

# SCHÉMA DIRECTEUR MOBILITÉS ACTIVES DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES BUGEY SUD DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

Janvier 2021



Crédits photos : bugeyvelo.com



Promu par



# SOMMAIRE

**Introduction**

**Page 3**

**Présentation du diagnostic vélo du territoire**

**Page 9**

Morphologie du territoire

Page 10

Analyse de la demande potentielle

Page 17

Analyse de l'offre

Page 32

Synthèse des enjeux

Page 52

**Annexes**

**Page 57**



## Contexte national et dynamiques locales – Un plan national sans précédent

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres (à plusieurs échelles).

Deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer (travail sur les **changements de comportements**)
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes (**adaptation de l'espace public**).

C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

**Le plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018** est entré dans sa phase d'engagement, avec une première étape de soutien aux collectivités pour la mise en œuvre de Schémas Cyclables.

### Quels sont les 4 axes du plan vélo ?

#### **Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière**

Le plan vélo prévoit : d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables, d'apaiser la vitesse.

#### **Sûreté : mieux lutter contre le vol**

Rendre obligatoire le marquage des vélos, c'est l'une des mesures phares.

#### **Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux**

Pour encourager la pratique du vélo, l'Etat prévoit la création d'un forfait mobilité durable pour tous les salariés, l'introduction du vélo dans le barème fiscal, le soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises.

#### **Développer une culture vélo**

L'objectif : faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté dès le plus jeune âge.

### COVID-19 (mai 2020)

#### **Le vélo en plein essor...**

Même si la dynamique antérieure était déjà bien visible, la pratique du vélo a également fortement progressé lors du déconfinement.

Fréquentation cyclable entre 2019 et 2020 :

- Milieu urbain : +31%
- Milieu péri-urbain : +14%
- Milieu rural : +15%



## Du plan national aux Schémas cyclables locaux : l'emboîtement des échelles

### Schéma directeur « mobilités actives » de la CC Bugey Sud

Inter-Communal

Réflexion concernant la prise de compétence Mobilité  
Stratégie de développement touristique « Bugey Vélo »

Inter-Communal

Plan départemental Vélo 01 (2017-2021)

Projet de refonte des boucles « l'Ain à Vélo »

Département de l'Ain

Schéma régional des véloroutes et voies vertes de la Région  
Auvergne-Rhône-Alpes, validé en 2017

ViaRhôna

Echelon régional

Plan national vélo adopté en sept. 2018, intégré à la LOM et financé  
(350 M€/an)

Echelon national

### Plan national vélo :

« Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma des liaisons douces cohérent à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Le schéma des liaisons douces cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes »

### Enjeux de développement durable :



**Enjeu d'image, de marketing territorial et de transition** (confort de vie de proximité)



**Enjeu économique du territoire** (politique de mobilité inclusive, emploi non délocalisables...)



**Enjeu environnemental et de santé** (qualité de l'air, activité physique quotidienne directement corrélée à une bonne santé)



## Contexte du Schéma Directeur « Mobilités Actives » – Identité et Urbanisme

### Présentation rapide du territoire de Bugey-Sud.

La CC de Bugey Sud regroupe **43 communes** pour une superficie totale de **619 km<sup>2</sup>** et **33 837 habitants**, ce qui correspond à une densité de population de 54 hab./km<sup>2</sup>, inférieure à la moyenne nationale. La CC est située au Sud- Est du département de l'Ain, à 1h30 de Lyon et de Genève et à 40 min de Chambéry et d'Aix-les-Bains.

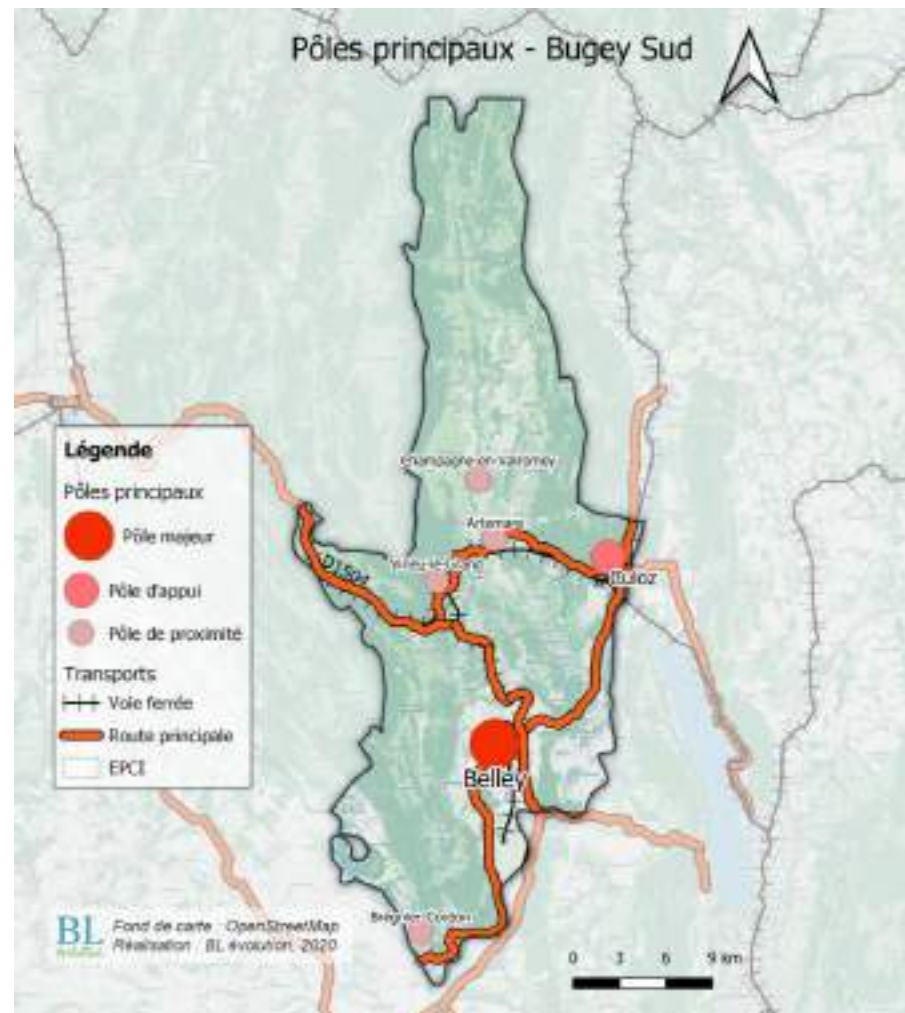
Les routes départementales D1504, D992 et D904 sont les principaux axes routiers de la CC, elles la traversent d'Ouest en Est. Le territoire possède également un réseau secondaire de routes départementales très riches.

Plusieurs bassins concentrent les activités du territoire. Le pôle majeur est Belley, entouré de ses communes périphériques. Un centre-bourg, Culoz, constitue un important pôle d'appui. Virieu-le-Grand, Artemare, Brégner-Cordon et Champagne-en-Valromey sont les pôles de proximité. Le reste du territoire est de la moyenne montagne à l'Ouest (cluse des hôpitaux) et au Nord (Valromey), avec le grand Colombier (1531 m) comme point culminant.

Deux gares SNCF sont présentes sur le territoire (Virieu-le-Grand et de Culoz, la gare principale cf. gare de rabattement au niveau régional). Les destinations possibles sont Lyon, Genève, Ambérieu, Genève, Chambéry et Grenoble.

Le réseau hydrographique est prégnant dans le paysage: Le Rhône constitue la limite naturelle et administrative Est et Sud du territoire, le Sérans et ses nombreux affluents impriment en creux le relief du Valromey et le Furans parcourt la combe des Hôpitaux avant d'arroser le bassin de Belley.

Le territoire est extrêmement riche du point de vue milieu naturel et biodiversité (146 ZNIEFF de type 1 et 2, 8 zones Natura 2000, 4 zones de réserves...)



**Belley constitue le pôle majeur. Culoz est un pôle d'appui. Virieu-le-Grand, Artemare, Brégner-Cordon et Champagne-en-Valromey sont des pôles de proximité.**



## Contexte du Schéma Directeur « Mobilités Actives » – Une forte pratique cyclotouristique dans la région

Les prises d'initiatives en faveur du tourisme à vélo sont nombreuses, avec notamment la stratégie « **Bugey Vélo** » visant à « positionner le Bugey Sud comme une destination d'excellence en matière de tourisme à vélo ».



La CC de Bugey Sud, grâce au SCoT, montre tout l'intérêt du vélo sur le territoire.

Puis, le département de l'Ain grâce à la refonte de boucles loisirs en partenariat avec Aintourisme (boucles « **l'Ain à Vélo** »).

Enfin, ViaRhôna, un aménagement cyclable de 815 km reliant le lac Léman à la mer Méditerranée et traversant le territoire de la CC Bugey Sud sera terminé d'ici la fin de l'année 2020. Une voie douce reliant Belley à la ViaRhôna est actuellement en cours de réalisation et plusieurs projets cyclables sont en cours d'étude sur le territoire.



En 2019, les communes de Belley et de Culoz ont toutes deux reçues la note F au **Baromètre des villes cyclables** de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), une enquête nationale ayant recueillie plus de 185 000 réponses (122 pour Belley et 44 pour Culoz).

Aussi, bien que la pratique touristique du vélo soit déjà très développée sur le territoire, la marche à franchir pour développer le vélo du quotidien reste élevée. Le lancement **du Schéma Directeur « Mobilités Actives »** prouve le fort intérêt de la CC pour développer les déplacements au quotidien.



## Contexte du Schéma Directeur « Mobilités Actives » – Une attente locale et une volonté politique forte

L'élaboration du **Schéma Directeur « Mobilités Actives »** de la CC Bugey Sud s'inscrit pleinement dans son programme d'action de **lutte contre le réchauffement climatique**. Il est la suite logique des démarches menées par la collectivité depuis quelques années :

- 2012** : Charte de Développement Durable du Pays du Bugey 2012-2022;
- 2015** : Révision du plan local d'Urbanisme (PLU) de Belley (orientation ; réalisation de liaisons douces);
- 2016** : Lancement de la stratégie de développement touristique autour du vélo et de la marque « Bugey Vélo »
- 2017** : Approbation du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Bugey (orientation : réalisation d'un schéma modes doux);
- 2017** : Lancement du projet de Plan de déplacement inter-établissements (PDIE) de Bugey Développement
- 2019** : Lancement du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la CC Bugey Sud (parmi les actions prioritaires : réalisation d'un schéma directeur des mobilités actives)
- 2019** : Territoire lauréat du programme AVELO 1 (ADEME)
- 2020** : Obtention de la labellisation « Accueil Vélo » dans le département de l'Ain
- 2020** : Réflexion sur la prise de compétence Mobilité

La CC Bugey-Sud mène également une étude sur la stratégie de développement du VTT en collaboration avec Haut-Bugey Agglomération dans le cadre de l'AMI Moyenne montagne.



### Les principaux enjeux de ce Schéma Directeur « Mobilités Actives » sont de :

- Répondre aux besoins de **déplacements utilitaires du quotidien** (domicile-travail, accès aux commerces de proximité, accès aux loisirs et services, domicile - école) ;
- **Mettre en sécurité des usagers**, en contribuant à l'amélioration de la **santé** des habitants, la **sensibilisation** des habitants aux modes de déplacements alternatifs aux véhicules thermiques, **la réduction de l'usage de la voiture** ;
- S'adapter aux spécificités locales et à l'existant, d'être évolutif.
- Accroître le **potentiel touristique** de déplacement en améliorant les liaisons aux voies vertes, véloroutes et pôles d'attractivités.



## Méthodologie

Le présent diagnostic constitue la première étape du schéma directeur cyclable. A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée. Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire ces scénarios en un plan d'action et un programme d'investissement concret.

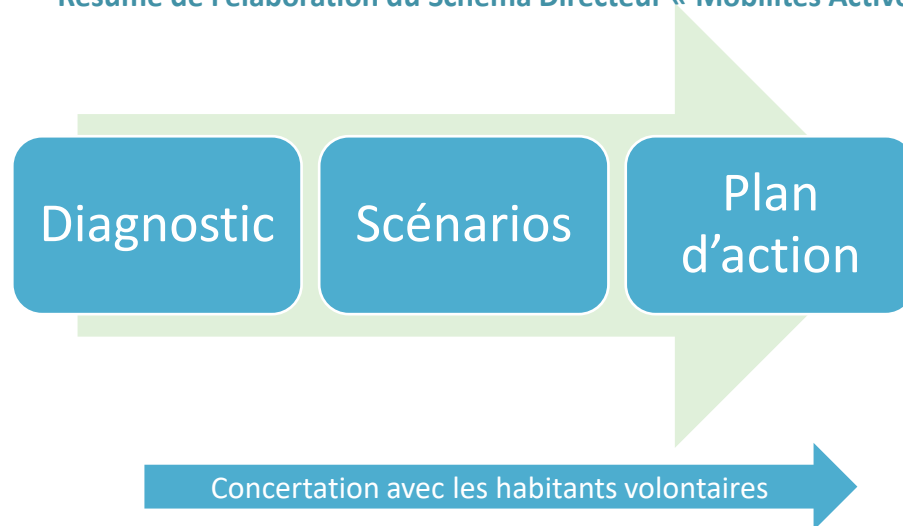
Dans une vision fortement participative de ses enjeux de mobilité, la communauté de communes du Bugey Sud souhaite **associer la population** à l'ensemble du processus d'élaboration du présent schéma.

Le bureau d'étude fourni d'abord **un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire** à partir des documents existants (SCoT, PCAET et projet de territoire en cours d'élaboration...).

Une **analyse des aménagements existants** est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des entretiens de techniciens et cyclistes du territoire.

L'ensemble des personnes volontaires recrutées via une enquête en ligne et rencontrées durant ce diagnostic sont identifiées au sein d'un **groupe de travail appelé « club vélo »** qui sera sollicité tout au long de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives (aussi appelé « schéma vélo »).

## Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur « Mobilités Actives »



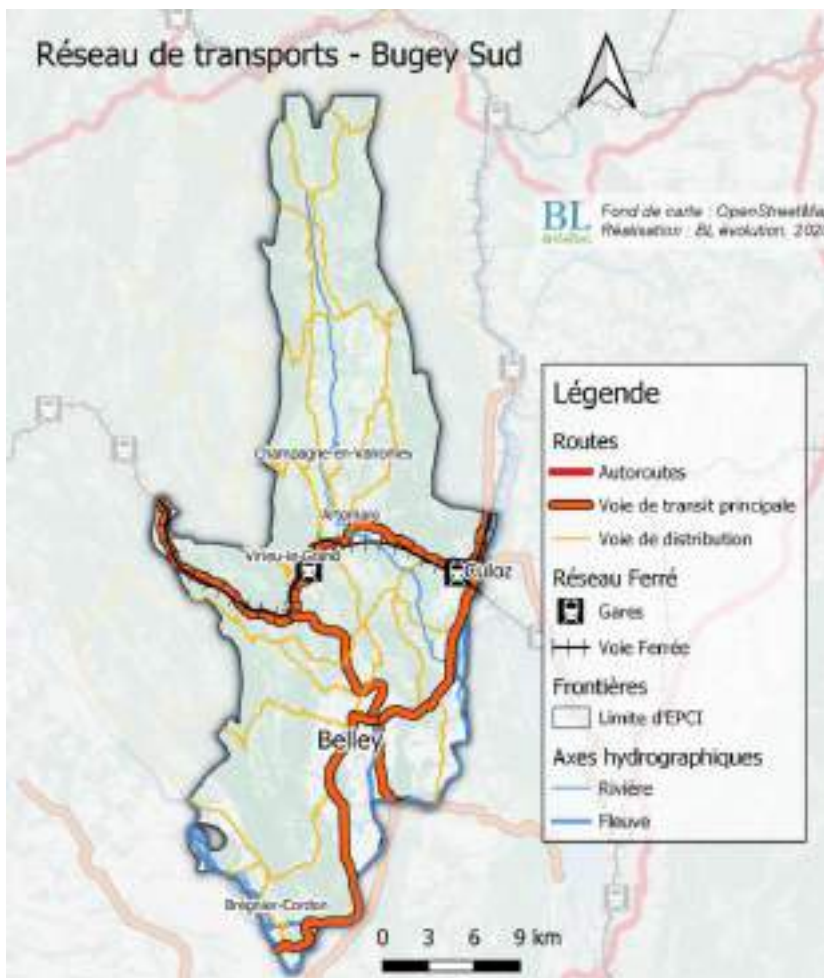


## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux



## La morphologie générale du territoire – distances, limites, relief



La CC du Bugey Sud s'étend sur environ 20 km d'Est en Ouest et sur près de 55 km de Brégnier-Cordon au Sud au Haut-Valromey au Nord.

