

3 DUNKERQUE - MENTON : LA ROUTE DES TEMERAIRES

« Nationale 7... C'est la route des vacances...qui traverse la Bourgogne et la Provence... » chantait autrefois Charles Trenet.

Le diagonaliste qui laisse les eaux fraîches et la houle de Malo-les-Bains pour aller faire trempette et bronzette sur les galets de Carnolès-Plage, n'utilise plus la nationale 7 - ou alors, si peu ! - mais il traverse toujours la Bourgogne et la Provence.

Voici l'étude d'une Diagonale dont la trace survole les plus hauts sommets alpins que les plus téméraires n'hésitent pas à franchir par les grands cols.

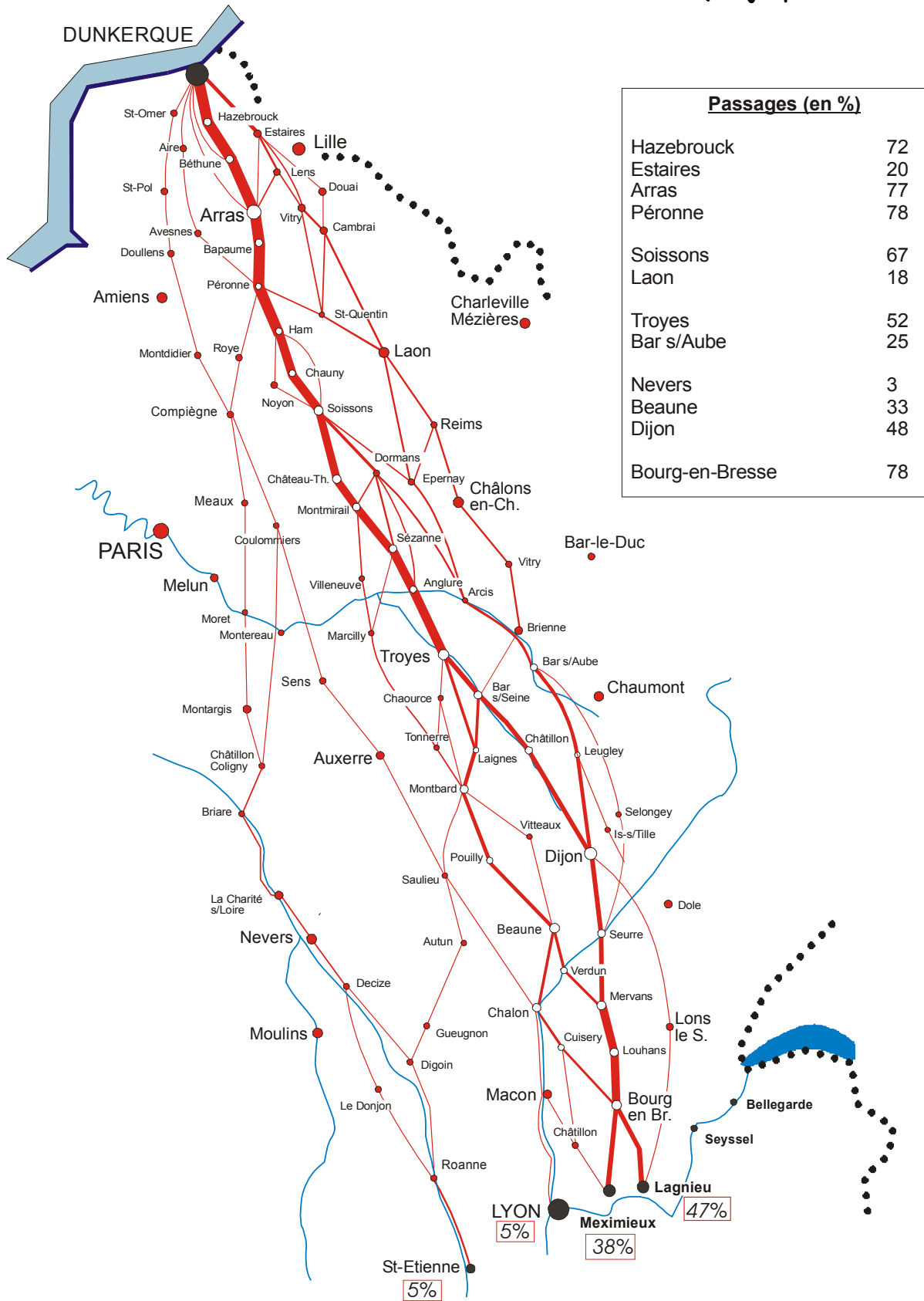


Pour effectuer cette étude d'itinéraire, nous avons utilisé 60 des 64 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral pour les saisons 1999, 2000, 2002 et 2003.

