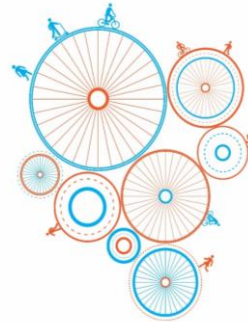


# Politiques cyclables

Partir d'enjeux communaux et aboutir à une stratégie plus globale :  
l'exemple de Belleville-en-Beaujolais et de la CCSB



Promu par



Projet promu par l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO



CTT CEREMA

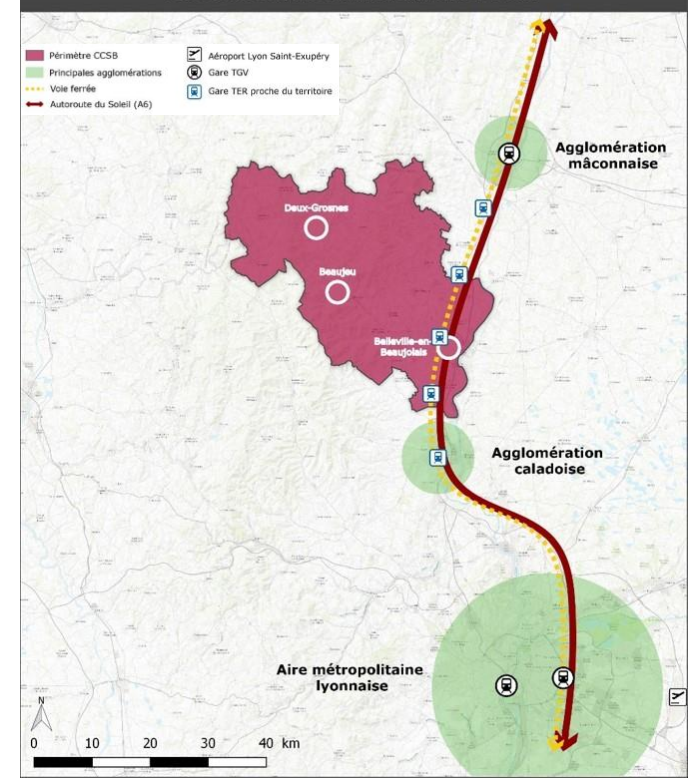
Développer l'usage du vélo au quotidien en territoires peu denses

8 décembre 2021

# Carte d'identité du territoire

| Commune de Belleville-en-Beaujolais  | CCSB  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13 500 habitants</li> <li>• Commune principale</li> <li>• Gare</li> <li>• Sortie d'autoroute</li> <li>• Pôles générateurs et principaux services</li> <li>• ZAC, dont Lybertec</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 44 277 habitants au 01/01/2018 (INSEE RGP)</li> <li>• 35 communes depuis le 01/01/2019</li> <li>• 2 communes nouvelles : Belleville-en-Beaujolais et Deux-Grosnes</li> </ul> |

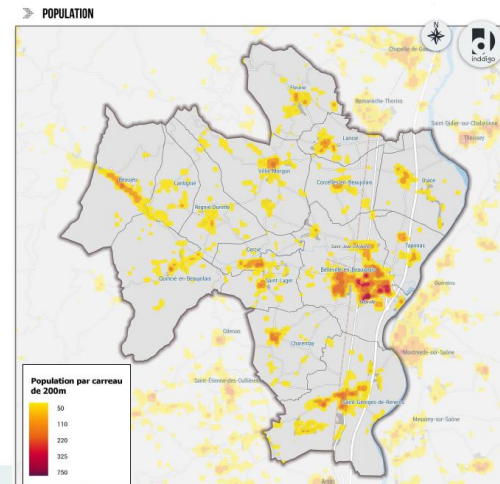
- **Polarisation par Villefranche, Lyon et Mâcon**
- **Plusieurs axes majeurs** (A6, routes départementales, voie ferrée, voie fluviale) et pôles générateurs (deux gares, un parking covoiturage)
- **Prédominance de la voiture**
- **Voie Verte Belleville-en-Beaujolais / Beaujeu**



