

Bilan mi-mandat 2020-2026 de l'équipe municipale « une énergie nouvelle »

-

Engagements pris sur la mobilité

Par le collectif



Se Déplacer En Bergeracois

sedeplacerenbergeracois@laposte.net

www.se-deplacer-en-bergeracois.paheko.cloud



Qui est Se déplacer en Bergeracois ?

Le collectif « Se déplacer en Bergeracois » s'est réuni pour la première fois début 2019, il y a cinq ans. Son but est de limiter le réchauffement de la planète en contribuant à réduire localement les émissions de GES (Gaz à effet de serre) de 43 % dans le domaine du transport. Cet objectif est celui fixé par les élus du SyCoTeB (Syndicat de Cohérence Territoriale du Bergeracois), réunissant les Communautés de communes Bastides Dordogne Périgord, Portes Sud Périgord, CAB) dans son Plan Climat.

Une cinquantaine de citoyens ont permis de mettre sur pied un plan d'actions pour y parvenir, puis une « Charte 2020 – 2026 Se déplacer en Bergeracois ». L'ensemble fut présenté aux listes candidates aux élections municipales de 2020, dans le cadre de la démarche non-partisane qui est un des fondements du collectif.

Depuis lors, le collectif poursuit ses actions :

- rencontres dans les quartiers, sur le marché, échanges avec les bergeracois ... ont permis d'affiner les analyses, de nourrir et documenter les propositions faites aux institutionnels,
- participation aux travaux de la Commission extra-municipale Transition écologique en apportant des éléments concrets, réalistes et souvent peu coûteux,
- promotion de modes de déplacement alternatifs à la voiture solo : organisation de MAI à vélo, participation à Ville en selle, création d'un groupe « Les parents à vélo » ...



Se déplacer en Bergeracois



sedeplacerenbergeracois@laposte.net

www.se-deplacer-en-bergeracois.paheko.cloud

Pourquoi un bilan à mi-mandat ?

L'équipe municipale de Bergerac s'est engagée en faveur de la réduction des émissions des GES en personnalisant et signant lors de la campagne municipale 2020, la « Charte 2020 – 2026 Se déplacer en Bergeracois » (Voir annexe).

Le collectif « Se déplacer en Bergeracois » a souhaité procéder à un bilan des réalisations et de ce qui reste à faire, toujours dans l'objectif de réduire localement, les GES de 25 % d'ici 2026 ce qui correspond à 43 % d'ici 2030.

Pour l'instant, l'absence d'indicateurs reflétant l'évolution des émissions de GES, rend le choix des actions à entreprendre difficile à objectiver dans leur contenu et leur intensité. Le bilan est, dès lors, délicat à effectuer car s'appuyant principalement sur du qualitatif. Néanmoins, il permet de s'interroger.

L'essentiel à retenir

A mi-mandat, la note globale attribuée pour l'avancée des engagements est de **3 sur 10**. Sachant qu'une note de 5 sur 10 à mi-mandat est un score correct, étant donné que la moitié du parcours reste à faire, en théorie.



Sur 9 engagements pris, la municipalité actuelle se démarque positivement sur 2 d'entre eux : un projet structurant « **ville 30/ville apaisée** » qui devrait permettre la modération de la vitesse et par ce biais, contribuer à redonner de la place aux piétons et aux cyclistes qui pouvaient se sentir en insécurité ; le développement de **bus et navettes gratuites** qui propose une alternative à la voiture solo, domaine du ressort de la CAB.



D'autres engagements n'ont que trop peu avancé ou font l'objet de maladresse comme la difficile **continuité et attractivité pour les déplacements à pied ou cyclable**, le marquage au sol et la communication qui permettra **d'inciter aux changements d'habitude et de les accompagner**.



D'autres engagements n'ont pas fait l'objet d'action à notre connaissance, comme le recrutement d'un conseiller en mobilité ou la mise en place d'alternatives à la voiture solo entre Bergerac et les communes alentours.

