



Début février 2021

Cours de la Somme
Rue de Bègles
Route de Toulouse

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PROVISOIRES

Bilan après un an de mise en service



PLAN

I. PARTIE INTRODUCTIVE

1. Contexte de l'étude expérimentale
2. Présentation de l'étude expérimentale

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

1. Impacts occasionnés par les aménagements cyclables provisoires en chiffres
2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne
3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en juin 2021
4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

III. BILAN

1. Points à soulever concernant les aménagements cyclables provisoires
2. Points à soulever concernant l'urbanisme pragmatique



I. PARTIE INTRODUCTIVE

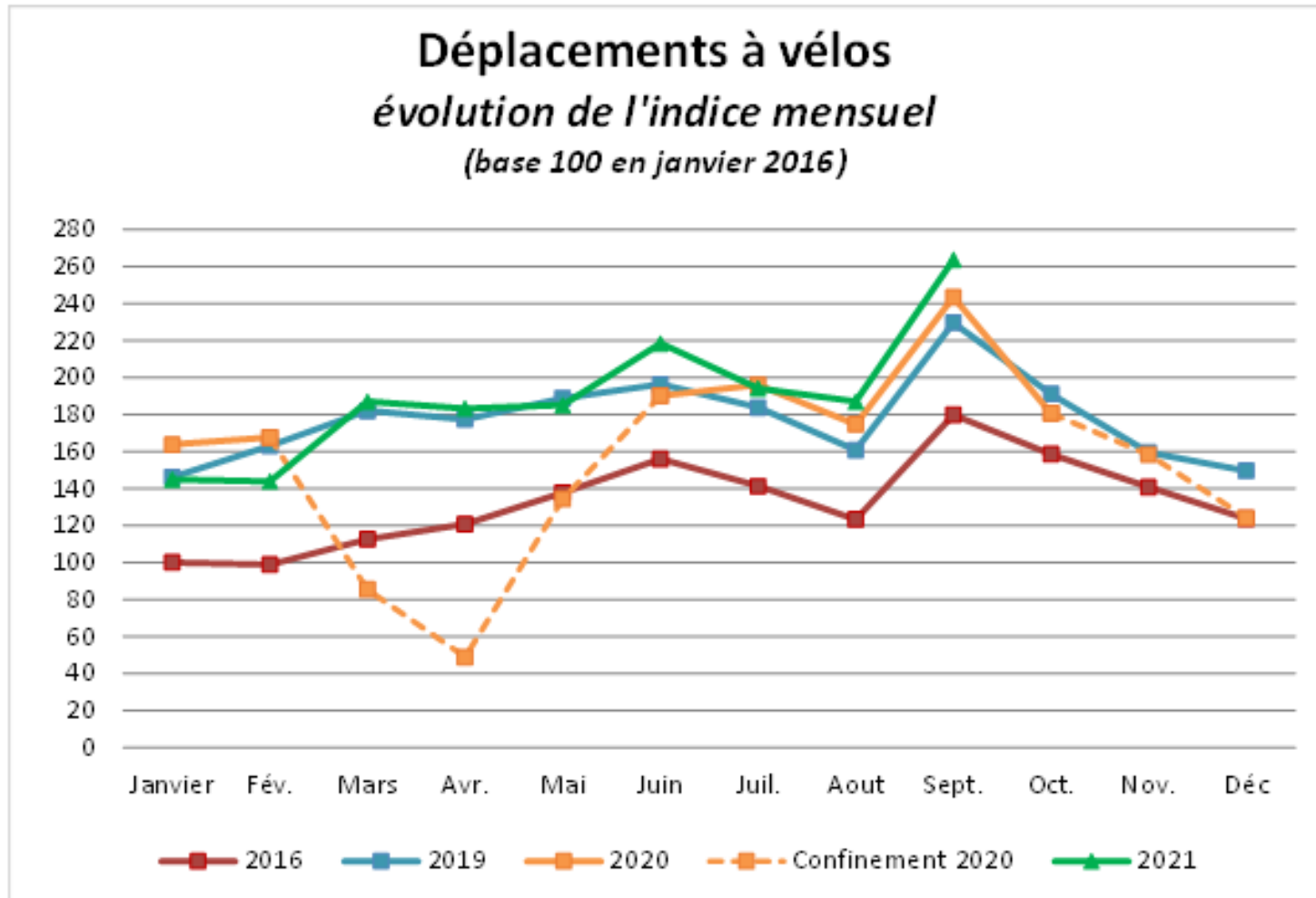
1. Contexte de l'étude expérimentale
2. Présentation de l'étude expérimentale

I. PARTIE INTRODUCTIVE

Source : D.G. Mobilité, Bordeaux Métropole.

1. Contexte de l'étude expérimentale

- Une évolution marquée des transports alternatifs à la voiture au sein de la Métropole



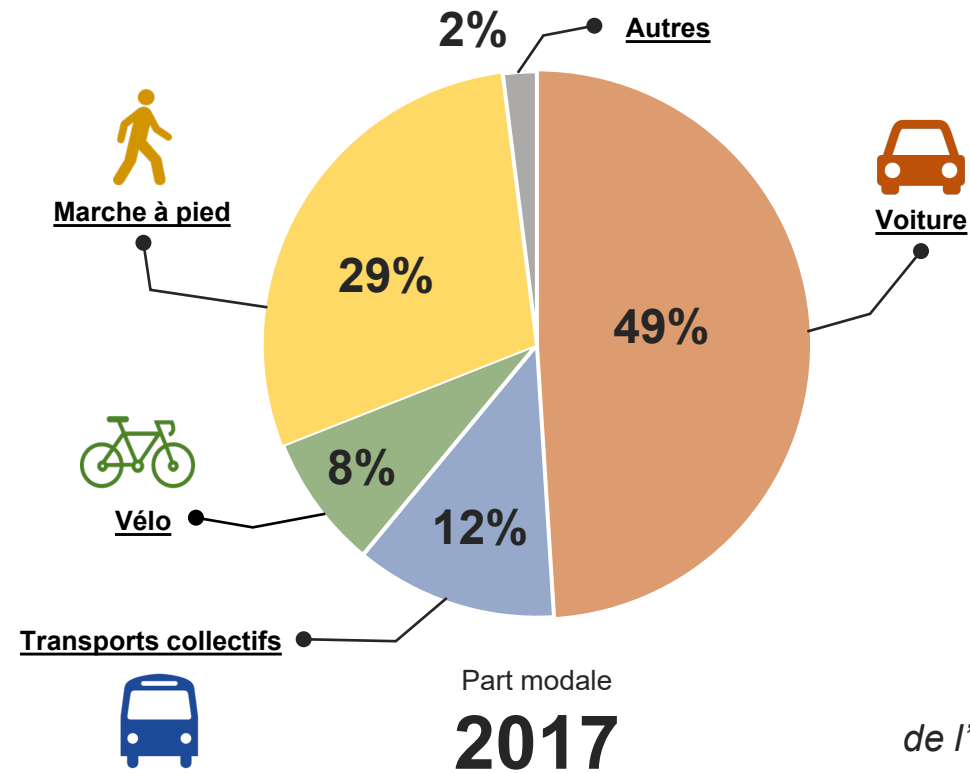
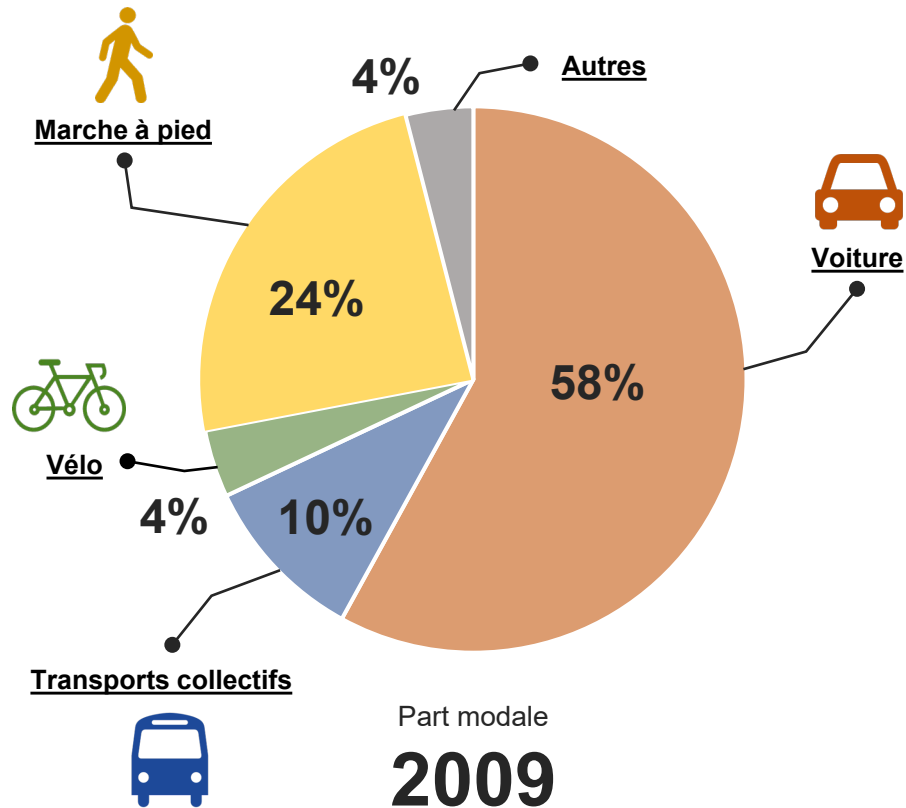
De 2013 à 2019 :
la pratique cycliste a
augmenté de plus de 60% (soit
+10% par an).

L'usage des transports collectifs a
augmenté de plus de 40% entre
2013 et 2019, alors que **l'usage de**
l'automobile a stagné sur la même
période. Entre septembre 2019 et
septembre 2021, on observe une
baisse de l'usage des transports
collectifs de 15%.

I. PARTIE INTRODUCTIVE

1. Contexte de l'étude expérimentale

- Une évolution marquée des transports alternatifs à la voiture au sein de la Métropole



En 8 ans

-9%

de l'usage automobile

+11%

de l'usage des transports alternatifs

Source : Enquêtes Ménages 2017, Bordeaux Métropole.

I. PARTIE INTRODUCTIVE

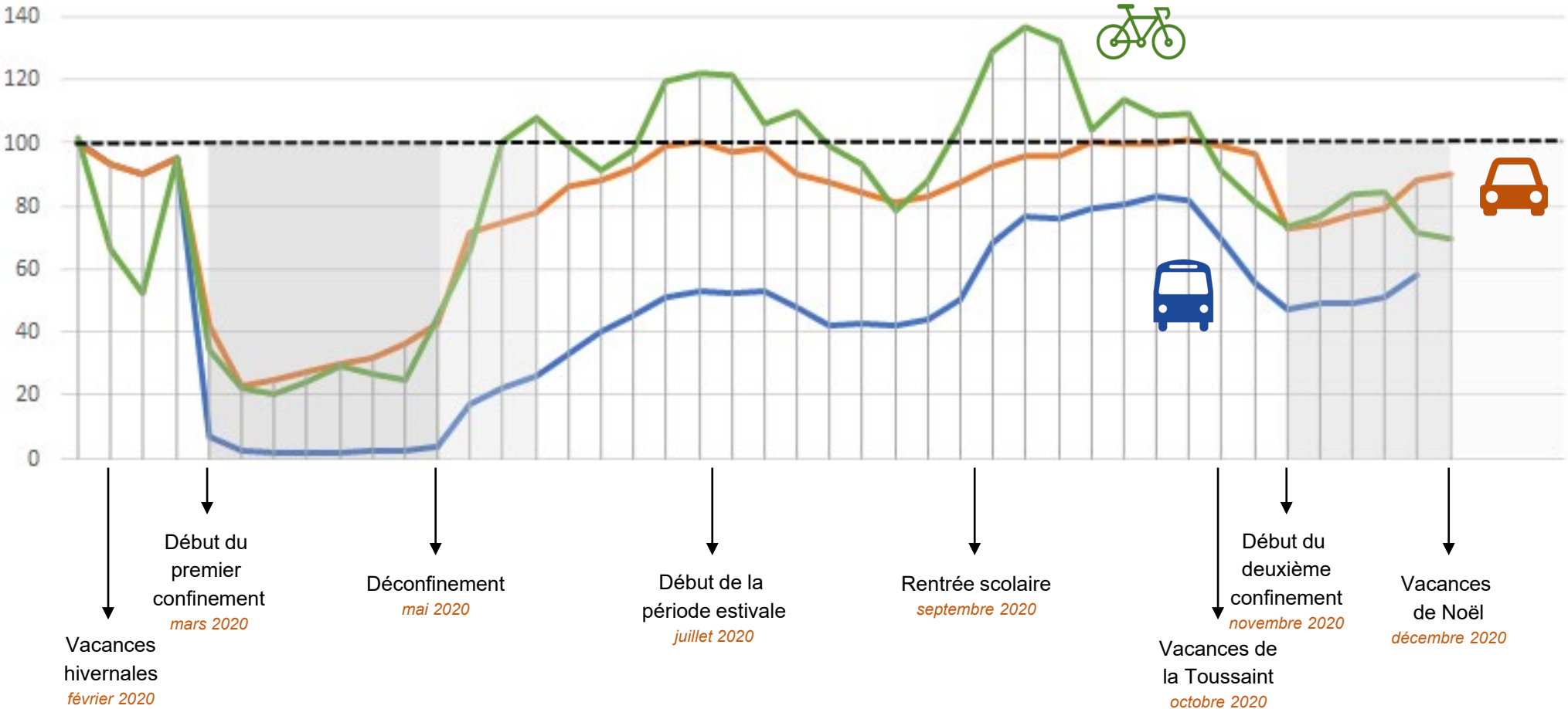
1. Contexte de l'étude expérimentale

- Une tendance accentuée durant la pandémie Covid-19

Source : Plan d'urgence vélo - Mise en sens unique - Cours de la Somme et rue de Bègles (16/12/2020), Pôle Territorial de Bordeaux, Bordeaux Métropole.

Évolution hebdomadaire de la mobilité en 2020

en fonction d'une semaine de référence avant la crise sanitaire (base 100)



I. PARTIE INTRODUCTIVE

1. Contexte de l'étude expérimentale

- Une tendance accentuée durant la pandémie Covid-19

L'année 2020 est **particulière**. La pandémie Covid-19 oblige à tout le monde à respecter les gestes barrières, dont **le fameux mètre de distance entre individus**.

La Métropole concentre une population active qui se déplace au quotidien via **les transports collectifs**. Bien qu'il soit difficile de respecter les gestes barrières lors des heures de forte affluence, **ces derniers perdent de nombreux usagers**.

Source : Bilan du deuxième Plan Vélo Métropolitain 2017-2020, Bordeaux Métropole.

© Bordeaux Métropole.



© Club Presse Bordeaux.



Dès le déconfinement en mai 2020, **l'objectif de la Métropole était donc de désengorger les transports collectifs et de reporter la part modale de ces derniers vers le vélo**, notamment pour des déplacements courts.

C'est pourquoi, **des aménagements cyclables provisoires de grande qualité** ont été réalisés entre 2020 et 2021, dans le cadre du plan d'urgence vélo. **Ces aménagements ont certainement favorisé l'important développement de la pratique cycliste** au cours de l'année 2020.

Certains aménagements ont été élaborés via **l'urbanisme pragmatique**.



I. PARTIE INTRODUCTIVE

1. Contexte de l'étude expérimentale
2. Présentation de l'étude expérimentale

I. PARTIE INTRODUCTIVE

2. Présentation de l'étude expérimentale

- *Définition de l'urbanisme pragmatique*

Méthode d'expérimentation de projets ou **de propositions**
d'amélioration urbaine

à la fois **rapide, réversible** et à **faible coût**.

En s'adaptant à la constatation des riverains et des usagers,

l'urbanisme pragmatique

permet d'éviter la réalisation d'aménagements lourds

nécessitant un temps long de mise en œuvre.

Source : Réunion d'information - Urbanisme pragmatique - Aménagement test (05/10/2020),

Mairie de quartier Nansouty - Saint-Genès.

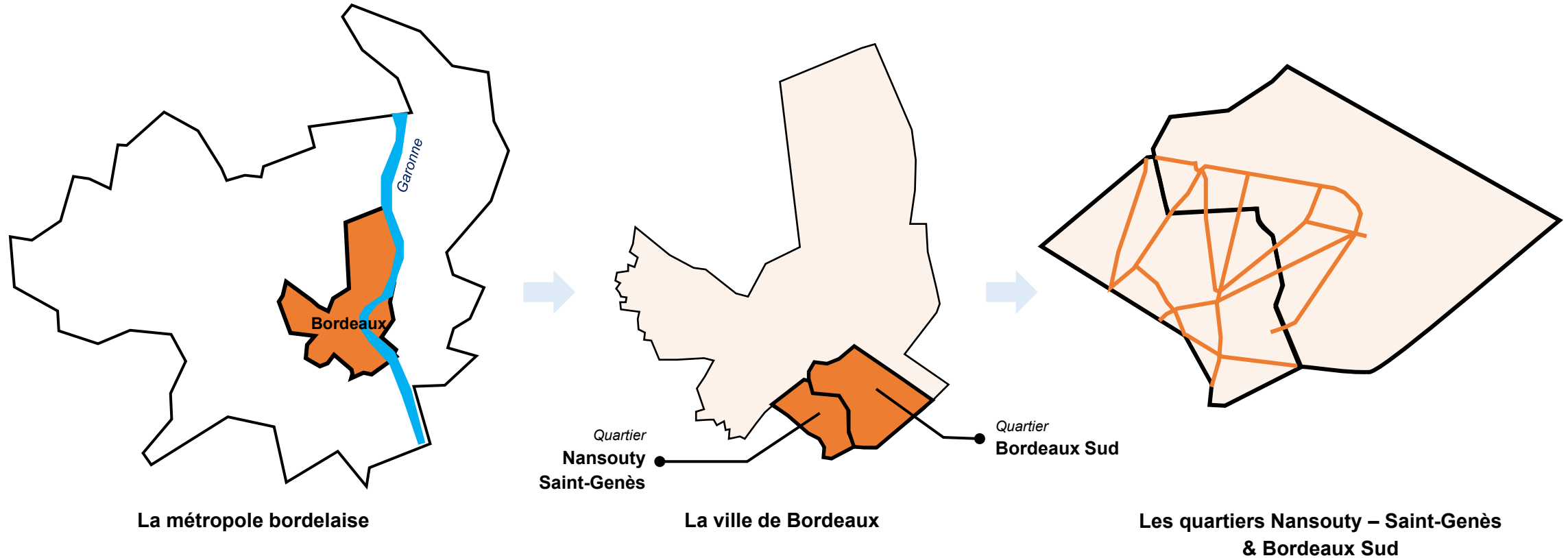


© Journal Sud Ouest.

I. PARTIE INTRODUCTIVE

2. Présentation de l'étude expérimentale

- Localisation des aménagements cyclables provisoires réalisés via un urbanisme pragmatique



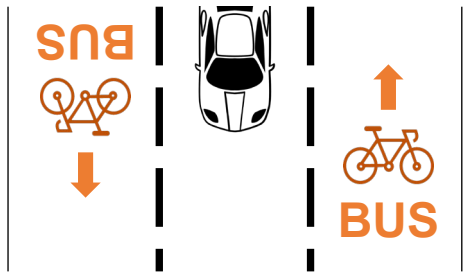
Les aménagements cyclables provisoires ont été réalisés à **Bordeaux**, dans les **quartiers Nansouty – Saint-Genès** et **Bordeaux Sud**, sur le cours de la Somme, la rue de Bègles et la route de Toulouse.

