

DDE de la Dordogne

Agglomération de Périgueux

PORTER-A-CONNAISSANCE DES SERVICES DE L'ETAT POUR LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Novembre 2006



SYNTHESE DE L'ETUDE

<i>Titre</i>	Porter à connaissance des services de l'Etat pour le PDU de l'agglomération de Périgueux
Date de publication	Novembre 2006
<i>Auteur(s)</i>	DDAT Florence Saint-Paul DAI Nicolas Blondel/Armelle Lusseau Laboratoire de Bordeaux Jean-François Puyménil
<i>Diffusion</i>	Préfecture de la Dordogne
<i>Demandeur de la prestation</i>	DDE de Dordogne
<i>Contexte de la prestation</i>	Elaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération de Périgueux
<i>Objectif du document</i>	Dans le cadre de l'élaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération de Périgueux engagé par le syndicat Péribus sur un périmètre élargi de 54 communes, la DDE 24 a demandé au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du sud-ouest (CETE) de l'assister pour formaliser un document de porter à connaissance des services de l'Etat.
<i>Description succincte du contenu</i>	Le document rappelle les éléments de cadrage réglementaires qui s'imposent au maître d'ouvrage pour l'élaboration du PDU, apporte des éléments de diagnostic, et liste les objectifs dont l'Etat demande la prise en compte .
<i>Principaux résultats</i>	Le présent document a été diffusé par la DDE de la Dordogne à l'ensemble des services de l'Etat.

Introduction : Objectif du Porter-à-connaissance de l'Etat.....	5
1. Le Plan de Déplacements Urbains, une démarche de planification importante	7
1.1 - Les objectifs du PDU fixés par les textes :	7
1.2 – Les textes qui s'imposent	13
1.2.1 L'obligation d'évaluation environnementale	13
1.2.2 La lutte contre le bruit des infrastructures de transport.....	14
1.3 - La démarche à suivre	19
2 - Le territoire du PDU s'inscrit dans une aire d'influence plus large.....	21
2.1. Contexte national et européen.....	21
2.2 - Le contexte régional	21
2.2.1- Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air de la région Aquitaine	24
2.2.2 – Le Plan régional Santé Environnement Aquitaine	25
2.3- Le SCOT, expression des besoins de déplacements à long terme.....	26
3 - Pré diagnostic réalisé par les services de l'Etat	27
3.1 Eléments caractéristique de l'évolution du territoire:	29
3.1.1 Démographie évolution par secteur et par couronne	29
3.1.2.Habitat et construction.....	29
3.1.2 Activités.....	32
3.2 Les besoins en déplacements actuels et futurs	32
3.2.1 Analyse des déplacements internes à l'aire d'étude.....	32
3.2.2 Les perspectives d'évolution :	42
3.3 L'offre de transports selon les différents modes	43
3.3.1 La desserte ferroviaire	43
3.3.2 Le réseau de transport départemental	45
3.3.3 Le réseau de transport urbain.....	45
3.3.4 Les modes doux	49
3.4 Conclusion sur le pré-diagnostic :	49

4- Les enjeux perçus et les objectifs dont l'Etat demande la prise en compte	51
4.1- Les enjeux de solidarité.....	51
4.1.1 Solidarité sociale : accès au transport pour les plus démunis	51
4.1.2 Solidarité avec les personnes à mobilité réduite	51
4.1.3 Solidarité territoriale	53
4.2- Les enjeux de sécurité des déplacements.....	57
4.2.1 La sécurité routière	57
4.2.2 Agir sur les comportements	59
4.3- Les enjeux environnementaux	59
4.3.1 Les nuisances sonores :	59
4.3.2 La qualité de l'air	60
4.3.3 Le bilan carbone	60
4.3.4 Patrimoine naturel, biodiversité et paysages.....	60
4.3.5 Evaluation environnementale	60
4.4 - Les enjeux économiques	61
4.4.1 L'accessibilité des entreprises	61
4.4.2 La livraison des marchandises	61
4.5- Les projets à prendre en considération.....	62
4.5.1- Aménagement de la RN21	62
4.5.2- Projets d'implantation	62
5 – Annexes :	63
ANNEXE 1 : Liste des associations agréées pour la protection de l'environnement dans le département de la Dordogne communiquée par la Préfecture de la Dordogne	63
ANNEXE 2: Classement de la voirie nationale	65
ANNEXE 3: Constats et enjeux en matière de sécurité routière	66
ANNEXE 4: Contribution du service départemental de l'architecture et du patrimoine	69
ANNEXE 5 : Documentation remise par la DIREN AQUITAINE	75
ANNEXE 6 : Immeubles protégés au titre de la législation sur les monuments historiques et sur les sites.....	76
ANNEXE 7 : Populations totales exposées aux bruits routiers.....	83

Introduction : Objectif du Porter-à-connaissance de l'Etat

Le syndicat Péribus a lancé l'étude de son Plan de Déplacements Urbains (PDU). Cette démarche volontaire s'inscrit dans une réflexion globale sur les besoins en déplacements actuels et futurs de l'agglomération de Périgueux et les moyens d'y répondre dans le respect des principes du développement durable.

L'Etat, représenté par le préfet de Dordogne, a souhaité apporter sa contribution à la démarche. Au-delà des prescriptions législatives qui s'appliquent et qui sont rappelées dans la 1ère partie du document, les services de l'Etat, pilotés par la DDE de la Dordogne ont mis en

commun leurs connaissances du territoire pour élaborer un pré-diagnostic socio-économique qui est présenté en deuxième partie et pour rassembler les éléments statistiques utiles au syndicat Péribus.

L'objectif du porter-à-connaissance est enfin, sur la base de ce pré-diagnostic, de présenter les enjeux, liés aux déplacements et au transport de personnes et de marchandises, perçus par les services de l'Etat sur le territoire d'étude. **C'est au regard de la prise en compte de ces enjeux que l'Etat formulera son avis sur le projet de PDU avant sa mise à l'enquête publique.**

Ont été associés à l'élaboration du présent document:

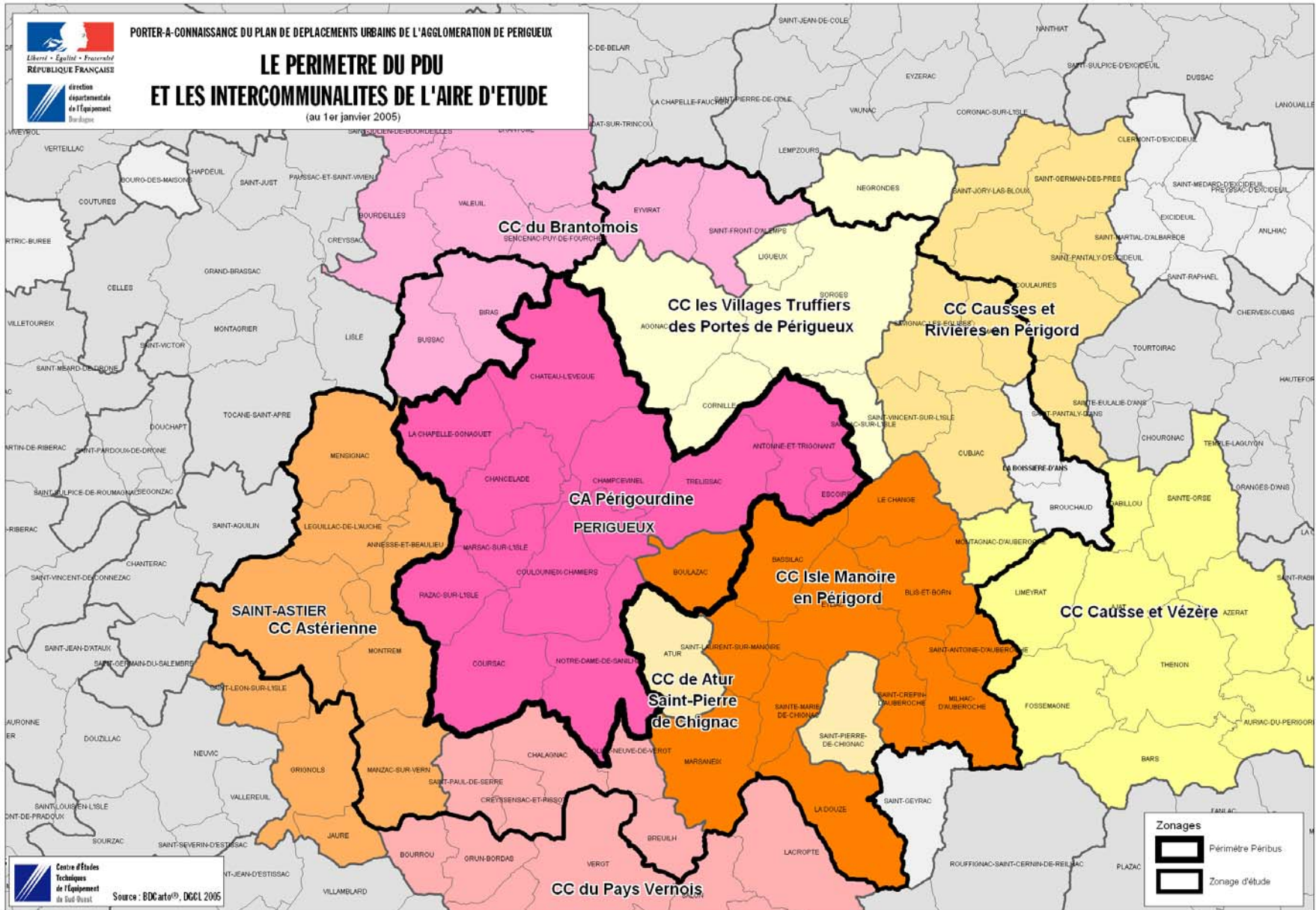
Services de l'Etat :

- *Préfecture de la Dordogne*
- *Direction départementale de l'équipement*
- *Direction départementale de l'agriculture et de la forêt*
- *Direction départementale des affaires sanitaires et sociales*
- *Service départemental de l'architecture et du patrimoine*
- *Inspection d'Académie*
- *Groupement de gendarmerie*
- *Direction départementale de la sécurité publique*
- *Direction départementale de la jeunesse et des sports*

- *Direction régionale de l'industrie de la recherche et de l'environnement (DRIRE)*
- *Subdivision de la DRIRE*
- *Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie*
- *Direction régionale de l'environnement*
- *Direction régionale de l'équipement*
- *Mission de préfiguration de la DIR centre ouest*

Autre :

- *Hôpital de Périgueux*



1. Le Plan de Déplacements Urbains, une démarche de planification importante

La mise à l'étude d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est une étape importante pour l'avenir de l'agglomération périgourdine. Au-delà des études qui seront menées et qui permettront de disposer pour la première fois d'un état des lieux complet de la situation sur les déplacements, le PDU constitue un moment fort dans la planification des transports.

Il permet d'associer l'ensemble des partenaires de l'agglomération pour coordonner leurs politiques d'aménagement et en planifier la mise en oeuvre de façon cohérente. Ainsi, la construction d'une nouvelle infrastructure routière, d'un parc souterrain de stationnement, la localisation d'un équipement structurant, de commerces ou de nouvelles zones d'habitat ont des impacts non négligeables sur les déplacements. Pour éviter d'hypothéquer l'avenir, il paraît indispensable de vérifier la cohérence de ces projets avec les objectifs du PDU.

Un des objectifs les plus contraignants assigné au Plan de Déplacements Urbains par la loi est la diminution du trafic automobile ; les moyens pour y parvenir passent par une prise de conscience individuelle du citoyen, à ce titre, le PDU doit permettre le débat local.

Dans ce chapitre sont présentés des extraits des principaux textes qui s'appliquent en matière d'élaboration de PDU, assortis d'un commentaire sur leur portée locale.

1.1 - Les objectifs du PDU fixés par les textes :

En matière d'élaboration de plan de déplacements urbains, **le texte fondamental est celui de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de décembre 1982.**

Elle a été **notablement renforcée par la loi sur l'air de décembre 1996 puis par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de décembre 1999.**

Enfin, plus récemment, **la loi sur l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005 a introduit l'obligation de l'annexe « accessibilité »**

pour améliorer la prise en compte des déplacements des personnes à mobilité réduite.

La L.O.T.I. (Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) fonde trois principes majeurs :

- **le principe du droit aux transports pour tous,**

- **le rôle des autorités organisatrices de transports** et notamment des autorités organisatrices de transports urbains qui ont vu leurs missions s'élargir avec la loi SRU aux politiques de déplacements. La loi 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale a donné la compétence transport aux communautés d'agglomération,

- **l'instauration des plans de déplacements urbains** visant à définir les principes généraux de l'organisation des transports urbains, de la circulation, du stationnement dans les périmètres de transports urbains. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi n°96-1236 du 30 décembre 1996) a rendu les PDU obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et a introduit comme orientation du PDU la diminution du trafic automobile.

La loi SRU (loi n°2000-1208 du 19 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain), outre qu'elle réforme profondément les outils de planification urbaine en vigueur depuis les lois d'orientations foncières des années 70, a mis en cohérence les textes dans le domaine de la planification urbaine, de l'habitat et des transports urbains. Elle introduit la notion de politique de déplacement au service du développement durable, complète les dispositions relatives aux plans de déplacements urbains dans le domaine du stationnement et de la sécurité routière.

La loi Urbanisme et Habitat (loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 Urbanisme et Habitat) a complété le dispositif de la loi SRU : Les SCOT doivent définir les grandes orientations de développement du territoire et fixent un cadre dans lequel doivent s'inscrire les politiques sectorielles d'habitat, de transports, et d'urbanisme.