Sur la carte, la zone ombrée couvre l'espace exploré par plus de 90% de ces itinéraires, sachant que 35 partent de Dunkerque et 25 de Menton. La distance totale calculée sur les fiches varie de 1090 à 1472 km. La trace directe, longue de 880 km, passe par Epemay, Dijon et Annecy.

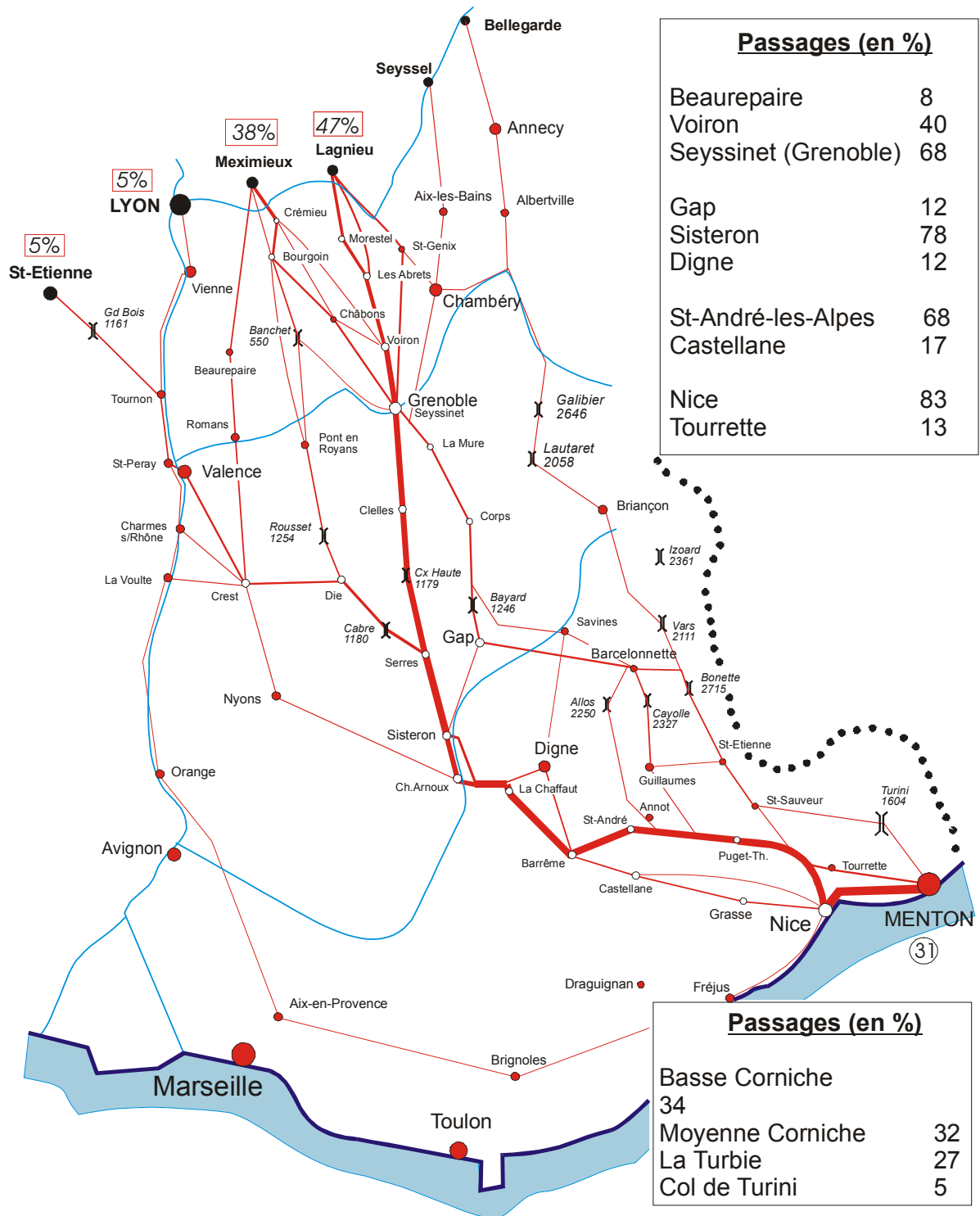
Alain CHARRIERE avait publié, dans le Petit Diagonaliste de mai 1993 (n°22), l'étude de cette Diagonale faite à partir de 30 feuilles de route de la période 1990-1992. Les conclusions des deux études sont identiques : les diagonalistes d'aujourd'hui empruntent les mêmes chemins que ceux d'hier !

De DUNKERQUE jusqu'au RHÔNE



Analyse des itinéraires

Comme pour les études précédentes, nous avons opté pour une analyse essentiellement graphique. Cette présentation en deux cartes de la fréquence des passages, montre les itinéraires utilisés et la fréquence des passages dans les principales villes (en pourcentage des 60 fiches utilisées).



