

COMPTE RENDU

Citoyenne

FLOIRAC



VILLE
DE
FLOIRAC

CONSEIL DE QUARTIER

LES PLATEAUX

Mardi **22 mars 2022**

de **18h30 à 20h**

 **École Louis Aragon**

INTERVENTANTS

ANNABELLE DUSART-MAGNAT,

Chargée de coopération du Projet Social de Territoire

CHRISTINE LAROUCHE-JUILLET

Directrice de l'administration générale, des relations aux usagers
et de la mobilisation citoyenne

Présentation du projet social de territoire :

La Ville de Floirac a lancé en fin 2021 une démarche de concertation, visant à élaborer une Convention Territoriale Globale (CTG). L'objectif est d'agir sur les champs de la petite enfance, de l'enfance et de la jeunesse, de la parentalité, du handicap, de l'animation de la vie sociale, de l'accès aux droits et au numérique, et du logement.

Ce projet social de territoire fixe sur les quatre prochaines années, les priorités que la Caisse d'Allocations Familiales de la Gironde et l'ensemble des acteurs locaux, associatifs et institutionnels, se donnent pour agir sur ces champs d'intervention. L'élaboration d'une Convention Territoriale Globale est un enjeu important pour Floirac.

Il s'agit de réinterroger collectivement les démarches menées jusqu'à présent sur les différentes thématiques, d'identifier les articulations à renforcer entre les interventions des partenaires, mais aussi de définir les améliorations à mettre en œuvre pour les années à venir, tant en termes d'actions à engager que de modalités de coopération.

Cette démarche s'adosse à un diagnostic partagé et participatif qui mettra en avant les enjeux prioritaires et définira un plan d'actions à mettre en œuvre.

Une consultation auprès des habitants est menée via les conseils de quartier ainsi qu'une enquête en ligne afin de partager leurs connaissances sur les offres et les services existants, identifier les besoins nouveaux ou insatisfaits et proposer des voies d'amélioration et/ou de nouvelles initiatives.

INTERVENTION DE GUY DARMUSEY

Responsable du service des études et de la maîtrise d'œuvre PTRD

Monsieur DARMUSEY présente les travaux de voirie en cours et à venir.

Séquence 1 – La fin des travaux

Séquence 1 : du n° 52 à Martouret + rue des Vignes

Le calendrier de fin de chantier :

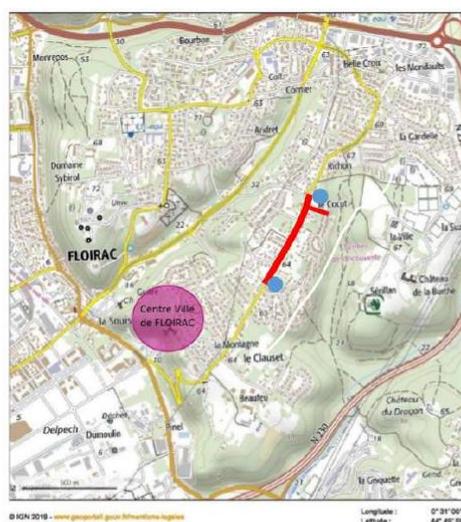
Actuellement : pas de travaux

Semaine du 19 avril :

- Revêtement de chaussée (de nuit)
- Pose des potelets
- Quelques finitions
- Premières plantations

Ces travaux n'auront pas d'impact sur la circulation en journée

Automne prochain : dernières plantations.

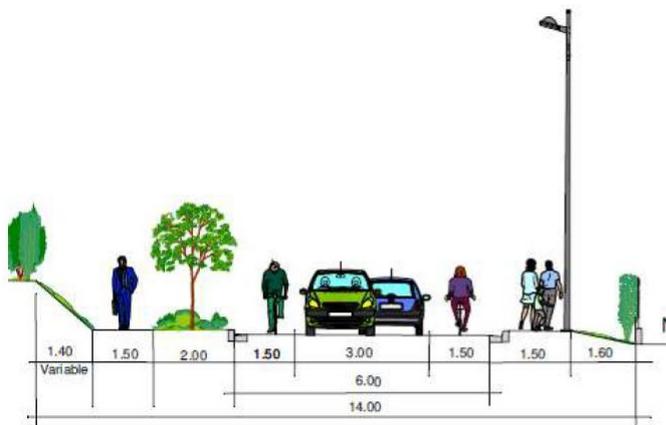


PLAN DE SITUATION

Séquence 2 – Les travaux démarrent en mai

Rappel du projet - De la rue du Martouret à la rue Micheline Ostermeyer (quartier Sérillan)