La morphologie du territoire est caractérisée par :

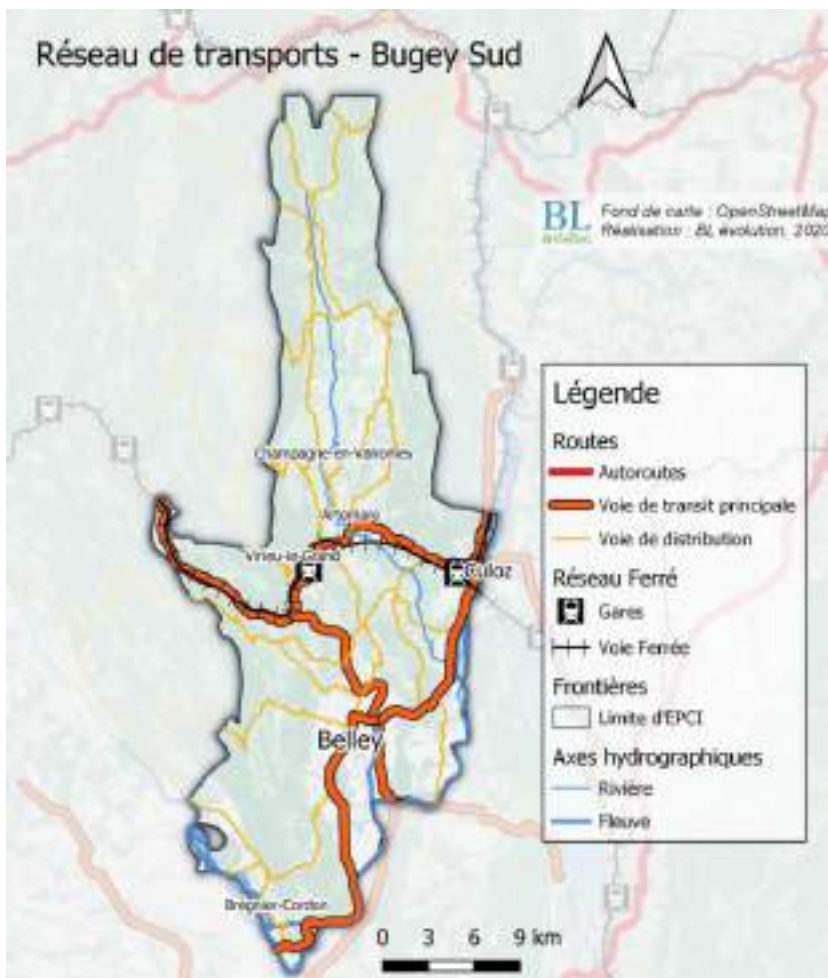
- D'imposants **éléments naturels** évocateurs des paysages du Bugey et du Jura méridional, **qui délimitent le territoire.**
- Un **réseau hydrographique** qui se caractérise par la présence du Rhône au Sud et à l'Est, et de plusieurs cours d'eau qui arrosent les bassins d'habitations.
- **Trois axes routiers** très passants : Les D1504, D992 et D904, puis des axes routiers départementaux secondaires.
- Un territoire fortement **polarisé autour de la ville de Belley** et ses communes périphériques.

Distances entre différents pôles du territoire à vélo et en voiture.

Ville de départ	Ville d'arrivée	Distance du trajet le plus court (km)	Temps de parcours à vélo (15 km/h) (min)	Temps de parcours en VAE (20 km/h) (min)	Temps de parcours voiture (trafic fluide) (min)
Artemare	Champagne en Valromey	4,5 km	18 min	13 min	7 min
Artemare	Virieu-Le-Grand	5,7 km	23 min	17 min	8 min
Artemare	Culoz	8,1 km	32 min	24 min	10 min
Virieu-Le Grand	Champagne en Valromey	8,3 km	33 min	25 min	10 min
Belley	Virieu-Le-Grand	12,4 km	49 min	37 min	14 min
Belley	Artemare	14,6 km	58 min	44 min	18 min
Belley	Culoz	16,7 km	67 min	50 min	18 min
Belley	Brégnier-Cordon	19 km	76 min	57 min	21 min
Belley	Champagne-en-Valromey	20,2 km	70 min	60 min	22 min



## Un territoire marqué par des coupures et un relief de moyenne montagne



Le territoire du Bugey Sud prend place dans **un ensemble géographique prégnant, tangible et structurant** : l'extrémité sud du massif du Jura. L'environnement de moyenne montagne et de plaine est à l'origine d'un territoire contraint et délimité naturellement par des éléments naturels montagneux ou hydrographiques.

Force est de constater que rural et montagneux impacte la réalité des déplacements à vélo: le territoire ne se traverse pas simplement:

- Les **D1504** (ancienne route nationale 504), **D992 et D904** qui coupent le territoire en trois permettent de relier l'Est à l'Ouest (au moins 8000 véhicules par jour). Le manque de largeur et de sécurisation ne permet pas de faire circuler les vélos.
- Les **D83, D30, D31, D10 et D32** sont les principales routes départementales secondaires qui irriguent le territoire. Quelques points noirs sur ces axes et peu de franchissements possibles notamment à cause de l'important relief.
- Deux **voies ferrées** : l'une coupe le territoire en deux pouvant présenter des problématiques de franchissements et l'autre peut présenter un potentiel de valorisation (non exploitée).
- Les **axes hydrographiques** (Le Furans, Le Séran, Le Gland et l'Arène) dont les franchissements présentent également peu d'enjeu.
- Un **relief** exigeant qui oblige à traverser des portes naturelles monumentales pour relier les différentes communes.

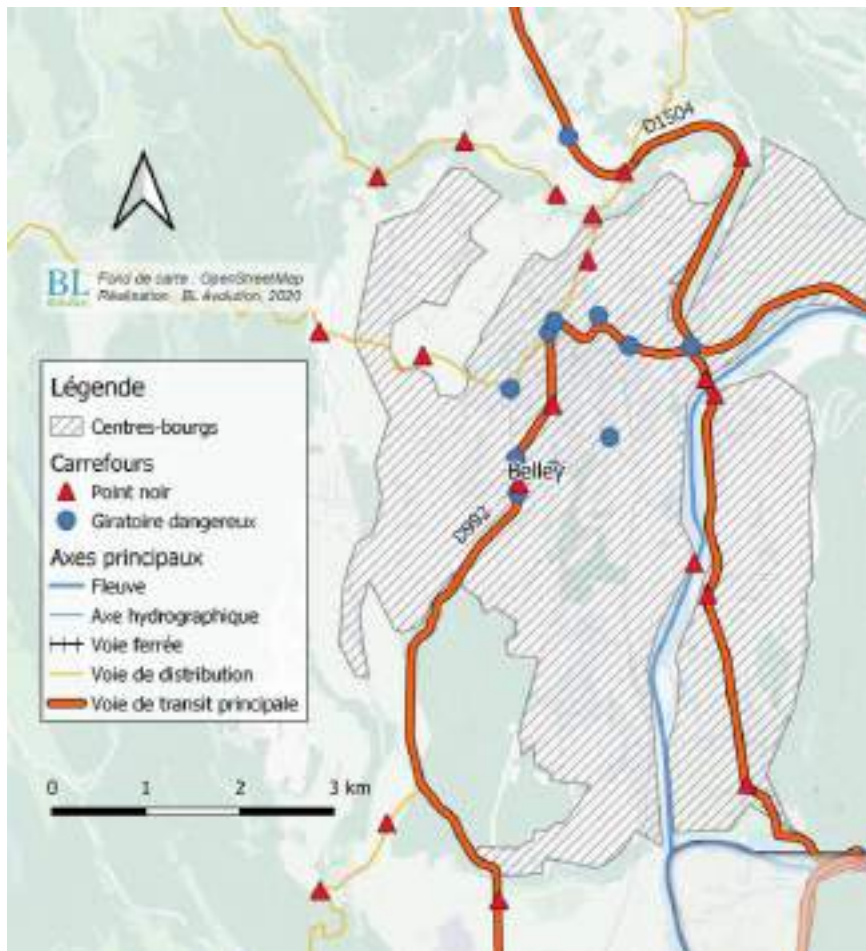
**La majorité des axes ont un trafic routier non négligeable. Il y a un besoin de sécurisation afin d'augmenter la fréquentation des vélos.**



# Morphologie du territoire – Zoom sur les centres-bourgs

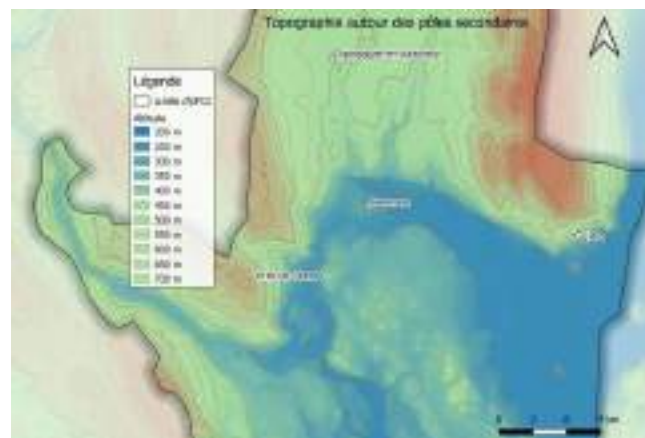
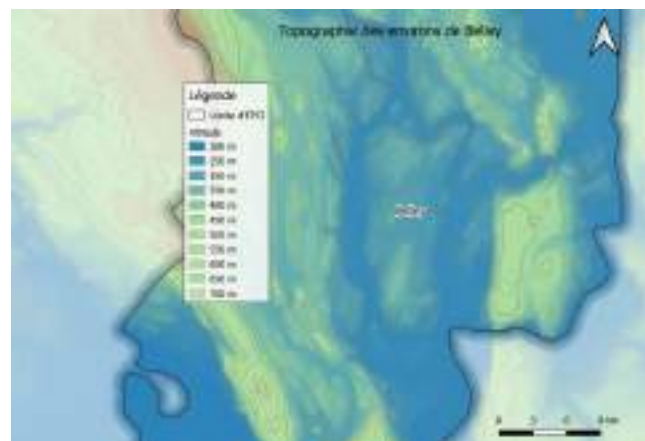
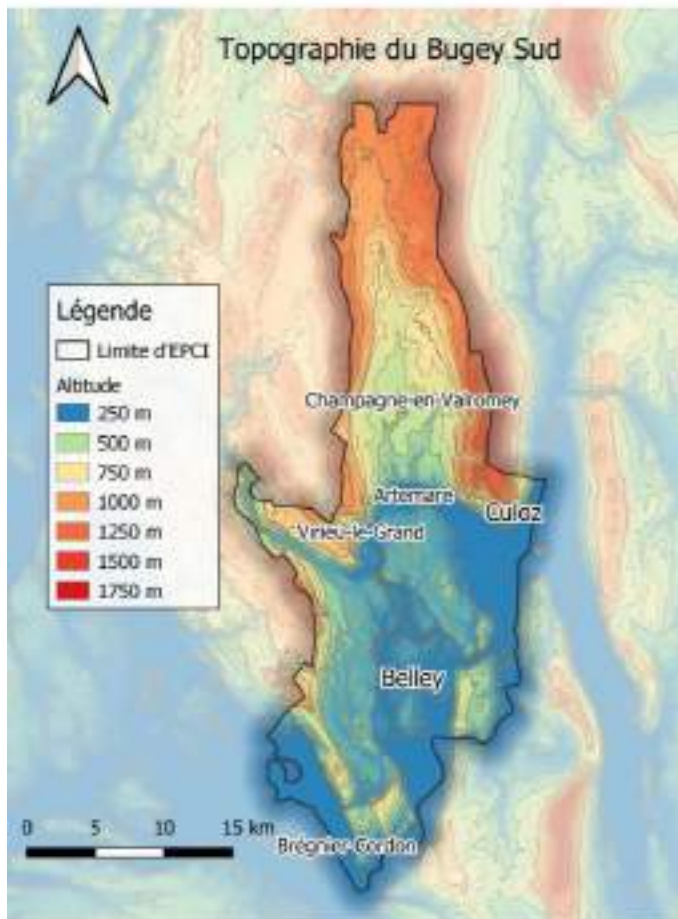
Dans tous les centre-bourgs principaux, il y a un réel besoin de sécurisation afin d'augmenter la fréquentation des vélos.

Plusieurs giratoires dangereux ont été repérés dans la ville de Belley, qui n'est pour le moment pas adaptée à la circulation en vélo.  
De plus, il y a de nombreux points noirs tout au long des routes principales (RD).





## Un territoire marqué par des coupures et un relief de moyenne montagne



Le profil topographique du territoire est très contrasté (écart de 1500 m entre le point le plus bas et le point le plus haut).

**Le nord du territoire présente un relief montagneux et très exigeant pour des cyclistes (hors usage du VAE), alors que la partie sud est plus accessible.**

Ensuite, la commune de Belley elle-même est légèrement vallonnée et le centre-ville se trouve une cinquantaine de mètres au-dessus de la D1504, toutefois, sa périphérie est largement accessible à vélo.

**Les liaisons entre Belley et les autres pôles secondaires subissent assez peu de variations d'altitude.**

Trois des pôles secondaires (Artemare, Virieu-Le-Grand et Culoz) se situent à des altitudes relativement similaires (250 m) et sont reliées par différentes voies.

Champagne-en-Valromey se situe néanmoins à 550 m d'altitude, ce qui complexifie largement son accès en vélo depuis Artemare. Le VAE est à privilégier dans cette zone.



## La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

L'évolution de la répartition de la population par tranches d'âge entre 2012 et 2017 est marquée par un léger vieillissement de la population avec une tranche d'âge 60-74 ans supérieure à la moyenne nationale.

