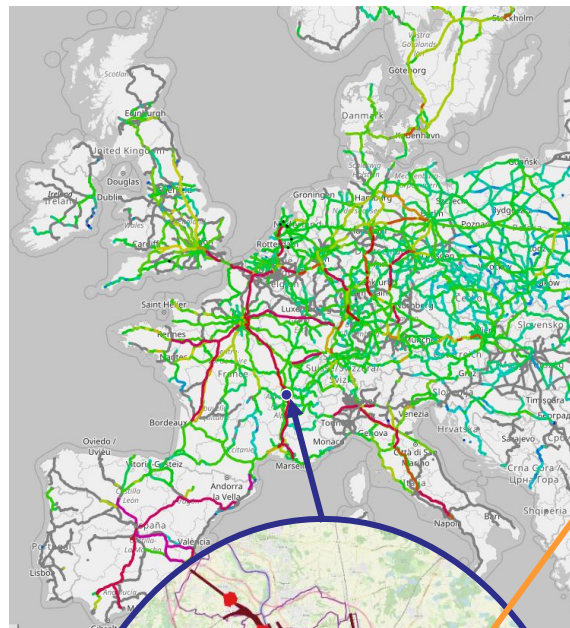


Béraudier, la plus grande vélostation française au cœur de la gare de Lyon Part-Dieu, hub multimodal performant



La gare Lyon Part-Dieu, hub multimodal à toute échelle

Métro, bus, vélo,
taxi, logistique,
voiture, 2RM,
accès à l'aéroport



La gare dans son périmètre immédiat



★ Stations Vélo'v de la Métropole de Lyon

Vélostations est et ouest

Aménagements cyclables de la Métropole de Lyon

- Réseau de desserte
- Réseau secondaire
- Réseau structurant et super structurant

Voies ferrées de la Métropole de Lyon

- voies ferroviaires

OpenStreetMap

Le territoire de la
métropole de Lyon
et ses 36 gares
ferroviaires

MÉTROPOLE

GRAND

LYON

La vélostation Béraudier : une composante du projet de la tour et de la place Béraudier sur 2 niveaux



la gélule

la rampe
cycle au
centre de la
place

Tour To Lyon : réalisation d'un immeuble de bureaux de grande hauteur (IGH) de 170m

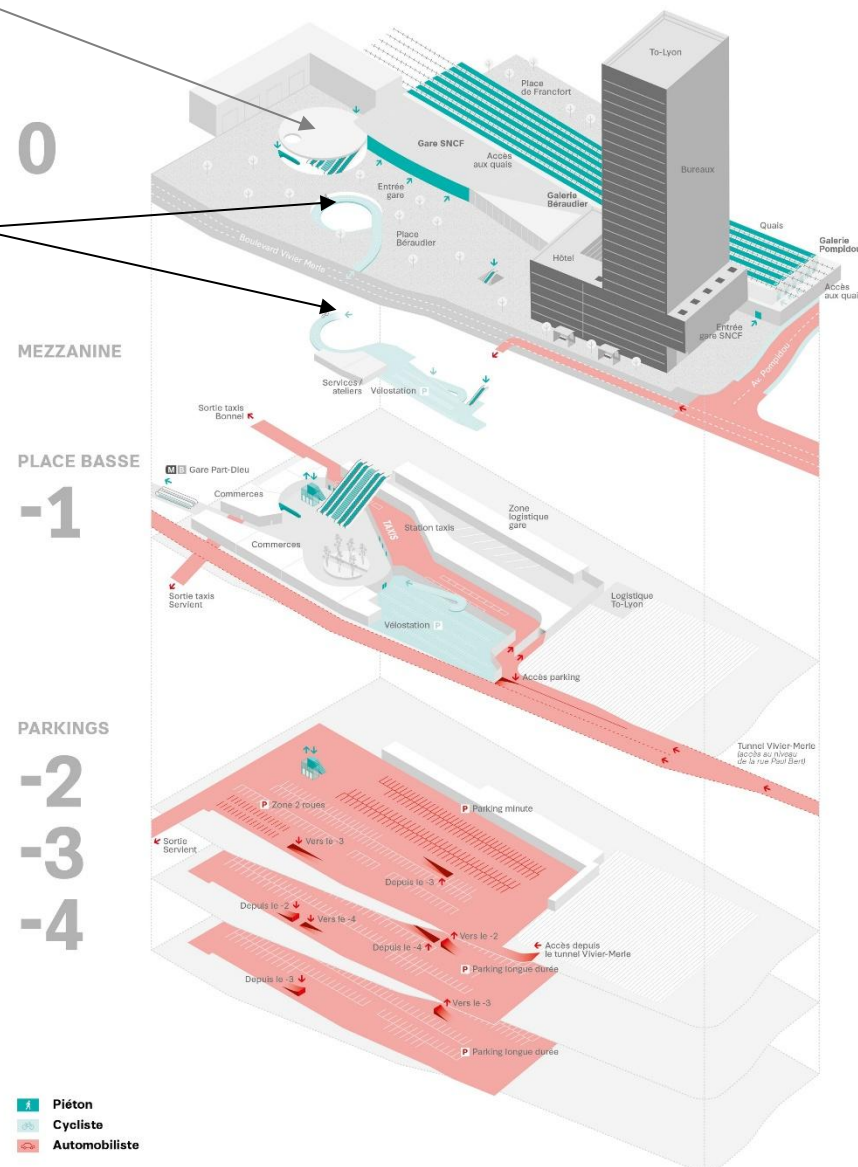
- ▶ 80 000 m2 de bureaux répartis sur 43 étages
- ▶ Un hôtel 4* de 168 chambres
- ▶ Commerces et services ouverts sur la ville

