



Élaboration du PLUi prescrite par délibérations du Conseil Communautaire des 26/11/2015 et 01/06/2017

Projet de PLUi arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 24/01/2019

Dossier soumis à Enquête publique du 3 juin 2019 au 16 juillet 2019

PLUi approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 19 décembre 2019

PLAN LOCAL d'URBANISME INTERCOMMUNAL

4.3.0	PLAN D'ORIENTATIONS ET D' ACTIONS MOBILITE
--------------	---

PROGRAMME D'ORIENTATION ET D' ACTIONS DU VOLET MOBILITE DU PLU_i DU GRAND PERIGUEUX

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
AXES DE TRAVAIL RETENUS	6

AXE A- Proposer une offre ferroviaire structurante, attractive et performante, et une plate-forme aéroportuaire inscrite dans le paysage régional 10

A1	Créer un corridor ferroviaire, ancré territorialement autour des gares et haltes
A2	Conforter l'étoile ferroviaire de Périgueux autour de son Pôle d'Echange Multimodal
A3	Assurer une desserte en transport collectif pour toutes les gares et haltes du territoire
A4	Permettre des alternatives au transport de marchandises par la route (plate-forme...)
A5	Donner une place à la plateforme aéroportuaire dans le maillage aéroportuaire régional

AXE B - Organiser et sécuriser la circulation routière pour en réduire l'impact en secteur urbain 24

B1	Réaliser un schéma de hiérarchisation de la voirie visant un meilleur partage de l'usage de la voirie
B2	Etablir une charte d'aménagement (typologie et priorisation) d'accidentologie routière

C - S'appuyer sur la politique de stationnement et la réglementation des livraisons en ville afin d'améliorer le partage modal de la voirie 32

C1	Poursuivre la nouvelle politique de stationnement sur la ville de Périgueux
C2	Encourager les communes du cœur d'agglomération à mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente avec celle de Périgueux

C3	Définir une réglementation des livraisons en ville et transport de marchandises
----	---

D - Faire du transport en commun un mode durable et concurrent à la voiture particulière sur le territoire 42

D1	Poursuivre l'adaptation du réseau Péribus et accroître ses performances
D2	Expérimenter une navette autonome sur le Grand Périgueux
D3	Etudier la pertinence de la création de pôles d'échanges scolaires

E - Faire des modes actifs une solution de mobilité alternative crédible pour tous les publics 52

E1	Mettre en œuvre le schéma cyclable d'agglomération en cohérence avec le schéma hiérarchisation de la voirie
E2	Etablir une charte d'aménagement des espaces publics
E3	Intégrer dans la réglementation, les besoins en mobilité douce (cheminement et stationnement)

F - Promouvoir les pratiques alternatives de l'automobile et accompagner la mutation du parc automobile vers des motorisations alternatives 68

F1	Contribuer au schéma d'aires de covoiturage départemental
F2	Lancer des expérimentations d'autopartage publiques et privées
F3	Mettre à contribution les acteurs publics et privés du territoire dans le déploiement des bornes de recharge électrique et GNV

G - Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives et impulser le changement auprès des citoyens et acteurs privés 77

- G1 Conforter l'implantation de la maison de la mobilité au PEM de Périgueux
- G2 Etablir un observatoire des mobilités
- G3 Rendre visible et intelligible l'écosystème de mobilité
- G4 Proposer une offre tarifaire et billettique intégrée et intermodale
- G5 Promouvoir l'implantation de tiers lieux dans les pôles relais
- G6 Assurer un rôle de promotion et de management de la mobilité sur le territoire en mobilisant les acteurs publics et privés

H - Faire évoluer la gouvernance et poursuivre la solidarité territoriale 94

- H1 Etudier le transfert de compétence de la politique stationnement à l'échelle communautaire
- H2 Etudier le transfert de compétence voirie à l'échelle d'agglomération
- H3 Conforter la solidarité territoriale du Grand Périgueux dans son contexte régional (Nouvelle Aquitaine Mobilité)
- H4 Accroître la mobilité solidaire générationnelle et sociale

MODALITES DE SUIVI DU VOLET TRANSPORT ET DEPLACEMENTS	105
MODALITES FINANCIERES DE MISE EN ŒUVRE	111
PROGRAMMATION ET CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE	113
ANNEXE ACCESSIBILITE	120
LEXIQUE ET GLOSSAIRE	124

INTRODUCTION

Un territoire en évolution et une nécessité de repenser la mobilité à l'échelle de celui-ci et de ses territoires voisins

La Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux a connu une évolution de périmètre majeure au 01^{er} janvier 2017 par son agrandissement de 14 communes à 43 communes, en intégrant les territoires au Sud de Périgueux (une grande partie des communes composant l'ancienne Communauté de Commune du Pays Vernois et Territoire de la Truffe).

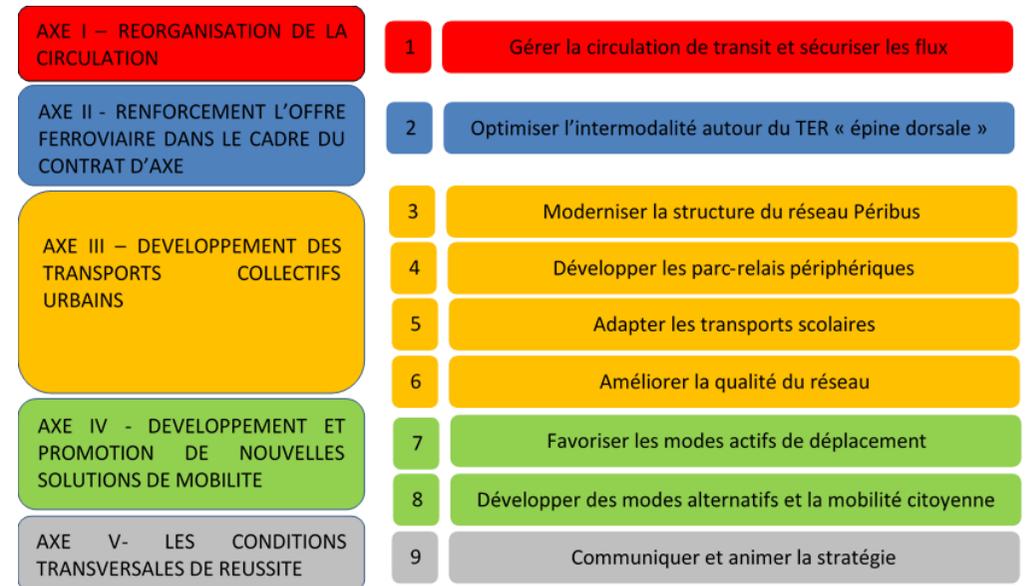
Cette redéfinition du territoire amène à repenser l'organisation de la mobilité des habitants et des populations qui fréquentent le Grand Périgueux dans le cadre de l'exercice de la compétence en matière d'aménagement de l'espace communautaire et en tant qu'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM). Ce nouveau périmètre entraîne en effet le dépassement du seuil des 100 000 habitants, impliquant de nouvelles obligations en termes d'organisation de la mobilité.