I. PARTIE INTRODUCTIVE

2. Présentation de l'étude expérimentale

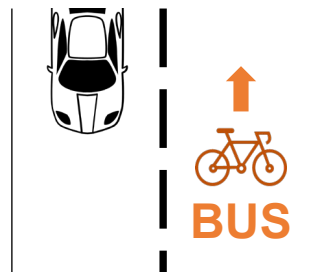
- *Présentation des aménagements cyclables provisoires*

Cours de la Somme
(de la place de la Victoire à la rue Monadey)



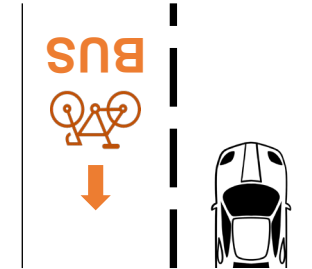
Aménagement de deux couloirs bus-vélos provisoires à double sens de circulation

Cours de la Somme
(de la rue Monadey à la place Nansouty)



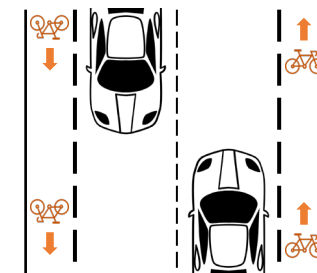
Aménagement d'un couloir bus-vélos provisoire à sens de circulation unique (Nord)

Rue de Bègles
(du cours de l'Yser à la rue des poilus 1914-1918)

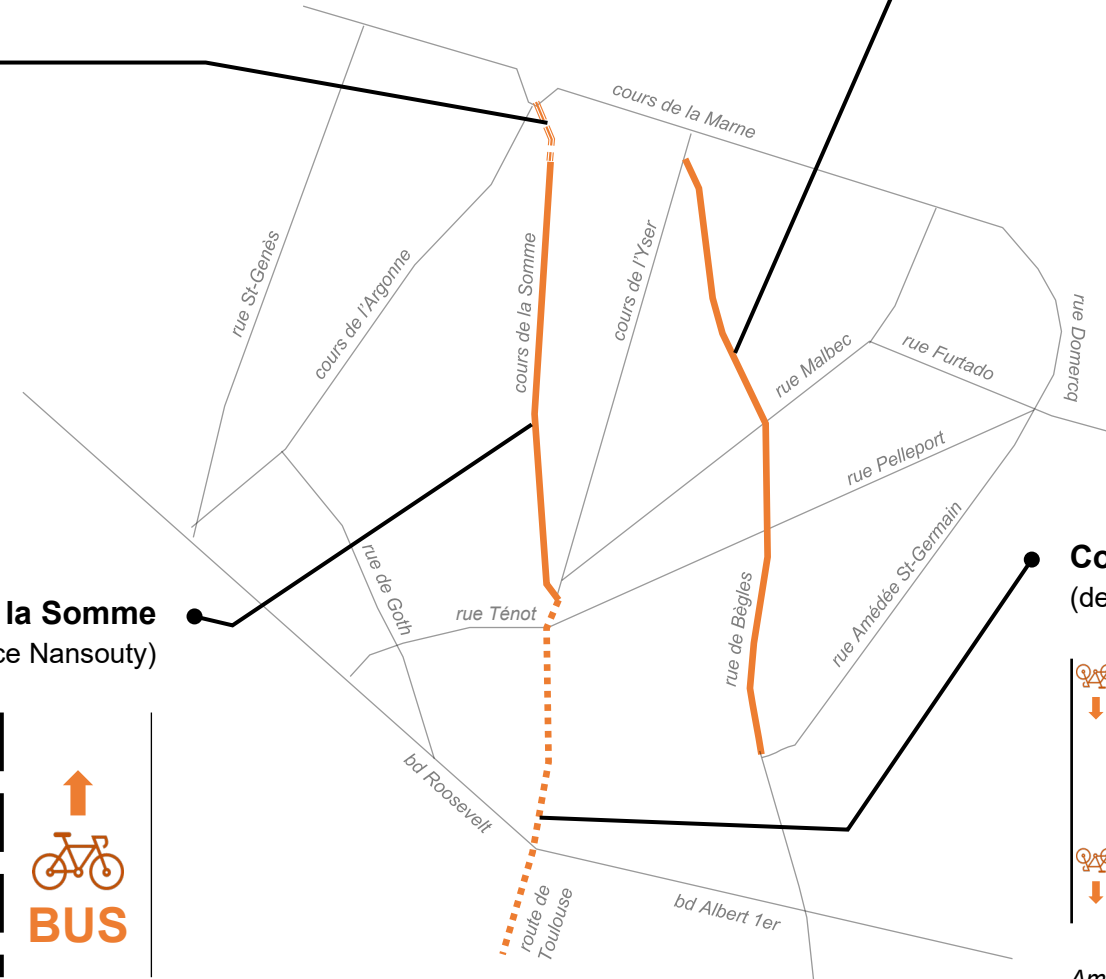


Aménagement d'un couloir bus-vélos provisoire à sens de circulation unique (Sud)

Cours de la Somme & Route de Toulouse
(de la place Nansouty jusqu'à Villenave d'Ornon)



Aménagement de deux bandes cyclables provisoires à double sens de circulation dès que possible



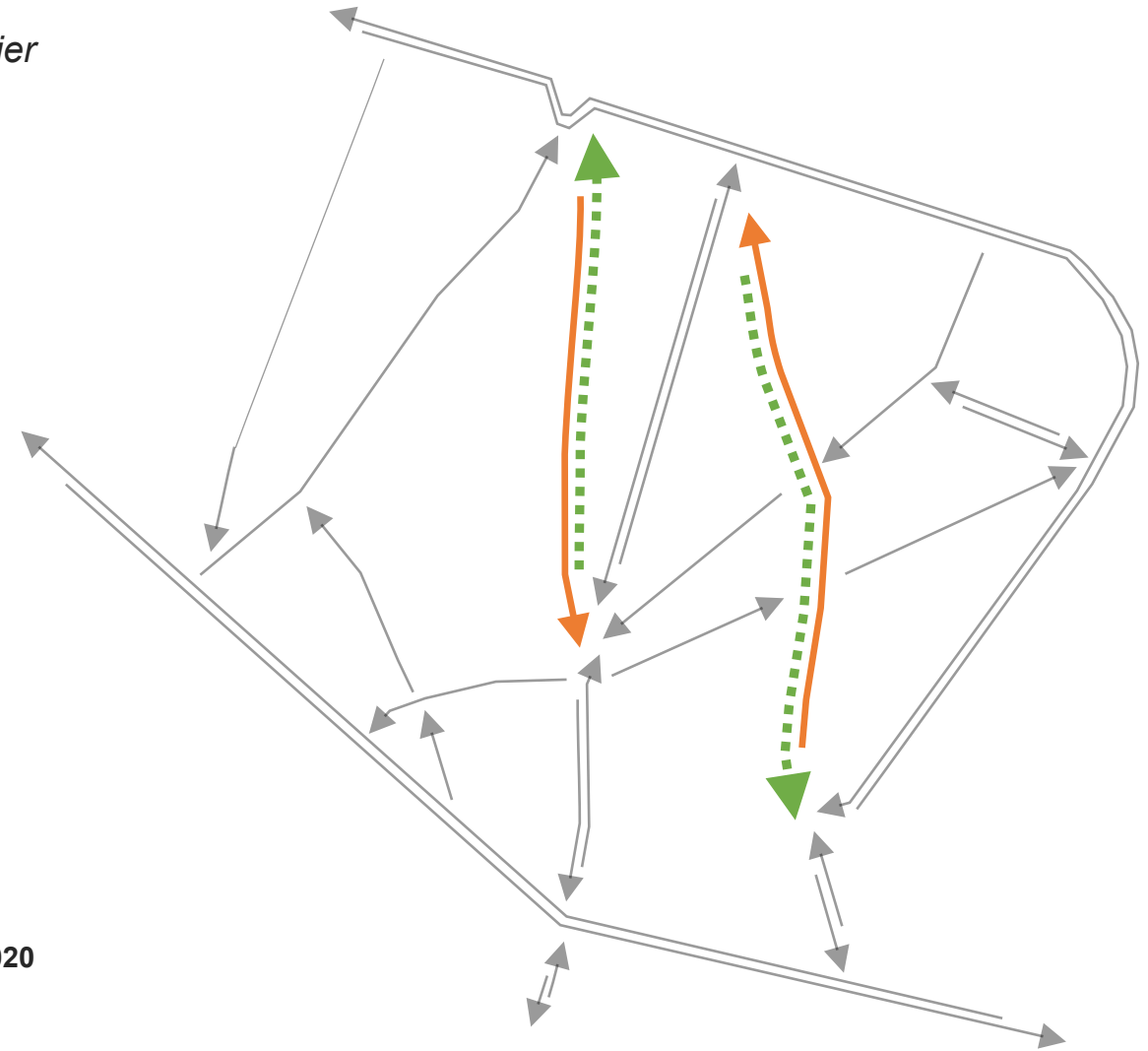
I. PARTIE INTRODUCTIVE

2. Présentation de l'étude expérimentale

- *Le nouveau plan de circulation automobile à l'échelle du quartier*

En supprimant une voie de circulation automobile, et donc, un sens de circulation automobile, l'aménagement d'un couloir bus-vélos sur deux axes structurants **impacte inévitablement le trafic automobile à l'échelle du quartier.**

- ← Sens de circulation automobile des axes **existant** avant novembre 2020.
- **Sens unique de circulation automobile** sur le cours de la Somme et la rue de Bègles **dès novembre 2020.**
- **Ancien sens de circulation automobile** avant novembre 2020 & **Sens de circulation des nouveaux couloirs bus-vélos** provisoirement mis en place en novembre 2020.

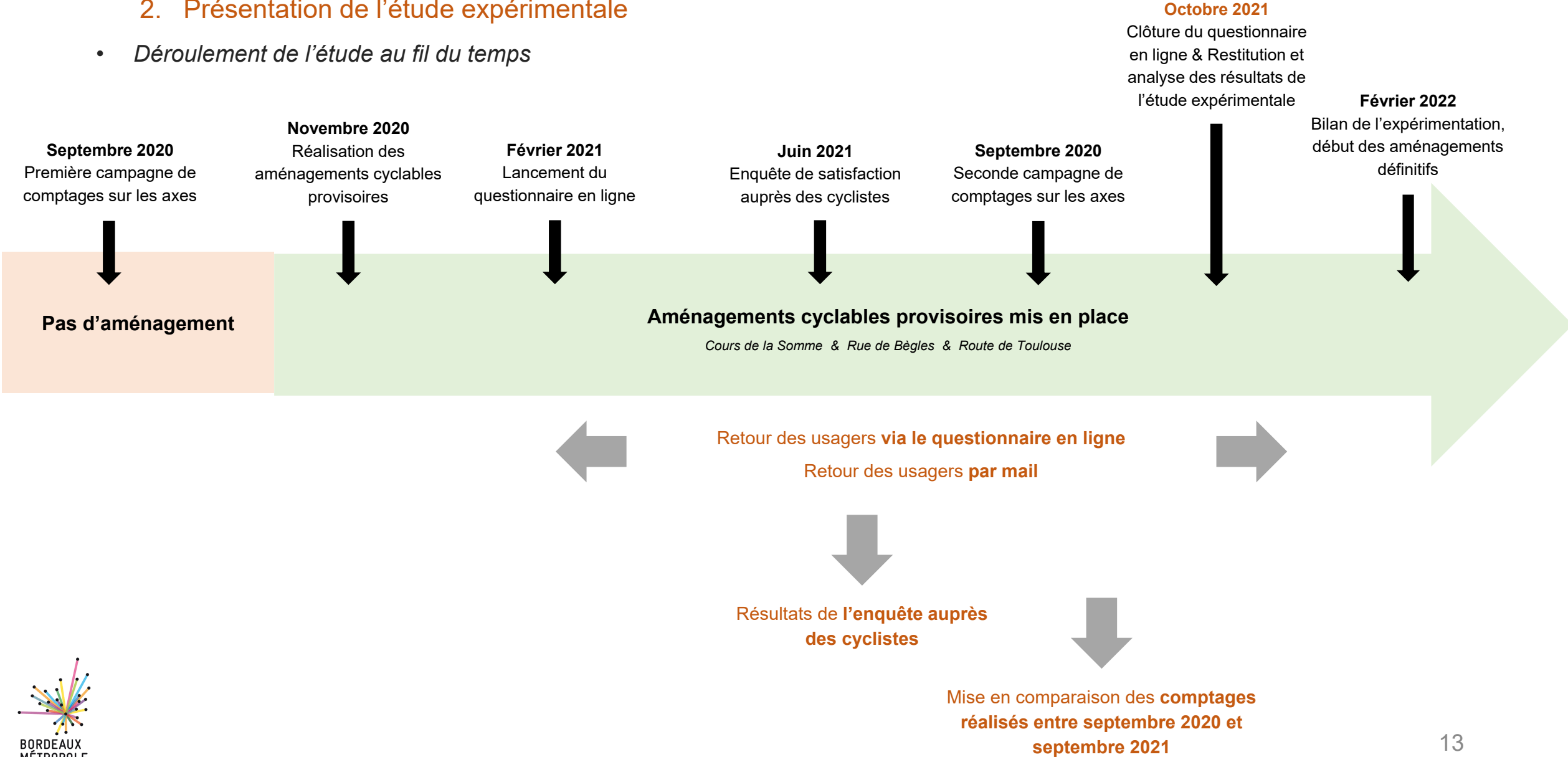


Plan de circulation à l'échelle du quartier

I. PARTIE INTRODUCTIVE

2. Présentation de l'étude expérimentale

- *Déroulement de l'étude au fil du temps*



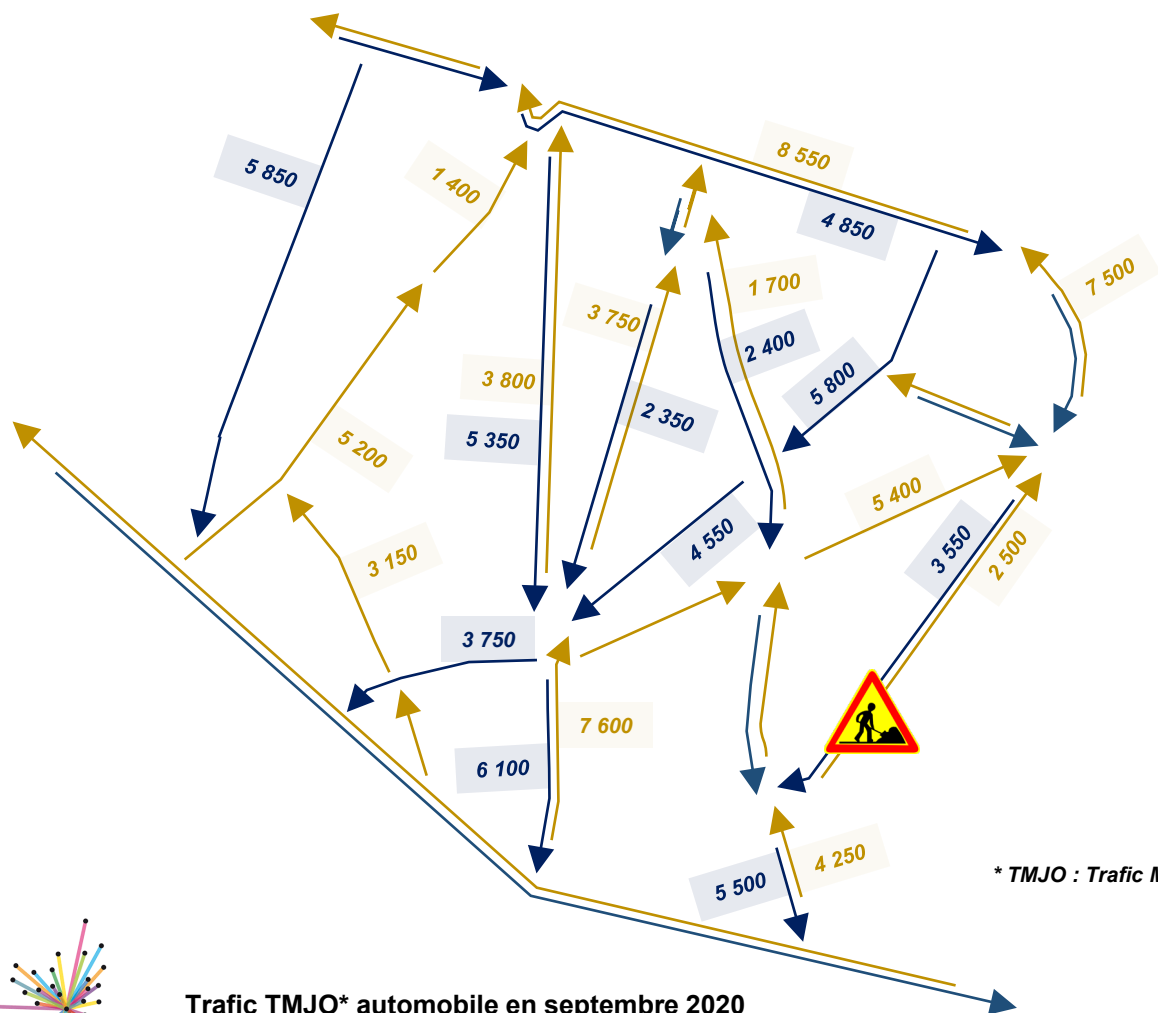
II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

1. Impacts occasionnés par les aménagements cyclables provisoires en chiffres
 2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne
 3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021
 4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

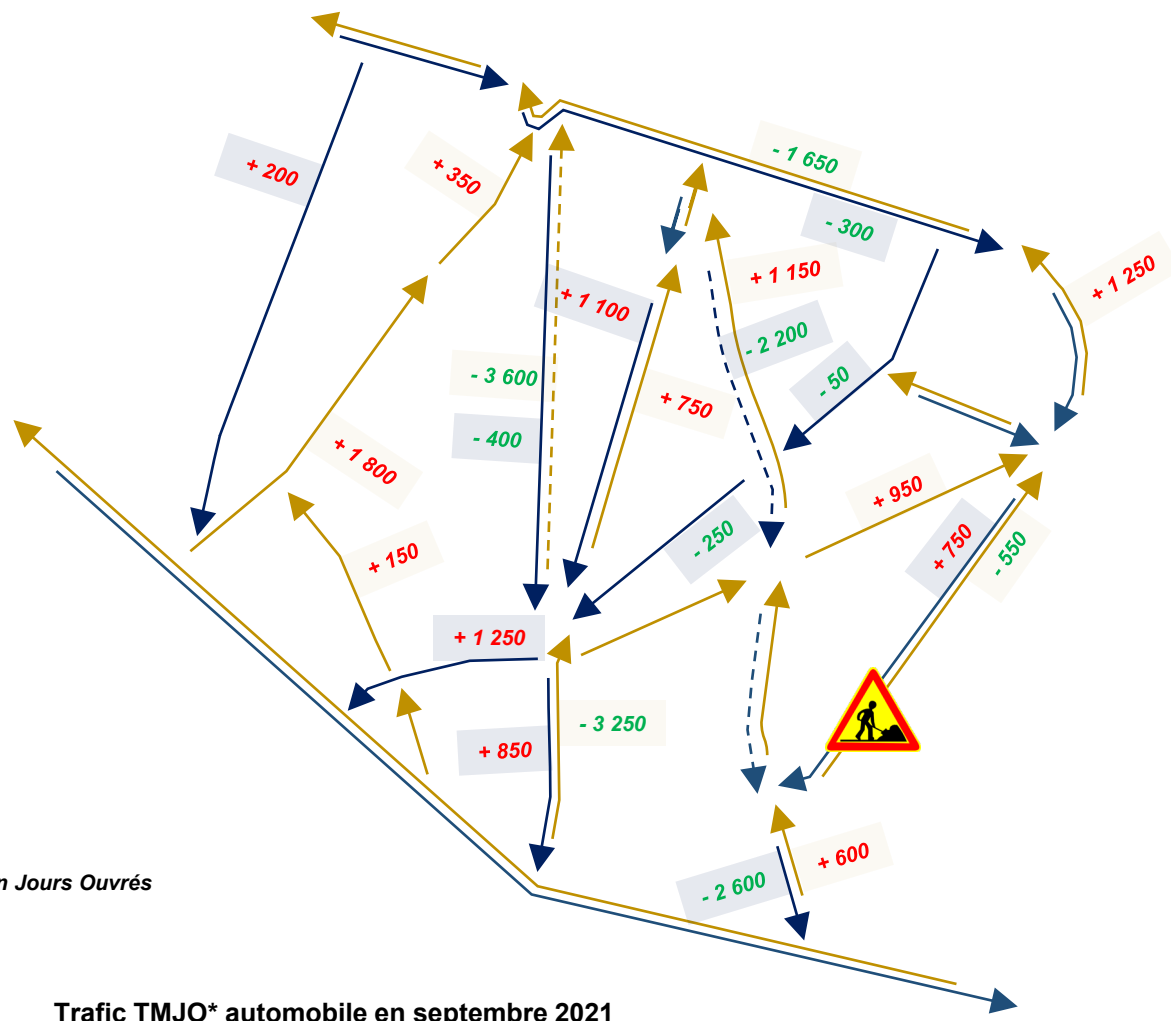
1. Constat de l'étude en chiffres

- Evolution du trafic automobile entre septembre 2020 et septembre 2021



Trafic TMJO* automobile en septembre 2020

(en nombre de voitures)



