

4- Les enjeux perçus et les objectifs dont l'Etat demande la prise en compte

Les éléments de diagnostic exposés précédemment donnent un éclairage sur les enjeux qui se dégagent dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de Périgueux. Ces enjeux ont été regroupés selon quatre thèmes : la solidarité, la sécurité, la préservation de l'environnement et le développement économique.

4.1- Les enjeux de solidarité

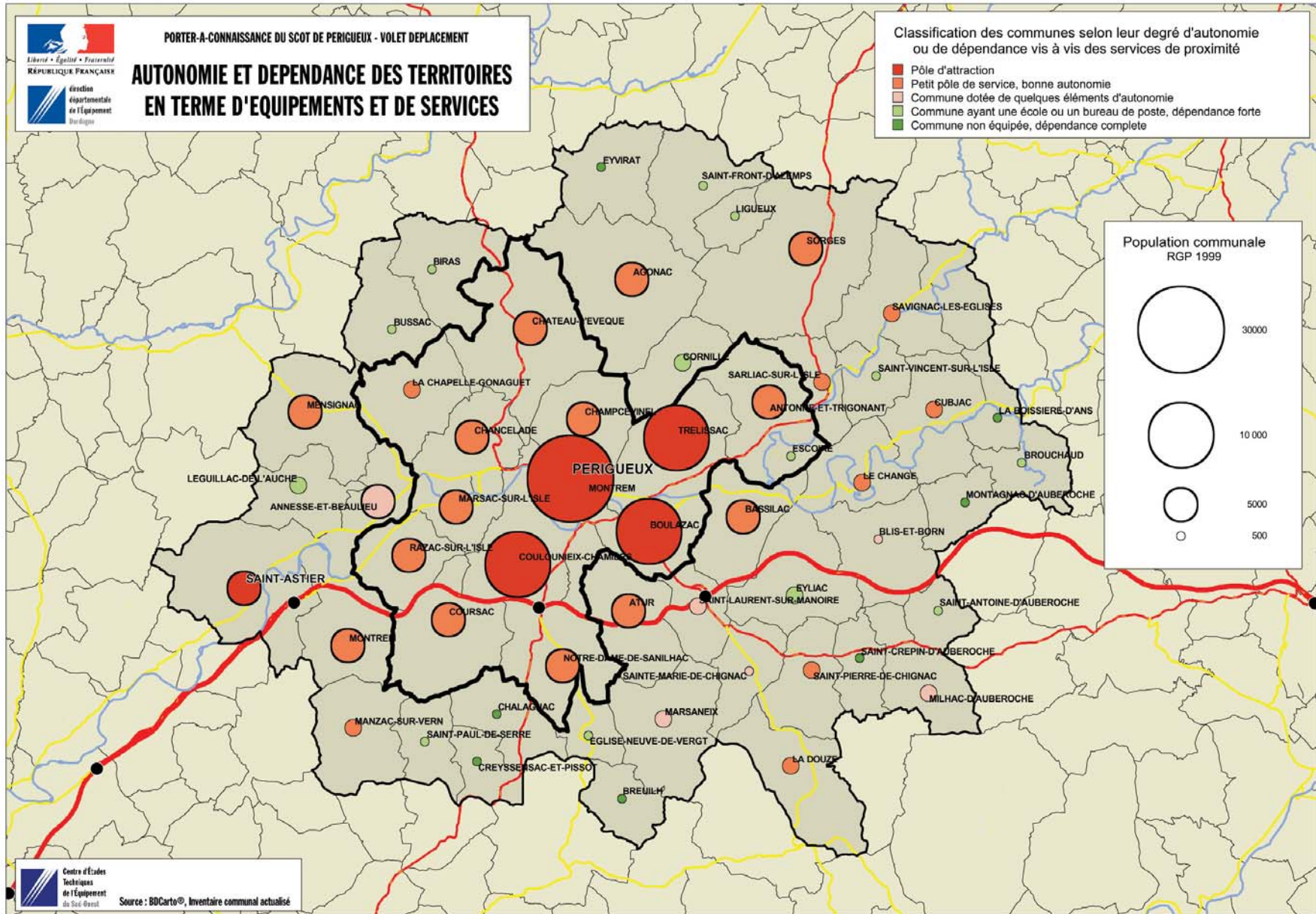
4.1.1 Solidarité sociale : accès au transport pour les plus démunis

L'accès à un mode de transport individuel motorisé reste impossible pour une part importante de la population : 17% des ménages résidant sur l'aire d'étude en 1999 (27% sur le territoire de la seule commune de Périgueux) ne disposent pas de voiture. C'est sur le territoire de la ville-centre et celui des communes de Coulounieix-Chamiers et Boulazac que sont localisés le plus grand nombre des logements HLM (Cf. carte *Des logements HLM bien desservis en transports en commun sur le centre urbain* ci-contre).

Objectif n°1 : Les transports publics doivent continuer d'assurer la desserte des quartiers d'habitat social afin de garantir l'accès des populations les plus démunies aux services. Le PDU doit décrire les mesures préconisées pour atteindre cet objectif.

4.1.2 Solidarité avec les personnes à mobilité réduite

Chaque citoyen ne dispose pas des mêmes capacités à se déplacer et chacun au cours de son existence peut connaître temporairement ou définitivement une réduction de sa mobilité : cette réduction de mobilité est une réalité pour les personnes en charges de jeunes enfants, pour les personnes accidentées, âgées et les aménagements réalisés pour améliorer l'accès aux personnes handicapées profitent bien souvent à tous (plancher bas, mise à niveau des quais, aménagements des trottoirs,...).



L'obligation née de la loi du 11 février 2005 impose de traduire dans une annexe particulière l'accessibilité non seulement des transports collectifs mais également de la voirie et de l'espace public. Dans un premier temps, un diagnostic d'accessibilité doit décrire l'état des lieux et identifier les améliorations à apporter. Le schéma d'accessibilité et le plan de mise en oeuvre traduisent la programmation des actions à réaliser pour respecter les échéances fixées par la loi.

Objectif n°2 : Assurer l'égalité des chances pour l'accès aux services des personnes à mobilité réduite. Le PDU devra être accompagné de l'annexe accessibilité.

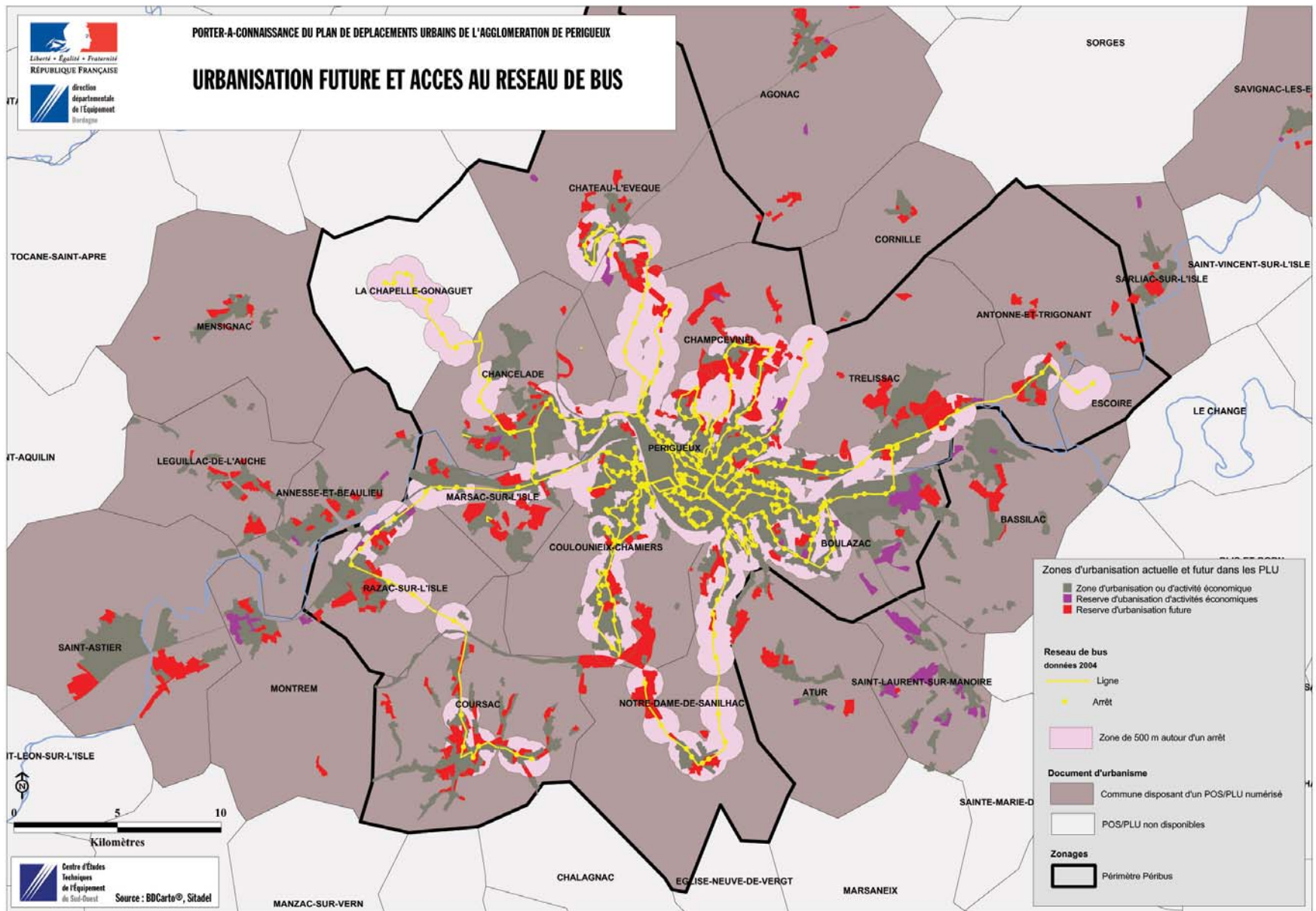
4.1.3 Solidarité territoriale

L'aire d'étude du PDU se caractérise par un pôle aggloméré qui concentre sur 4 communes l'essentiel des emplois et des services (Périgueux, Trélissac, Boulazac et Coulounieix-Chamiers); un pôle d'équilibre constitué par la commune de St-Astier à l'ouest, et un territoire maillé par une vingtaine de pôles secondaires de service assurent les besoins de la vie quotidienne. L'offre de transport public est actuellement très hétérogène sur ce territoire d'étude. Certaines communes cumulent plusieurs handicaps: l'absence de service de proximité, l'absence de services de car pour relier Périgueux ou le pôle de service le plus proche (Cf. Carte *Autonomie et dépendances des territoires en terme d'équipements et de services* ci-contre). La question de la desserte des zones rurales peu denses doit être abordée au cours de l'élaboration du PDU; cette question concerne à la fois le devenir de ces territoires en terme de développement urbain et le maintien de services en milieu rural.

Objectif n°3: Apporter des solutions adaptées pour assurer la desserte en transport des zones rurales et des quartiers peu denses mal desservis.