La loi sur l'égalité des chances du 11 février 2005 a institué l'obligation pour la nation d'assurer au citoyen confronté à un handicap, les moyens d'accéder aux lieux d'emplois, de service et à la ville. Dans le domaine des transports, elle impose que soient réalisés, dans les trois ans suivant sa promulgation, des diagnostics d'accessibilité et un schéma directeur d'accessibilité. Les réseaux de transports publics participent à l'accessibilité du territoire et des équipements. Ils doivent, à terme, adopter une politique claire en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Extraits de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 consolidée.	Commentaires
<p>Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains.</p> <p>Il doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale ..., ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air</p> <p>Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.</p>	<p>Le PDU s'applique au périmètre de transports urbains (PTU) mais le périmètre d'étude du PDU peut être élargi à un territoire plus large.</p> <p><i>En ce qui concerne Périgueux, le Périmètre de Transports Urbains couvre le territoire de 8 communes et celui du syndicat Péribus compte 14 communes.</i></p> <p><i>Le territoire d'étude retenu englobe 54 communes, correspondant à l'aire urbaine de Périgueux associée à l'unité urbaine de St Astier. Ce territoire tient compte des attractions de l'agglomération de Périgueux. Il est pratiquement similaire à celui arrêté en décembre 2001 par le préfet de Dordogne pour le Schéma de cohérence territoriale (SCOT).</i></p> <p><i>Le périmètre du SCOT a été fixé mais il n'y a pas de syndicat d'étude constitué à ce jour pour conduire l'élaboration du projet.</i></p> <p>Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de la région Aquitaine a été adopté en 2002 et a arrêté les orientations qui sont présentées au paragraphe 2.2.1.</p> <p>Les besoins en matière de mobilité doivent être exprimés par un diagnostic sur la situation actuelle à partir des données connues ou recueillies à l'occasion de l'étude (recensement de la population, enquêtes de déplacements) . Pour assurer un équilibre durable, il sera nécessaire d'établir à l'occasion des études du PDU, des projections sur la situation future selon plusieurs hypothèses : reconduction des tendances passées et scénarios alternatifs visant à une meilleure prise en compte de l'environnement.</p>

Extraits de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 consolidée.	Commentaires
<p>Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.</p> <p>Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.</p>	<p>Le PDU doit aboutir à un plan d'action chiffré par types d'actions (voirie, réseaux de transports collectifs, réseaux cyclables et piétons, stationnement) mettant en évidence les objectifs de réduction des modes polluants et consommateurs d'énergie.</p> <p>Cette disposition a été introduite par la loi « égalité des droits et des chances » du 11 février 2005. Le décret du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public de voyageurs et la directive d'application pour l'accessibilité des services de transport aux personnes handicapées et à mobilité réduite en fixent les modalités d'application.</p>

Extraits de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 consolidée.	Commentaires
<p>Les plans de déplacements urbains portent sur :</p> <p>1° A. - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;</p> <p>1° La diminution du trafic automobile ;</p>	<p>Le diagnostic du PDU devra apporter des éléments précis de localisation des accidents par types d'usagers afin d'alimenter les réflexions sur les actions à mettre en place pour réduire l'accidentologie.</p> <div data-bbox="1048 512 1912 770" style="border: 1px solid blue; background-color: #e6f2ff; padding: 5px;"> <p><i>A cette fin, la DDE de la Dordogne met à disposition du syndicat Péribus le fichier des accidents recensés entre 2000 et 2005 sur l'aire d'étude, par commune, et par type d'usagers de la route. En outre, l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière rassemble des données issues de la DDE et de ses partenaires (forces de l'ordre, Conseil Général) en matière d'accidentologie et d'analyse de l'insécurité routière.</i></p> </div> <p>Le PDU doit avoir pour objectif la diminution du trafic automobile ; la loi ne précise cependant pas sur quels critères doit être mesurée cette diminution. Le PDU devra apporter des réponses selon plusieurs types de critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> - diminution mesurée en nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules sur l'ensemble du PDU entre la situation initiale (2006) et la situation envisagée à terme (horizon fixé au PDU) - diminution en part relative entre les différents modes sur le périmètre du PDU, le périmètre d'étude, - diminution du trafic en centre-ville ou dans la ville-centre. <p>Ces indicateurs devront être précisés à l'issue du diagnostic. Ils peuvent être obtenus par mesure directe (enquêtes, comptages) et par modélisation (pour comparer l'impact des scénarios). Si la diminution selon ces différents critères ne peut pas être obtenue, les raisons devront être justifiées.</p>

Extraits de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 consolidée.	Commentaires
<p>2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;</p> <p>3° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport ...</p> <p>4° L'organisation du stationnement ..., la politique de tarification à établir, ...</p> <p>5° Le transport et la livraison des marchandises...</p> <p>6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité ...</p> <p>7° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées...</p>	<p>Pour agir sur les modes doux, il est nécessaire de coordonner l'action de plusieurs collectivités responsables de voirie (Etat, Département, Communes). Le PDU a pour objet de construire le schéma de principe du réseau à aménager et d'en établir la programmation avec les partenaires concernés. Une charte peut compléter le schéma pour inciter les communes à intégrer les modes doux dans les aménagements communaux et les autorisations de lotissements</p> <p>La carte du nouveau classement de la voirie nationale est annexée</p> <p>La disponibilité de places de stationnement est un facteur clé dans le choix du mode de transport ou de l'itinéraire des automobilistes. Le PDU devra comporter un schéma du stationnement existant et futur, cohérent avec les objectifs recherchés de diminution du trafic automobile.</p> <p>La démarche d'élaboration du PDU est une occasion pour sensibiliser les entreprises et administrations sur l'accès à leurs services, les déplacements de leur personnel.</p>

1.2 – Les textes qui s'imposent

1.2.1 L'obligation d'évaluation environnementale

Le terme environnement doit être pris au sens large à travers 6 dimensions :

- une dimension **écologique** : préserver la biodiversité et la viabilité des écosystèmes
- une dimension **pollution** : minimiser les rejets dans les milieux
- une dimension **ressources naturelles** : assurer l'utilisation durable des diverses ressources (eau, sol, énergie, espace, air..) en les prélevant de manière à ce que les générations futures puissent avoir le même niveau de développement,
- une dimension **sécurité** : minimiser et prévenir les risques naturels, sanitaires et technologiques pour l'homme et la nature,
- une dimension **cadre de vie** : améliorer le cadre de vie quotidien des hommes et réduire les nuisances (bruit, espaces de vie..)
- une dimension **patrimoine** : conserver et transmettre aux générations futures des éléments remarquables du patrimoine

Le code de l'Environnement	
<p>« Les plans, schémas, programmes,...qui, sans autoriser eux-mêmes la réalisation de travaux ou prescrire des projets d'aménagement, sont applicables à la réalisation de tels travaux ou projets doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.. »</p>	<p>La traduction dans le droit français de la directive européenne du 27 juin 2001 sur l'obligation d'évaluation d'impact sur l'environnement (décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 et circulaire du 12 avril 2006 du ministère de l'Ecologie et du Développement Durable) s'impose désormais aux plans de déplacements urbains.</p> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><i>A cet effet, l'état initial de l'environnement devra être présenté dans le diagnostic du PDU. La DIREN Aquitaine et le Service départemental de l'Architecture de Dordogne ont communiqué (voir annexe) la liste des sites remarquables naturels ou bâtis. Au delà du diagnostic environnemental, le PDU devra hiérarchiser les enjeux, apporter une appréciation sur les incidences prévisibles du plan d'action sur l'environnement et présenter les mesures permettant de limiter les incidences négatives</i></p> </div>

1.2.2 La lutte contre le bruit des infrastructures de transport

La loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, aujourd'hui codifiée dans le code de l'environnement aux articles L.571-1 à L.571-26, a constitué un changement important.

La lutte contre le bruit des transports terrestres s'articule autour de **trois principales lignes directrices** correspondant à trois types de situations :

1.2.2.1 Construction d'une nouvelle infrastructure :

La prise en compte en amont des nuisances sonores que pourrait engendrer la construction d'une infrastructure nouvelle ou la modification significative d'une infrastructure existante (article 12 de la loi) ; il s'agit de limiter les nuisances sonores quand elles sont dues à la construction ou à la modification de routes ou de voies ferrées lorsqu'elles sont situées à proximité d'habitations existantes.

Le maître d'ouvrage doit prendre en compte les nuisances sonores à la conception, l'étude et la réalisation des infrastructures de transports terrestres et, in fine, prendre les mesures nécessaires à ce que la contribution sonore de l'infrastructure ne dépasse pas, sans limite temporelle, les seuils fixés par arrêté en façade des bâtiments dont le permis de construire est antérieur au projet.

L'obligation de prise en compte est applicable aux infrastructures nouvelles ainsi qu'aux transformations significatives d'infrastructures existantes. Le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 indique qu'une transformation significative comprend des travaux qui élèvent, à terme, de plus de 2 décibels (A) le niveau sonore perçu par les riverains. Sont notamment exclus les travaux d'entretien ou de réparation des voies, les travaux de renforcement des chaussées, les aménagements ponctuels et la réalisation de carrefours non dénivelés.

Incidences de la réglementation sur l'élaboration du PDU

Les obligations réglementaires liées au bruit s'imposent au PDU dans les deux seuls cas suivants :

- *le PDU prévoit la construction d'une infrastructure nouvelle ; cela s'applique entre autres à la création d'une ligne de tramway, pour les sections qui n'empruntent pas une infrastructure déjà existante ;*
- *le PDU prévoit de modifier significativement une infrastructure existante, c'est à dire qu'il prévoit des travaux et que ces travaux auront pour incidence d'augmenter d'au moins 2 dB(A) les niveaux sonores. Certains types de travaux sont exclus (comme le changement de revêtement de chaussée ou la réalisation de carrefours non dénivelés). Citons en exemple que la modification sans travaux d'un plan de circulation n'est pas une modification significative mais que, par contre, la création de lignes de transports en commun en site propre peut conduire à une augmentation des niveaux sonores en façade et par là même tomber sous le coup de la réglementation sur le bruit. Par ailleurs, la création d'une navette ferroviaire peut avoir pour effet d'entraîner un classement de la voie ferrée actuelle dans les infrastructures bruyantes, si le nombre de trains circulant chaque jour est supérieur à 100.*

1.2.2.2 - Le classement sonore des voies bruyantes :

Le classement sonore des voies bruyantes et la définition des secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures (article 13 de la loi) permettent de s'assurer que les bâtiments nouveaux construits à proximité de routes ou de voies ferrées existantes sont suffisamment insonorisés.

Le classement sonore des voies, y compris celui des routes départementales et communales est arrêté par le préfet. La réglementation prévoit également qu'une commune peut, à son initiative, proposer un projet de classement. Il en va de même pour les autres maîtres d'ouvrage.

Partant du principe que toutes les voies ne sont pas forcément bruyantes, une limite de trafic a donc été fixée pour les routes, les voies ferrées urbaines et interurbaines et les lignes de transports en commun en site propre. Pour les routes, elle est de 5000 véhicules par jour en moyenne journalière annuelle. En outre, doivent être classés les infrastructures existantes mais également les projets.

Ce calcul est réalisé à partir des caractéristiques de la voie et du trafic ayant une influence sur le niveau sonore. Il représente donc, dans le cadre de l'élaboration d'un PDU, une manne intéressante de données.

Enfin, le classement s'accompagne d'une délimitation des zones affectées par le bruit des infrastructures de transports terrestres.

Dans le département de la Dordogne, le classement sonore des infrastructures de transport terrestre a fait l'objet :

- 1. un arrêté préfectoral (n°991942) en date du 29 octobre 1999 en ce qui concerne les routes départementales ;*
- 2. un second arrêté préfectoral (n°991943) en date du 29 octobre 1999 en ce qui concerne les routes nationales, l'autoroute A89 et les voies ferrées ;*
- 3. un troisième arrêté préfectoral (n°000559) en date du 7 mars 2000 en ce qui concerne les voies communales.*

L'extension en Dordogne du réseau autoroutier réalisée depuis cette date avec la mise en service de nouveaux tronçons de l'A89 et la redistribution des trafics « longue distance » qui en découle rend nécessaire la mise à jour du classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le département.

1.2.2.3 – Le rattrapage des situations critiques ou « points noirs »

La loi n'a pas été suivie de dispositions réglementaires sur ce dernier point. Elle a été suivie par la mise en place d'**observatoires départementaux du bruit des infrastructures de transports** qui ont vocation à permettre le recensement des « points noirs bruit » des réseaux routiers et ferroviaires et l'établissement de plans de résorption des situations critiques.

L'observatoire du bruit recense :

- les points noirs du bruit des transports, à savoir les bâtiments sensibles (bâtiments d'habitation et établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale) susceptibles d'être exposés, en façade, à des niveaux sonores supérieurs en L_{den} à 68 dB(A) et en L_{night} à 62 dB(A).
- les actions de résorption qui ont été mises en œuvre ou qui doivent l'être.

La construction de cet outil repose sur le croisement de données localisées spatialement relatives au bruit des transports terrestres et relatives aux espaces bâtis. A cet effet, les données du classement sonore des voies sont intégrées dans un système d'information géographique (SIG) cohérent avec la base de données relative aux espaces bâtis la plus précise disponible. Une application spécifique a été développée à partir d'un progiciel SIG. Elle permet de tracer les zones exposées au bruit d'une ou de plusieurs infrastructures, sur la base d'un modèle simple de propagation sonore.

A l'issue de la démarche de construction des observatoires, les données géographiquement localisées suivantes sont disponibles :

- le classement sonore des voies,
- les empreintes sonores des voies classées, à savoir les zones dans lesquelles les bâtiments qui y sont situés sont exposés, en façade, à des niveaux supérieurs en L_{den} à 68 dB(A) et en L_{night} à 62 dB(A),
- les zones de bruit critique, à savoir les espaces bâtis exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs limites rappelées précédemment,
- les points noirs bruit des réseaux routiers et ferroviaires,
- les plans d'actions mis ou à mettre en œuvre pour la résorption des points noirs bruit.

En Dordogne, l'exploitation de l'Observatoire du Bruit des Transports Terrestres permet d'identifier sur le périmètre d'étude du PDU de Périgueux, les zones de bruit critique (ZBC) et d'effectuer une estimation de la population susceptible ⁽¹⁾ d'être exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils indiqués ci-dessus, avec le détail suivant :

- population exposée à Lden supérieur à 73 : 4896 habitants*
- population exposée à Lden compris entre 68 et 73 : 2475 habitants*
- population exposée à Lnight supérieur à 67 : 985 habitants*
- population exposée à Lnight compris entre 62 et 66 : 5174 habitants*

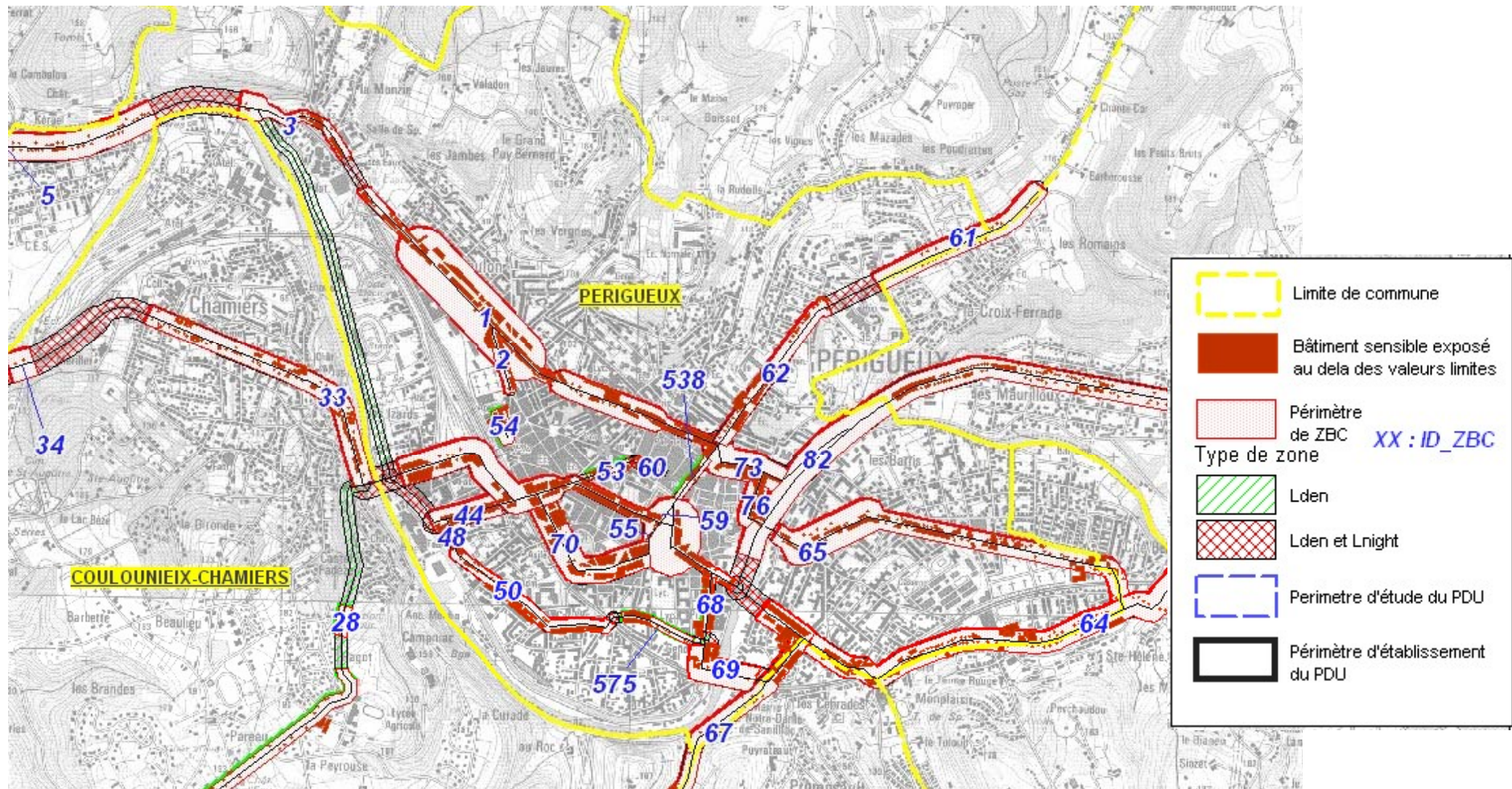
L'essentiel des nuisances sonores se concentre sur la voirie urbaine structurante du centre de la ville de Périgueux.