Trafic TMJO* automobile en septembre 2021

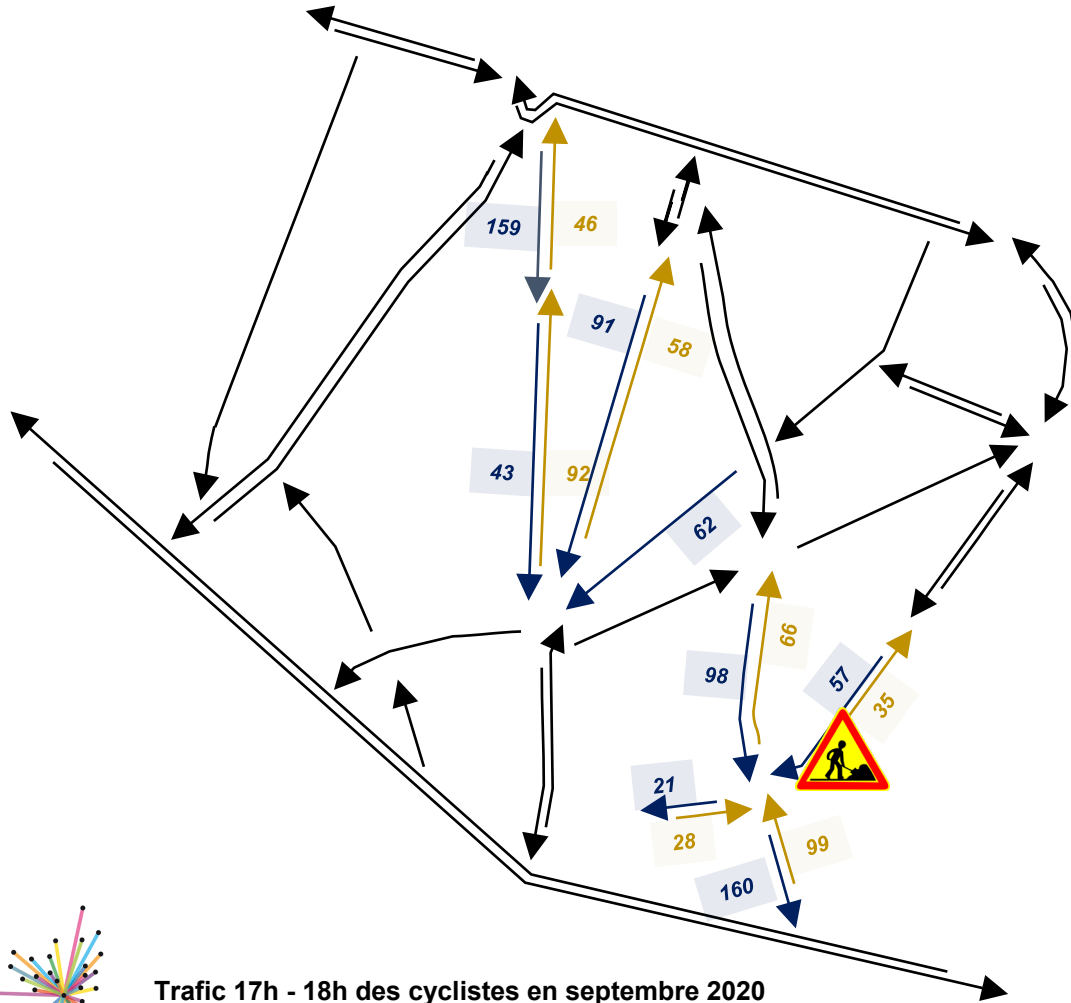
(en nombre de voitures par rapport à septembre 2020)

* TMJO : Trafic Moyen Jours Ouvrés

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

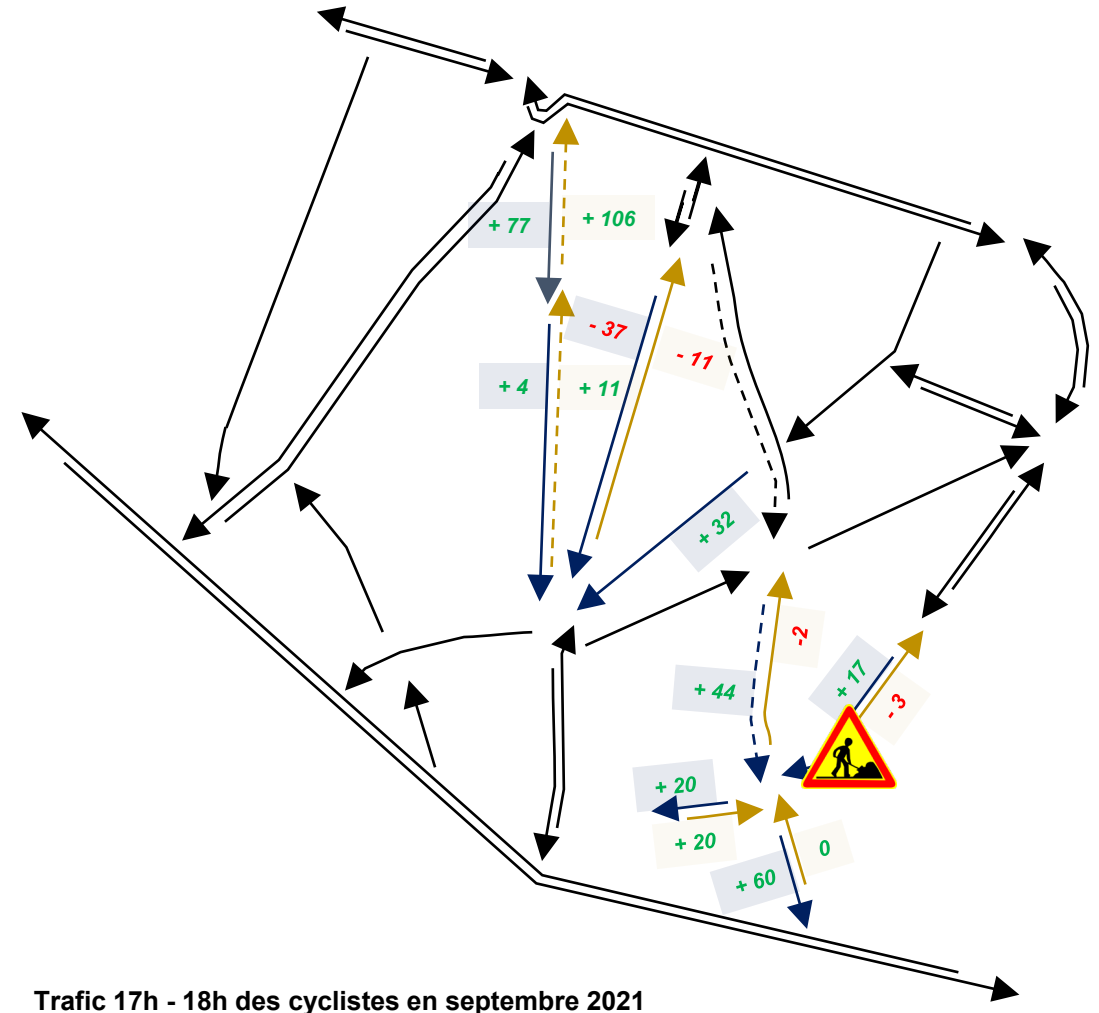
1. Constat de l'étude en chiffres

- Evolution du trafic des cyclistes entre septembre 2020 et septembre 2021 - Heures de pointe du **SOIR** (17h-18h)



Trafic 17h - 18h des cyclistes en septembre 2020

(en nombre de cyclistes)



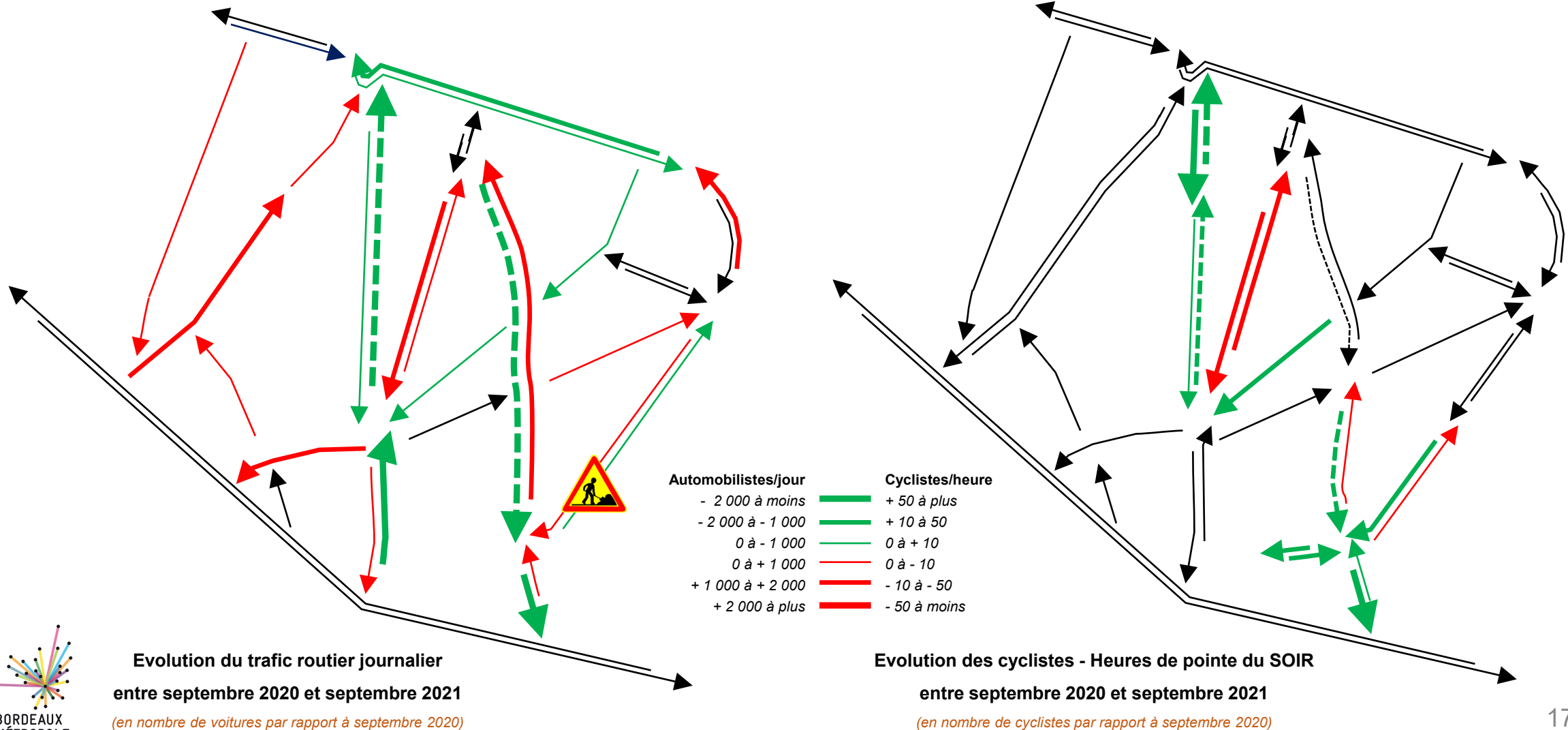
Trafic 17h - 18h des cyclistes en septembre 2021

(en nombre de cyclistes par rapport à septembre 2020)

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

1. Constat de l'étude en chiffres

- Synthèse de l'évolution du trafic entre septembre 2020 et septembre 2021



II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

1. Constat de l'étude en chiffres

- *Bilan de l'évolution du trafic en chiffres : ce qu'il faut retenir*

L'évolution du trafic automobile entre septembre 2020 et septembre 2021 semble **plutôt être cohérente** :

- **Forte diminution** du trafic automobile sur les **voies disposant d'un couloir bus-vélos**, ainsi que sur les **voies menant aux couloirs bus-vélos**.
- **Forte augmentation** du trafic automobile sur les **voies parallèles à celles disposant d'un couloir bus-vélos**.

Si le **trafic automobile est plus soutenu** sur la Métropole en **septembre 2021 qu'en septembre 2020** (d'environ 2% à 3%), nous constatons une **baisse globale de 3%** du trafic routier sur les axes structurants directement accessibles depuis les boulevards (flux entrants et sortants à Bordeaux compris). La **mise en place des couloirs bus-vélos** sur le cours de la Somme et la rue de Bègles, **mais aussi sur les boulevards**, pourrait expliquer cet **impact positif**. Il reste toutefois à étudier l'évolution du trafic automobile sur les **axes plus résidentiels**, possiblement en hausse.

Le **trafic des cyclistes** aux heures de pointe du soir (17h - 18h) montre une **hausse globale** du nombre de cyclistes **à l'échelle du quartier**. Cette hausse est **plus importante** sur les **voies disposant d'un couloir bus-vélos**. Ces aménagements semblent attirer à la fois de **nouveaux cyclistes**, mais aussi des **cyclistes empruntant**, avant novembre 2020, **d'autres axes structurants** (comme le cours de l'Yser notamment).

Par ailleurs, la **vitesse de circulation automobile** sur la voie « tous modes » du cours de la Somme **a augmenté de 6 km/h** (soit de 39 km/h à 45 km/h) entre septembre 2020 et septembre 2021. En un an, le **taux d'infraction** concernant la vitesse de circulation automobile **a augmenté de 3,6%** (soit de 1,5% en septembre 2020 à 5,1% en septembre 2021).

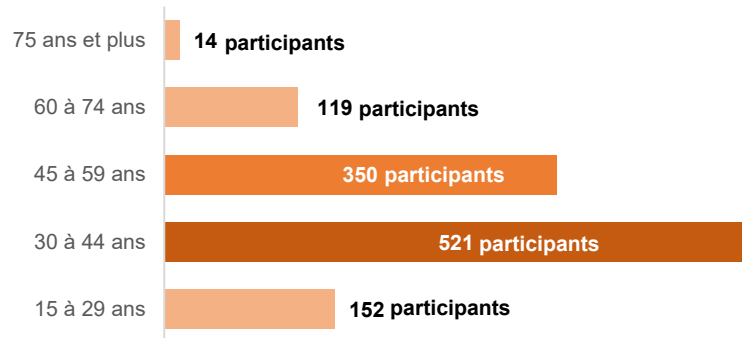
II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

1. Impacts occasionnés par les aménagements cyclables provisoires en chiffres
 2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne
3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021
 4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

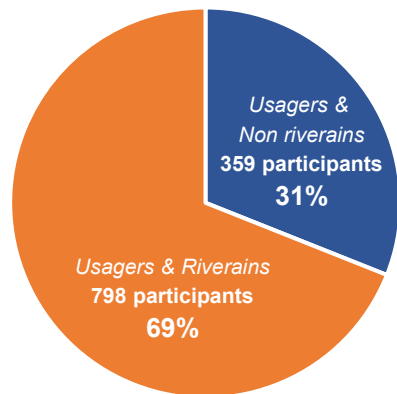
2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne

- *Caractéristiques des participants*



Âge des participants

sur 1 156 réponses



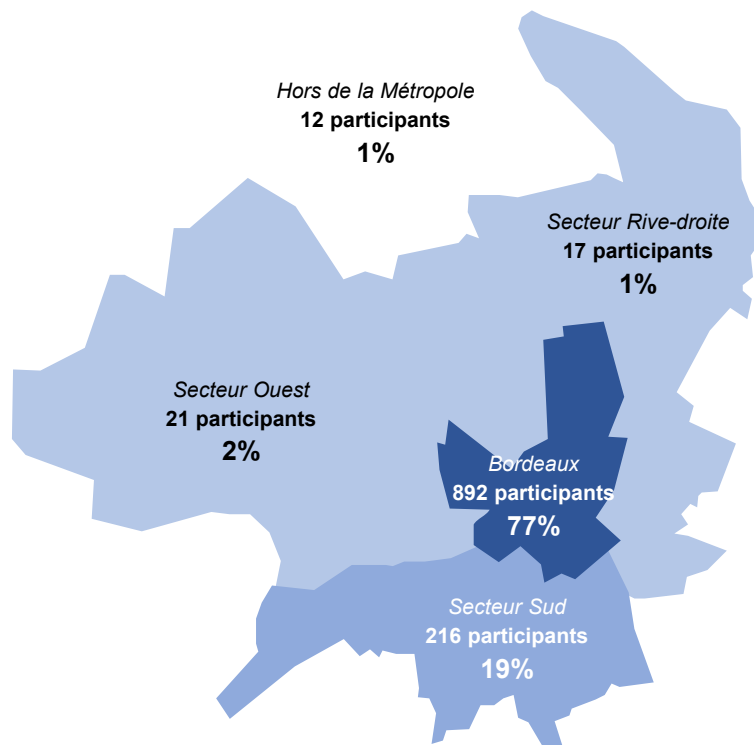
Profil des participants

sur 1 157 réponses

85% des participants vivent à Nansouty – Saint-Genès ou Bordeaux Sud.

3 participants sur 4 ont entre 30 à 59 ans.

7 participants sur 10 sont des riverains.

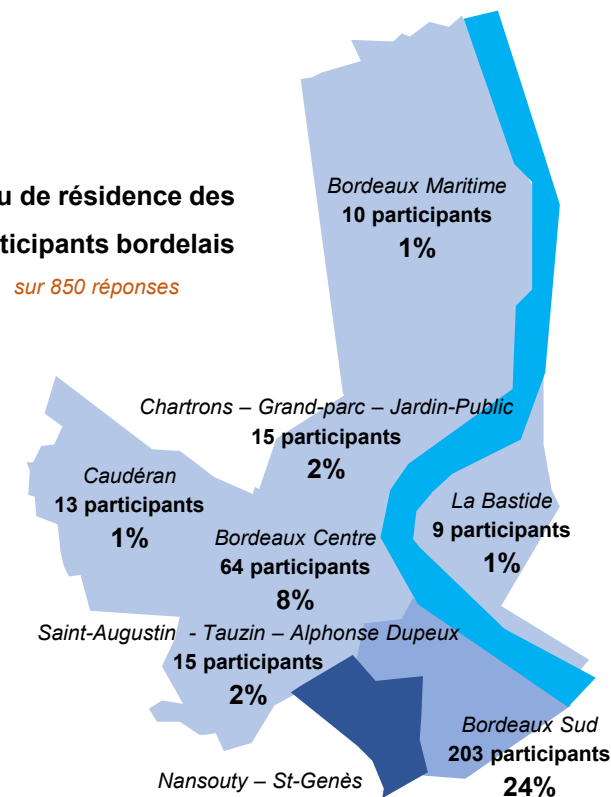


Lieu de résidence des participants sur la Métropole

sur 1 158 réponses

Lieu de résidence des participants bordelais

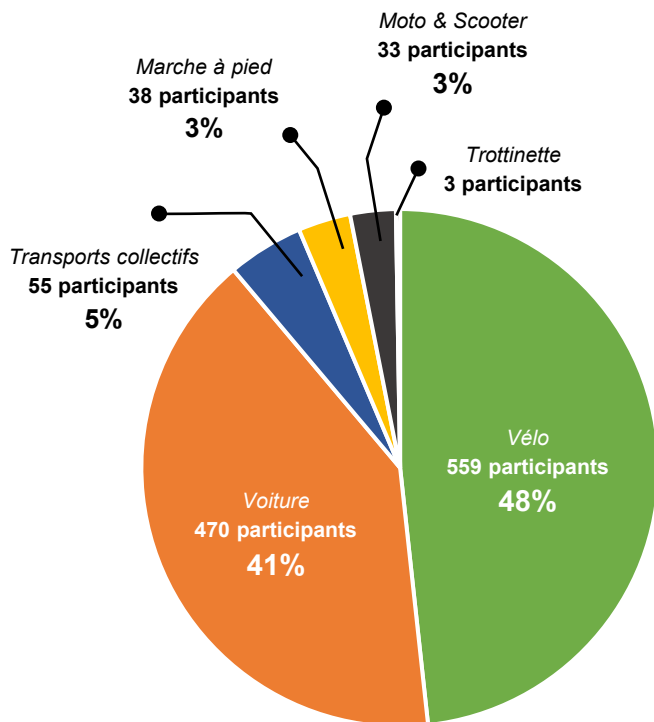
sur 850 réponses



II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne

- A propos des déplacements des participants

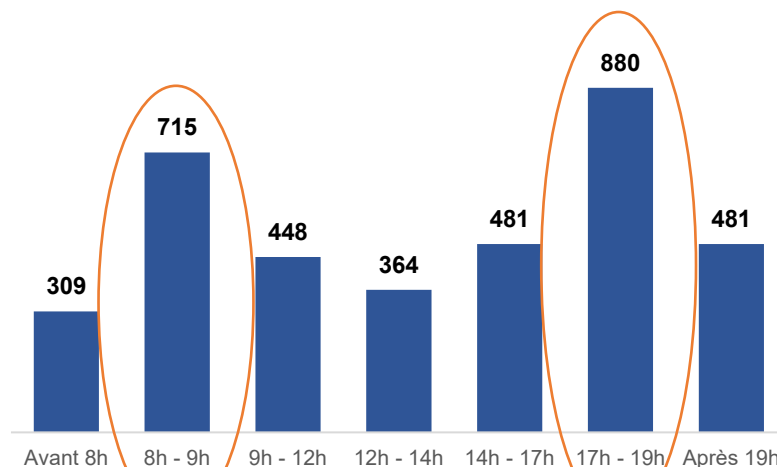


Moyen de déplacement principal des participants

sur 1 158 réponses

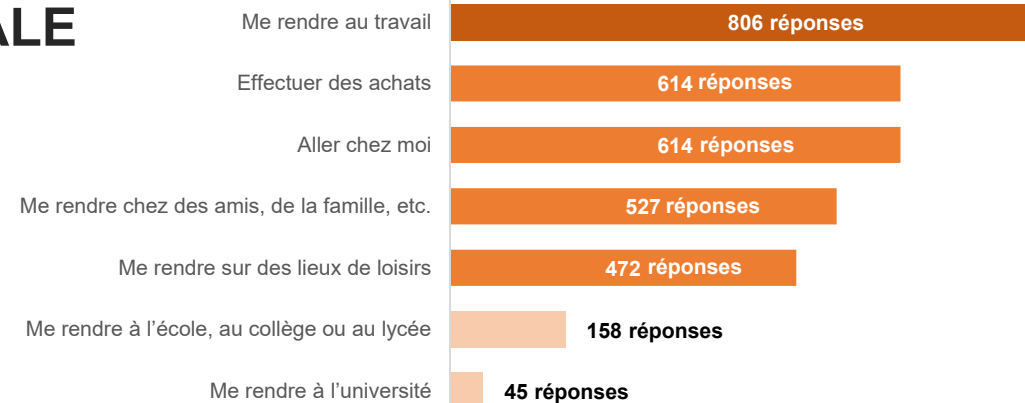
89% des participants sont des cyclistes ou des automobilistes.