**Le développement du vélo à assistance électrique (VAE) pourrait notamment permettre de séduire les seniors et les actifs.**

En termes d'activité, la population des 15-64 ans est répartie de la manière suivante :

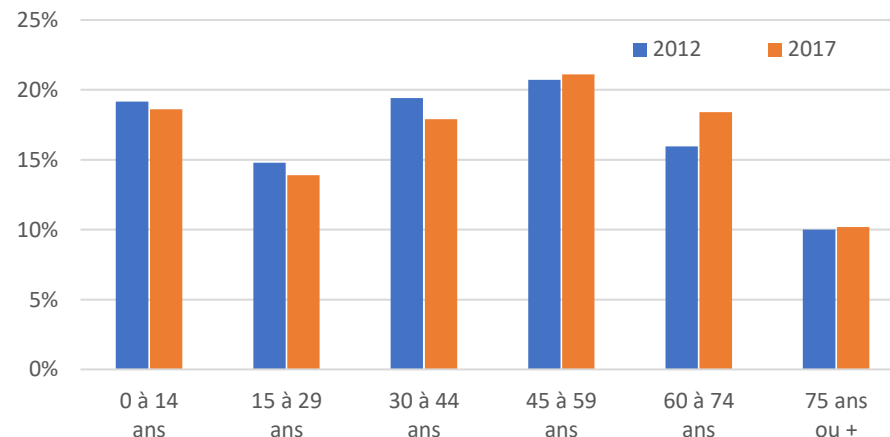
- 75,1% d'actifs dont 62,5% en emploi et 12,6% de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables domicile-travail a priori important ;
- 24,9% d'inactifs (étudiants, stagiaires, retraités et autres)

**Pour développer le vélo, le levier du déplacement domicile – étude est particulièrement pertinent surtout dans les pôles structurants et les villages environnants, bien qu'il comporte plusieurs freins à surmonter.**

« 23% des Français ont déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyens de transport. Un taux qui monte à 43% chez les jeunes et à 54% chez ceux qui vivent dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois. » *Les Echos 18 janv. 2017.*

**En aménageant le territoire pour favoriser les déplacements à vélo, les collectivités offrent une solution de mobilité à tous les usagers qui n'ont pas accès à la voiture (jeunes, inactifs...).**

Evolution de la population par grandes tranches d'âges entre 2012 et 2017 dans le Bugey Sud

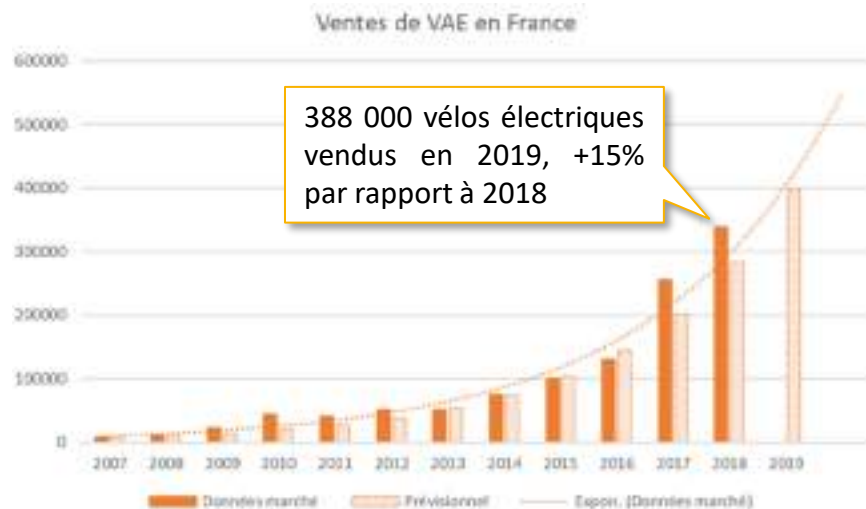


Répartition de la population par tranche d'âge (2017)

Tranche d'âge	Département de l'Ain (%)	CC du Bugey Sud (%)
0 à 14 ans	20	18
15 à 29 ans	15	14
30 à 44 ans	15	18
45 à 59 ans	15	18
60 à 74 ans	15	18
75 ans et plus	10	10



## La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité



Les actifs du territoire représentent 42,2% de la population totale. Ils sont **en majorité employés ou ouvriers**. Le territoire est également marqué par une forte **proportion de professions intermédiaires** et peu de cadres, artisans et agriculteurs.

Un vélo performant ou un VAE peuvent représenter un outil de développement de la pratique cyclable utilitaire dans de nombreux cas : pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité, un important relief...

L'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE), s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable...), constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages.

**Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent conditionnées à une aide locale et sous conditions de ressources.**

<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

Un service de location longue durée à destination des habitants (comme celui mis en place par la CCBS) peut être un bon début afin d'inciter à l'achat d'un VAE.

**Le Schéma Directeur doit intégrer fortement la notion de service et d'accompagnement au changement des habitudes de mobilité en complément du volet aménagements qui en constitue le socle indispensable.**



Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo rejoignant des enjeux sociaux de mobilité pour tous

## Synthèse du diagnostic

- Un **territoire de moyenne montagne exigeant pour les cyclistes (hors usage du VAE)** mais avec des axes principaux majoritairement à la même altitude
- **Belley, un pôle principal difficilement accessible depuis les pôles secondaires** (distance de plus de 10 km) mais dont la périphérie immédiate est tout à fait adaptée à la pratique quotidienne.
- Trois des **pôles secondaires peuvent être reliés à vélo** dans un rayon de 5 à 10 km, reliés par **des routes départementales trop peu aménagées donc peu sûres** (vitesse, flux de véhicules, présence de poids lourds, franchissements difficiles...).
- Des **axes de transit à sécuriser** et des **bourgs à apaiser**.
- Une **population diversifiée (jeunes, actifs, retraités...)** qui invite à penser une stratégie autour de leviers différents pour chaque cible (domicile – travail, domicile – collège /lycée, domicile –loisirs...).



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux



## Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle

**L'intérêt d'un Schéma Directeur « Mobilités Actives » dépasse la question des mobilités.**

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

**En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaines et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :**

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie ;**
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

### La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics**, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.

2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.

3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.



# Analyse de la demande

## Quelques idées reçues, peu de freins et beaucoup de bénéfices

**Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité** : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

**Pour la collectivité**, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

**Pour les employeurs**, un salarié à vélo est un salarié moins absent et en meilleure santé. Plus efficace, le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, disponible et de bonne humeur.

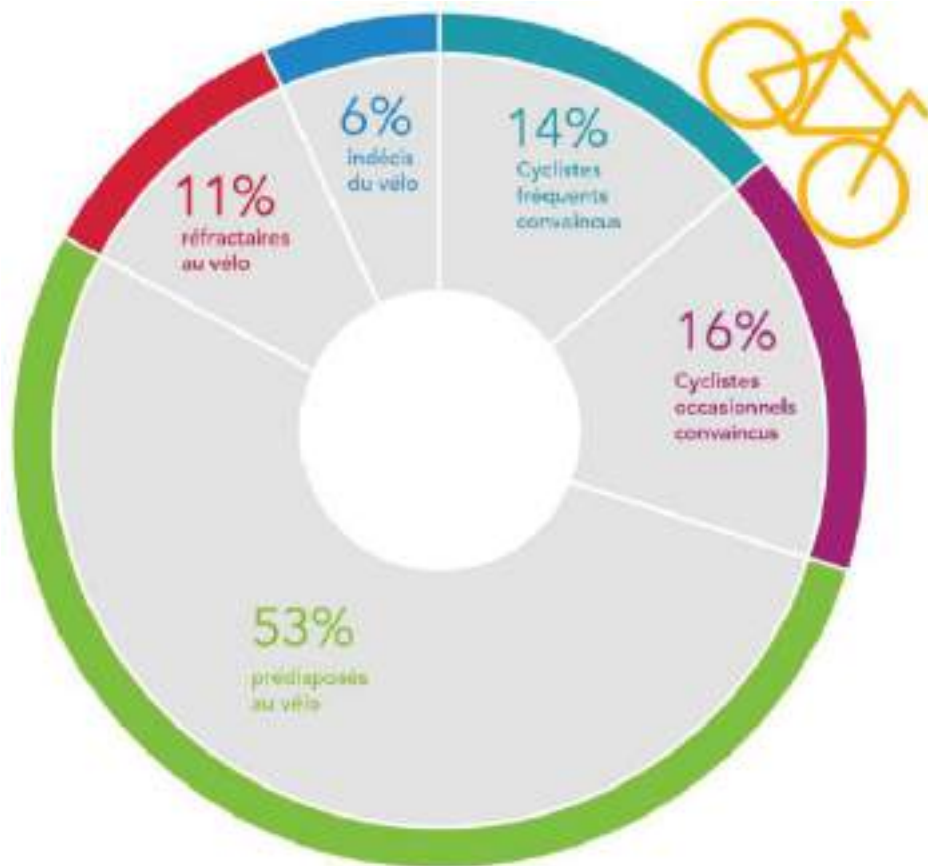
**Le Schéma Directeur « Mobilités Actives » doit aussi se penser en termes de communication : lever les idées reçues, convaincre des bénéfices et favoriser les changements d'usages.**

Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.





## La population prédisposée à l'usage du vélo au quotidien



Source : sondage SNCF-IFOP, Etude Facteur 4 SNCF, 2015

La demande des Français vis-à-vis du vélo est potentiellement forte :

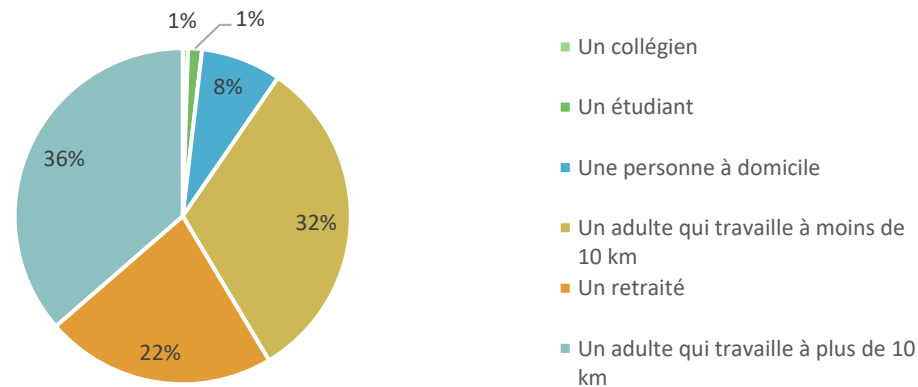
- Seulement 11% de réfractaires et 6% d'indécis
- 53% de prédisposés au vélo + 30% de convaincus

Le vélo apparaît au fil des enquêtes depuis 10 ans, comme un mode de transport pratique, agréable et présente des atouts concernant la santé, le faible coût économique et le respect de l'environnement.

Le vélo apparaît comme un moyen de déplacement attendu par les citoyens et dans l'air du temps, même si bien sûr ils lui reconnaissent des freins auxquels ils sont plus ou moins sensibles.

A l'échelle du territoire du Bugey, **594 habitants** ont souhaité donner leur avis sur la mobilité à vélo, dont une majorité d'adultes, tous les âges y sont représentés.

## Activité des répondants



Source : « Enquête en ligne Mobilités Actives Bugey Sud » (594 répondants)

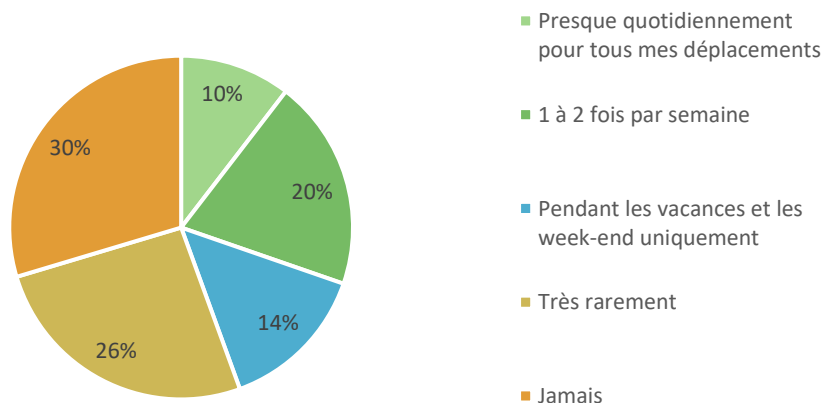


## Analyse de l'enquête en ligne

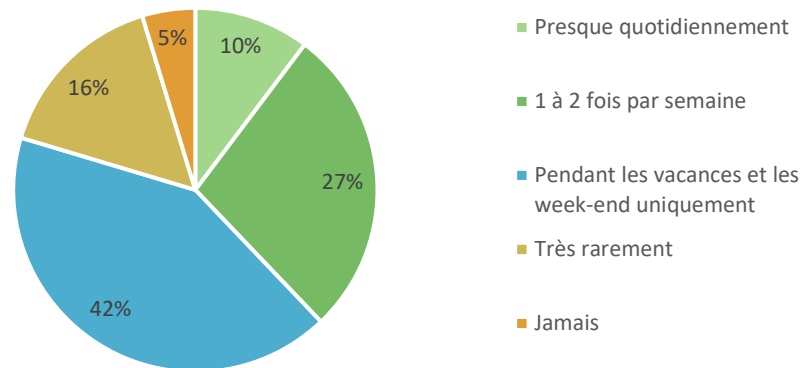
A l'échelle du territoire du Bugey, **594 habitants** ont souhaité donner leur avis sur la mobilité à vélo, dont une majorité d'adultes, tous les âges y sont représentés, **les « adultes actifs » représentent la plus grande part (68%)**.

30% des répondants sont des cyclistes hebdomadaires ou quotidien, mais plus de la moitié (56%) sont des cyclistes « très occasionnels » ou « non cyclistes ».

## Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien?



## Utilisez-vous le vélo pour vos loisirs ?



Les résultats sont différents lorsqu'il s'agit des loisirs des répondants, ou le vélo est très populaire, en particulier pendant les vacances et les week-end.

En effet, **le vélo le plus « populaire » parmi les répondants est le VTT (67%)**, ce qui confirme la popularité du vélo comme loisir sur le territoire.

42 % des répondants possèdent un vélo de route et 35% un VTC.

A noter que 15% des répondants possèdent un vélo électrique (non VTT).



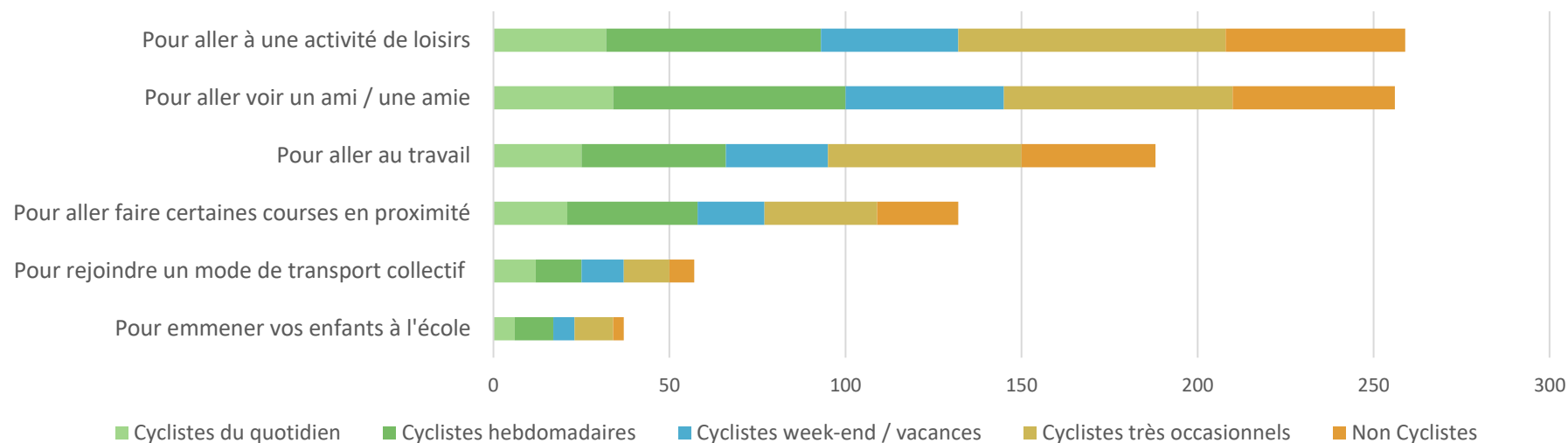
### Motifs de déplacements des répondants

L'utilisation actuelle du vélo est principalement une activité de loisir ou pour des petits déplacements du quotidien (« aller voir un ami / une amie »).