Source : PLUI-H CCSB

## REPARTITION DE LA POPULATION

- ✓ Le centre de Belleville-en-Beaujolais concentre une large partie de la population
  - Plus de 13 000 habitants à Belleville-en-Beaujolais sur les 45 000 hab de la CCSB. (source : INSEE 2018).
- ✓ La répartition est homogène pour les 13 autres communes
- ✓ Absence d'effet « corridor » entre les centres-bourgs



## Enjeux du secteur des transports

**Le secteur des transports est le plus gros consommateur d'énergie de la CCSB :**

→ 48% des consommations d'énergie

→ 49% des émissions de Gaz à Effet de Serre

→ Forte dépendance aux produits pétroliers et aux énergies fossiles

→ 86% des déplacements sont réalisés en voiture individuelle

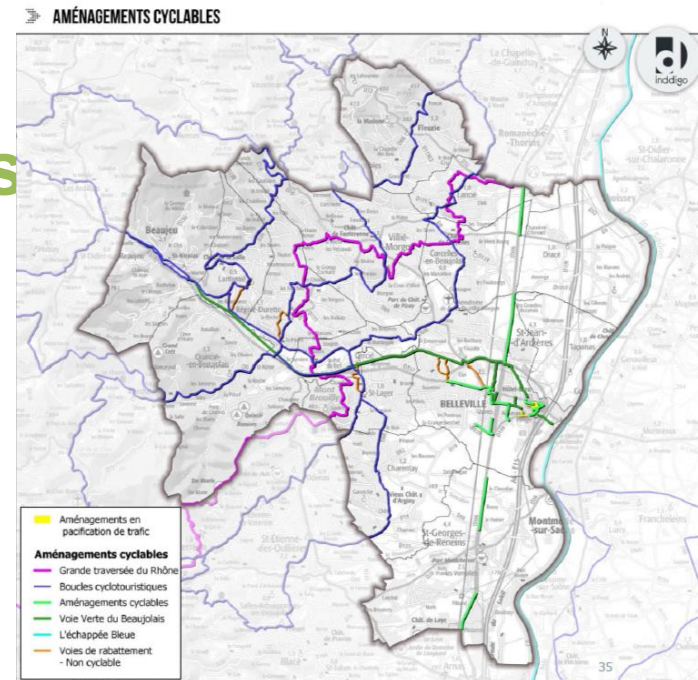
PCAET  
CCSB



**Fort potentiel de maîtrise de l'énergie dans le domaine des transports**

# Infrastructures vélos existantes

- Voie Verte du Beaujolais
- Boucles cyclo-touristiques
- 18 km d'aménagements cyclables recensés par Inddigo sur Belleville-en-Beaujolais
- 13 km sur 14 communes limitrophes
- 33 emplacements de stationnements vélos recensés par Inddigo sur Belleville-en-Beaujolais (212 places)
- 16 sur 7 communes limitrophes (124 places), dont une consigne à vélo en gare



Source : Schéma directeur modes actifs © Inddigo



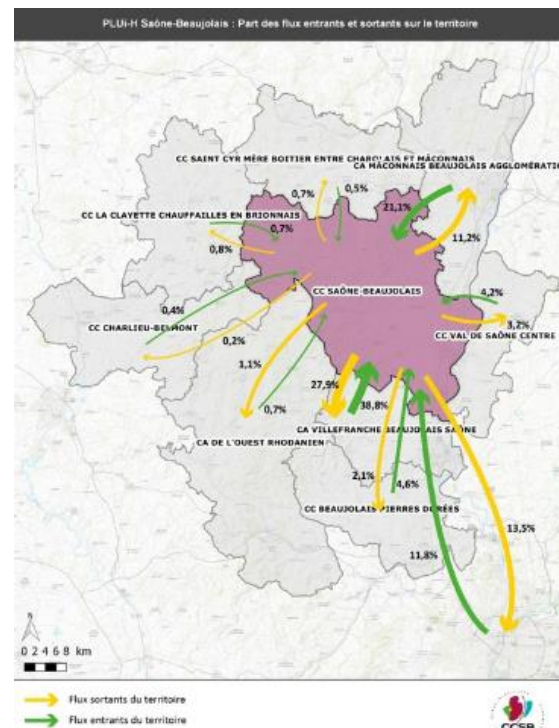
Source : Carte de cyclabilité © Maison du Vélo de Lyon