44% sont des déplacements Domicile / Travail.



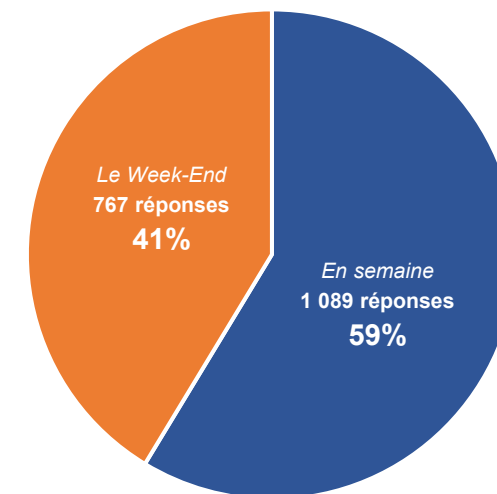
Horaires de déplacement des participants

3 678 réponses



Motifs de déplacement des participants

3 236 réponses



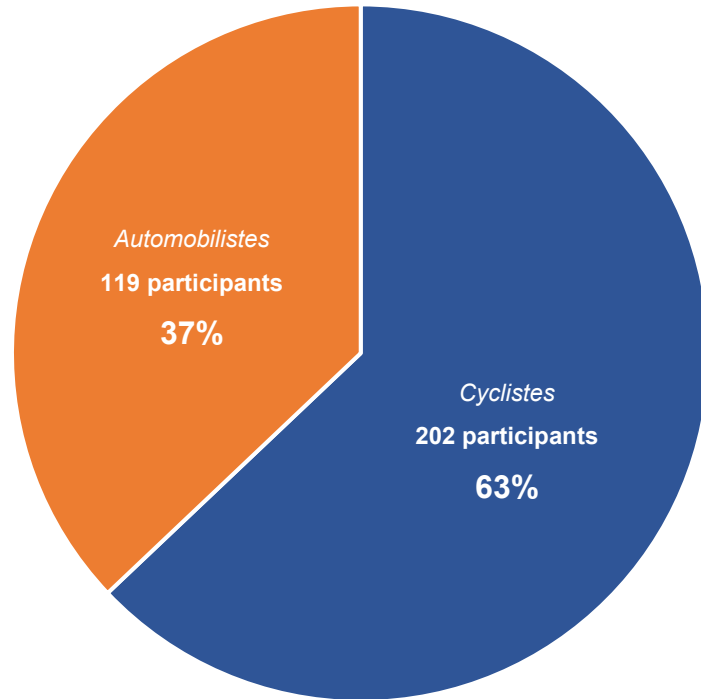
Jours de déplacement des participants

1 856 réponses

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

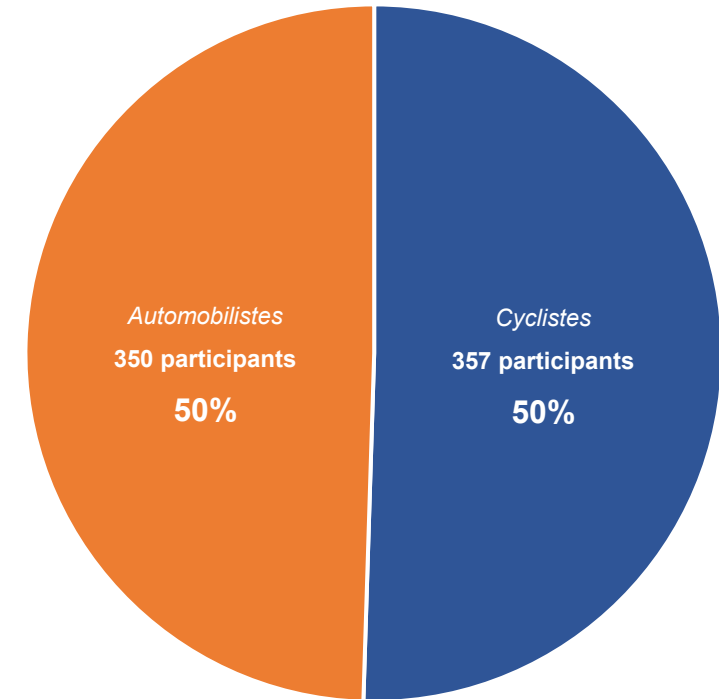
2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne

- Répartition des automobilistes et des cyclistes parmi les riverains et les non-riverains



Usagers & Non riverains

321 réponses



Usagers & Riverains

707 réponses

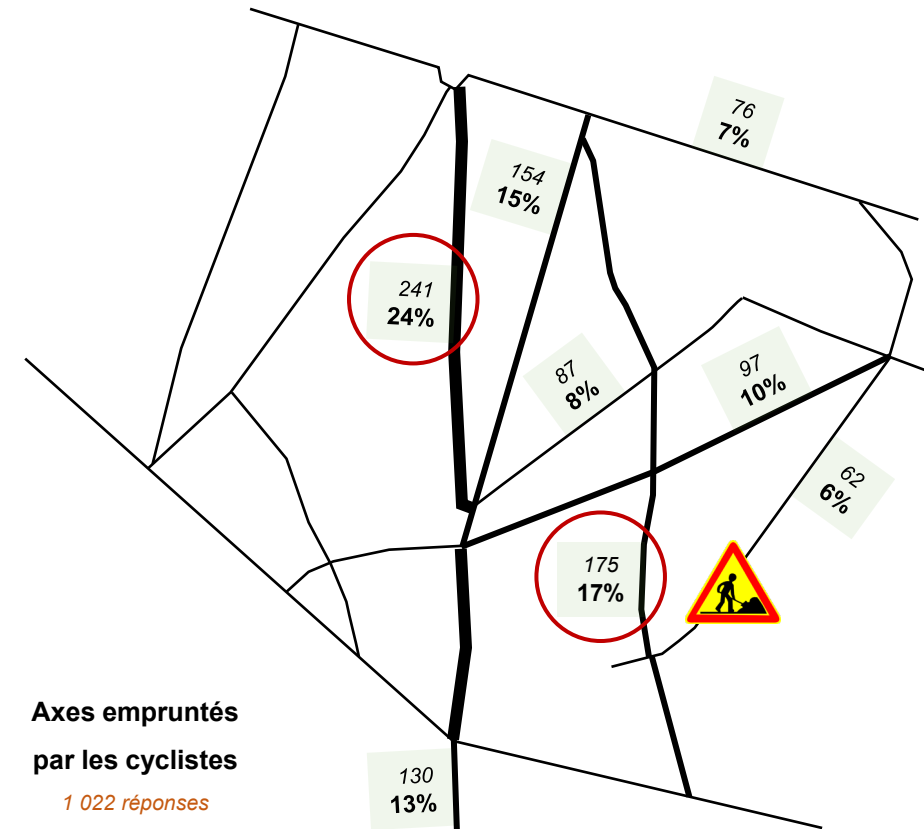
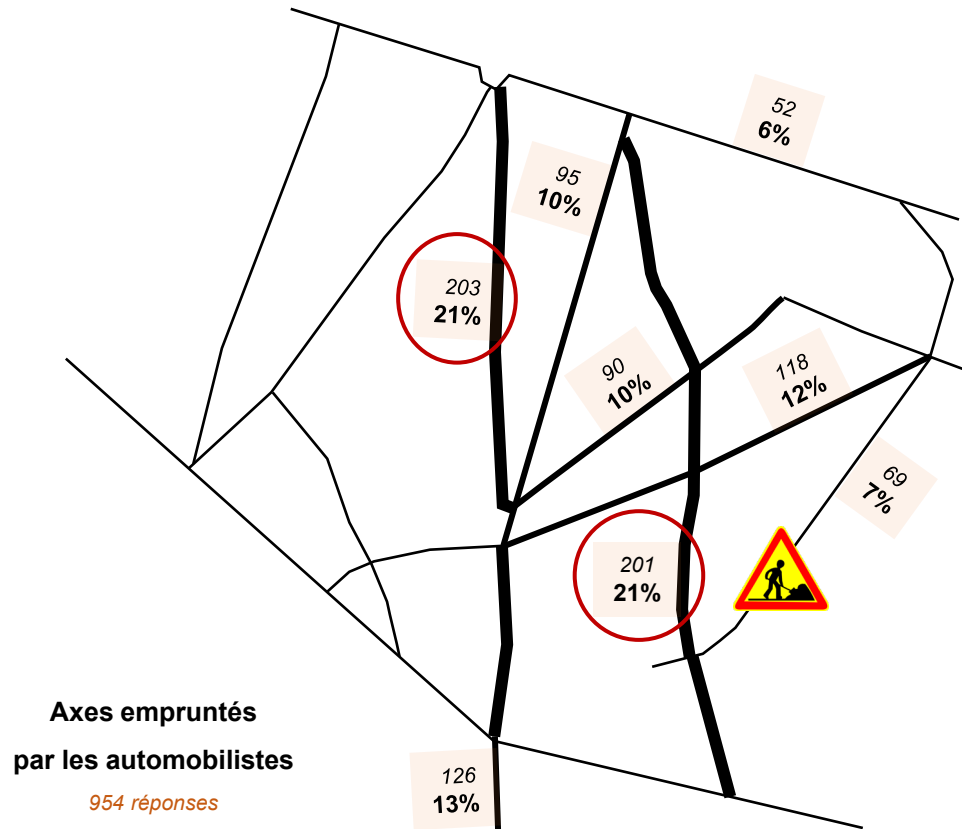
Dans cette étude, il existe **autant de cyclistes que d'automobilistes** parmi les riverains, deux fois plus nombreux que les non-riverains.

Néanmoins, **il existe nettement plus de cyclistes (63%) que d'automobilistes (37%)** parmi les non-riverains.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne

- Plan de circulation des participants *avant* la mise en place des aménagements cyclables provisoires - **A L'ALLER**



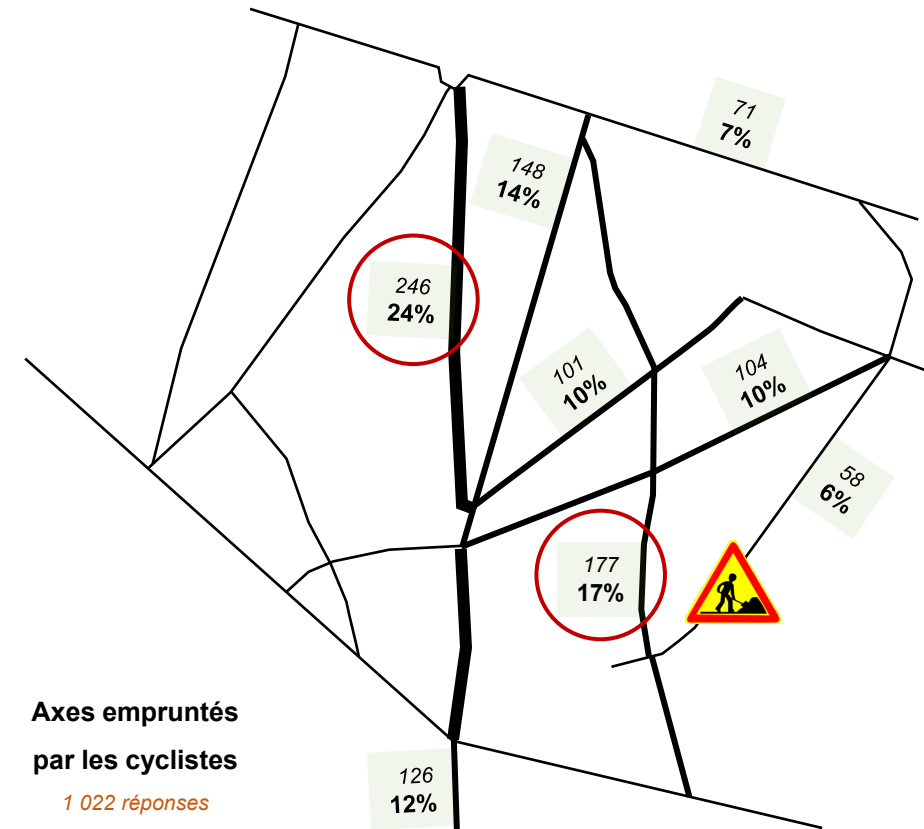
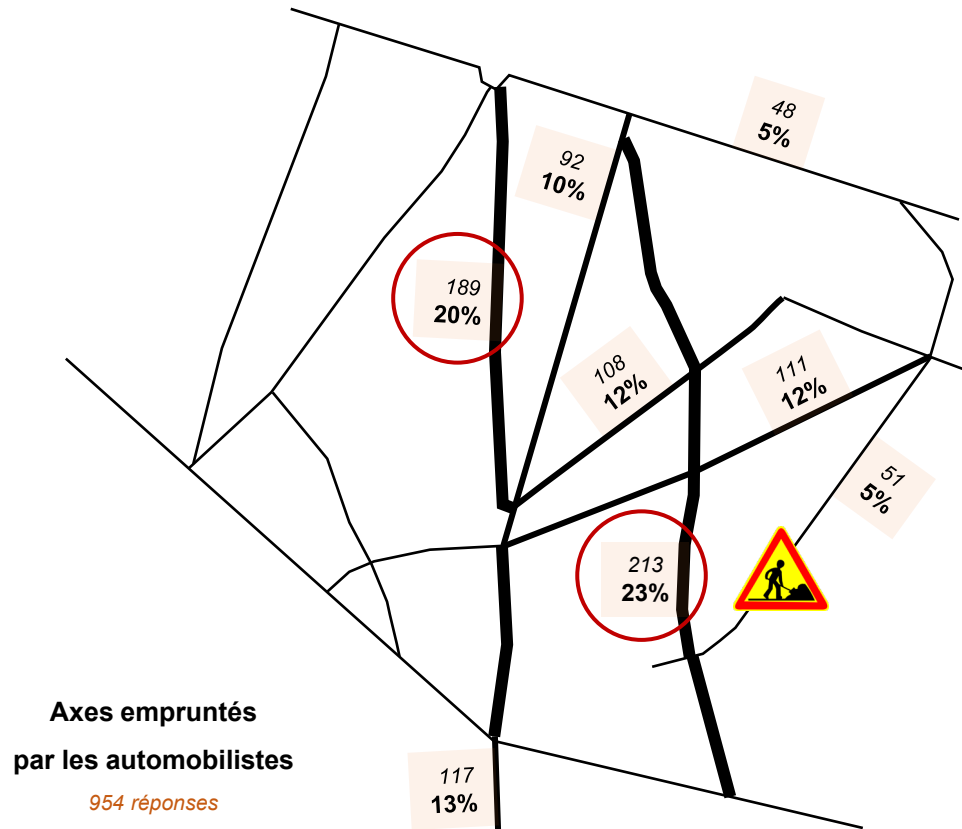
Le cours de la Somme et la rue de Bègles sont les axes les plus empruntés à l'échelle du quartier pour les participants automobilistes comme pour ceux cyclistes.

Alors qu'il existe autant de participants automobilistes empruntant le cours de la Somme et la rue de Bègles, il existe **nettement plus de participants cyclistes empruntant le cours de la Somme que la rue de Bègles.**

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne

- Plan de circulation des participants *avant* la mise en place des aménagements cyclables provisoires - **AU RETOUR**



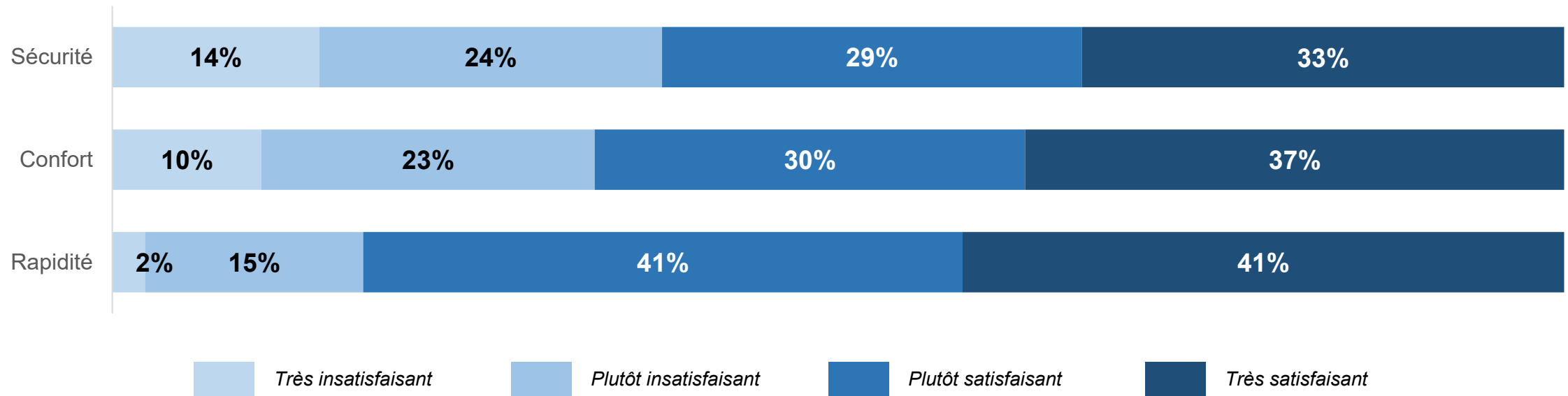
Le cours de la Somme et la rue de Bègles sont les axes les plus empruntés à l'échelle du quartier pour les participants automobilistes comme pour ceux cyclistes.