La place Béraudier :

En haut, très dégagée avec un auvent elle offre de vastes espaces publics.

En bas, la place comprend :

- ▶ Un nouvel accès au métro
- ▶ Une dépose taxis (dépose des voyageurs et rendez-vous pour les taxis commandés)
- ▶ Une grande vélostation de 1 534 places,
- ▶ 7 commerces et services
- ▶ Aires logistiques pour la gare et le To-Lyon (bureaux et hôtels),
- ▶ Une galerie technique commune des réseaux,
- ▶ Les voies d'accès et de sortie taxis, logistique et technique.
- ▶ Le parking Béraudier P1, (1099 places dont 67 en dépose minute).
- ▶ Un bassin de stockage mutualisé des eaux pluviales de 2600 m3



Piéton
 Cycliste
 Automobiliste

Place basse : 1 an de travaux en accéléré



Place Béraudier : 1 an de travaux en accéléré

Retour en images sur le montage de la rampe à vélo et de l'auvent qui permettront d'accéder à la place basse Béraudier. Pour en savoir plus sur le projet : lyon-partdieu.com

© TimelapseGo / SPL Lyon Part-Dieu

<https://www.lyon-partdieu.com/en-images/videos/#gallery-7>
<https://www.youtube.com/watch?v=4H67zlcxSAY>

Construction place basse en accéléré



La transformation du Pôle d'Echange Multimodal Lyon Part-Dieu en images

Retour sur les travaux d'aménagement du pôle d'Echanges Multimodal de 2018 à sa livraison en 2025.