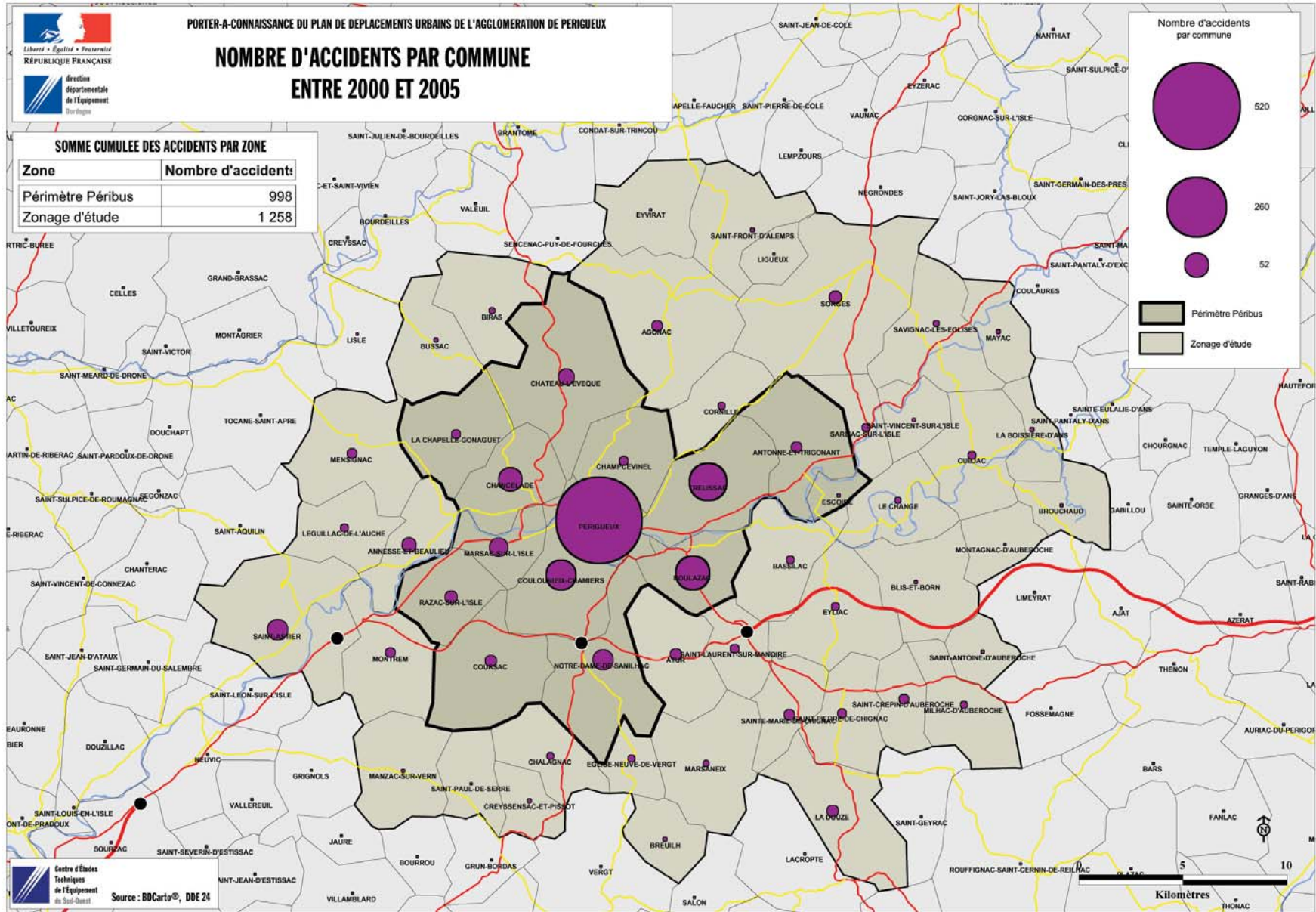
Le SCOT a pour vocation d'organiser le développement urbain à long terme en cohérence avec la planification des transports. Les choix qu'il autorise peuvent permettre notamment d'améliorer la performance et l'équilibre financier des réseaux de transport en favorisant la densité de l'urbanisation et la localisation des pôles générateurs de déplacements.

L'état actuel des documents de planification (Cf. Carte *Urbanisation future et accès au réseau de bus* ci-après) montrent que les zones d'urbanisation future sont relativement cohérentes avec la desserte en TC. La densification de l'urbanisation est à privilégier en priorité le long des axes structurants de transport en commun en apportant toutefois une attention particulière aux espaces naturels et sensibles qui méritent d'être préservés.



La possibilité de disposer d'une réflexion SCOT aurait enrichi la démarche PDU en permettant de proposer des scénarios anticipant un projet de développement partagé à l'échelle du territoire de l'étude. Cependant, le PDU est opposable aux documents d'urbanisme de niveau communal (PLU, cartes communales). A ce titre, il peut comporter des recommandations en terme de desserte de zones d'urbanisation future.

Objectif n° 4: Mettre en cohérence la planification des transports et la planification urbaine.



4.2- Les enjeux de sécurité des déplacements

4.2.1 La sécurité routière

En six ans de 2000 à 2005, les accidents de la route enregistrés dans les fichiers de procès verbaux ont représenté 79 tués, 293 blessés graves et 1445 blessés légers. Ces accidents correspondent à plusieurs types de conflits:

- les conflits urbains entre piétons et conducteurs d'engins motorisés,
- les conflits d'usage de la route en milieu péri-urbain.

La lutte contre l'insécurité routière est une cause nationale qui a porté ses fruits grâce à une politique axée sur plusieurs thèmes: l'information, la sanction et l'aménagement des véhicules et des infrastructures. Ce dernier point est du ressort de chaque gestionnaire de réseau qui doit dans les aménagements de voirie, d'espace public et les nouveaux quartiers prendre en compte l'ensemble des usagers. L'aménagement de l'espace public dépend du rôle et de l'importance que l'on souhaite donner aux différents types d'usagers. A cet égard, le PDU devra apporter des réponses en terme de hiérarchie du réseau routier et de traitement des entrées de ville : de nombreuses voies de transition péri-urbaine restent aménagées de façon sommaire pour la marche à pied ou le vélo. Conçues comme voies routières interurbaines, elles sont devenues du fait de l'extension urbaine des voies de circulation importante pour les échanges urbains mais n'ont pas évolué du statut de route vers le statut de rue.



Des entrées de villes dédiées à l'activité et au trafic routier.

Objectif n°5 : Hiérarchiser le réseau de voiries et mettre en cohérence le parti d'aménagement des voiries avec leur fonction.

4.2.2 Agir sur les comportements

La sécurité des déplacements est souvent dégradée par un manque de respect des règles de conduite et de partage de la voirie : stationnement sur trottoir, dépassement des vitesses autorisées, non respect des priorités. En complément des aménagements de voirie qui doivent favoriser les conditions de sécurité de tous les usagers, il est nécessaire pour modifier les comportements d'agir sur la sensibilisation des habitants. L'élaboration du PDU, grâce aux éléments de connaissance qui seront capitalisés, constitue un moment important pour communiquer et informer le citoyen et l'utilisateur.

Objectif n° 6: Organiser la concertation autour de l'élaboration du PDU et prendre en compte la dimension sécurité routière.

4.3- Les enjeux environnementaux

Ils sont au coeur des préoccupations qui ont conduit à prescrire l'élaboration du PDU. Ils portent sur les nuisances créées par le trafic routier tant du point de vue du bruit que des émissions polluantes et de la consommation énergétique. A cet égard l'objectif général posé par la loi sur l'air est rappelé ici :

Objectif n° 7 : diminuer le trafic automobile en agissant sur les modes alternatifs et en adaptant les politiques de stationnement

4.3.1 Les nuisances sonores :

La cartographie des infrastructures bruyantes et des niveaux de bruit (Cf. carte ci-contre) met en évidence l'impact fort de la circulation routière sur les principales artères du centre-ville de Périgueux. La desserte des zones d'activités à l'ouest et à l'est de la ville-centre génère des flux d'échanges locaux quotidiens qui transitent encore aujourd'hui par le centre ville, et se cumulent au trafic lié à la desserte du centre. La réduction de ces flux est une priorité pour améliorer la qualité de vie des populations et conforter l'attractivité du centre-ville.

Objectif n° 8 : Diminuer l'exposition au bruit des populations du centre-ville

Les solutions passent par la combinaison de plusieurs actions qu'il conviendra d'étudier : limiter le stationnement de courte durée dans le centre ancien, aménager des itinéraires alternatifs de transit, favoriser les autres modes, revoir le plan de circulation..

4.3.2 La qualité de l'air

Bien que les mesures de qualité de l'air effectuées à Périgueux ne montrent pas de dépassements des valeurs limites, on constate cependant une augmentation des teneurs de gaz responsables de la formation d'ozone.

Le rapport AIRAQ 2005 donne pour Périgueux 70% de jours à indice bon ou très bon au regard de l'indice Atmo et indicateurs de la qualité de l'air simplifié. Au regard de ce résultat, Périgueux arrive en dernière position derrière Bayonne 84%, Arcachon 82%, Pau 77%, Agen 76%, Dax 76%, Bordeaux 74%, Lacq 71%. La situation géographique du site de Périgueux du fait de sa position plus continentale et de l'effet de vallée explique sans doute ce classement. Les conséquences de cette dégradation de la qualité de l'air sont difficiles à quantifier : elles se traduisent par des dégradations sur le bâti, particulièrement sur les façades de la ville ancienne. Elles ont également des conséquences à plus long terme sur l'état sanitaire des végétaux et des populations fragiles. L'ozone provoque notamment toux, altérations pulmonaires, irritations oculaires.

4.3.3 Le bilan carbone

Le programme national de lutte contre les gaz à effet de serre a pour objectif de permettre à la France de respecter ses engagements au sein de la communauté européenne dans le protocole de Kyoto : il s'agit de maintenir le niveau des émissions de gaz au même niveau que celui de 1990. Dans le cadre de l'élaboration du PDU, les différents scénarios étudiés devront être comparés sous l'angle des émissions de gaz. A ce titre, la réalisation de travaux routiers et la mise en service de voies nouvelles peuvent contribuer à une augmentation des émissions de CO₂.

Objectif n°9 : Evaluer les différents scénarios du PDU au regard des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

4.3.4 Patrimoine naturel, biodiversité et paysages

Le développement du réseau routier contribue à l'augmentation de la fragmentation des écosystèmes et favorise l'étalement urbain. Les projets routiers éventuels devront s'inscrire dans une logique de gestion économe de l'espace et de respect du patrimoine naturel et paysager.

4.3.5 Evaluation environnementale

Le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 impose pour les PDU l'obligation d'évaluation d'impact sur l'environnement. Dans ce cadre, la DIREN se tient à la disposition du maître d'ouvrage du PDU afin d'envisager un cadrage préalable à l'évaluation environnementale du PDU.

4.4 - Les enjeux économiques

4.4.1 L'accessibilité des entreprises

Les congestions de trafic se traduisent par des temps perdus pour les individus mais également pour les entreprises. La voiture est utilisée à plus de 80% par les actifs se rendant à leur travail et bien qu'il ne représente souvent que 20% des déplacements, le déplacement pour se rendre au travail est responsable à plus de 50% des pointes de trafic du matin et du soir. La recherche de solutions pour permettre des gains d'accessibilité est donc également un enjeu économique. Cette recherche peut passer par des solutions dans l'organisation des réseaux mais elle passe également par des solutions à l'échelle de l'entreprise: à cet égard, le PDU se doit d'encourager l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises (PDE). Le PDE a pour objet de décliner dans l'entreprise les moyens d'améliorer les accès à l'entreprise par les modes alternatifs, de réfléchir aux organisations de travail permettant de limiter les déplacements motorisés.

Objectif n°10 : Favoriser l'émergence de PDE dans l'agglomération de Périgueux pour décliner les actions du PDU à l'échelle des entreprises.

4.4.2 La livraison des marchandises

Les livraisons de marchandises et le transport de matériaux (y compris de déchets) représentent une part importante du trafic, notamment de véhicules lourds. A travers le transport de marchandises, c'est l'activité économique qui est en jeu. Le PDU doit donc apporter des réponses pour assurer les échanges de biens tout en rationalisant les mouvements : il s'agit d'abord de connaître les besoins liés au transport de marchandises sur l'agglomération de Périgueux, et de réfléchir sur les besoins spécifiques des livraisons dans les zones difficiles d'accès (centre ancien, artères urbaines) et sur les moyens de limiter les mouvements en regroupant les livraisons, en adaptant la réglementation, en cherchant les moyens de favoriser d'autres modes de transport que le transport routier.

Des expériences réussies de transport de colis légers en centre-ville sont déjà en place dans certaines villes françaises (deux roues ou carrioles pour le transport de petits colis).

Objectif n°11 : Prendre en compte les besoins spécifiques liés au transport et à la livraison des marchandises.

4.5-Les projets Etat à prendre en considération

Les services de l'Etat communiquent leurs projets afin qu'ils soient pris en compte dans les réflexions du PDU.

4.5.1- Aménagement de la RN21

Au droit de Périgueux, le trafic de transit nord sud emprunte aujourd'hui un axe de traversée largement urbanisé (Boulazac-Trélissac). Le parti d'aménagement de l'axe RN21 entre Limoges et Tarbes est en cours de définition, et pourrait déboucher à une échéance lointaine (au-delà de 2020) sur la réalisation d'une autoroute à 2 x 2 voies entre Limoges et Bergerac.

Il est prévu d'ici là d'une part de limiter l'aménagement de cet axe à la sécurisation de la voie par le traitement des traversées d'agglomération et des zones d'accumulation d'accidents, et d'autre part, quand cela sera possible, d'améliorer la fluidité de certains points particuliers, sans compromettre le parti d'aménagement à long terme.

Au droit de Périgueux, un aménagement de la RN 221 est programmé dans le cadre de l'actuel CPER. Il concerne une section de 4,2 km sur les communes de Boulazac et de St-Laurent-sur-Manoire, et vise à résoudre les problèmes de sécurité de ce secteur à fort trafic, et à une meilleure adéquation de ses caractéristiques à sa vocation d'entrée de ville.

Il consistera dans la suppression des accès et à leur regroupement sur 3 carrefours à aménager, dans un profil en travers à 2 voies bidirectionnelles séparées par un terre-plein central en marquage, et dans l'aménagement d'une piste cyclable en site propre en accotement.

