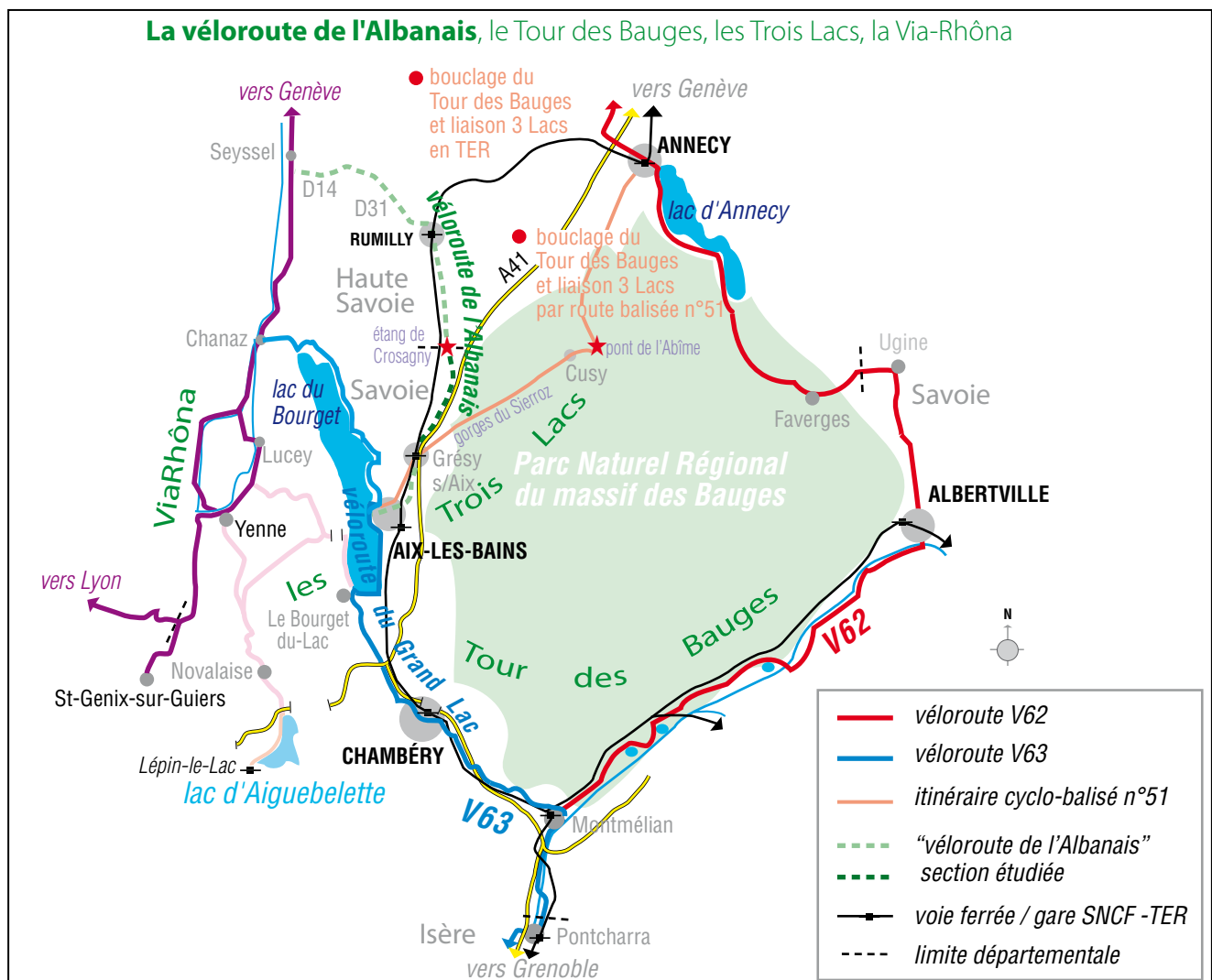
Sachant qu'il existe un itinéraire cyclotouristique balisé entre Annecy et Aix-les-Bains (n° 51) et que, d'autre part, des TER admettant les vélos circulent quotidiennement entre ces deux villes (avec une section spectaculaire dans les gorges du Fier), l'idée d'un produit vélotouristique de court séjour "Tour du Parc Naturel Régional du massif des Bauges" a pris corps.

Ce circuit a une longueur d'environ 150 km parcourables en 3 ou 4 jours d'itinérance au rythme d'une randonnée touristique, avec 2 ou 3 nuits d'hébergement.

La carte ci-dessous montre que, grâce aux bouclages possibles par TER, l'Albanais pourrait avantageusement prendre part à la constitution de ce produit, dès l'instant où la section Aix-les-Bains / Rumilly répondra au concept de véloroute.

À noter que Rumilly, "porte du Parc Naturel Régional du massif des Bauges", particulièrement dotée en services d'étape vélotouristique, a une position stratégique entre la ViaRhôna et le Tour du Parc des Bauges, pouvant lui permettre de capter à l'avenir différentes clientèles cyclistes, dont celle de la ViaRhôna en les attirant avec plusieurs propositions :

- tour complet du massif des Bauges
- aller-retour touristique à Annecy par le TER
- circuit entourant le massif Gros Foug / montagne de Cessens / montagne de La Biolle
- autres combinaisons utilisant à la fois le TER, le parcours cyclo-balisé n° 51, relativement sportif, et la future liaison cyclable Rumilly / Grésy-sur-Aix, accessible au plus grand nombre.