© Devisubox / SPL Lyon Part-Dieu

Pour en savoir plus :
<https://www.lyon-partdieu.com/projet/enjeux/>

MÉTROPOLE

GRAND

LYON

La vélostation Béraudier



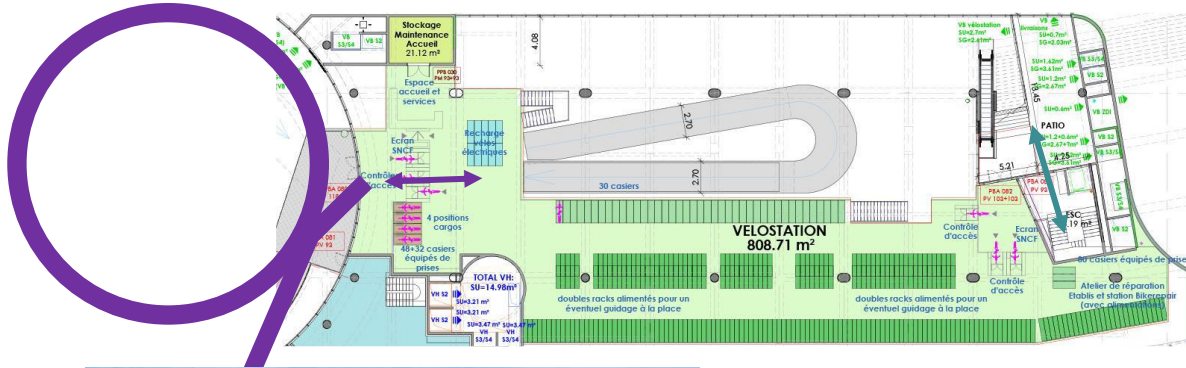
MÉTROPOLE

GRAND

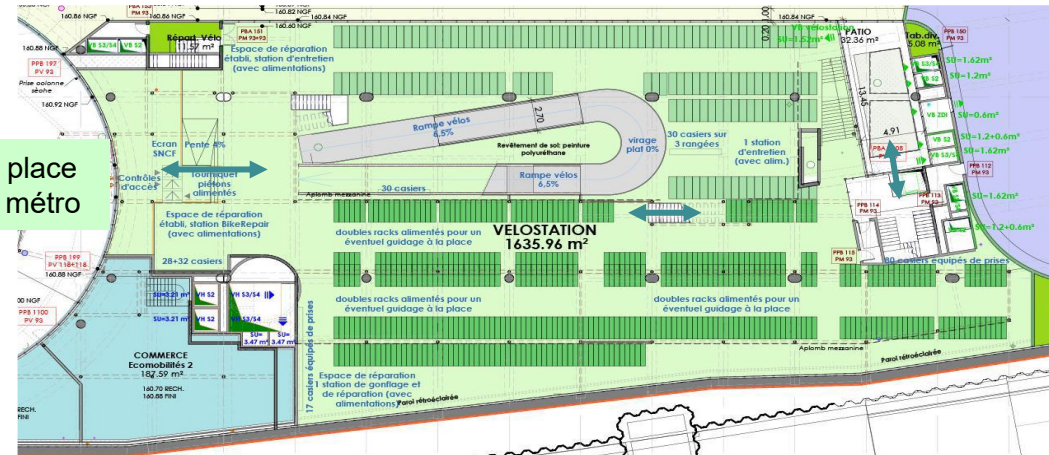
LYON

Les circulations des cycles et des piétons

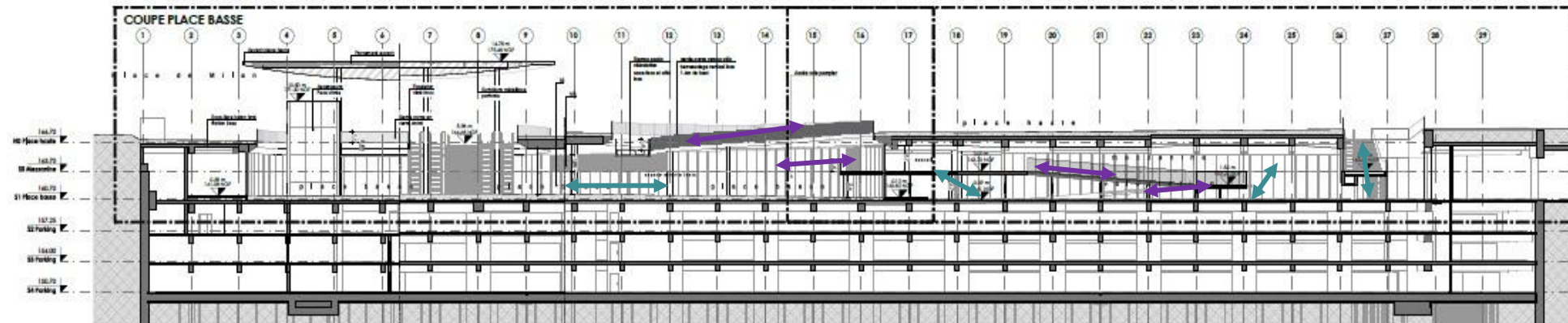
Cycles : accès uniquement par la rampe
 Piétons : 2 points d'accès