Le lecteur trouvera en annexe :

- d'une part la cartographie des ZBC concernées, repérées par leur identifiant ID_ZBC ;*
- d'autre part le tableau détaillant, par ZBC, la population concernée par tranche de niveau sonore avec le repérage des sources de bruit (n° de routes ou noms de rue) et des communes impactées.*

⁽¹⁾ L'Observatoire du Bruit et donc la définition des ZBC sont basés sur les données du classement sonore, et possèdent donc un caractère prévisionnel (horizon de 20 ans)

Exemple de traitement cartographique extrait de l'observatoire du bruit



1.3 - La démarche à suivre

L'élaboration du PDU est un moment important dans la préparation des décisions futures concernant l'aménagement et les transports. Au-delà du programme d'action, il s'agit d'inciter le citoyen à adopter un comportement plus respectueux de l'environnement dans sa mobilité quotidienne. Ce changement de comportement ne peut pas être accepté par les habitants sans être compris. Le PDU doit donc s'accompagner d'une concertation la plus large possible:

Extraits de la LOTI article 28-2	Commentaires
<p>Le plan de déplacements urbains est élaboré (...) à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat de même que les régions et les départements, au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport et de gestionnaires d'un réseau routier, sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.</p> <p>Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est</p>	<p>La loi distingue les personnes associées à l'élaboration du PDU et les personnes consultées.</p> <div style="border: 1px solid blue; background-color: #e6f2ff; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>Association des services de l'Etat au PDU de Périgueux:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'association des services de l'Etat se traduit par l'élaboration du présent document de « porter à connaissance » établi en concertation avec tous les services concernés dont la liste figure en début de document et par la participation des services de la DDE, de l'Inspection d'Académie et de l'ADEME au comité de pilotage et au comité technique. ➤ Sont en outre invités au comité consultatif les services de la police nationale, de la gendarmerie et le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) </div>

Extraits de la LOTI article 28-2	Commentaires
<p>avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice de transport à enquête publique dans les conditions prévues par les articles L. 123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement.</p> <p>Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.</p> <p>Le plan est mis en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.</p> <p>Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.</p>	<p>Afin d'alimenter l'évaluation du PDU au bout de 5 ans, il est nécessaire de fixer le cadre de la future évaluation au moment de l'élaboration du PDU. L'évaluation du PDU devra permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ d'en mesurer l'état d'avancement (tableau de bord de suivi du plan d'action) ▪ d'en mesurer l'impact ; pour cela, le PDU arrêté devra proposer la liste des indicateurs qui seront mesurés périodiquement et permettront l'évaluation. <p>A titre d'exemple ces indicateurs peuvent porter sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'évolution démographique ▪ l'étalement urbain ▪ l'usage des modes de transports ▪ les croissances de trafics ▪ le stationnement ▪ l'usage de l'espace public et son affectation aux différents modes de déplacements ▪ la qualité de l'air et le niveau de pollution atmosphérique ▪ les niveaux sonores et leur évolution ▪ l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

2 - Le territoire du PDU s'inscrit dans une aire d'influence plus large

2.1. Contexte national et européen

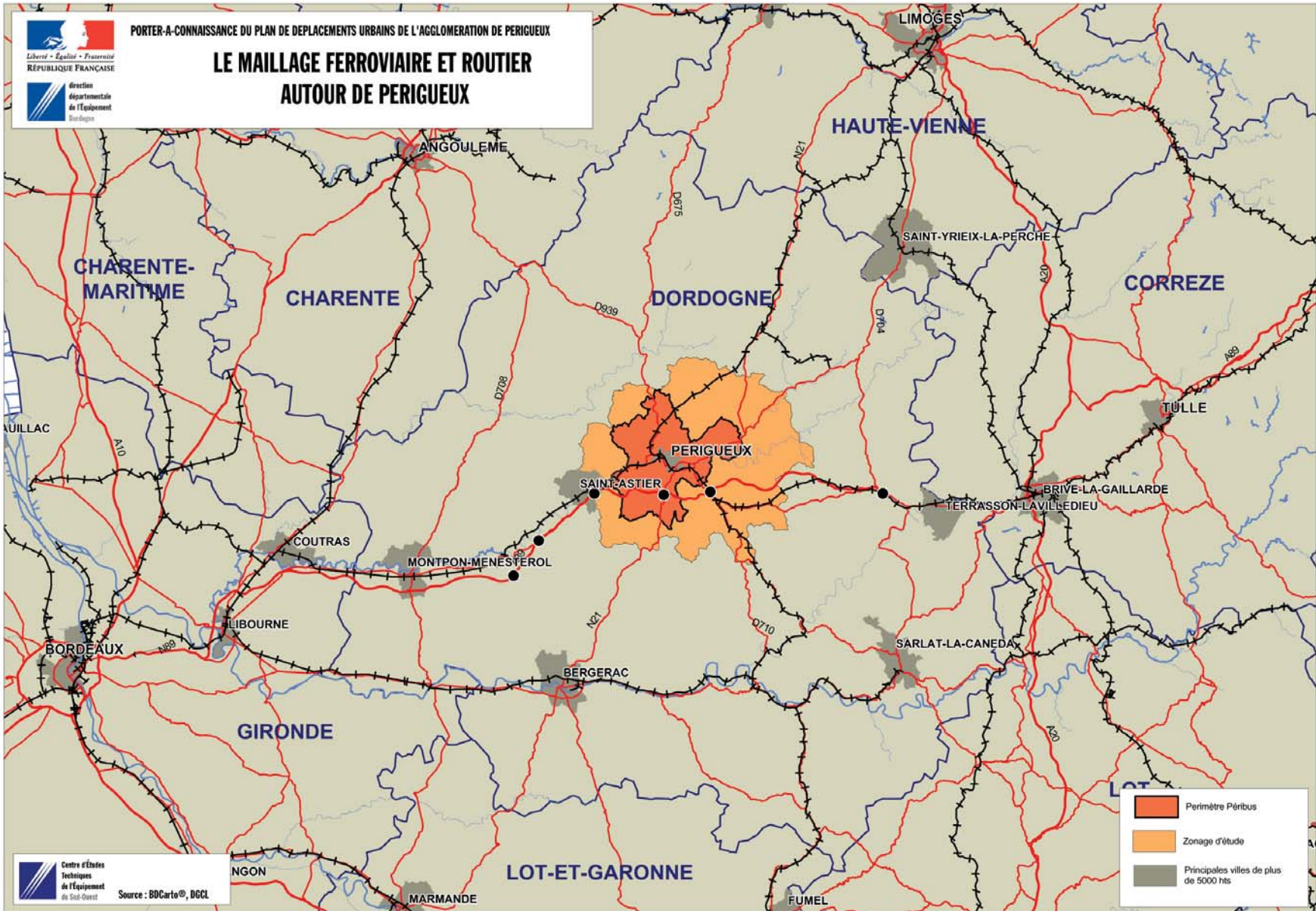
L'union européenne, lors de son conseil organisé en 2001 à Göteborg, a orienté le débat sur le développement durable en fonction des grands objectifs liés aux changements climatiques, aux menaces en matière de santé, à la gestion des ressources naturelles, et la promotion de transports durables. Plus récemment, le livre blanc de la commission européenne sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 (publié en 2001) vient d'être réexaminé à mi-parcours en juin 2006. Il acte les évolutions les plus récentes du contexte international et européen (élargissement de l'UE, augmentation du coût des produits pétroliers, croissance économique plus faible) et après avoir fait le bilan des actions inscrites au livre blanc de 2001, propose un certain nombre de chantiers à conduire dans le respect des orientations initiales : transfert modal vers le fer et le maritime, développement des transports urbains, développement des technologies dans les transports, constitution du Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T). Pour les zones urbaines, il confirme la nécessité de favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture pour décongestionner les réseaux routiers et adopter des modes de transports plus économes en énergie et moins polluants.

Le Réseau TransEuropéen de Transport comprend une trentaine de projets prioritaires parmi lesquels l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe qui intègre la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux par Angoulême pour 2008- 2015. Ce projet implique pour le territoire de Périgueux de réfléchir aux moyens de relier la gare TGV d'Angoulême (2H de Paris actuellement) ou de Bordeaux selon la destination finale. Par ailleurs, un débat public est actuellement en cours sur la liaison à grande vitesse Poitiers-Limoges qui permettrait de mettre Périgueux à 3 heures de Paris via Limoges sans changement de mode, contrairement à l'accès par Angoulême qui passe par un accès routier (cf. carte *Le maillage ferroviaire et routier autour de Périgueux* ci-après).

2.2 - Le contexte régional

A l'écart des grands flux nord-sud de transit international du corridor Atlantique, l'agglomération de Périgueux est toutefois desservie par la RN21 qui reste un axe routier important du réseau national pour le transit Nord-Sud. Il n'est pas prévu de modification importante de son parti d'aménagement à moyen terme : dans l'aire d'étude, seules sont inscrites au contrat de plan Etat Région 2000-2006 des opérations d'aménagement ponctuelles de mise en sécurité (aménagement de la section Boulazac-St-Laurent du Manoire) et de capacité (créneau de Sorges réalisé)

L'agglomération de Périgueux est aussi traversée par l'axe autoroutier Est-Ouest Bordeaux-Périgueux-Lyon (A89) qui sera achevé en 2008 avec la mise en service du tronçon Terrasson -Thenon.



En ce qui concerne le rail, le territoire d'étude du PDU est maillé par deux axes ferroviaires :

- Ouest-Est : Bordeaux – Périgueux - Lyon (via Brive)
- Nord-Sud : Paris – Limoges – Périgueux – Agen

Aucune de ces lignes n'est électrifiée et seul le tronçon Bordeaux – Périgueux est à 2 voies. La région Aquitaine a mis en place de nouveaux services TER, ce qui se traduit par une augmentation globale des flux en Aquitaine de +9% en 2005 par rapport à 2004 après une baisse continue jusqu'en 2003. Sur les lignes qui desservent Périgueux, on constate une augmentation des voyages effectués vers Bordeaux ou Agen, et une relative stagnation vers Brive.

Trafic voyageur annuel (millions de voy/km)	2003	2004	2005	Evolution 2005/2004 (en%)
Bordeaux-Périgueux	63,6	66,0	69,6	5,5%
Agen-Périgueux	9,9	10,5	11	4,8%
Périgueux -Brive	6,9	7,4	7,3	-1,4%

La desserte rail du territoire vers Paris est assurée via Libourne, via Angoulême ou via Limoges. Pour le centre de l'agglomération, la desserte via Limoges est la plus directe et la plus économique. La desserte via Libourne est à un coût de 30 à 50% plus élevé sans gain de temps et la desserte via Angoulême nécessite de rejoindre Angoulême par la route. Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux par Angoulême pour 2008- 2015 ainsi que le débat public actuellement en cours sur une liaison à grande vitesse Poitiers-Limoges impliquent pour le territoire de Périgueux de réfléchir aux meilleurs moyens pour améliorer la liaison Périgueux – Paris

En ce qui concerne le trafic aérien, l'aéroport de Périgueux est actuellement fermé, après avoir enregistré une baisse régulière de son trafic : 26 000 passagers en 2000, 4 200 en 2005 (source : DRE Aquitaine).

Ainsi la ligne aérienne Périgueux/Paris est arrêtée depuis mars 2005.

En outre l'aéroport de Périgueux a une piste réduite (30m sur 1750 m), ce qui n'autorise que les vols courtes et moyennes distances.

2.2.1- Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air de la région Aquitaine

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) a été adopté en 2002 et a fixé les orientations suivantes :

- Réduire les risques en matière de santé et préserver les bonnes situations

Avec un historique de trois ans, le bilan des mesures conduites par AIRAQ sur Périgueux semble s'inscrire dans la tendance régionale. Depuis 2003, les teneurs en dioxyde d'azote sont en constante augmentation, à l'inverse des taux de particules fines qui sont en baisse. Fortement dépendante des conditions météorologiques, l'évolution de l'azote est plus contrastée. La concentration moyenne de 2005 est supérieure à celle de 2003 (année de la canicule). Bien qu'aucun dépassement de seuil d'information et de recommandations à la population n'ait été enregistré, ce constat traduit une hausse significative des niveaux de fond de la pollution photochimique à l'ozone. Cela traduit à priori une augmentation des polluants primaires issus de l'automobile et des transports sur l'agglomération.

- Structurer le développement des agglomérations et maîtriser l'urbanisation périurbaine

Le développement spatial des agglomérations et l'étalement urbain induisent une augmentation de la longueur des déplacements de personnes et de marchandises, entraînant l'abandon des modes non motorisés ce qui accroît les émissions polluantes. Les documents d'urbanisme doivent intégrer cette notion en organisant les zones d'habitat et d'activité importantes autour des lignes fortes de transport collectif, en dotant les zones mal desservies par les transports des équipements nécessaires à leur autonomie, notamment en renforçant les polarités secondaires à vocation multiservices.