Un premier projet mobilité porté par le Plan Global de Déplacements Périmouv', socle du projet mobilité du PLUi

Un Plan Global de Déplacements (PGD) a été adopté en décembre 2016 par les élus du Grand Périgueux (configuration post 2017). Le PGD, dénommé Périmouv', constitue le plan d'actions en matière de mobilité du territoire de 2015 à 2020 et porte sur 5 axes et 10 actions, résumés ci-contre.

La majeure partie des mesures définies dans la PGD a fait l'objet de mises en œuvre : c'est le cas de la refonte du réseau Péribus pour une offre mieux adaptée aux besoins des périgourdins et plus attractive pour tous les publics, et de la définition d'un schéma cyclable communautaire (stratégie et politique cyclable pour les 10 ans à venir) pour les deux actions phares du PGD. Cela sans oublier l'avancée des études sur les haltes ferroviaires et le pôle d'échange multimodal.

Le volet mobilité du PLUi s'appuie sur le PGD qui constitue un premier socle de développement du maillage territorial d'alternatives à la voiture autosoliste. Il poursuit les actions engagées et nécessitant un temps de déploiement plus long, comme, à titre d'exemple, le contrat d'axe de la vallée de l'Isle, et va au-delà en proposant un schéma de mobilité à l'échelle communautaire qui vise à accompagner les évolutions d'aménagement du territoire (développement économique, densification urbaine, préservation des espaces naturels, etc.) par de nouvelles solutions de déplacement, voire la réduction du besoin de déplacement.



Une réglementation en cours d'évolution

Le contexte réglementaire est riche et dense en matière de planification de la mobilité : le premier texte fondateur est la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982), complété par la loi LAURE, la loi SRU, la loi Grenelle II, et plus récemment (2015) la loi TECV.

Le gouvernement actuel porte une réflexion de réforme du cadre général des politiques de mobilité, sous l'intitulé de future Loi d'Orientation des Mobilités, dite LOM. Un projet de loi a été présenté courant 2018, se structure et évolue au fil des mois (des mesures préparatoires en mars 2018 à la présentation du projet en Conseil des Ministres en novembre 2018). La LOM devrait être adoptée au premier trimestre 2019.

Les objectifs initiaux de la future LOM sont énoncés ainsi par le Ministère de la Transition écologique et solidaire :

« La LOM doit améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports plus efficaces, plus propres et accessibles.

Les 4 objectifs de la loi :



LES 4 OBJECTIFS DU PROJET DE LOI MOBILITÉS

- 1 - APPORTER À TOUS ET PARTOUT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES à la dépendance à l'usage individuel de la voiture
- 2- DÉVELOPPER L'INNOVATION ET LES NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ qui doivent être mises au service de tous
- 3- RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES TRANSPORTS en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer
- 4- INVESTIR DAVANTAGE DANS LES INFRASTRUCTURES qui améliorent les déplacements du quotidien



Source : ecologie-solidaire.gouv.fr

Le projet mobilité du Grand Périgueux prend ancrage dans ces objectifs et anticipe sur les sujets abordés par la future LOM (gouvernance et partenariats notamment avec la Région, investissement dans les infrastructures de transport du quotidien avec la navette ferroviaire, les itinéraires alternatifs et les axes BHNS, accompagner l'évolution des technologies dont la

transition des parcs de véhicules ou encore la promotion des nouvelles formes de mobilité). Cela d'autant plus que ces objectifs seront ceux du volet Mobilités du SRADDET en cours d'élaboration.

La construction du Projet mobilité du PLUi

En préalable à la définition du projet mobilité du PLUi, un état des lieux des pratiques de mobilité, des besoins recensés et des offres et services développés est présenté dans le rapport de présentation du PLUi. Il permet de dégager des enjeux territorialisés (sur le territoire et en échange avec les territoires voisins), des enjeux par types de flux (flux de personnes et gestion des différents publics, flux de marchandises), des enjeux par type de besoins de mobilité et in fine des enjeux par modes de déplacement.

PADD

1er AXE : CONFORTER LE RÔLE DE PÔLE D'EQUILIBRE STRUCTURANT REGIONAL

2ème AXE : STRUCTURER LE GRAND PERIGUEUX DE FACON COHERENTE ET INTERDEPENDANTE POUR UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DU TERRITOIRE

3ème AXE : MAÎTRISER ET INTEGRER LE DEVELOPPEMENT

Le présent programme d'orientations et d'actions constitue une pièce essentielle du volet mobilité du PLUi. Sur la base du projet politique et des orientations des élus du Grand Périgueux, ce document formule les mesures opérationnelles pour parvenir aux objectifs fixés dans le PADD (projet politique du Grand Périgueux).

La réponse proposée dans ce plan d'actions s'appuie sur des objectifs d'évolution des pratiques de mobilité : inflexion de l'usage de la voiture au profit des alternatives modales : transports collectifs, modes doux, et de réduction ou tout au moins de maintien de la mobilité, dans un contexte de croissance de population et d'activité.

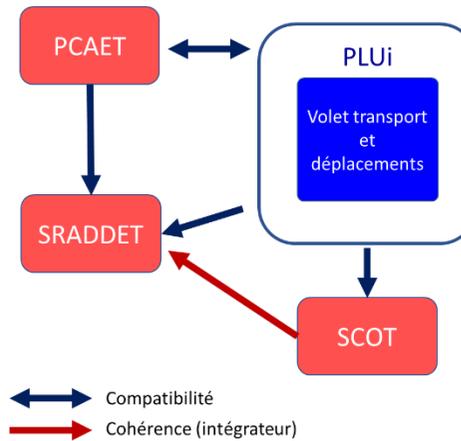
Les différentes thématiques modales sont abordées avec toujours comme objectif de développer les modes en question, seuls (bus, train, vélo, covoiturage) et en articulation avec les autres modes de déplacement. Le projet Mobilité du Grand Périgueux est conçu comme un système et les actions contenues dans ce projet s'articulent entre elles pour donner vie à ce système. Il n'y a donc pas un axe de travail dédié à l'intermodalité et à la multimodalité puisque qu'elles se retrouvent dans chacun des axes de travail et leur déclinaison en actions. L'évolution du territoire, de son développement et de son « usage », passent également par un changement de paradigme à opérer que nous avons instruit à travers la gouvernance et l'accompagnement des populations (besoin d'insuffler un changement chez l'utilisateur).