Alors qu'il existe plus de participants automobilistes empruntant la rue de Bègles que le cours de la Somme, il existe **nettement plus de participants cyclistes empruntant le cours de la Somme que la rue de Bègles.**

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- Satisfaction globale des participants portant sur les axes concernés **avant** la mise en place des aménagements provisoires



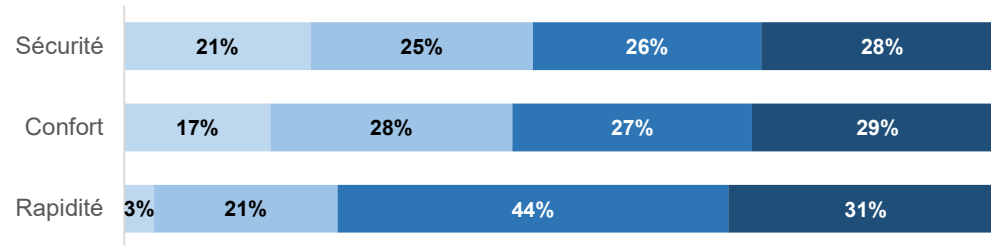
La majorité des participants prétend être satisfaite de la qualité des axes concernés, que ce soit **en termes de sécurité (62%), de confort (67%) ou de rapidité (82%)**.

En effet, **le ressenti de la sécurité et du confort** sur les axes concernés **est plus discutable que le ressenti de la rapidité**.

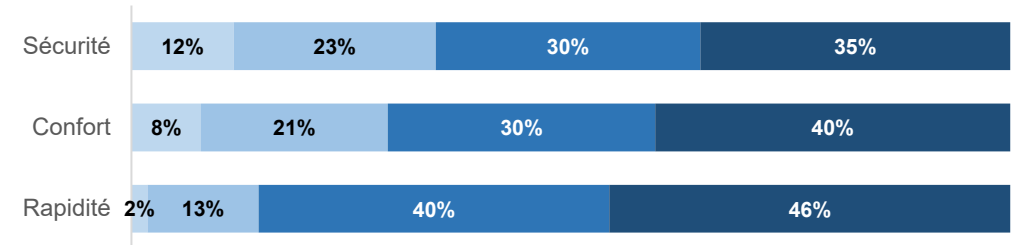
II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

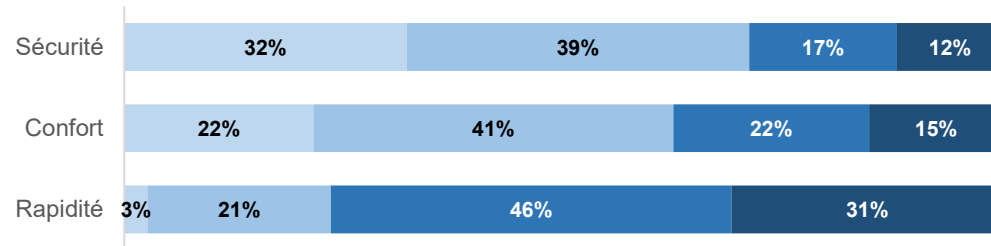
- *Satisfaction portant sur les axes concernés avant la mise en place des aménagements provisoires selon le profil des participants*



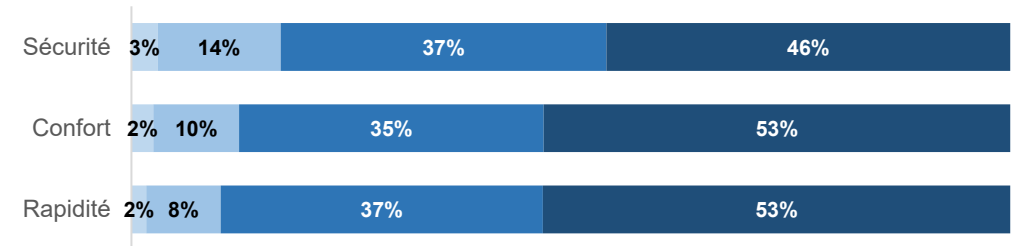
Satisfaction des usagers & non-riverains



Satisfaction des usagers & riverains



Satisfaction des cyclistes



Satisfaction des automobilistes



Les **participants usagers & riverains** sont majoritairement plus satisfaits de la qualité globale des axes concernés que **ceux usagers & non-riverains**.

Les **participants automobilistes** sont nettement plus satisfaits de la qualité globale des axes concernés que **ceux cyclistes**.

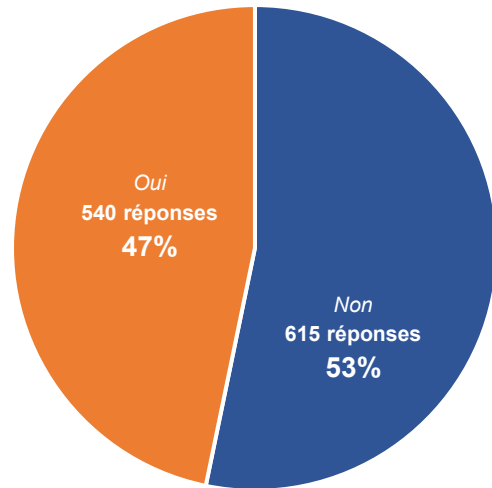
71% des participants cyclistes sont insatisfaits de la qualité des axes concernés **en termes de sécurité** (contre **17%** des participants automobilistes).

63% des participants cyclistes sont insatisfaits de la qualité des axes concernés **en termes de confort** (contre **12%** des participants automobilistes).

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

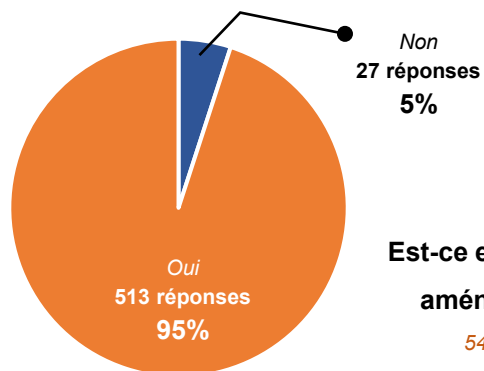
2. Synthèse de la concertation publique

- Les éventuels changements d'habitudes suite à la mise en place des aménagements provisoires



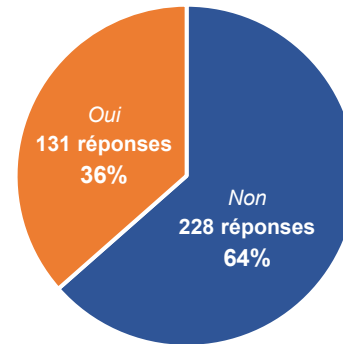
Changements d'habitudes entre 2019 et 2021 parmi les participants

1 155 réponses



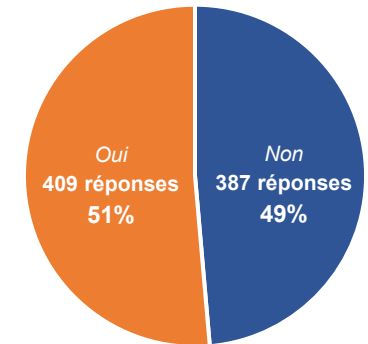
Est-ce en lien avec les aménagements ?

540 réponses



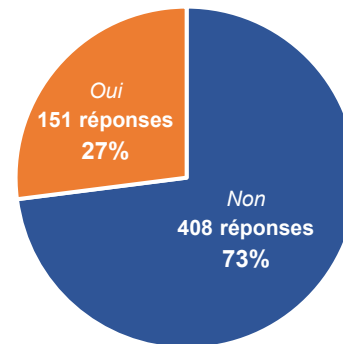
Parmi les usagers non-riverains

359 réponses



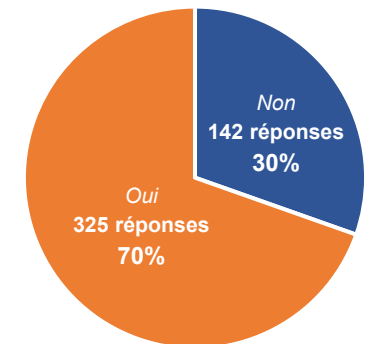
Parmi les usagers riverains

796 réponses



Parmi les cyclistes

559 réponses



Parmi les automobilistes

467 réponses

La moitié des participants riverains, 7 participants automobilistes sur 10 et moins de 30% des participants cyclistes ont **modifié leurs habitudes de déplacement**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- Comparaison entre **AVANT** et **APRES** la mise en place des aménagements cyclables provisoires
 - **5% des automobilistes** avant les aménagements sont **devenus cyclistes** aujourd'hui (contre 2% inversement).
 - **3% des motards & scooters** avant les aménagements sont **devenus cyclistes** aujourd'hui (contre 0% inversement).
 - **11% des marcheurs** avant les aménagements sont **devenus cyclistes** aujourd'hui (contre 1% inversement).
- Par conséquent, **51 participants non cyclistes sur 585** avant les aménagements (soit 9%) sont **devenus cyclistes** aujourd'hui.
 - En revanche, **21 participants cyclistes sur 533** avant les aménagements (soit 4%) **ne le sont plus** aujourd'hui.
 - **Plus de 9 participants automobilistes sur 10** avant les aménagements **sont toujours automobilistes** aujourd'hui.

Par ailleurs, la **moitié des usagers des transports collectifs** avant les aménagements **a changé de moyen de transport principal** :

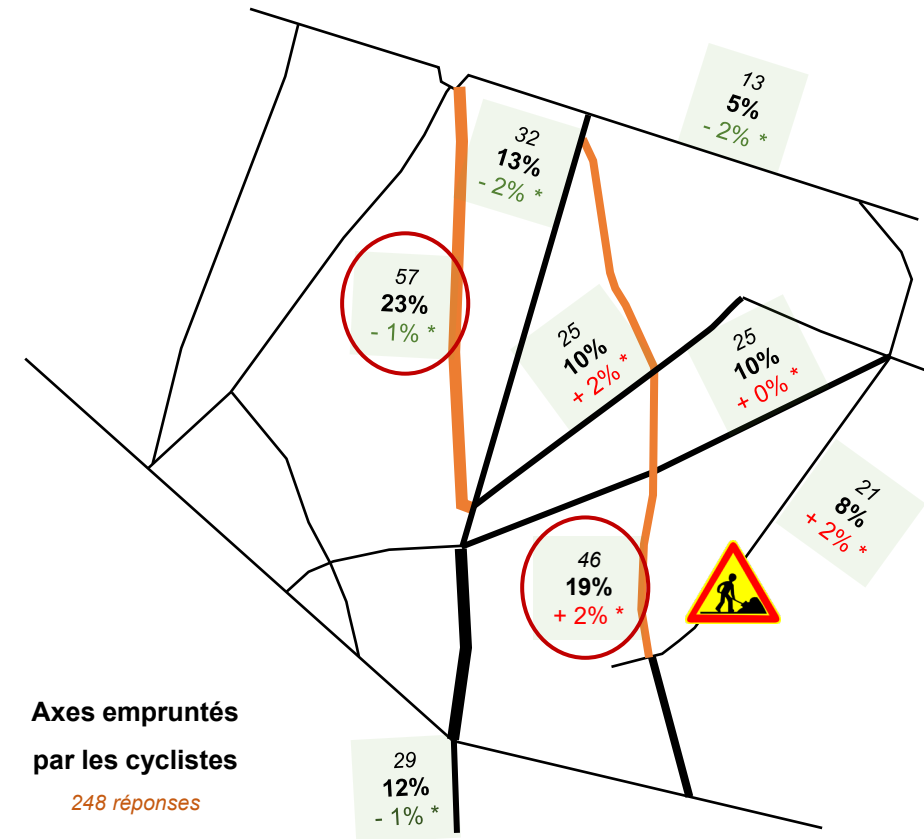
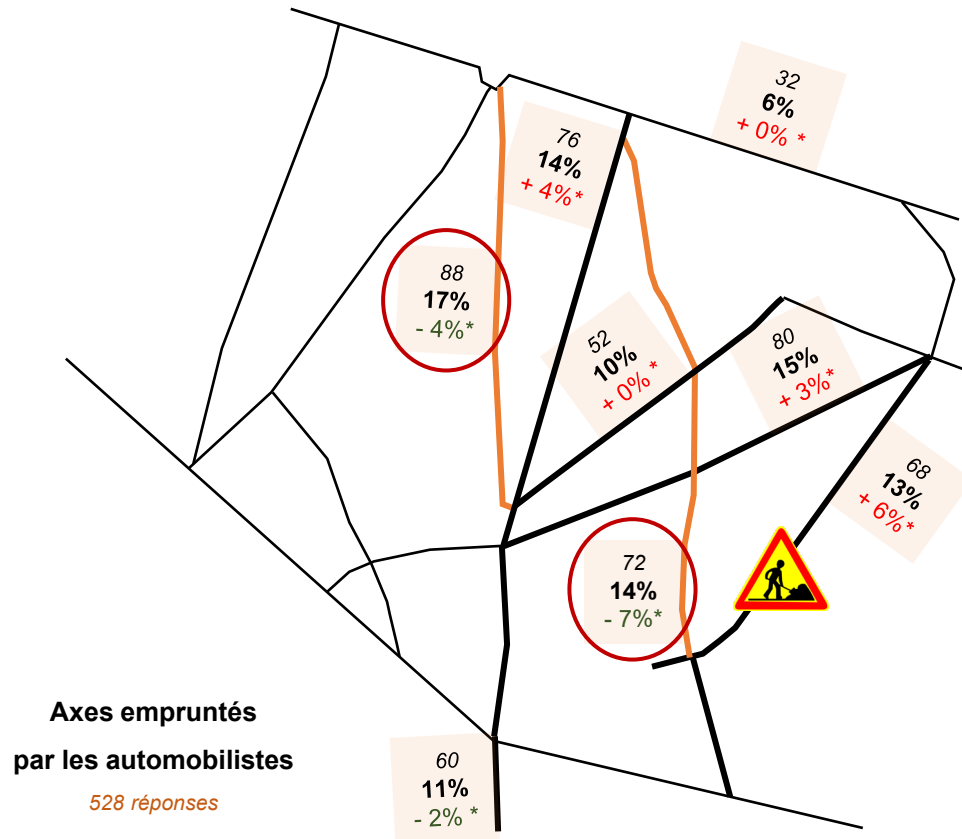
- **41%** des usagers des transports collectifs avant les aménagements sont **devenus cyclistes** aujourd'hui.
 - **6%** sont **devenus marcheurs** aujourd'hui.
 - **4%** sont **devenus automobilistes** aujourd'hui.

Au-delà des aménagements provisoires mis en place, **l'effet de la pandémie Covid-19** explique possiblement cette tendance.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- Plan de circulation des participants **après** la mise en place des aménagements cyclables provisoires - **A L'ALLER**



* par rapport au taux défini avant la mise en place des aménagements cyclables provisoires.

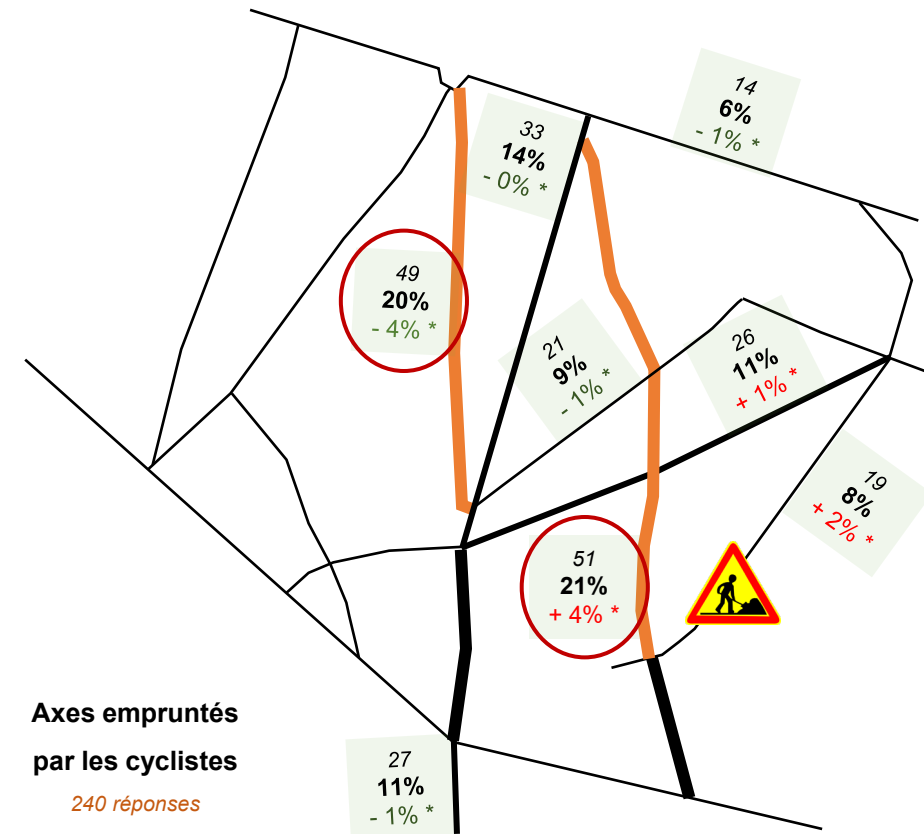
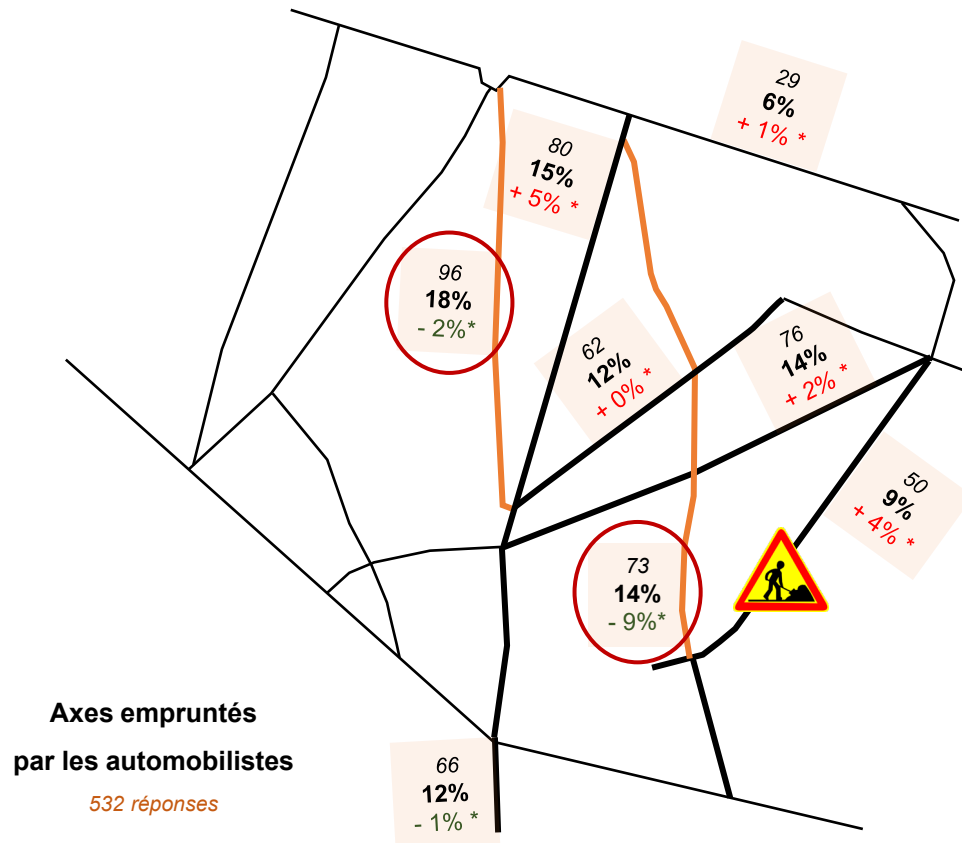
Le taux de participants cyclistes empruntant le cours de la Somme et la rue de Bègles après les aménagements s'est maintenu. Celui des participants automobilistes a chuté.

!! ATTENTION !! Le nombre de réponses est ici considérablement inférieur au nombre de réponses émises sur le même sujet avant les aménagements.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- Plan de circulation des participants **après** la mise en place des aménagements cyclables provisoires - **AU RETOUR**



* par rapport au taux défini avant la mise en place des aménagements cyclables provisoires.