Il reste 2 années avant la fin du mandat et le collectif Se déplacer en Bergeracois propose à l'équipe municipale des actions concrètes, et avec un budget raisonnable, à mettre en œuvre d'ici la fin du mandat afin de respecter les engagements pris :

- Pour accompagner l'ensemble des usagers vers une ville 30 et apaisée, **déployer massivement une communication positive** : marquage au sol, panneauutage, signalisation claire et pédagogique.
- Redonner au 26 000 bipèdes bergeracois la possibilité et l'envie de circuler à pied en **libérant les trottoirs** de tout obstacle et ce, sans condition. En cas d'impossibilité, offrir systématiquement une alternative comme il est fait pour les usagers circulant en voiture.
- Rendre attractif les déplacements à vélo en déployant massivement les **équipements spécifiques aux usagers de la bicyclette** : piste ou bande cyclable sur les axes restant à 50 km/h, arceaux et box vélos pour la stationnement sécurisé, sas vélo, panneau M12.
- Réaliser les démarches structurantes pour l'avenir des déplacements sur Bergerac : formation des agents aux mobilités actives, « Plan de Déplacement Etablissements Scolaires », schéma cyclable, programme « Savoir Rouler à Vélo ».

Le bilan qui suit permet de rentrer dans le détail et donne des pistes pour agir dès maintenant.

Table des matières

Qui est Se déplacer en Bergeracois ?	2
Pourquoi un bilan à mi-mandat ?	2
L'essentiel à retenir	3
Table des matières	4
Méthode de notation	5
Bilan	6
Engagement 1 :	6
Engagement 2 :	8
Engagement 3 :	9
Engagement 4 :	11
Engagement 5 :	13
Engagement 6 :	15
Engagement 7 :	16
Engagement 8 :	17
Engagement 9 :	17
Annexe : charte signée	18

Méthode de notation

Une notation sur 10 a été proposée. A titre indicatif voici la signification des notes suivantes :

0 = pas d'évolution

5 = sur la bonne voie

10 = engagement tenu

NB : A mi-mandat il est normal d'avoir des notes autour de 5 étant donné que la moitié du chemin est encore à faire.

Bilan

Engagement 1 :

1. Instaurer une circulation apaisée dans la ville pour tous les usagers : vitesse limitée à 30 km/h, cœur de ville intégralement piétonnier, zones de rencontre ...

Le projet que nous défendons est de « Partager la Rue » dans le respect des divers utilisateurs. Des ZONES 20 dans les zones sensibles, des ZONES 30 dans la majorité des cas, des ZONES 50 dans quelques endroits.

Le constat est fait que les citoyens ne voient pas ou plus les panneaux de signalisation indiquant les différentes zones. Comme vous le préconisiez il faudra accompagner cette lecture visuelle par du marquage au sol.

5 /10

Le bilan à mi-mandat est encourageant avec un projet structurant voté : "ville 30 / ville apaisée" qui rentre en application au 1er janvier 2024. Des zones sont passées en zone de rencontre (donc à 20 km/h).

L'année 2024 permettra de connaître son contenu réel. Sa pertinence dépendra de sa mise en œuvre sur le terrain. Par exemple, il n'y a pas de différences ressenties, voire des conflits d'usage nouveau, sur les 2 zones de rencontre (place Gambetta et rue Paul Bert). Sur toutes ces zones la signalétique est difficilement visible pour le panneautage (trop petit, caché), la signalétique au sol est encore absente.

La finalité du passage de Bergerac en ville 30 / ville apaisée gagnerait à être davantage affirmé. Comment sensibiliser les usagers à ce changement ? les motiver pour y adhérer ? les inciter à changer leurs habitudes ?

Photos de la zone de rencontre place Gambetta :



Proposition d'actions :

- D'ici l'été 2024, signaler l'entrée des zones de rencontre par un marquage au sol et mettre des panneaux pédagogiques.

Bonus : le faire avec une ou des associations locales d'art de rue pourrait permettre de s'approprier les lieux et de montrer que les zones de rencontre sont avant tout des lieux de vie.