Enfin le programme d'orientations et d'actions vise à aborder tous les besoins de déplacements, internes au territoire, provenant des territoires voisins ou plus éloignés, ou des résidents allant vers l'extérieur et à n'oublier aucun public (sénior, jeunes, actifs et demandeurs d'emploi, visiteur et touriste, etc.).

Articulation du projet mobilité du PLUi et des documents de planification

Le volet transport et déplacements du PLUi veille à être compatible avec les règles générales du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), actuellement en phase de concertation publique. Il devra être compatible également avec le SCOT : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui est en cours d'élaboration à l'échelle du Pays de l'Isle en Périgord et doit être approuvé en fin d'année 2019.

Enfin le Plan Climat Air Énergie Territoire (PCAET) du Grand Périgueux, également en cours d'élaboration doit être pris en compte en termes d'objectifs dans le volet transports et déplacements du PLUi. Les objectifs d'émission de gaz à effet de Serre sont communs au PCAET et au volet transport et déplacements du PLUi.



AXES DE TRAVAIL RETENUS ET ECHEANCES

8 axes de travail ont été retenus pour répondre aux orientations du PADD et aux enjeux du territoire. Chaque axe, présenté ci-dessous et dans l'ensemble du document de façon non hiérarchisé, se décline lui-même en plusieurs actions.

- | | | | |
|---|--|--|--|
| A - Proposer une offre ferroviaire structurante, attractive et performante, et une plate-forme aéroportuaire inscrite dans le paysage régional | B - Organiser et sécuriser la circulation routière pour en réduire l'impact en secteur urbain | C - S'appuyer sur la politique de stationnement et la réglementation des livraisons en ville afin d'améliorer le partage modal de la voirie | D - Faire du transport en commun un mode durable et concurrentiel à la voiture particulière sur le territoire |
| E - Faire des modes actifs une solution de mobilité alternative crédible pour tous les publics | F - Promouvoir les pratiques alternatives de l'automobile et accompagner la mutation du parc automobile vers des motorisations alternatives | G - Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives et impulser le changement auprès des citoyens et acteurs privés | H - Faire évoluer la gouvernance et poursuivre la solidarité territoriale |

Le POA mobilité a été élaboré et se déploiera, en termes de mise en œuvre, sur un délai de 12 ans (2020-2032), durée du PLUi. Trois échéances sont données pour déployer le plan d'action du volet transport et déplacement du PLUi :



Échéance de mise en œuvre du PGD, contrat d'axe, etc.

Actions déjà engagées



Échéance de déploiement de nouvelles actions

A engager



Révision des objectifs du PLUi (en lien avec le PLH): bilan PGD/ PDU

A conforter

Pour chacun de ces axes de travail, des actions sont développées selon le format suivant :

	N° ACTION	INTITULE ACTION
Illustration		<p data-bbox="689 644 943 671"><u>CONSTATS ET OBJECTIFS</u></p> <p data-bbox="689 719 1216 772">Rappel du diagnostic, enjeu(x) dégagé(s) et orientation(s) Enoncé de l'action et de ses objectifs (but recherché)</p> <hr/> <p data-bbox="689 879 1014 906"><u>MOYENS A METTRE EN ŒUVRE</u></p> <p data-bbox="689 954 1014 1011">Mesure 1 : Titre de la mesure Description de la mesure</p> <p data-bbox="689 1114 1014 1171">Mesure 2 : Titre de la mesure Description de la mesure</p>

Plusieurs mesures pouvant correspondre à des étapes

illustration

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : titre de la mesure



→ Mesure 2 : titre de la mesure



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 : xxx

Mesure 2 : xxx

Partenaires

xxx

Coûts estimatifs annuels en K€ ou M€
Les exemples de coûts unitaires figurent sous le tableau

Coûts

Mesure 1	xx K€
Mesure 2	xx K€

EVALUATION DE

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

- ⇒ Xxx
- ⇒ xxx

Résultats

- ⇒ xxx
- ⇒ xxx

Impact global sur le volet transport et déplacement du PLUi

Freins technico-financiers et acceptation de la population

AXE A

Proposer une offre ferroviaire structurante, attractive et performante, et une plate-forme aéroportuaire inscrite dans le paysage régional

A1

Créer un corridor ferroviaire, ancré territorialement autour des gares et haltes

A2

Conforter l'étoile ferroviaire de Périgueux autour de son Pôle d'Echange Multimodal

A3

Assurer une desserte en transport collectif pour toutes les gares et haltes du territoire

A4

Permettre des alternatives au transport de marchandises par la route (plate-forme...)

A5

Donner une place à la plateforme aéroportuaire dans le maillage aéroportuaire régional



Principe d'intégration du quartier gare dans la commune (exemple de Razac)

CONSTATS ET OBJECTIFS

La Vallée de l'Isle concentre une part importante des flux quotidiens, pour le travail, mais aussi pour tous les autres motifs de déplacement (loisirs, scolaire) à destination de Périgueux (Périgueux concentre près de 70% des emplois sur l'axe Mussidan-Périgueux-Niversac). Les « navetteurs » étant nombreux venant des territoires voisins mais aussi au sein du territoire communautaire lui-même (à titre d'exemple, près de 150 personnes se rendent à Périgueux tous les jours depuis Saint-Astier- Données Domicile-travail INSEE 2016), il convient de proposer à ces populations, des alternatives modales à la voiture crédibles (temps de parcours, fréquence).

Pour y parvenir le **contrat d'axe de la vallée de l'Isle**- axe ferroviaire Mussidan Périgueux Niversac- a été signé par 20 partenaires dont la Région Aquitaine et les EPCI (le Grand Périgueux notamment) et les communes concernées directement.

L'objectif est, d'ici 2020-2021, de poursuivre la mise en œuvre des différentes étapes permettant le fonctionnement de la navette ferroviaire, à savoir les études et les travaux nécessaires à l'aménagement des points de prise en charge des voyageurs (gares et haltes). Pour aller plus loin et ainsi conforter et accompagner la mise en œuvre du contrat d'axe, les gares et haltes du territoire doivent être envisagées à l'avenir comme que de véritables **quartiers de ville**.