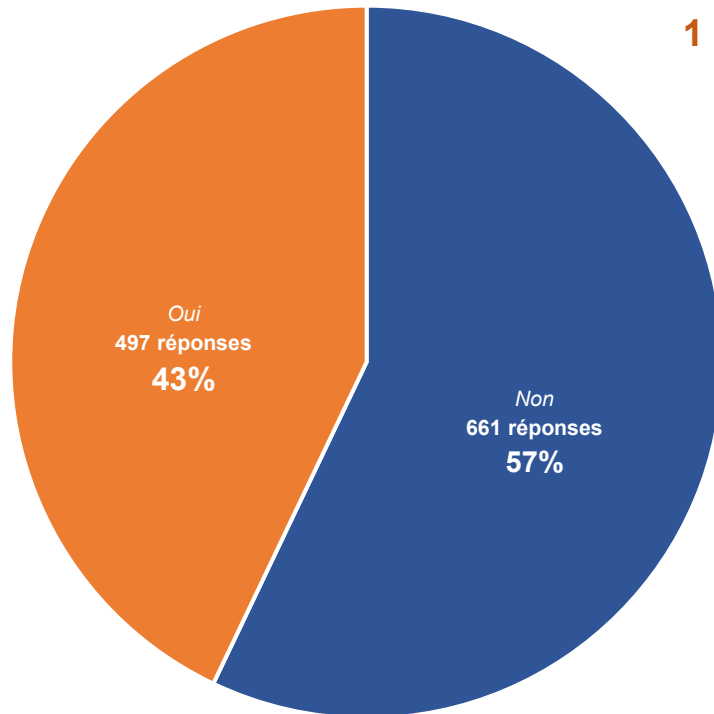
Le taux de participants automobilistes empruntant la rue de Bègles après les aménagements a chuté. Celui des participants cyclistes a augmenté.

!! ATTENTION !! Le nombre de réponses est ici considérablement inférieur au nombre de réponses émises sur le même sujet avant les aménagements.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

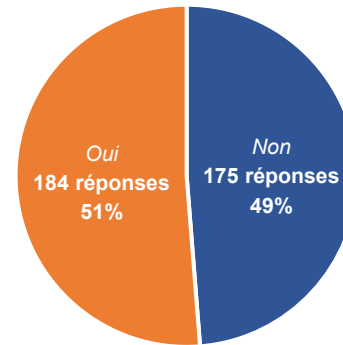
- Satisfaction globale des participants portant sur les axes concernés **après** la mise en place des aménagements provisoires



Satisfaction des aménagements parmi les participants

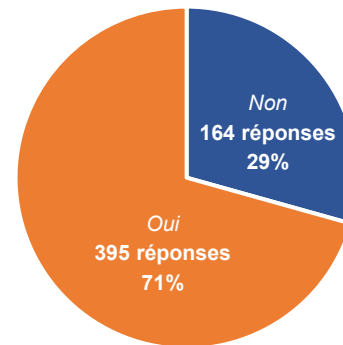
1 158 réponses

1 200 participations



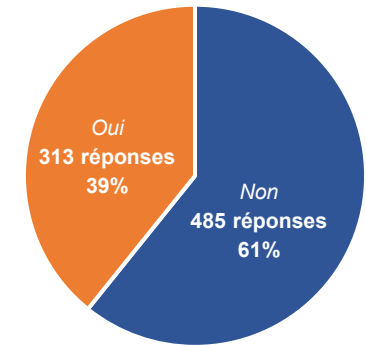
Parmi les usagers non-riverains

359 réponses



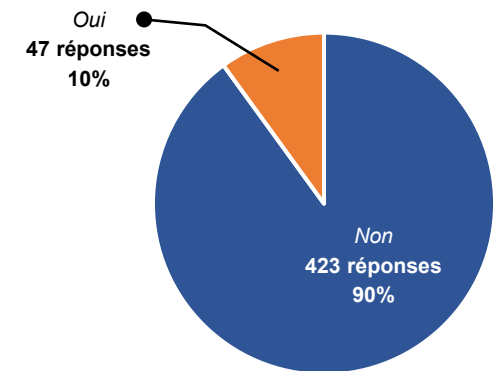
Parmi les cyclistes

559 réponses



Parmi les usagers riverains

798 réponses



Parmi les automobilistes

470 réponses

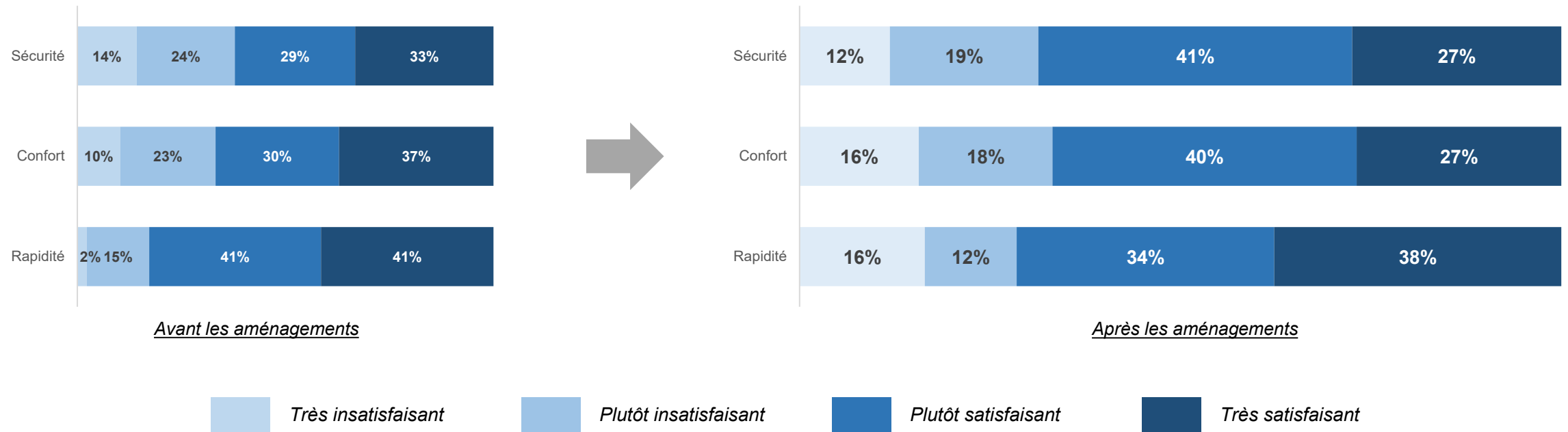
Près de 6 participants sur 10 (61% des riverains, 90% des automobilistes et 29% des cyclistes)

se disent insatisfaits des aménagements provisoires.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Satisfaction globale des participants portant sur les axes concernés après la mise en place des aménagements provisoires*



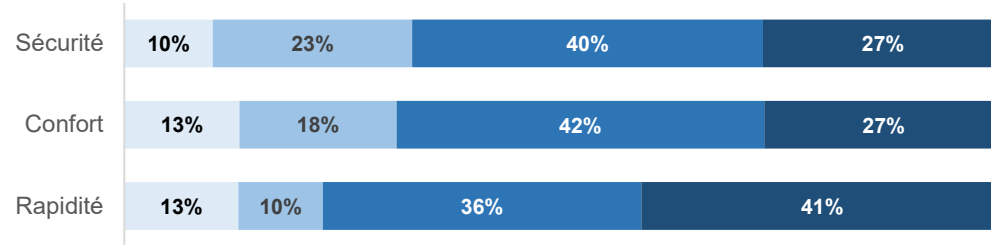
La majorité des participants prétend être satisfaite de la qualité des axes concernés, que ce soit **en termes de sécurité (68%), de confort (67%) ou de rapidité (72%)**.

Depuis la mise en place des aménagements provisoires, **l'insatisfaction des participants** au regard de la qualité des axes concernés **a baissé en termes de sécurité (-7%),** mais **a augmenté en termes de confort (+1%) et en termes de rapidité (+11%).**

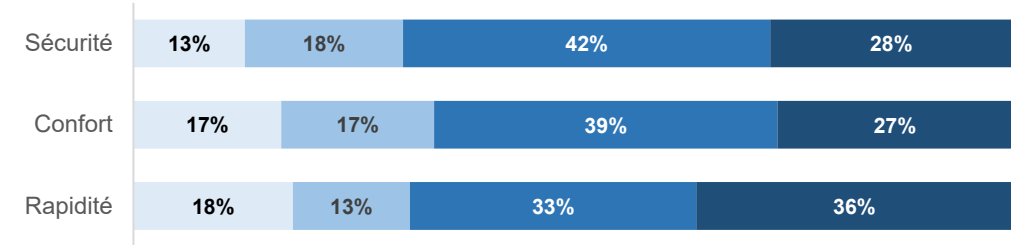
II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

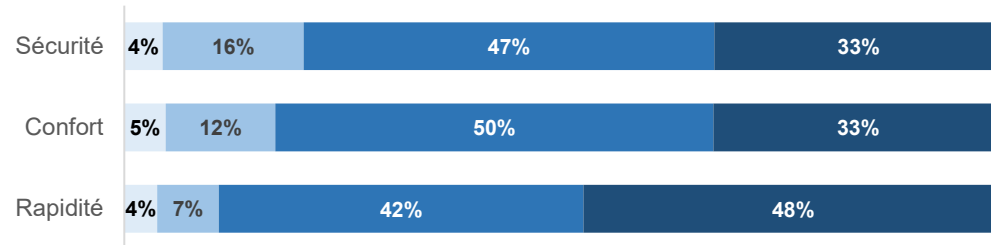
- *Satisfaction portant sur les axes concernés après la mise en place des aménagements provisoires selon le profil des participants*



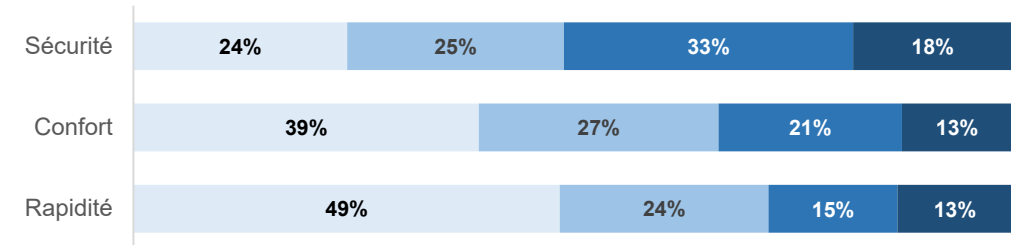
Satisfaction des usagers & non-riverains



Satisfaction des usagers & riverains



Satisfaction des cyclistes



Satisfaction des automobilistes



Par rapport aux résultats de satisfaction avant les aménagements, **les positions s'inversent** :

Les **participants usagers & non-riverains sont majoritairement plus satisfaits** de la qualité globale des axes concernés que **ceux usagers & riverains**.

Les **participants cyclistes sont nettement plus satisfaits** de la qualité globale des axes concernés que **ceux automobilistes**.

Par ailleurs, la **majorité des participants cyclistes (80%) ou automobilistes (51%) se dit satisfaite** de la qualité des axes concernés **en termes de sécurité**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Les principaux **avantages** de ces aménagements provisoires selon les participants*

A l'échelle du quartier, les aménagements tendent à :

- **réduire le trafic routier**, et ainsi, **la pollution sonore et atmosphérique**.
- **apaiser le quartier** et à **sécuriser les déplacements** via les modes actifs.
- **encourager les riverains à se déplacer à vélo** : « J'utilise plus souvent mon vélo, notamment pour emmener mes enfants à l'école... ».

En ce qui concerne les usages, les aménagements tendent à :

- **accorder plus de place** aux cyclistes.
- réaliser des **déplacements à vélo plus rapides, fluides, confortables, agréables et sécurisés**.
- **fluidifier la circulation** des bus.
- faciliter le **passage des véhicules d'urgence**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Les principaux **inconvenients** de ces aménagements provisoires selon les participants*

A l'échelle du quartier, les aménagements tendent à :

- **augmenter la pollution** sonore et atmosphérique.
- **reporter** le trafic automobile sur des **axes plus résidentiels**.

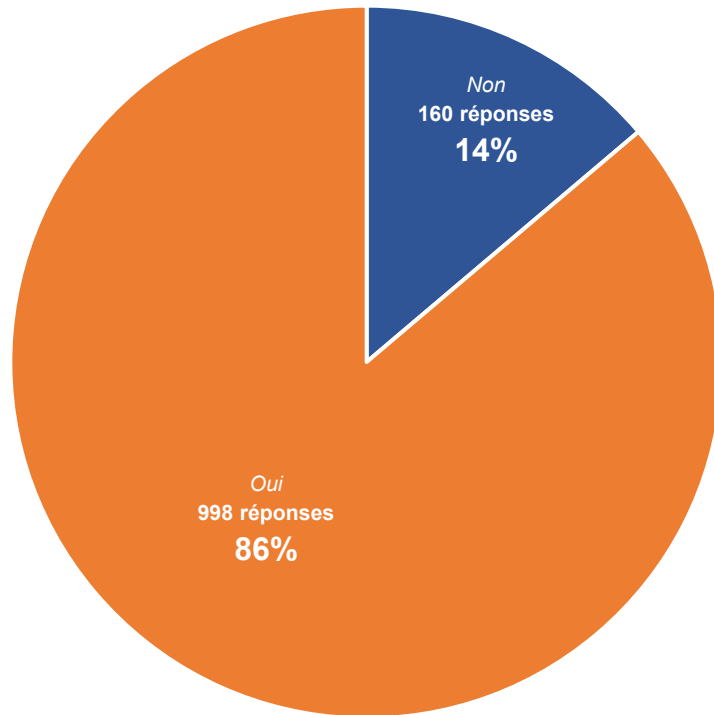
En ce qui concerne les usages, les aménagements tendent à :

- favoriser les **embouteillages automobiles** : le **trafic est plus lent** et **moins fluide**.
- **allonger la distance et le temps** des trajets automobiles : **détours occasionnés** sur **des axes plus résidentiels**.
- **rendre illisible les itinéraires automobiles**.
- créer de l'**insécurité** pour les cyclistes : **manque de séparation physique** entre les voies aménagées et les voies automobiles, **discontinuité et étroitesse** des bandes cyclables aménagées, usage des couloirs bus-vélos par **certains automobilistes imprudents**, **stationnement illégal** sur les aménagements...

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

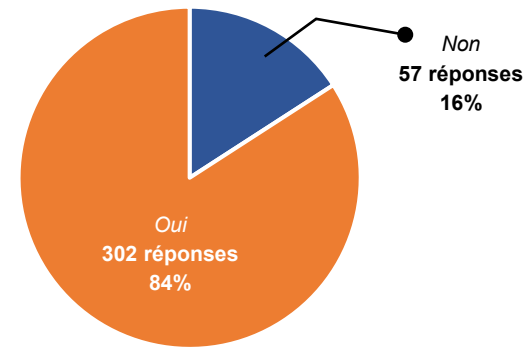
2. Synthèse de la concertation publique

- Satisfaction globale des participants portant sur les axes concernés **après** la mise en place des aménagements provisoires



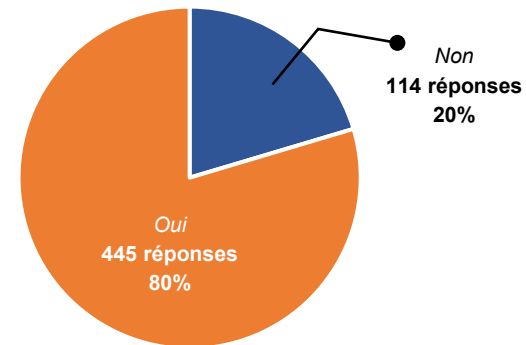
Il y a-t-il des points à améliorer selon les participants ?

1 158 réponses



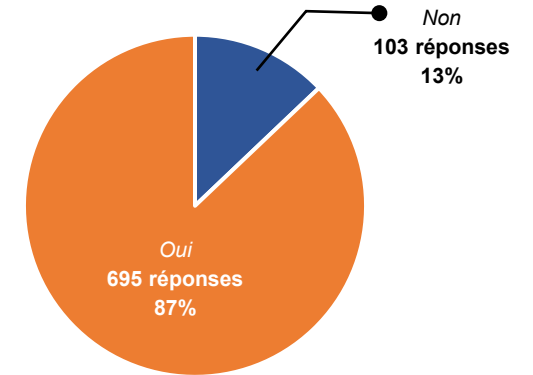
Parmi les usagers & non-riverains

359 réponses



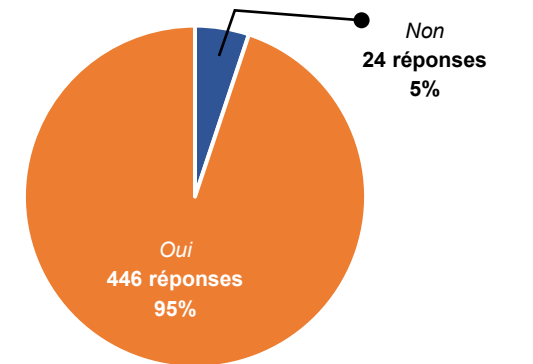
Parmi les cyclistes

559 réponses



Parmi les usagers & riverains

798 réponses



Parmi les automobilistes

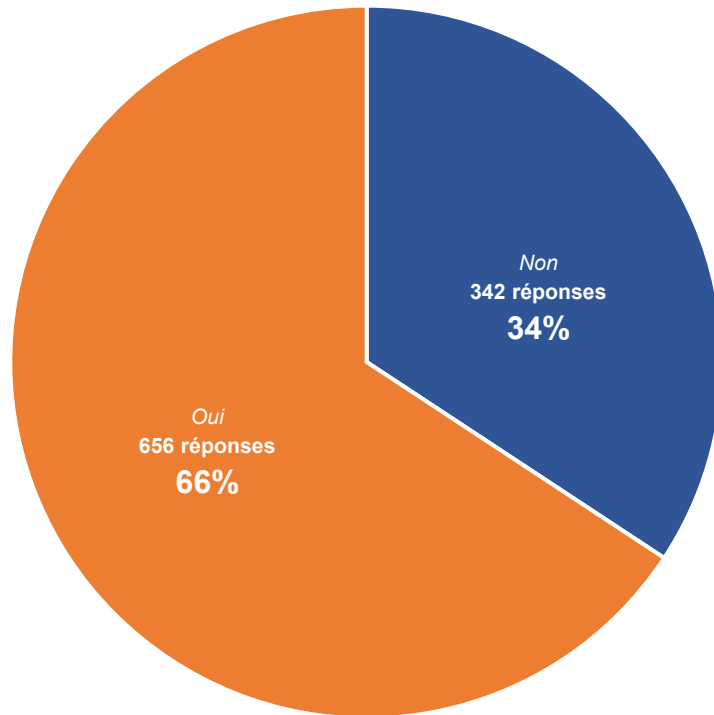
470 réponses

La grande majorité des participants (dont, d'ailleurs, 4 participants cyclistes sur 5) juge que les aménagements provisoires **nécessitent des améliorations**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

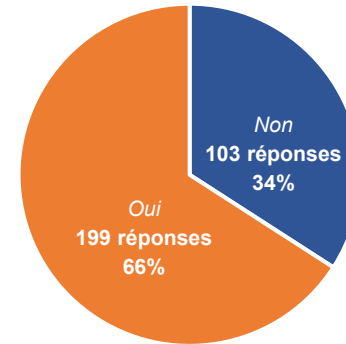
2. Synthèse de la concertation publique

- Satisfaction globale des participants portant sur le cours de la Somme **après** la mise en place des aménagements provisoires



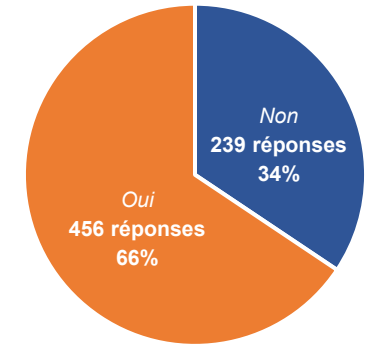
Il y a-t-il des points à améliorer selon les participants ?

998 réponses



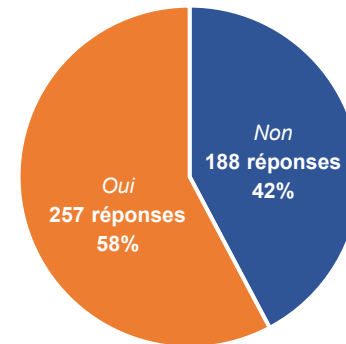
Parmi les usagers & non-riverains

302 réponses



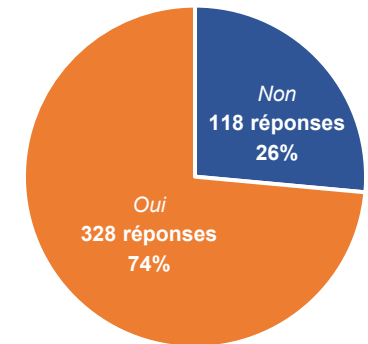
Parmi les usagers & riverains

695 réponses



Parmi les cyclistes

445 réponses



Parmi les automobilistes

446 réponses

La majorité des participants (dont, d'ailleurs, 3 participants automobilistes sur 4) juge que les aménagements provisoires **nécessitent des améliorations.**

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Satisfaction globale des participants portant sur le cours de la Somme après la mise en place des aménagements provisoires*

Pour les automobilistes, il faut...