Exemple d'un marquage au sol simple indiquant l'arrivée dans une zone de rencontre (Arudy, Pyrénées -Atlantique) et de panneaux pédagogiques :



Plus d'info sur : [Vers des rues apaisées: les recommandations du Cerema | Cerema](#)

Engagement 2 :

2. Soutenir le recrutement et contribuer au financement d'un Conseiller en mobilité, auprès de la CAB, et la mise en place d'un système unique d'information et de réservation, pour tous les usagers (téléphone et internet).

Concernant la CAB nous engagerons la demande d'un conseiller en mobilité et un guichet unique d'informations.

Concernant la Ville de Bergerac nous lancerons dès les élections passées un appel d'offres de candidature d'un spécialiste des « déplacements doux ». Celui-ci avec un groupe formé de citoyens, d'associations, de techniciens et d'élus proposerons en relation avec les habitants des quartiers des solutions techniques. Ces solutions seront matérialisées pour visualisation par des peintures au sol. L'objectif étant de pouvoir lancer les travaux structurants à partir de 2022.

2 /10

Il n'y a pas encore de conseiller en mobilité à la CAB, ni de guichet unique d'information. Par ailleurs, la municipalité n'a pas passé d'appel d'offres pour recruter un spécialiste déplacement doux.

Un agent dédié à l'intégralité (déplacements, habitat, biodiversité, alimentation, gestion espace Lagabrielle ...) de la transition écologique non spécialisé en déplacement, a été recruté.

Une commission extra-municipale sur la transition écologique a été installée. En son sein une sous-commission déplacement a été créée avec des citoyens et des associations pour apporter leurs regards sur les projets et formuler des propositions.

Proposition d'actions :

- Embaucher une personne spécialiste avant la fin du mandat

Et/ou

- Former l'ensemble des agents municipaux concernés et les élus sur les mobilités actives (ressource ADMA) avant la fin du mandat

Ressources :

- [Les formations \(mobilites-actives.fr\)](https://www.mobilites-actives.fr) réalisées par l'Académie Des Mobilités Actives.
- Les formations réalisées par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement).

Engagement 3 :

3. Donner la priorité aux déplacements à pied et à vélo

Le terme de priorité n'est pas celui que nous emploierons mais plutôt d'apaiser la rue entre les différents acteurs, de sécuriser les espaces partagés. C'est une idée que vous avez défendue et qui nous a semblé juste et citoyenne. Concrètement il faudra réfléchir aux zones de rencontre et à la continuité des espaces dédiés.

2 /10

Les nouvelles zones de rencontres, l'aménagement du chemin du petit Rooy et de la rue Henri Devier sont des bonnes intentions qui doivent contribuer à redéployer l'espace en faveur des piétons et des cyclistes, leur apporter de la sécurité et de l'apaisement.

Aménagement de la rue Henri Devier permettant de dédier une partie de la voirie aux piétons et aux vélos :



Cependant cette priorité n'est toujours pas clairement affichée et cela nuit au sentiment de sécurité et d'apaisement.

A titre d'exemple, sur les 2 nouvelles zones de rencontre la priorité piétonne n'est pas toujours respectée et donc c'est le piéton qui se met en retrait.

Il en est de même sur le chemin du petit Rooy, où le cheminement piétons est entrecoupé par des obstacles tel que des poteaux électriques, des voitures stationnées, des haies non taillées ... obligeant le piétons à se décaler sur la voirie « principale ».

Présence d'obstacles (poteau électrique et téléphonique sur la première photo et voitures sur la 2^e photos) créant des discontinuités dans le cheminement piéton :



Proposition d'actions :

- Dès 2024 et jusqu'à la fin du mandat, marquer au sol sur la voirie un avertissement pour les voitures lorsqu'un obstacle se présente sur le cheminement piéton (poteau, bande au sol...)
- Dès 2024, permettre la continuité piétonne, cycliste et PMR systématiquement quand il y a des travaux ou des aménagements temporaires (comme le sapin de Noël).
- Dissuader le stationnement motorisé sur les trottoirs par des campagnes d'affichage (dès 2024) et de verbalisation (dès 2025).
- Dès début 2024, à proximité du marché, transformer les zones de rencontre en zones piétonnières, les samedis matins.