L'aménagement et/ou la création de 4 haltes ferroviaires sur le territoire du Grand Périgueux est la première priorité pour faire levier sur le report modal en construisant ainsi la colonne vertébrale des différents moyens de transport.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Poursuivre l'aménagement des gares et haltes comme centralités urbaines

Le programme d'aménagement de gares et haltes a été défini réglementairement (contrat d'axe). Les aménagements nécessaires portent tant sur l'accessibilité externe (aménagement des parvis) que sur l'aménagement interne aux gares (quais). Il comporte également la création d'une halte à Boulazac. Il se compose des points d'arrêts suivant et des opérations ci-dessous décrites (à l'exception du pôle d'Echange Multimodal de Périgueux qui fait l'objet d'une action à part entière (A2) :

- Niversac : les aménagements des abords de gare sont en cours de réalisation (2019), l'aménagement des quais est programmé (2021-2022) ;
- Razac : les aménagements des abords de gare sont à réaliser (2019-2020) ;
- Gare de Marsac : nécessité d'aménager les quais et les abords (2020-2021) ;
- Halte de Boulazac : création d'une nouvelle halte et aménagement des abords. L'étude avant-projet est terminée (début des travaux en 2020) ;

Les principes d'aménagement des parvis sont identiques pour toutes les gares et haltes :

- Parc de stationnement voiture (dont covoiturage et arrêt minutes, éventuellement autopartage),
- « Quai bus » (accueil Transpérigord et/ou Péribus)
- Abris vélo et piste cyclable d'accès à la gare
- Accessibilité piétonne et Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Les différents aménagements répondent également aux principes d'intermodalité impulsés par la Région Nouvelle Aquitaine.

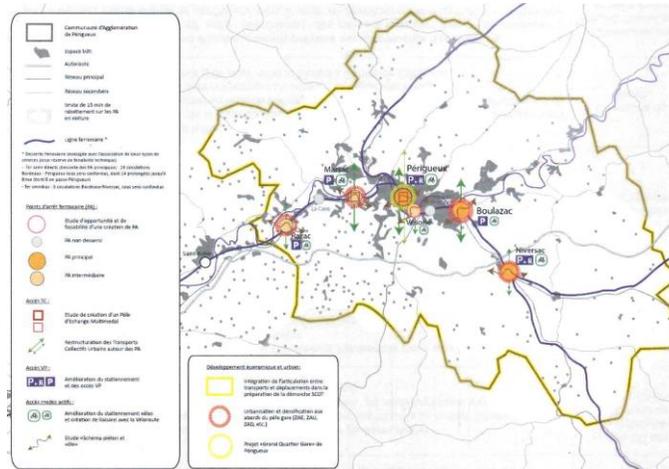
Le programme d'aménagement des haltes et gares doit être assorti d'une réflexion urbaine sur ces générateurs afin de permettre le développement des quartiers gare comme quartier de ville, de les intégrer au fonctionnement urbain local, que ce soit par le prisme du développement urbain des secteurs gares, comme par le prisme des liaisons avec les cœurs de ville/ cœurs de bourg.

La centralité des haltes doit ainsi constituer un point d'aménagement structurant du territoire en lien avec les différentes solutions de mobilités.

Pour se faire :

- **Le zonage** à venir des secteurs gare prévoit pour partie l'évolution et la densification urbaine à proximité.
- **Une étude des cheminements**, tous modes, depuis les cœurs de bourg devra être envisagée en termes de qualité et confort de cheminement, de jalonnement, de franchissement, afin de mieux relier les gares et

haltes au reste de la ville et quartier en devenir. Exemple de Razac : extension urbaine route de Coulounieix Chamiers ou le Brandier devront être raccordés à la gare de Razac-sur-Isle.



Contrat d'axe : carte de synthèse des engagements

Mesure 2 : Mise en place effective de la navette ferroviaire

La navette ferroviaire est conditionnée à l'infrastructure et aux points de prise en charge de voyageurs. Le programme d'aménagement des gares est prévu avec une finalisation en 2021-2022. La navette ferroviaire pourra donc être mise en service à cette échéance.

L'offre proposée, deux sens confondus, est prévue sur un niveau **de fréquence de desserte** des gares et haltes à la demi-

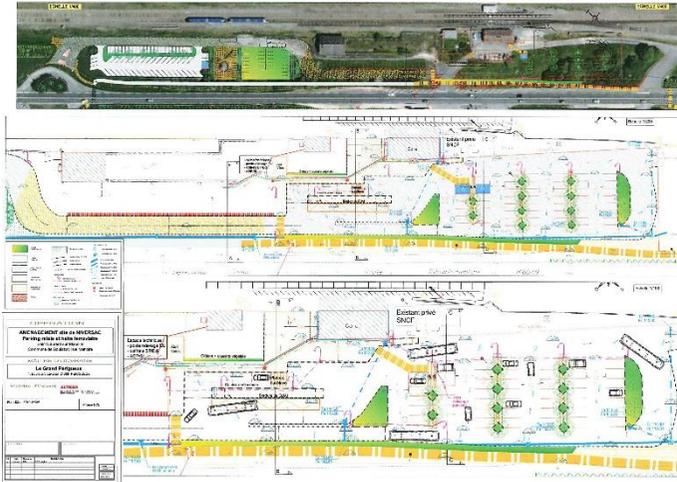
heure en heure de pointe du matin et du soir et à l'heure en période creuse.

L'intermodalité et le report modal devront être privilégiés pour accompagner la mise en place de la navette : valorisation des différents modes en gare et haltes (points de stationnement adaptés, cheminements), mais aussi le transport de vélo/trottinette rendu possible dans les rames de la navette (a minima une rame).

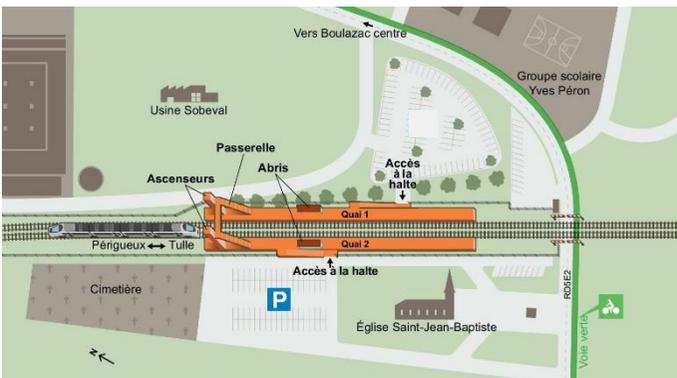
La mise en place de ce nouveau service devra être accompagnée en amont et sur la période de lancement (3 mois), a minima, d'une **communication étendue** à tous les publics (en mairie, dans les services publics et les équipements, auprès des employeurs, etc.).