- Favoriser les modes alternatifs à la voiture

Les actions en faveur des modes alternatifs à la voiture (marche, vélo) doivent faire l'objet d'une attention particulière en centre ville :

- Développer le réseau piétonnier et cyclable en veillant à la continuité et à la sécurité des itinéraires.
- Apporter un soin particulier aux aménagements liés à ces circulations.
- Prévoir l'accès des vélos dans les transports en commun.
- Organiser l'intermodalité entre vélo et transport en commun.

- Améliorer l'offre de transports en commun

- Inciter les autorités organisatrices à se coordonner, à améliorer leurs réseaux et développer leurs usages
- Faciliter les correspondances (bus urbains, interurbains, trains...)
- Créer des parcs de stationnement en périphérie d'agglomération
- Améliorer les fréquences des transports en commun
- Favoriser la circulation des véhicules de transport en commun (sites propres)
- Réduire l'espace de stationnement en centre ville pour inciter à l'utilisation des transports collectifs
- Mettre en place un système d'information unique sur l'ensemble des moyens de transport collectif

Le syndicat Péribus a restructuré son offre de transport urbain en septembre 2004. Cette restructuration a porté sur la création de 2 lignes Est-Ouest, « le grand huit », sur lesquelles se connectent des lignes de transports à la demande. Le Conseil Général de la Dordogne a restructuré son offre de service et sa tarification. Cependant, la suppression de la gare routière a pénalisé la lisibilité de ce réseau.

- Engager des Plans de Déplacements Urbains dans les villes de plus de 50 000 habitants

Dans un souci de maîtrise du trafic et des émissions polluantes, il est recommandé aux agglomérations de se doter d'un Plan de Déplacements Urbains ou d'un Plan de Gestion des Déplacements.

La décision du syndicat Péribus d'élaborer un PDU s'inscrit pleinement dans les objectifs du Plan Régional de Qualité de l'Air d'Aquitaine.

2.2.2 – Le Plan régional Santé Environnement Aquitaine

Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE) Aquitaine, approuvé par arrêté préfectoral le 19 décembre 2005 est la déclinaison du Plan National Santé Environnement (PNSE) adopté par le gouvernement en juin 2004 et de la loi de Santé Publique n°2004-806 du 9 août 2004.

Il renforce les orientations du Plan Régional pour la Qualité de l'Air en ce qu'il propose de promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture et de mieux prendre en compte l'impact sur la santé dans les projets de création d'infrastructures de transport.

2.3- Le SCOT, expression des besoins de déplacements à long terme

La nécessité d'articuler la planification des transports avec celle de l'aménagement urbain est une évidence qui nécessite cependant d'être rappelée :

- les transports en commun classiques sont plus efficaces pour la desserte des zones urbaines denses que pour celle des quartiers d'habitat peu dense.
- l'absence de prise en compte des modes doux au niveau des opérations d'aménagement se traduit par des allongements de parcours et des ressentis d'insécurité qui rendent la marche à pied ou le vélo peu attractifs.
- favoriser la mixité fonctionnelle des quartiers et renforcer les polarités secondaires offrant commerces et services permettent de limiter les besoins en déplacements des populations.
- la création de nouvelles zones d'emplois ou d'équipements structurants loin de toute zone d'habitat entraîne la génération de nouveaux déplacements domicile-travail, générateurs de nouveaux trafics routiers si aucune ligne de transport en commun n'accompagne ces aménagements.

A cet égard, les échangeurs de l'A89 constituent des zones à enjeux autour desquelles se développent actuellement de nouvelles activités. Les employés de ces futures zones seront des « captifs » de la voiture si les zones d'habitat sont hors de portée de l'utilisation des modes doux (marche à pied, vélo) et qu'aucun développement du transport en commun n'accompagne ces projets.

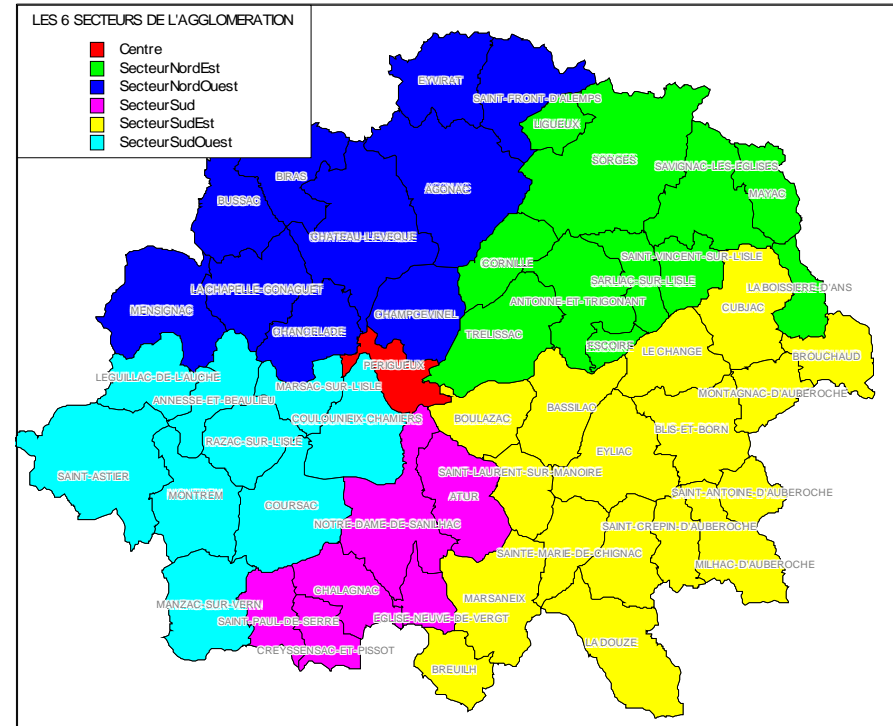
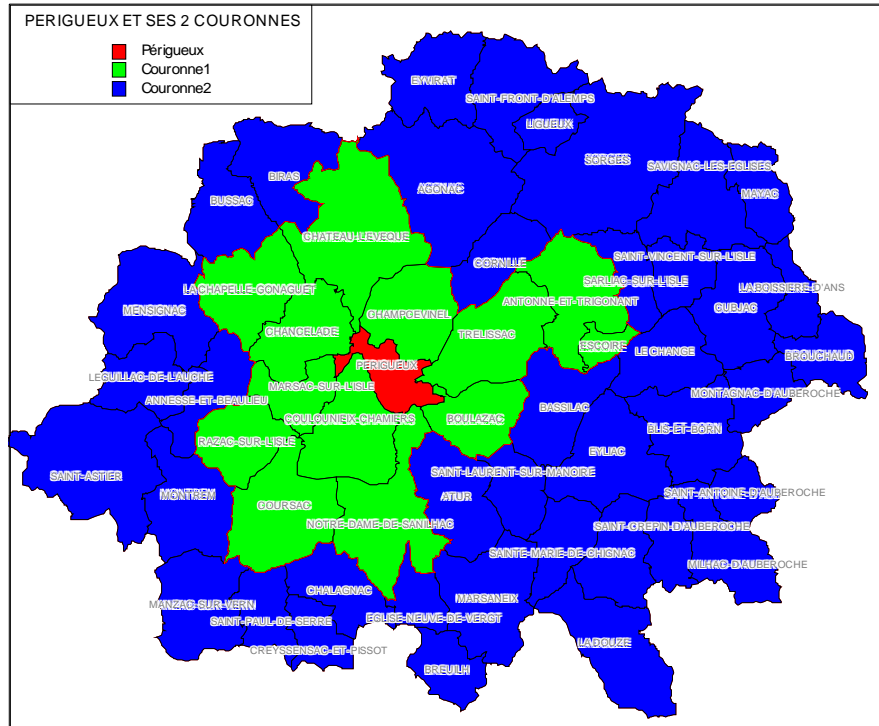
Après consultation des collectivités, la délimitation du territoire du SCOT a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de décembre 2001. Le consensus s'est réalisé pour un territoire de 50 communes qui correspond à peu près au territoire de l'aire urbaine de Périgueux. La notion d'aire urbaine définie par l'INSEE est basée sur les relations d'échanges des actifs avec le pôle urbain. C'est donc un territoire pertinent pour réfléchir sur la question de l'organisation des déplacements. Bien que les réflexions sur le projet de territoire du futur SCOT ne soient pas avancées en 2006, faute de syndicat d'étude, la DDE de Dordogne a cependant réalisé plusieurs études portant sur l'habitat, le paysage et l'environnement qui ont été diffusées et peuvent alimenter les réflexions sur le PDU.

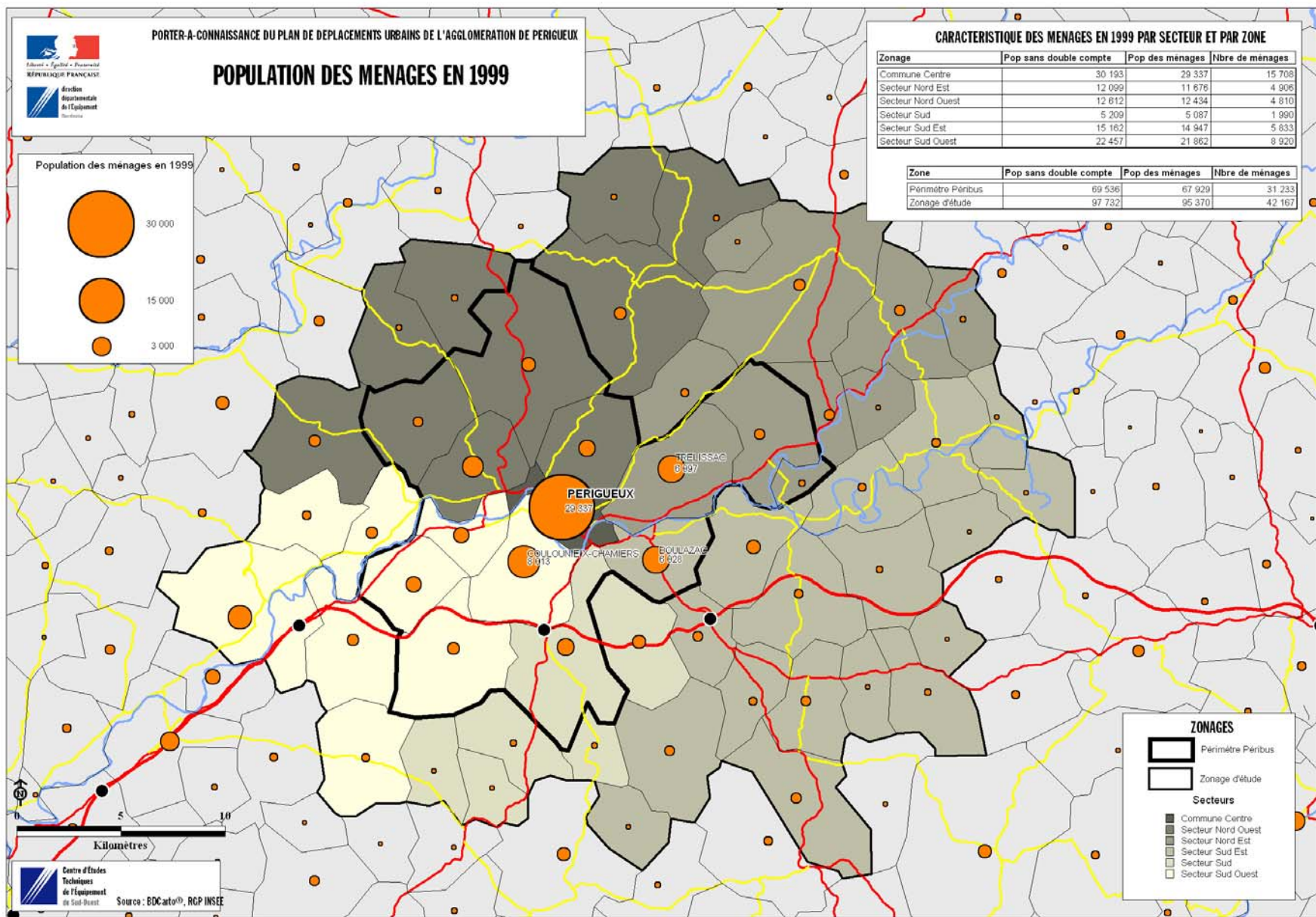
3 - Pré diagnostic réalisé par les services de l'Etat

Le but de ce chapitre n'est pas de réaliser le diagnostic déplacements de l'aire d'étude mais de faire une première analyse à partir des éléments de connaissance disponibles afin d'informer les services associés sur l'état des lieux et de dégager dans le chapitre suivant les principaux enjeux.

Les analyses réalisées sur le territoire d'étude du PDU ont été faites sur la base de deux découpages d'études:

- un **découpage en 2 couronnes autour de la ville-centre** qui correspondent aux deux territoires suivant : le périmètre d'action du PDU (syndicat Péribus) et le territoire d'étude.
- un **découpage en 5 secteurs en étoile autour de la ville-centre**, suivant approximativement les axes radiaux reliant ces secteurs à la ville-centre.





3.1 Eléments caractéristique de l'évolution du territoire:

3.1.1 Démographie évolution par secteur et par couronne

Le territoire d'étude regroupe 54 communes et près de 100 000 habitants en 1999. Il se caractérise par l'importance de la ville centre, Périgueux qui, avec 30193 habitants en 1999 (population sans double compte), accueille un habitant sur trois, et par la taille de son agglomération : les 13 communes de la communauté d'agglomération de Périgueux représentent plus de 65 % de la population du territoire d'étude (cf. carte *Population des Ménages 1999* ci-contre).