Accès piétons place basse, niveau métro



ELEVATION OUEST - 250°



Conditions d'accès et équipements pour tous les cyclistes

- La vélostation Béraudier est un équipement d'intermodalité. Elle est dédiée aux usagers des transports en communs avec un **accès gratuit** via la carte Oûra et TCL **sur inscription préalable**.
- un **forfait de 2€ pour les cyclistes en visite**.
- Il n'y a pas de garantie de place pour les usagers
- Pour les **salariés de la tour To Lyon**, les badges sont fournies par l'employeur. Ces badges sont compatibles avec le système de contrôle d'accès. Ces cyclistes de la tour peuvent badger, entrer et se garer sur n'importe quelle place disponible dans la vélostation (pas de places affectées) jusqu'à épuisement du quota de 421 places.
- Si les usagers de la tour To Lyon disposent d'une carte TCL ou Oûra, il peuvent aussi s'inscrire pour utiliser la vélostation en tant qu'usagers publics (mais sans garantie de places).
- Afin de faciliter le déplacement et la recherche de place, un des escaliers interne à la vélo station est équipé d'aides (escalators pour vélos) à la montée et à la descente des vélos
- Badgeage obligatoire en entrée et sortie avec le vélo. Entrée piéton avec le badge et sortie piéton libre.



1 394 places en simple et double rack pour vélos classiques, VAE



140 places confort pour vélos spéciaux, VAE

99 casiers pour trottinette (sans recharge)

Totem de réparation et station de gonflage

MÉTROPOLE

GRAND LYON

La rampe à vélo : un défi technique pour un parcours spectaculaire (1/2)



La rampe métallique et hélicoïdale, offre un accès confortable et spectaculaire à la mezzanine de la vélostation. Mesurant **63 m de long sur 3,80 m de large**, elle s'enroule autour de l'ouverture circulaire de la place. Au centre de la rampe, un jardin boisé de 280 m² offre un îlot de nature aux voyageurs traversant la place basse et propose une scène végétale avec son ambiance et ses variations de couleurs saisonnières. Son soutènement par seulement 3 poteaux accentue sa légèreté et constitue une prouesse technique (92 tonnes).

Charge maximale d'exploitation uniformément répartie de 400 kg/m², sur une surface de 270 m², ce qui représente 139 tonnes au total. Cela correspond à 1200 personnes de 90kg, ou 1400 personnes de 75 kg, soit une foule *très* compacte (4 à 5 personnes/m²).

La rampe est constituée de 11 pièces différentes d'une largeur de 3,80 m qui ont été fabriquées à Mazamet dans le Tarn par l'entreprise Cabrol. Les différentes pièces (entre 6 et 11 tonnes) ont été ensuite installées puis boulonnées sur place par convoi exceptionnel de nuit entre le 21 août et le 6 septembre 2024. La pente finale de l'ouvrage est de 5,8 %.

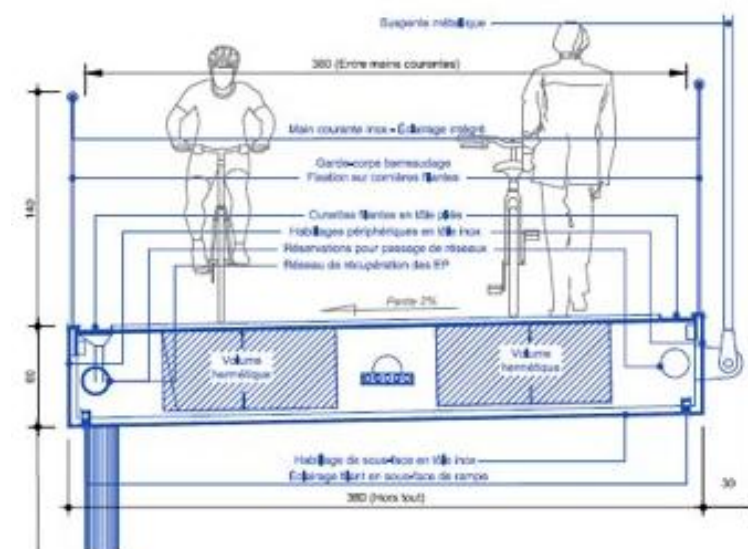


La rampe à vélo : un défi technique pour un parcours spectaculaire (2/2)