Mesure 3 : Prise en compte des futurs Contrats de Plan Etat Région (CPER) et contrats d'axe

Dans un objectif de renforcement de la navette ferroviaire à l'issue de sa mise en œuvre en 2021-2022, une attention particulière sera portée dans les futures Contrats de Plans Etat Région et contrats d'axes sur l'infrastructure ferroviaire et sa modernisation tant sur la signalisation que sur sa capacité d'accueil de trafic.



Note d'aménagement du parvis de la gare de Niversac- Grand Périgueux



Projet gare de Boulazac

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Aménagement des gares et haltes comme centralités urbaines



→ Mesure 2 : Mise en place de la navette ferroviaire



→ Mesure 3 : prise en compte des futurs CPER et contrats d'axe



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 : Etat, Grand Périgueux, Région, SNCF Réseau, communes (aménagement cheminement)

Mesure 2 : Région Nouvelle Aquitaine/SNCF au sens large

Mesure 3 : Etat, Grand Périgueux, Région, SNCF au sens large

Partenaires

Département, Pays de l'Isle, EPCI, SNCF

Coûts

Mesure 1	Aménagement des haltes : 15 M€ (dont 50% Région)
Mesure 2	En cours de précision K€
Mesure 3	NC

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

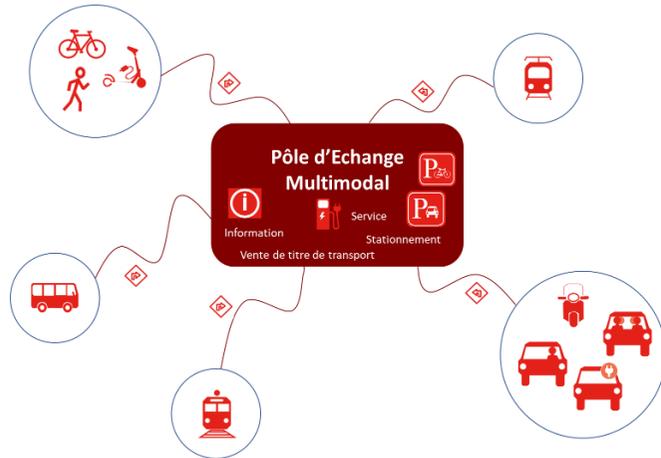
INDICATEURS DE SUIVI

Moyens mis en œuvre

- ⇒ Haltes aménagées, navette ferroviaire effective
- ⇒ Développement urbain aux abords des haltes (x ha aménagés)

Résultats

- ⇒ Part modale du transport ferroviaire de voyageur pour les déplacements des pendulaires
- ⇒ Montées/ descentes en gare et haltes



Fonctionnement d'un pôle d'échange multimodal_ Iter



PEM_Etude préliminaire et schéma fonctionnel

CONSTATS ET OBJECTIFS

L'agglomération du Grand Périgueux est desservie par une étoile ferroviaire à 4 branches, qui permet de relier le territoire aux grandes agglomérations de la région Aquitaine (Bordeaux, Brive, Limoges et Agen) et au-delà (Paris). L'offre de desserte sur ces différents axes a été confortée/ renforcée au cours des dernières années (2017-2018), avec des dessertes directes, quelques offres supplémentaires, et une articulation avec la ligne TGV Océane.

La gare de Périgueux constitue une porte d'entrée majeure pour le Grand Périgueux. Cependant le quartier a connu un réel vieillissement dans le temps, mal raccordé au reste de la ville et plus globalement au cœur d'agglomération. Son aménagement en Pôle d'Échange Multimodal, assorti d'une évolution du quartier gare en quartier d'affaire doit en faire un lieu de vie et de multimodalité/ intermodalité efficient.

Les évolutions de l'offre ferroviaire du Grand Périgueux s'inscrivent dans une démarche d'amélioration qui doit être confortée, par :

- Un nouveau quartier mieux intégré dans la ville et relié au cœur de ville,
- Une adaptation fine aux besoins (correspondance à Bordeaux), et une réflexion sur l'évolution de l'offre locale via le ferroviaire (cabotage sur les gares du territoire en dehors de la vallée de l'Isle).

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1: Le Pôle d'Échange Multimodal de Périgueux et son quartier

Le projet de Pôle d'échange Multimodal (PEM) et plus globalement le projet quartier gare sont constitués de plusieurs opérations majeures :

- La mise en place des différentes infrastructures, équipements et aménagements permettant la multimodalité/ l'intermodalité (quais transports collectifs, stationnement : signalétique, bâtiment/emplacement, mobilier, maison de la mobilité, etc.),
- Un franchissement adapté et accessible des voies ferrées par une nouvelle passerelle permettant d'assurer la perméabilité entre les deux faces de la gare.
- Les aménagements urbains nécessaires à l'implantation d'un quartier d'affaire (voirie, réseaux, etc.)
- Les différentes opérations de la ZAC gare (zones de logement, parc urbain, équipement...) qui sont portées par la ville en lien avec le Grand Périgueux et l'Établissement Public Foncier.

Le PEM, en cours d'aménagement (aménagement des quais bus, réfection du parvis...), devrait être opérationnel en fin de premier semestre 2019. Les aménagements complémentaires se poursuivront durant les années suivantes (passerelle

définitive en 2022 notamment) et un réaménagement complet du parvis de la gare.

PLAN GUIDE de la ZAC Projet du Grand Quartier de la Gare



Source : Ville de Périgueux

Le développement et la mutation du quartier sont ainsi recherchés à moyen terme.

Les projets de PEM et d'aménagement du nouveau quartier de gare, circonscrits dans une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) devront favoriser les liens avec les autres quartiers de la ville des deux côtés de la gare, celle-ci devenant un espace de perméabilité dans la ville. Ainsi la signalétique et les jalonnements des cheminements prévus devront être étudiés en direction des berges de l'Isle, du centre-ville de Périgueux et des quartiers de la ville de façon plus globale (rive droite comme rive gauche : quartier du Toulon par exemple).

Le schéma cyclable de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux constitue aussi une amorce pour assurer un maillage multimodal fort autour de ce quartier.

Mesure 2 : l'étoile ferroviaire de Périgueux au service de son rôle régional comme local

L'étoile ferroviaire de Périgueux constitue une réelle opportunité pour le territoire qui doit être renforcée de plusieurs façons : par l'amélioration du niveau d'offre (fréquence, aménagement horaires, nature de dessertes : cabotage et liaisons directes), et amélioration de l'infrastructure elle-même pour permettre l'évolution de l'offre.