Engagement 4 :

4. Rendre beaucoup plus attractifs les déplacements piétonniers (spacieux, fonctionnels, attrayants, confortables, agréables, conviviaux ...)

La qualité des espaces publics pour rendre la ville plus attractive est un de nos projets d'équipe. Nous l'avons appelé « plan trottoirs ». Les espaces piétonniers en ferons évidemment partie. L'accessibilité aux personnes en fauteuil et aux poussettes devra être traitée au même titre que les autres moyens de déplacement.

3 /10

Le verdissement de ces espaces, la création de lieux de repos participeront à l'attrait de ces zones quand ils rentrent en conflit avec les voitures ou les vélos.

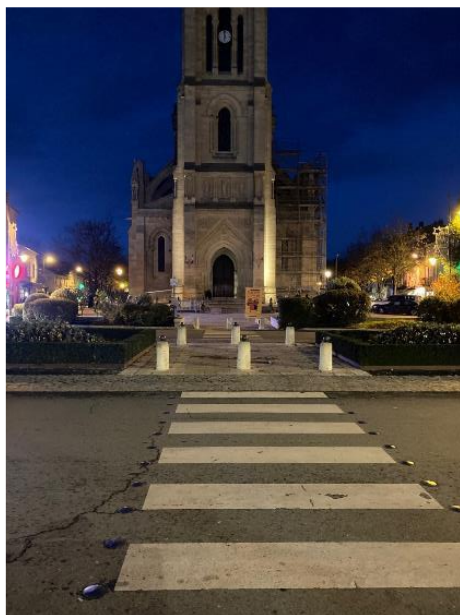
Des rénovations « attractives » ont eu lieu en cœur de ville : élargissement des trottoirs place Gambetta et rue neuve d'Argenson, une partie du cœur de ville et la rue du Périgord ont été fermées avec des bornes escamotables permettant de laisser beaucoup plus de place au piéton. Cependant ces travaux concentrés en cœur de ville sont décevants au titre du plan trottoir annoncé pendant les élections et en début de mandat.

Un autre problème vient de la discontinuité sur les trottoirs obligeant les piétons à se mettre en danger ou même à rebrousser chemin pour certaines PMR. On peut voir des travaux sur les trottoirs, l'arbre de Noël sur un passage piéton, le stationnement d'un véhicule sur un trottoir, une piste cyclable, les bacs d'ordures ménagères ... Ces perturbations ne seraient pas tolérées sur la voie "principale" dédiée aux voitures, cela doit être de même pour les piétons, PMR et poussettes.

Travaux créant une discontinuité sur un trottoir rue Neuve d'Argenson. Aucune indication et aménagement n'ont été mis en place.



Sapin de Noël mis pour l'occasion sur le passage piéton. Aucun aménagement n'a été réalisé pour compenser cette discontinuité :



Présence d'une voiture stationnée sur le trottoir, jour de marché :



Cheminement piéton dessinant dans une zone de rencontre. Nous rappelons qu'en zone de rencontre, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

Proposition d'actions :

- Dès 2024, permettre la continuité piétonne, cycliste et PMR systématiquement quand il y a des travaux ou des aménagements temporaires (comme le sapin de Noël).
- D'ici la fin du mandat, sur l'ensemble des pôles d'intérêt public (mairie, gare, hôpital...), installer des panneaux ou des marquages au sol indiquant la durée d'accès à pied.
- Dissuader le stationnement motorisé sur les trottoirs par des campagnes de verbalisation et de l'affichage (dès 2024)
- Aménager des lieux de repos, bancs, ombrières... sur les cheminements piétons, en priorité sur les zones d'attente de transport en commun.

Engagement 5 :

5. Rendre beaucoup plus attractifs les déplacements cyclables (spacieux ...)

En terme d'espaces cyclables nous voulons défendre en priorité la sécurisation des zones vélos par rapport à la dangerosité des voitures . S'assurer de la continuité des espaces dédiés.