### 3. RECONNAISSANCE EFFECTUÉE EN HAUTE-SAVOIE EN 2006

Point de départ : Maison du Vélo / base de loisirs de Rumilly. Voir carte page suivante.

#### ● Sections A et B : voies partagées + 1850 m en site propre

Il est à noter qu'un important réseau d'aménagements cyclables a été développé par la commune de Rumilly et que des bandes cyclables équipent les voies d'accès à la base de loisirs, située au sud de la ville (photo ci-contre).



Cette base a été choisie comme point de départ de la reconnaissance, sachant qu'elle se trouve sur une traversée sud / nord de la ville, presque entièrement équipée de bandes et balisée pour les besoins de l'itinéraire cyclotouristique "Circuit de l'Albanais".

Une première section (A) en voies partagées, a permis de rejoindre le début d'une longue section (B) de 1850 m en site propre, de largeur variable, située le long de la voie ferrée (photos ci-contre). Une recherche doit être faite pour connaître la domanialité précise du chemin sur une largeur permettant la réalisation d'une voie verte. Ce cheminement est actuellement balisé pour le VTT.



A noter que l'accès au site se fait en portage. C'est un point dur qui peut être résolu par la réalisation d'une rampe à pente adaptée, le long de la route, où une bonne surlargeur existe.

#### ● Section C : 1,5 km en voie partagée jusqu'à la limite avec la Savoie

Il s'agit d'une route à faible circulation (photos ci-contre) desservant le hameau de la Grande Salagine, ainsi qu'un parking d'accès au site de l'étang de Crosagny.



#### ● Variante 1 : 5 km en voies partagées

Cette variante est à abandonner pour deux raisons : elle traverse une ZI à trafic lourd et une forte côte la rend impropre à un usage familial.

#### ● Section D : 1,4 km sur chemins non revêtus, dont 200 premiers mètres en Haute-Savoie

Un chemin de desserte agricole part d'un parking périphérique de Crosagny (photos 1 et 2 ci-contre en haut), puis longe la zone humide de l'étang de

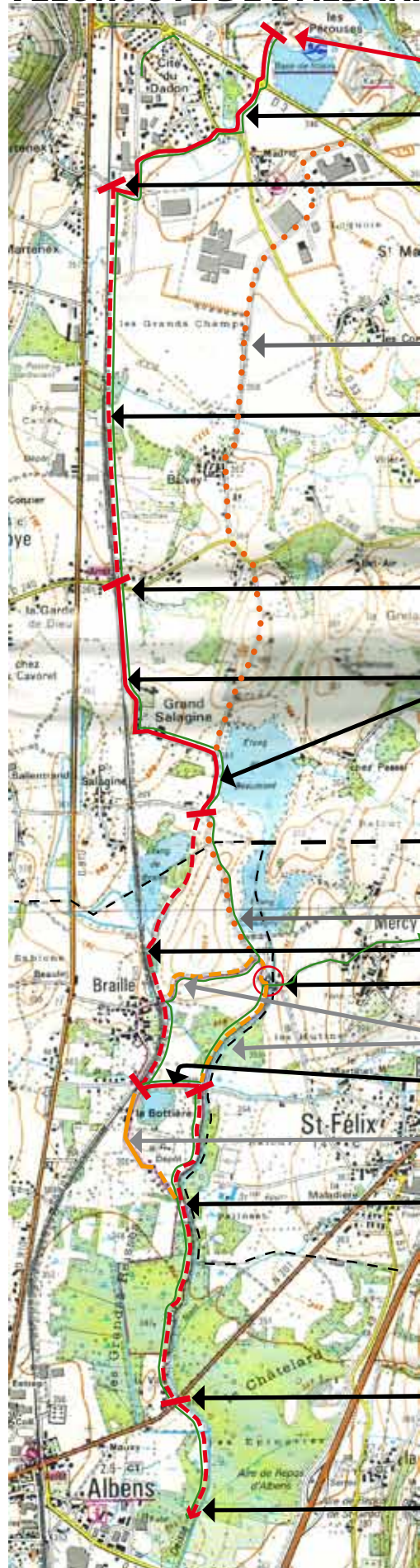


Braille à travers un beau paysage champêtre (photo 3 ci-dessus). Il se rapproche ensuite de la voie ferrée (photo ci-contre en bas à gauche), qu'il longe constamment en seconde partie (photo ci-contre à droite).



# VÉLOROUTE DE L'ALBANAIS section RUMILLY / ALBENS

## reconnaissance de terrain du 27 juillet 2006



Maison du Vélo / base de loisirs

**A. section en voies partagées**  
(parcours VTT balisé)

point dur : brutal dénivelé sur quelques mètres pour accéder au niveau du tablier du pont du chemin de fer ; à résoudre par la réalisation d'une rampe à pente douce pour accéder au chemin qui longe la voie ferrée

variante 1 testée et abandonnée pour 2 raisons :  
départ en ZI à fort trafic et section à très forte pente (10%)

**B. section de 1850 m sur chemin non revêtu le long de la voie ferrée**  
(domanialité précise à rechercher) / (parcours VTT balisé)

traversée de la D240 / faible circulation

**C. section de 1,5 km en voie partagée / faible circulation**  
(parcours VTT balisé) /

— limite départementale

variante 2 abandonnée (respect de la tranquillité) / (parcours VTT balisé)

**D. section non revêtue de 1,4 km (dont 200 m en Haute Savoie)**

moulin restauré de Crosagny

variante 3 par le moulin de Crosagny : 1,5 km  
(moitié route stabilisée, moitié chemin de terre le long de la Deysse)