# AAP AURAMOB – « Vélo et Voie Verte en Beaujolais » → Prémices de la politique vélo

|                             |                                     |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| <b>Porteur</b>              | CCSB                                |
| <b>Partenariats</b>         | Hespul et<br>Maison du vélo de Lyon |
| <b>Année de candidature</b> | 2017                                |
| <b>Soutien financier</b>    | ADEME                               |



Consigne à vélo en gare



## Postulats de base :

- Une prédominance de la voiture
- Un parking en gare de Belleville-en-Beaujolais saturé
- Une consigne à vélo en gare sous utilisée
- Un potentiel de report modal autour de la gare
- Une Voie Verte comme axe structurant potentiellement mobilisable pour le développement des modes actifs utilitaires et de loisirs

# AAP AURAMOB – « Vélo et Voie Verte en Beaujolais » → Prémices de la politique vélo

**Convergence vélo**  
Dimanche 30 juin 2019

→ Ouverte à tous, gratuite et sans inscription !  
→ Animations et goûter à l'arrivée.

**Rejoignez-nous !**  
Plusieurs départs le long de la Voie Verte, arrivés

**Projection**  
Lundi 27 mai 2019 à 20h  
**VELOTOPIA**  
un documentaire d'Érik Tresselt  
Au Cinéma Le Singulier à Belleville  
Suivre des témoignages sur le vélo au quotidien  
En présence des représentants  
- du paysan vélin en Beaujolais et Burgondes  
- de l'association Mieux Vélo en Beaujolais

**Carte de la cyclabilité**

**Vélo & Voie Verte en Beaujolais**  
www.velo-et-voie-verte-en-beaujolais.fr

**Vélo & Voie Verte en Beaujolais**  
CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE

Constitution de la carte vélo du territoire en rassemblant de nombreuses informations géographiques et géométriques, issues de la cartographie d'un territoire, points noirs constatés, services d'un territoire.

Vous souhaitez développer d'informations et être plus précis sur votre territoire ? Répondez nous sur votre POC -> Lien POC

**Légende**

- Voie Verte de Beaujolais
- Aménagement cyclable
- Voie de circulation
- Voies rapides Lignes SN, points de circulation
- Parking vélo sécurisé
- Arrivée vélo
- Relais
- Point de vue

- Enquête
- Site internet
- Page Facebook
- Cartographie participative
- Carte de cyclabilité
- Fiches actions
- Animations / événementiels
- Vidéos
- Etude de jalonnement

# AAP AURAMOB – « Vélo et Voie Verte en Beaujolais »

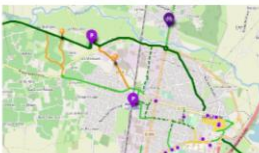


## Action 1.1. Réaliser un schéma directeur cyclable

### Axe 1. Prioriser et planifier des aménagements pour améliorer la cyclabilité du territoire

Le réseau cyclable de la CCSB (et à fortiori des communes) ne fait actuellement pas l'objet d'une cartographie exhaustive. Il ne semble pas répondre à une réelle planification d'ensemble mais s'étend en fonction d'opportunités.

- Pour développer l'usage du vélo dans les zones périurbaines ou rurales, une mesure simple et peu coûteuse a démontré son efficacité : La **diminution de la vitesse de circulation** dans les centre-bourgs et zones résidentielles.
- Les aménagements cyclables sont eux d'abord à destiner à l'accès à la gare ferroviaire ou routière la plus proche, aux établissements scolaires et aux équipements principaux, selon une **logique de réseau prioritaire**.