Par ailleurs, afin de faire face à la congestion et aux problèmes de sécurité de la traversée de la partie est de l'agglomération de Périgueux par la RN21, l'Etat examine l'opportunité de mettre à l'étude la réalisation d'une déviation reliant le secteur de Sarliac à l'A89.

4.5.2- Projets d'implantation

Un seul projet d'implantation nouvelle signalé par les services de l'Etat consultés.

Fin 2007, l'édification de la nouvelle direction départementale des affaires sanitaires et sociales (DDASS, 80 personnes) devrait être achevée sur un terrain situé rue Paul Louis Courier, au-dessus de la clinique du Parc.

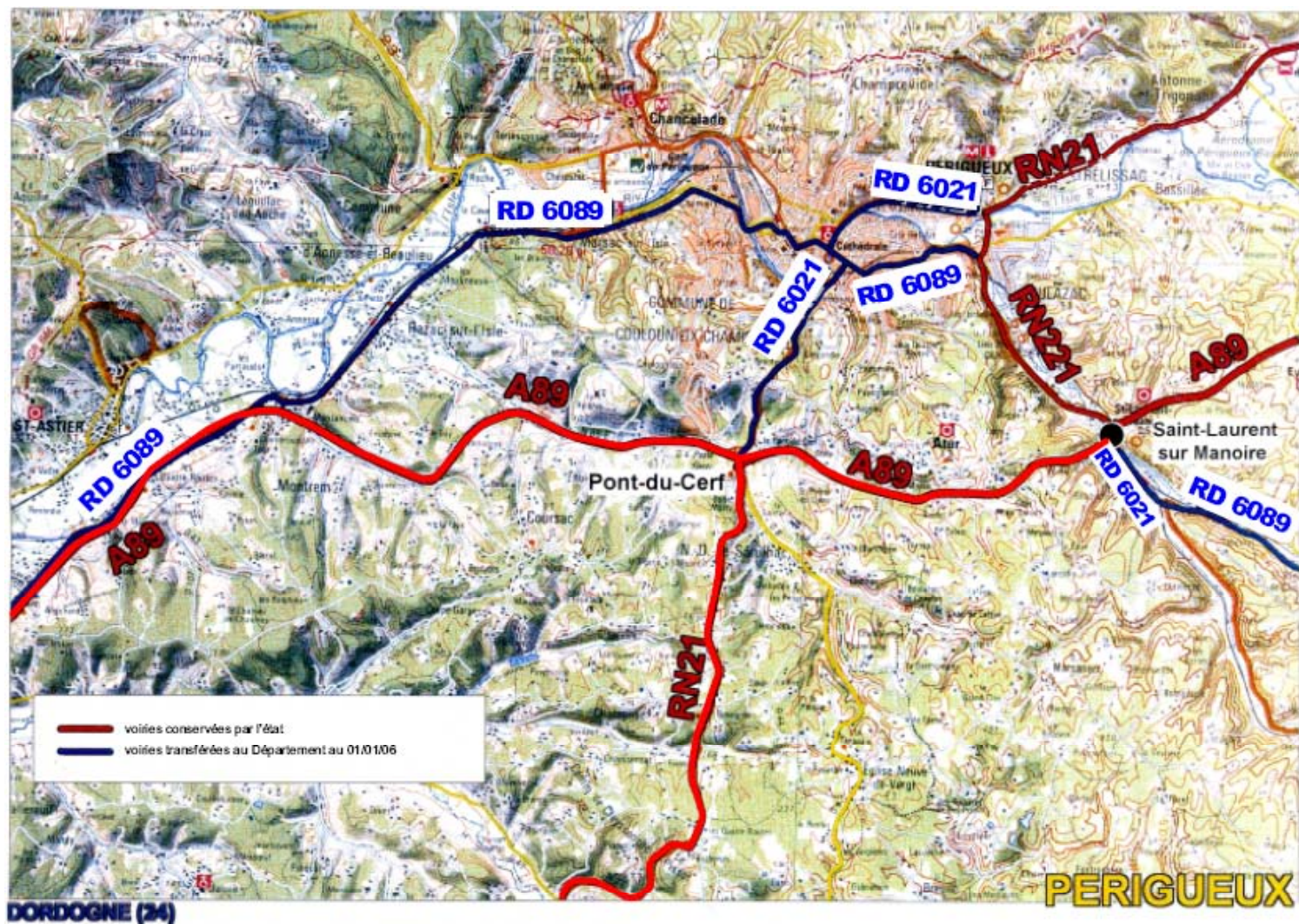
5 – Annexes :

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

NOM	ADRESSE	CADRE	DATE D'AGREMENT
Association Essor pour le Périgord Noir (E.S.P.E.R)	C.P.I.E du Périgord Sireuil 24620 – LES EYZIES DE TAYAC	Intercommunal	20/03/79
Comité départemental de spéléologie de la Dordogne	46 – rue Kléber 24000 – PERIGUEUX	Départemental	07/10/96
Groupement d'intérêt agro-sylvo-cynégétique du pays lindois (G.I.A.S.C)	B.P. 2 24150 – MAUZAC ET GRAND CASTANG	Intercommunal	27/09/90
Association « Connaissance de la vie fluviale » (A.C.V.F)	Scarpat 24480 – LE BUISSON DE CADOUIN	Communal	01/10/86
Côte de Jor Nature et Histoire	Château de Chabans 24290 – ST LEON SUR VEZERE	Départemental	25/11/96
Fédération de la Dordogne pour la Pêche et la Protection du milieu aquatique	16 – rue des Prés 24000 – PERIGUEUX	Départemental	23/02/79
Fédération départementale des Chasseurs de la Dordogne	4 et 6 – rue Arago		

	B.P. 1073 24001 – PERIGUEUX CEDEX	Départemental	29/05/78
Les Amis de la Dordogne et du Vieux Bergerac	Rue Mitarde 24100 – BERGERAC	Départemental	27/02/81
Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Dordogne)	13 – place Barbacane 24100 – BERGERAC	Départemental	12/09/79
Association pour la protection de la source de Glane et des Causses du Périgord	Mairie 24160 - SAINT JORY LASBLOUX	Intercommunal	29/02/00
Thiviers la Vie	Mairie 24800 – THIVIERS	Intercommunal	10/08/2004

ANNEXE 2: Classement de la voirie nationale



ANNEXE 3: Constats et enjeux en matière de sécurité routière

PAC PDU AGGLOMERATION DE PERIGUEUX

Analyse sécurité routière – constats et enjeux

Thématiques	Constats	Enjeux
<p>Les modes de déplacements doux : marche et vélo et les transports en commun.</p>	<p>La marche est un mode de déplacement important dans les zones urbaines pour les petites distances (30% des habitants qui habitent et travaillent sur Périgueux y vont à pied)</p> <p>Dans de nombreux secteurs urbains périphériques, d'urbanisation récente, les voiries ont conservé leur profil de rase campagne ; profil inadapté aux déplacements piétons et vélos (ex : absence de trottoirs dans les zones commerciales périphériques)</p> <p>Les piétons représentent un pourcentage significatif des victimes de la route et notamment parmi les populations les plus fragiles : personnes à mobilité réduite, jeunes enfants, personnes âgées.</p> <p>En France les piétons et cyclistes sont impliqués dans 30% des accidents corporels</p>	<p>Soutenir une politique d'aménagements qui prenne en compte l'importance et les potentialités de développement de ce mode de déplacement</p> <p>- Garantir l'accès de tous à la ville, à ses services et à ses commerces Hiérarchiser les voiries et leur donner un profil adapté à leur fonction</p> <p>- Sécuriser la marche et le vélo pour répondre aux problèmes d'insécurité actuels et pour anticiper sur l'augmentation des risques pouvant résulter d'une politique volontariste de développement de ces modes doux. (En Europe, ce sont les Pays Bas qui ont le plus de tués pour les</p>

<p>Réseau routier</p>	<p>urbains, ils représentent 31% des tués et 32% des blessés graves en ville (chiffres 2004) Le vélo est un mode de déplacement peu utilisé, notamment faute d'aménagements adaptés et en raison d'un fort sentiment d'insécurité</p> <p>Au regard des indicateurs d'accidentologie, le réseau routier à l'échelle du département de la Dordogne est plutôt mal classé</p> <p>Accumulation d'accidents sur des voies communales qui servent de déviation sauvage</p> <p>Partage de la voirie qui dans de nombreux secteurs urbains et péri-urbains favorise la voiture au détriment de la place offerte aux modes doux et à leur sécurité Les obstacles fixes constituent un facteur aggravant significatif en terme de nombre de tués</p> <p>Trafic de transit poids lourds perturbateur pour le cœur de l'agglomération/ sur l'axe est ouest principalement dû au cabotage lié aux activités de l'agglomération sur l'axe nord sud principalement dû au transit longue distance</p> <p>La vitesse est un facteur important d'augmentation et d'aggravation des accidents</p>	<p>cyclistes).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer partage de la voirie et aménagements en fonction de l'importance que l'on souhaite accorder à chaque mode de déplacement - Hiérarchiser le réseau de voirie - Mettre en cohérence les caractéristiques des voies et leur aménagement avec leur fonction - Prise en compte de la dangerosité des obstacles fixes. Entre zone urbaine et zone rurale définir des principes d'aménagement adaptés à la localisation et à l'usage des voies - Réfléchir à la création d'un itinéraire pour le cabotage est-ouest <p>Rechercher la cohérence et la légitimité de la signalisation pour pouvoir mieux la faire</p>
------------------------------	--	---

<p>Comportements des usagers de la route</p>	<p>Problème de crédibilité et de respect des limitations de vitesses quand elles ne sont pas légitimes (certaines entrées d'agglomération, signalisation de chantiers...)</p> <p>L'incivilité (ex stationnement sur les trottoirs) et le comportement des usagers sont dans une majorité des cas le facteur déterminant des problématiques et accidents.</p>	<p>respecter</p> <p>- Faire respecter la réglementation et la signalisation Actions de sensibilisation qui pourraient être conduites dans le cadre du plan de déplacement urbain afin de contribuer au changement des comportements : développement de l'usage des modes doux, promotion du « code de la rue », du respect des usagers les plus vulnérables.</p>
---	--	---

ANNEXE 4: Contribution du service départemental de l'architecture et du patrimoine

Liste des servitudes :

Les servitudes liées à l'application du code du Patrimoine à savoir :

Les monuments protégés au titre des monuments historiques (loi du 31 décembre 1913).

Les monuments en cours de protection.

Découle de cette protection au titre des monuments historiques une servitude dite d'abords couvrant un territoire de 500 m de rayon pris à partir de tous les points bâtis du monument : le SDAP peut fournir des extraits de son SIG sur fond de carte IGN au 1/25 000^{ème} indiquant les périmètres ainsi définis.

Les espaces protégés par une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Les plans de sauvegarde et de mise en valeur.

La liste des espaces protégés au titre du code de l'Environnement à savoir :

Les sites classés en vertu de la loi du 31 mai 1930.

Les sites inscrits en vertu de la loi du 31 mai 1930.

Il est à noter que le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Périgueux est en cours de révision et qu'il doit être étendu à l'espace des boulevards et aux immeubles qui le bordent.

Sont indiquées les communes ayant délibéré en faveur de la création d'une ZPPAUP sur leur territoire, l'étude étant en cours ou en projet.

Sont indiquées les communes ayant délibéré en faveur de la mise en révision de leur ZPPAUP.

-Enjeux en matière de déplacements :

1. Redessiner un plan de traversée de Périgueux permettant de mieux diffuser les flux et de décharger le centre historique d'une partie de la circulation de transit :

L'agglomération de Périgueux vit sur un réseau de voiries organisé dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle. Ce plan de voirie, base de

l'extension urbaine de la ville, a ainsi renforcé la convergence des itinéraires venant de l'extérieur vers la cité traditionnellement commerçante du Puy St Front. Les deux ponts qui ont longtemps permis seuls le passage de la rivière ont été connectés à un réseau de rues larges percées dans la ville ancienne (rue Taillefer et rue Saint-Front notamment), aux routes nationales , RN21 et RN89, dont les tracés ont alors été modifiés, et aux grandes avenues, support du développement urbain du 19^{ème} siècle (rue Victor Hugo, rue Gambetta, rue de la Cité, avenue Wilson, cours Saint-Georges, Boulevard du Petit Change).

Malgré le développement de l'agglomération et notamment des zones d'emploi et de chalandise à l'est et à l'ouest et des zones d'habitat sur les communes périphériques, le réseau principal de circulation à l'intérieur de l'agglomération reste basé sur le schéma du 19^{ème} siècle.