**E. section en voie partagée en Savoie : 250 m**

variante 4 par les dépôts pétroliers : 600 m  
(400 m en voie partagée et 200 m en terre ; parcours VTT balisé)

**F. cheminements de terre le long de la Deysse sur 2 km**

• NB : rive droite entièrement en Savoie / balisage pédestre et parcours VTT balisé

traversée de la RN 201

poursuite des cheminements le long de la Deysse  
avec balisage pédestre / VTT  
fin de la reconnaissance



<span style="color: red;">—</span>	voie partagée
<span style="color: red;">- - -</span>	chemin non revêtu
<span style="color: orange;">— — —</span>	variantes
<span style="color: green;">- . - . - .</span>	parcours VTT balisé

● **Variante 2 en Savoie : 800 mètres sur chemin non revêtu interdit à la circulation sauf VTT**

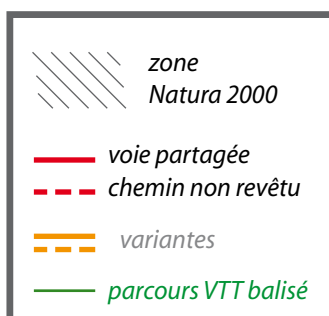
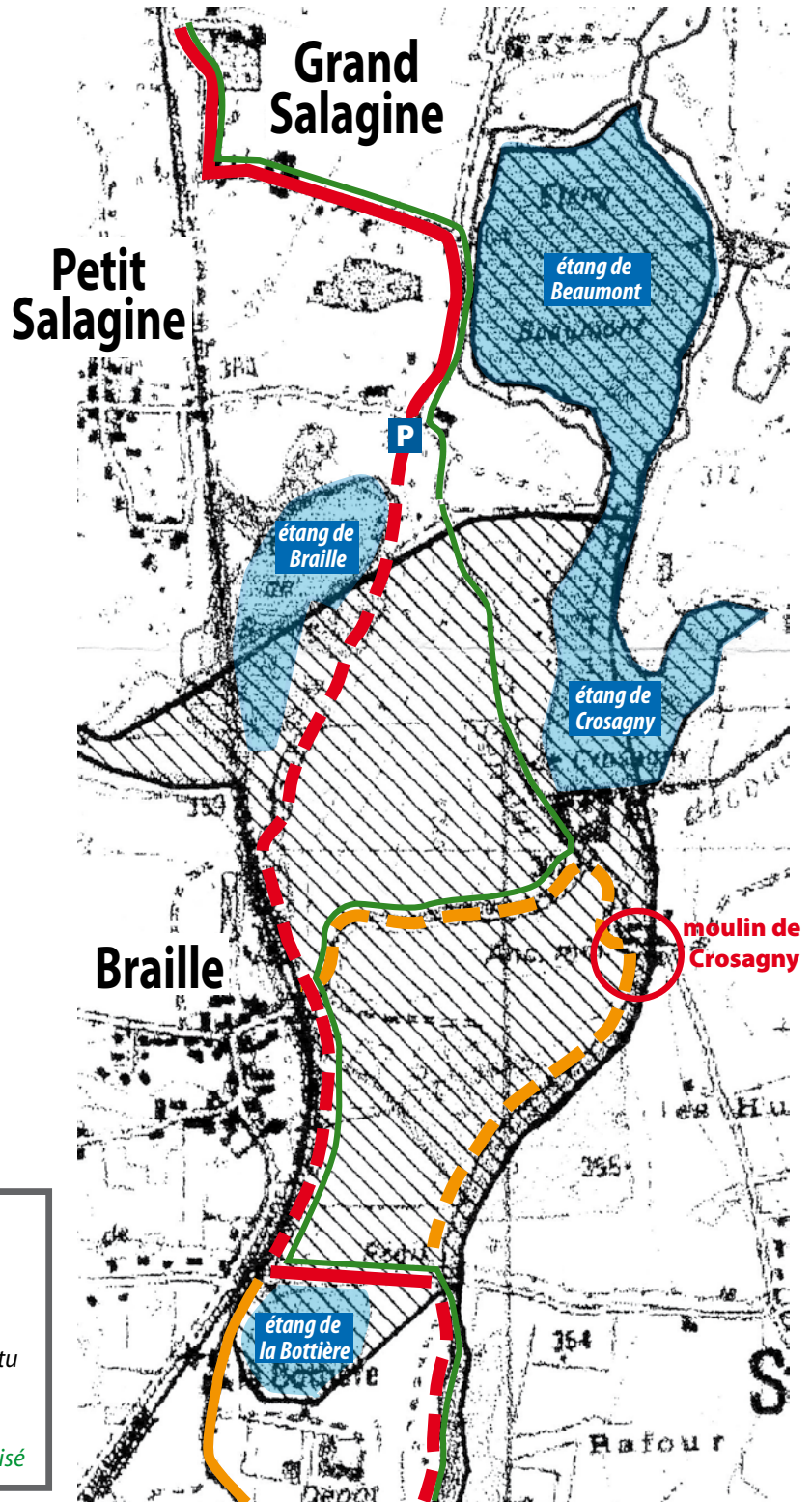
Bien que ce chemin soit balisé pour le VTT (photos ci-contre), il ne paraît pas souhaitable, pour des raisons de respect de la tranquillité des lieux (accès piétonnier à l'observatoire de l'étang) de le transformer en véloroute / voie verte, dans la mesure où une autre possibilité pertinente de tracé existe (**section D**).