Toutefois, **un tiers des répondants pourrait envisager d'utiliser le vélo pour aller au travail**, et plus de la moitié d'entre eux sont des cyclistes « très occasionnels » ou « non cyclistes ».

**Le vélo est réellement envisagé par la population comme un mode de déplacement du quotidien, mais certains freins sont encore à lever.**

Pour quel(s) motif(s) de déplacement pourriez-vous envisager de vous déplacer plus à vélo?





### Identification des points noirs à résoudre

La majorité des répondants vivent, travaillent, étudient, ou font leurs courses à Belley, Culoz, Artemare et Ceyzérieu. La part des déplacements pour les courses est importante.

#### L'avis des répondants :

Vous vous déplacez souvent à vélo : quels sont les rues, routes, carrefours qui sont dangereux sur votre parcours et les obstacles ?

- **Des axes principaux dangereux :**

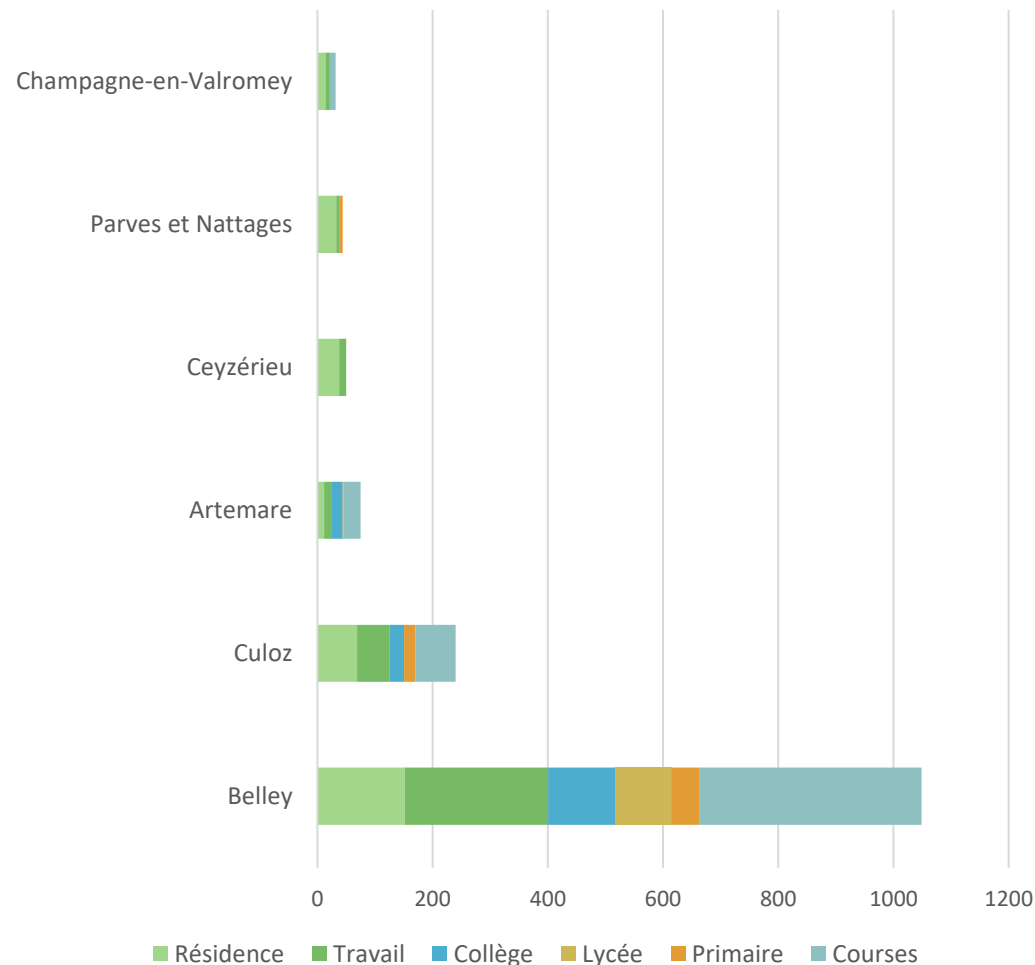
Les D992, D904 et D1504 sont principalement citées, mais la plupart des routes départementales sont cités comme « non sécurisées ».

- **Des traversées de bourgs et ses alentours perçus anxiogènes pour les habitants :**

Le centre de Belley, notamment le Rond Point Jean-Monnet, Pont de Coron, Pont de la Loi à Culoz, Pont des Ecassaz.

- **Des sentiers alternatifs aux grands axes mais un revêtement non adéquat, de nombreux chemins** aux alentours de Champagne en Valromey sont cités.

### Lieux de Résidences, Études, Courses...





## Identification des points à résoudre

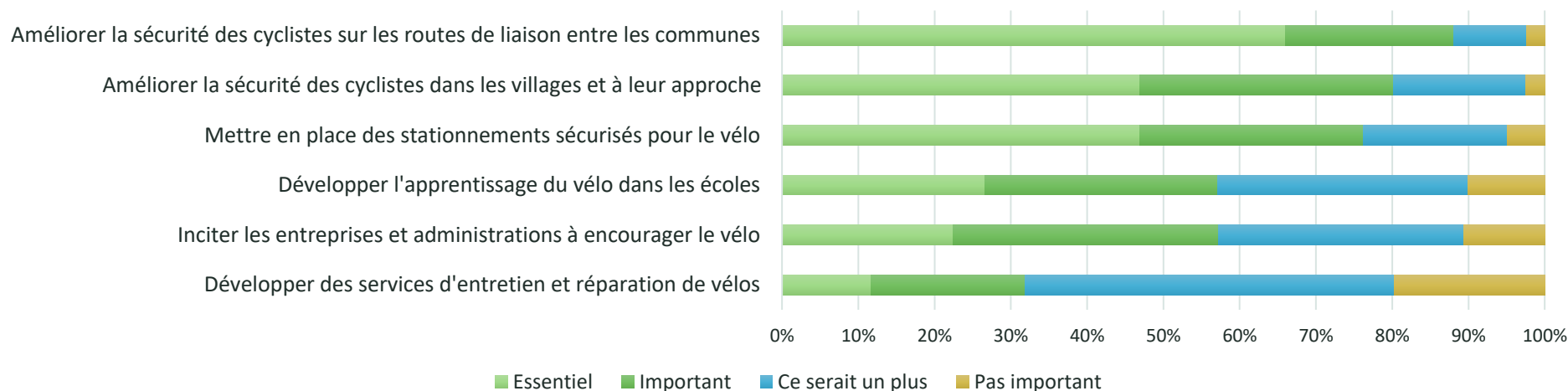
**La sécurité, premier frein à l'usage du vélo** : La majorité des répondants, cyclistes ou non mettent en avant le manque d'infrastructures sécurisées même les cyclistes du quotidiens qui sont censés être aguerris. Ce ressenti n'est pas seulement propre au Bugey, il s'agit d'un sentiment national.

**Le vol, deuxième frein au développement du vélo** : Là encore, tous les répondants sont sur la même tonalité, les habitants réclament des stationnements sécurisés pour éviter le vol de leur vélo. Pour certains, il s'agit de leur moyen de transport.

Ces freins sont confirmés dans l'enquête en ligne par des demandes essentielles principalement orientées vers la sécurité et le vol.

Les habitants ont classés moins essentiels les services vélos. Effectivement, il existe déjà quelques services en place sur la territoire. Ils seront toutefois à développer parallèlement aux aménagements et stationnements.

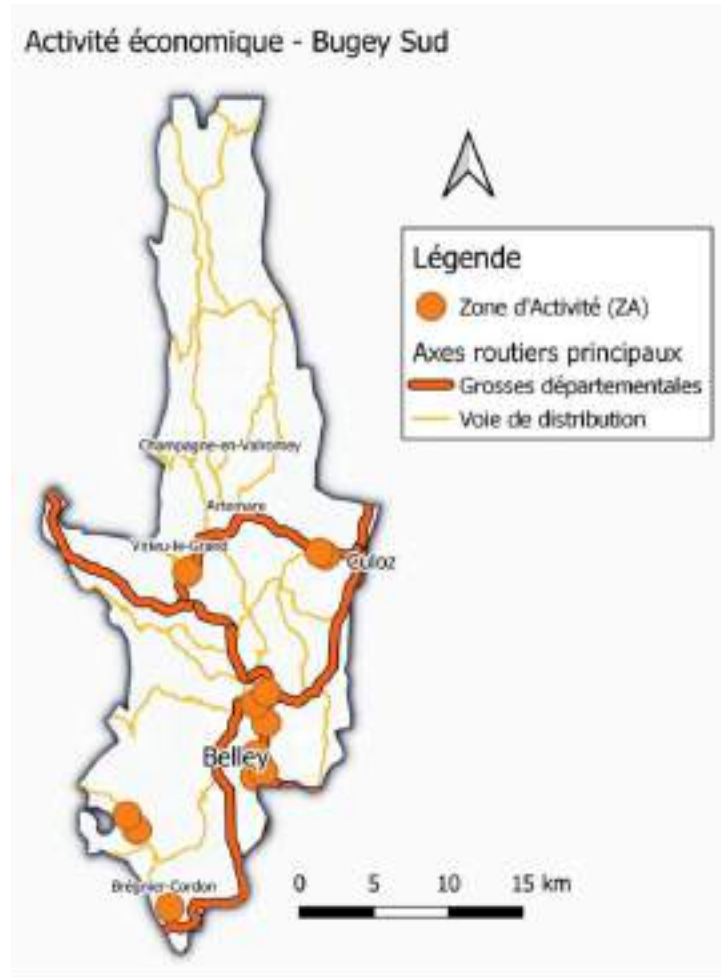
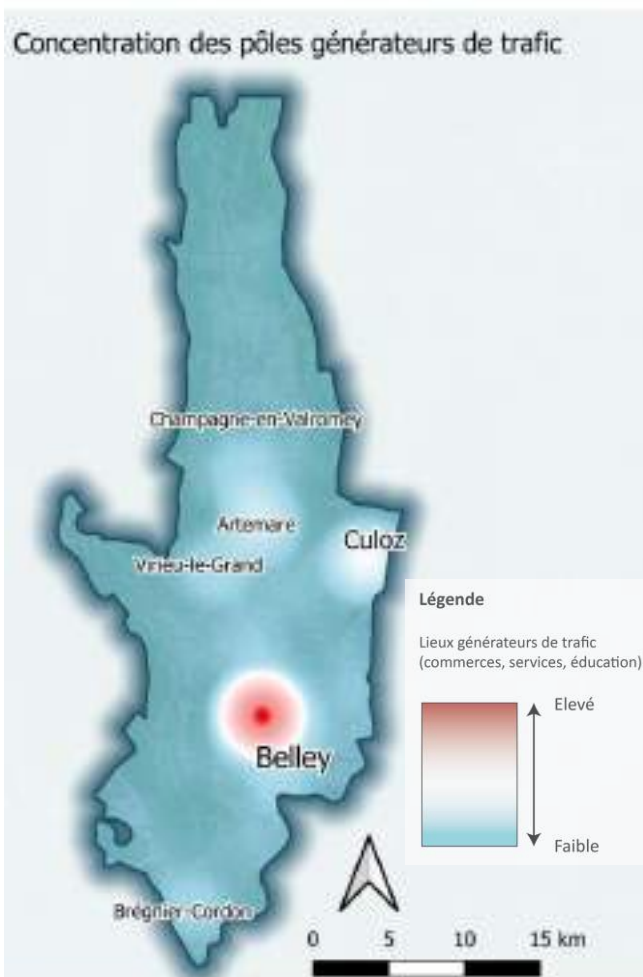
### D'après vous, que pourrait faire la communauté de communes pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?







## Motifs de déplacements réguliers – services, commerces, écoles.



**Belley regroupe l'essentiel des pôles générateurs de trafic, mais Culoz et les autres pôles secondaires sont relativement bien équipés.**

Ces nombreuses activités industrielles, commerciales représentent des bassins d'emplois qui doivent être accessibles à vélo. Les grandes entreprises sont essentiellement à Belley : Volvo (350 salariés), Conductix (250 salariés), Maroquinerie de Belley (250 salariés), Centre Hospitalier de Belley (550 agents) et à Culoz (UTC, 670 salariés).

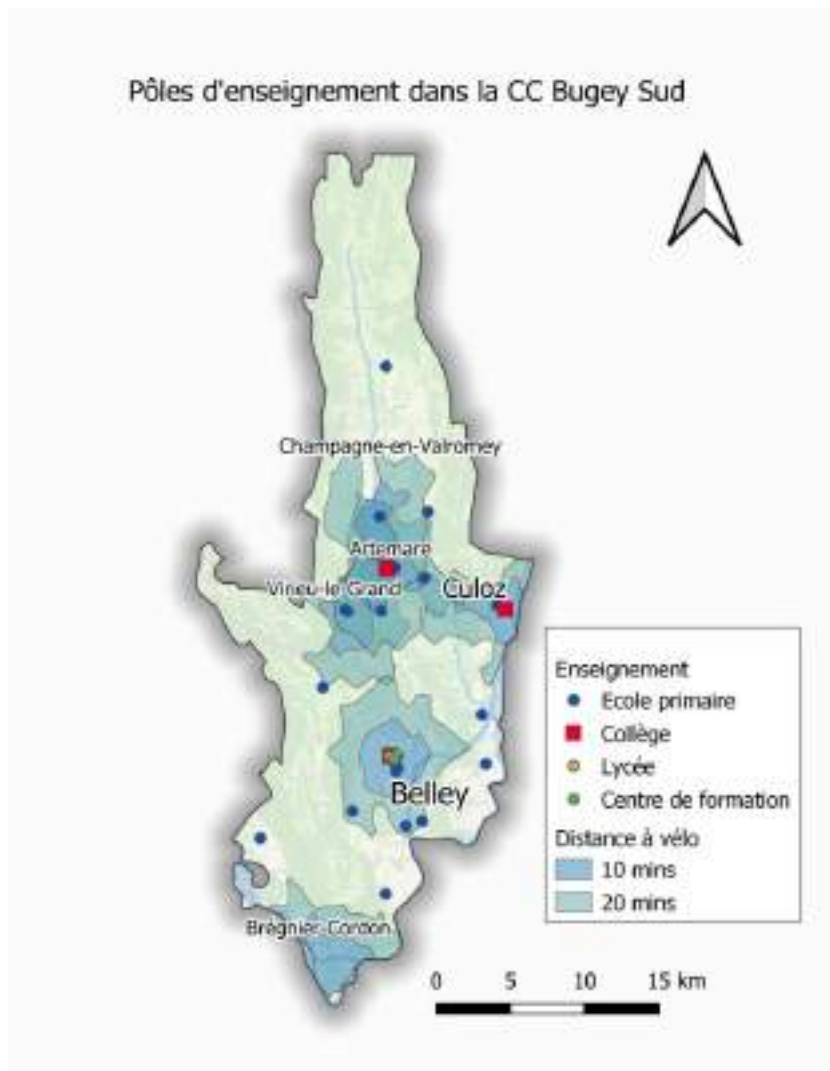
Un projet d'extension de l'Actipôle de Virignin est en cours d'étude. La question des modes doux a déjà été développée dans le PLU, notamment pour relier l'Actipôle à la ViaRhôna et au centre-bourg de Virignin.

Le nord du territoire, montagneux, est presque entièrement dépourvu d'équipements. Champagne-en-Valromey présente néanmoins une réelle polarité de proximité pour le nord du territoire.

Les communes de Virieu-le-Grand et Brégnier-Cordon restent peu équipées en comparaison aux autres pôles.