Du RHÔNE à MENTON

Les deux cartes des pages précédentes mettent en relief l'itinéraire « plébiscité » par plus de la moitié des candidats à cette Diagonale. « *Celui qui conduit sans surprise à Menton en évitant les grosses difficultés et un kilométrage important, bref celui qui fait passer là où passent les autres* » (selon Alain Charrière) :

Dunkerque - Arras - Péronne - Soissons - Sézanne - Troyes - Dijon - Bourg-en-Bresse - Grenoble - Col de la Croix Haute - Sisteron - Puget-Théniers - Nice et Menton.

Voici donc la « *Nationale 7* » du diagonaliste « moyen », en quête de soleil et de vacances, qui, s'il est vigilant dans la traversée des nombreuses agglomérations, aura parcouru **1160** km (s'il est très vigilant dans son pilotage et ne s'égaré pas dans la traversée des villes) et escaladé **8.000** m de dénivellation verticale.

Mais certains s'en écartent notablement de manière temporaire pour quelques « escapades », justifiées soit par le désir de contourner une ville, soit par la témérité d'escalader un grand col, soit pour une raison d'autre nature (recherche d'un BPF, détour pour aller dormir chez soi ou chez la tante Charlotte, etc.). Ce qu'il faut savoir, c'est que ces variantes se traduisent toujours par une augmentation du kilométrage.

Voyons les principales options retenues. Nous ne traiterons pas des petites variantes destinées à éviter une zone urbanisée ou un relief casse-pattes. Elles sont le piment dont chacun se complait à saupoudrer sa feuille de route. Le diagonaliste est un maître-queue de la gastronomie routière qui mijote son parcours avec amour. Nous n'avons pas l'intention de trahir ici ses secrets et ses coups de cœur !

A - Options autour de l'axe principal

- la première dispersion se produit à **Soissons** où un pourcentage notable d'itinéraires obliquent vers la vallée de l'Aube. C'est à Arcis-sur-Aube et/ou Brienne-le Château qu'ils retrouvent ceux qui ont choisi une trajectoire « est » par Laon, Reims et Chalons-en-Champagne ou Laon et Epernay. La grande majorité de ces itinéraires rejoint Dijon par Leugley. Cette option « coûte » une dizaine de kilomètres.
- la seconde division du flux principal a lieu à **Troyes** : si une large moitié reste dans la vallée de la Seine en direction de Châtillon et Dijon, l'autre partie entreprend de rejoindre Beaune par Montbard et Pouilly-en-Auxois. Avec différentes options (soit Chaource et Tonnerre, soit Bar-sur-Seine, les Riceys et Laignes). Il semble que la motivation principale de ce choix soit d'éviter la traversée de Dijon, ville difficile (voir plus loin le paragraphe « Contourner Dijon »). De Beaune, les itinéraires convergent pratiquement tous vers Bourg-en-Bresse soit par Chalons et Cuisery, soit par Verdun-sur-le-Doubs et Mervans. Ce passage par l'ouest de Dijon « coûte » entre 10 et 15 km selon le trajet, avec un relief à peu près identique (et assez marqué).
- à Bourg-en-Bresse, le flux se divise en deux branches d'égale importance. La branche orientale vers Lagnieu, un peu plus « abondante », regroupe ceux qui se dirigent vers Grenoble, soit par Morestel et Voiron (une majorité) soit par St-Genis-s-Guiers, le col de la Placette et Voreppe. Il est bon de savoir que, pour une distance équivalente, la D19, en rive droite du Rhône, est assurément plus tranquille et agréable que la difficile et fréquentée N75 !
L'autre branche, vers Meximieux, réunit ceux qui partent vers Grenoble par Bourgoin-Jallieu, Voiron ou Les Rives (une petite dizaine de kilomètres de plus que par Lagnieu), ceux qui vont escalader les combes du Vercors et le col du Rousset ou encore ceux qui contournent ce massif et rejoignent la vallée de la Drôme à Crest où ils retrouvent les 4 itinéraires qui viennent de St-Etienne. Ces deux itinéraires, par le Vercors ou en le contournant, sont, bien évidemment, plus longs (+ 20 km par le Rousset, + 40 km par Crest).