- remettre le **double sens**.
- remettre le **double sens sur certains tronçons** pour donner la possibilité d'effectuer des **trajets transversaux entre les axes adjacents**.
- **supprimer des feux tricolores**.
- **limiter la vitesse** de circulation à **30 km/h**.
- implanter des **ralentisseurs**.
- créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.

Pour les cyclistes, il faut...

- créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- créer des **voies cyclables à double sens**.
- **limiter la vitesse** de circulation à **30 km/h**.
- **supprimer des places de stationnement automobile** pour **élargir & sécuriser** les aménagements cyclables.
- assurer la **continuité** des bandes cyclables.
- **mieux matérialiser** le couloir bus-vélos.
- remettre le **double sens**.
- **prolonger le couloir bus-vélos** jusqu'à barrière de Toulouse.

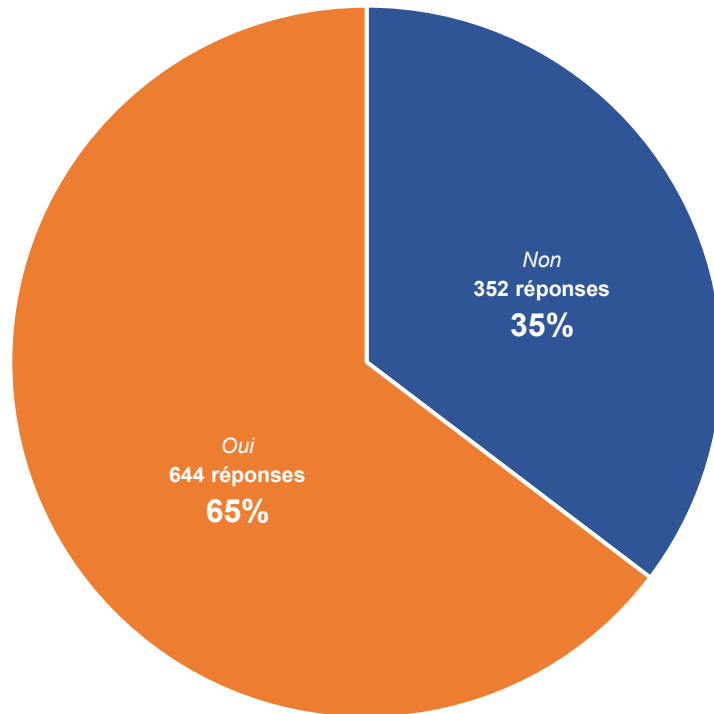
Pour les autres, il faut...

- **limiter la vitesse** de circulation à **30 km/h**.
- créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- remettre le **double sens sur certains tronçons** pour donner la possibilité d'effectuer des **trajets transversaux entre les axes adjacents**.
- **sécuriser & améliorer** la **qualité des arrêts de bus**.
- **autoriser les deux-roues motorisés à rouler sur le couloir bus-vélos** à une vitesse réduite.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

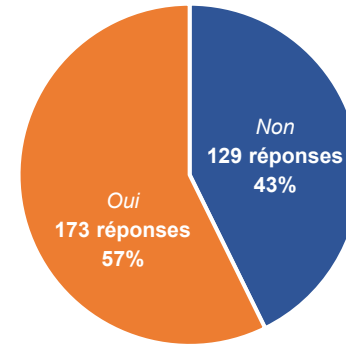
2. Synthèse de la concertation publique

- Satisfaction globale des participants portant sur la rue de Bègles **après** la mise en place des aménagements provisoires



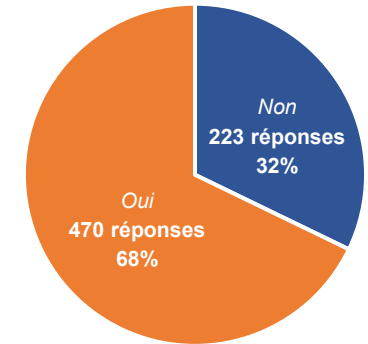
Il y a-t-il des points à améliorer selon les participants ?

996 réponses



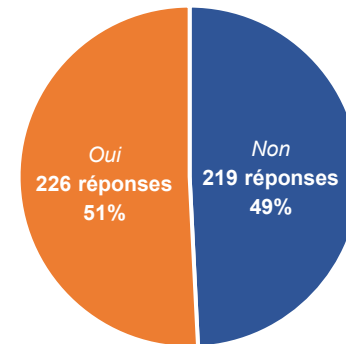
Parmi les usagers & non-riverains

302 réponses



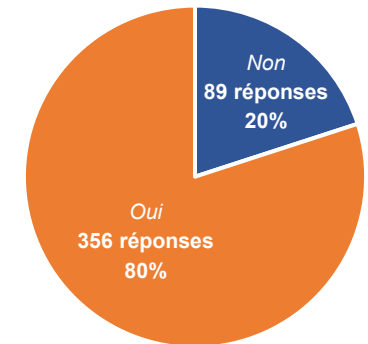
Parmi les usagers & riverains

693 réponses



Parmi les cyclistes

445 réponses



Parmi les automobilistes

446 réponses

La majorité des participants juge que les aménagements provisoires **nécessitent des améliorations**.

Cet avis est plus partagé chez les participants cyclistes.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Satisfaction globale des participants portant sur la rue de Bègles après la mise en place des aménagements provisoires*

Pour les automobilistes, il faut...

- remettre le **double sens**, du moins **entre le pont SNCF et la rue Malbec ou la rue Pelleport** afin de limiter le trafic automobile induit sur la rue d'Aubidey et ses environs (et, ainsi, supprimer la coupure créée rue d'Aubidey).
- **repenser le plan de circulation** automobile à l'échelle du quartier pour limiter les détours.
- **densifier le réseau de bus**.
- **supprimer des places de stationnement automobile** pour créer une **troisième voie** et rétablir le double sens automobile.

Pour les cyclistes, il faut...

- **prolonger les aménagements** par des voies cyclables entre le **pont SNCF et barrière de Bègles** (couloir bus-vélos ou bandes cyclables).
- remettre le **double sens**, du moins **entre le pont SNCF et la rue Malbec ou la rue Pelleport** afin de limiter le trafic automobile induit sur la rue d'Aubidey et ses environs (et, ainsi, supprimer la coupure créée rue d'Aubidey).
- créer une **« vraie » séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- créer des **voies cyclables à double sens**.
- **mieux matérialiser** le couloir bus-vélos.
- revoir **l'état de la chaussée**.

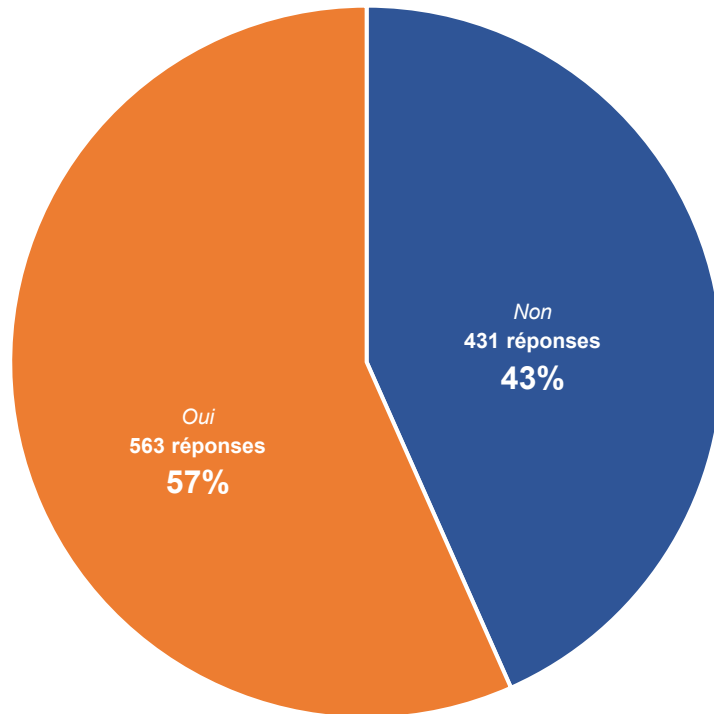
Pour les autres, il faut...

- remettre le **double sens**, du moins **entre le pont SNCF et la rue Malbec ou la rue Pelleport** afin de limiter le trafic automobile induit sur la rue d'Aubidey et ses environs (et, ainsi, supprimer la coupure créée rue d'Aubidey).
- créer une **« vraie » séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- **repenser les espaces piétons**.
- **autoriser les riverains** à rouler sur le couloir bus-vélos (via un système de badgeage).
- **supprimer les places de stationnement automobile** pour **végétaliser l'axe**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

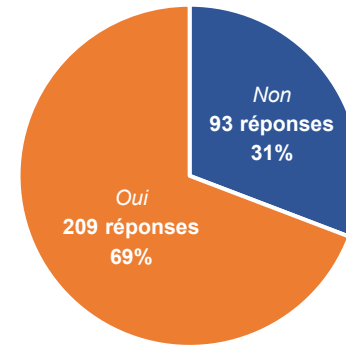
2. Synthèse de la concertation publique

- Satisfaction globale des participants portant sur la route de Toulouse **après** la mise en place des aménagements provisoires



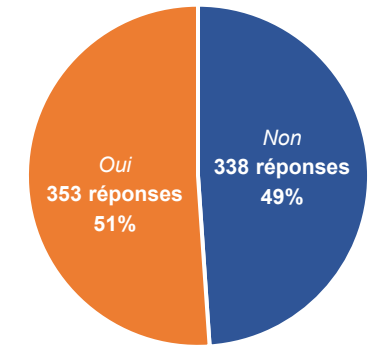
Il y a-t-il des points à améliorer selon les participants ?

994 réponses



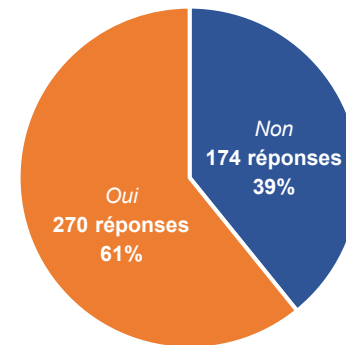
Parmi les usagers & non-riverains

302 réponses



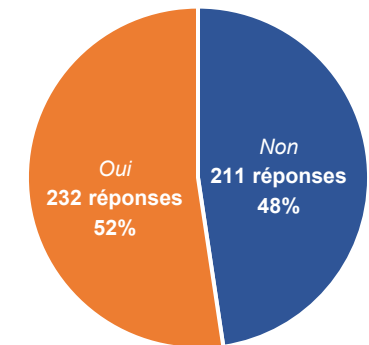
Parmi les usagers & riverains

691 réponses



Parmi les cyclistes

444 réponses



Parmi les automobilistes

443 réponses

Une petite majorité des participants (notamment des usagers non riverains et des cyclistes)

juge que les aménagements provisoires **nécessitent des améliorations.**

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Satisfaction globale des participants portant sur la route de Toulouse **après** la mise en place des aménagements provisoires*

Pour les automobilistes, il faut...

- créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- **supprimer** les **bandes cyclables**.
- **rétablir** le **stationnement automobile**.
- **supprimer & paramétrer** les **feux tricolores**.
- revoir **l'état de la chaussée**.

Pour les cyclistes, il faut...

- assurer la **continuité** des bandes cyclables.
- créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- **empêcher** le **stationnement illégal**.
- **prolonger** le **couloir bus-vélos** du cours de la Somme sur la route de Toulouse.
- revoir **l'état de la chaussée**.

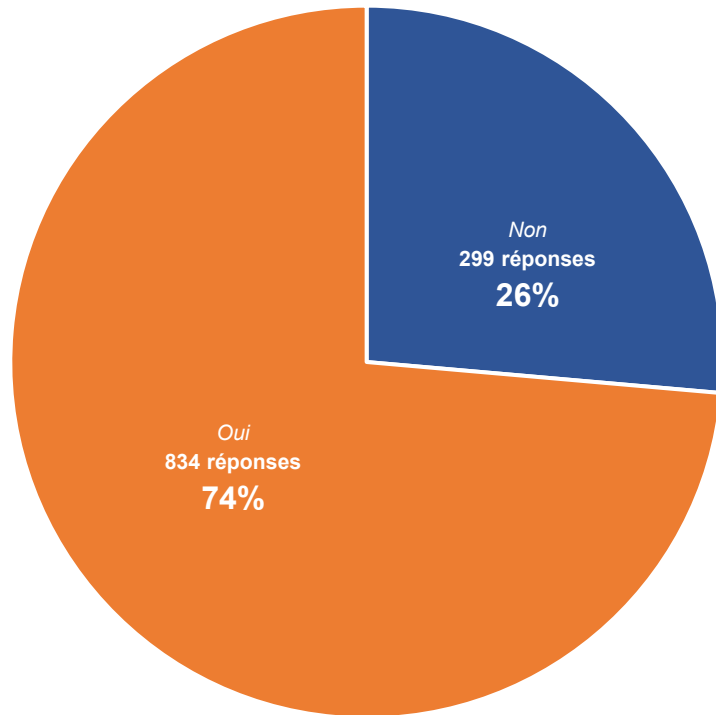
Pour les autres, il faut...

- assurer la **continuité** des bandes cyclables.
- créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- **sécuriser & améliorer** la **qualité des arrêts de bus**.
- **revoir l'axe** dans sa globalité.
- revoir **l'état de la chaussée**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

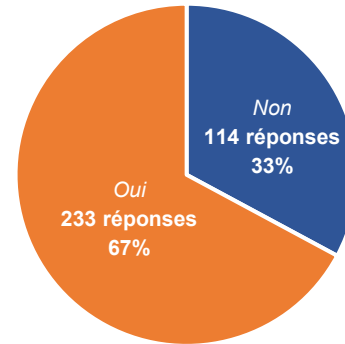
2. Synthèse de la concertation publique

- Certains participants souhaitent être informés pour la suite des évènements



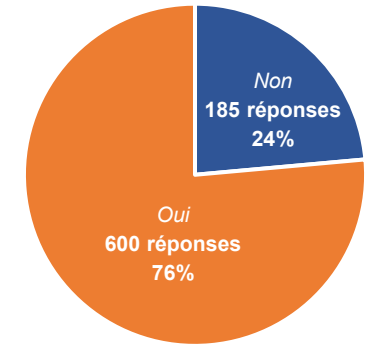
En tant que participant(e), souhaitez-vous être informé(e)
de la suite des évènements ?

1 133 réponses



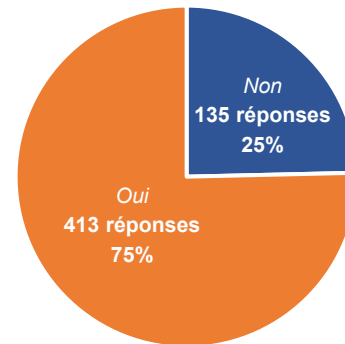
Parmi les usagers & non-riverains

347 réponses



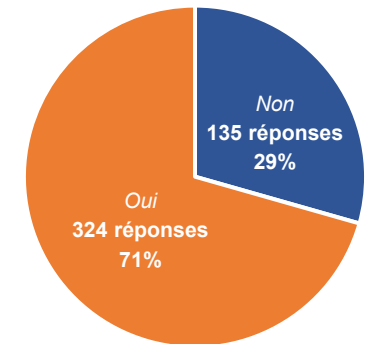
Parmi les usagers & riverains

785 réponses



Parmi les cyclistes

548 réponses



Parmi les automobilistes

459 réponses

3 participants sur 4 (notamment des usagers riverains et des cyclistes) souhaitent

être **informés de la suite des évènements.**

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Bilan de la concertation : ce qu'il faut retenir*

Le **profil type** du participant est un **riverain**, qui a **entre 30 et 59 ans**, **cycliste** (à 48%) **ou automobiliste** (à 41%), empruntant le **cours de la Somme ou la rue de Bègles** au cours de ses déplacements. Ce dernier est **plutôt satisfait des axes avant** la mise en place des aménagements provisoires (notamment en termes de rapidité, puisque la satisfaction en termes de confort et de sécurité est plus discutable).

En raison de la mise en place des aménagements provisoires, **70% des participants automobilistes ont changé leurs habitudes. Un participant automobiliste sur 20** est **devenu cycliste**. Probablement en raison de la pandémie Covid-19, **la moitié des participants usagers des transports collectifs a changé de moyen de transport**. Plus de **80%** d'entre eux sont **devenus cyclistes**.

57% des participants sont **insatisfaits** des aménagements provisoires. **9 participants automobilistes sur 10** sont **insatisfaits**. La **satisfaction** des aménagements en termes de **sécurité** est plutôt **partagée** entre les participants automobilistes et les cyclistes. La **grande majorité des participants cyclistes est satisfaite** des aménagements en termes de **rapidité** alors **qu'une grande majorité de participants automobilistes ne l'est pas**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

2. Synthèse de la concertation publique

- *Bilan de la concertation : ce qu'il faut retenir*

L'**apaisement du quartier**, l'**encouragement à la pratique cycliste** et l'**amélioration de la qualité des déplacements cyclables** sont les **points forts** de ces aménagements. En revanche, **la hausse du nombre des embouteillages** automobiles, **l'allongement du temps et des distances** des trajets automobiles ainsi que **le report des flux automobiles sur les axes plus résidentiels** sont les **points faibles** de ces aménagements.

La **majorité des participants** notent des **points d'amélioration**. Voici les retours les plus couramment cités :

- Concernant le cours de la Somme : **remettre le double sens**, du moins **pour réaliser des déplacements transversaux** ; limiter la vitesse à **30 km/h** ; créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- Concernant la rue de Bègles : **remettre le double sens**, du moins **entre le pont SNCF et la rue Malbec ou la rue Pelleport** ; créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables.
- Concernant la route de Toulouse : créer une « **vraie** » **séparation** entre les voies automobiles et les voies cyclables ; revoir **l'état de la chaussée**.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

1. Impacts occasionnés par les aménagements cyclables provisoires en chiffres
 2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne
3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021
 4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021

- *Présentation de l'enquête qualitative auprès des cyclistes*

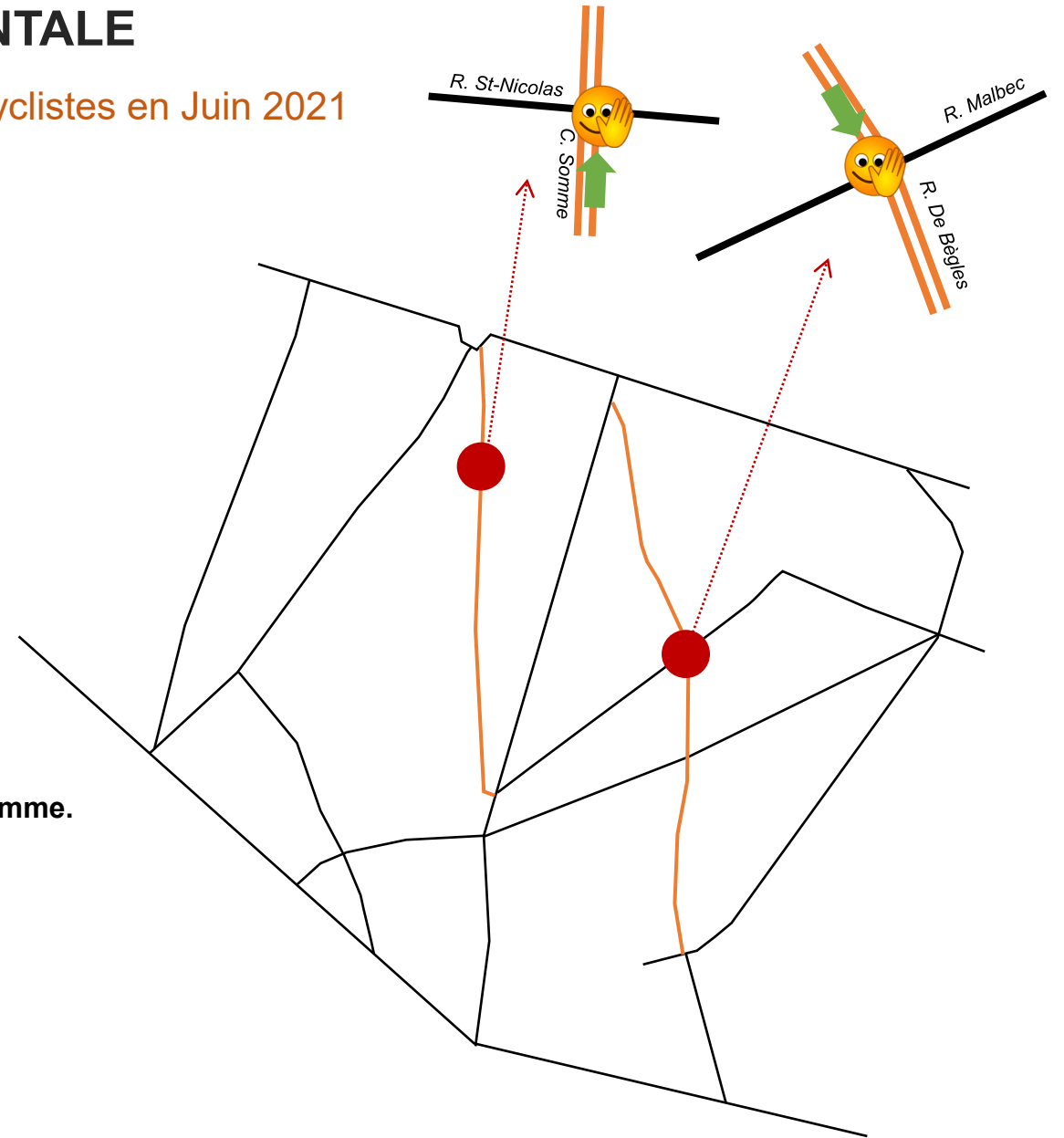
L'enquête qualitative a été réalisée :

- par le **Pôle Territorial de Bordeaux** (Bordeaux Métropole).
- auprès **d'usagers cyclistes**.
- sur le **cours de la Somme** et la **rue de Bègles**.
- le **lundi 14 juin 2021, entre 7h45 et 9h45 & entre 16h30 et 18h30**.