La convergence d'une grande partie du trafic sur les deux ponts anciens entraîne un trafic extrêmement important dans la ville ancienne et sur les boulevards, l'ensemble étant protégé par le secteur sauvegardé et par un site classé sur les allées de Tourny. Ce trafic a plusieurs conséquences :

- des nuisances chimiques qui altèrent les monuments et les maisons anciennes de la ville (secteur sauvegardé, église de la Cité, Porte Normande),
- des nuisances sonores qui nuisent au confort de l'habitat et conduisent à l'abandon de certaines voies (rue Daumesnil, cours Fénelon, rue Saint-Front, quai Georges Saumande...),
- des impossibilités de mise en valeur des monuments bordant ces voies notamment les hôtels Renaissance bordant le quai Georges Saumande ; l'église de la Cité et la Porte Normande),
- un inconfort des zones réservées aux piétons (trottoirs) entraînant notamment une désaffectation commerciale.

La réduction des flux de voitures transitant par le centre historique est donc une priorité pour la mise en valeur patrimoniale et pour la reconquête de l'habitat (quai Georges Saumande, avenue Daumesnil, boulevard Montaigne, cours Fénelon et Tourny, place Francheville, rue de la Cité).

2. Réorganiser le stationnement pour limiter le stationnement de surface :

Les anciens boulevards plantés, qui étaient au 19^{ème} siècle des espaces de salubrité et de promenades destinés à "aérer" la ville ancienne, ont peu à peu perdu ce caractère pour devenir des voies de grande circulation accueillant tous les flux venant de l'extérieur de la ville et leur permettant de contourner la ville fermée du Puy Saint-Front pour traverser ensuite la rivière.

L'aspect routier a été aggravé par la réalisation de vastes parkings de surface couvrant des parkings souterrains importants.

Seules les allées Tourny, certainement grâce à leur protection au titre des sites (site classé au titre de la loi du 31 mai 1930) et une partie du cours

Montaigne ont échappé à la suppression des grands arbres d'alignement et conservent un caractère de promenade.

La réhabilitation des boulevards pour retrouver la continuité d'une promenade plantée, la suppression des espaces de stationnement de surface sur les allées Tourny sont des enjeux prioritaires pour la mise en valeur de ces espaces, intégrés nouvellement dans le PSMV.

3. Réorganiser le stationnement dans le secteur de Vésone et des Arènes pour répondre aux besoins des administrations, des habitants et des équipements culturels et muséaux sans remettre en cause la présentation des monuments historiques et antiques :

Le quartier gallo romain de Périgueux est un secteur à haute valeur patrimoniale du fait notamment des nombreux vestiges antiques qui s'y situent. L'équipement muséal récemment créé sur la villa des Bouquets est la base d'un circuit dans ce quartier vers les vestiges de l'enceinte et les arènes. Aujourd'hui, la présence de la cité administrative et de plusieurs établissements scolaires conjuguée au dynamisme de ce quartier habité conduit à des difficultés majeures en matière de stationnement. La difficulté a été de définir des espaces de stationnement sur les espaces libres aux voisinages des monuments (stationnement le long des arènes, parking du musée et de la cité administrative, parking du lycée Jay de Beaufort devant la Porte Normande, stationnement face à l'église de la Cité, ...) : ce traitement nuit à leur mise en valeur quand ce n'est pas à leur stricte conservation (exemple : Porte Normande).

Une réflexion globale sur le stationnement résidentiel et sur le stationnement des zones d'emploi dans ce secteur est une nécessité, devant déboucher sur une présence moins grande des espaces de stationnement aux abords des monuments.

Il sera également nécessaire de prévoir dans ce quartier une politique foncière pour créer des parkings et une politique urbaine de définition de programmes peu consommateur en espace de stationnement. Ce secteur ayant une très forte valeur archéologique, toute solution nécessitant des affouillements importants sera coûteuse et à risque.

4. Permettre l'accueil d'une population familiale en permettant un accès en voiture aux logements et des espaces de stationnement réservés aux riverains

La ville de Périgueux bénéficie d'un très important parc de logements anciens, situés dans des immeubles collectifs (Puy Saint-Front, quartiers du 19^{ème} siècle notamment) que les opérations successives de réhabilitation conduisent à remettre aux normes et à reconquérir. Cette remise en état d'habitabilité est un enjeu prioritaire pour la conservation du patrimoine bâti. Toutefois, outre les problèmes de nuisances sonores, il est important que les habitants de ces immeubles, notamment les familles, puissent avoir des facilités pour accéder à leur logement en voiture (dépose des courses, départ en vacances, déménagement, travaux, etc....) et que leur soit réservés des espaces de stationnement à proximité des logements. A défaut, il sera très difficile de maintenir en ville des familles.

Dans une moindre mesure, les espaces bâtis anciens construits de maisons individuelles en bande, qui ne bénéficient pas toujours d'accès aux jardins en voiture (quartier du Toulon, quartier Saint-Georges, ...) posent les mêmes problèmes.

Le maintien et l'accueil de familles dans les logements anciens réhabilités de la ville centre passent par une politique d'accès aux immeubles et de stationnement résidentiel.

5. Anticiper sur le développement projeté dans les documents d'urbanisme :

Le développement de l'agglomération s'est fait jusque récemment sur un axe Est/Ouest et par densification de la première couronne de communes touchant la ville centre.

Toutefois l'examen des documents d'urbanisme en cours d'élaboration ou approuvés montrent une volonté d'accroissement de toutes les communes de la 2^{ème} couronne de Périgueux. Certaines sont déjà très urbanisées (exemple : Atur, Coursac, La Chapelle Gonaguet , Château l'Evêque, Champcevinel, Cornille, Antonne, Bassillac, Saint-Pierre et Sainte-Marie de Chignac), d'autres affichent dans leur document d'urbanisme une volonté d'accueil de population importante (Milhac d'Auberoche, La Douze, par exemple). Le développement de ces communes très excentrées, sous la forme d'habitat pavillonnaire, conduira à la multiplication des déplacements en voiture, d'autant que les zones urbanisables définies sont très disséminées sur le territoire.

Par ailleurs, si le trafic est essentiellement Est/ouest aujourd'hui, il est à craindre que le développement d'une zone d'emplois au Pont du Cerf, d'une zone de loisirs et d'activités au nord (piscine, ZAE, confortation de l'hôpital) entraînent l'accroissement des flux nord/sud, transitant également par l'hyper centre. Des voies telles que l'avenue Georges Pompidou risquent d'être complètement engorgées.

Enfin, pendant les trois dernières années, des opérations très importantes de logements ont été édifiées ou sont en cours d'édification sur l'agglomération. Ces poches nouvelles d'habitat, souvent constituées de logements petits à moyens (T2/T3) se sont implantées dans des quartiers peu denses voire non bâtis. Elles généreront, une fois habitées, des augmentations brutales de trafic sur certaines voies.

L'anticipation sur le développement de ces zones et la prise en compte des opérations importantes de logements neufs récentes dans les schémas prospectifs de circulation paraît indispensable.

6. Mise en valeur de la voie verte comme axe structurant pour les modes doux et utilisation des axes secondaires pour les modes doux :

La voie verte traverse l'agglomération et permettra à terme de relier d'est en ouest tous les points de l'agglomération. Cette voie qui est aujourd'hui essentiellement destinée aux loisirs pourrait à terme par un jeu de connexion sur des rues secondaires bien aménagées, supporter une partie du trafic des modes doux (vélos, piétons) qui pourraient également profiter d'itinéraires de qualité dans des espaces patrimoniaux (exemple : quartier de Vésone, quartier des Arènes, quartier des Barries,)

Il paraît en effet illusoire de vouloir faire passer tous les flux sur des axes calibrés au 19^{ème} siècle en assurant à la fois le confort et la sécurité des usagers.

Travailler sur une valorisation de la voie verte et sur des connexions dans les quartiers est un enjeu prioritaire permettant également une découverte de la ville.

.../...

7. Organiser l'accès au cœur historique des véhicules de tourisme (camping-cars et cars) et leur offrir des espaces de stationnement appropriés :

L'agglomération de Périgueux bénéficie d'un patrimoine important qui peut être la base d'un véritable développement touristique. Ceci conduira à augmenter l'entrée en ville de véhicules volumineux.

L'organisation des zones de dépôt pour les bus et de zones de stationnement aménagées pour les bus et les camping-cars hors des espaces les plus sensibles est une nécessité, pour mettre en valeur les quais notamment. Par contre la connexion de ces espaces sur la voie verte peut être une réponse pertinente.

8. Faciliter la vie commerciale :

La survie des commerces en zone ancienne passe également par des facilités de livraisons.

De même la réalisation de travaux dans les espaces anciens sont souvent rendus plus coûteux par les difficultés de stationnement et d'accès. Dans la mesure du possible cette question doit être abordée.

9. Requalifier les entrées de ville :

La plupart des entrées de ville se sont développées sans cohérence mêlant zones d'habitat, zones commerciales, publicité et no man's land. C'est pourtant par ces axes que l'on découvre la ville.

Le travail sur la voirie doit conduire à la requalification des entrées de ville.

(route d'Angoulême et Toulon, rue Chanzy, Rampinsolle, rampe de l'Arsault, entrée par Saint-Laurent sur Manoire, boulevard Georges Pompidou).

Le mur du château de Trélissac, bordant la RN 21, fait partie intégrante du dessin du parc du 19^{ème} siècle. Il doit être conservé quelque soit le devenir de la voie.

10. Eléments majeurs de patrimoine à mettre en valeur en lien avec des espaces de grande circulation :

- L'ensemble abbatial de Chancelade et la vallée de la Beauronne
- Les rives de l'Isle et le canal
- Les entrées dans la ville ancienne
- La silhouette de la ville ancienne et les immeubles du bord de l'eau
- Le quartier gallo romain de Vésone
- Les perspectives sur la ville depuis la Rampinsolle
- Le château de Trélissac
- Le bourg ancien de St Astier
- Le château de Château l'Evêque
- Le château du Lieu Dieu
- Le château des Bories
- L'église de Sainte-Marie de Chignac
- Le bourg et l'église de la Douze

ANNEXE 5 : Documentation remise par la DIREN AQUITAINE

Documentation remise au maître d'ouvrage et disponible à la DDE :

- une note de cadrage sur les enjeux environnementaux
- les dispositifs réglementaires au titre du code de l'environnement
- une carte des données environnementales concernant la zone d'étude du PDU
- fiches concernant les ZNIEFF
- formulaire standard de données du SIC "la vallée de l'Isle" (FR 7200661)
- décision ministérielle d'agrément de la réserve naturelle volontaire de Peyssac.

ANNEXE 6 : Immeubles protégés au titre de la législation sur les monuments historiques et sur les sites

Cl. MH : Classement parmi les monuments historiques - Loi du 31 Décembre 1913
Inv. MH : Inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques - Loi du 31 Décembre 1913
S. Cl : Site Classé - Loi du 02 Mai 1930
S. Ins. : Site Inscrit - Loi du 02 Mai 1930
ZPPAUP : Loi de décentralisation du 07 Janvier 1983 et Loi "Paysages" du 08 Janvier 1993
PSMV : Loi du 04 Août 1962

Nota : le SDAP de la Dordogne est doté d'un SIG sur format ING/Scan 25 qui permet une localisation précise des monuments, des sites protégés et des servitudes définies en application du code du Patrimoine (abords de MH, PSMV, ZPPAUP)

● **Mise à jour : 5 Mai 2006**

Agonac :

- Eglise Saint-Martin (Cl. MH : 22 mai 1900).

Annesse-et-Beaulieu :

- Ensemble formé par le bourg et comprenant les lieux dits Annesse nord (section AV en totalité) ; Beaulieu nord (section AD en totalité), Beaulieu sud (section AE) délimité comme suit : depuis la limite des sections AE/AD, la limite nord-est et sud-est du lieu dit Beaulieu sud, la limite sud-est et nord-est de la parcelle n° 17 (section la limite des sections AE/AD jusqu'à la limite nord-est du lieu dit Beaulieu Sud (point de départ) [S. Ins. : 30 octobre 1975].

Antonne-et-Trigonant :

- Château des Bories (Cl. MH : 29 mars 1974).
- Château de Trigonant (Inv. MH : 12 octobre 1948).
- Rochers à cupules de Borie-Belet comprenant l'esplanade avec ses 30 cupules et la terrasse qui en compte 15, groupées autour de rochers aménagés par l'homme, et coteau du "Roi des Chauzes" (S. Cl. : 8 septembre 1932).
- Site de Lanmary délimité comme suit dans le sens des aiguilles d'une montre à partir de l'intersection des sections A1/E1 avec la limite des communes Antonne et Trigonant/Sarliac-sur-l'Isle : la limite des communes Antonne-et-Trigonant /Sarliac-sur-l'Isle, la limite sud-est de la section A2, la limite sud-est et sud de la section D2, le chemin rural bordant la limite sud de la parcelle n° 149 (section D1), le chemin rural bordant la limite ouest de la parcelle n° 148 puis la limite sud-ouest du lieu dit "Les Farges" (section D1), le C.V.O. n° 5, la limite des communes d'Antonne et Trigonant-Trélissac, le C.V.O. n° 5 de Cornille à Antonne, le C.D. n° 69 de Brantôme à Cubjac, la limite des sections A1/E1 jusqu'à son intersection avec la limite communale (point de départ) [S. Ins. : 10 mai 1979].