- la séparation suivante se produit à la sortie de Grenoble, plus exactement à Pont-de-Claix où 15% des diagonalistes montrent leur témérité en partant vers Vizille et la terrible côte de Laffrey (BPF 38), prélude d'une « route Napoléon » passablement accidentée. Noter que pour ceux qui remontent vers le nord, le col Bayard est un obstacle du même acabit que Laffrey. Mais ces « casse-pattes » ne sont qu'un apéritif pour ces téméraires qui vont, en fait, s'attaquer à l'un des grands cols du Mercantour : Allos, 2250m - Cayolle, 2327m ou encore Restefond/Bonnette, 2715m. L'un d'eux, pourtant en fin de parcours, réussira un enchaînement Cayolle, Valberg, Couillole, St-Martin, Turini et Castillon, sans rater... l'heure limite !
La grande majorité des autres « grenoblois » se « contentent » de suivre la « voie de la sagesse », à savoir le col de la Croix Haute, Serres (où ils retrouvent ceux qui viennent de Die par le col de Cabre), Sisteron et Barrême. Nous avons noté que 6 feuilles de route ignoraient le « raccourci du Chaffaut » pour éviter Digne (gain de 10 km ! - voir plus loin).
- nouvelle division à Barrême où 4 diagonalistes sur 5 se dirigent vers St-André des Alpes et la vallée du Var, tandis que le cinquième préfère rejoindre Nice par la route Napoléon (Castellane, Grasse ou Gréolières) et son enchaînement de cols à plus de 1000m. « *Mais quelle merveille cette route, quel coup d'œil sur Castellane depuis le col des Lèques, quel panorama sur Grasse et la Méditerranée, depuis le Pas de la Faye* » écrit Francis Pouzet.
- enfin, à Nice, nous avons constaté que la moyenne corniche (Eze) a une large préférence de ceux « qui finissent » (alors que ceux qui partent optent en majorité pour la basse corniche), sans doute parce que c'est le « plus beau final aérien que l'on puisse rêver. » ! Et cela évite aussi de se perdre dans la Principauté... Sept itinéraires ont opté pour un passage par l'arrière-pays niçois (Les Moulins dans la vallée du Var, D614, Tournette-Levens, D19, St-André-de-Nice, D2204a, Laghet, La Turbie), conseillé par Paul André et Francis Pouzet dans un article du Petit Diagonaliste n°22 de mai 1993. Cette option, de kilométrage identique, permet d'éviter l'agglomération niçoise et son trafic. En contrepartie, il faut escalader deux côtes assez sévères (Castagniers et Turbie).

B - Des itinéraires originaux...

- on trouve dans cette catégorie, ceux ont choisi d'éviter le terroir bourguignon pour aller fréquenter la moyenne et haute vallée de la Loire, avec pour objectif la ville de Saint-Etienne. Ils sont deux dans ce cas, rejoints au niveau de Digoïn par un indécis qui ayant opté pour l'itinéraire principal jusqu'à Montbard, décide d'obliquer nettement vers l'ouest, quitte à se « frotter » au confins du Morvan. Ces itinéraires rejoignent la vallée du Rhône par le col de la République, puis Die par la vallée de la Drôme et Serres par le col de Cabre. Pas mal d'obstacles et de kilomètres supplémentaires : entre 100 et 120 km, soit jusqu'à 10% de la distance de référence !
- on trouve aussi des itinéraires rigoureusement différents et originaux, qui sont de véritables défis sportifs ! Par exemple, les deux diagonalistes qui, au départ de Menton, empruntent les grands cols alpins : Bonnette, Vars et Galibier. Diagonale réussie en 2002 et 2003, par des membres de notre Amicale que nous ne citeront pas, car ils sont aussi modestes que téméraires !. Il est probable, qu'un jour ou l'autre, un diagonaliste « roi de la montagne » y ajoutera Izoard, Madeleine, Aravis et Faucille... Le parcours ne dépassant pas 1250 km est « envisageable », même si le défi est immense ! Ou encore celui (autre membre de l'ADF que nous ne citerons pas non plus) qui a choisi de faire cette Diagonale de France... en roulant autant que possible en dehors de l'hexagone. En l'occurrence, en Italie, en Suisse (col du Grand St-Bernard), en Allemagne, au Luxembourg et en Belgique. Sa feuille de route précise que la distance parcourue (théorique, sur le papier) est de 1472 km (plus de 300 km au-dessus du « par » !), dont très précisément 21 km sur le territoire français. Diagonale réussie durant l'été 2003 !
- on trouve enfin un très étonnant itinéraire par Dijon, Lyon (la nationale 6 !), la vallée du Rhône (la N86 !), Orange, Aix-en-Provence (la N7 !), Brignoles, Fréjus... Près de 80 km de « rab » pour éviter les Alpes ou pour chanter la « route des vacances » avec Charles Trenet ?

Distances

Comme nous l'avons déjà indiqué la longueur par la « N7 » du diagonaliste d'aujourd'hui est de **1.160 km**, en dehors de toute erreur de pilotage, d'errements urbains ou de détours pour trouver son gîte pour la nuit. La moyenne des distances pour un échantillon de 53 fiches - en laissant de côté les 5 valeurs les plus fortes et les 2 valeurs erronées (voir paragraphe suivant) - s'élève à 1.159 km. Le « législateur » qui a fixé la distance de référence à **1190 km** a donc été assez large...