En effet, l'étoile ferroviaire de Périgueux a bénéficié d'aménagements de desserte (type de liaison, fréquence) encore perfectibles. Est à l'étude, une amélioration des correspondances en soirée avec les TGV Océane, permettant d'assurer une bonne connexion du territoire à l'Île-de-France via Bordeaux. En effet, les liens avec la LGV en gare de Bordeaux ou d'Angoulême sont à renforcer pour permettre des allers-retours quotidiens depuis le territoire et à destination de Paris, avec une possibilité de retour plus tardif qu'à l'heure actuelle (dernière correspondance à 20h30).

Une liaison à la LGV via Angoulême en autocar peut également contribuer à améliorer les relations avec la capitale.

La Région et le territoire travaillent, en complémentarité de la mise en œuvre de la navette ferroviaire et dans le même état d'esprit, sur le développement de l'offre ferroviaire du Grand Périgueux sur l'axe Limoges/ Périgueux notamment. Le développement de cet axe doit venir conforter le développement et l'attractivité économique du Grand

Périgueux et offrir ainsi de nouvelles dessertes vers Paris et le POLT.

Il convient donc dans un premier temps de solliciter la région sur l'étude d'une desserte de cabotage sur les gares du territoire non concernées par la navette ferroviaire (Château-L'Évêque, Agonac, prioritairement, puis Saint-Pierre de Chignac), même si depuis décembre 2018 une desserte TER a été ajoutée en gare d'Agonac le matin pour renforcer l'offre à destination des pendulaires.

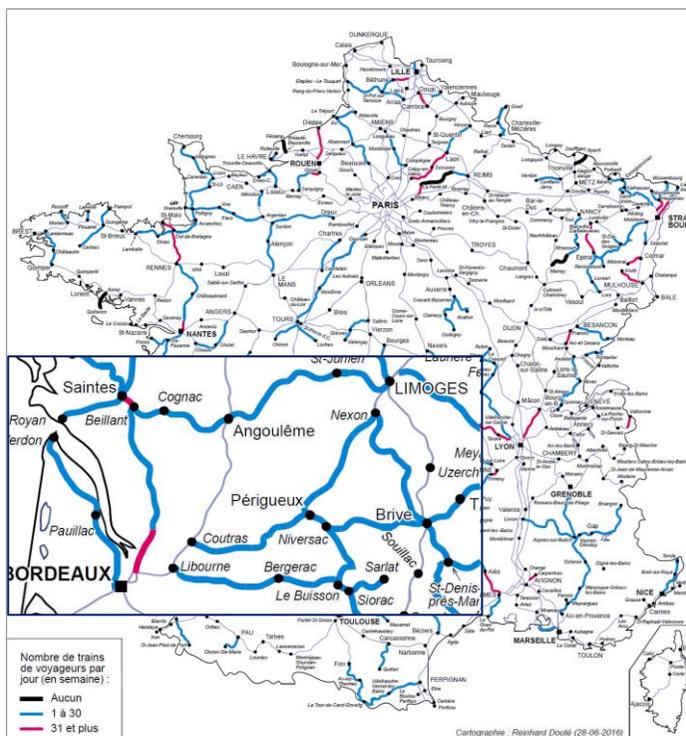
En effet, les flux pendulaires des communes de Château-L'Évêque et d'Agonac avec Périgueux sont aujourd'hui supérieurs à 200 actifs et l'offre ferroviaire n'apparaît pas suffisante pour capter les actifs ou pas adaptée aux horaires de travail.

Cette mesure vise à étudier le caractère approprié puis la faisabilité d'une offre ferroviaire périurbaine globale avec une fréquence attractive pour assurer la liaison avec Périgueux en heure de pointe et ainsi permettre un report modal réel. Les temps de trajet en train lorsqu'ils sont réduits permettent ainsi d'avoir une réelle concurrence avec la voiture.

L'exemple du trajet Razac-sur-l'Isle <-> Périgueux illustre le propos : le temps de trajet en voiture entre les deux communes est de 17 minutes, il est de 07 minutes en train.

Enfin une redéfinition des horaires de l'offre TER sur l'ensemble de lignes de l'étoile ferroviaire de Périgueux est à envisager à court terme (2021-2022) pour intégrer toutes les évolutions actuelles et à venir.

Cette évolution de l'offre est à mettre en lien avec la rénovation de l'infrastructure ferroviaire (mise au gabarit, électrification, télécommunication...), condition sine qua none pour une augmentation des dessertes. La carte de classement des lignes de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) fait apparaître des lignes faiblement chargées sur l'étoile ferroviaire de Périgueux pour lesquelles un positionnement stratégique doit être pris, notamment sur la question de leur état.



**Lignes UIC 7-9 AV
(utilisation au SA 2016)**

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Le Pôle d'Echange Multimodal de Périgueux et son quartier



→ Mesure 2 : l'étoile ferroviaire de Périgueux au service de son rôle régional comme local



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 : Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux, Ville de Périgueux, Etat, SNCF, Etablissement Public Foncier Nouvelle Aquitaine,

Mesure 2 : Région Nouvelle Aquitaine, SNCF, Etat

Partenaires

Multiples partenaires publics et privés

Coûts

Mesure 1	PEM 9 M€ Etude de jalonnement et signalétique 10K€
Mesure 2	Etude 10 à 15 K€ et plusieurs millions pour les travaux

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	
Environnement	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

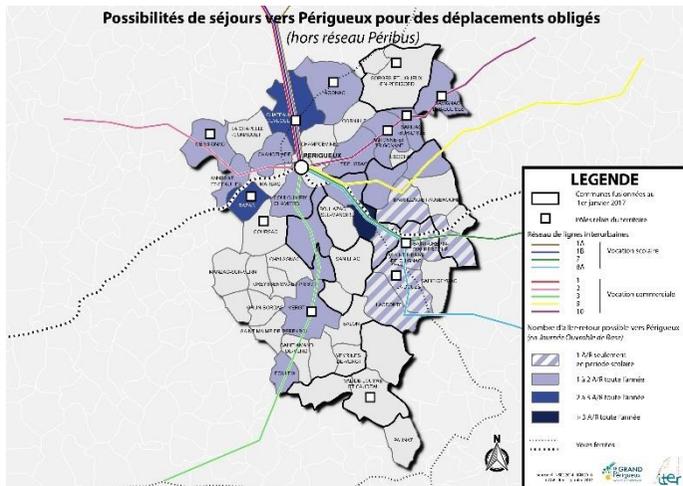
INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Plan de jalonnement et signalétique quartier gare
- ⇒ Réunion et courrier de sollicitation à la Région Nouvelle Aquitaine

Résultats

- ⇒ Enquête OD et fréquentation PEM de Périgueux,
- ⇒ Dynamisme du quartier gare (progression de l'emploi, nombre de logement construits)



Niveau de desserte du territoire par les lignes Transpérigord et l'offre TER_ Iter

CONSTATS ET OBJECTIFS

La restructuration du réseau Péribus en septembre 2018 a permis de mettre en adéquation les horaires de bus avec ceux des principaux TER en gare de Périgueux pour en faciliter l'intermodalité et intégrer les notions du report modal. Une deuxième étape viendra compléter le dispositif dès 2019/2020 avec une interopérabilité des titres de transport via le support Modalis.