A noter qu'aucune réglementation de biotope ne protège l'étang de Crosagny. Il est cependant inclus dans une zone Natura 2000 (carte ci-contre), tout comme l'étang de Beaumont, l'étang de la Bottière et une partie de la zone humide de Braille.

Le passage de la véloroute sur les voies et chemins de la zone n'est pas, a priori, incompatible avec l'inventaire Natura 2000, sous réserve de ne pas mettre en péril d'une manière ou d'une autre les milieux et espèces répertoriés.

Il est par ailleurs à noter que l'un des objectifs des inventaires Natura 2000 est de donner au public une information sur les espaces naturels concernés. Il sera donc intéressant de faire de la véloroute un outil pédagogique de découverte (cf page suivante).





● **Variante 3 en Savoie : 1,5 km en continuité (moitié route stabilisée, moitié chemin longeant la Deysse) ou en aller et retour (route stabilisée)**

L'étang de Crosagny et son moulin restauré (photos) constituent des attraits très forts qu'il convient d'associer à l'itinéraire projeté, soit par une possibilité de visite en aller / retour avec arceaux de stationnement (chemin stabilisé existant), soit en retenant cette variante de tracé (moitié route stabilisée, moitié chemin longeant la Deysse).



A noter la présence d'un point d'eau potable adossé au moulin (photo ci-dessus).

● **Sections E et F en Savoie : 250 m en voie partagée et 2 km sur chemin de terre le long de la Deysse**

Un cheminement existe sur chaque rive de la Deysse. La rive gauche est pratiquée par les cavaliers, tandis que l'itinéraire de randonnée pédestre et VTT (photo de droite ci-contre) est balisé en rive droite. Cette particularité permet d'envisager la création d'une voie verte en rive droite, tout en préservant la pratique équestre (et éventuellement pédestre) sur l'autre rive.



**L'itinéraire VTT se poursuit jusqu'à Grésy-sur-Aix. Il convient de poursuivre les reconnaissances en relation avec la Savoie, afin d'apprécier la faisabilité du projet de véloroute jusqu'à Aix-les-Bains.**

● **Variante 4 en Savoie : 600 mètres, dont 400 m en voie partagée et 200 m sur chemin de terre**

Cette variante (route de la Bottière) a l'inconvénient de servir de desserte d'un dépôt pétrolier. Non seulement la voie est empruntée par des véhicules lourds, mais de plus aucun écran végétal ne masque les installations (photos).

Elle aurait pourtant le double mérite d'une certaine évidence (tracé moins sinueux que les **sections E et F** proposées) et d'un faible coût d'aménagement. Si ce tracé devait être retenu il devrait s'accompagner d'améliorations paysagères (écrans végétaux).



## 4. RECONNAISSANCE ENTRE ENTRELACS ET GRÉSY-SUR-AIX

### 4.1 Description, section par section

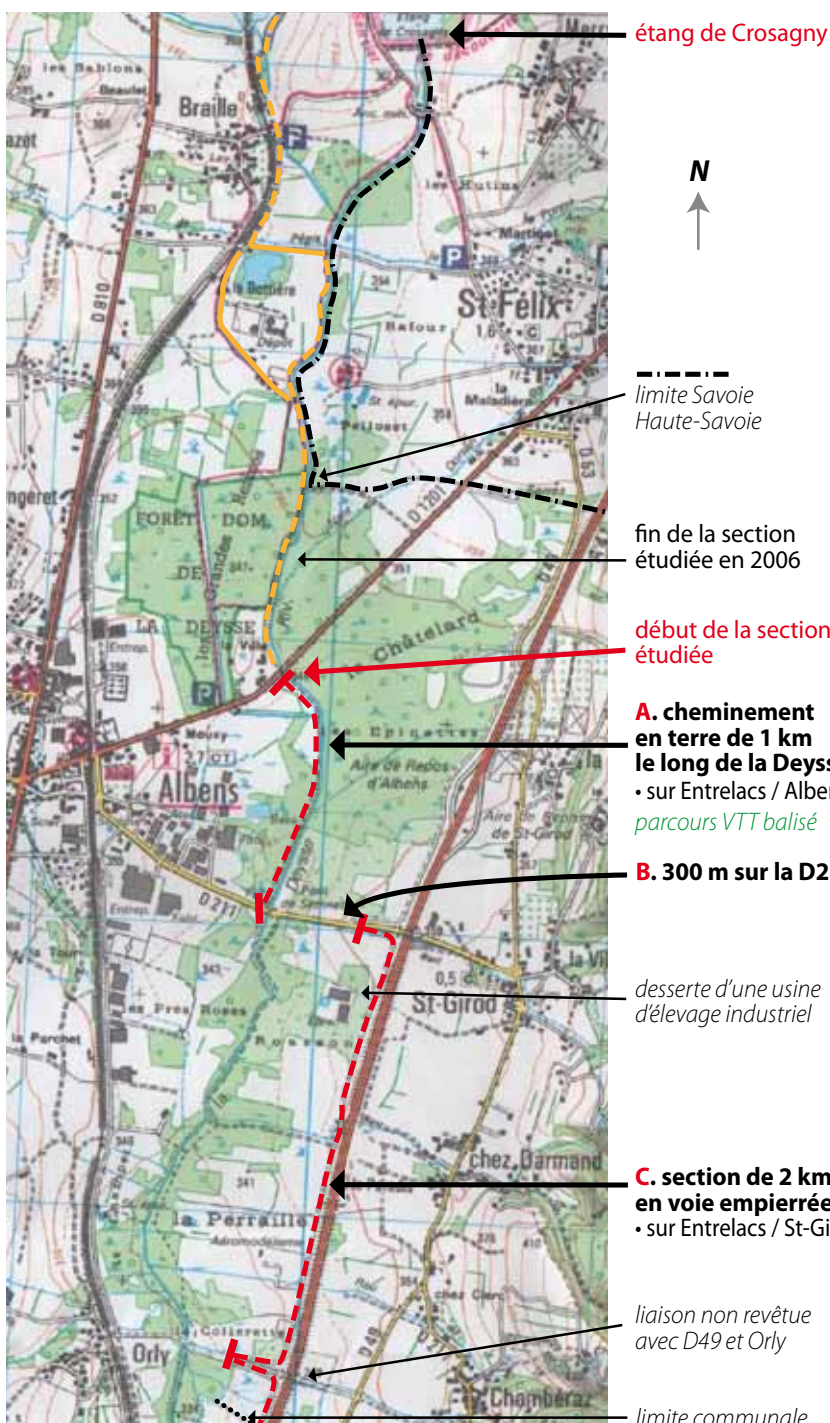
#### ● Section A et B : 1 km sur chemin en terre le long de Deysse