Cartographie des infrastructures cyclables (travail en cours)

**Proposition : Réaliser un schéma directeur cyclable** (à l'échelle de la commune nouvelle de Belleville-en-Beaujolais et des connexions avec la CCSB), permettant notamment de :

- S'assurer des continuités cyclables** avec la gare ferroviaire, le parking de covoiturage de l'autoroute (A6), les zones d'activités et commerciales et les établissements scolaires et de santé sur la commune nouvelle.
- Montrer la volonté d'une attractivité des déplacements à vélo sur cette nouvelle commune en **s'appuyant sur le développement de deux pôles d'intermodalité** (parking gare TER et parking covoiturage)

### Action 1.2. Apaiser la circulation dans le centre-bourg et les zones résidentielles

Propositions :

- Étudier la **généralisation d'une zone de circulation apaisée dans le centre-ville historique et commerçant** de Belleville-en-Beaujolais. Les caractéristiques du centre-bourg : rues étroites, commerces de centre-ville, cœur historique sont des éléments de choix pour intégrer une zone de circulation apaisée. Les aménagements déjà réalisés par la collectivité (zones 30, stationnement automobile alterné) sont un premier pas vers l'abaissement progressif de la vitesse de circulation, mais leur développement désordonné ne facilite pas la lisibilité par les usagers.
- Encourager l'aménagement des futures zones résidentielles en « zones de rencontre »**, notamment des lotissements longeant la Voie Verte.

Par délibération du 7 juin 2018, la CCSB a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme. Le PADD qui sera alors élaboré peut réaffirmer cette volonté de favoriser l'usage des modes actifs dans zones résidentielles (et pôles de centralité) en jouant sur l'aménagement des voies et espaces publics : trottoirs, zones 30, zones de rencontre, traversées piétonnes...

➤ **Calendrier prévisionnel : 2020**

### Action 3.2. Déployer le stationnement dans Belleville-en-Beaujolais

L'offre de stationnement sera structurée selon les principes suivants :

**Le stationnement LONGUE DUREE**  
Offre existante en gare TER mais à mettre en place sur le **parking de covoiturage au niveau du péage de l'A6** afin de promouvoir l'intermodalité « vélo + covoiturage » voire dans le centre ville pour les habitants sans solution de stationnement (box vélos).

**Le stationnement MOYENNE DUREE**  
Une priorité sera mise sur les **établissements scolaires** (création des stationnements vélos en parallèle de la généralisation du « savoir-rouler » dans les établissements élémentaires) et les **Zones d'Activités**.

**Le stationnement COURTE DUREE (< 2 heures)**  
Cette offre déjà existante sera développée de manière diffuse dans le **centre ville historique et à proximité des pôles générateurs**.



Calendrier prévisionnel :  
Études de faisabilité : 2019  
Mise en place : 2020-2021

### Action 1.4. Aménager une liaison entre la VV du Beaujolais et la V50

**Discontinuité cyclable majeure entre les départements du Rhône et de l'Ain.** A l'initiative de la CCSB, la Voie Verte a été prolongée jusqu'au « port de Belleville » mais le pont sur la Saône entre Belleville et Guérens ne permet pas une traversée sécurisée à vélo.

- Le traitement de cette rupture de continuité cyclable est essentielle pour répondre à plusieurs enjeux :
- Report modal vers le « train + vélo »** d'une part des 30 % des automobilistes utilisant le parking de la gare de Belleville qui sont des habitants du département de l'Ain.
  - Valorisation de l'usage touristique** de la Voie Verte du Beaujolais grâce à la jonction avec la V50 (classée au Contrat de Plan Interrégional État - Région)



Pont sur la Saône - Situation actuelle

### Axe 4. Faciliter et promouvoir l'intermodalité

Belleville-en-Beaujolais dispose de deux infrastructures majeures :

- Une **gare ferroviaire** (parking automobile d'environ 800 places + consigne collective vélo de 49 places + quelques arceaux vélos - couverts ou non -)
- Une **aire de covoiturage au niveau du péage de l'A6** (160 places de stationnement automobile + quelques arceaux vélos).

Le potentiel de ces modes de transport (train et covoiturage) est important\*. Or, la saturation des parkings automobile (Déjà constatée en gare / L'aire de covoiturage a elle été agrandie en 2017 pour passer de 20 places à 160) pourrait limiter le développement de ces solutions.

