



Bordeaux

La vélo-rue Dandicolle

Historique du projet de vélo-rue

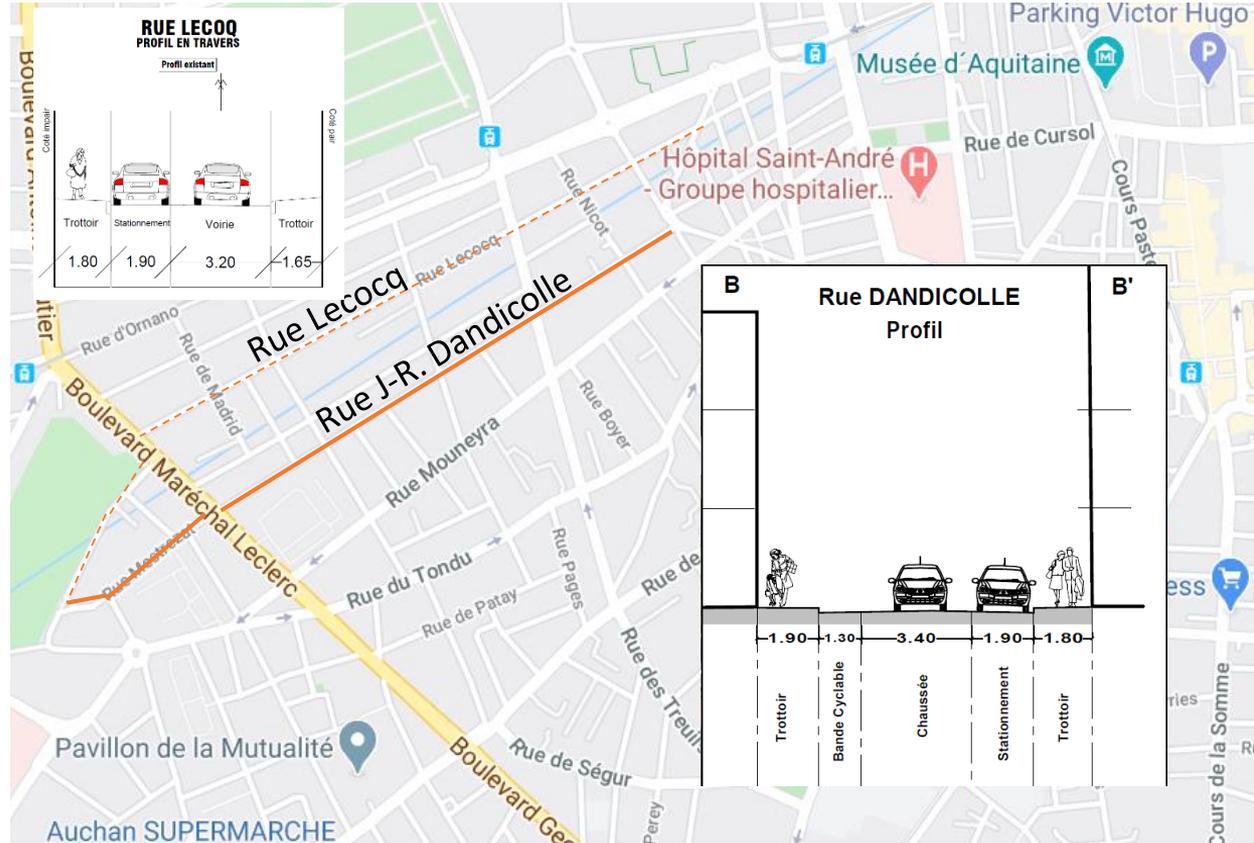
- Proposition faite en 2012 par M. Kremers (consultant vélo) pour le compte de Vélo-Cité
- Idée reprise à partir de 2013 dans le cadre de la démarche d'apaisement de la circulation dans le quartier Alphonse Dupeux, et de la redynamisation de ce quartier.

Choix de l'itinéraire par la rue Dandicolle

2 itinéraires assez naturels possibles :

- Rue Lecocq avec un profil étroit de 3,2m entre bordures
- Rue Dandicolle avec un profil plus large à 4,8m environ

Choix de privilégier l'itinéraire le plus large pour assurer une liaison cyclable à double sens, permettant un croisement confortable avec des vélos (y compris cargos)



Configuration originelle de la rue Dandicolle



- Voie résidentielle rectiligne à sens unique de 920m
- Bande cyclable, stationnement unilatéral à gauche
- Limitée à 50 km/h, ponctuellement à 30 km/h, notamment au niveau du groupe scolaire Dupeux (carrefour géré par feux)
- Voie de catégorie 4 dans le RHV, mais utilisée comme pénétrante d'accès au centre-ville, avec un trafic VL important (2 200 à 2 400 véh/j en moyenne, pointe à 3 500 véh/j)

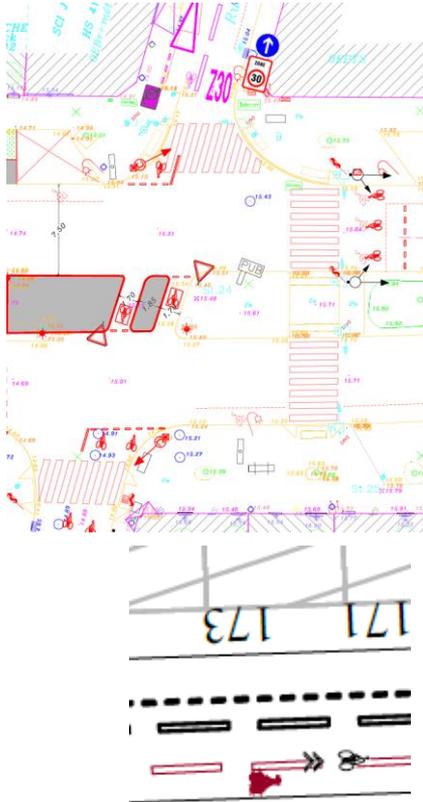
Conception



Choix d'aménager la vélo-rue dans le cadre de l'aménagement du quartier en zone 30, et d'y réduire drastiquement le trafic motorisé par un nouveau plan de circulation dissuasif (plutôt que le contrôle d'accès, jugé plus coûteux et complexe à mettre en œuvre), en inversant le sens de 2 portions de la rue Dandicolle.