3 /10

Le sentiment d'insécurité est le premier frein à l'usage du vélo (source FUB). A ce jour les évolutions positives sur la sécurisation des voies cyclables sont à notre connaissance la voie verte (V91) qui est une voie partagée avec les piétons, et la mise en place d'une bande cyclable au nord de la rue Neuve d'Argenson et la rue du cinéma, ainsi que le pont des Gilets qui devient interdit aux voitures. Ces dernières sont séparées de la voirie par une bande peinte au sol et peuvent contribuer, suivant le ressenti du cycliste, à son sentiment de sécurité.

Pour les zones de rencontre et à 30 km/h, si elles sont respectées, cela pourra concourir à l'attractivité de ces zones.

Aucun changement concernant les continuités n'est perçu.

Exemple d'une discontinuité cyclable sur le boulevard Charles Garraud rendant la traversé dangereuse aux heures de pointes. Cette piste cyclable est pourtant à fort potentiel cyclable car desservant deux importants employeurs à Bergerac (la CAB et EURENCO), la zone d'activité de Creysse. Elle permet également de faire la jonction avec la voie verte V91 et un magasin d'achat/location de cycle (visible à droite sur la photo).



Un des sas vélo dont la peinture n'est plus visible.

Le 2ème frein à l'usage du vélo est le vol. Concernant la sécurisation du stationnement vélo celui-ci est en recul : enlèvement des stationnements vélos autour du marché couvert suite aux travaux, diminution des stationnements vélos sur la place Gambetta qui s'éloignent des points d'intérêt (marché, centre culturel). Il n'y a toujours pas de stationnements vélos devant l'office de tourisme, alors que celui-ci est situé sur la voie verte et que le nombre de places de parking minutes voiture est passé de 2 à 4.

Parking vélo de la gare, non sécurisé :



Stationnement vélo servant de support poubelle :



Parking vélo sur le parking des illustres, isolé, loin des entrées et dans un renforcement, il favorise les conditions de vols.



Propositions d'actions :

- En 2025, sécuriser à minima par une bande cyclable avec des plots, les Routes à Grandes Circulations restantes à 50 km/h et s'assurer de leur continuité.
- Refaire les SAS vélo existant pour 2024
- Dès 2024, installer des SAS vélo et des panneaux M12 sur l'ensemble des feux tricolores.
- D'ici 2025, installer devant chaque lieu public des stationnements vélo de type arceaux. Au même titre que les stationnements motorisés, les stationnements vélo feront l'objet d'une cartographie et d'un comptage.



Les panneaux « cédez le passage cycliste » ou panneaux M12 permettent au cycliste de passer au feu rouge si la voie est libre. Ils permettent :

- *De renforcer la sécurité des cyclistes en évitant des situations potentiellement dangereuses. Les vélos peuvent ainsi avancer au feu rouge sans se retrouver en concurrence avec des voitures ou des camions et permet d'éviter les risques d'accidents.*
- *D'encourager la pratique du vélo en ville puisque le cycliste gagne du temps et limite ses efforts physiques liés à un redémarrage.*

Des automobilistes sereins, sans vélo à éviter !

Mais les piétons restent prioritaires

Engagement 6 :

6. Changer les mentalités en communiquant fortement et durablement sur les droits et devoirs relatifs des usagers. Faire respecter la réglementation en informant puis en sanctionnant.

3 / 10

Il nous paraît évident et nous nous donnerons toutes les chances de réussir ce projet. Le travail que nous entamé avec votre mouvement citoyen en est la preuve. Nous restons conscients qu'un des facteurs de réussite de ce projet sera la communication. Comment passer d'une période de près d'un siècle pendant laquelle la voiture individuelle s'est imposée au comme solution prioritaire au problème des déplacements à un partage de l'espace de circulation. Sans une communication forte et efficace nous perdrons en efficacité et il y a urgence.

Nous avons trouvé utiles les réunions de quartier sur le thème de ville 30/ville apaisée. L'événement « Ville en selle » reste confidentiel et pourrait être vraiment en synergie avec le projet de ville 30 / ville apaisée.

Une communication pédagogique, à destination de tous les publics, est absente ce qui est un frein important au changement de mentalité et à l'acceptation des mesures mises en œuvre.