Les territoires hors cœur d'agglomération sont aujourd'hui desservis par les lignes du réseau Transpérigord ou par le réseau Péribus via une offre de Transport à la Demande Télébus, en liaison radiale avec Périgueux. Même si une grande partie du territoire est drainée, l'offre reste inégale selon les lignes et permet difficilement d'assurer les correspondances avec les trains, et qui plus est, ne permet pas d'irriguer les bassins de vie autour des haltes ferroviaires et des parkings relais P+R aux terminus des lignes fortes du réseau Péribus.

La solution privilégiée pour les résidents des communes périphériques, la plus efficace à ce jour pour rejoindre le cœur d'agglomération, reste la voiture. Pour proposer une alternative crédible à ce mode, il convient de proposer différents modes de rabattement pour les populations domiciliées sur les bassins de vie des communes gare et notamment une solution en transport collectif à destination des haltes depuis les communes du périmètre de captation. Cette stratégie a été pleinement intégrée dans l'architecture du nouveau réseau Péribus qui pourra ainsi évoluer.

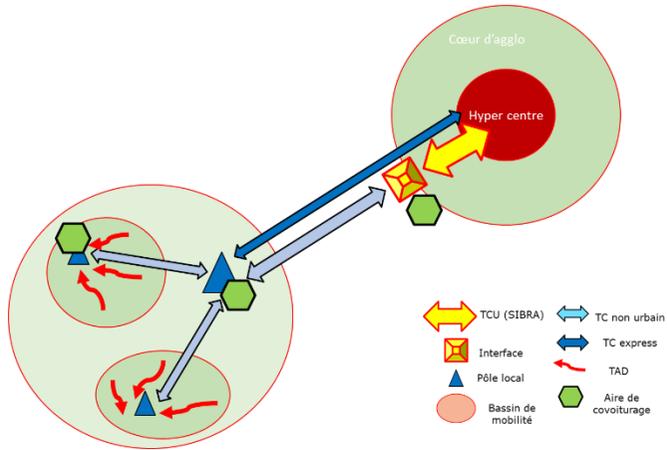
La stratégie vis-à-vis des lignes interurbaines sera avant tout de se réinterroger avec la Région dans la mesure où la délégation de service publique doit s'achever en 2020. La question de la desserte du centre-ville par l'intégralité des lignes interurbaines pourra aussi se poser grâce au nouveau maillage du territoire avec les haltes et les P+R.

Constituer un maillage bus/ cars du territoire est donc une priorité qui sera à adapter selon les solutions techniques et financières. La complémentarité des modes et des offres est au centre du maillage recherché.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

En lien direct avec la mise en œuvre de la navette ferroviaire et de l'étude d'aménagement des dessertes des gares du territoire (cabotage), une étude de desserte de rabattement des gares et haltes du territoire devra être menée puis mise en place. Elle ciblera :

- Les potentiels de captation sur le mode ferroviaire,
- Les périmètres pertinents de rabattement,
- Le mode de desserte à privilégier (desserte de bassin en TAD, aménagement des offres Transpérigord, etc.),
- Le rabattement gare en terminus BHNS (plutôt que de pénétrer dans le cœur d'agglomération),
- La coordination des horaires pour assurer les correspondances.



Principe de desserte de territoire_Iter

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Grand Périgueux, Région Nouvelle Aquitaine

Partenaires

/

Coûts

Etude de desserte	15 à 20 K€
Mise en place	200 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Etude réalisée
- ⇒ Nombre de correspondances assurées en gare/ halte par une offre de transport public

Résultats

- ⇒ Usage aux gares et haltes du territoire
- ⇒ Parts modales des usagers du train (mode de venue en gare)



Schéma du projet de plate-forme rail-route de Guingamp

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le positionnement de l'agglomération du Grand Périgueux comme nœud de communication (routier et autoroutier et étoile ferroviaire) au cœur de la nouvelle Aquitaine, entre Brive et Bordeaux/ Limoges et Agen, conduit à s'interroger sur le trafic poids-lourds qui traverse le territoire, sur les besoins en transport de marchandises de ses entreprises et de celles des territoires voisins.

Naturellement la réflexion autour du transport combiné pour les flux de marchandises se pose et s'appuie sur des considérations écologiques, économiques et de sécurité routière. Une étude antérieurement menée par le Comité d'Établissement (CER) de la Région SNCF d'Aquitaine avait permis de positionner sur le territoire du Grand Périgueux un emplacement potentiel et pertinent de plate-forme de transbordement rail-route.

Si ce projet se profile à un horizon éloigné, il reste d'actualité et doit être anticipé.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Pour envisager la mise en œuvre d'une plate-forme rail-route sur le territoire du Grand Périgueux, il convient en premier lieu d'actualiser l'étude menée en 2010 « Analyse des besoins et des attentes à court et moyen termes de transports durables

sur les courtes distances par bassin d'activités. Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité en région Aquitaine (OPF) ».

L'activité économique industrielle du territoire se concentre sur « un croissant » en cœur d'agglomération avec un poids prépondérant des implantations concernées sur la commune de Boulazac-Isle-Manoire (Sobeval, Doumen Transport, etc.). Cette étude fait ainsi apparaître des potentiels d'OPF sur l'axe Périgueux- Agen, sur la commune de Sainte-Marie de Chignac.

- Une première étape consiste à réserver le foncier disponible sur le secteur identifié (zone 2AUY du PLUi),
- Une deuxième étape consistera à convier l'ensemble des parties prenantes (collectivité, EPCI, CTR, Etat, SNCF/ RFF, entreprise, etc.) afin d'étudier de nouveau le projet et sa faisabilité,
- Puis, une étude technique et financière devra être lancée.



Source : Easydis

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté D'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

Région Nouvelle Aquitaine, SNCF, Entreprises, communes

Coûts

Etude de plate-forme rail-route	20K€
---------------------------------	------

A titre indicatif, en termes d'investissement le coût de la plateforme de Guingamp est de 9M€. En termes de fonctionnement le coût de la plateforme de Guingamp est de 1M€/ an.