La combinaison avec les modes actifs (marche, vélo) est donc stratégique sur le territoire.

\* 70% des actifs sortants travaillent dans des territoires desservis par le train à partir de la gare de Belleville.

### Axe 2. Améliorer la signalisation pour les cyclistes du quotidien

Le diagnostic de la signalisation directionnelle cyclable existante aux abords de la Voie Verte du Beaujolais a permis de faire les constats suivants :

- Présence d'une **signalisation presque exclusivement destinée à un usage loisir ou touristique** : indication pour un rabattement en voiture vers l'itinéraire cyclable (photo 1) ou indication des boucles cyclotouristiques (photo 2).
- Un **usage parfois non cohérent des différentes variantes de panneaux Dv** : pré-signalisation, position ou confirmation.
- Pas d'indications de distances**, à l'exception des points vélo.



# AAP AURAMOB – « Vélo et Voie Verte en Beaujolais » → Prémices de la politique vélo

Les enquêtes réalisées ont confirmé que les habitants et usagers de la Voie Verte souhaitent plus d'aménagements cyclables et une meilleure connexion avec la gare

## PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE (JUN 2018)

*Menée dans le cadre de l'appel à projet AURAMOB 2016*

### ✓ Les besoins des cyclistes

- Plus d'aménagements pour 45% des répondants
- Cohabitation avec les automobilistes pour 38% des répondants
- Plus de stationnements cyclables sécurisés
- Une pratique utilitaire majoritairement intermodale (train+vélo) : un besoin de connexion avec la gare

### ✓ La perception / l'usage de la voie verte

- Utilisée comme un axe de loisirs : seulement 3% d'usage utilitaire
- Perçue comme un axe de loisirs (73%) et non comme un axe structurant
- Liaison à la gare à renforcer :
  - Dangereuse (24%)
  - Mal indiquée (14%)
  - Non utilisée (51%)

⇒ Une nécessité de renforcer la voie verte par des liaisons sécurisées aux centres-bourgs alentours et à la gare pour diversifier ses fonctions et augmenter la pratique utilitaire



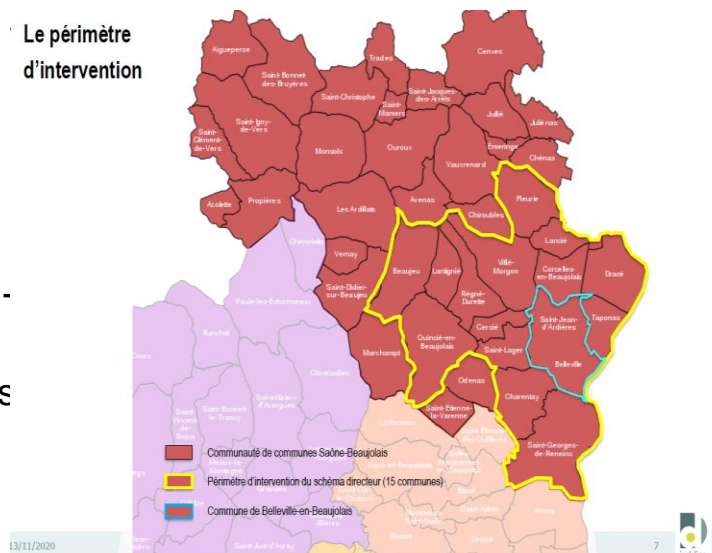
# AAP AVELO 1 – 1<sup>er</sup> schéma directeur des modes actifs

|   |  |
|---|--|
| <b>Porteur</b>                            | Commune de Belleville-en-Beaujolais<br>+ Bénéficiaires étendus à la CCSB |
| <b>Année de candidature</b>               | 2019   |
| <b>Soutien financier</b>                  | ADEME + obligés  |
| <b>Appui technique / suivi du dossier</b> | CEREMA   |