Section aménageable en voie verte revêtue, avec dispositif anti-intrusion aux extrémités. Comme pour la section précédente reconnue en 2002, on est en rive droite de la Deysse, sur un itinéraire de liaison VTT. Un panneau indique que l'on se trouve également sur le "parcours de santé de la forêt domaniale de la Deysse".



#### ● Section B : 300 m sur la D211 / route de Semnet (visible sur Google street)

Deux solutions d'aménagement sont à étudier : bandes cyclables ou piste à double sens sur le bord gauche de la photo (avec busage du ruisseau). Dans les 2 cas, un passage en alterné (panneaux B15



et C18) serait à installer sur le pontceau de la Deysse (pour ralentir les voitures et avoir une simple à voie à traverser à vélo).

#### ● Section C : 2 km en voie empierrée (entièrement visible sur Google street)

Le début de cette voie (chemin de la Nurserie) est stabilisé sur 350 m et dessert un élevage industriel.



Une voie verte ne pourra être aménagée que sur la section empierrée de 1650 m suivante, qui par ailleurs sert de desserte agricole (concertation nécessaire). La présence de cette circulation agricole riveraine devra donc être affichée à chaque extrémité de la voie.

NB. Malgré ces contraintes, il ne serait pas judicieux de préférer aménager le chemin parallèle le long de la Deysse, pratiqué par les vététistes. Le coût, entres autres choses, serait considérablement plus élevé.

● **Section D : 2,5 km en voie empierrée** (*entièrement visible sur Google street*)

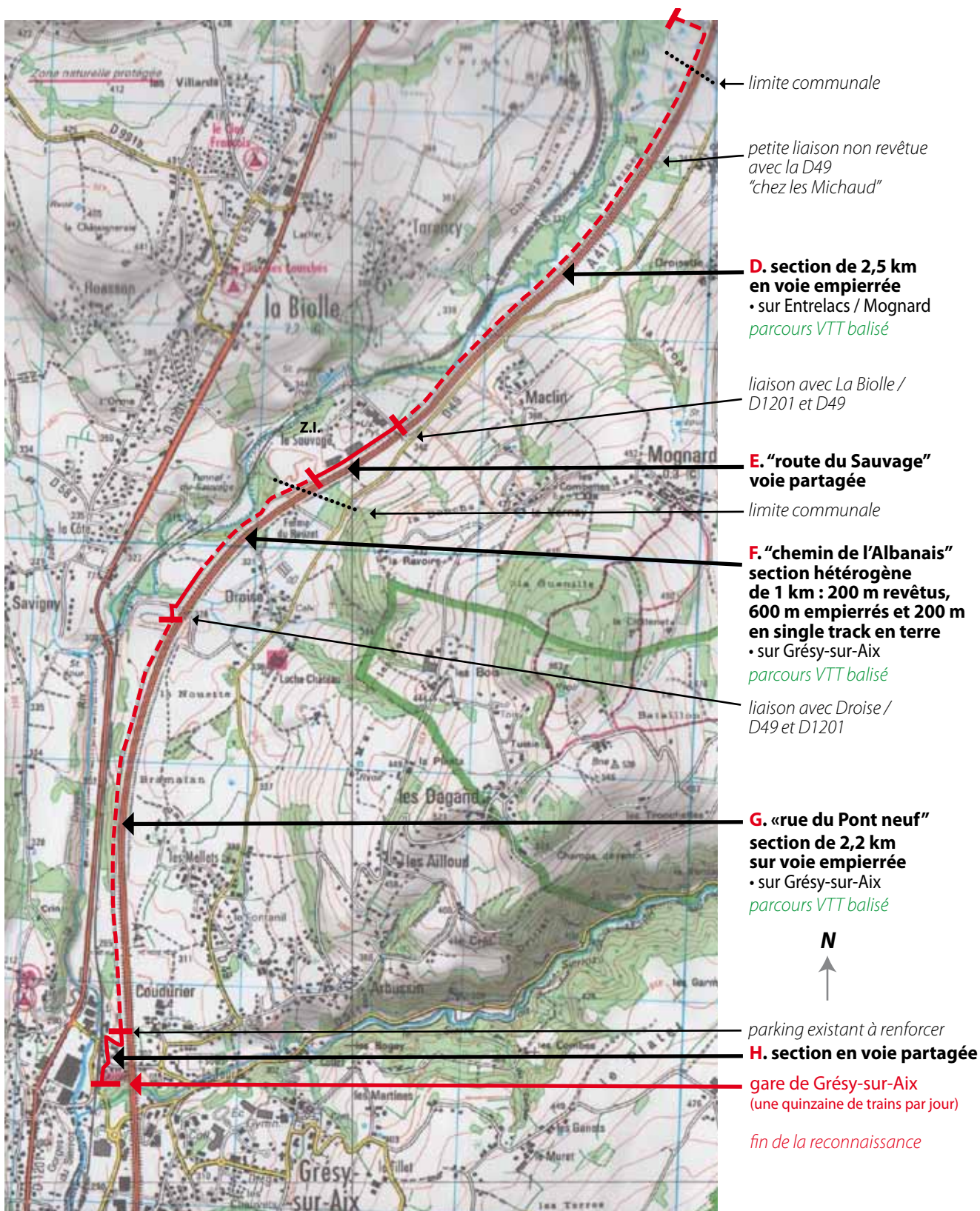
Même remarque que pour la section C concernant la circulation agricole riveraine.