Atur :

- Eglise (Inv. MH : 21 mai 1948)
- Lanterne des Morts, avec une zone de 6 mètres de rayon (Cl. MH : 21 mai 1932).

- Z.P.P.A.U.P. (30 décembre 1994). **Demande de révision en cours**

Bassillac :

- Château de Rognac et moulin contigu (Inv. MH : 12 juillet 1945).
- Voir : **Commune d'Antonne et Trigonnant** : Château de Trigonnant.

Boulazac :

- Château du Lieu-Dieu : façades et toitures, douves et pigeonnier (Inv. MH : 30 avril 1959).
- ZPPAUP en cours

Champcevinel :

- Château de Borie-Petit : façades et toitures de la poterne d'entrée et des deux bâtiments attenants (y compris les deux échauguettes d'angle) [Inv. MH : 15 janvier 1974].

Chancelade :

- Abri de Raymonden I et parcelles de terrain n°s 107 et 110, section AR du cadastre (Cl. MH : décret du 20 août 1926).
- Ancienne abbaye : église (Cl. MH : 30 juillet 1909) ; chapelle Saint-Jean (Cl. MH : 2 mars 1912) ; façades et toitures du bâtiment dit "Logis de Bourdeilles" [presbytère] (Cl. MH : 4 juin 1959) ; façade et couverture du Logis de l'Abbé (Inv. MH : 24 décembre 1942) ; façades et toitures des anciens bâtiments abbatiaux situés sur les parcelles n°s 439, 448 à 451, 453 et 454, section A du cadastre, avec les sols et clôtures des jardins (Inv. MH : 2 mars et 9 octobre 1959).
- **Extension de protection de l'ensemble abbatial, sols, murs et bâtiments en cours : inscription en totalité et classement en cours d'instruction**
- Hameau des "Andrivaux", délimité comme suit en partant du nord et dans le sens des aiguilles d'une montre : la limite nord du lieu dit "Les Andrivaux nord" ; la limite est du lieu dit "Les Andrivaux nord" ; la rive droite du ruisseau des Andrivaux ; le chemin vicinal n° 1 des Andrivaux à Chancelade ; le chemin vicinal n° 2 du Pas de l'Anglais à Merlande ; la limite de section AK-AI ; le chemin rural des Valades à Montcéron ; le chemin rural n° 15 des Andrivaux à Lavaure ; la traversée du chemin rural n° 15 ; le chemin rural des Andrivaux au Pinier jusqu'à la limite nord du lieu dit les "Andrivaux nord" (point de départ) [S. Ins. : 3 décembre 1973].
- Z.P.P.A.U.P. (29 juin 2001).

Change (Le) :

- Chapelle Saint-Michel d'Auberoche (Cl. MH : 7 mars 1960).
- Château de la Faurie (Inv. MH : 12 octobre 1948).
- Château de la Sandre : façades et toitures (Inv. MH : 23 avril 1965).
- Village, délimité : au nord, par la rivière Auvézère et la R.D. n° 5 (route de Rozier à Périgueux) ; à l'est, par la R.D. n° 5 bis (de Cubjac par le Rozier) aboutissant à la parcelle n° 826 ; au sud, par les parcelles n°s 826, 825, 813, 814, 816 et, le long d'un chemin rural, les parcelles n°s 802, 797, 798, 765, 769, 770 ; au sud-ouest et à l'ouest, par la rivière Auvézère (parcelles n°s 765 à 770, 783, 784, 786 à 842, section A du cadastre) [S. Ins. : 25 mai 1951].

1 Site du château de Lauterie et ses abords (S. Ins. : 21 mars 1985).

2ZPPAUP en projet : consultation en cours pour retenir le chargé d'étude

Chapelle Gonaguet (La) :

- **Ancien prieuré de Merlande (Cl. MH : 3 août 1892).**
- Site du vallon de Merlande (S. Cl. : 11 septembre 1991).
- Prieuré de Merlande, délimité comme suit en partant du nord : le C.V.O. n° 4 de Chancelade à Bussac par la Beaucherie ; le chemin rural depuis la limite nord-est de la parcelle n° 119 jusqu'à la limite du lieu dit "Merlande nord" ; la limite du lieu dit "Merlande nord" : le C.V.O. n° 4 de Chancelade à Bussac par Merlande et le Pavillon ; le chemin rural longeant les parcelles n°s 196, 193 et 194 ; les limites du lieu dit "Le Puy de Merlande" jusqu'au C.V.O. N° 4 de Chancelade à Bussac par la Beaucherie (S. Ins. : 18 décembre 1972).
- Ensemble formé par le bourg et délimité comme suit dans le sens des aiguilles d'une montre : section

AS : les limites ouest et nord des parcelles n°s 201 et 199 ; la traversée du C.V n° 3 depuis l'angle nord-est de la parcelle n° 199 à l'angle nord-ouest de la parcelle n° 167 ; la limite nord de la parcelle n° 167 ; la limite ouest, nord et est de la parcelle n° 169 ; la limite nord et est de la parcelle n° 171 ; la limite nord des parcelles n°s 173, 331, 330, 178 ; la limite est de la parcelle n° 178 ; la traversée du C.D. n° 1 depuis l'angle sud-est de la parcelle n° 178 à l'angle nord-ouest de la parcelle n° 374 ; la limite nord et est de la parcelle n° 374 ; la limite sud de la parcelle n° 373 ; la limite sud et sud-est de la parcelle n° 156 ; une ligne fictive joignant l'angle sud-ouest de la parcelle n° 156 à l'angle sud-est de la parcelle n° 149 ; la limite sud et ouest de la parcelle n° 149 ; la limite sud de la parcelle n° 147 ; la limite sud et ouest de la parcelle n° 390 ; la limite ouest de la parcelle n° 387 ; la traversée du C.D. n° 1 depuis l'angle nord-ouest de la parcelle n° 387 à l'angle sud-ouest de la parcelle n° 201 (point de départ) [S. Ins. : 10 novembre 1975].

Château l'Evêque :

- Eglise de Preyssac d'Agonac : en totalité Cl. MH : 28 novembre 2003. Cet arrêté se substitue à l'arrêté d'inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques du 5 janvier 1948.
- Château (Inv. MH : 27 octobre 1938).
- Ensemble formé par le lieu dit "Rivière Nord" comprenant les parcelles n°s 388 à 394, section G1 du cadastre (S. Ins. : arrêté du 15 septembre 1977 rectifié le 8 décembre 1977).

Coulounieix-Chamiers :

- Château de la Rolphie (Inv. MH : 16 décembre 1947).
- Maladrerie ou maison des Anglais (Cl. MH : 6 juillet 1907).
- Rive gauche de la rivière de l'Isle et Camp de César, ensemble délimité comme suit : rive gauche de la rivière l'Isle depuis la limite nord de la parcelle n° 32, section F1 au lieu dit "La gabarre" jusqu'à la limite est de la parcelle n° 140, section F2, au lieu dit "La Maladrerie", limite nord de la parcelle n° 140, section F2, traversée du C.R. de Campniac à la Maladrerie jusqu'au chemin des Ladres jusqu'à la limite est de la parcelle n° 143, section F2, limite est des parcelles n°s 143, 141, 149 et 172, section F2, traversée du C.R. de Font-Redoute, limite est et sud de la parcelle n° 177, section F2, C.R. de Bourgnac jusqu'à la limite nord de la parcelle n° 181, section F2, limite nord et est de la parcelle n° 181, section F2, de nouveau le C.R. de Bourgnac, limite est et sud de la parcelle n° 180, section F2, C.R. des Andrivaux jusqu'au C.R. de Chabrier à Ecorne-Boeuf, C.R. de Chabrier à Ecorne-Boeuf jusqu'à la limite de la section F2, limite de la section F2 jusqu'au C.R. de Coulounieix à Campniac, C.R. de Coulounieix à Campniac jusqu'à la limite des sections F1 et F2, limite des sections F1 et F2 jusqu'au C.R. de Castel Fadaise au Camp de César, C.R. de Castel Fadaise au Camp de César jusqu'à la limite nord de la parcelle n° 32, section F1, limite nord de la parcelle n° 32, section F1, jusqu'à la rive gauche de la rivière l'Isle (S. Ins. : 22 septembre 1972).

Coursac :

- Château de la Jarthe, sa chapelle et son pigeonnier / B n° 164-165 (Inv. MH : 12 octobre 1948).

Escoire :

- Château : façades et toitures (Inv. : 11 février 1954).

Eyliac :

- Eglise (Inv. MH : 12 octobre 1948).

Ladouze :

- Eglise (Inv. MH : 6 janvier 1927).

Léguillac de l'Auche :

1Site du But, délimité comme suit dans le sens des aiguilles d'une montre : la limite des sections AS/AT ; la limite des sections AR/AV ; la V.O. n° 3 de Baby au Barneix ; la V.C. n° 203 du Bourg du C.D. n° 43 ; le chemin rural du But ; le chemin rural du Haut-But ; la limite sud-ouest des parcelles n°s 68, 67, 65, 64 (section AS) ; la limite nord-ouest

de la parcelle n° 64 (section AS) [S. Ins. : 15 janvier 1976].
2Prieuré de Lafaye : dossier de protection en cours

Marsac sur l'Isle :

- Eglise (Inv. MH : 9 juin 1926).
- Z.P.P.A.U.P. (15 décembre 1994).

Mayac :

- Eglise : portail sud (Inv. MH : 6 décembre 1948).

Mensignac :

- Ensemble urbain formé par l'entrée du bourg (parcelles n°s 14 à 16, 163, 165 à 172, 185, 186, 191 à 192, section AN du cadastre ; voies qui les desservent et façades et toitures des immeubles) [S. Ins. : 22 février 1972].

Montagnac d'Auberoche :

- Eglise (Inv. MH : 11 mai 1981).

Montrem :

- Eglise : chœur et parties anciennes du clocher carré, sous la coupole (Inv. MH : 12 octobre 1948).
- Ensemble formé par le bourg nord (parcelles n°s 132, 133, 137, 138, 139, 140, 151, 152 et 153, section AK du cadastre, V.C. n° 201 et chemin rural compris) [S. Ins. : 30 octobre 1975].

Périgueux :

- Amphithéâtre (Cl. MH : liste de 1840).
- Tour de Vésone (Cl. MH : liste de 1846).
- Vestiges de la citadelle gallo-romaine de Vésone : 1°) Porte dite Porte Normande (Cl. MH : 12 juillet 1886) ; 2°) Substructions dans le château Barrière et à ses abords (Cl. MH : liste de 1889) ; 3°) Partie appartenant à l'Etat et dépendant de l'administration de la Guerre (Cl. MH : 13 octobre 1942) ; 4°) Partie située dans la propriété, 5 rue Romaine (Cl. MH : 13 octobre 1942) ; 5°) Restes des remparts sis dans les propriétés de la Congrégation Sainte-Marthe, rue de la Cité, de M. Molinier, rue Emile Combes, de Mme Mercier, rue de la Cité et de la ville de Périgueux, rue Romaine et rue de Turenne (Cl. MH : 7 janvier 1942).
- Parcelles n°s 1687p, 1688 à 1691, 1692p, 1693, section E du cadastre, contenant des vestiges de la villa gallo-romaine de la rue des Bouquets (Cl. MH : 25 octobre 1963).
- Cathédrale Saint-Front (Cl. MH : liste de 1840) ; façade de l'église latine et cloître (Cl. MH : liste de 1875).
- Eglise Saint-Etienne de la Cité (Cl. MH : liste de 1840).
- Chapelle du couvent de Sainte-Marthe (Cl. MH : 29 novembre 1888).
- Couvent des Dames de la Foi. Voir : 4, rue des Farges.
- Château Barrière (Cl. MH : liste de 1840).
- Tour Mataguerre (Cl. MH : liste de 1840).
- Hôtel d'Abzac de la Douze. Voir : rue Lammary.
- Hôtel de la Division. Voir : 2, avenue de Paris.
- Hôtel de Fayolle. Voir : 14, rue Barbecane.
- Hôtel Gamenson. Voir : 7, rue de la Constitution (Logis Saint-Front).
- Hôtel des Monnaies. Voir : 24, rue du Plantier.
- Hôtel de Nervau. Voir : 14, rue du Plantier.