Nous attirons l'attention du futur diagonaliste sur l'impérative nécessité de préparer son itinéraire avec le plus grand soin, en particulier le kilométrage. Des erreurs de distances, toujours par défaut, ont été constatées dans près de 25% des fiches, ce qui est énorme. Si, dans la plupart des cas, ces erreurs résultent d'oublis limités à quelques kilomètres, notre échantillon de 60 parcours contenait quand même deux fiches avec un total inférieur à 1100 km, en raison de déficits de 84 et 97 km ! Selon les palmarès publiés dans le Petit Diagonaliste, le second a réussi sa Diagonale mais le premier a échoué. Ce qui n'a rien d'étonnant !

Nous disposons avec les cartes Michelin au 1/200.000 (ou plus) d'un outil tout à fait remarquable qui permet d'éviter de telles erreurs. Un surplus de 10 km en fin de journée, c'est une demi-heure de route de plus, et souvent de galère car ce n'était pas prévu dans le programme...

Relief et dénivelée

Dunkerque-Menton est une Diagonale « relevée », essentiellement dans la seconde moitié du parcours (pour ceux qui « descendent » évidemment).

Néanmoins, le secteur alpin avec ses trois principaux cols (Croix-Haute ou Cabre, Robines, Toutes Aures) n'est pas vraiment difficile. Les pentes sont modérées et les longues descentes compensatoires. On se méfiera davantage :

- du secteur entre Seine (ou Aube) et Saône : les bosses sont nombreuses et parfois sévères (voir plus loin « Contourner Dijon ») ;
- du secteur entre Rhône et Isère (Bourg-Grenoble), qui peut tourner au cauchemar avec des conditions météo défavorables ;
- de la route Napoléon de Grenoble à Gap ;
- et, bien sûr, des grands cols à plus de 2.000 m, auprès desquels la Croix-Haute est une simple « taupinière ».

Si la dénivellation totale du parcours est de l'ordre de 8.000m (7.938 m mesurés par Francis Pouzet dans le sens MD en 1996 sur un parcours « standard » jusqu'à Bourg-en-Bresse puis par Beaune, Reims et Laon), toute variante montagnarde « Est » entre Grenoble et Nice, accroît très fortement cette valeur.

Période

Sur 57 fiches datées, 1 départ a lieu fin avril, 11 départs ont lieu en mai (tous après le 10), **28 en juin**, 12 en juillet et 5 en août. Trois départs sur quatre ont lieu entre le 25 mai et le 31 juillet.

La période d'activités de notre échantillon est un peu plus courte que celle normalement observée pour les autres Diagonales. On peut y voir le souci des diagonalistes de ne pas affronter la « montagne » trop tôt dans la saison. Il est certain que pour être certain de pouvoir franchir la Bonette, il vaut mieux attendre le mois de juillet !

Délais et nombres d'étapes

Le délai est de **100 heures**, soit 4 fois 24h + 4h.

Comme nous l'avons déjà observé pour les délais identiques (Dunkerque-Perpignan - 100h ou Strasbourg-Hendaye - 99h), trois options sont retenues pour le découpage des étapes :

- 1ère option : **4 étapes** de 290 à 330 km, selon l'itinéraire; ce découpage est adopté par 16 participants sur 54; il impose de longues journées de vélo - de 3h00/4h00 du matin à 20h00/22h00 - et une mauvaise utilisation du temps imparti puisque ces diagonalistes annoncent une marge de sécurité variant de 9h à 16h40 ! Délai théorique car la longueur de chacune des 4 étapes, sur un parcours accidenté, entraîne souvent une arrivée beaucoup plus tardive que prévue, en plein milieu de la nuit (en cas de départ à 3h du matin, le délai se termine à 7h00, 4 jours plus tard). Ce découpage n'est pas conseillé.
- 2ème option : **4 étapes** dont une de plus de 450 km et trois autres de 225 à 275 km; cette répartition a été retenue par ceux (8 sur 54) qui ne conçoivent pas de faire une Diagonale sans passer une nuit complète sur le vélo. L'étape marathon, qui varie de 444 à 668 km dans notre échantillon, est la première et le départ a lieu en fin d'après-midi : 17 ou 18 h; le délai de sécurité moyen à l'arrivée est de l'ordre de 3h00' : le temps imparti est donc nettement mieux utilisé que dans le cas précédent.
- 3ème option : **5 étapes** avec une première de 200 à 250 km, trois étapes de 275 km et une dernière de 80 à 150 km; ce découpage est adopté par une large majorité (30 sur 54), afin d'exploiter au mieux le délai (sécurité réduite à 1h45 en moyenne) et éviter au maximum la route de nuit. Dans cette option, le départ a lieu entre 8h00 et 10h00 pour que la fin du délai intervienne entre 12h00 et 14h00.
Certains reprochent à cette option d'imposer une nuit supplémentaire "en cours de route". On remarquera qu'un départ en fin de matinée permet d'arriver par un train de nuit et qu'une arrivée en début d'après-midi donne la possibilité d'attraper plus facilement le train du retour...