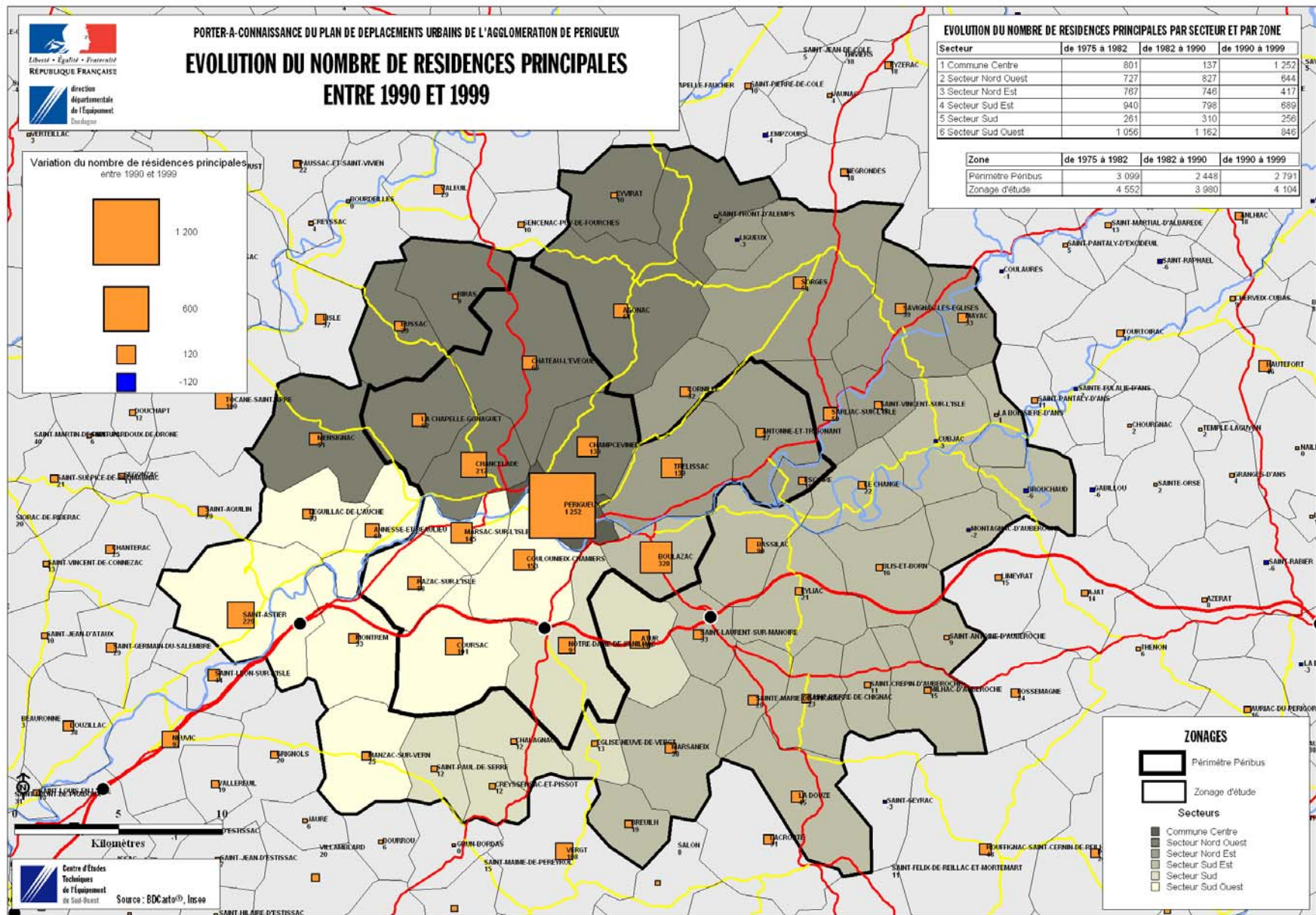
3.1.2. Habitat et construction

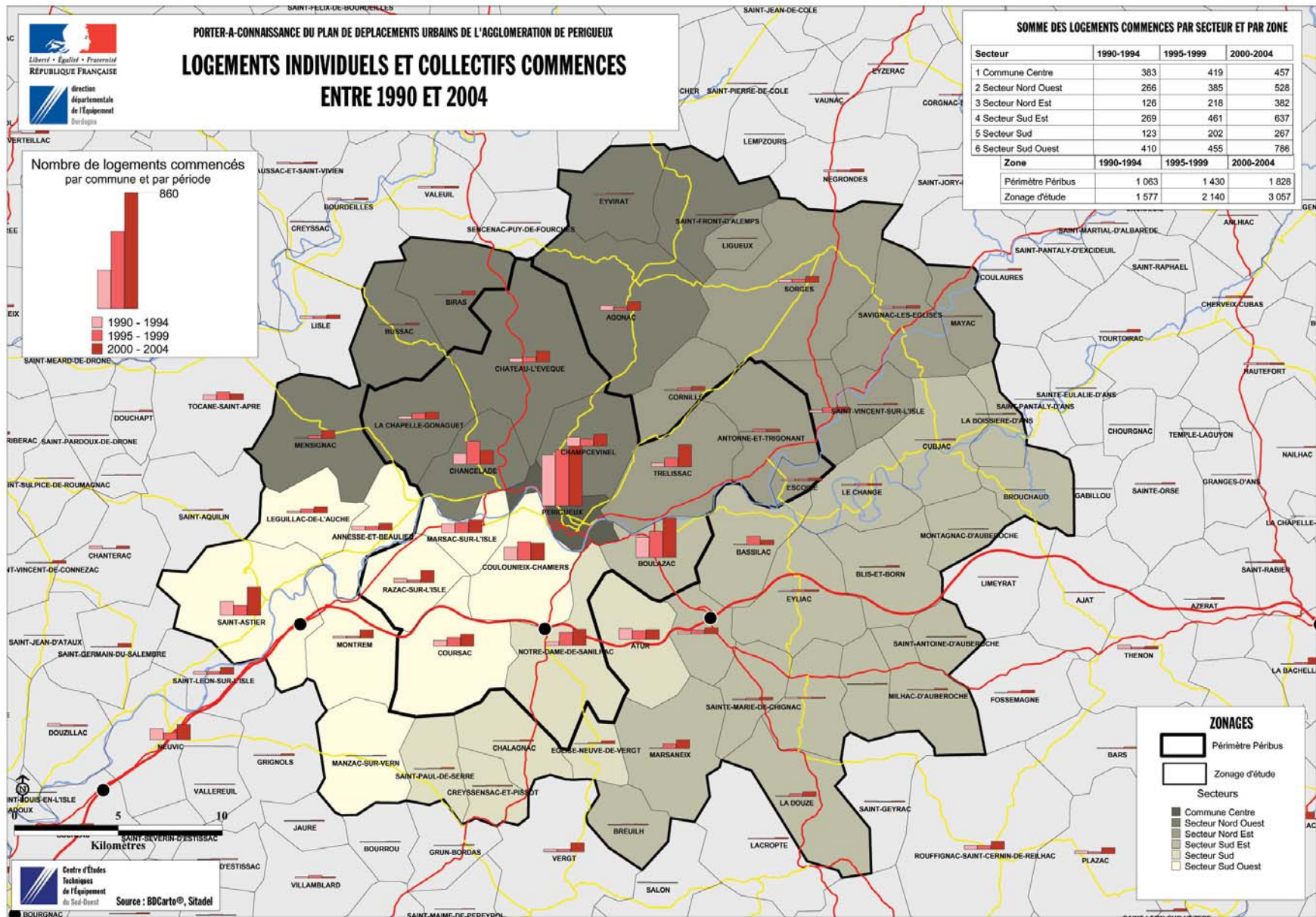
Après une désaffection des ménages pour la ville-centre de Périgueux au profit du périurbain, un rééquilibrage semble se produire en faveur de Périgueux qui, entre 1990 et 1999 voit son nombre de résidences principales croître (+1252) presque autant que sur les autres communes du territoire de Péribus (Cf. Carte *Evolution du nombre de résidences principales entre 1990 et 1999* ci-après).

Sur le territoire d'étude, on constate une augmentation sensible de la construction de logements neufs (individuels et collectifs réunis) sur la période 1990/2004. Le nombre de logements construits dans le territoire de Péribus augmente également sensiblement mais diminue en pourcentage au profit de la couronne périurbaine dans des secteurs non desservis par des transports en commun.

Logements commencés	1990-1994	1995-1999	2000-2004
Périmètre Péribus	1063	1430	1828
Reste Aire d'étude	515	710	1229
% Périmètre Péribus /aire d'étude	67%	66%	59%

Une première réflexion sur l'habitat et sur les perspectives d'évolution à l'horizon 2020 a été engagée par la DDE de la Dordogne sur le territoire du futur SCOT. Les projections démographiques établies par l'INSEE sur la base des derniers recensements prévoient un accroissement de 6400 habitants supplémentaires entre 1999 et 2020, soit une augmentation de 6,7%. Suivant l'évolution concernant la taille des ménages, cela conduirait à une augmentation de plus de 3000 ménages. Les conclusions de l'étude estiment les besoins à 7500 logements dont 5500 nouveaux, compte tenu du besoin de renouvellement.





Selon que ces nouveaux logements seront construits à proximité de lignes de transport collectif performant ou loin de tout axe de transport, les déplacements des habitants générés par ces logements se traduiront par des trafics de voitures supplémentaires ou de nouveaux passagers pour le réseau de bus.

3.1.2 Activités

L'activité tertiaire est concentrée sur la ville-centre tandis que les zones commerciales se sont fortement développées à l'ouest et à l'est de Périgueux, générant de fait de forts trafics d'échanges vers le centre de la ville traditionnelle, et entre l'est et l'ouest. Le développement de la concentration de l'offre commerciale sur les pôles existants à l'est et à l'ouest conforte leur attractivité et induit une augmentation très importante des déplacements vers ces pôles.

Les entreprises du territoire d'étude se répartissent le long de la vallée de l'Isle, axe historique de développement mais la mise en service de l'autoroute A89 génère de nouvelles créations de zones d'activités proches des échangeurs. Le développement de ces nouvelles zones pose les questions de leurs relations avec les zones d'habitat et de services, de leur desserte, et de leur capacité à jouer le rôle de polarité secondaire.

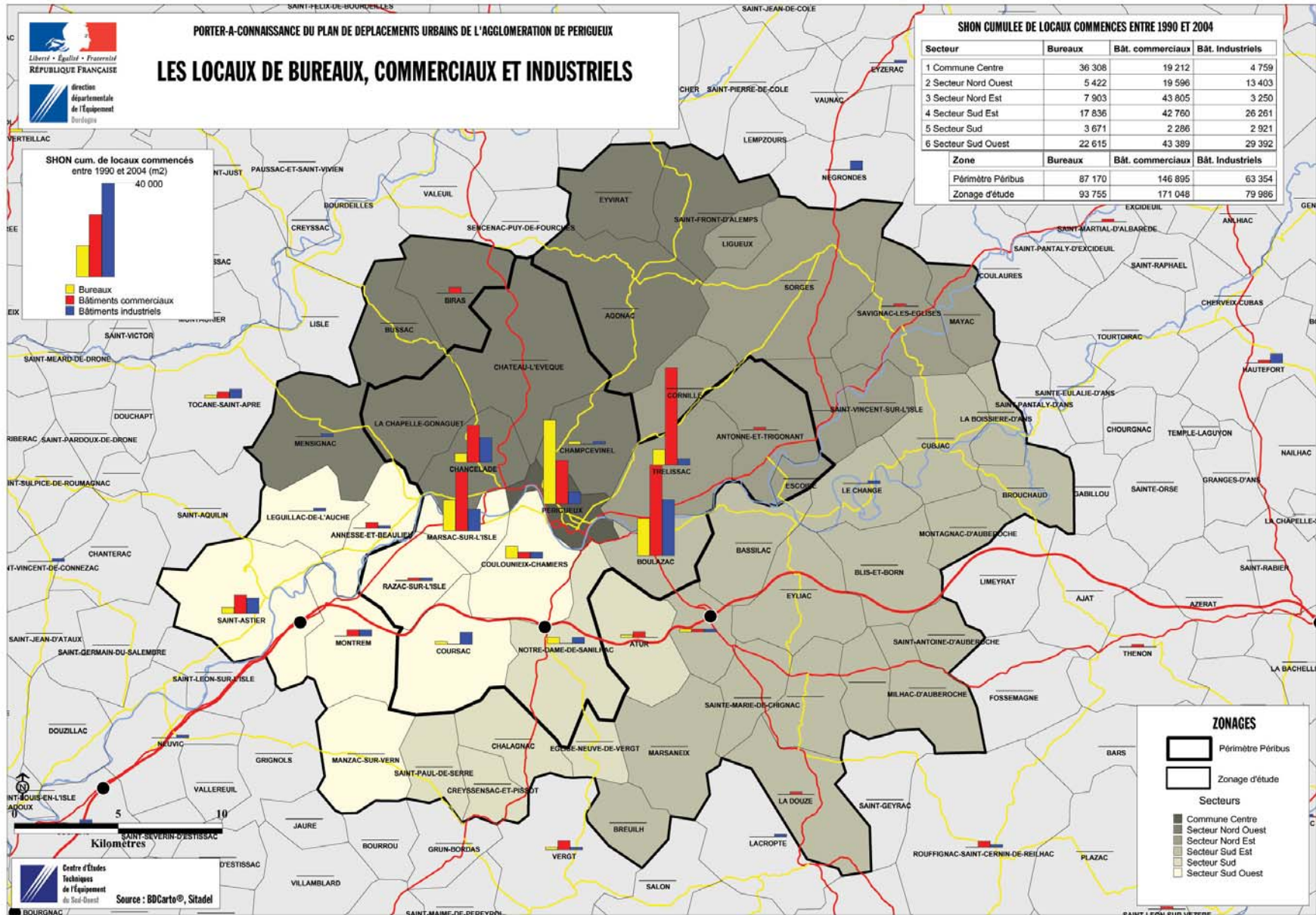
3.2 Les besoins en déplacements actuels et futurs

3.2.1 Analyse des déplacements internes à l'aire d'étude

L'analyse des déplacements des actifs et des scolaires de l'aire d'étude a été effectuée à partir des données du recensement de la population de 1999, seules données exhaustives disponibles sur le territoire d'étude. Dans le cadre de l'étude du PDU, des enquêtes de déplacements sont prévues. Elles permettront d'affiner ces analyses, de recueillir des données sur les déplacements générés par les services, les équipements structurants et les commerces.

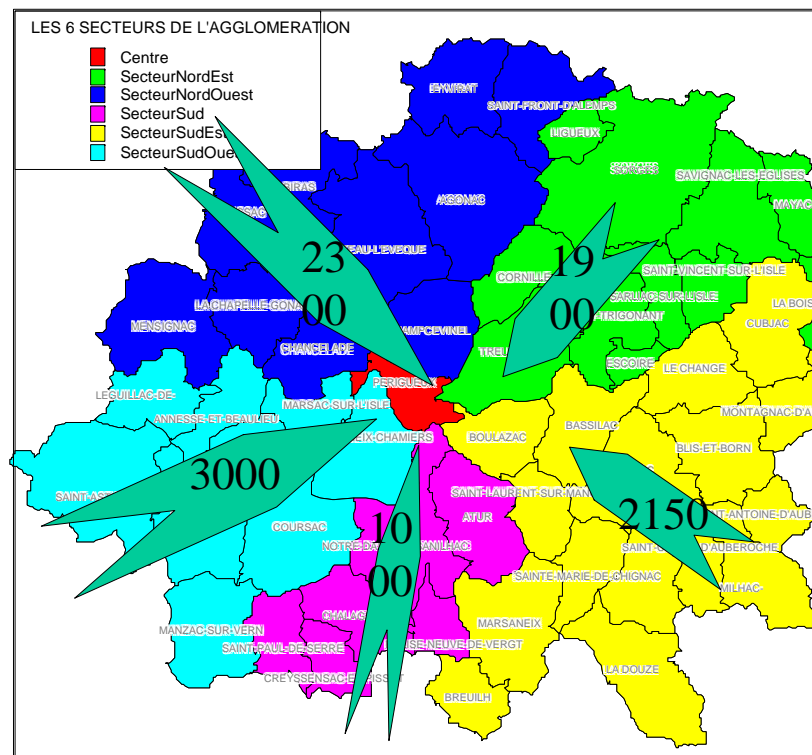
3.2.1.1 Les déplacements domicile-travail

L'analyse de la localisation des actifs et des emplois selon les secteurs met en évidence le poids prépondérant de Périgueux dans les déplacements domicile-travail et domicile-étude. Cependant la part des actifs de Périgueux travaillant dans leur commune de résidence a diminué passant de 83% en 1990 à 75% en 1999.