- Hôtel de la Préfecture : façades et toitures, les trois salons, salle à manger et grand vestibule avec son escalier à double révolution (Inv. MH : 29 octobre 1975).
- Hôtel Saint-Astier. Voir : 2, rue de la Miséricorde.
- Hôtel de Sallegourde. Voir : 8, rue Aubergerie.
- Ancienne Loge maçonnique. Voir : 10, rue Saint-Front.
- Logis Saint-Front. Voir : 7, rue de la Constitution.
- Maison des Consuls. Voir : 16 et 17, Boulevard Georges Saumande.
- Maison dite du Gouverneur. Voir : 24, rue du Plantier.
- Maison dite Moulin de Saint-Front. Voir : Boulevard Georges Saumande.
- 8, rue Aubergerie. Hôtel de Sallegourde : tour et sa tourelle (Inv. MH : 12 janvier 1931).
- 14, rue Barbecane. Hôtel de Fayolle : portail, y compris ses vantaux (Inv. MH : 23 novembre 1970).
- 1, rue du Calvaire et 5, rue Saint-Roch : mur de la terrasse avec son garde-corps ; tourelle d'escalier (Inv. MH : 24 janvier 1948).
- 3, rue du Calvaire : façades et toitures (Inv. MH : 22 novembre 1938).
- Rue du Calvaire. Voir : place de la Clautre.
- 4, place de la Clautre et 7, rue du Calvaire : façades et toitures (Inv. MH : 4 octobre 1946).
- 8, place de la Clautre, à l'angle de la rue du Séminaire : façades et toitures (Inv. MH : 4 octobre 1946).
- 11, place du Coderc. Voir : 1, rue de la Sagesse.
- 3, rue de la Constitution : portail du XV^e siècle (Inv. MH : 12 décembre 1936).
- 7, rue de la Constitution. Hôtel Gamenson ou Logis Saint-Front, y compris le sol de la cour (Cl. MH : 16 octobre 1964).
- 19, 21, 23 avenue Daumesnil, 2, rue du Port de Graule et boulevard Georges Saumande : façades et toitures (Inv. MH : 30 novembre 1938).
- 3, rue Denfert Rochereau : rez-de-chaussée de la maison (Inv. MH : 8 juin 1939).
- 17, rue Eguillerie. Maison "du Pâtissier" (Cl. MH : 2 mai 1902).
- 4, rue des Farges. Maison dite "Couvent des Dames de la Foi" : façade (Cl. MH : 10 février 1919) / En totalité à l'exception de la façade sur rue la maison dite des Dames de la Foi (parcelle n° 366) [Inv. MH : 20 octobre 1998].
- Boulevard Georges Saumande. Voir : 19, 21, 23, avenue Daumesnil.
- 9, boulevard Georges Saumande. Maison dite "Maison de Saint-Front" : (Cl. MH : 17 mai 1977).
- 16 et 17, boulevard Georges Saumande. Maison des Consuls et Maison à Colonnes (Cl. MH : liste de 1889).
- 19, boulevard Georges Saumande. Maison (Inv. MH : 6 janvier 1927).
- 1, rue de l'Harmonie "Le Thoin" : façades et toitures (Inv. MH : 4 octobre 1946).
- Quai de l'Isle. Maison dite "Moulin de Saint-Front". Voir : boulevard Georges Saumande.
- Rue Lanmary et 12, rue Limogeanne. Hôtel d'Abzac de la Douze : façades sur la rue Limogeanne (y compris la porte et le mur fortifié) et sur cour ; toitures ; escalier (Inv. MH : 28 novembre 1938).
- 1, 3, 5, rue Limogeanne. Maison Renaissance (Cl. MH : liste de 1889).
- 12, rue Limogeanne. Voir : rue Lammary.
- Rue Malesherbes. Voir : 3, rue de la Sagesse.
- 2, rue de la Miséricorde. Hôtel Saint-Astier : escalier Renaissance (Cl. MH : 8 août 1923).
- 2, rue de la Nation. Maison (Inv. MH : 16 décembre 1947).
- 6, rue Notre-Dame. Maison médiévale : en totalité avec sa cour antérieure Est et sa cour postérieure Ouest [la maison et la cour postérieure parcelle n° 175, la cour antérieure parcelle n° 489 - section BL du cadastre] : Inv. MH : 8 octobre 2004.
- 2, avenue de Paris. Hôtel de la Division : façades et toitures (Inv. MH : 9 novembre 1960).
- 3, rue du Plantier : porte du XVI^{ème} siècle, dans la cour (Inv. MH : 24 juin 1948).
- 14, rue du Plantier. Hôtel de Nervau : escalier intérieur (Inv. MH : 28 septembre 1970).
- 24, rue du Plantier. Maison dite "du Gouverneur" ou "Hôtel des Monnaies" : façades et toitures sur rue et sur cour, y compris le mur avec balustrade sur cour ; plafond à caissons sculptés de la galerie à arcades du rez-de-chaussée et celui de la pièce qui lui fait pendant de l'autre côté de l'escalier (Cl. MH : 30 juillet 1980) ; cheminées et

galeries à plafond sculpté à l'exception du plafond classé (Inv. MH : 28 novembre 1938).

- 2, rue Port de Graule. Voir : 19, 21, 23, avenue Daumesnil.

- 19, rue des Quais. Voir : 19, boulevard Georges Saumande.

{ - 1, rue de la Sagesse et 11, place du Coderc : escalier (Inv. MH : 31 mars 1928).

{ - 1, rue de la Sagesse et 11, place du Coderc : en totalité [parcelle n° 265 section BL du cadastre] (Inv. MH : 20 novembre 2003). **Le présent arrêté se substitue à l'arrêté du 31 mars 1928.**

{ - 1, rue de la Sagesse et 11, place du Coderc : escalier Renaissance en totalité avec son mur de cage [parcelle n° 265 section BL du cadastre] (CI MH : 27 juin 2005).

- 3, rue de la Sagesse, à l'angle de la rue Malesherbes : façade sur la rue de la Sagesse, avec porte Renaissance ; façade sur la rue Malesherbes ; toiture, escalier (Inv. MH : 28 novembre 1938).

- 8, rue de la Sagesse : escalier en pierre sur plan rectangulaire avec colonnes et arcs rampants (Inv. MH : 12 décembre 1936).

- 11, rue de la Sagesse : façade sur cour avec tour octogonale ; toitures ; escalier à vis ; porte Renaissance (Inv. MH : 28 novembre 1938).

- 10, rue Saint-Front. Ancienne Loge maçonnique : façades et toitures (Inv. MH : 29 octobre 1975).

- 5, rue Saint-Roch. Voir : 1, rue du Calvaire.

- Rue du Séminaire. Voir : place de la Clautre.

-19 bis Boulevard Michel de Montaigne Palais de Justice : les façades et les toitures, le péristyle, le vestibule avec son escalier, la salle des pas perdus parcelle 417 [section AY du cadastre] (Inv. MH : 10 octobre 1997).

9 Allées de Tourny : maison en totalité avec sa grille de clôture, ses deux communs et le sol de la parcelle d'assiette [parcelle n° 11 section BM du cadastre] : (Inv. MH : 23 mai 2005).

-Place Yves Guéna – avenue G.Pompidou : maison dite de Laurière : inscription en totalité et classement en cours d'étude.

-Allées de Tourny (S. Cl. : 21 septembre 1950).

- Ensemble urbain, compris dans le périmètre suivant : le cours Tourny, le boulevard Georges Saumande, la rue des Quais, le cours Fénelon, les places Francheville et Bugeaud (côté est) et le cours Montaigne (branche est) jusqu'au cours Tourny (S. Ins. : 1er mars 1965).

-Secteur Sauvegardé : quartier ancien tel qu'il est délimité sur le plan annexé à l'arrêté du 29 janvier 1970. Décret du 12 mars 1980. Arrêté du 20 décembre 1988. : mise en révision et extension aux boulevards, à la rampe de l'Arsault et aux immeubles bordant les boulevards, en 2006

Saint-Astier :

- Eglise (Cl. MH : 22 janvier 1910).

- Château de Puyferrat (Cl. MH : liste de 1889).

- Maison, parcelle n° 172, section J du cadastre : tourelle (Inv. MH : 6 décembre 1948).

- Maison, parcelle n° 189, section J du cadastre : tourelle d'escalier (Inv. MH : 6 décembre 1948).

- Château du Puy : façades et toitures. Les 2 cheminées de la grande salle du 2ème étage. Plafonds voûtés au rez-de-chaussée de la tour nord et de la chapelle. Plafond peint du petit salon. Les restes des remparts. Le pigeonnier AH/71 (Inv. MH : 1er février 1988).

1Site du Brouillaud, délimité comme suit dans le sens des aiguilles d'une montre : section AD, à partir de l'angle nord-est de la parcelle n° 278, le chemin rural non numéroté bordant les limites est des parcelles n°s 278, 276, 275, 274, la limite est du lieu dit "Brouillaud", la limite des sections AD/AC, la limite nord du lieu dit "Brouillaud", le chemin rural non numéroté bordant les limites nord des parcelles n°s 303, 304, 305, 264, 265, 277 et 278 jusqu'à l'angle nord-est de la parcelle n° 278 (point de départ) [S. Ins. : 10 mai 1979].

Chapelle de St Astier : inscription en totalité, en cours

- Z.P.P.A.U.P. (3 juin 1994). : en cours de révision

Saint-Front d'Alemps :

- Site de la Roche Pontissac (S. Ins. : 10 mars 1987).

Saint-Geyrac :

1Eglise (Inv. MH : 15 janvier 1974).

2Projet de ZPPAUP

Saint-Laurent sur Manoire :

- Eglise (Inv. MH : 1er septembre 1986).

Saint-Pierre de Chignac :

- Château de Lardimalie : façades et toitures, pièces suivantes avec leur décor : rez-de-chaussée : vestibule avec l'escalier et sa cage, grand salon et petit salon, salle à manger, bureau, bibliothèque ; premier étage : chambre de Berthe Secrestat dite "chambre rose", chambre de Pierre Secrestat dite "chambre aux muguetts", chambre bleue ; deuxième étage : chambre dite "chinoise" (Inv. MH : 9 novembre 1984).
- Château de Lardimalie et son parc (S. Ins. : 31 décembre 1980).
- Village délimité comme suit dans le sens des aiguilles d'une montre : section AB : à partir de l'intersection du C.V. n° 5 de Saint-Pierre à Saint-Crépin (limite des sections A/AB) avec la limite est de la parcelle n° 66, la limite est des parcelles n°s 66 et 69, la limite sud des parcelles n°s 69 et 56, la traversée du C.D. n° 45 dans le prolongement de cette limite sud, le chemin rural non numéroté bordant au nord la station de la ligne de chemin de fer de Périgueux à Brive, la limite est de la parcelle n° 43, les limites sud des parcelles n°s 43 , 44, 44bis, 45 et 39, la limite ouest des parcelles n°s 39, 38, 37, la traversée du C.D. n° 6 de Thiviers à Mende par une ligne fictive depuis l'angle nord-ouest de la parcelle n° 37 à l'angle sud-ouest de la parcelle n° 13, la limite ouest de la parcelle n° 13, le chemin rural non numéroté mitoyen des parcelles n°s 13 et 14, la limite des sections A et AB jusqu'à son intersection avec la limite est de la parcelle n° 66 (point de départ) [S. Ins. : 10 mai 1979].

Sainte-Marie de Chignac :

- Eglise (Inv. MH : 17 mars 1926)

Sarliac sur l'Isle :

- Château de la Bonnetie : tourelle (Inv. MH : 16 décembre 1947).
- Manoir de Grézillac : façades et toitures (Inv. MH : 8 décembre 1969).
- Grotte de Combe Saunière : parcelles n°s : 98 section AK, 100 section AK, 102 section AK du cadastre et appartenant à l'Etat (Inv. MH : 4 octobre 1996).

Sorges :

- Eglise (Inv. MH : 8 juin 1967).
- Manoir de Jaillac : façades et toitures ; porte d'entrée cloutée ; sol en galets derrière la porte (Inv. MH : 1er mars 1962).

Trélissac :

- **Château de Caussade (Cl. MH : 17 août 1945).**
- Château de Sept Fonds : façades et toitures (Inv. MH : 16 décembre 1947).
- Château dit "Magne" : inscrit en totalité [parcelle n° 33, section BB du cadastre] (Inv. MH : 29 novembre 2004).