Pour conclure

L'itinéraire est défini par quelques choix initiaux. Cette étude - et particulièrement les deux cartes des itinéraires - montre bien que la procédure normale pour tracer sa Diagonale consiste :

- d'abord à choisir son point de départ ;
- puis à décider de l'itinéraire transalpin (Serres ou Gap) et provençal (Puget-Théniers ou Grasse) ;
- ensuite à « tendre sa trajectoire » au maximum : on évitera les parcours en « S », gros consommateurs de kilomètres. Par exemple, Reims, Brienne-le-Château, Montbard, Beaune, Bourg-en-Bresse. Si l'on choisit l'option champenoise (Reims), on aura tout intérêt à passer par Dijon, ou à contourner cette ville par l'est (voir plus loin) ;
- enfin de faire un découpage des étapes qui optimise les temps de repos : en quoi serait-il justifié d'arriver une demi-journée avant la fin du délai ? Une marge de sécurité de 2 heures est largement suffisante, à notre avis.

Un facteur important doit être pris en compte. C'est la dissymétrie du relief : 30% de la dénivellation dans la moitié nord, 70% dans la moitié sud. Il est donc très différent de commencer (départ de Menton) ou de terminer (départ de Dunkerque) par un grand col comme le Restefond/Bonette. Dans le premier cas, il reste près de 4 jours pour « rattraper » son horaire, dans le second, il vaut mieux avoir conservé un important délai de sécurité...

Cette analyse a été faite en septembre 2004.

COMPLEMENTS (extraits des Etudes "Routes interdites et Chemins conseillés")

1 - Pour les entrées/sorties de Dunkerque et de Menton, consulter l'Annexe B de ce document ou le site de l'ADF : www.diagonales-de-france.info

2 - Pour rejoindre Bergues et traverser Arras

Voir Annexe A, sous-chapitres A1 et A2

3 - Contourner Dijon (contribution de Gilbert Jaccon)

Dijon est une ville délicate à traverser, non seulement en raison de son importance mais aussi de l'absence d'un axe principal « plein centre ». Il faut suivre des boulevards qui évitent le centre et traversent des places dont la caractéristique principale est qu'elles se ressemblent toutes. Difficile dans ces conditions de ne pas faire quelques kilomètres supplémentaires et de ne pas s'agacer des innombrables feux rouges. Ces raisons font que de nombreux diagonalistes contournent tout simplement cette ville.



Ceux qui viennent de Troyes le font :

- soit en passant par Montbard, Pouilly-en-Auxois, Beaune (voir la variante par Pont d'Ouche dans l'item suivant), Verdun s/Doubs, Louhans, Bourg-en-Bresse. La distance entre Troyes et Bourg est de **300 km**, avec environ **1.500 m** de dénivellation.

- soit en quittant la vallée de la Seine à Châtillon-sur-Seine pour prendre les vallées de l'Ource puis de la Tille (D928 et 959). On évite alors l'agglomération dijonnaise en suivant la vallée de la Tille jusqu'à Genlis. Itinéraire : Châtillon, Recey s/Ource, Grancey-le-Château, Is s/Tille, Spoy, Arc s/Tille, Genlis (D25, D116), Echigey (D34), Aubigny-en-Plaine, Charrey s/Saône, Seurre, Mervans, Louhans, Bourg. La distance entre Troyes et Bourg (**297 km**) est très proche de la précédente et la dénivellation est de l'ordre de **1.000 m**

Pour comparer : Troyes - Bourg par l'itinéraire « standard » (Châtillon, St-Seine, Dijon centre, Seurre) = **286 km** et **1.200 m** de dénivellation - la N71 est assez « casse-pattes » (bosses de St-Seine l'Abbaye et Val-Suzon en particulier)

Ceux qui arrivent par la vallée de l'Aube (Bar-sur-Aube) le font :
 - soit par Montigny s/Aube, Leugley et par les vallées de l'Ource et de la Tille, comme dans la seconde option précédente. La distance de Bar s/Aube à Bourg-en-Bresse est de **272 km** avec une dénivellation de l'ordre de **900 m**.

- soit, par un itinéraire très peu employé mais que nous recommandons fortement pour sa tranquillité, en suivant la vallée de l'Aube jusqu'à sa source, au-delà d'Auberive (éviter le détour de Montigny, en passant par Ormoy-s-Aube, et Latrecey) et en rejoignant Selongey par la D20 puis la vallée de la Tille à Lux par les D120 et D28. L'avantage de cet itinéraire est qu'il n'impose qu'un seul franchissement de ligne de crête pour passer des bassins de la Seine à la Saône. La distance de Bar s/Aube à Bourg-en-Bresse est de **270 km** avec une dénivellation de l'ordre de **700 m**.

Pour comparer : Bar s-Aube - Bourg par Leugley - Moloy - Dijon centre - Seurre = **265 km** et **1.200 m** de dénivellation. La D996 est, elle-aussi, assez accidentée (bosses de Moloy et Saussy en particulier).