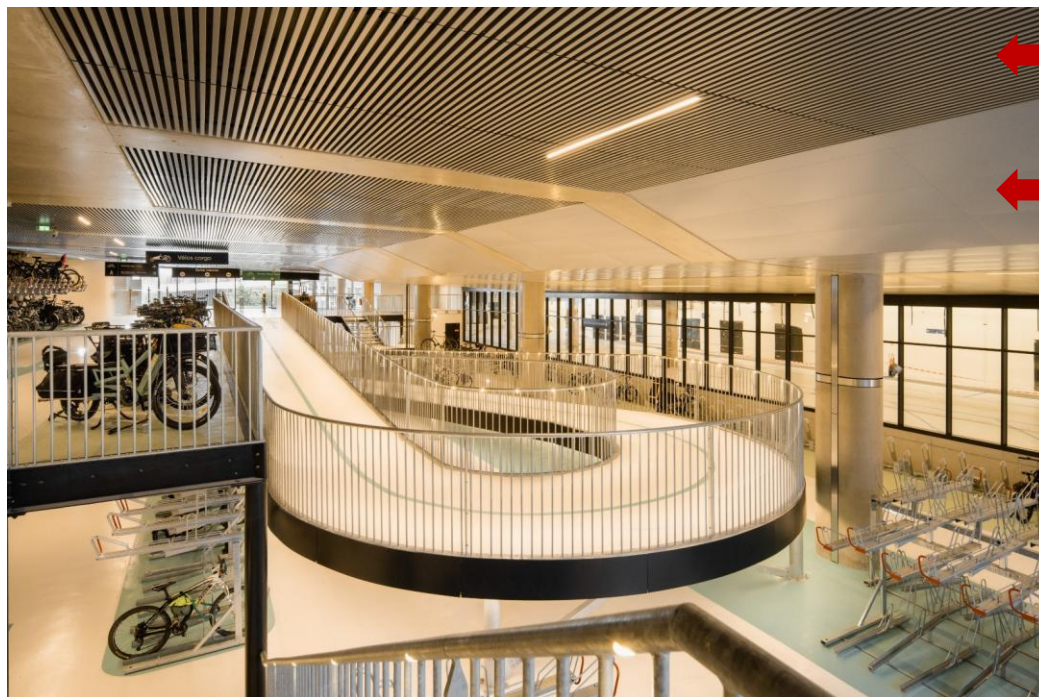


Caractéristiques

Dimensions : 28,40 mètres de diamètre
3,80 mètres de large
63 mètres de long



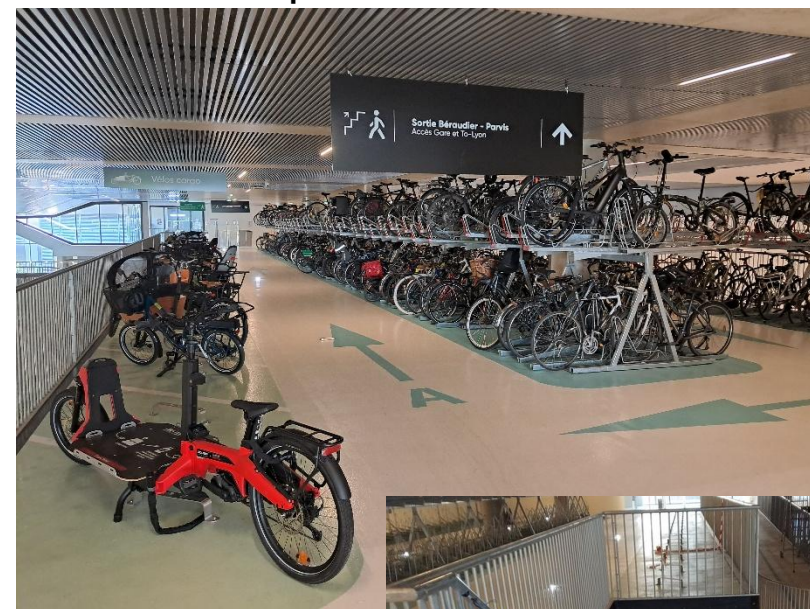
Ambiance intérieure de la vélostation (1/2)