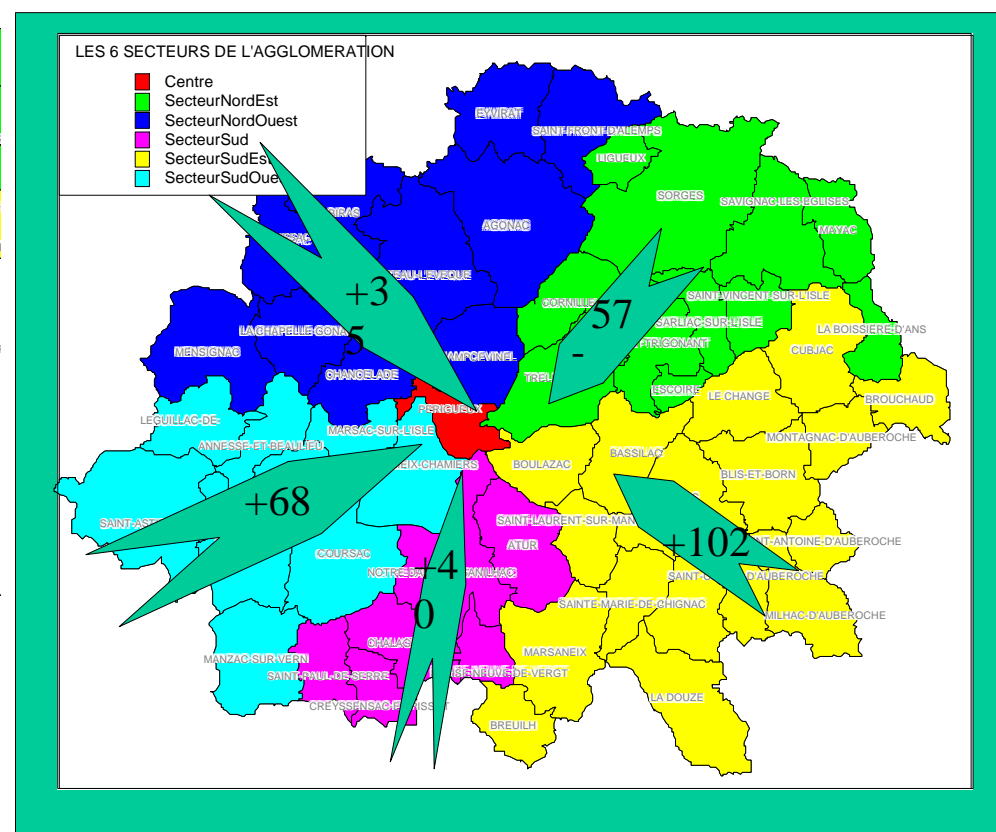


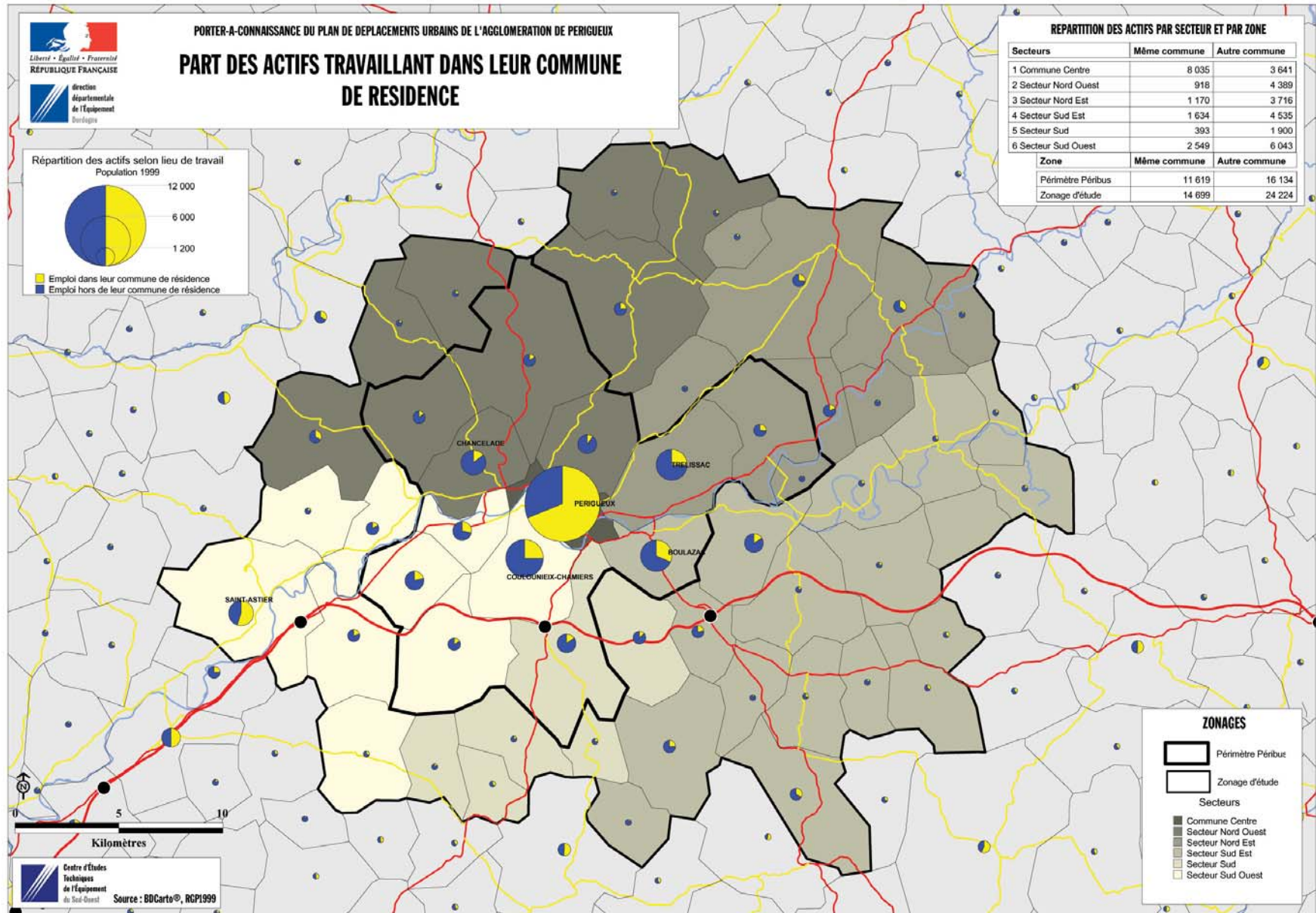
Le flux des actifs entrant dans Périgueux évolue peu entre 1990 et 1999 : environ +1,8%

Flux d'actifs entrant dans Périgueux en 1999



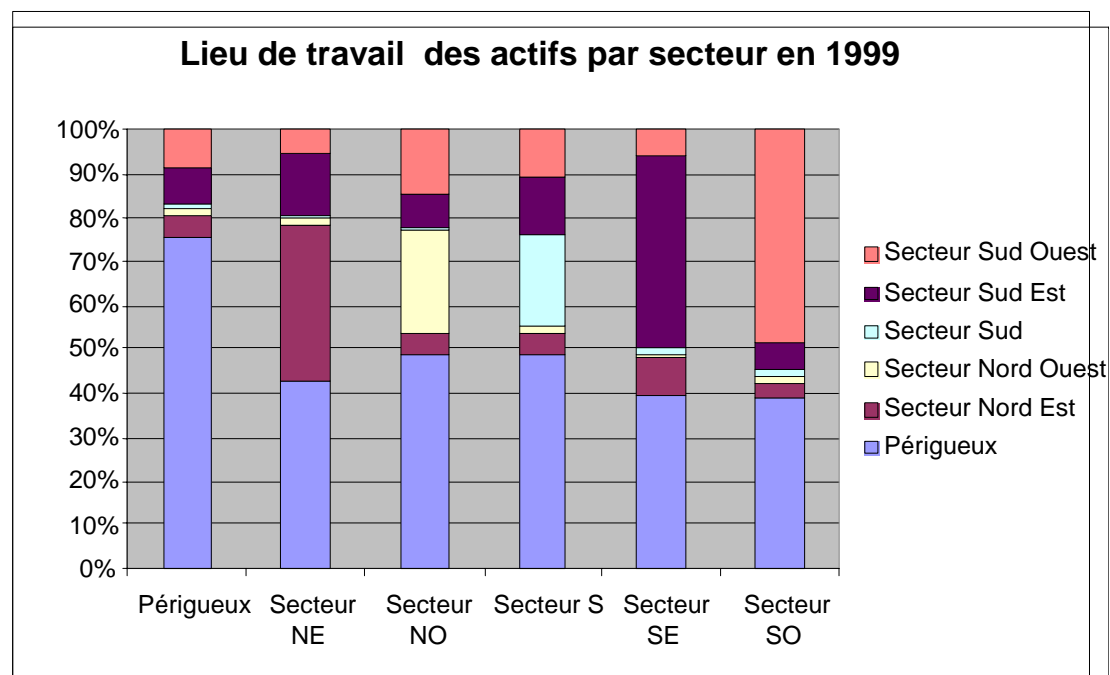
Évolution 90 -99 des flux d'actifs entrant dans Périgueux





En dehors de Périgueux, le secteur sud-ouest avec le pôle de St-Astier constitue également un pôle attractif d'emploi et les échanges avec Périgueux sont relativement plus limités. Les secteurs les plus dépendants sont les secteurs sud et nord ouest, ce sont les secteurs qui disposent du moins d'emplois.

DT99	Périgueux	Secteur Nord Est	Secteur Nord Ouest	Secteur Sud	Secteur Sud Est	Secteur Sud Ouest
Périgueux	8 035	568	186	127	842	950
Secteur Nord Est	1 905	1 555	65	49	604	248
Secteur Nord Ouest	2 297	223	1 099	44	355	687
Secteur Sud	1 003	100	28	434	265	229
Secteur Sud Est	2 132	438	44	81	2 366	310
Secteur Sud Ouest	2 991	229	173	86	463	3 740
Total	18 363	3 113	1 595	821	4 895	6 164