Mais nécessite le réaménagement de nombreux carrefours (girations collecte notamment).

Conception



- En complément, réaménagement du carrefour des boulevards à l'entrée de la rue, et suppression de l'accès VL en TD-TàG.
- Maintien des régimes de priorité aux intersections avec la vélorue, par dérogation aux autres carrefours de la zone 30 traités en priorité à droite.
- Suppression des feux au carrefour de la rue A. Dupeux (groupe scolaire).
- Effaçage de la bande cyclable existante, et création de la bande cyclable à contre-sens. Dans le sens de la circulation motorisée, positionnement du vélo au milieu de la voie (logos + chevrons) - préconisation CEREMA.
- Le dépassement n'est pas officiellement interdit par un arrêté spécifique, qui aurait surchargé la signalisation :

Calendrier de mise en œuvre

- 2015-2017 : études de conception, et concertations avec les habitants
- Printemps-été 2018 : réaménagement des carrefours pour nouvelles girations
- Octobre 2018 : mise en service du 1^{er} tronçon de 640m entre les boulevards et la rue Sourdis
- Début novembre 2018 : réaménagement du carrefour des boulevards à l'entrée (en provisoire)

1er tronçon aménagé

De bons retours des cyclistes



Mais des critiques de l'initiateur du projet sur le maintien d'une bande cyclable, et une transformation insuffisante

Calendrier de mise en œuvre



- Juin 2019 : mise en service du 2^{ème} tronçon de 280m entre les rues Sourdis et Belleville
- Août 2019 : reprise de la signalisation (repositionnement axial des vélos dans les deux sens + matérialisation d'une bande de résine beige)

Evaluation

Réalisation en octobre 2019 de comptages (VL + vélos) ainsi que d'une enquête auprès des cyclistes :

- Trafic VL en forte baisse d'environ 45 % (22 à 70% suivant section) : 1850 véh/j sur sections non inversées, 970 véh/j sur sections inversées
- Fréquentation journalière d'environ **1 800 cyclistes/j**
- 29% des enquêtés indiquent avoir changé d'itinéraire.
- 46% des enquêtés indiquent avoir gagné du temps.
- 17% des enquêtés indiquent avoir changé de mode de déplacement
- **85%** des usagers sont très satisfaits (45%) ou satisfaits (40%). 5% ne sont pas du tout satisfaits.

Evaluation

Les observations faites par les cyclistes concernent :

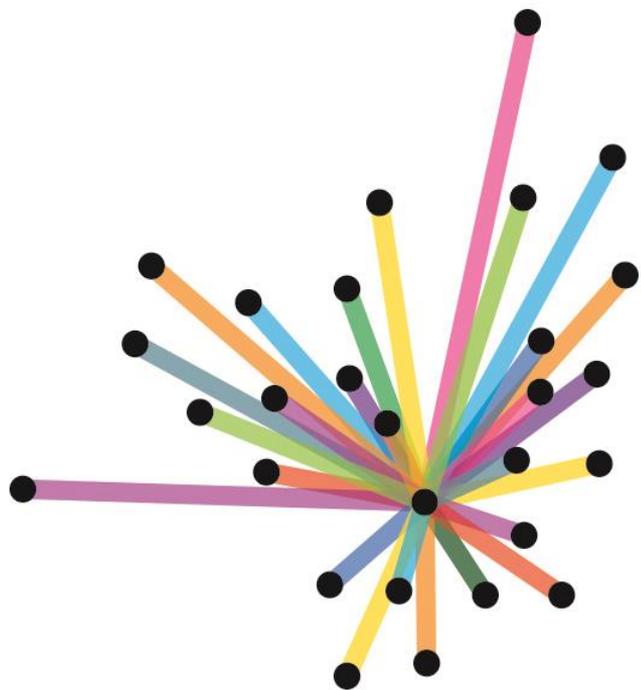
- La signalisation particulière de la vélo-rue mal comprise par les conducteurs motorisés (interdiction de doubler, position du vélo), qu'il faudrait rendre encore plus explicite.
- La dangerosité des carrefours (qui s'est améliorée en positionnant le cycliste au milieu de la chaussée).
- Des excès de vitesse fréquents, mettant en danger les cyclistes.
- La dangerosité de la rue pour les vélos vis-à-vis des véhicules arrivant en sens opposé, qui ne respectent ou ne comprennent pas la priorités des cyclistes.
- L'état de la chaussée.

L'aménagement est positif pour la majorité des cyclistes, mais ils demandent une meilleure protection/sécurisation de leur pratique.

Evaluation

La majorité des cyclistes continue à se positionner latéralement, pour ne pas gêner inutilement le trafic motorisé.

L'interdiction (théorique) de dépasser les cyclistes est mal respectée, sans que cela ne semble véritablement poser de difficultés. Beaucoup de cyclistes préfèrent qu'un véhicule les double plutôt qu'il les suive de trop près et leur mette la pression.



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**