Faux plafond de type linéaire (facilité de montage/démontage, opacité progressive suivant éloignement ou angle de vue, intégration simple des luminaires)

Intégration de fosses d'arbres dans la dalle haute

Espace mezzanine



Le plafond de la vélostation, constitué par les fosses d'arbres en béton et par un faux-plafond métallique linéaire, s'organise afin d'éviter les ruptures visuelles. Il est libéré au maximum d'équipements suspendus.



Goulottes à vélo dans les escaliers



Ambiance intérieure de la vélostation (2/2)



- l'effet de profondeur et de visibilité est renforcé par mur rétro-éclairé en double hauteur
- Matériaux limités : béton avec lasure incolore, structure métallique apparente de la mezzanine (brute sans faux plafond, tubes lumineux) et acier galvanisé (comme les racks à vélo).
- Sols recouverts de résine époxy de teinte claires, facilitant le déplacement et le repérage des différents types de racks à vélo. Les allées de circulation sont identifiées par des lettres.



Coûts d'investissement de la vélostation

- Coût de la construction (VEFA*) : 7,5 M € HT
 - Coût d'aménagement SPL Part-Dieu : 3,8 M € HT
 - Coût d'aménagement SPLM : 0,3 M € HT
- Soit 11,6 M € Soit 7 750 € /pl
- Participation de l'Etat = 1,8 M€ (16% du coût total)

Exploitation

Données d'entrée : date de mise à disposition le 14/05/2025
Surface totale : 2 424 m² et 1 534 places
(dont 520 m² et 421 places dans l'espace réservé à la tour ToLyon).

Loyer du par les utilisateurs de la tour ToLyon : 23 € HT / m² (prix convention 2019)

Charges portées par le contrat de DSP : 245 440 € HT / an

Charges de co-propriété : 157 230 € HT / an

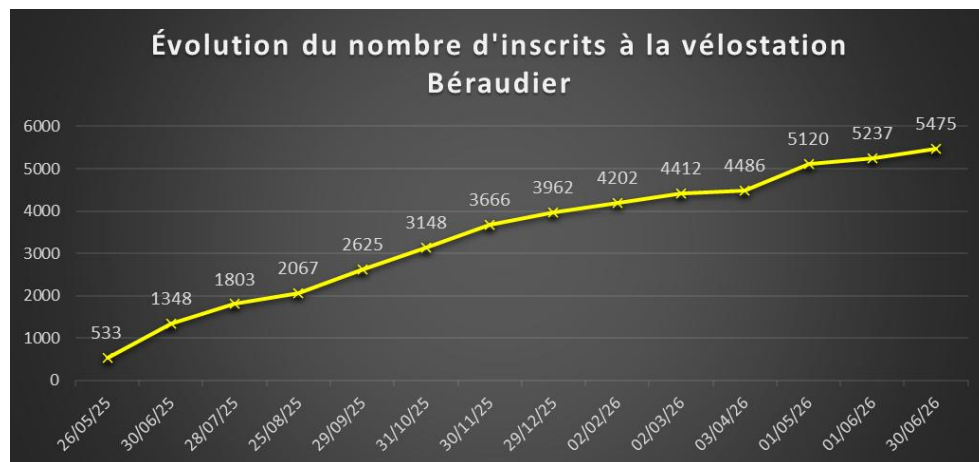


Coût d'1 place de voiture en parking souterrain entre 20 000 et 30 000 € HT/pl

coûts d'investissement par place		
	entre	et
vélostation	2 300 €	7 800 €
box	2 300 €	
consigne	2 700 €	3 000 €
local	2 500 €	5 400 €
EVS	700 €	1 000 €