● **Section E : route du Sauvage. Voie partagée de desserte de ZI** (*visible sur Google street*)

La section suivante débute par une single track. Il sera donc possible d'installer une barrière anti-intrusion à cet endroit pour éviter l'entrée et le transit de véhicules sur la voie verte par ce côté.

● **Section F : chemin de l'Albanais** (*visible sur Google street seulement sur la partie sud, revêtue*)

Le revêtement correspond à un accès de service Area. Toujours même remarque sur l'accès aux parcelles.



## ● **Section G : rue du Pont neuf. 2,2 km en voie empierrée** *(non visible sur Google street)*

Cette longue section empierrée a la particularité d'avoir un profil en long un peu chahuté : tantôt perchée en haut des talus entaillés par le percement de l'autoroute, tantôt dans le creux d'un thalweg dominé par le remblai supportant l'autoroute.

Si l'on veut rendre la véloroute utilisable pour tous, il conviendra d'aplanir totalement ce profil en remblayant les creux et en écrétant les talus. Seules subsisteront les rampes de descente et remontée, en début de section, au droit du tunnel de service Area, au droit de Droise.

### **4.2 Caractéristiques générales**

La reconnaissance de terrain a montré que le projet de véloroute voie verte est réalisable

- **longueur** : de la gare de Grésy-sur-Aix au bord de l'étang de Crosagny, l'itinéraire s'étend sur **une douzaine de kilomètres** ; cette longueur est équivalente à celle de l'Avenue verte entre Chambéry et le lac du Bourget
- **dénivelé** : le dénivelé est de 60 m, soit une pente moyenne négligeable de 0,5% ; il sera par contre important d'aplanir les creux et bosses répartis sur les 3 premiers kilomètres, comme indiqué plus haut
- **pollution sonore** : les deux tiers du parcours se situent le long de l'autoroute ; on peut affirmer que cela ne sera pas plus une gêne pour le cycliste que le long des voies vertes nord et sud de Chambéry, qui longent également des voiries fort bruyantes - D1504, VRU, A43 ; le sentiment de sécurité et de confort ressenti par le cycliste sur une voie verte supprime et efface en effet ces nuisances sonores
- **agrément visuel** : en dehors de la ZI du Sauvage, le paysage traversé est entièrement agreste et forestier
- **sécurité** : sur l'ensemble du parcours, il y aura deux points à sécuriser : la traversée de la D1201 et les 300 m sur la D211 ; il y aura lieu par ailleurs de prendre en considération les circulations riveraines agricoles (évaluation, concertation, réglementation, panneaux d'avertissement...).

### **4.3 Aménagements à prévoir**

La livraison de la véloroute voie verte doit s'accompagner d'un certain nombre d'aménagements complémentaires de confort et d'agrément si l'on veut qu'elle attire et satisfasse un large public, notamment familial.

- **portes d'entrée assortis de parking** : nécessaires pour les familles qui ne peuvent accéder directement à vélo à la voie verte depuis leurs lieux d'habitation. On doit en compter au moins trois, pour les trois agglomérations qui s'échelonnent le long de la véloroute :
  - près de la gare de Grésy, rue du Pont neuf, juste avant le début de la chaussée empierrée, pour les habitants de Grésy et Aix-les-Bains ; un parking existe déjà, mais il est petit et quasi saturé ; il y a lieu d'en doubler la capacité
  - au niveau de la ZI du Sauvage pour les habitants de La Biolle
  - au bord de la RD211, au débouché de la véloroute (côté élevage industriel) pour les habitants d'AlbensChaque porte d'entrée devra comporter un RIS avec le plan de la véloroute (incluant son extension future).

- **aires d'arrêt** : 1 ou 2 bancs au kilomètre sont nécessaires pour le repos et la contemplation. Ces bancs simples et quelques bancs-tables doivent être assortis de barres d'appui pour les vélos, car tous les vélos ne sont pas équipés de béquille (photo ci-contre). Les choix des emplacements doivent être réfléchis (vue, ensoleillement et/ou ombrages, absence de gêne à la circulation...). On n'hésitera pas à élargir la plateforme enrobée aux emplacements des bancs et barres d'appui.



Il y a le cas particulier de l'arrivée au lac de Crosagny. Il y aura lieu de se rapprocher du Sigea (syndicat intercommunal des étangs de l'Albanais) pour étudier la forme et la localisation de l'aire d'arrêt la plus appropriée aux lieux et à leur repect (qui devra comporter des supports d'attache des vélos pour permettre aux cyclistes de sécuriser leurs vélos avant d'aller à la découverte de l'étang à pied).