## Motifs de déplacements réguliers – écoles.



Nombre d'élèves scolarisés par commune

Commune	Nombre d'élèves scolarisés (Primaire + Secondaire)
Belley	3602
Culoz	750
Artemare	472
Champagne-en-Valromey	207
Brens	162
Brégnier-Cordon	149
Ceyzérieu	140

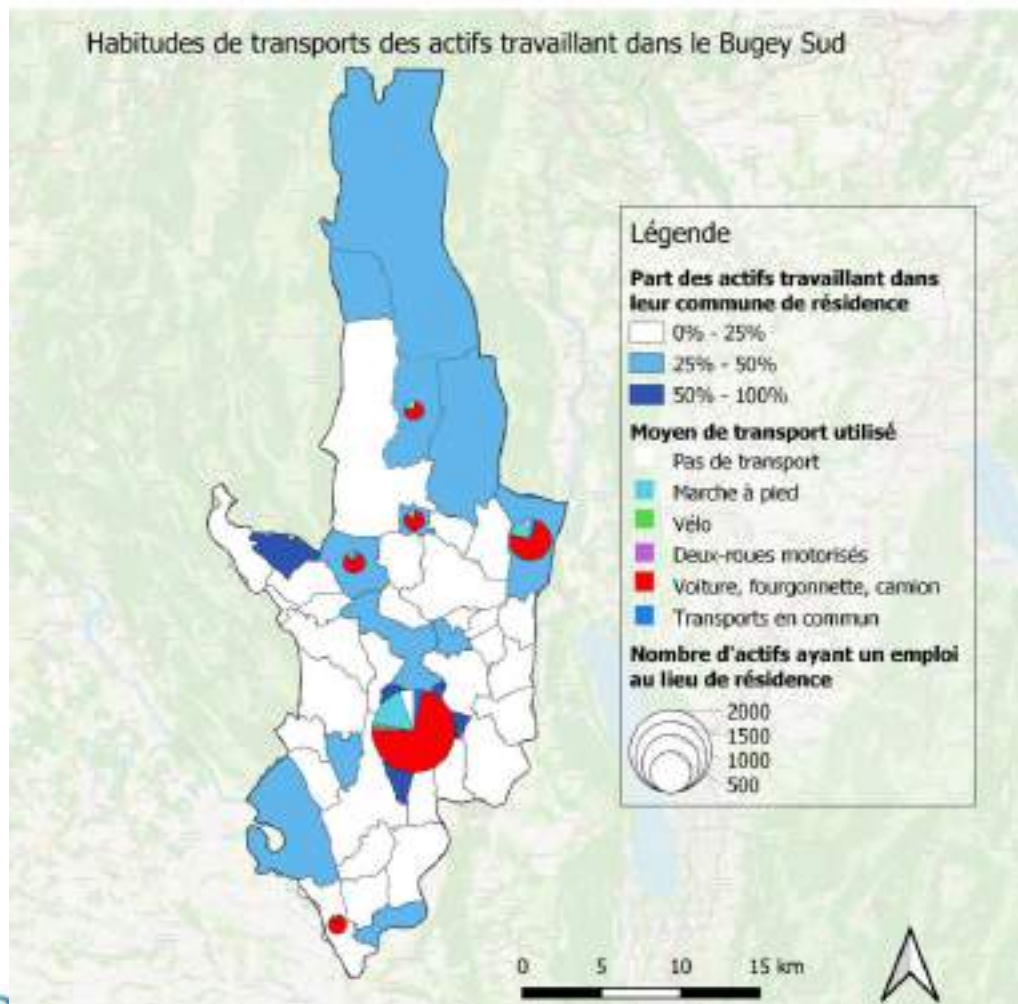
**La grande majorité des élèves (75%) sont scolarisés à Belley, Culoz ou Artemare et 54% le sont à Belley.**

Belley et ses communes environnantes sont facilement accessibles à vélo en moins de 20 min.

Les élèves d'écoles maternelles sont trop jeunes pour se déplacer à vélo, mais les parents sont susceptibles de les transporter. Il s'agit d'un levier qu'il ne faut donc pas négliger.



## Flux domicile-travail – Un fort usage de la voiture pour aller travailler, y compris dans sa commune



Actifs résidents et travaillant dans une même commune

Commune	Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence	Part modale de la voiture
Belley	61,7%	74%
Culoz	47,6%	77%
Champagne-en-Valromey	46,1%	74%
Artemare	26,2%	84%
Virieu-Le-Grand	26,0%	85%
Brégnier-Cordon	21,6%	92%

**33% des actifs du territoire ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence, ce qui représente 4 531 personnes.**

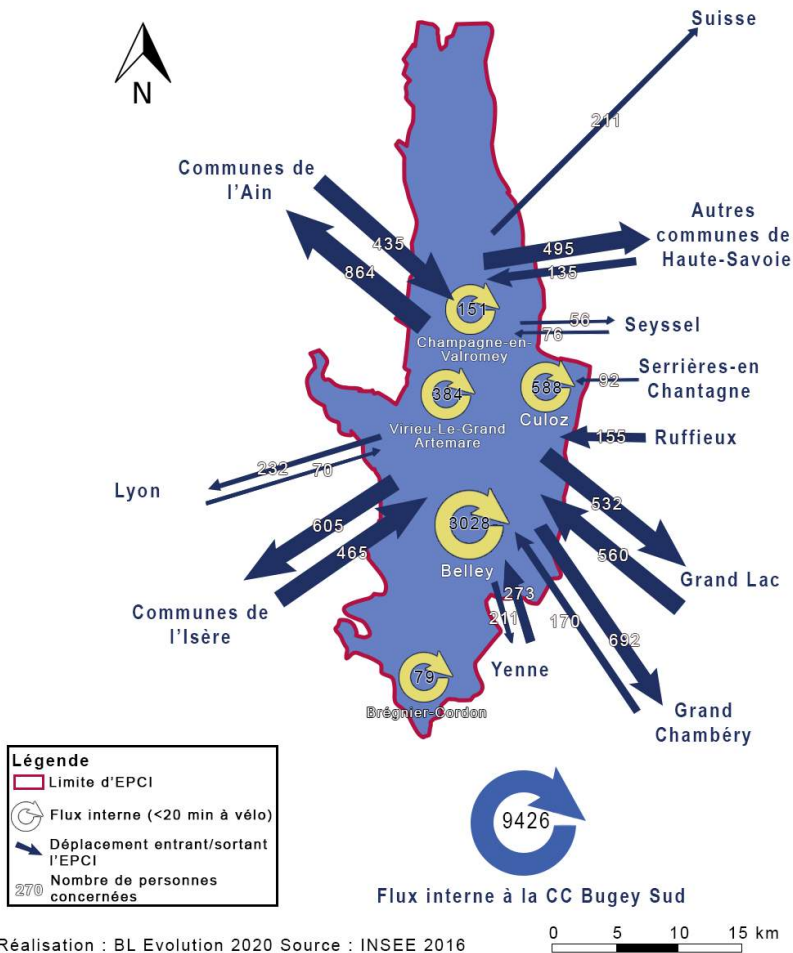
**61,7% des actifs résidant à Belley y travaillent.**

Seulement 36% des déplacements domicile-travail des personnes travaillant sur leur commune de résidence sont réalisés autrement que par la voiture.

Plus globalement, 84% des actifs du Bugey Sud ayant un emploi utilisent la voiture pour se rendre au travail, même en proximité.



## Migration domicile - travail entre le Bugey Sud et les grands territoires à proximité



## Flux domicile-travail – Une forte polarisation par Belley

### Principaux flux domicile - travail

Lieu de résidence	Lieu de travail	Flux d'actifs journalier
Belley	Belley	2068
	Brens	235
	Culoz	180
	Chazey-Bons	165
	Virignin	155
	Peyrieu	135
	Magnieu	108
Culoz	Culoz	518
	Belley	109
Virieu-le-Grand	Virieu-le-Grand	144
Champagne-en-Valromey	Champagne-en-Valromey	130
	Artemare	125
Artemare	Artemare	125
	Belley	75

Belley est le principal pôle d'emploi du territoire avec 48,9% des emplois (plus de 5 789).

9 526 habitants vivent et travaillent au sein de la CC du Bugey Sud.

60% des flux domicile-travail sont internes à la CC Bugey Sud, 25% y sont sortant et 15% y sont entrant. La plupart des flux sortant vont à destination de Chambéry et du Grand Lac.



# Analyse de la demande

## Flux domicile-travail / domicile-étude : détail de l'étude.

### Belley

Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	9 397	Belley	2 068		1 623	
10 - 20 min	3 652	Chazey-Bons	165	140	85	0
		Andert-et-Condon	78	0	62	0
		Magnieu	108	25	79	0
		Brens	235	25	119	5
		Virignin	155	30	103	10
<b>TOTAL</b>	<b>13 050</b>		<b>3 028</b>		<b>2 085</b>	

### Artemare

Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	2 420	Artemare	125		150	
10 - 20 min	2 793	Talissieu	0	5	57	0
		Champagne-en-Valromey	10	10	35	0
		Saint-Martin-de-Bavel	10	0	40	5
		Virieu-le-Grand	30	5	52	0
<b>TOTAL</b>	<b>5 213</b>		<b>195</b>		<b>339</b>	

### Culoz

Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	3 037	Culoz	518		391	
10 - 20 min	2 659	Béon	10	20	42	15
		Ruffieux	0	0	39	5
		Talissieu	30	0	0	0
		Lavours	10	0	5	0
<b>TOTAL</b>	<b>5 700</b>		<b>588</b>		<b>497</b>	

### Virieu-Le-Grand

Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	1 236	Virieu-Le-Grand	144		62	
10 - 20 min	2 812	Cuzieu	10	0	0	0
		Saint-Martin-de-Bavel	0	0	0	5
		Artemare	5	30	0	52
<b>TOTAL</b>	<b>4 048</b>		<b>189</b>		<b>119</b>	



# Analyse de la demande

## Flux domicile-travail / domicile-étude : détail de l'étude.

### Champagne-en-Valromey

Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	828	Champagne-en-Valromey	130		65	
10 - 20 min	2 893	Artemare	11	10	0	35
<b>TOTAL</b>	<b>3 720</b>		<b>151</b>		<b>100</b>	

### Brégnier-Cordon

Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	831	Brégnier-Cordon	75		102	
10 - 20 min	1 361	Izieu	4	0	16	0
			0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>2 192</b>		<b>79</b>		<b>118</b>	



Une demande en croissance pour le vélo du quotidien, tous motifs confondus.

## Diagnostic

- **Un usage de la voiture prédominant et une part modale vélo faible**, comme dans la plupart des territoires ruraux ou montagneux. Pour autant, la demande potentielle cyclable est importante chez les habitants.
- Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances de 3 à 5 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois :
- **Près de trois quarts des habitants actifs** (9527 habitants) vivent et travaillent dans le Bugey Sud ;
- **Plus de la moitié (54%) des 4824 élèves sont scolarisés à Belley**, dont toutes les communes périphériques sont accessibles en moins de 20 minutes à vélo. Cependant beaucoup d'élèves viennent de loin.
- **4531 actifs travaillent dans leur commune de résidence** (soit près de 33% des actifs ayant un emploi et encore d'avantage dans les pôles). **Ce qui suppose de mettre en œuvre un véritable réseau de proximité cyclable** autour de chaque pôle, en traitant les points noirs des axes passants et leurs carrefours, d'apaiser la circulation dans les centres et dans les faubourgs d'entrée, et de développer les solutions d'intermodalité ;
- **Des publics cibles divers** : familles, actifs, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.

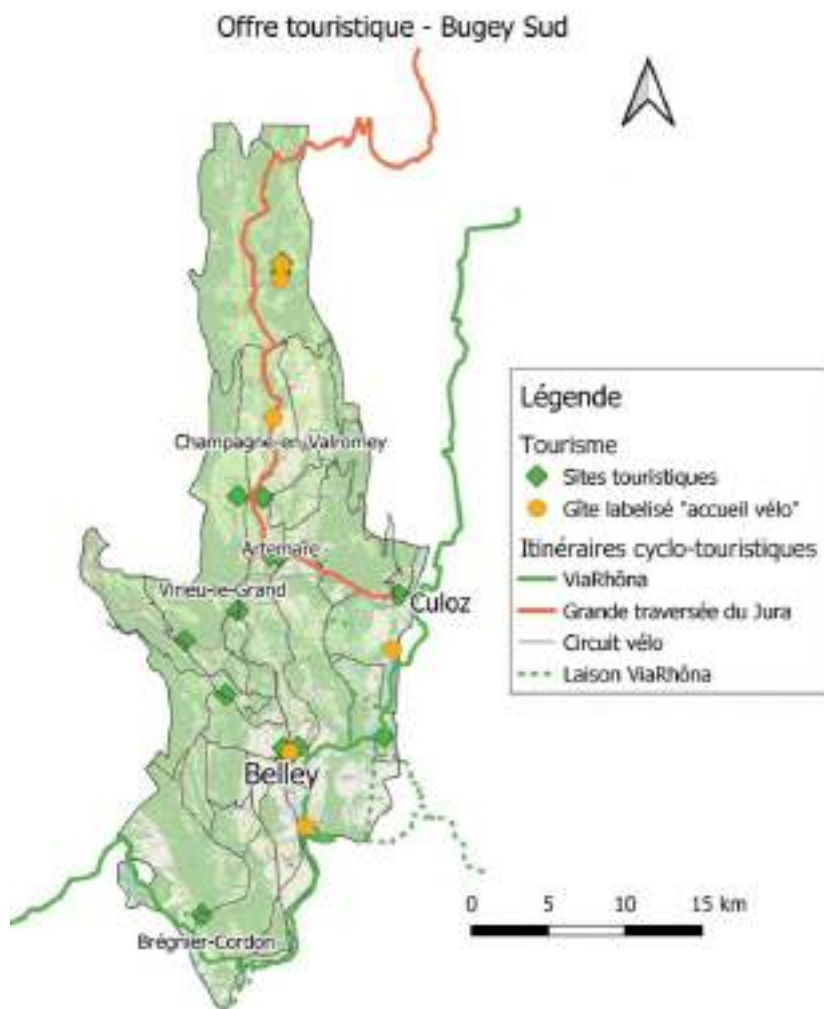
## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - **Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables**
  - Centres-bourgs
  - Stationnement
  - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux





Aujourd'hui : une pratique vélo centrée sur le tourisme, les loisirs, et le sport



Aujourd'hui, la pratique du vélo reste principalement touristique, pour les loisirs le week-end ou encore à vocation sportive.

## Itinéraires cyclables :

Deux itinéraires de grande envergure passent à travers le territoire: la **ViaRhôna** qui suit le Rhône du lac Léman à la Méditerranée et l'itinéraire des **Grandes Traversées du Jura**.

Plus localement, de nombreux circuits vélo sont proposés par Aintourisme (**Ain à vélo**). Ces itinéraires sont classés par difficulté et très bien documentés sur le site **bugeyvelo.com**.

Le territoire est aussi célèbre et prisée par les cyclistes expérimentés, puisque le point culminant de la CC, le **Grand Colombier**, est une étape mythique du Tour de France.

## Projets cyclables :

Il y a beaucoup d'attente sur des projets autour de la ViaRhôna, notamment concernant le projet de **Passerelle entre Virignin et la Balme** (point noir majeur de l'itinéraire).

Aintourisme revoit actuellement ses aménagements cyclables et devraient laisser la CC maître de la **refonte des tracés des boucles « loisirs »**. Des discussions sont actuellement en cours à ce sujet.

**Le label « Accueil Vélo »** pour les gîtes vient d'être lancé sur le territoire et le territoire compte désormais 6 partenaires labellisés. **C'est le plus haut total pour une CC dans l'Ain**, au même niveau que la communauté de communes de Miribel et du Plateau.