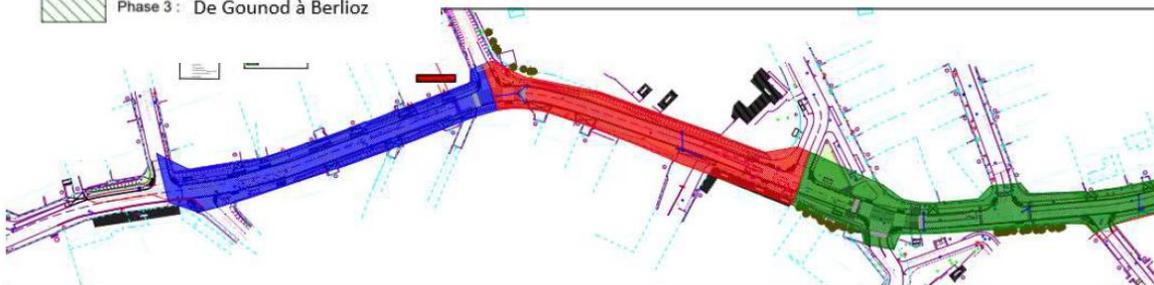


Les **mêmes objectifs** qu'en séquence 1 :

Continuité et sécurité des piétons et vélos, apaisement de la circulation automobile, qualité paysagère...

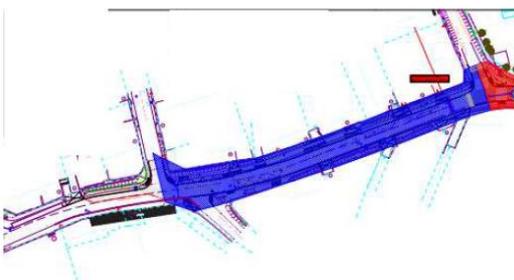
Séquence 2 – Le phasage prévisionnel des travaux

-  Phase 1 : De Martouret à Martiny
-  Phase 2 : De Martiny à Gounod
-  Phase 3 : De Gounod à Berlioz



Séquence 2 – Le phasage prévisionnel des travaux

 Phase 1 : De Martouret à Martiny : du 2 mai au 20 juin 2022



Rue barrée en journée

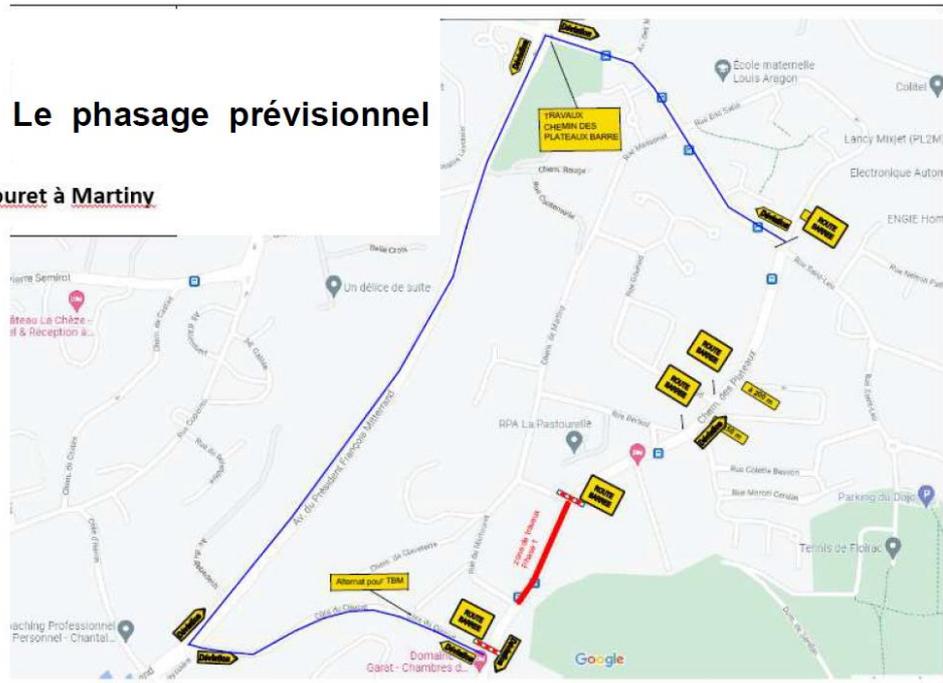
Déviations par Coucut, Mitterrand et Mendès-France