NB. La question des poubelles se pose pour les aires d'arrêt. Pour des raisons faciles à imaginer, il vaut mieux les remplacer par un message pédagogique demandant à ce que chacun conserve ses déchets.

- **signalétique** : de nombreuses mentions sont nécessaires ; d'autres doivent être ajoutées pour enrichir l'expérience de la randonnée sur la véloroute. On devra trouver le nom des villes et villages approchés avec les indications de distance (La Biolle, Droise, Albens, St-Girod, Braille) ; le nom des cours d'eau et étangs (la Deyse "eaux du lac du Bourget", la Bottière, Braille...) ; le "terminus" de l'étang de Crosagny, rappelé plusieurs fois, avec la distance ; le nom des communes sur leurs limites (les noms des anciennes communes regroupées dans Entrelacs peuvent aussi être indiqués pour mémoire sur le panneau) ; le nom des voies (D211, D1201, A41). Et lorsque la véloroute sera prolongée jusqu'à Rumilly, son indication devra être rajoutée tout au long, depuis la porte de départ.

- **bornage** : les pk pourront être simplement marqués au sol au pochoir.

- **eau et toilettes** : comme indiqué plus haut (page 9), il y a un point d'eau potable adossé au moulin de Crosagny. En revanche, il n'y a pas de toilettes, bien que ce service puisse être considéré comme indispensable. Pourront-elles trouver place dans ce moulin ? Si oui, comment seront-elles entretenues ?...

- **affichage** : il a été observé que des affiches annonçant des manifestations sportives sont très souvent disposées aux entrées des voies vertes, où elles peuvent toucher un public assez large, directement concerné. Il vaut sans doute mieux offrir des panneaux pour ces affichages, plutôt que de les voir fleurir de façon sauvage sur les barrières et les arbres ou sur des piquets vite jetés à terre. La porte d'entrée de Grésy-sur-Aix, en particulier, devrait être équipée d'un tel panneau d'affichage. Mais on peut penser que la porte du Sauvage ne serait pas à négliger (La Biolle pourrait y annoncer son festival de cinéma...).

Un autre affichage serait à installer de façon pérenne : celui du plan du centre VTT-FFC de l'Albanais dont les circuits croisent la véloroute en plusieurs endroits ou s'y superposent sur de longues sections. C'est une information qui peut intéresser de nombreux cyclistes circulant sur la véloroute. Plusieurs panneaux-plans seraient à disposer.

#### 4.4 Approche de coûts

Il y a une dizaine de kilomètre de chaussée à fonder ou refonder et à enrober. On peut compter 100 à 150 € TTC / ml, à quoi il faut rajouter les aménagements complémentaires (signalétique, parking d'entrée, aires d'arrêt, barrières anti-intrusion, traversées de voiries). En première approche on peut tabler sur 200 € TTC / ml, soit 2 M€ pour l'ensemble de l'aménagement des 10 km en 3 m de large (et si possible un peu plus, compte tenu de la fréquentation de cyclotouristes prévisible).