L'Office du Tourisme travaille en outre sur des actions de fédération des acteurs locaux.

Un **projet d'implantation d'équipements vélo** en lien avec les services tourisme et mobilité de la communauté de communes est en cours (en partenariat avec les communes). Il prévoit le déploiement de : box sécurisés, arceaux, bornes de recharge, stations de gonflage. Le projet est chiffré à 200 K€ financé par la CC et ses partenaires (ADEME, programme Alvéole, Région, Europe).

**Une vraie dynamique vélo est en développement sur le territoire.**



## La ViaRhôna, colonne vertébrale de Bugey-Sud



La ViaRhôna suscite beaucoup d'intérêt auprès des habitants de la CC. En effet, les liaisons entre la véloroute et les centres-villes des pôles représentent un fort enjeu pour le développement du tourisme local.

Le projet de voie douce visant à relier le centre ville de Belley à la ViaRhôna est en cours d'aménagement (Budget 850K€ / Financement 80%). Il y a toutefois des inquiétudes des habitants que cet aménagement engendre des conflits d'usages entre piétons et cyclistes, notamment dû à la présence du collège à proximité.

L'un des enjeux est de relier le centre-ville de Culoz à la ViaRhôna : jalonnement aujourd'hui via le Pont de la loi, potentiel pour relier Culoz à Cressin-Rochefort via une voie verte sur une voie CNR demain (projet porté un temps par Bugey Développement notamment).

La communauté de communes réfléchit à d'autres possibilités de liaisons pour la ViaRhôna, notamment avec:

- La maison du Marais de Lavours (site ENS, fort intérêt local)
- La cascade de Glandieu (site touristique majeur de Bugey-Sud)

Il est également prévu d'installer des aires de services le long de la ViaRhôna, pour permettre aux touristes de faire des pauses sur l'itinéraire.

Toutefois, la ViaRhôna présente encore des problèmes de sécurisation sur le territoire, notamment sur le pont de Cuchet, le pont de la Bruyère, le Pont / Port de Massignieu et la traversée de la RD, le pont des Ecassaz, la section Groslée... Ces points noirs ont été identifiés lors d'une étude du Cerema et des projets de chaussées centrales à voie balisées sur les ponts sont en cours d'étude.

## La Grande Traversée du Jura, autre enjeu du territoire

La Grande Traversée du Jura (GTJ) traverse une grande partie du nord du territoire. Son tracé balisé suscite également de l'intérêt auprès des habitants, même si son influence est moindre comparé à la ViaRhôna.

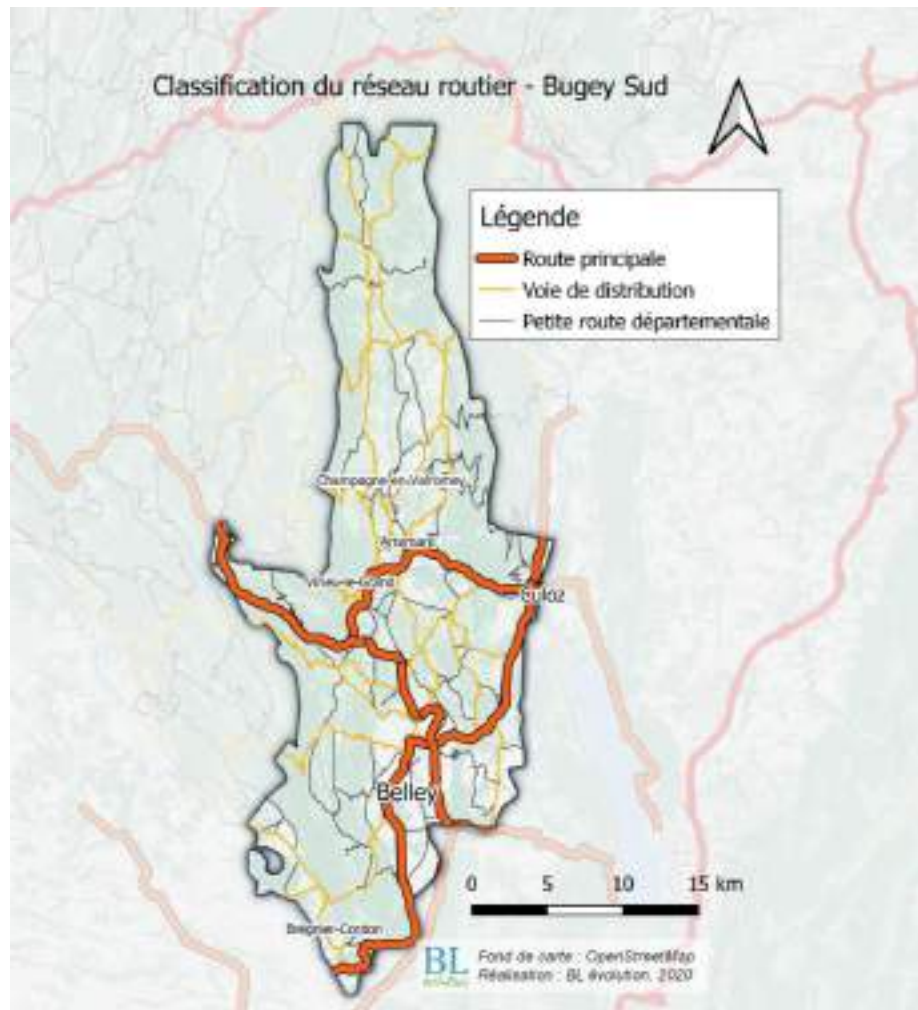
La GTJ profite du dynamisme de Aintourisme (avec la refonte des boucles loisirs) pour modifier son parcours en privilégiant la sécurisation des axes. Un enjeu est d'éviter autant que possible la D904, qui relie Artemare à Culoz et dont le trafic de poids lourd est très important.

L'association a pour projet de modifier le tracé pour qu'il passe à Champagne-en-Valromey, pôle d'appui de la CC. Les Plans d'Hotonnes est également un haut-lieu intéressant pour la GTJ, bien que rajoutant du dénivelé. Les utilisateurs pourront bénéficier des deux gîtes labellisés « accueil vélo » sur le plateau.





## Un réseau routier à exploiter

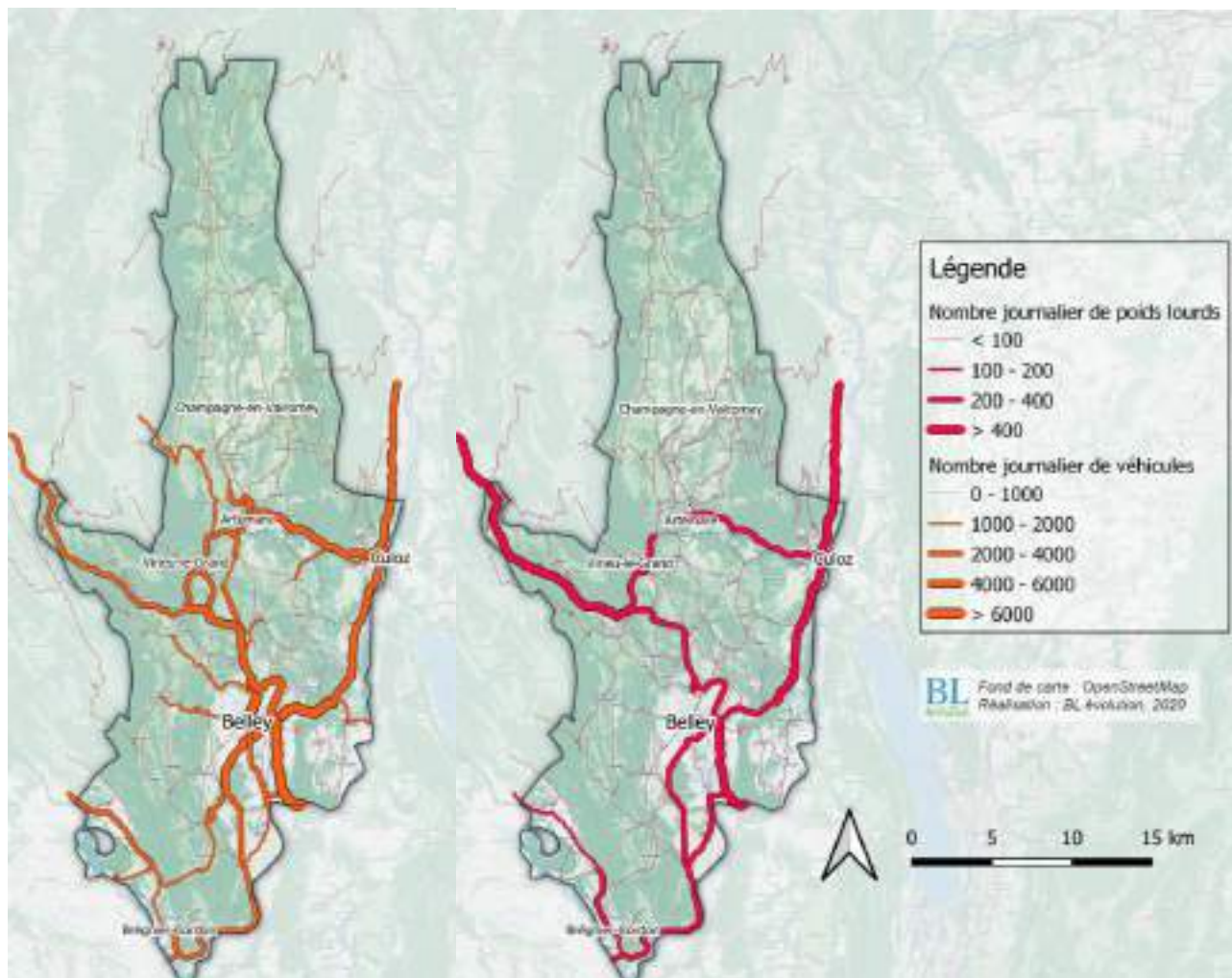


## Principaux enjeux autour du réseau et de sa cyclabilité :

- Profiter des **véloroutes existantes** en améliorant leur praticabilité et leur sécurité.
- Valoriser les **petites routes** départementales.
- Permettre un **franchissement efficace et sécurisé des grands axes routiers**.
- Jalonner les **itinéraires calmes existants** et leur assurer une continuité vers les lieux stratégiques par des aménagements.
- Accentuer **l'apaisement des bourgs** en généralisant la mise en place de zones de circulation apaisées, les accompagner d'aménagements de réduction de vitesse et d'une modification du plan de circulation lorsque cela est nécessaire.
- Pour les liaisons vers les pôles stratégiques, les équipements générateurs de flux et les points d'intermodalité, mettre en place des **aménagements cyclables sécurisés en site propre au niveau des grands axes routiers** lorsqu'aucun itinéraire de substitution sécurisé n'est possible.



## Identification des axes les plus fréquentés



Les routes départementales D904, D992 et D1504 sont des axes majeurs non sécurisés et dangereux pour les vélos à aménager en site propre (séparé de la chaussée) ou à proscrire en raison du trafic routier très important.

Le trafic est moins important sur le réseau départemental de distribution, mais reste tout de même conséquent (**plusieurs routes dépassent largement 2000 véhicules par jour**).

Certaines routes départementales ont un faible trafic routier. Le trafic routier est aussi très faible sur le réseau de routes communales, rues, chemins. Ces routes présentent un réel intérêt pour l'usage du vélo à condition d'être jalonnées et que la vitesse y soit limitée.



## Liaison Culoz – Belley par la ViaRhôna (via Chanaz)



La ViaRhôna est un aménagement cyclable de très grande qualité et dont le tracé relie agréablement les deux pôles principaux du territoire tout en rallongeant les distances et sans permettre de desservir les zones d'habitat entre les deux.



## Liaison Belley – Virieu-Le Grand



L'itinéraire le plus emprunté est le passage par les grandes départementales D1504 et D904, qui, en l'absence d'aménagements cyclables, ne sont pas adaptés à la pratique du vélo.

Une autre possibilité est d'emprunter la rue de Montchoisi, qui, malgré un léger dénivelé, est très bien adaptée à la pratique du vélo. La suite consiste à traverser Cressieu puis Cuzieu en passant par la D83. La D31C est ensuite utilisable, mais présente un trafic important, qui rend difficile la pratique du vélo.



## Liaison Virieu-Le-Grand - Artemare



En l'absence d'aménagement cyclable, l'accès à Artemare depuis Virieu-Le-Grand par la D904 n'est pas favorable au vélo en raison de l'importance du trafic (en vitesse et en volume) et du nombre considérable de poids lourds circulant sur cette voie.

Un autre accès, beaucoup moins circulé, mais avec plus dénivelé, consiste à emprunter la D105 et de traverser Saint-Martin-de-Bavel. Depuis Saint-Martin-de-Bavel, deux possibilités s'offrent au cycliste : prendre le D69 qui présente un trafic non négligeable ou utiliser le Chemin du Château qui présente un fort dénivelé et qui est mal entretenu (pierres, racines, herbe...). Ensuite se pose la question du franchissement de la voie ferrée.



## Liaison Artemare - Culoz



La seule possibilité (sans risquer de très gros détour) pour relier Artemare à Culoz est d'utiliser la D904, qui présente aujourd'hui un trafic trop important pour l'usage du vélo. Il y a néanmoins suffisamment de place sur le bord de la route pour réaliser un aménagement cyclable sécurisé de qualité.



Une alternative intéressante serait d'aménager une voie verte longeant la voie ferrée. Plusieurs chemins sont déjà présents mais nécessitent d'être rénovés (notamment entre Marlieu et le pont où passe la route D904). Une liaison entre Artemare et la voie de chemin de fer reste à étudier (sécurisation du pont franchissant la voie ferrée près d'Artemare).



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables
  - **Centres-bourgs**
  - Stationnement
  - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux



## Belley



L'entrée de Belley par l'avenue Charles de Gaulle présente beaucoup de trafic et est embouteillée aux heures de pointe. Cette route est concernée par le projet de voie douce entre le centre-bourg et la ViaRhôna. Les travaux sont déjà en cours et ce projet est prometteur.

Le centre-ville de Belley ne favorise pas vraiment les déplacements cyclables. Plusieurs voies à sens-unique pourraient être converties en double-sens-cyclable sans gêner la circulation. Le marquage au sol pour les cyclistes est souvent peu clair ou non-adapté à la situation.

La sortie au nord de la ville (en direction de ZA de Chazey-Bons) propose une voie à sens unique (route du Bac vers rue du Marais) qui oblige les cyclistes à utiliser la D32 et la D32C, très passantes et non sécurisées.



## Culoz



La ville de Culoz présente plusieurs aménagements cyclables intéressants dont notamment un aménagement cyclable sur 300m réalisé en 2019, qui réduit la taille de la D904, traversant la ville (suite des travaux prévus en 2021). Cet aménagement, de qualité, présente néanmoins quelques défauts, notamment à ses extrémités, où son insertion à la voirie est largement perfectible.



Un fort enjeu pour Culoz est sa liaison avec la ViaRhôna et la Chautagne, aujourd'hui très dangereuse, en particulier au niveau de la traversée par le pont de la Loi et du giratoire le précédant.

### **Le pont de la Loi, point noir du territoire**

De part sa situation géographique (traversée du Rhône au niveau de Culoz), le pont de la Loi représente un enjeu cyclable central pour le territoire. Ce pont n'est actuellement pas du tout sécurisé et est mentionné régulièrement au cours des réunions de concertation.