Feu en alternat sur Coucut

Séquence 2 – Le phasage prévisionnel des travaux

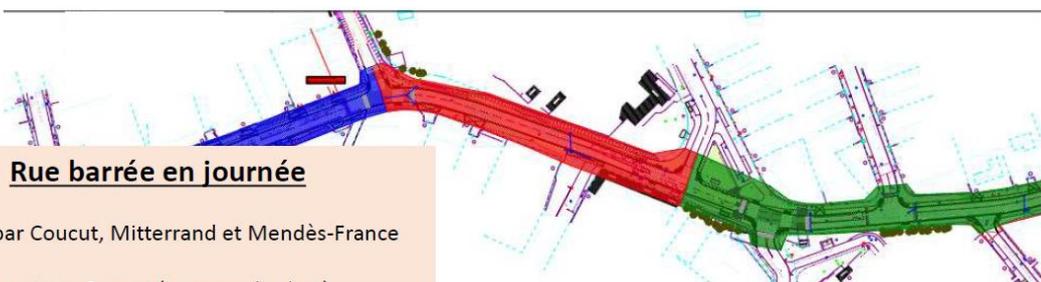
 Phase 1 : De Martouret à Martiny

Du 2 mai au
20 juin 2022



Séquence 2 – Le phasage prévisionnel des travaux

 Phase 2 : De Martiny à Gounod : du 20 juin au 19 septembre 2022



Rue barrée en journée

Déviation par Coucut, Mitterrand et Mendès-France

Feu en alternat sur Coucut (passage des bus)

Séquence 2 – Le phasage prévisionnel des travaux

 Phase 2 : De Martiny à Gounod :

du 20 juin au
19 septembre 2022



Séquence 2 – Le phasage prévisionnel des travaux

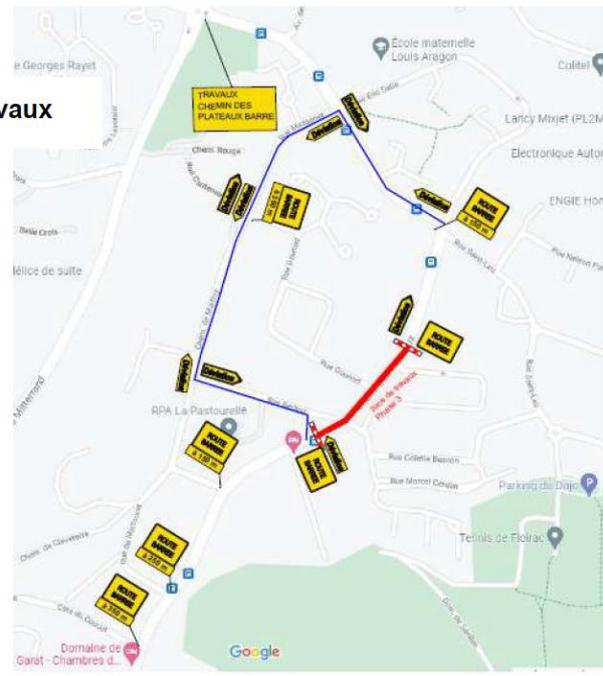
 Phase 3 : De Gounod à Berlioz : du 19 septembre à fin décembre 2022



Séquence 2 – Le phasage prévisionnel des travaux

 Phase 3 : **De Gounod à Berlioz :**

du 19 septembre à fin décembre 2022



Rue barrée : pourquoi ?

- Parce que l'on change l'emprise de la chaussée et des trottoirs
- Nouveaux trottoirs
- Déplacement de réseaux
- Nouvelle chaussée (le « tapis »).

Rue barrée : comment ?

- Sauf accès riverains, collecte OM, services publics, livraisons
- Vitesse limitée à 30 km/h aux abords du chantier
- Signalisation adaptée (chantier, piétons, déviation...)

1 semaine avant chaque intervention, une info travaux distribuée aux riverains

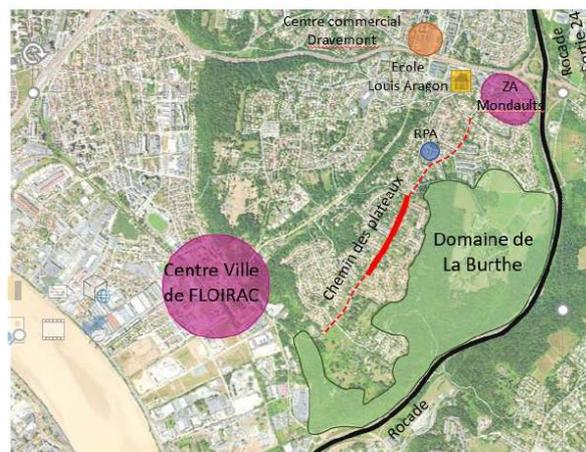


Rappel : Un nouveau partage de la voie : le chaussidou

Un nouveau partage de la voie

Rappel des objectifs :

- Donner plus de place aux vélos,
- Sur tout le chemin des plateaux,
- En assurant la sécurité de tous,
- En maintenant du cheminement piétons des 2 côtés,
- Tout en confortant la qualité paysagère,
- Sans acquisitions ou expropriations.