Animations, communications, services et

## 1<sup>er</sup> Schéma directeur des modes actifs

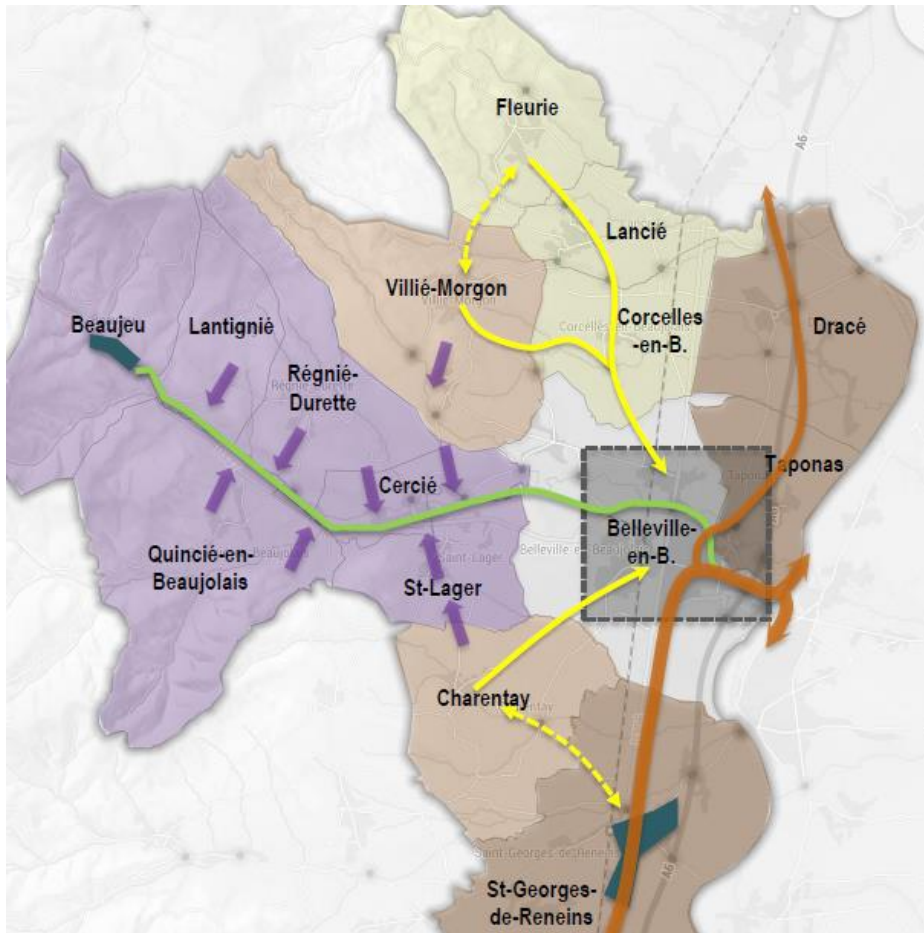
- Belleville-en-Beaujolais et les 14 communes limitrophes desservies par la Voie Verte
- Inddigo, bureau d'études spécialisé
- 3 COPIL, des ateliers de travail, une forte mobilisation des communes
- 2 délibérations (CCSB/ Commune de Belleville-en-Beaujolais)
- Points positifs : bonne participation des communes concernées par le schéma avec rendu spécifique sur les 3 plus grosses