4 - Variante entre Pouilly-en-Auxois et Beaune (contribution de Gilbert Jaccon)

Cartes Michelin : 65 et 69, 243 (anciennes) ou 320 et 520 (nouvelles)

Le parcours habituellement utilisé par les diagonalistes entre Pouilly-en-Auxois et Beaune utilise la D970 qui passe par Sainte-Sabine et Bligny-sur-Ouche. Cette route, à densité de circulation forte à certaines heures entre Bligny-sur-Ouche et Beaune, est assez fastidieuse par ses longues lignes droites à profil assez ondulé et son manque à peu près total d'intérêt touristique.

Nous lui préférons sans hésitation le parcours suivant qui, à la sortie de Pouilly, passe par la D18, traverse les villages de Créancey, Vandenesse-en-Auxois, Crugey, Pont d'Ouche, Bécoup, Bouilland et Savigny-les Beaune, en longeant la canal de Bourgogne dans la première partie du trajet.

L'utilisation de cette variante ne présente aucune difficulté de pilotage, chacun des villages cités étant bien indiqué sur les panneaux de signalisation. On trouvera la route de Créancey dans le rond-point d'accès à l'autoroute à la sortie de Pouilly. Prendre à droite dans Créancey puis traverser le canal de Bourgogne à Vandenesse, sans oublier de jeter un œil (et pourquoi pas de faire un arrêt photo ?) sur le bel ensemble "canal/château de Châteauneuf-en-Auxois". Changement de décor à Pont d'Ouche où il faut escalader la "montagne", à savoir la côte de Bécoup, longue de 5 km pour 240 m de dénivellation, soit un assez régulier 5%. Ce "pseudo-col" correspond à celui de Bessey-en-Chaume pour l'autoroute A6 ou au "revers de Lusigny" (6 km et 215 m) pour la D970 entre Bligny-sur-Ouche et Beaune. Un bon kilomètre après le "sommet de Bécoup", prendre à droite la D2 pour descendre (fort !) sur Bouilland et ses falaises, avant de rejoindre la côte viticole à Savigny par la délicieuse et fraîche vallée du Rhoin.

Ce parcours est beaucoup plus touristique et tranquille, donc agréable. Les points d'appui y sont tout aussi présents que sur le parcours par Bligny, en raison même du développement touristique de cette région (gîte d'étape et commerces à Vandenesse, café/restaurant à Crugey, Pont d'Ouche et Bouilland).

Les curieux pourront même, à l'entrée du village de Créancey, suivre les panneaux « Entrée du Souterrain du Canal de Bourgogne », puis rejoindre Vandenesse par une sympathique piste cyclable (asphaltée !) posée sur la rive du canal. A un petit km de Créancey, ils pourront faire un stop pour voir l'entrée du tunnel de 3330 m de long et 3,10 m de rayon, ouvert entre 1826 et 1832, pour faire la liaison entre les bassins du Rhône (via la Saône) et de la Seine (via l'Armançon et l'Yonne). Ce tunnel débouche au cœur même de la ville de Pouilly-en-Auxois, près de laquelle les trois grands bassins fluviaux de la Loire, de la Seine et du Rhône se rejoignent.

Qu'en est-il des distances et des dénivellations ? Voici les données relevées sur les deux parcours effectués à bicyclette avec un altimètre Suunto.

a) sens Pouilly-en-Auxois / Beaune

- normal : distance = 38,5 km - dénivellation = 340 m dont 230 entre Bligny/Ouche et Beaune
- variante : distance = 40,5 km - dénivellation = 280 m dont 240 entre Pont d'Ouche et Beaune