=>... Ici, les solutions habituelles (bandes cyclables, voie verte) ne peuvent pas respecter cette ambition



Un nouveau partage de la voie

En expérimentant la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Une solution quand la rue est trop étroite pour aménager deux voies de circulation et des aménagements cyclables.

Pour **les autres véhicules**, l'espace restant au centre est trop étroit pour se croiser. Ils **doivent donc ralentir et emprunter tout ou partie de cette rive**, après avoir pris soin de vérifier qu'il ne s'y trouve pas de cyclistes.



Principe de fonctionnement d'une CVCB



Carama

Un nouveau partage de la voie



En expérimentant la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Une solution quand la rue est trop étroite pour aménager deux voies de circulation et des aménagements cyclables.

Un bilan
au bout d'un an



INTERVENTION D'ALEXANDRE BOURIGAULT

1er Maire-Adjoint, délégué aux Finances, aux Ressources Humaines, à l'Administration générale, à la Démocratie participative et à l'Agenda 21

Monsieur BOURIGAULT présente le projet de ville apaisée et la généralisation du 30Km/h sur l'ensemble du territoire.

Les déplacements des usagers augmentent et se diversifient. Seulement, il n'existe qu'un espace, une rue qu'il faut apprendre à partager. Elle doit être sûre et confortable. C'est pourquoi la ville de Floirac a enclenché une démarche de ville apaisée et en a fait un des axes stratégiques de développement du territoire.

La ville apaisée c'est une véritable stratégie globale de développement du territoire qui vise à répondre aux enjeux de demain. La démarche de la ville apaisée remet l'habitant au cœur d'une stratégie de mobilité et de développement durable.

Elle doit aller de plus en plus vers des espaces de proximité de qualité :

- en favorisant l'usage de la marche et du vélo,
- en répondant aux objectifs des politiques publiques : qualité de l'air, santé publique, renforcement du lien social, dynamisme économique...
- En remettant le territoire au cœur des aménagements et des déplacements.

Cette démarche permet une cohabitation apaisée entre les différents usagers par la création d'espaces publics favorisant la convivialité et des déplacements faciles et sûrs.

Le principe de la ville apaisée repose, entre autres, sur la volonté d'adapter la circulation motorisée au territoire.

C'est pourquoi début 2023, la ville de Floirac généralisera le 30Km/h sur l'ensemble du territoire à l'exception de quelques axes structurants. Alors que les zones à 30km/h étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h, elles deviennent la norme et c'est le 50 km/h qui devient l'exception.

Encouragées par une résolution du Parlement européen de 2011, de nombreuses villes européennes se sont déjà engagées en faveur d'une limitation de la vitesse autorisée à 30 km/h. Parmi elles, Berlin, Munich, Bruxelles, Copenhague, Bilbao, Zürich, Rotterdam, Amsterdam...

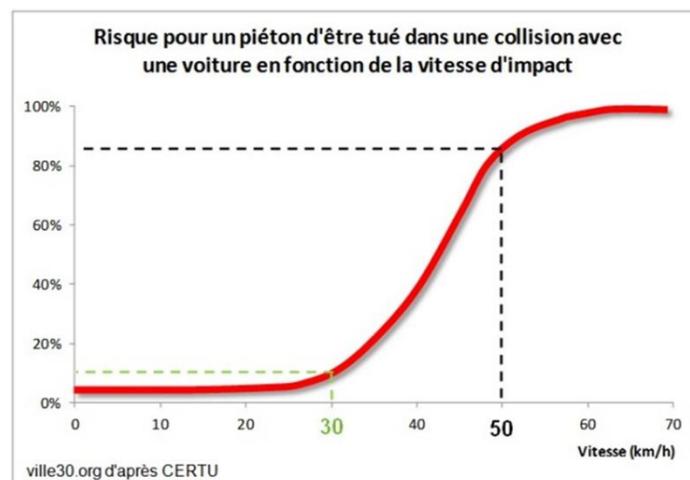
En France, la généralisation du 30 km/h s'appuie sur une disposition de la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Adoptée le 22 juillet 2015, elle

modifie le Code général des collectivités territoriales et donne aux maires la possibilité d'abaisser la vitesse autorisée dans leur commune.