## 4. JONCTION AVEC AIX-LES-BAINS

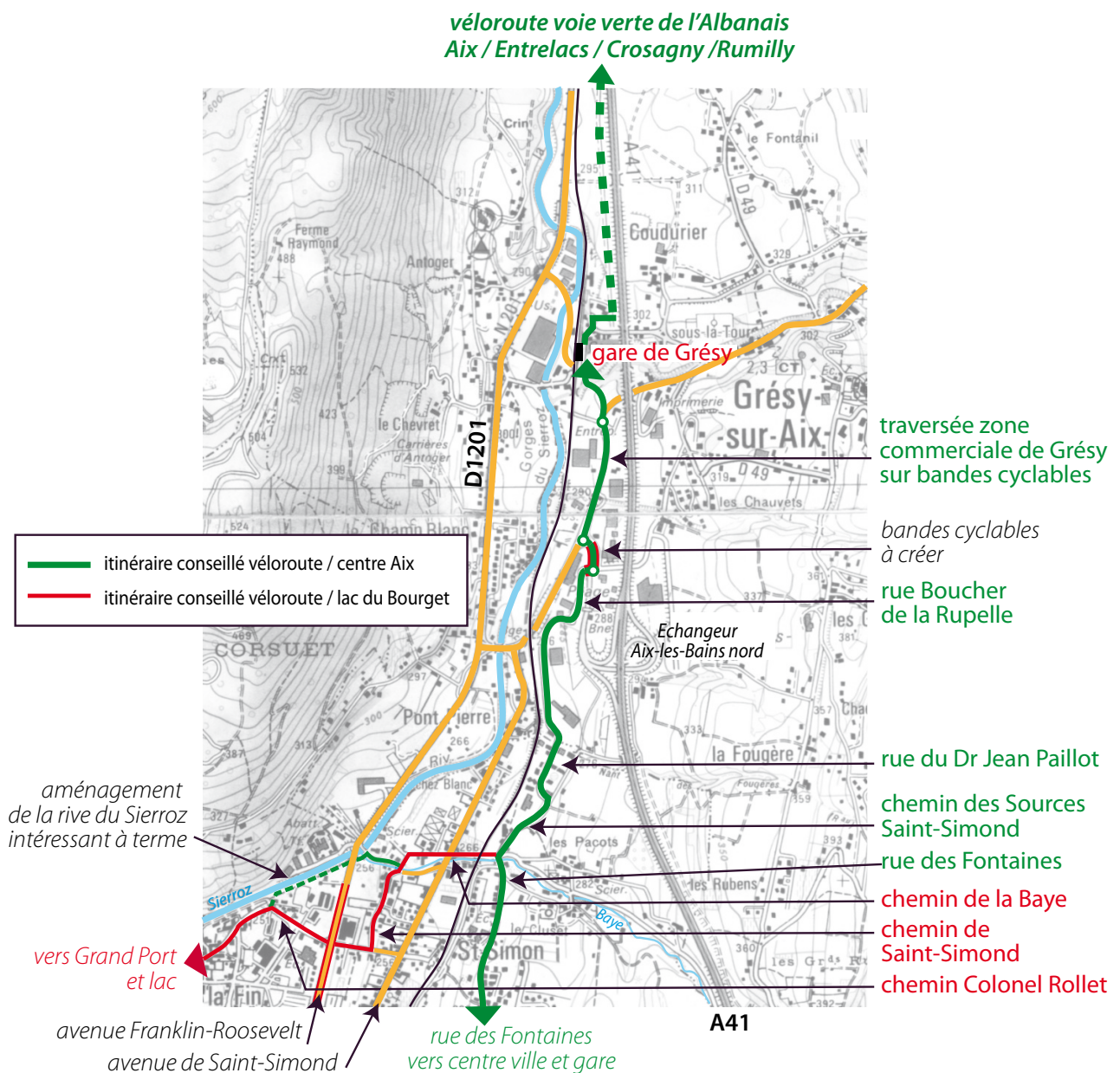
Comme dit plus haut, page 4, la véloroute voie verte sera fréquentée par plusieurs types de cyclistes. Si certains se rendront au point de départ de la gare d'Aix en voiture (ou en train), d'autres voudront s'y rendre directement à vélo depuis leur résidence d'Aix-les-Bains. D'autre part, des habitants de La Biolle ou Albens travaillant sur Aix pourraient aussi vouloir utiliser la véloroute. Et enfin, à l'avenir, il y aura les vélotouristes du Tour des Bauges ou des Trois Lacs ayant choisi de passer par la véloroute de l'Albanais, ou d'autres qui auraient quitté la ViaRhôna pour faire étape à Rumilly, qui auront besoin de poursuivre leur route vers le centre d'Aix, ou vers sa gare, ou vers les bords du lacs.

Pour tous ceux-là, il sera bon de baliser un "itinéraire conseillé" de jonction avec Aix-les-Bains. En fait, il y en a déjà un, repéré et pratiqué par les cyclotouristes aixois.

Cet itinéraire traverse la zone commerciale de Grésy-sur-Aix sur les bandes cyclables, gagne le dernier giratoire avant l'entrée de l'autoroute (il sera bon de rajouter des bandes cyclables entre les deux derniers giratoires), puis suit les rues à circulation relativement modérées de Boucher de la Rupelle et du Dr Jean Jean-Paillot, le chemin des Sources Saint-Simond, et enfin **la rue des Fontaines**, le long du chemin de fer. Cette petite rue tranquille aménagée en double sens pour les cyclistes, les amène jusqu'aux portes de la ville (rue Vaugelas, avenue d'Annecy, place Georges-Clémenceau...) et à la gare.

Ceux qui souhaiteraient aller directement au lac quitteraient cet itinéraire avant d'entrer dans la rue des Fontaines Ils trouveraient là un autre "itinéraire conseillé / Grand Port et lac du Bourget". Ils prendraient la rue de la Baye (traversée protégée par feux de l'avenue de Saint-Simond), le chemin de Saint-Simond, la rue Henri-Dunant (traversée protégée par feux de l'avenue Franklin-Roosevelt), le chemin colonel Rollet, puis jusqu'au pont Rouge par une enfilade de voies aménagées en double sens vélo, voire réservée aux cyclistes (chemin des mermillons, chemin des Écoliers).

NB. Compte tenu de la circulation intense sur l'avenue du Grand Port / D991D, il serait bon que le passage sous la voie ferrée, le long du Sierroz, au niveau de la rue des Plantées, soit aménagé correctement (les piétons passent en courbant le dos) de manière à avoir une continuité cyclable et piétonnière jusqu'à la promenade Marcel Mailly. L'aménagement à terme de la large rive droite du Sierroz après la passerelle située au bout du chemin de la Baye, jusqu'à rejoindre le chemin colonel Rollet, serait également intéressant.



## 5. CONCLUSION

- Les reconnaissances de terrain et l'étude ont montré la **faisabilité d'une véloroute voie verte entre la gare de Grésy-sur-Aix et l'étang de Crosagny.**
- Elle constituera **un beau parcours d'évasion et de santé** pour les populations des communes traversées - Entrelacs et Grésy-sur-Aix - et au-delà - La Biolle, Aix-les-Bains, à condition que son revêtement et ses aménagements complémentaires soient d'une qualité telle qu'elle puisse recevoir aussi bien les cyclistes de tous types et de tous âges, que les rollers, les PMR, les promeneurs, les joggers, les skieurs à roulettes, les trailers, les marcheurs nordiques, les coureurs de la Course des Étangs... Elle pourra également pour certains être **un moyen de se rendre au travail à vélo ou à VAE.**
- Enfin, prolongée jusqu'à Rumilly et couplée à la ligne TER des gorges du Fier, elle sera aussi **un maillon de circuits ou d'itinéraires vélotouristiques à venir** : Tour des Bauges, les Trois Lacs, variante de la V63.