Cela nous semble insuffisant à la vue des engagements pris et sommes en attente d'un vrai plan de communication et de signalisation visible en local qui pourra servir l'ensemble des engagements pris.

Propositions d'actions :

Dès le 1^{er} semestre 2024 :

- Déployer des panneaux d'information sur les lieux stratégiques (entrée de ville, zone de rencontre, parking par exemple).
- Développer le marquage au sol pour la ville 30 et les zones de rencontre.
- Etablir un plan de communication qui s'étalera jusqu'à la fin du mandat et qui accompagnera le changement d'habitudes à adopter par l'ensemble des usagers de la voirie.

Exemple de panneautage semi-permanent dans la ville de La Rochelle :



Engagement 7 :

7. Faciliter le moindre usage de la voiture : créer des parkings relais périphériques desservis par des navettes fréquentes, mettre en place des navettes reliant centre ville et quartiers ...et généraliser les navettes desservant les lieux publics, gratuites et le moins polluantes possible

5 /10

A ce niveau le changement est en marche . L'utilisation de navettes desservant le centre ville à partir de parkings périphériques gratuits a été acté au dernier conseil communautaire. Le problème des voitures venant de l'extérieur de la ville centre pourra être rendu vertueux. Il reste à développer plusieurs circuits de navettes afin de desservir les différents quartiers.

L'optimisation de nos moyens de transports collectifs actuels sera également optimisé. Il n'est plus pensable d'avoir des bus de 50 places vides qui sillonnent la ville.

Le changement de source d'énergie est à l'étude. La ville de Bergerac est en train de faire passer une partie de son parc automobile à l'électricité mais la solution de gaz provenant de méthaniseurs locaux est à travailler en relation avec la CAB et la région Nouvelle Aquitaine.

Concernant la ville de Bergerac intra muros il nous reste à développer des moyens de partage des véhicules individuels. Nous avons pris contact avec une startup en informatique et créer une application locale permettant aux bergeracois de rentrer en contact (un Blablacar citoyen, local et gratuit) est facilement envisageable .

La solution qui a été évoquée en réunion de « zones auto-stop » (comme les abris bus) permettrait également de retrouver du lien social d'entraide. Ces zones pourront être matérialisées dans le cadre du projet « Partageons la Rue ».

Une navette toutes les 18 mn et deux lignes de bus toutes les 1h45 gratuites desservent des quartiers (excepté le quartier Nord que seul le bi-bus dessert). La navette cœur de ville avec un parking périphérique (salle Anatole France), le bi-bus pour se rendre au marché le samedi matin et le fait de les rendre gratuites sont des premières pierres vers un moindre usage de la voiture. La fréquence de circulation des bus est, bien sûr, un frein à leur utilisation. Nous n'avons pas été mis au courant d'autres solutions du type covoiturage du bergeracois et zone d'autostop comme indiqué dans l'engagement.

La municipalité s'est également équipée d'une flotte de vélos-cargo permettant une alternative à la voiture pour les agents municipaux.

Propositions d'actions :

- Sortir du phénomène de « parents-taxi » en redonnant de l'autonomie aux enfants en âge de se déplacer à vélo à travers le programme SRAV et une opération 1 enfant=1 vélo. Déployer la mesure sur l'ensemble des écoles primaires d'ici la fin du mandat.
- Installer des box-vélos sécurisés sur les zones intermodales : sur la Gare en 2024, sur les parkings de covoiturage en 2025.
- Mettre en place un co-voiturage de proximité d'ici 2026.
- Permettre la remonté simplifiée de suggestions d'amélioration à l'intérieur même de ces moyens de transports.

Ressources :

- Le programme Savoir Rouler à Vélo : [Savoir rouler à vélo | sports.gouv.fr](https://sports.gouv.fr)
- L'exemple de la ville de Clamart (municipalité LR) : [1 ENFANT = 1 VÉLO | VILLE DE CLAMART](#)

Engagement 8 :

8. Inciter et favoriser la mise en place des solutions pratiques aux déplacements spécifiques : établissements scolaires, entreprises des parcs d'activité, grandes entreprises, collectivités ...