L'enjeu consiste à pacifier et à faire coexister les différents types de déplacements (voitures, vélo, piétons...) et à favoriser une ville apaisée permettant un équilibre dans le partage de l'espace public.

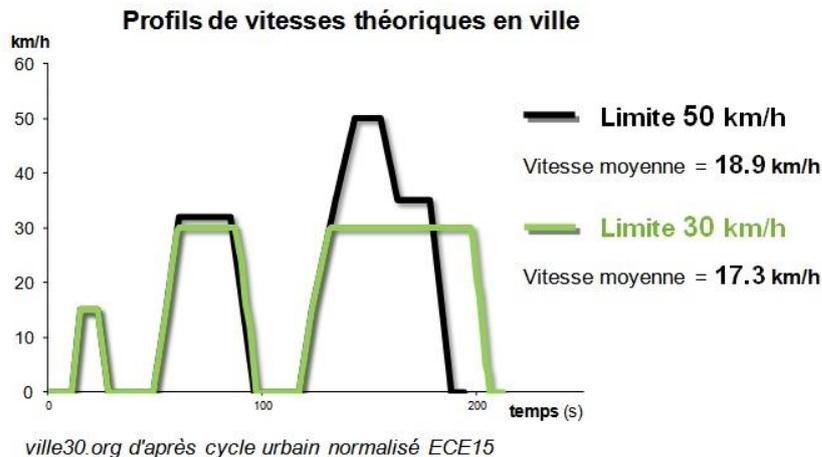
Pourquoi baisser la vitesse maximale autorisée :

- **Le passage à 30km/h permet une mobilité plus sûre.** Plus de sécurité pour traverser la rue en toute confiance, aller à l'école tranquillement, mieux circuler à vélo, rouler plus détendu. Plus de qualité de vie dans une ville où l'on se déplace plus facilement. Une ville apaisée, c'est permettre à tous de se déplacer : piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite.
- Lors d'un choc avec un piéton ou un **cycliste à 50 km/h le risque de décès est multiplié par 9 par rapport à un choc à 30 km/h.** La probabilité d'être tué, pour un piéton, lors d'une collision avec une voiture de tourisme croît très rapidement avec la vitesse.



(Source CEREMA)

- Contrairement aux idées reçues, vitesse et durée de parcours urbain ne vont pas de pair. Compte tenu des feux et de la circulation, qui imposent souvent de freiner, une voiture roule en moyenne à 17,3 km/h en zone 30 contre 18,9 km/h en zone 50. **Réduire la vitesse autorisée à 30 km/h allonge donc de 18 secondes seulement la durée d'un trajet urbain d'un kilomètre.**



- **La généralisation du 30 km/h favorise une circulation plus fluide en réduisant accélérations et décélérations.** Les voitures se comportent dans la rue comme l'eau dans un tuyau. Un débit régulier évite les engorgements. L'impact sur la consommation de carburant est important.
- **Les nuisances sonores baissent lorsque la vitesse est réduite (elles sont divisées par 2),** même si le trafic est dense. La circulation étant plus fluide à 30 km/h, il y a moins de coups d'accélérateur et de frein, donc moins de décibels.
- On constate un **report vers des modes actifs favorables à la santé** : le vélo, la marche à pied ainsi que vers les transports publics et le covoiturage.
- Cela permet de **répondre à l'urgence climatique** et de respecter les engagements de réduction des gaz à effet de serre.

La réussite de la ville apaisée est intimement liée au vivre ensemble, au respect mutuel et à l'évolution des comportements de chacun des usagers. Comme tout ce qui est nouveau, la généralisation du 30 km/h exigera un temps d'adaptation. C'est pour cette raison qu'il a été fait le choix de consulter les habitants : **30 km/h va devenir la règle, d'après vous quelles doivent être les exceptions à 50 km/h ?**

AVIS DU CONSEIL DE QUARTIER DES PLATEAUX

Les dérogations aux 30km/h souhaitées :

- Quai de la Souys
- Une partie souhaite maintenir la portion haute de l'avenue F. MITTERRAND, une autre souhaite un passage à 30 sur toute l'avenue avec des aménagements (piste cyclable sécurisée pour les vélos)
- Côte de Monrepos (1 participant)

PROCHAIN CONSEIL DE QUARTIER

Mercredi 1 juin à 18h30 - Ecole Aragon