Ce pont historique (construit dans les années 50) est sous la l'autorité du département de la Savoie et a été l'objet d'une étude par un bureau d'expert. Il a été conclu que le pont n'est actuellement pas capable de porter une voie supplémentaire mais qu'il serait possible, moyennant l'installation de pieux dans le Rhône, de rajouter une piste cyclable d'un côté et un tapis de l'autre (pour permettre l'équilibre du tablier). Ce projet, chiffré à environ 2 M€ n'a, pour le moment, pas donné de suite.



## Culoz, en proie avec les Poids Lourds

La ville de Culoz, pôle secondaire de la CC, mène une campagne interne pour améliorer ses aménagements cyclables. Depuis une année, la ville installe des bandes cyclables en ville, en particulier pour relier les points d'intérêts communautaires, tels que le collège de Culoz, la gare de Culoz, l'usine UTC et la route menant au col du Grand Colombier.

Ces aménagements ne respectent pas systématiquement les règles de largeur de voies, étant souvent impossible d'élargir une rue, certaines des bandes ne respectent pas les standards.

La traversée des poids lourds est de plus en plus fréquente (dû à l'ouverture de plusieurs carrières de pierre dans les environs). Dans le but réduire ce transit, Culoz a entrepris de réduire la largeur de la chaussée de la D904 à 6-7 m, pour installer un aménagement pour cyclistes et piétons, sur deux tronçons de 300 m en centre-ville. Un tronçon a déjà été réalisé.

Un travail de détournement des poids lourds est en cours depuis plusieurs années avec le département de l'Ain, qui a classifié cette route comme n'étant pas adapté au transit. Toutefois, cela n'a pas suffisamment diminué le passage des poids lourds.

Enfin, la commune de Culoz a entrepris en 2018 un comptage des voitures et poids lourds traversant la ville. Les résultats sont résumés dans le tableau ci-contre (véhicules entrants et sortants par entrées de ville).



Entrée de la ville	Voitures		Poids Lourds	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
<b>Données 2018</b>				
Ouest	2860	2563	105	104
Est 1	3765	2983	72	67
Faubourg Ouest	657	667	14	16
Faubourg Est	1246	1324	33	22
Est 2	3548	3008	141	140

## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables
  - Centres-bourgs
  - **Stationnement**
  - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux



## Offre de stationnement vélo actuelle



Gare de Culoz



Virieu-Le-Grand

Des box vélos sont disponibles aux deux gares de Virieu-Le-Grand et Culoz. Ce sont des stationnements sécurisés de qualité.

Les rares autres stationnements cyclables identifiés sur le territoire (à Belley, Artemare, Virieu et Culoz notamment) ne sont pas adaptés à une mise en sécurité correcte du vélo. Les points d'intérêts communautaires tels que le collège et le lycée de Belley sont très peu équipés (moins de 10 places chacun).

Les racks ou pincés roues sont à proscrire.

### Quels type de mobilier privilégié ?

Pour permettre une sécurisation complète du vélo, deux points d'attache (roue + cadre) sont nécessaires. Ainsi, les arceaux sont à privilégier vis-à-vis des racks à vélo ou des pincés roues (qui peuvent également entraîner des dégradations de la roue des vélos).

Pour les équipements où le vélo a vocation à stationner plusieurs heures (hors commerces), un abri permet également de protéger le vélo des intempéries.



Arceaux



Abri + Arceaux



## Projet de la communauté de communes en partenariat avec les communes

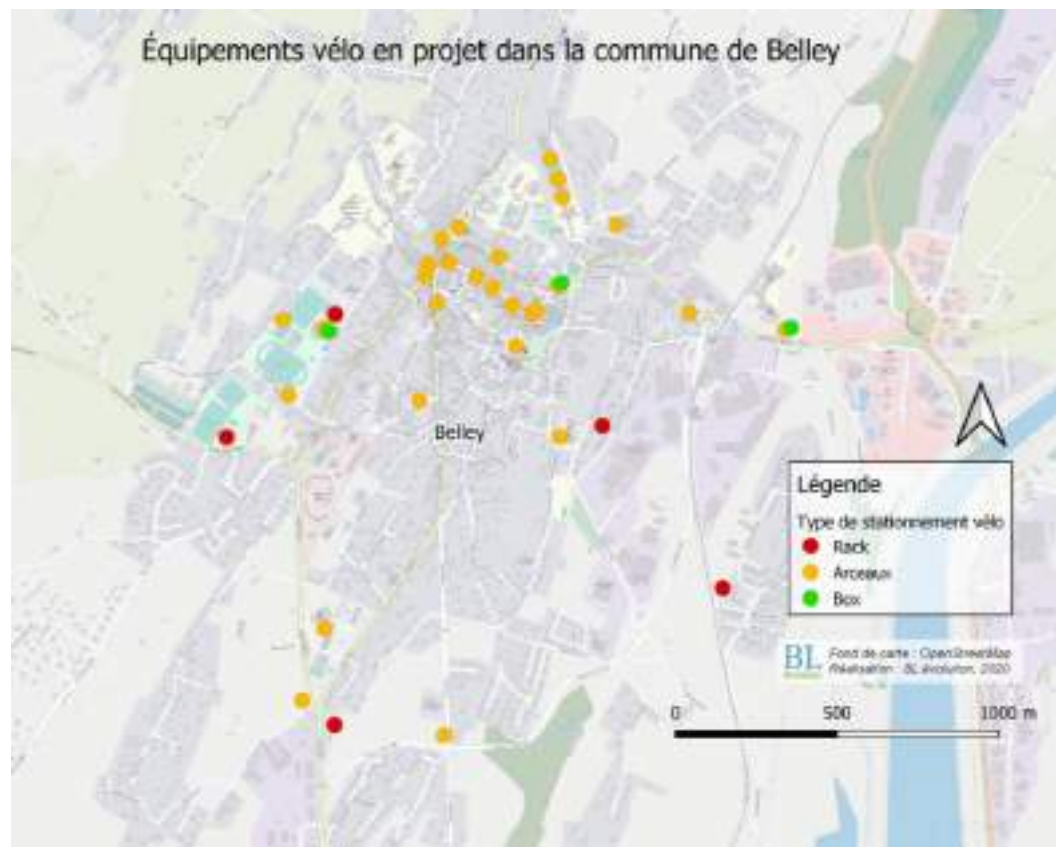
Dans le cadre de la stratégie « Bugey vélo », la CCBS a décidé d'installer courant 2021 de nombreux arceaux pour favoriser le stationnement vélo au sein de sa ville-centre

Belley et des autres centres-bourgs (au niveau des commerces de proximité, des services publics, des équipements sportifs et culturels...) et des sites touristiques.

18 communes sont concernées.

Zoom	Type	Nombre
Belley (ville-centre)	Arceaux	Environ 80
	Station de gonflage	1
	Borne de recharge VAE	1
	Box vélo	2

De plus, d'autres équipements comme des box vélo sécurisés, des stations de gonflage et des bornes de recharge VAE seront déployés à des points stratégiques (Belley, Culoz, Virignin, Brégnier-Cordon, Maison du Marais, Champagne-en-Valromey, Les Plans d'Hotonnes).



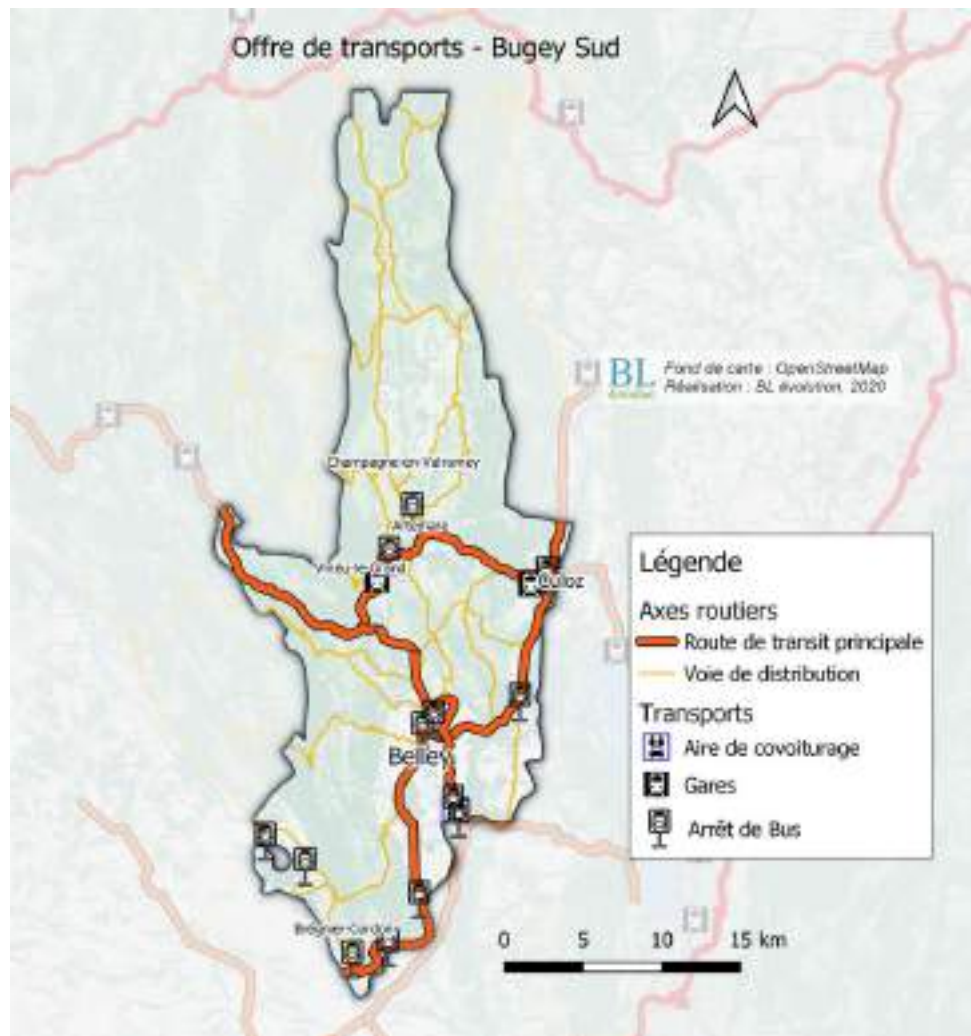
## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables
  - Centres-bourgs
  - Stationnement
  - **Services liés à la mobilité**
- Synthèse des enjeux





## Le réseau de transports en commun, complémentaire à la pratique cyclable



### Réseau ferroviaire rhônalpin:

Le territoire est desservi par 4 lignes TER:

- Lyon – Ambérieu – Culoz (Chambéry) : 12 trains par jour
- Genève – Culoz – Chambéry (entre 5 et 13 trains par jour)
- Genève – Bellegarde – Lyon (6 trains par jour)
- Valence – Genève (2 trains par jour)

### Lignes interurbaines :

Seulement cinq lignes de transports en commun de la Région desservent le territoire avec une offre plutôt limitée :

- Ligne 173 Belley – Chambéry (offre correcte)
- Ligne 145 Belley – Virieu-le-Grand (offre en correspondance avec quelques trains, desserte très partielle entre Champagne-en-Valromey et Virieu-le-Grand en TAD)
- Ligne 147 Belley – Hauteville (offre essentiellement scolaire)
- Ligne 143 Belley – Chanay (offre scolaire ou en TAD, pas de correspondance avec les trains)
- Ligne 193 Belley – Morestel (offre uniquement en TAD)

Globalement, les transports en commun sont peu développés sur le territoire et ne permettent pas aux habitants de se passer de la voiture.

**Il n'y a par exemple pas de ligne directe reliant les deux pôles principaux Belley et Culoz. (hors lignes scolaire).**

### Transport à la demande :

Un service de transport à la demande (TAD) en porte-à-porte complète l'offre, en étant toutefois réservé à un public spécifique (personnes âgées, PMR, bénéficiaires de l'APA et demandeurs d'emploi).



# Analyse de l'offre

## Offre de services liés à la mobilité à vélo

Un **vélociste** est installé à Belley : Cap-cool.

Depuis mars 2020, la CC **Bugey Sud** propose un **service de location VAE** pour tester pendant 1, 2 ou 3 mois ce mode de déplacement (via son prestataire l'ESAT **ODYNEO**, qui dispose d'une petite activité réparation).

**Servi'Nature, un service de location de VTT et de vélos à assistance électrique (VAE)** est installé depuis 1995 dans le Haut Valromey. Le département a mis à la disposition de Servi' Nature des vélos handisport à louer.

Il n'y a pas d'autres offres de location à la journée sur le territoire, et cela dans aucun des pôles du territoire. On notera toutefois la présence de Prolynx à proximité de Culoz (sur la commune de Seyssel).

Le site **Bugeyvelo.com** offre la possibilité de bénéficier d'un encadrement professionnel, avec des moniteurs brevetés pour la pratique du vélotourisme.

6 partenaires de l'Office du tourisme sont désormais labellisés « **Accueil Vélo** » :

- Les Lodges de la ViaRhôna (Camping) à Virignin
- Auberge de la Paillère à Lavours
- Sweet Home Hôtel à Belley
- Gîte Au Faï Tira à Champagne en Valromey
- Activ Plein Air sur le Plan D'Hotonnes
- Gîte les Pelaz sur le Plan D'Hotonnes



L'Office du tourisme nous a rapporté que le label « Accueil Vélo » continue à se développer sur le territoire et que plusieurs demandes sont en cours d'analyse. **Bugey Sud est le territoire qui possède le plus de gîtes labellisés du département de l'Ain**, bien qu'il soit en retard par rapport aux EPCI voisins de Savoie et de Haute Savoie.

## Afin de faciliter l'intermodalité vélo, il est important d'actionner différents leviers :

- L'aménagement de **stationnements vélo sécurisés** à proximité des points d'intermodalité : gares, arrêts de bus, aires de covoiturage ;
- La possibilité de **monter facilement dans tous les trains et cars** (accès aux quais cf. problématique en gare de Culoz, trains et cars acceptant les vélos avec des espaces dédiés, pratiques et bien dimensionnés) ;
- **L'accessibilité à vélo** de ces points d'intermodalité par des aménagements sécurisés et efficaces ;
- Plus de services de **locations de vélo à proximité des points d'intermodalité** majeurs.



## Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo du quotidien

### Diagnostic

- **Une pratique du vélo qui demeure encore essentiellement sportive ou touristique.**
- **Les D904, D992 et D1504, des axes routiers majeurs impraticables** à vélo.
- **Pas d'infrastructures cyclables** reliant actuellement les pôles mais des projets d'aménagements récents, surtout liés à la ViaRhôna.
- Quelques axes secondaires suffisamment calmes pouvant être jalonnés et sécurisés (abaissement de la vitesse), mais une majorité de bourgs à traiter (apaisement pour favoriser un partage de la voirie là où des aménagements ne sont pas possibles).
- **Une offre d'intermodalité faible mais existante:** 2 gares , des arrêts de bus dans chaque pôle et un service de TAD, mais un manque de liaison entre les pôles. (Pas de liaison directe Belley – Culoz)
- **Un niveau de service assez pauvre** avec un unique service de location de vélos installé (hormis le nouveau service de location VAE de la CC) et aucun dans les pôles du territoire
- **Une plateforme en ligne dédiée « Bugey vélo » très claire**, qui représente un atout majeur du territoire.

## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- **Synthèse des enjeux**



### EN 2030, BUGEY SUD TERRITOIRE CYCLABLE

Un objectif national de 9% de déplacements à vélo en 2024 et de 12% en 2030

2020



85 % - 85 000 dép/jour



1,1 % - 1000 dép/jour

2030



60 % - 60 000 dép/jour



12 % - **12 000 dép/jour**

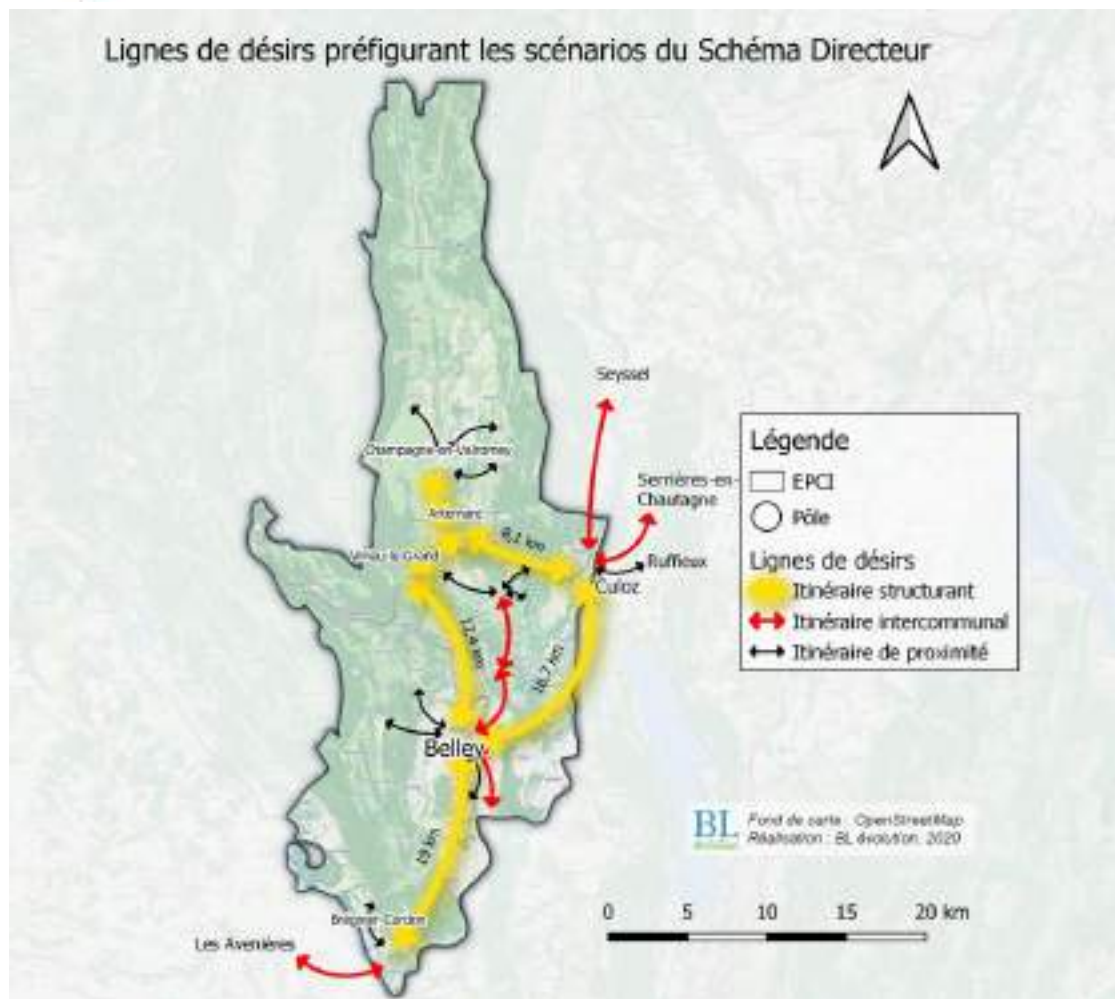
3 déplacements/jour/personne en moyenne en France

#### Des leviers importants :

- 1 élève sur 2 est scolarisé dans sa commune de résidence = **7 000 dép/jour**
- 1 actif sur 3 habite et travaille dans la même commune = **8 500 dép/jour**
- 2 habitants sur 3 à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle = **22 000 dép/jour**



## Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables



La carte ci-contre **représente les différentes lignes de désirs** à vélo du territoire. Il s'agit des itinéraires correspondant au croisement des besoins de mobilité des habitants et du potentiel de report modal vers le vélo (lié principalement à la distance et au temps de parcours).

Les pages qui suivent cherchent à **identifier des liaisons « cyclables »** le long de ces lignes de désirs.

**Les scénarios devront définir les possibilités d'aménagements** permettant de répondre à chacune de ces lignes de désir.



# Synthèse des enjeux



## Faiblesses

**Un territoire a priori pas naturellement favorable à la pratique du vélo mécanique au quotidien :**

- Un relief très prononcé
- Les D1504, D992 et D904 dangereuses et très fréquentées, le reste du réseau routier soumis à des pics de fréquentations
- Distances souvent importantes entre les pôles
- Pas de stationnement vélo de qualité



## Atouts

**Des points forts et leviers bien identifiés :**

- Acteurs et partenaires engagés
- Des actions en faveur du vélo à toute échelle et récentes.
- Certains axes secondaires peu fréquentés, certains chemins exploitables
- Succès du nouveau service de location de VAE sur le territoire
- De nombreux projets d'infrastructures cyclables en cours d'étude
- Un itinéraire de grande qualité traversant le territoire (ViaRhôna)



## Opportunités

**Un cadre et une dynamique favorables dans lesquels s'inscrire :**

- Cadre offrant au vélo une harmonie entre la pratique utilitaire, cyclo-touristique et sportive.
- Une part importante des habitants travaillent ou étudient dans ou à proximité de leur commune de résidence
- Apaisement et valorisation des centres-bourgs en sécurisant les grands axes et en apaisant les rues résidentielles.
- Pour les distances longues, quelques possibilités d'intermodalité
- Aides individuelles et incitations aux entreprises (primes à l'achat, Fonds Mobilités Durables, défiscalisation de l'achat de flottes VAE pour les entreprises, CEE...)



## Menaces

**Des évolutions dont il faut se prémunir :**

- Une « culture » vélo faible (pour les déplacements du quotidien)
- Une forte dépendance à la voiture
- Etendue du territoire à aménager
- Axes et carrefours dangereux, vitesses excessives malgré les réglementations



## 7 grands axes pour répondre aux enjeux



Dans les bourgs : poursuivre l'apaisement en diminuant la vitesse de circulation, y associer des aménagements favorables aux cyclistes, jusqu'aux sorties de bourgs



Sur les grands axes : traiter les franchissements stratégiques, aménager un réseau sécurisé et efficace lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est envisageable



Assurer des rabattements efficaces et sécurisés vers les véloroutes-voies vertes



Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements sur les axes calmes non aménagés, voire les chemins carrossables



Mettre en place des stationnements cyclables de qualité dans tous les lieux d'attractivité et d'intermodalité



Développer une première boucle de services autour du conseil, de la réparation et de la location



Elaborer une communication dynamique favorisant les changements d'usages



## Annexes

- Personnes contactées
- Analyses complémentaires de l'enquête
- Glossaire



## Personnes contactées

Toutes ces personnes ont été contactées par téléphone dans le but de compléter notre diagnostic du territoire. Nous les remercions de nous avoir fournies des informations capitales sur les sujets et projets liés au vélo.

**Laura GERARD** – Chargée de mission Mobilité, suivi du Schéma directeur, CC Bugey Sud

**Estelle CHARRUT** - responsable du service Tourisme, Culture et Patrimoine, CC Bugey Sud

**Michel PLACE** - Service voirie, CC Bugey Sud

**Sandrine ANTUNES** – Responsable du service urbanisme, en charge du SCOT Bugey, CC Bugey Sud

**Emmanuelle BEBI** - directrice Office de Tourisme Bugey Sud Grand Colombier

**Florence LOBEY** - Ville de Belley Directrice des Services Techniques

**Jérôme SIXDENIER** - Ville de Culoz Directeur du Développement

**Sébastien CHARVET** – Responsable de l'Agence routière et technique Bugey Sud

**Robin CATTET** - Chargé de mission sports et activités de pleine de nature)

**Cyril HENRY** – Grandes Traversées du Jura - Chargé de mission Itinéraires

**Ginette HENRIET** – Grandes Traversées du Jura – Directrice de l'association

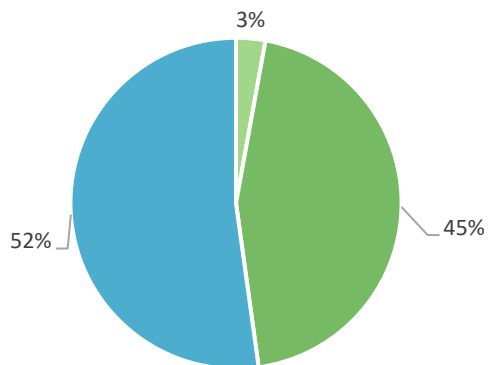
**Lionel PAILLET** – Co-président de l'association Olévélo



# Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

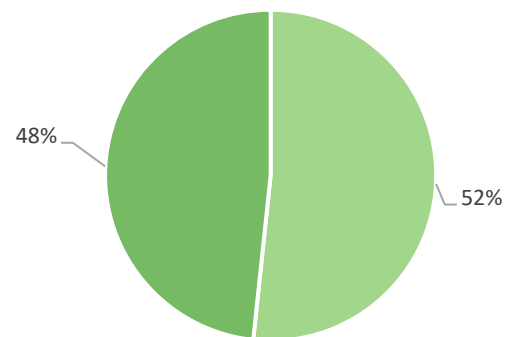
## Âge des répondants

■ moins de 25 ans ■ 25 - 49 ans ■ Plus de 50 ans

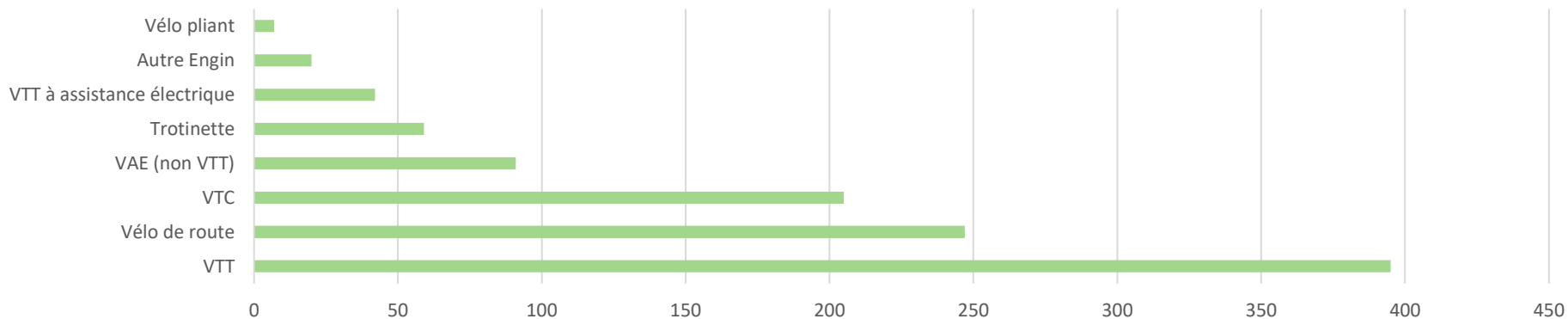


## Genre des répondants

■ homme ■ femme



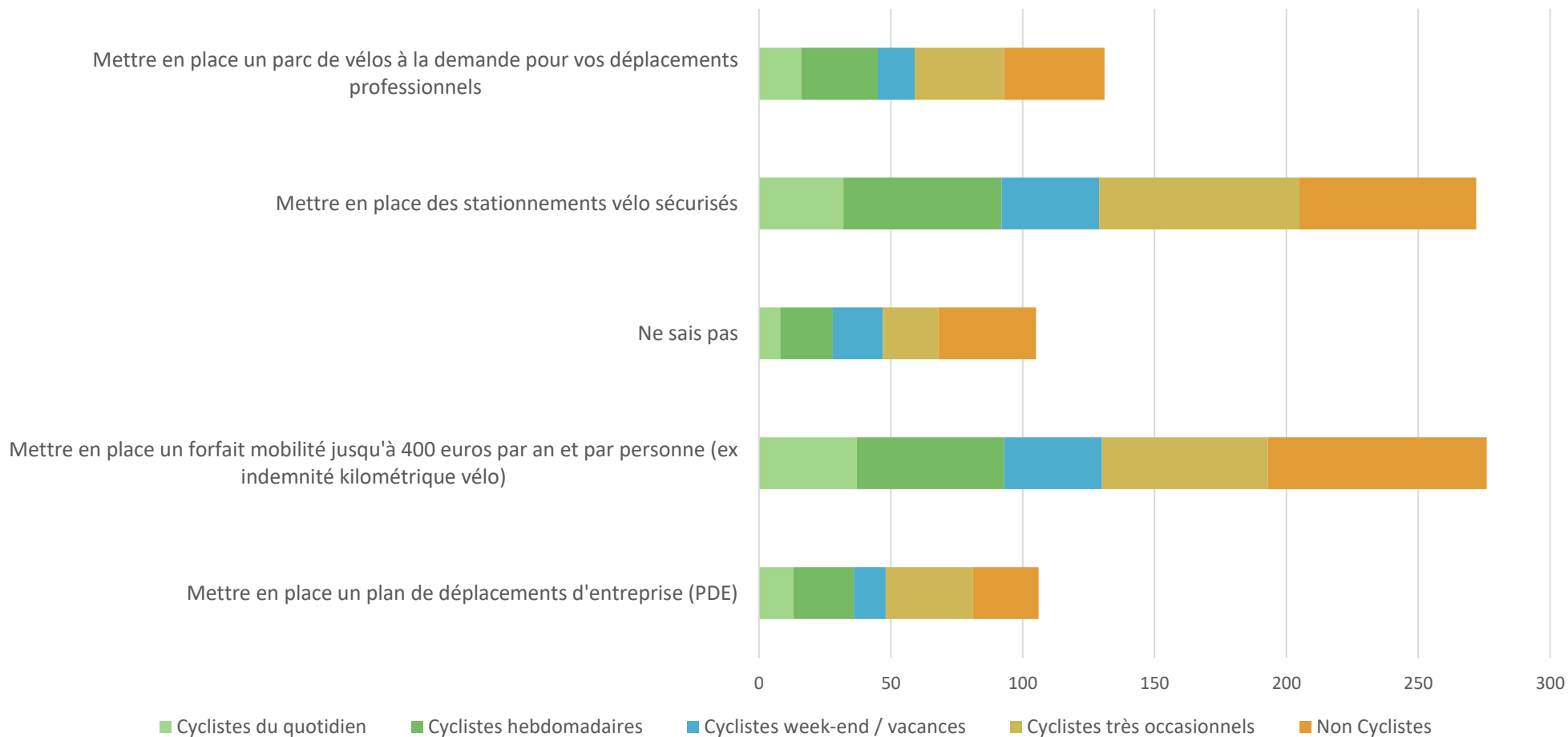
## Possédez-vous un des équipements suivants ?





## Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

D'après vous, que pourrait faire votre entreprise, votre employeur, pour encourager l'usage du vélo des salariés ?





## Glossaire

**Accessibilité** : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

**Aire piétonne** : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

**Angle de giration** : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

**Aménagement cyclable** : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).

**Aménagement piéton / piétonnier** : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cadi...)

**Bande cyclable** : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

**Cédez-le-passage-cycliste** : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

**Coupure urbaine** : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

**Double sens cyclable** : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

**Déplacements utilitaires** : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

**Disponibilité foncière** : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

**Intermodalité** : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

**Isochrones** : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.



## Glossaire

**Jalonnement vertical** : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

**Jalonnement horizontal** : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

**Piste cyclable** : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

**Part modale** : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

**Report modal** : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

**Trafic de transit** : Trafic qui n'est pas dédié à la déserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

**Vélo à Assistance Electrique (VAE)** : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

**Voie Verte** : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

**Zone de rencontre** : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobiliers urbains, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

**Zone 30** : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.