Ancienne église Notre-Dame de l'Assomption : inscrite en totalité [parcelle n° 35 section BB du cadastre]: (Inv. MH : 3 décembre 2004

ANNEXE 7 : Populations totales exposées aux bruits routiers

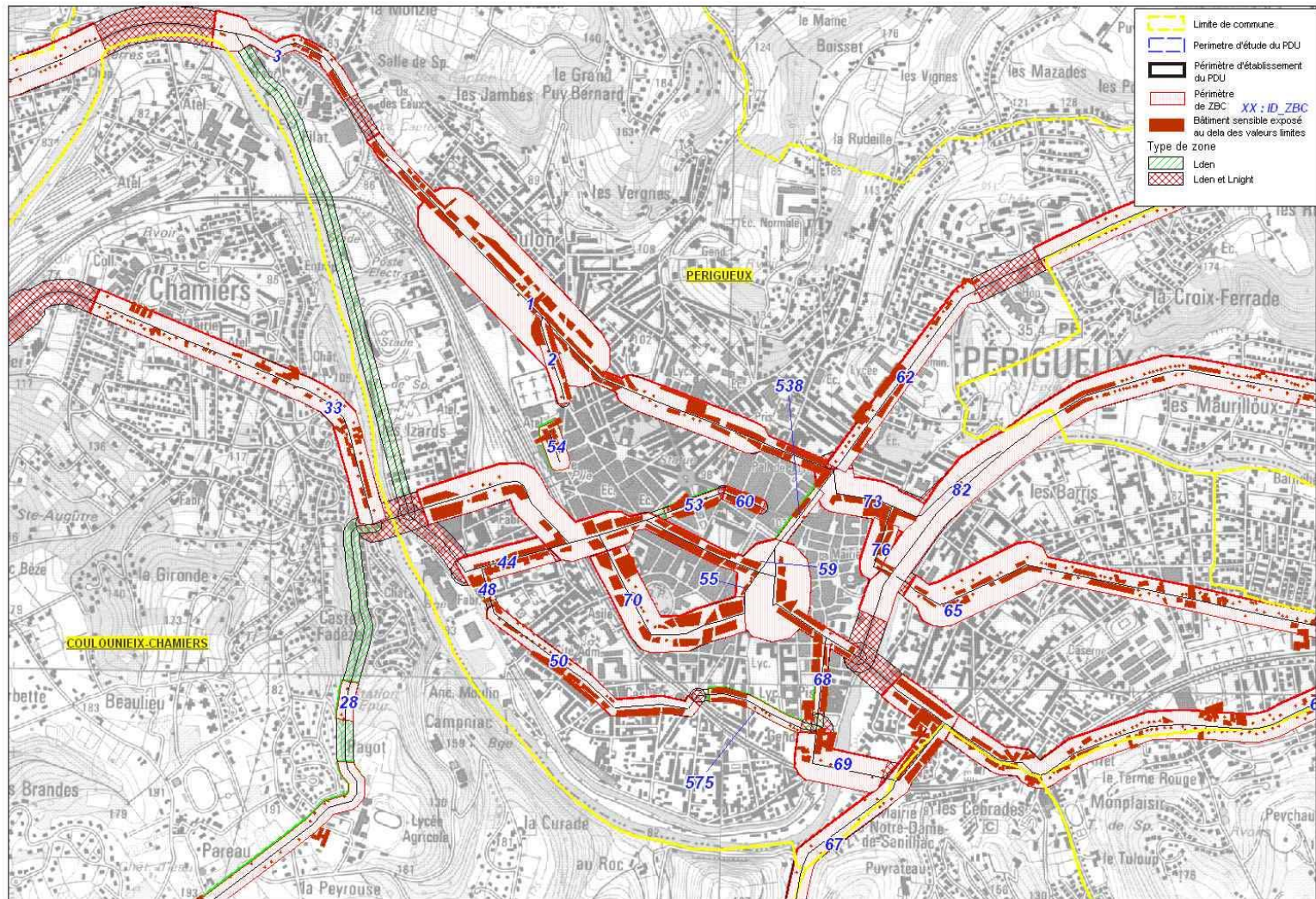
ID_ZBC	VOIES	Lden > 73	Lden compris entre 68 et 72	Lnight > 67	Lnight compris entre 62 et 66	COMMUNES
1	RD 939	648	0	330		318 PERIGUEUX
2	RD 939	90	0	90		0 PERIGUEUX
3	RD 939	75	0	0		PERIGUEUX COULOUNIEUX-CHAMIERIS
5	RD 939	123	3	0		PERIGUEUX CHANCELADE COULOUNIEUX-CHAMIERIS
8	RD 6089	24	0	0		126 CHAMIERIS
9	RD 6089	0	6	0		24 BOULAZAC
10	RD 6089	6	0	0		6 BOULAZAC
11	RD 6089	3	0	0		6 BOULAZAC
12	RD 6089	0	6	0		3 BOULAZAC
13	RD 6089	3	0	0		6 BOULAZAC
14	RD 6089	0	3	0		3 BOULAZAC SAINT-LAURENT-SUR-MANOIRE
15	RD 6089	0	3	0		3 SAINT-LAURENT-SUR-MANOIRE
16	RD 710	0	3	0		3 SAINT-LAURENT-SUR-MANOIRE
17	RD 710	0	6	0		0 SAINTE-MARIE-DE-CHIGNAC
18	RD 710	0	3	0		SAINTE-MARIE-DE-CHIGNAC SAINT-PIERRE-DE-CHIGNAC
19	RD 710	0	3	0		0 DE-CHIGNAC
20	RD 710	0	6	0		0 SAINTE-MARIE-DE-CHIGNAC
21	RD 710	0	3	0		0 SAINT-PIERRE-DE-CHIGNAC
22	RD 710	0	6	0		0 SAINT-PIERRE-DE-CHIGNAC
23	RD 710	0	27	0		0 LA DOUZE
24	RD 710	0	3	0		0 LA DOUZE
25	RD 710	0	3	0		0 LA DOUZE
26	RD 710	0	3	0		0 LA DOUZE
28	RD 113	0	15	0		0 COULOUNIEUX-CHAMIERIS
32	RD 113	0	189	0		0 COULOUNIEUX-CHAMIERIS
33	RD 6089	216	49	0		265 COULOUNIEUX-CHAMIERIS
34	RD 6089	6	0	0		6 COULOUNIEUX-CHAMIERIS
35	RD 6089	72	69	0		141 MARSAC-SUR-L'ISLE
36	RD 6089	0	183	0		183 MARSAC-SUR-L'ISLE
37	RD 6089	63	18	0		81 RAZAC-SUR-L'ISLE
38	RD 6089	57	48	0		105 RAZAC-SUR-L'ISLE
39	RD 6089	18	0	0		18 MONTREM
41	RD 6089	0	0	0		RAZAC-SUR-L'ISLE
42	RD 6089	27	54	0		78 MONTREM
44	Bretelle du Bassin Rue Clergerie Allée du Port	114	0	0		114 PERIGUEUX
48	Rue Clergerie	0	39	0		0 PERIGUEUX
50	Rue Claude Bernard Rue Clergerie	249	0	0		249 PERIGUEUX
53	Rue Thiers	0	62	0		0 PERIGUEUX
54	Rue Denis Papin	0	30	0		0 PERIGUEUX
55	Place Francheville Coté Ouest	0	90	0		0 PERIGUEUX
59	Bd. Lakanal Place Bugeaud Voie Est RD 6089 Place Francheville Coté Ouest Rues Chanzy, Cavalgnac et Cité Cours M. Montaigne Rue Thiers Allée du Port	799	0	565		234 PERIGUEUX
61	RD8	72	0	0		PERIGUEUX TRELISSAC
62	RD8	0	122	0		72 CHAMPCEVINEL
						122 PERIGUEUX

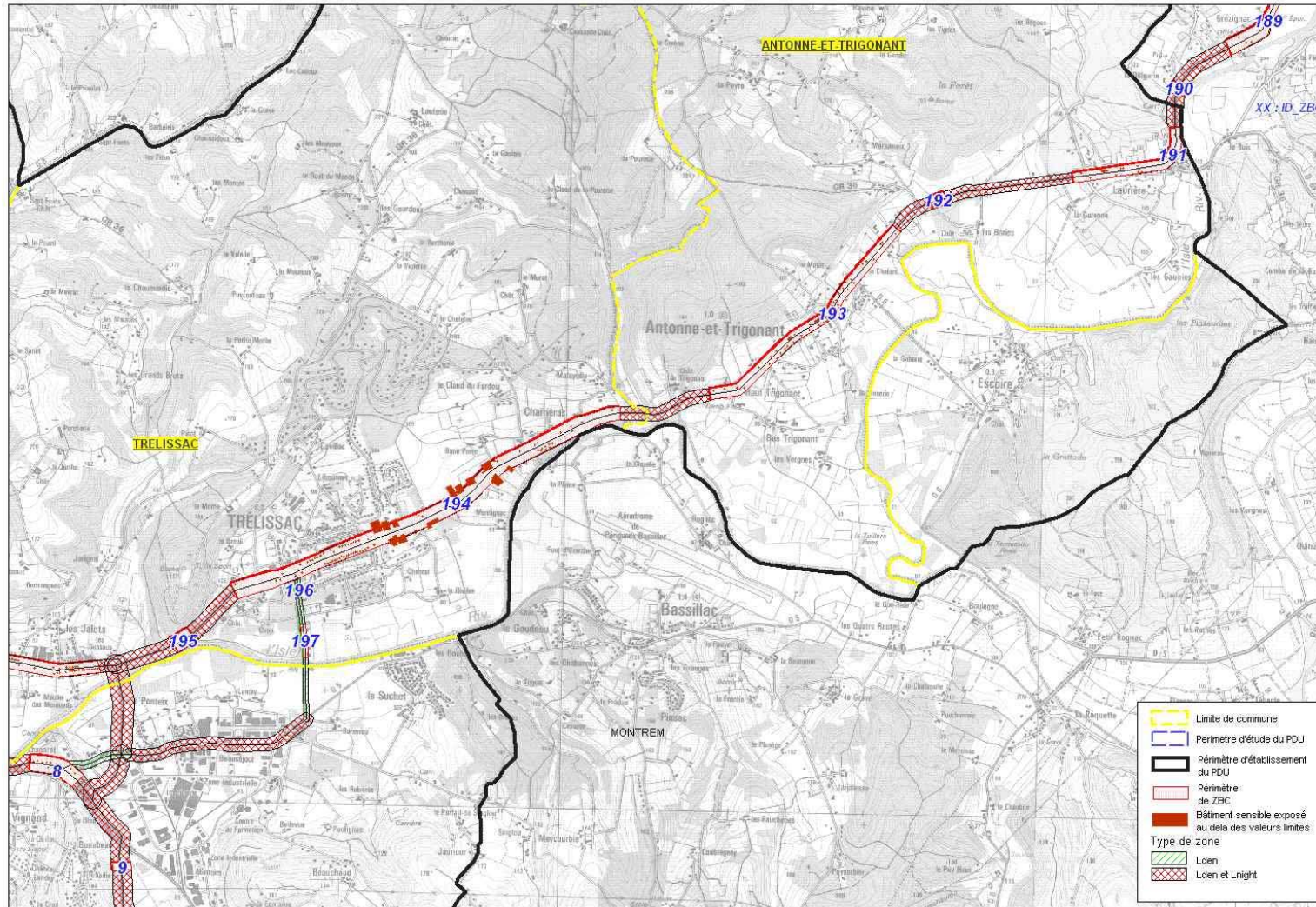
ID_ZBC	VOIES	Lden > 73	Lden compris entre 68 et 72	Lnight > 67	Lnight compris entre 62 et 66	COMMUNES
64	Boulevard du Petit Change RD 6089	411	12	0		PERIGUEUX BOULAZAC TRELISSAC NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
65	Boulevard du Petit Change Rue Pierre Magne Boulevard Stalingrad	617	15	0		632 PERIGUEUX BOULAZAC
67	RD 6089 RD 6021 Pont Sud	78	195	0		PERIGUEUX COULOUNIEUX-CHAMIERES NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
70	Place Francheville Coté Ouest Rues Chanzy, Cavalgnac et Cité	180	0	0		180 PERIGUEUX
73	Cours Tourny Rampe de l'Arsault RD 939 Cours M.	60	36	0		96 PERIGUEUX
76	Montaigne RD8 Rue St Front	90	0	0		90 PERIGUEUX
82	Place Daumesnil Rue St Front	492	6	0		498 PERIGUEUX TRELISSAC
83	RD 6021 Rampe de l'Arsault Rue Pierre Magne	3	9	0		12 COULOUNIEUX-CHAMIERES
84	RD 6021	12	0	0		12 COULOUNIEUX-CHAMIERES
85	RN 21	6	0	0		6 NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
86	RN 21	3	0	0		3 NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
87	RN 21	0	3	0		3 NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
88	RN 21	0	9	0		9 NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
89	RN 21	0	6	0		6 NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
90	RN 21	0	3	0		3 CHALAGNAC NOTRE-DAME-DE-SANILHAC CHALAGNAC NOTRE-DAME-DE-SANILHAC
91	RN 21	0	12	0		12 SANILHAC
93	RN 21	0	3	0		3 CHALAGNAC
94	RN 21	0	3	0		0 CHALAGNAC
95	RN 21	0	3	0		3 CHALAGNAC
97	RN 21	0	9	0		9 CHALAGNAC CREYSSENSAC-ET-PISSOT
152	RD 710	0	3	0		0 ANNESSE-ET-BEAULIEU
181	RN 21	12	0	0		12 SORGES
182	RN 21	3	0	0		3 SORGES
183	RN 21	0	57	0		0 SORGES
185	RN 21	3	0	0		3 SORGES
186	RN 21	0	0	0		0 SORGES
187	RN 21	0	3	0		3 SORGES
188	RN 21	0	6	0		0 SARLIAC-SUR-LISLE
189	RN 21	9	12	0		21 SARLIAC-SUR-LISLE
190	RN 21	3	0	0		3 SARLIAC-SUR-LISLE
191	RN 21	0	45	0		45 ANTONNE-ET-TRIGONANT
192	RN 21	3	0	0		3 ANTONNE-ET-TRIGONANT
193	RN 21	0	126	0		126 ANTONNE-ET-TRIGONANT
194	RN 21	186	15	0		201 TRELISSAC
195	RN 21	6	0	0		6 TRELISSAC
196	RD 5 E	0	3	0		0 TRELISSAC
197	RD 5 E	0	3	0		0 TRELISSAC
206	RD 6089	0	3	0		0 MILHAC-D'AUBEROCHE
207	RD 6089	0	15	0		0 MILHAC-D'AUBEROCHE MILHAC-D'AUBEROCHE SAINT-CREPIN-
208	RD 6089	0	15	0		0 D'AUBEROCHE
209	RD 6089	0	3	0		0 SAINT-CREPIN-D'AUBEROCHE