Ce travail de réflexion est en cours au niveau de la CAB . La desserte des parcs d'activité a été évoquée au dernier conseil communautaire les entreprises payant une taxe afférente. Après consultation des entreprises les réseaux de navettes devront en tenir compte. Concernant les collèges et lycées une relation étroite avec le département et la région sera engagée.

2 /10

Nous ne sommes pas au courant de mises en place de solutions spécifiques aux établissements scolaires qui pourtant, représentent quotidiennement 8000 déplacements, aux parcs d'entreprises et collectivités.

Les maternelles et primaires dont la commune a la gestion, n'ont pas fait l'objet de « Plan de Déplacements Etablissements Scolaires ». Cependant la mise en place de lignes de bus a peut-être contribué à l'accessibilité de ces établissements.

Propositions d'action :

- A partir de 2024 et jusqu'en 2026, initier les plans de déplacements d'établissement scolaire sur les écoles maternelles et primaires. Et réaliser les premiers aménagements simples et peu onéreux permettant d'inciter et de sécuriser les déplacements piétons et cyclistes.

Ressource :

[Réaliser un plan de déplacements établissements scolaires - La librairie ADEME](#)

Engagement 9 :

9. Contribuer à développer des alternatives aux déplacements individuels entre Bergerac et les bourgs et zones rurales

Ce projet de déplacement sur le territoire de la CAB devra être proposé aux maires des communes périphériques. C'est là que, à l'échelle du territoire, le conseiller en mobilité prendra toute son utilité.

1 /10

La voie verte existante et initiée dans les mandats précédents, peut répondre partiellement à ces enjeux. Nous n'avons pas connaissance d'autres projets.

Propositions d'action :

- Réaliser d'ici la fin du mandat un schéma cyclable sur la ville de Bergerac en cohérence avec celui de la CAB.
- Mettre en place un co-voiturage de proximité d'ici 2026.
- Proposer un travail intercommunal sur le co-voiturage, les liaisons cyclables spécifiques entre les communes et la ville centre.

Charte 2020 – 2026

Se déplacer dans le Bergeracois

Objectif :

Baisser les émissions de GES de 25%* d'ici 2026,**

* correspond à l'objectif de réduction de 43 % des GES, d'ici 2030,
décidé par le SyCoTeB, dans le cadre du plan climat

** Gaz à effet de serre

10 engagements :

1. Instaurer une circulation apaisée dans la ville pour tous les usagers : vitesse limitée à 30 km/h, cœur de ville intégralement piétonnier, zones de rencontre ...

Le projet que nous défendons est de « Partager la Rue » dans le respect des divers utilisateurs. Des ZONES 20 dans les zones sensibles, des ZONES 30 dans la majorité des cas, des ZONES 50 dans quelques endroits.

Le constat est fait que les citoyens ne voient pas ou plus les panneaux de signalisation indiquant les différentes zones. Comme vous le préconisiez il faudra accompagner cette lecture visuelle par du marquage au sol.

2. Soutenir le recrutement et contribuer au financement d'un Conseiller en mobilité, auprès de la CAB, et la mise en place d'un système unique d'information et de réservation, pour tous les usagers (téléphone et internet).

Concernant la CAB nous engagerons la demande d'un conseiller en mobilité et un guichet unique d'informations.

Concernant la Ville de Bergerac nous lancerons dès les élections passées un appel d'offres de candidature d'un spécialiste des « déplacements doux ». Celui-ci avec un groupe formé de citoyens, d'associations, de techniciens et d'élus proposerons en relation avec les habitants des quartiers des solutions techniques. Ces solutions seront matérialisées pour visualisation par des peintures au sol. L'objectif étant de pouvoir lancer les travaux structurants à partir de 2022.

3. Donner la priorité aux déplacements à pied et à vélo

Le terme de priorité n'est pas celui que nous emploierons mais plutôt d'apaiser la rue entre les différents acteurs, de sécuriser les espaces partagés. C'est une idée que vous avez défendue et qui nous a semblé juste et citoyenne. Concrètement il faudra réfléchir aux zones de rencontre et à la continuité des espaces dédiés.