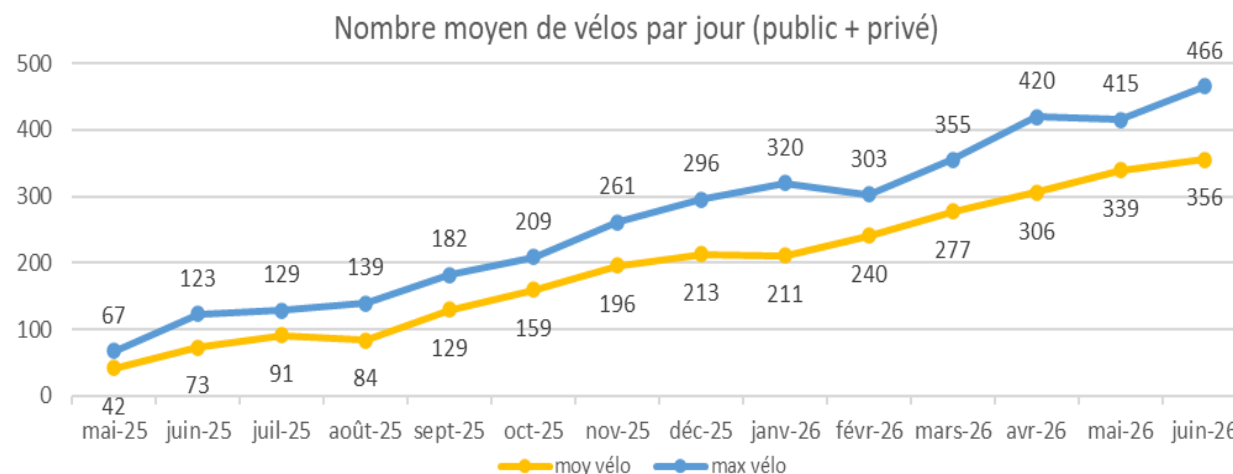
*VEFA : Vente en l'Etat Futur d'Achèvement

Suivi de l'usage de la vélostation – inscriptions et fréquentations globales



Le nombre d'inscrits continue d'augmenter. Plus de 80% des cyclistes détiennent une carte TCL.

Une fréquentation timide au démarrage mais en constante augmentation.



5 475 inscrits, soit une augmentation de **+4,5 %** en 1 mois

Un occupation moyenne par jour de : **27 %** dans la zone publique (1113 pl.)

6 % dans la zone To Lyon (421 pl.)

Occupation moyenne par jour des trottinettes : **3%** (99 pl.)

MÉTROPOLE

GRAND

LYON

Contraintes et point d'accueil

Discussions lors de la construction :

- Permis de construire accordé en 2018. Convention tripartite en 2019.
- Un montage économique complexe et de nombreuses interfaces sur des sujets très variés
- Quid de la possibilité d'implication de la SNCF sur la qualification de la place basse comme une extension de la gare ?
- Répartition des responsabilités de chacun au sein de l'association des co-propriétaires.

Contraintes techniques et environnementales

La construction s'est déroulée dans un environnement fortement contraint :

- **Contexte urbain dense** : proximité immédiate d'infrastructures majeures (gare ferroviaire, réseaux souterrains existants, parkings).
- **Maintien de l'activité** : continuité du fonctionnement de la gare et des circulations piétonnes en surface pendant les travaux.
- **Contraintes géotechniques** : nature des sols urbains remaniés nécessitant des études approfondies (portance, stabilité des parois).

A la livraison de la vélostation,

- quelque réserves techniques à lever.
- L'exploitant est désigné après le lancement de l'opération >> partenaire associé tardivement.
- Un règlement intérieur en cohérence avec une convention « obsolète » de 2019.
- Mise en place de la fréquentation payante visiteur non prévue initialement.

A l'exploitation,

- ❖ Surveillance humaine dédiée temporairement
- ❖ Comptages des vélos à perfectionner.

Reportage photos



MERCI DE VOTRE
ATTENTION