Source : Schéma directeur modes actifs © Inddigo

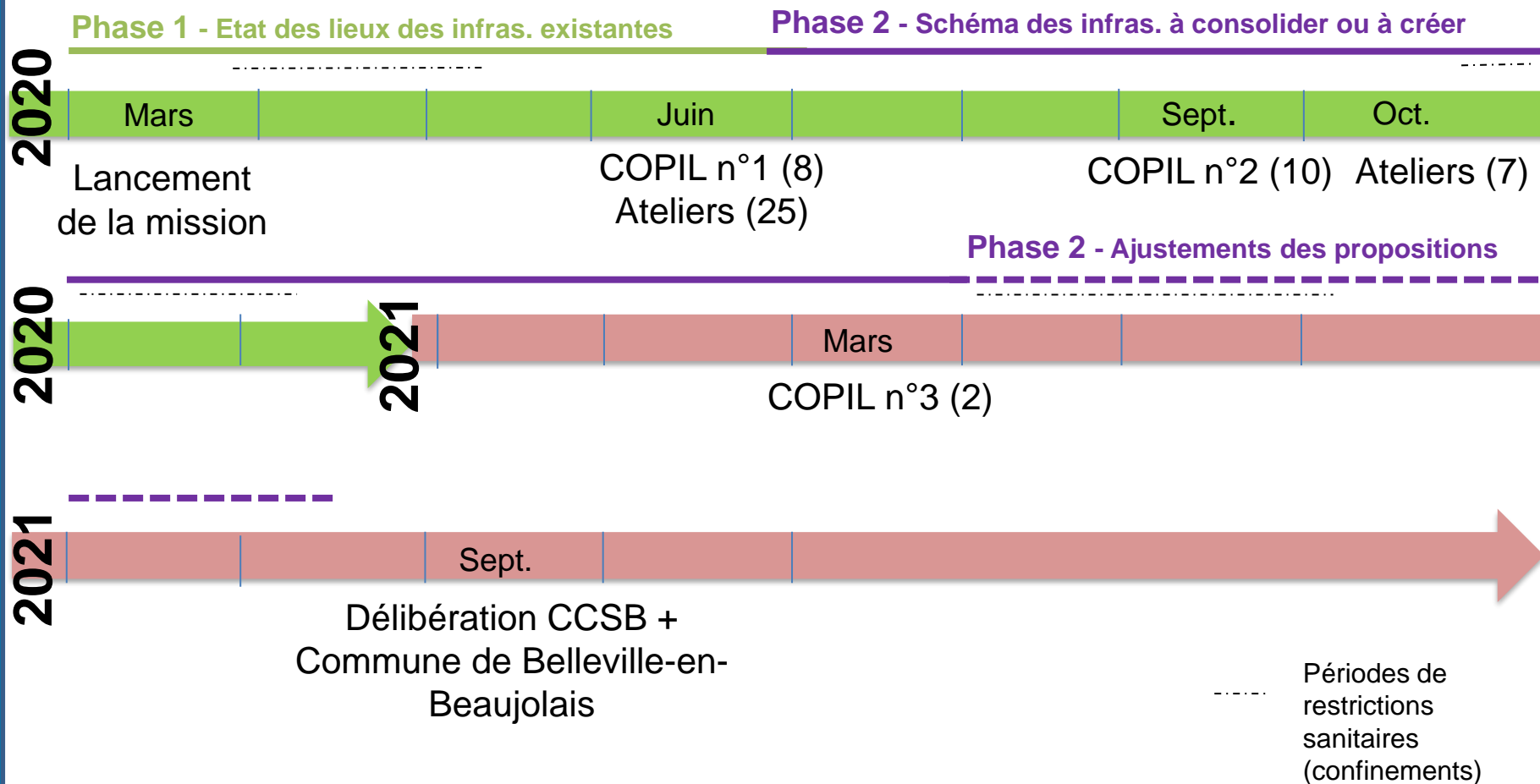
# AAP AVELO 1 – 1<sup>er</sup> schéma directeur des modes actifs

Schéma fondé sur les postulats et constats initiaux et notamment :

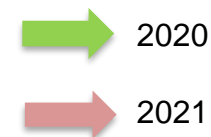


La Voie Verte comme axe structurant + Logique de rabattement vers Belleville-en-Beaujolais

# AAP VELO 1 – 1<sup>er</sup> schéma directeur des modes actifs



**Schéma élaboré en 12 mois, du lancement de la mission au dernier COPIL  
+ 6 mois pour ajuster les propositions et délibérer**