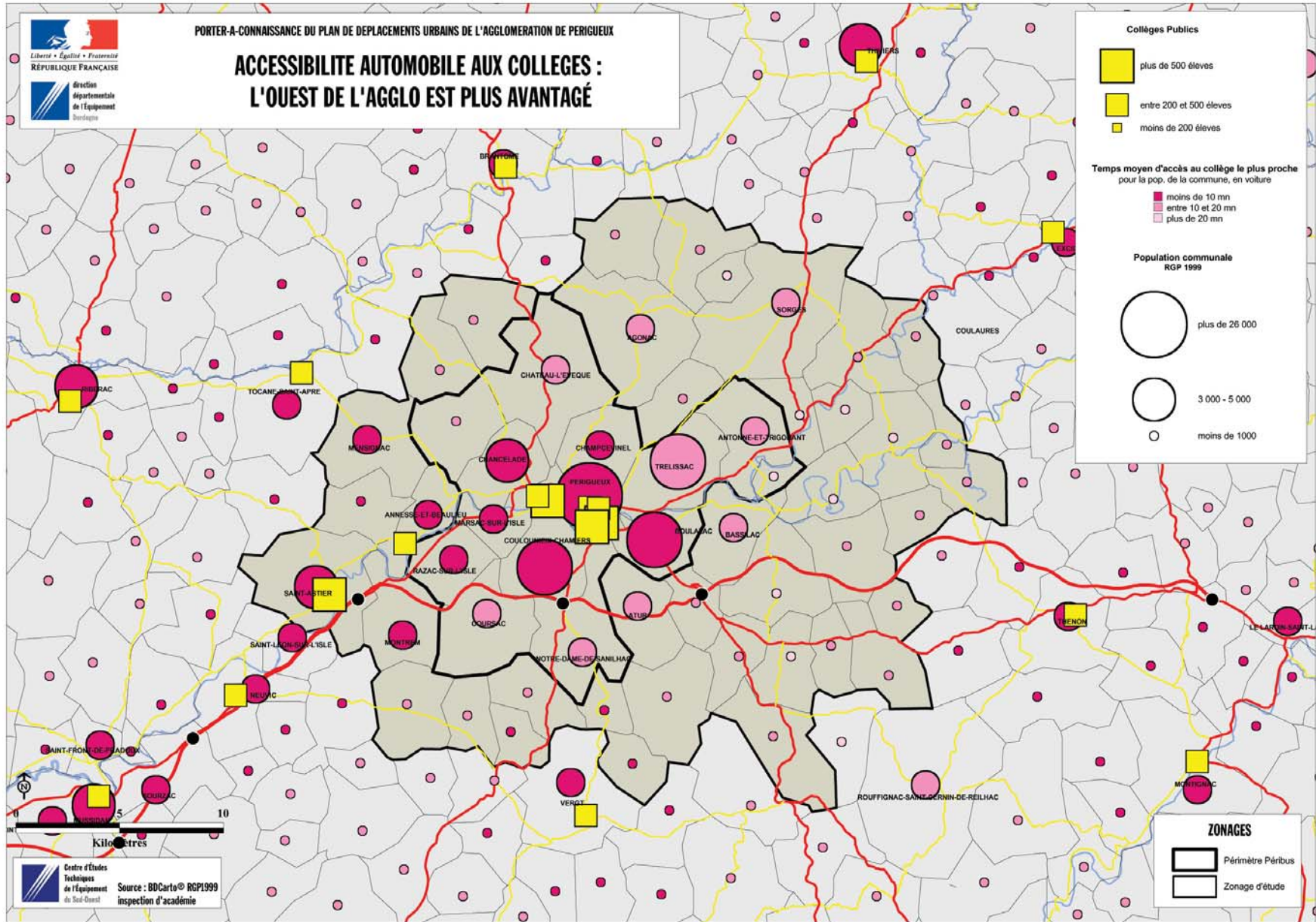


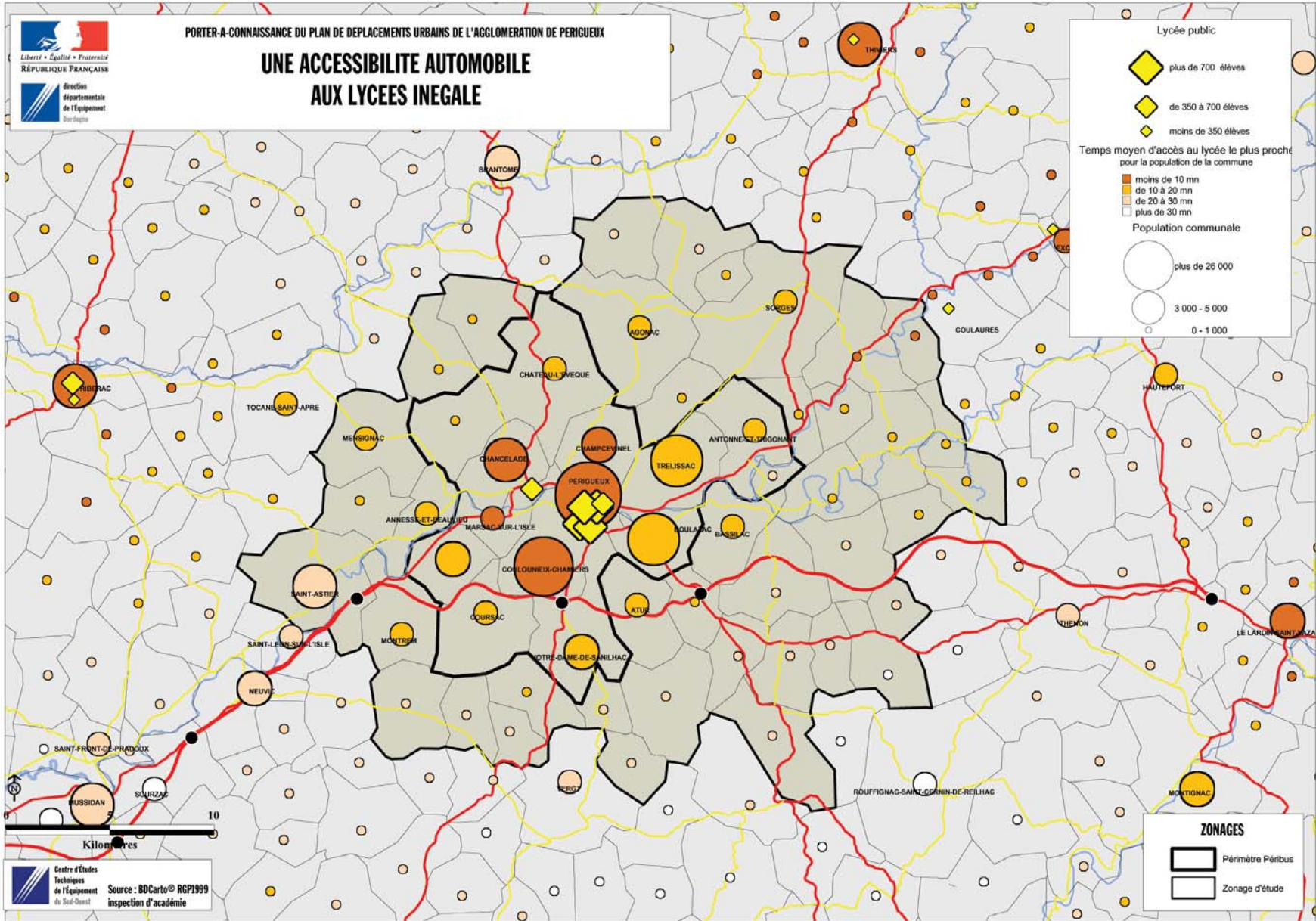
3.2.1.2 Les déplacements domicile-études

La commune de Périgueux accueille près de 11 000 élèves ou étudiants soit 58% des élèves scolarisés dans l'aire d'étude (En comparaison, le nombre d'élèves habitant Périgueux est de 5691, soit 30% des élèves habitant l'aire d'étude). La quasi totalité des élèves de Périgueux vont à l'école dans leur commune mais en revanche, pour les élèves des communes périphériques, Périgueux et dans une moindre mesure St-Astier constituent les deux principaux sièges des collèges et lycées de la zone d'étude.

Les cartes d'accessibilité (Cf. cartes *Accessibilité automobile aux collèges, l'ouest de l'agglomération plus favorisée* et *Une accessibilité automobile aux lycées inégale* ci-après) montrent l'éloignement de certaines communes de la zone d'étude par rapport à ces établissements.

<i>Domicile /Etude 99</i>	<i>Périgueux</i>	<i>Péri bus hors Périgueux</i>	<i>Autres communes de l'aire d'étude du PDU</i>	<i>Total</i>
<i>Périgueux</i>	5244	410	37	5691
<i>Péri bus hors Périgueux</i>	3898	3993	201	8092
<i>Autres communes de l'aire d'étude du PDU</i>	1857	479	2702	5038
<i>Total</i>	10999	4882	2940	18821





3.2.1.3 les modes utilisés

Les données ci-dessous sont extraites du recensement général de la population de 1999, seule source actuellement disponible sur l'aire d'étude pour connaître les modes de déplacements utilisés. La marche à pied est plus facilement utilisée dans la ville centre que dans les autres communes du territoire d'étude, très dépendantes de la voiture pour les déplacements liés au travail.

<i>Modes de transport domicile-travail (RGP99)</i>	<i>Voiture</i>	<i>Marche</i>	<i>Autres modes (TC, vélo,...)</i>
Périgueux	67%	22% (36% pour les actifs habitant et travaillant à Périgueux)	3% pour les actifs de Périgueux et 1ère couronne
Reste du territoire	90%	-	

Dans le cadre des études du PDU, l'enquête ménages déplacements permettra de préciser ce point et de comparer les chiffres de l'aire d'étude avec d'autres agglomérations françaises. Par comparaison, dans les villes moyennes françaises pour lesquelles une enquête ménages a été réalisée, la répartition des déplacements entre les différents modes de transports (tous motifs confondus) était la suivante :

	Nombre moyen de déplacements quotidien de chaque habitant	% d'utilisation de la voiture	% marche à pied	% transports collectifs	% deux roues (dont vélo)
Belfort 1992	3.4	62%	22%	10%	4% (3%)
Troyes 1998	3.8	65%	23%	6%	5% (3%)
Perpignan 1984	3.25	47%	37%	11%	5% (2%)
Elbeuf 1997	3.5	62%	28%	6%	3% (2%)
Valence Rovaltain 1991	3.7	65%	20%	5%	8% (5%)

En moyenne, chaque personne se déplace 3,5 fois chaque jour ouvrable de l'année, ce qui pour une agglomération de 50 000 habitants représente un total de 175 000 déplacements quotidiens. Les enquêtes les plus récentes montrent toutes une augmentation de la part de la voiture dans les déplacements quotidiens des habitants. Cette part oscille entre 55% dans les grandes villes (Lyon, Marseille) et 65% dans les agglomérations plus petites. Une agglomération de la taille de Périgueux (CAP) peut générer selon ces ratios :

- 145 000 déplacements en voiture chaque jour si elle se rapproche du modèle Romans-Valence-Tain (ROVALTAIN)
- 105 000 déplacements en voiture sur le modèle de Perpignan

Cette approche très schématique illustre l'impact que peut avoir le modèle d'organisation urbaine sur les déplacements quotidiens.

3.2.1.4 Le trafic routier augmente dix fois plus vite que la population

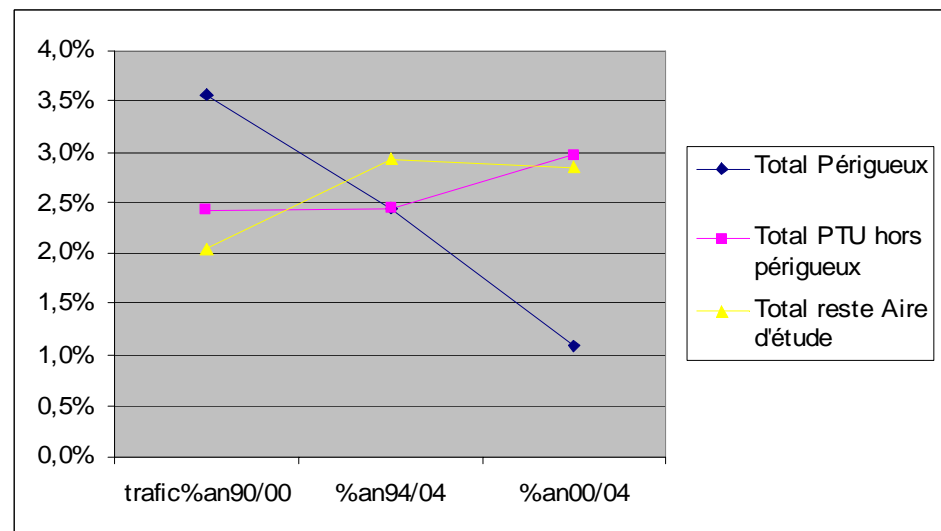
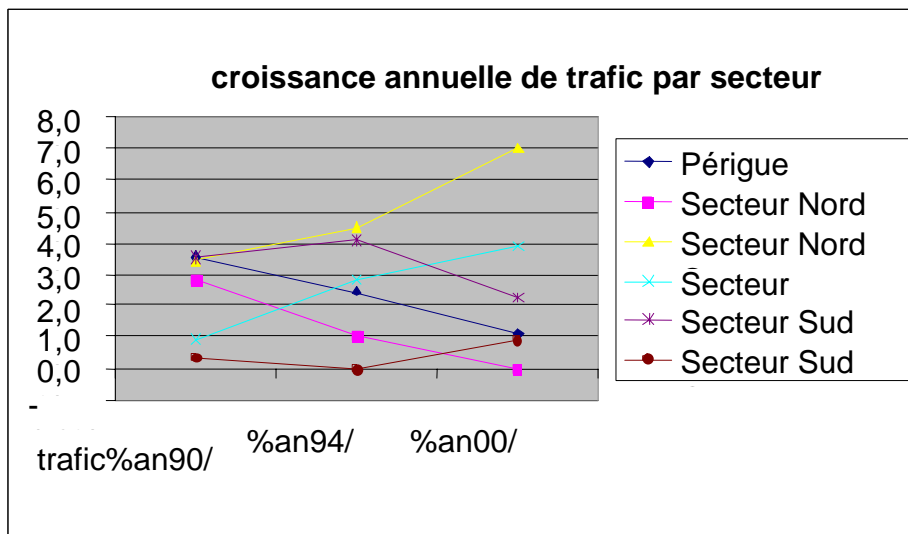
Alors que la population du territoire d'étude n'augmentait globalement que de 2,26 % (environ + 0.25% par an) entre 90 et 99, et que la construction de logements croissait de 10.78 %, (soit 1% par an en moyenne), les trafics routiers sur les axes pénétrants de Périgueux ont connu des augmentations beaucoup plus importantes de l'ordre de 4% par an particulièrement à l'est de Périgueux (Trélassac et Boulazac) avec l'implantation des zones d'activités et de commerces. Au-delà du territoire du coeur d'agglomération, les croissances de trafic sont beaucoup plus modestes (+ 1.7% par an sur la RN21 vers Bergerac, + 0.12% par an sur la RN21 nord vers Thiviers) .

Ces fortes hausses de trafic ne sont donc la conséquence ni de l'accroissement démographique ni du trafic de transit mais de la forme du développement urbain qui génère une augmentation des échanges vers les pôles d'emplois qui concentrent commerces et services .

Evolution des croissances annuelles du trafic routier par secteur et par couronne :

Les deux graphiques ci-dessous ont été construits à partir des données de comptages de la DDE de Dordogne : les comptages de trafic moyen journalier annuel disponibles sur les axes routiers de l'aire d'étude ont été regroupés pour calculer les croissances de trafic sur 3 périodes : 1990 -2000 (soit la période intercensitaire), 1994-2004, et la période la plus récente 2000 – 2004. L'objectif est de regrouper des périodes suffisamment importantes pour lisser les « accidents » ponctuels de comptage.

L'observation des graphiques montre qu'en dehors des secteurs sud et nord-ouest qui ont connu une accélération de la croissance des trafics sur la période 2000-2004, les autres secteurs voient plutôt fléchir la croissance annuelle du trafic. Cependant ces croissances restent élevées puisqu'en dehors du secteur nord-est, **elles continuent à augmenter de 1% à 2% par an soit dix fois plus que la population.**



3.2.2 Les perspectives d'évolution :

Si la croissance urbaine de l'agglomération périgourdine se poursuivait sur les tendances actuelles : augmentation de la construction de logement dans le périurbain éloigné, développement de zones d'activités et de commerces éloignées des quartiers d'habitat, on peut imaginer que les déplacements motorisés ne pourront que croître et que seuls les limiteront les capacités des voiries actuelles, déjà fortement sollicitées. Le défi pour l'agglomération sera alors de développer un système de transports collectifs suffisamment performant pour concurrencer la voiture.

Le PDU n'est pas un outil de planification urbaine mais il peut contribuer à relancer le débat pour que s'engage rapidement le futur schéma de cohérence territoriale.

3.3 L'offre de transports selon les différents modes

3.3.1 La desserte ferroviaire

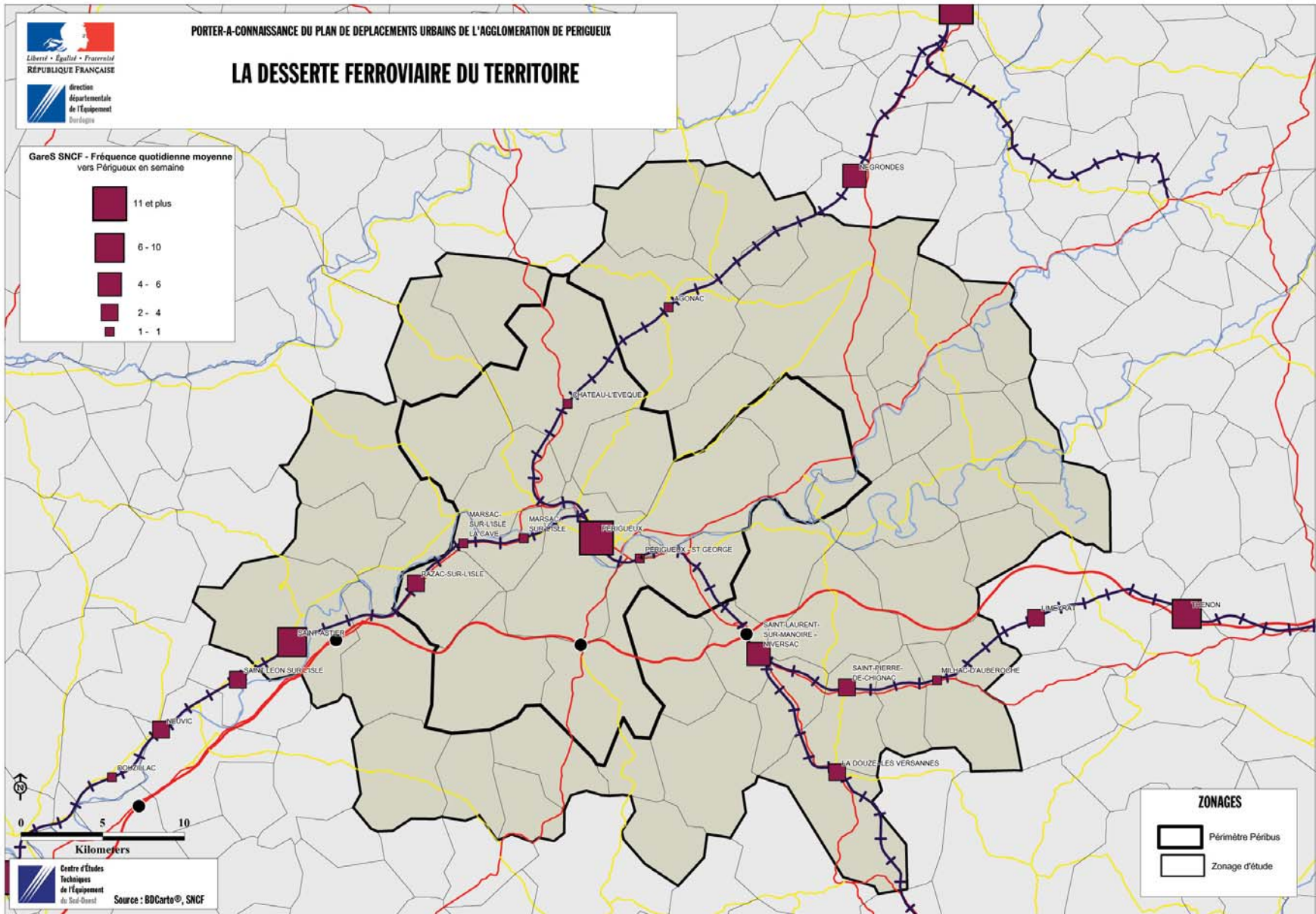
Les liaisons les plus performantes (sur la base des horaires de service de l'été 2005) en nombre de services sont les liaisons vers Bordeaux, capitale régionale.