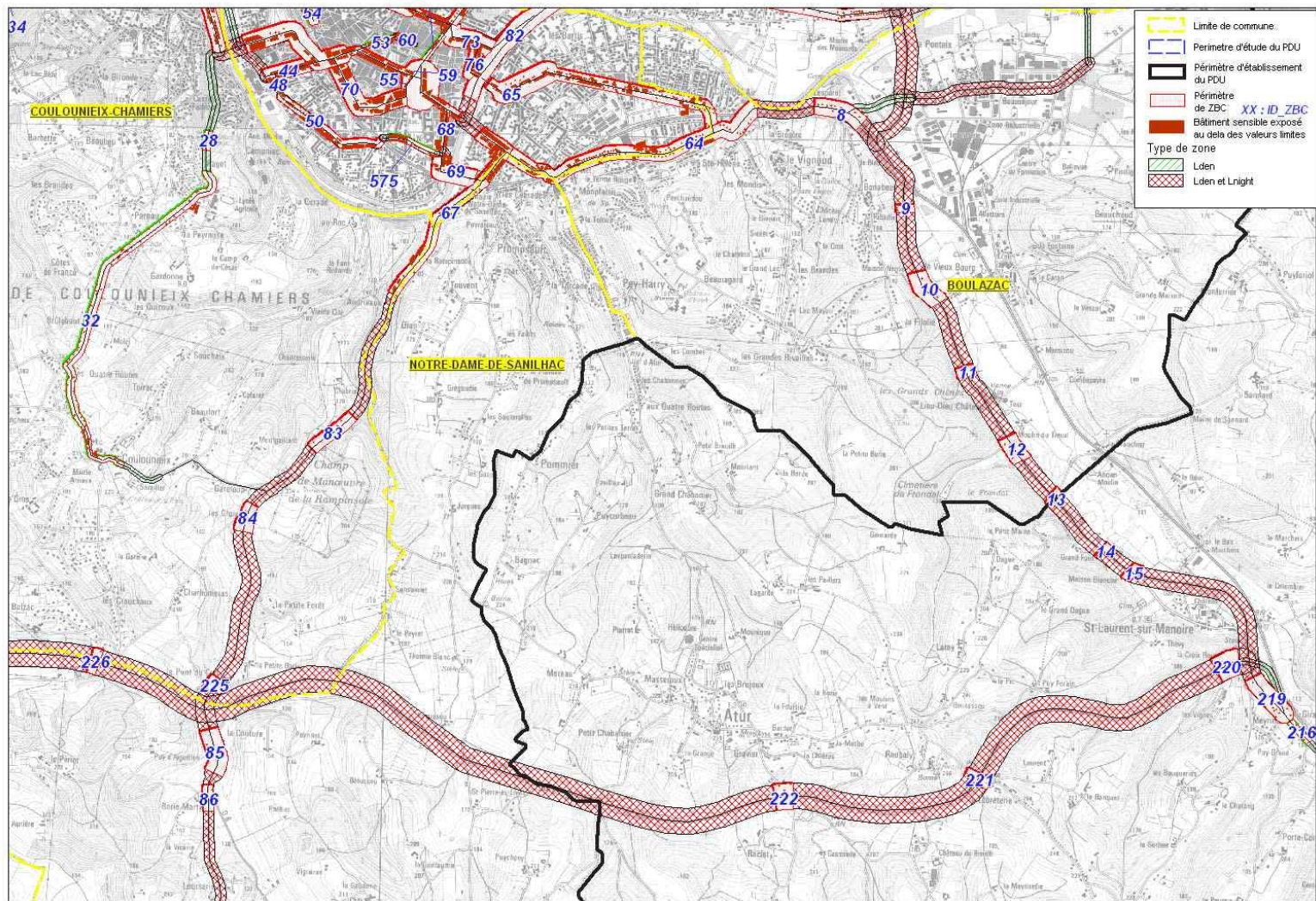
ID_ZBC	VOIES	Lden > 73	Lden compris entre 68 et 72	Lnight > 67	Lnight compris entre 62 et 66	COMMUNES
210	RD 6089	0	27	0	0	0 SAINT-PIERRE-DE-CHIGNAC
211	RD 6089	0	12	0	0	0 SAINTE-MARIE-DE-CHIGNAC
212	RD 6089	0	3	0	0	0 SAINTE-MARIE-DE-CHIGNAC
213	RD 6089	0	15	0	0	0 SAINTE-MARIE-DE-CHIGNAC
	RD 6089					SAINT-LAURENT-SUR-MANDOIRE SAINTE-
214	RD 6089	0	27	0	0	0 MARIE-DE-CHIGNAC
216	RD 6089	0	12	0	0	0 SAINT-LAURENT-SUR-MANDOIRE
219	RD 6089	21	6	0	0	27 SAINT-LAURENT-SUR-MANDOIRE
220	RD 6089	0	6	0	0	6 SAINT-LAURENT-SUR-MANDOIRE
	RD 6089					
221	RD 6089	0	6	0	0	6 ATUR SAINT-LAURENT-SUR-MANDOIRE
222	RD 6089	0	9	0	0	9 ATUR
225	RD 6021	3	0	0	0	3 COULOUNIEIX-CHAMIERIS
	RD 6089					COULOUNIEIX-CHAMIERIS NOTRE-DAME-DE-
226	RD 6089	0	3	0	0	3 SANILHAC
261	RD 939	0	15	0	0	15 BIRAS
263	RD 939	0	6	0	0	6 CHATEAU-L'EVEQUE
264	RD 939	0	9	0	0	9 CHATEAU-L'EVEQUE
265	RD 939	0	3	0	0	3 CHATEAU-L'EVEQUE
266	RD 939	0	12	0	0	12 CHATEAU-L'EVEQUE
267	RD 939	0	63	0	0	0 CHATEAU-L'EVEQUE
269	RD 939	0	48	0	0	48 CHATEAU-L'EVEQUE
270	RD 939	0	6	0	0	6 CHATEAU-L'EVEQUE
272	RD 939	0	6	0	0	6 CHANCELADE
273	RD 939	0	9	0	0	9 CHANCELADE
274	RD 939	0	33	0	0	33 CHANCELADE
275	RD 939	0	3	0	0	3 CHANCELADE
276	RD 939	0	93	0	0	0 CHANCELADE
	RD 939 RD 710					PERIGUEUX CHANCELADE
279		9	0	0	0	9 MARSAC-SUR-L'ISLE
538	Cours M. Montaigne	0	10	0	0	0 PERIGUEUX
544	RD 6089	0	12	0	0	0 SAINT-CREPIN-D'AUBEROCHE
	RD 710					
547		6	21	0	0	6 CHANCELADE MARSAC-SUR-L'ISLE
548	RD 710	0	213	0	0	0 CHANCELADE MARSAC-SUR-L'ISLE
549	RD 41	15	0	0	0	15 SAINT-ASTIER
575	Bd. Bertran de Bom	0	99	0	0	0 PERIGUEUX

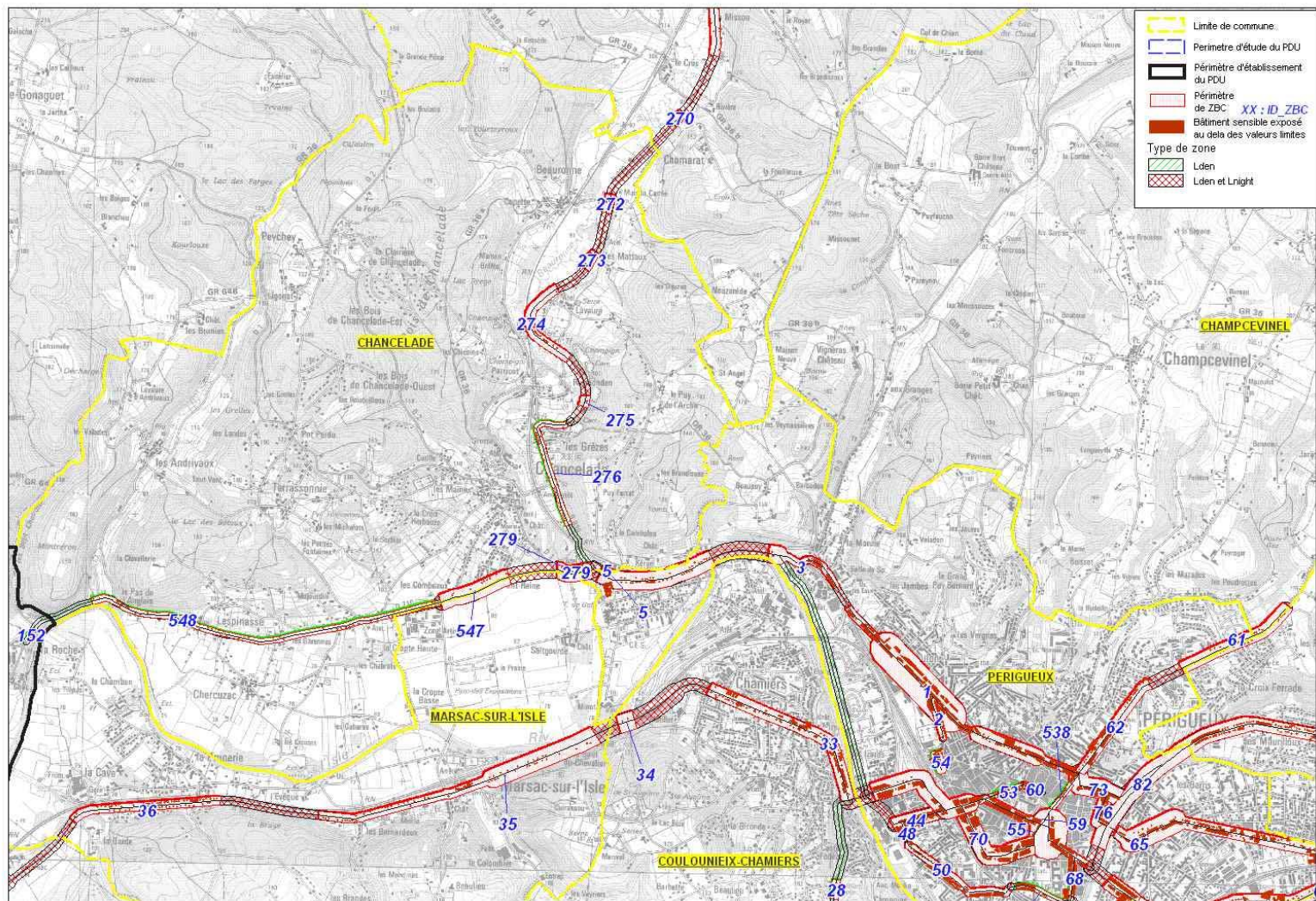
POPULATIONS TOTALES EXPOSEES

Lden > 73	Lden compris entre 68 et 72	Lnight > 67	Lnight compris entre 62 et 66
4906	2475	085	5174
7371		6159	











Centre
d'Études
Techniques
de
l'Équipement
du Sud-Ouest

Siège rue Pierre Ramond
Caupian
BP C
33165
Saint-Médard-en-Jalles
cedex
téléphone :
05 56 70 66 63
télécopie :
05 56 70 67 33
courriel :cete-so
@equipement.gouv.fr