4. Rendre beaucoup plus attractifs les déplacements piétonniers (spacieux, fonctionnels, attrayants, confortables, agréables, conviviaux ...)

La qualité des espaces publics pour rendre la ville plus attractive est un de nos projets d'équipe. Nous l'avons appelé « plan trottoirs ». Les espaces piétonniers en feront évidemment partie. L'accessibilité aux personnes en fauteuil et aux poussettes devra être traitée au même titre que les autres moyens de déplacement.

Le verdissage de ces espaces, la création de lieux de repos participeront à l'attrait de ces zones quand ils rentrent en conflit avec les voitures ou les vélos.

5. Rendre beaucoup plus attractifs les déplacements cyclables (spacieux ...)

En terme d'espaces cyclables nous voulons défendre en priorité la sécurisation des zones vélos par rapport à la dangerosité des voitures. S'assurer de la continuité des espaces dédiés.

6. Changer les mentalités en communiquant fortement et durablement sur les droits et devoirs relatifs des usagers. Faire respecter la réglementation en informant puis en sanctionnant.

Il nous paraît évident et nous nous donnerons toutes les chances de réussir ce projet. Le travail que nous entamé avec votre mouvement citoyen en est la preuve. Nous restons conscients qu'un des facteurs de réussite de ce projet sera la communication. Comment passer d'une période de près d'un siècle pendant laquelle la voiture individuelle s'est imposée comme solution prioritaire au problème des déplacements à un partage de l'espace de circulation. Sans une communication forte et efficace nous perdrons en efficacité et il y a urgence.

7. Faciliter le moindre usage de la voiture : créer des parkings relais périphériques desservis par des navettes fréquentes, mettre en place des navettes reliant centre ville et quartiers ... et généraliser les navettes desservant les lieux publics, gratuites et le moins polluantes possible

A ce niveau le changement est en marche . L'utilisation de navettes desservant le centre ville à partir de parkings périphériques gratuits a été acté au dernier conseil communautaire. Le problème des voitures venant de l'extérieur de la ville centre pourra être rendu vertueux. Il reste à développer plusieurs circuits de navettes afin de desservir les différents quartiers.

L'optimisation de nos moyens de transports collectifs actuels sera également optimisé. Il n'est plus pensable d'avoir des bus de 50 places vides qui sillonnent la ville.

Le changement de source d'énergie est à l'étude. La ville de Bergerac est en train de faire passer une partie de son parc automobile à l'électricité mais la solution de gaz provenant de méthaniseurs locaux est à travailler en relation avec la CAB et la région Nouvelle Aquitaine.

Concernant la ville de Bergerac intra muros il nous reste à développer des moyens de partage des véhicules individuels. Nous avons pris contact avec une startup en informatique et créer une application locale permettant aux bergeracois de rentrer en contact (un Blablacar citoyen, local et gratuit) est facilement envisageable .

La solution qui a été évoquée en réunion de « zones auto-stop » (comme les abris bus) permettrait également de retrouver du lien social d'entraide. Ces zones pourront être matérialisées dans le cadre du projet « Partageons la Rue ».

8. Inciter et favoriser la mise en place des solutions pratiques aux déplacements spécifiques : établissements scolaires, entreprises des parcs d'activité, grandes entreprises, collectivités ...

Ce travail de réflexion est en cours au niveau de la CAB . La desserte des parcs d'activité a été évoquée au dernier conseil communautaire les entreprises payant une taxe afférente. Après consultation des entreprises les réseaux de navettes devront en tenir compte. Concernant les collèges et lycées une relation étroite avec le département et la région sera engagée.

9. Contribuer à développer des alternatives aux déplacements individuels entre Bergerac et les bourgs et zones rurales

Ce projet de déplacement sur le territoire de la CAB devra être proposé aux maires des communes périphériques. C'est là que, à l'échelle du territoire, le conseiller en mobilité prendra toute son utilité.

Engagement pris au nom de la liste :

Fait à Bergerac le 28 Février 2020

par : Noms,


. PRIOLEAUD

A. BANQUET

M. METURGIE

E. PIZOBA

J. WEINBERG


Ch. BOURGNAVE

PO