	<i>Nombre de services quotidiens par sens</i>	<i>Meilleur temps</i>	<i>Plus long temps</i>
Périgueux-Bordeaux	12	1h01	1h41
Périgueux-Brive	5	50 mn	1h02
Périgueux-Limoges	10	1h03	1h12
Périgueux-Agen	4	2h05	2h23

Dans le territoire de l'aire d'étude, plusieurs gares ou haltes ferroviaires (Cf. carte *La desserte ferroviaire du territoire* ci-après) constituent des points potentiels intéressants pour développer l'inter modalité.

L'utilisation des lignes ferroviaires à travers la vallée de l'Isle pourrait être améliorée et renforcée. L'étude de la faisabilité technique et financière d'une navette ferroviaire est inscrite dans le projet de plan de déplacements urbains.

Cependant, les coûts que représentent l'investissement et l'exploitation (le coût kilométrique de circulation d'un train est de 5 à 10 fois supérieur à celui d'un bus), font du mode ferroviaire un système réservé au transport lourd de voyageurs.



3.3.2 Le réseau de transport départemental

Le réseau Transpérigord (Cf. carte *Un territoire inégalement desservi en transports en commun* ci-après) était composé à l'été 2005 de 29 lignes régulières dont les contrats sont arrivés à échéance en 2006. Dans le cadre du renouvellement de ces contrats, une nouvelle organisation a été mise en place afin de capter de nouveaux usagers. Le nouveau réseau s'appuie sur une armature de 10 lignes régulières, des fréquences améliorées, un matériel roulant rénové et une tarification plus claire et plus attractive : le ticket unique à 2€ qui permet d'assurer une solidarité pour les territoires les plus éloignés.

La ville de Périgueux est desservie par 6 lignes, toutefois, l'absence de gare routière pénalise la lisibilité du réseau et sa complémentarité avec les autres modes de déplacement.

3.3.3 Le réseau de transport urbain

Le réseau qui dessert les communes du syndicat Péribus a connu une forte restructuration à l'été 2004 avec la création de 2 lignes fortes est-ouest interconnectées (le « grand huit »), et d'un réseau de lignes complémentaires ainsi que plusieurs lignes de transport à la demande. Les données recueillies à l'été 2005 :

- la longueur des lignes est passée de 201 kms en 2003 à 222 kms
- le nombre de kilomètres effectués est passé de 1 227 000 à 1 306 000 (+6,5%)
- le nombre de voyages effectués semble avoir augmenté mais le nouveau mode de calcul adopté par Péribus en 2004 rend la comparaison avec les années précédentes délicate. Il faut noter que par rapport aux agglomérations de même taille, le réseau de Périgueux a toujours eu des ratios plus élevés que la moyenne pour la longueur du réseau, les véhicules*kilomètres par habitant et les places*kilomètres par habitant. Toutefois, les fréquences sont plus faibles que la moyenne des villes considérées. Cette fréquence diminue en période de vacances scolaires et le réseau ne fonctionne pas le dimanche.

Dans sa configuration actuelle, il est composé de :

- 2 lignes principales constituant un axe fort : le grand 8
- 6 lignes régulières
- 5 navettes
- 5 circuits à la carte

Les deux tiers des voyages assurés par Péribus sont effectués sur les deux lignes du grand huit. A l'opposé, la fréquentation des navettes est extrêmement faible. Sur certaines lignes, il n'y a parfois qu'un seul voyageur pour 8 ou 10 navettes.

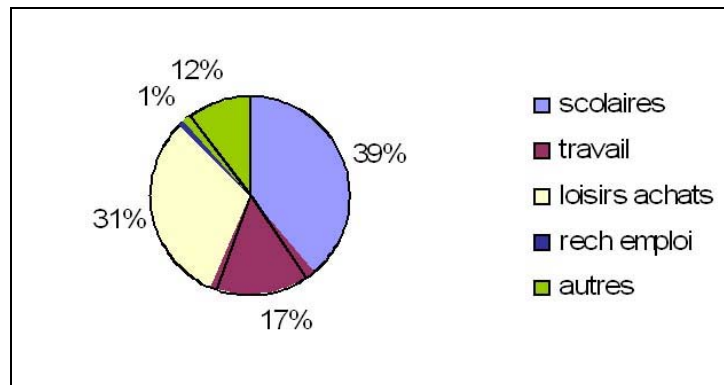
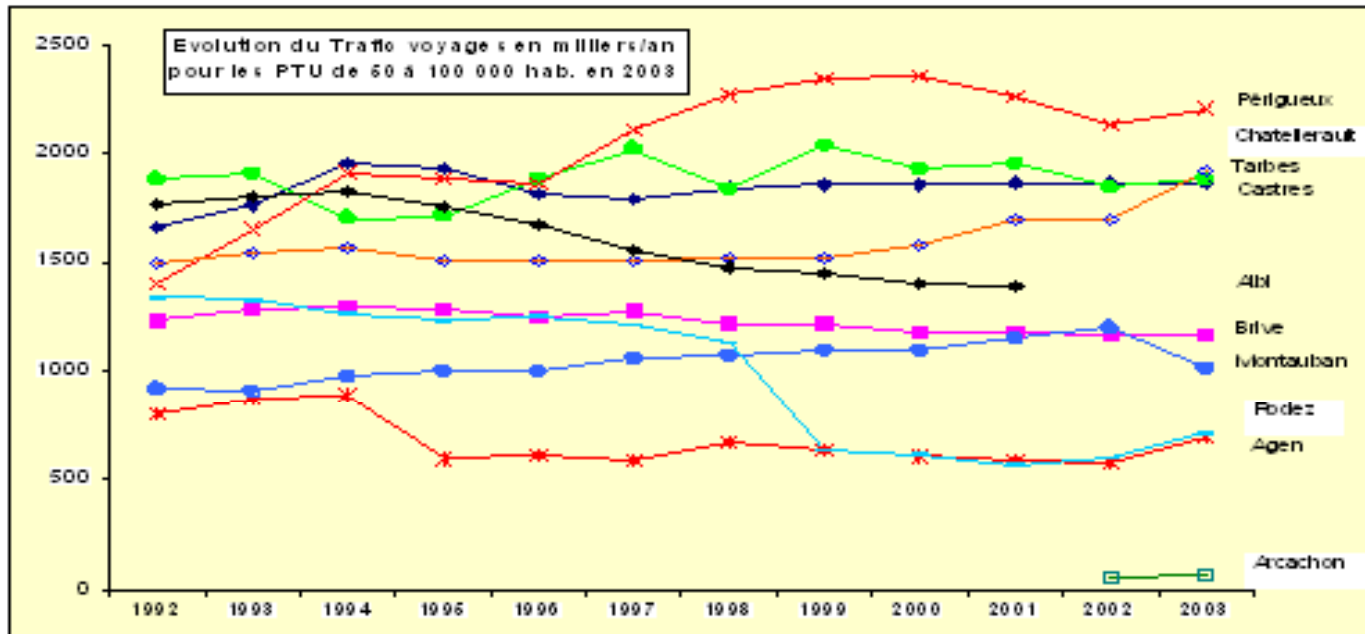
Avec la restructuration de 2004, trois pôles d'échanges ont été créés. Ils sont placés sur les lignes du Grand 8. Ces pôles permettent la connexion avec les circuits à la carte et les navettes, à l'exception de la navette 14 :

- Centre Commercial de Boulazac (ligne 1)
- Trélissac les Garennes (lignes 1 et 2)
- ZAE de Marsac (lignes 1 et 2)

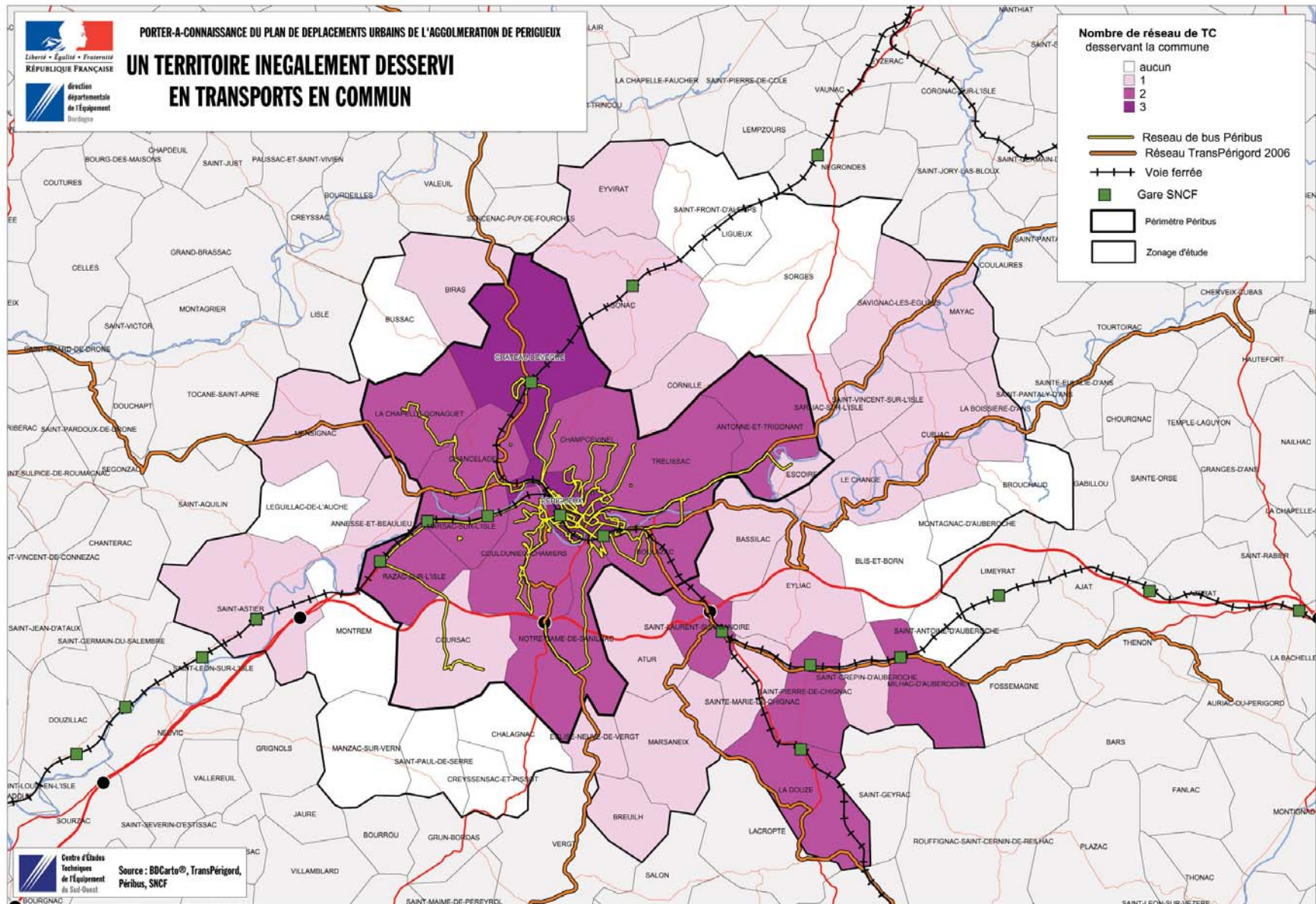
Depuis les pôles d'échange de Trélissac les Garennes et de la ZAE de Marsac, un bus permet de rejoindre le centre de Périgueux toutes les 9 minutes aux heures de pointe. Ces pôles ne se différencient des autres arrêts que par la fréquence des bus qui les desservent. Ils ne disposent pour l'instant d'aucun aménagement particulier : pas de possibilité de stationnement spécifique, pas de services, pas de connexions avec d'autres modes de déplacement.

Ces trois nouveaux pôles s'ajoutent au pôle déjà existant de Montaigne, à Périgueux, vers lequel convergent toutes les lignes régulières. C'est là qu'est situé l'espace d'accueil et de renseignements de Péribus.

Le syndicat exploite également un service spécifique pour les personnes à mobilité réduite : Handibus, qui est un transport à la demande accessible pour toute personne inscrite dans les communes du syndicat Péribus.



Motif des déplacements en transports collectifs
(source enquête Péribus 2004)



3.3.4 Les modes doux

Le réseau cyclable de la communauté d'agglomération de Périgueux est constitué d'un axe majeur est-ouest de circulation sur les berges de l'Isle. Il reste cependant à conforter cette colonne vertébrale en la dotant de voies de maillage afin de lui permettre d'irriguer le territoire. Pour l'instant, cet aménagement rencontre un énorme succès pour la promenade et la détente qui se traduit à certains moments par des conflits d'usages entre piétons et cyclistes. Au-delà de cet axe principal, sur le territoire d'étude, les aménagements destinés au vélo se limitent à des fléchages d'itinéraires touristiques ou sportifs.

Les quartiers urbains sont confrontés aux enjeux de partage de voirie entre les différents modes. Dans les quartiers périurbains, les aménagements de voirie n'ont en général été pensés que pour la voiture : profils de voirie de type « hors agglomération » et déficit d'aménagement pour le cheminement des piétons et des cyclistes rendent de fait ces modes difficiles à utiliser.

3.4 Conclusion sur le pré-diagnostic :

Les tendances à l'œuvre sur le territoire de l'aire d'étude ne sont pas favorables aujourd'hui à une amélioration de la situation que connaît l'agglomération : bien au contraire, du fait de l'absence de document de cadrage, tous les ingrédients sont réunis pour une poursuite de l'étalement urbain et une concentration des commerces. L'émergence de zones nouvelles autour des échangeurs pose la question de leurs relations avec l'agglomération. Dans ce contexte, l'offre actuelle de transport collectif même si elle a connu des améliorations sensibles, risque fort d'être insuffisante pour contenir la croissance des déplacements. Il est donc nécessaire de mobiliser tous les moyens à la disposition du PDU pour aller plus loin.