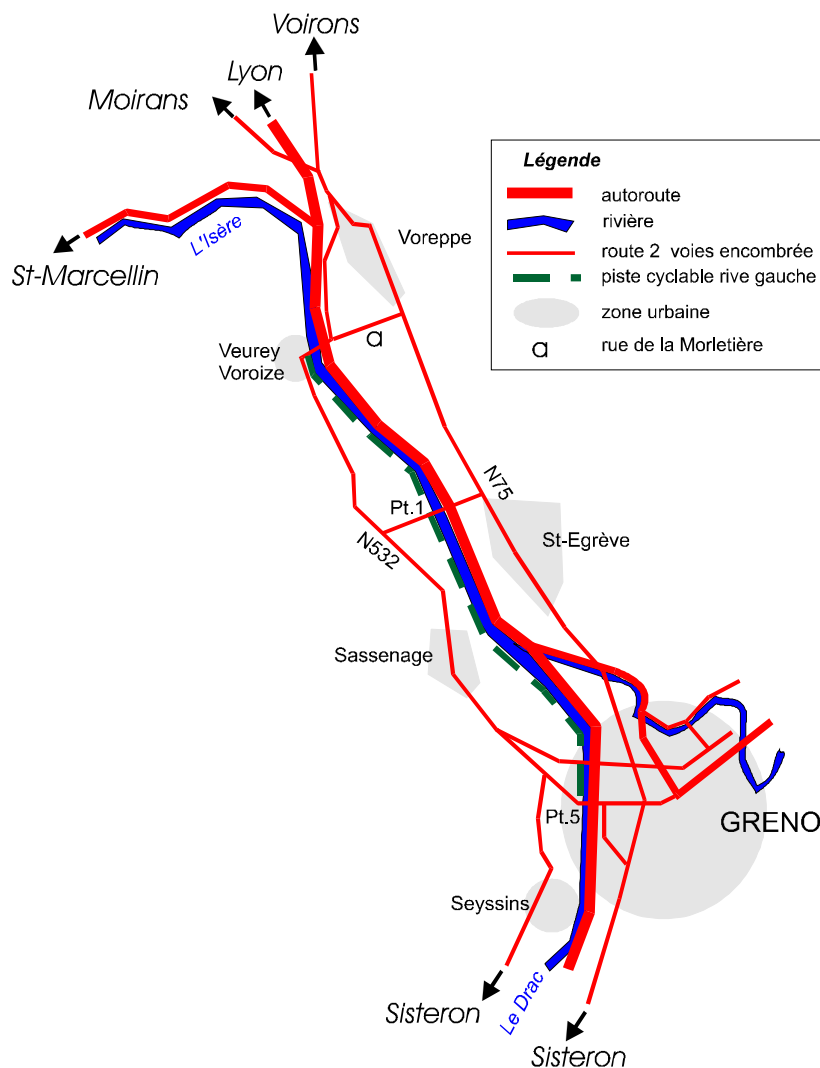
b) sens Beaune / Pouilly-en-Auxois

- normal : distance = 38,5 km - dénivellation = 540 m dont 360 entre Beaune et Bligny /Ouche
- variante : distance = 40,5 km - dénivellation = 460 m dont 365 entre Beaune et Pont d'Ouche

En résumé et conclusion : 2 km de plus et 60 à 80 m de dénivellation en moins pour un parcours de vrai cyclotourisme ! Mon choix personnel est fait.

5 - La piste cyclable de Grenoble (contribution de Jean-Philippe Battu)

Jean-Philippe Battu conseille fortement d'utiliser la piste cyclable qui longe l'Isère et le Drac et permet d'éviter la forte circulation de cette ville, tout en conservant un « fil rouge » et de ne pas s'égarer dans les pièges de la banlieue sud (Sassenage et Seyssinet).



Voici les commentaires les plus récents de Jean-Philippe :

« La piste cyclable a été refaite de Veurey à Grenoble des deux côtés, donc le revêtement est bon.

Elle a été rallongée le long du Drac, côté Vercors de Fontaine à Pont-de-Claix avec une passerelle au niveau de l'échangeur routier du Rondeau (à ce niveau, on peut signaler l'hôtel Formule 1 et l'hôtel Campanile, facilement accessibles depuis la piste cyclable). En continuant vers le sud, on arrive dans la zone commerciale de Comboire, où l'on retrouve la N75 et donc la route de Vizille ou du col de la Croix-Haute. ».

Il est donc désormais possible de traverser entièrement toute la zone urbaine de Grenoble par une piste en bon état : qu'on se le dise!

Dans le sens Pont-de-Claix-Voreppe, voici les recommandations de Jean-Philippe :

« À la sortie de Pont-de-Claix, s'engager dans le grand boulevard bordé d'arbres en direction du centre de Grenoble – prendre la bande cyclable dans la contre-allée.

Suivre ce boulevard, passer devant ED et continuer jusqu'au niveau du magasin Lidl, situé de l'autre côté. Il faut alors traverser le boulevard et prendre de suite à gauche la route en direction du Musée de la Viscose. Ne pas passer par-dessus la rocade, qui reste sur votre droite. Au bout (800m environ), prendre la piste cyclable vers la barrière verte. Monter sur le pont, derrière le mur antibruit de cette rocade. Traverser le Drac sur une grande passerelle en bois et couverte. À la fin de cette passerelle, prendre à droite la piste cyclable. La suivre pendant 15 km, jusqu'au niveau de Voreppe ».

Pour ceux qui vont vers Gap par la route Napoléon, Alain Charrière signale dans son étude de 1993, la possibilité de « shunter » la terrible côte de Laffrey (terrible par sa pente - 7 km à 8% - et par les gaz d'échappement !) en prenant la D529 à Champ s/Drac, avant Vizille. On rejoint La Mure « plus doucement et beaucoup plus tranquillement » mais avec un surplus kilométrique de 4 km et sans le BPF !

6 - Le « shunt » de Digne

Voir Annexe A, chapitre F

7 - Comment éviter la traversée de Nice ?

Voir Annexe A, chapitre G