151 interviews réalisées :

- **78 interviews** au niveau de l'intersection **rue Saint-Nicolas / cours de la Somme**.
- **73 interviews** au niveau de l'intersection **rue Malbec / rue de Bègles**.

58% des personnes interviewées **sont des femmes**.



II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021

- *Cours de la Somme - Heures de pointe du matin (7h45 - 9h45).*

49 cyclistes interviewés.

- **Tous les cyclistes** interviewés étaient déjà **des cyclistes avant les aménagements**.
- **9 cyclistes interviewés sur 10** se rendent à leur travail. **98%** se déplacent **quotidiennement à vélo**.
- **98%** des cyclistes interviewés réalisent un trajet **inférieur à 10 kilomètres** (80% réalisent un trajet inférieur à 5 kilomètres).
- **16%** des cyclistes interviewés ont **changé d'itinéraire** après la mise en place des aménagements cyclables.

Avant les aménagements :



Après les aménagements :



■ Pas en sécurité

■ Un peu en danger

■ En sécurité

■ Très en sécurité

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021

- *Cours de la Somme - Heures de pointe du soir (16h30 - 18h30).*

29 cyclistes interviewés.

- **Tous les cyclistes** interviewés étaient déjà **des cyclistes avant la mise en place des aménagements**, sauf un.
- **2 cyclistes interviewés sur 3** se rendent à **leur domicile ou à leur travail**. **86%** se déplacent **quotidiennement à vélo**.
- **86%** des cyclistes interviewés réalisent un trajet **inférieur à 10 kilomètres** (46% réalisent un trajet inférieur à 5 kilomètres).
- **7%** des cyclistes interviewés ont **changé d'itinéraire** après la mise en place es aménagements cyclables.

Avant les aménagements :



Après les aménagements :



■ Pas en sécurité

■ Un peu en danger

■ En sécurité

■ Très en sécurité

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021

- *Rue de Bègles - Heures de pointe du matin (7h45 - 9h45).*

31 cyclistes interviewés.

- **26 cyclistes** interviewés étaient déjà des **cyclistes avant les aménagements**. **3 cyclistes** étaient **automobilistes avant**.
- **85%** des cyclistes interviewés se rendent à **leur domicile ou sur leur lieu d'études**. **97%** se déplacent **quotidiennement à vélo**.
- **74%** des cyclistes interviewés réalisent un trajet **inférieur à 10 kilomètres** (29% réalisent un trajet inférieur à 5 kilomètres).
- **19%** des cyclistes interviewés ont **changé d'itinéraire** après la mise en place des aménagements cyclables.

Avant les aménagements :



Après les aménagements :



■ Pas en sécurité

■ Un peu en danger

■ En sécurité

■ Très en sécurité

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

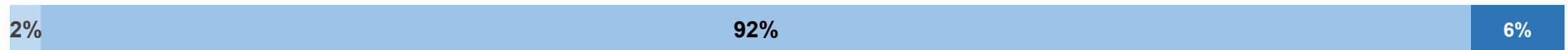
3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021

- *Rue de Bègles - Heures de pointe du soir (16h30 - 18h30).*

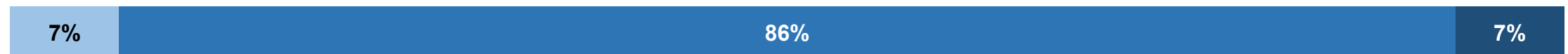
42 cyclistes interviewés.

- **35 cyclistes** interviewés étaient déjà des **cyclistes avant les aménagements**. **5 cyclistes** étaient **automobilistes avant**.
- **74%** des cyclistes interviewés **se rendent à leur domicile**. **98%** se déplacent **au moins une fois par semaine**. **71%** se déplacent **quotidiennement à vélo**.
- **81%** des cyclistes interviewés réalisent un trajet **inférieur à 10 kilomètres** (33% réalisent un trajet inférieur à 5 kilomètres).
- **31%** des cyclistes interviewés ont **changé d'itinéraire** après la mise en place des aménagements cyclables.

Avant les aménagements :



Après les aménagements :



■ Pas en sécurité

■ Un peu en danger

■ En sécurité

■ Très en sécurité

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021

- *Bilan de l'enquête qualitative*

Une grande majorité des cyclistes interviewés étaient **déjà des cyclistes avant la mise en place des aménagements** cyclables provisoires, en général pour réaliser des **trajets quotidiens Domicile-Travail**.

Seulement une petite partie des cyclistes interviewés ont **changé d'itinéraire** en raison de ces aménagements.

Grâce aux couloirs bus-vélos, en général, **les cyclistes** interviewés **se sentent plus en sécurité**, malgré les **comportements dangereux de certains véhicules** (bus, taxis ou motos...).

Plusieurs cyclistes interviewés souhaitent **une amélioration de la signalisation routière** pour mieux marquer l'interdiction faite aux automobilistes de pénétrer dans les couloirs bus-vélos.

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

1. Impacts occasionnés par les aménagements cyclables provisoires en chiffres
 2. Synthèse concernant le questionnaire en ligne
3. Synthèse concernant l'enquête réalisée auprès des cyclistes en Juin 2021
 4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

- *Bilan relatif aux mails reçus : ce qu'il faut retenir*

Une centaine de mails reçus (une grande majorité de **riverains**) :

- Quelques mails de **satisfaction & d'encouragement** quant à la poursuite de ces aménagements.
- De nombreux mails **d'insatisfaction & de colère** face aux aménagements induisant **le report des flux automobiles sur les axes plus résidentiels**.
 - Une **trentaine de mails** concernent la **rue d'Aubidey**, ainsi que la **rue Bauducheu** (*pages suivantes : focus rue d'Aubidey et rue Bauducheu*).

Focus sur un mail d'une habitante : « **rue de Bègles**, il est nécessaire de **remettre le double sens entre le pont SNCF et la rue Pelleport** à la fois pour **désengorger la rue d'Aubidey et la rue Bauducheu**, mais aussi pour **limiter l'allongement du temps et des distances des trajets automobiles effectués par les employés de la caserne Nansouty**. »

II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

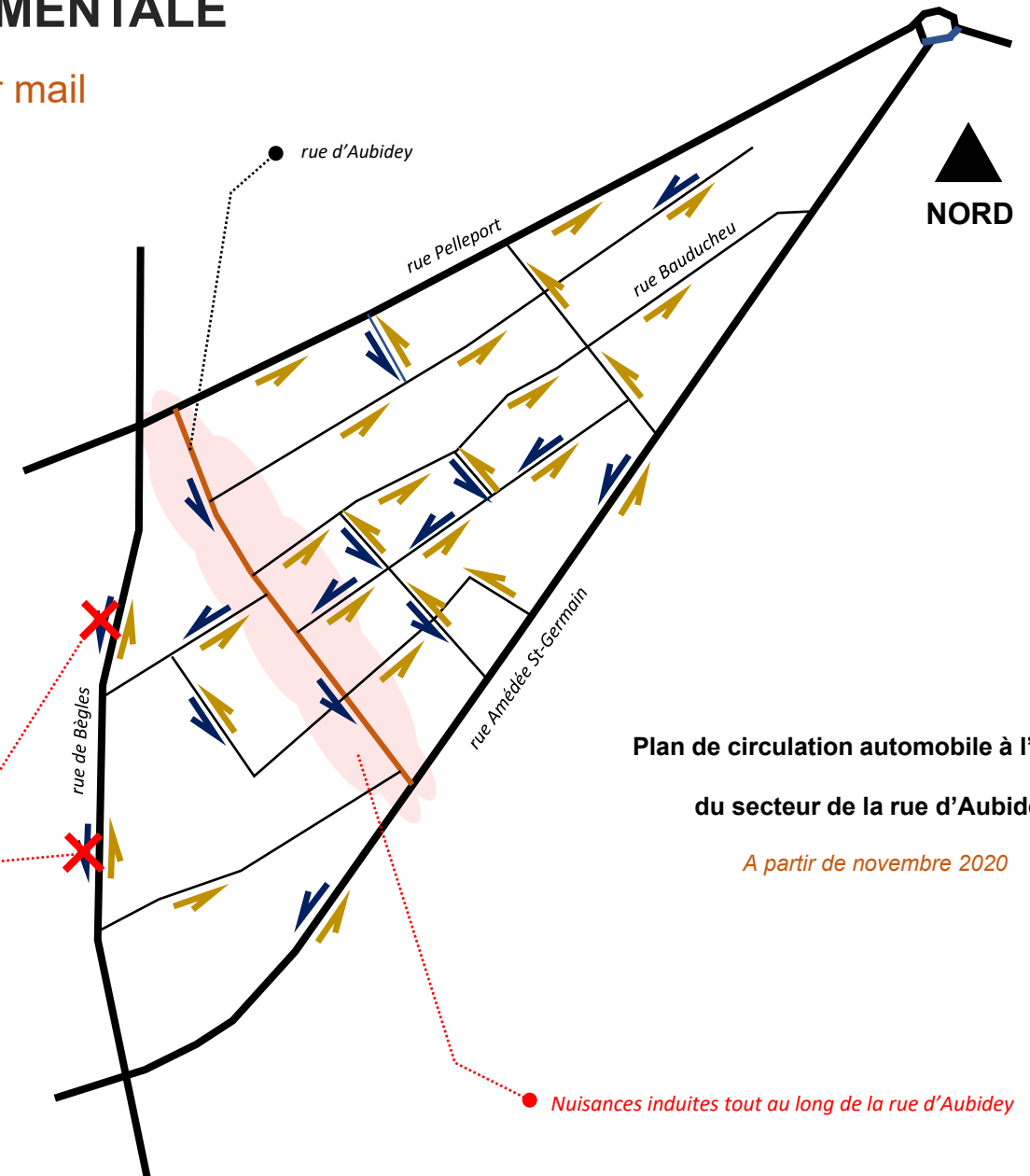
- Focus sur la rue d'Aubidey et la rue Bauducheu

La **rue d'Aubidey** et les rues environnantes sont situées au sein du triangle que forment la rue Pelleport, la rue Amédée St-Germain et la rue de Bègles.

La mise en place du **couloir bus-vélos** dans la rue de Bègles en novembre 2020, supprimant le sens de circulation automobile Sud, induit un **report de flux automobiles sur la rue d'Aubidey**.

De **nombreux riverains** ont ainsi manifesté leur **colère**, notamment ceux habitant la **rue d'Aubidey**.

Mise en place provisoire d'un couloir bus-vélos
Suppression d'un sens de circulation automobile



II. LES RESULTATS DE L'ETUDE EXPERIMENTALE

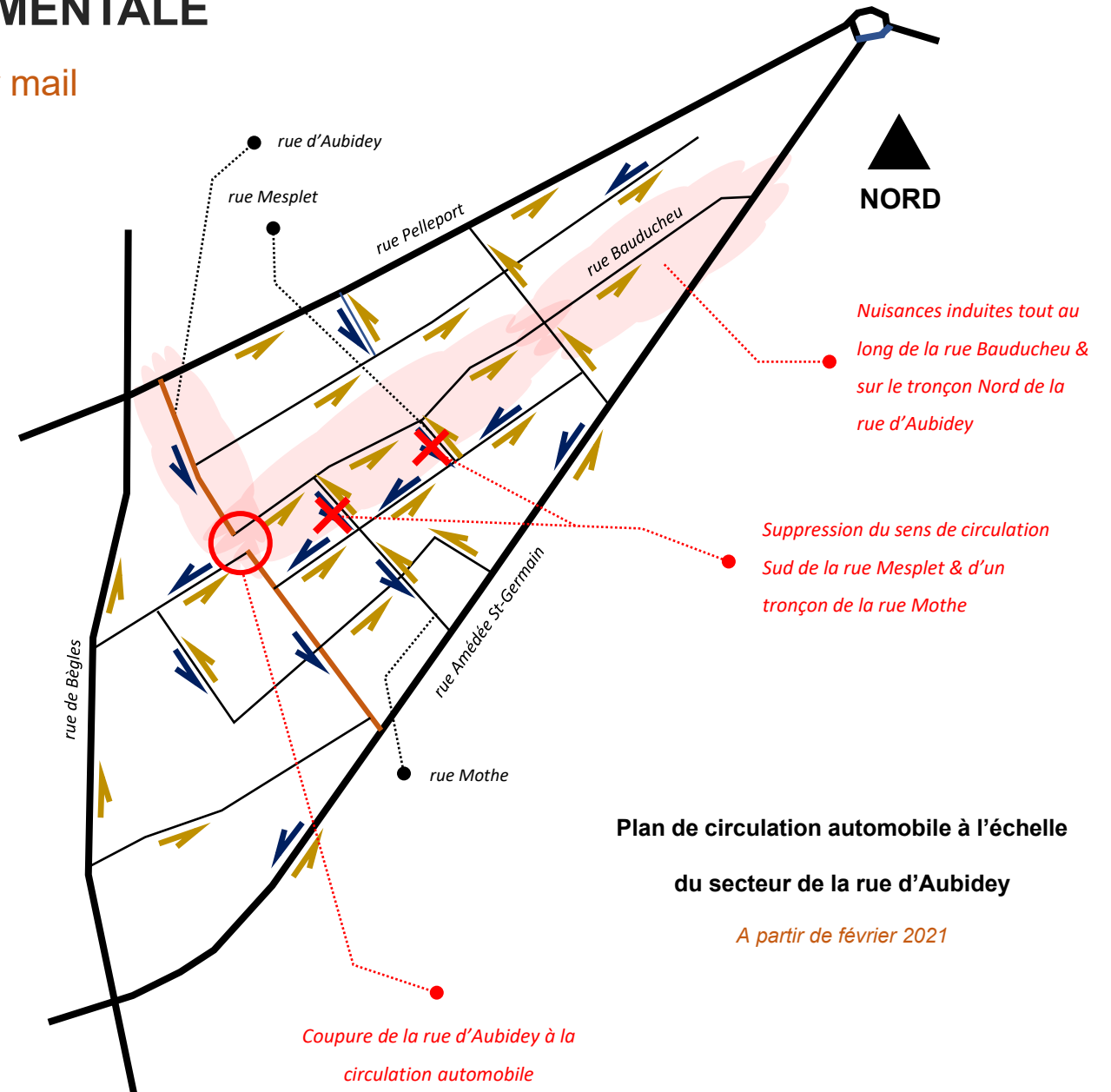
4. D'autres retours des riverains et des usagers par mail

- *Focus sur la rue d'Aubidey et la rue Bauducheu*

En février 2021, afin de limiter le report des flux automobiles de la rue de Bègles sur la **rue d'Aubidey**, cette dernière a été **coupée à la circulation automobile** au niveau de la rue Bauducheu et la rue Faidherbe.

Résultat : les flux automobiles ont été à **nouveau reportés sur le tronçon Nord de la rue d'Aubidey** ainsi que tout au long de **la rue Bauducheu**.

Ainsi, **des riverains** ont, à nouveau, manifesté leur **colère** notamment ceux habitant **le tronçon Nord de la rue d'Aubidey** et ceux habitant **la rue Bauducheu**.





III. BILAN

1. Points à soulever concernant les aménagements cyclables provisoires
2. Points à soulever concernant l'urbanisme pragmatique

III. BILAN

1. Points à soulever concernant les aménagements cyclables provisoires

L'évolution du trafic automobile et celui des cyclistes entre septembre 2020 et septembre 2021 était plutôt **prévisible**. En un an, le **nombre de cyclistes** est en **nette hausse** sur les voies **disposant d'un couloir bus-vélos**, alors que le **nombre d'automobiles** est en **hausse** plutôt sur les voies « tous modes » **parallèles** et dirigées dans le **même sens de circulation** que les voies disposant d'un couloir bus-vélos.

Les réponses au questionnaire en ligne ont montré **qu'une majorité de participants était insatisfaisante** des aménagements provisoires, en particulier :

- **La plupart des automobilistes**, en raison des nuisances qui **affectent leur usage** (allongement des distances et des temps de trajet)
- **Une grande majorité des riverains**, en raison des nuisances qui **affectent leur environnement** (report des flux automobiles sur des axes plus résidentiels).

D'ailleurs, le **report des flux automobiles** est plus particulièrement manifesté par les riverains de **la rue d'Aubidey** et de **la rue Bauducheu**. La mise en place du **couloir bus-vélos** sur une voie de la rue de Bègles en est la **principale cause**.

Une **grande majorité des cyclistes** interviewés dans le cadre de l'enquête qualitative étaient déjà des **cyclistes aguerris**. Ces derniers notent toutefois que **les aménagements ont amélioré la sécurité et le confort** de leur déplacement.

III. BILAN

Post-scriptum : l'impact des aménagements provisoires en ce qui concerne la circulation des bus

La mise en place des **aménagements provisoires** pourrait **profiter à la circulation de la liane 5** (sur le cours de la Somme) **et de la liane 15** (sur la rue de Bègles).

Aux **heures de pointe**, là où le trafic automobile est plutôt dense, les **couloirs bus-vélos** permettent **d'éviter aux bus** circulant sur ces derniers **l'allongement de leur temps de trajet**, et ainsi **d'améliorer la régularité des temps de trajet entre les bus**. Par ailleurs, les temps de trajet des bus circulant sur les voies « tous modes » opposées aux voies disposant d'un couloir bus-vélos augmentent fortement, dégradant ainsi la régularité des temps de trajet entre les bus.

Aux heures creuses, **les couloirs bus-vélos** ont des **effets négligeables** sur les temps de trajet des bus circulant sur ces derniers, ainsi que sur la régularité des temps de trajet entre les bus.





III. BILAN

1. Points à soulever concernant les aménagements cyclables provisoires
2. Points à soulever concernant l'urbanisme pragmatique

III. BILAN

2. Points à soulever concernant l'urbanisme pragmatique

Les points forts de l'urbanisme pragmatique :

- Bien que les **avis revendiqués** par la population étaient relativement **attendus**, le questionnaire en ligne a permis de **confirmer notre pressentiment**.
- L'urbanisme pragmatique a permis de **donner la parole à une population** relativement **dense, volontaire et équilibrée** (notamment entre les cyclistes et les automobilistes).
- Les **attentions** et les **objectifs** de l'urbanisme pragmatique semblent être **appréciés par la population**.

Les points faibles de l'urbanisme pragmatique :

- **Certaines questions du questionnaire** en ligne n'étaient **guère comprises** par les participants (notamment celles qui concernent le point d'entrée et de sortie dans le quartier avant et après les aménagements).
- **Certains participants au questionnaire** en ligne jugent un **manque de communication** concernant la mise en place des aménagements provisoires. En effet, ces participants n'ont pas apprécié que ces aménagements soient réalisés **avant une quelconque concertation publique**.