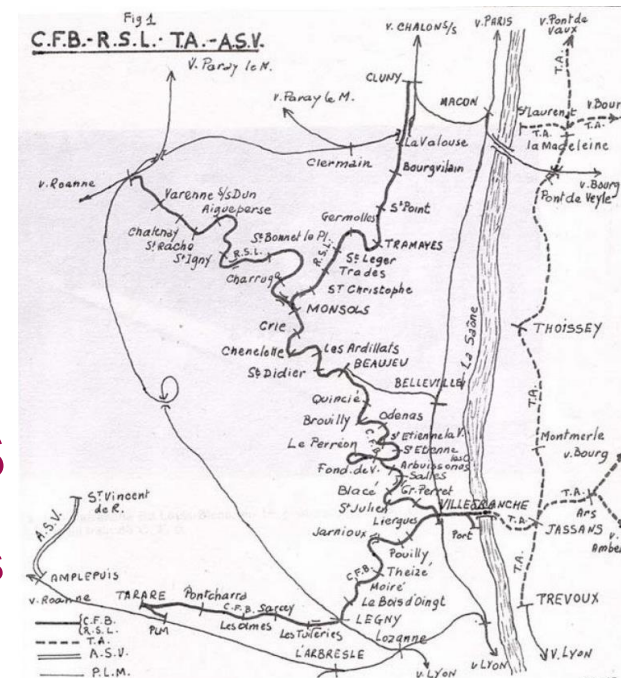
# AVELO 1 – Services, sensibilisations, communications



# AVELO 2 – 2<sup>ème</sup> Schéma directeur des modes actifs

|                                    |                 |
|------------------------------------|-----------------|
| Porteur                            | CCSB            |
| Année de candidature               | 2021            |
| Soutien financier                  | ADEME + obligés |
| Appui technique / suivi du dossier | CEREMA          |

Animations, communications, services et  
**2<sup>ème</sup> Schéma directeur des modes actifs**, avec en particulier  
 l'étude d'opportunité des anciennes voies du tacot  
**+ études pré-opérationnelles d'aménagements** sur les itinéraires  
 du premier schéma directeur modes actifs



Anciennes voies ferrées

# Conclusion

➔ **Partir d'enjeux communaux pour aboutir à une stratégie plus globale : le fruit d'un ensemble de facteurs depuis 2017 (entre opportunités, enjeux locaux et volontés des élus)**

- **Constats qui ont guidé la réflexion :**
  - Part de la voiture importante
  - Parking saturé en gare de Belleville-en-Beaujolais
  - Potentiel de report modal
  - VVV comme axe structurant
  - Augmentation de l'achat de vélos des particuliers
  - Voies du tacot comme potentiels axes structurants futurs
- **Divers AAP moteurs :**
  - AAP AURAMOB – 2017 – CCSB
  - AAP AVELO 1 – 2019 – Commune de Belleville-en-Beaujolais, bénéfices étendus à la CCSB
  - AAP AVELO 2 – 2021 – CCSB
- **Services mutualisés**
- **Elus moteurs, notamment :**
  - Monsieur PRONCHERY, Maire de Belleville-en-Beaujolais, aussi premier VP au DD de la CCSB
  - Monsieur MAZILLE, adjoint au Maire en charge des mobilités et de l'urbanisme
- **Cadre administratif et réglementaire favorable :**
  - Démarches de transition énergétique : PCET volontaire en 2010, audit énergétique global des bâtiments, TEPCV en 2015, TEPOS en 2016, PCAET réglementaire adopté en 2019 ➔ Le vélo : l'une des réponses pouvant être apportée
  - PLUI-H
  - Compétences AOM en 2021

# Conclusion

## → Des projets déjà concrets et des réflexions

- Le projet urbain « Belleville 2035 » intègre le schéma directeur des modes actifs
- Des stationnements vélos sont en cours déploiement, malgré les difficultés relatives à la disponibilité des matériaux
- Des projets de signalétiques cyclables sont en cours (autour de la Voie Verte et de la Voie Bleue)
- La ZAC Lybertec est desservie par des pistes dédiées aux modes actifs
- Le pont de Guéreins a vu ses vitesses limitées et son trottoir élargi dans l'attente d'une passerelle - Travail avec le Département du Rhône
- Un passage modes actifs a été intégré au projet de déviation Sud
- Des réflexions sont en cours avec la SNCF, notamment s'agissant de projets de passerelles au niveau de la gare
- Les enjeux du vélo ont bien été intégrés par les diverses parties prenantes du territoire : le Département du Rhône, les Communes, la CCSB, la SNCF, la Région ARA, les vélocistes locaux, le grand public, etc.

**Merci pour votre attention**