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Réserve de foncier
- ⇒ Etude d'opportunité

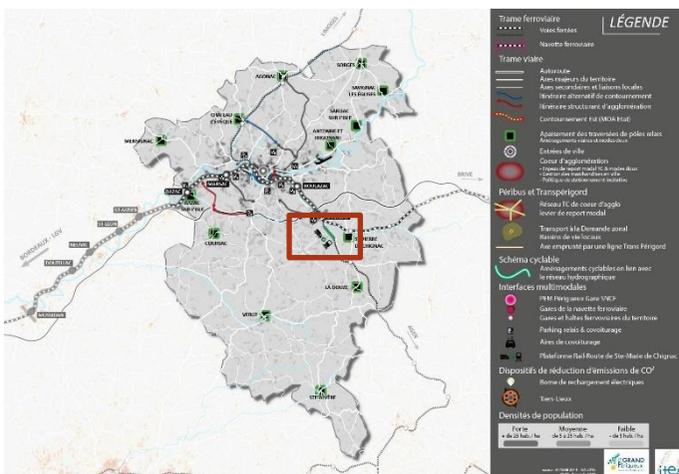
Résultats

- ⇒ Programmation du projet
- ⇒ Report modal rail-route/ fréquentation de la plate-forme
- ⇒ Tonnages transférés

Vue aérienne de l'aérodrome



Source : Google Maps



CONSTATS ET OBJECTIFS

Le Grand Périgueux dispose d'une infrastructure aérienne, l'aéroport de Périgueux-Bassillac, qui n'accueille plus de trafic voyageur depuis mi- 2018 à l'issue du contrat de la ligne commerciale Périgueux-Paris. Il joue néanmoins à ce jour une fonction d'aéro-club, d'aviation privée, transport militaire, centre de vol à voile, club ULM, et de transport sanitaire ou d'urgence. Son rôle dans le paysage périgourdin est indéniable. L'orientation choisie est de maintenir cette infrastructure dans une perspective de conserver l'opportunité de développement d'une offre aéronautique (voyageurs, affaires, ...) s'inscrivant en complémentarité avec les autres aéroports de Brive, Limoges, Bergerac et Bordeaux.

aériennes nationales et internationales, avant de préciser les fonctionnalités de l'aéroport de Périgueux-Bassillac. Aussi une offre de transport collectif routière doit être pensée à destination de Bergerac, Brive, voire Limoges.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Pour conforter la fonction régionale, locale voire nationale de l'aéroport de Périgueux, il convient en premier lieu de réaliser une étude d'opportunité sur les fonctionnalités de l'aéroport :

- Créer une (des) nouvelle(s) lignes de transport de voyageurs (destinations complémentaires aux offres existantes sur les aéroports voisins) : fonction touristique, d'affaire privés/ publics (avions taxis).
- Développer une manifestation de portée nationale/ internationale (meeting),
- Etc.

La relation de Périgueux vers les aéroports voisins doit être assurée afin de maintenir un accès aux lignes commerciales

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'agglomération du Grand Périgueux, Département, Région, Chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne, SMAD

Partenaires

Aéroclubs, Etat (Armées), SDIS, centre hospitalier, communes, gestionnaires des aéroports voisins, etc.

Coûts

Etude	15 à 20 K€
-------	------------

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Etude et définition des orientations à prendre pour le devenir de l'aéroport

Résultats

- ⇒ Solution de pérennisation de l'activité de l'aéroport

AXE B

Organiser et sécuriser la circulation routière pour en réduire l'impact en secteur urbain

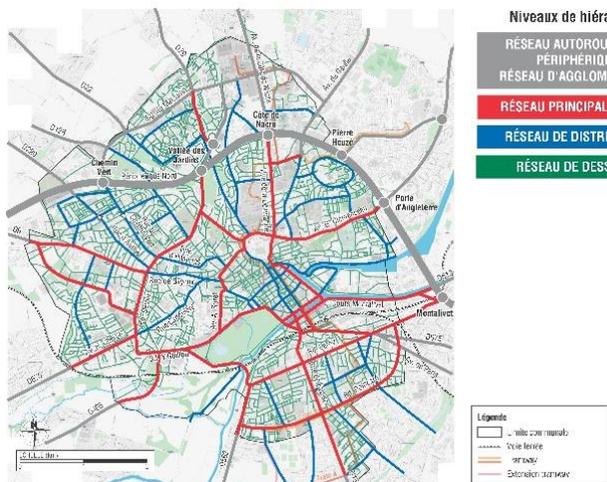
B1

Réaliser un schéma de hiérarchisation de la voirie intercommunale visant un meilleur partage et usage de la voirie

B2

Etablir une charte d'aménagement d'accidentologie routière

Exemple de hiérarchisation de voirie



Source : Ville de Caen | Transitec

CONSTATS ET OBJECTIFS

Bien que le Grand Périgueux n'ait pas la compétence Voirie, des itinéraires à vocation intercommunale sont identifiés sur le territoire et sont à mettre en cohérence avec le schéma départemental de voirie et le schéma régional des infrastructures de transports (SRADDET, SRIT). Le réseau viaire primaire, organisé en étoile autour de Périgueux, supporte des situations récurrentes de congestion du trafic en entrée et en cœur d'agglomération, aux heures de pointe. De plus, le constat de voies structurantes qui pénètrent dans l'hypercentre sans « protection » combinées à l'éloignement relatif du contournement sud figuré par l'A89 mène à une convergence de la quasi-totalité des flux motorisés vers le centre de Périgueux.

Dans cette perspective, la mise en œuvre d'itinéraires alternatifs de contournement puis la réalisation d'un schéma de hiérarchisation de la voirie auront pour objectif de garantir un meilleur partage modal de la voirie et d'offrir des solutions alternatives pour les déplacements tangentiels au cœur d'agglomération.

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Eviter la saturation totale du réseau viaire du cœur d'agglomération prévue à moyen terme selon un scénario « fil de l'eau »,
- Rééquilibrer le partage de l'espace public,
- Réduire l'impact environnemental (bruit, polluants atmosphériques, gaz à effet de serre) des axes routiers pénétrants des zones urbaines en apaisant globalement la circulation dans l'ensemble du tissu urbain,
- Réduire les coupures urbaines,

- Améliorer la sécurité routière.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Créer un schéma de hiérarchisation du réseau viaire

Le schéma de hiérarchisation de la voirie intercommunale définit différents niveaux de voirie auxquelles sont associées un rôle spécifique. Il précise le rôle et la fonctionnalité attendue des infrastructures routières actuelles et à venir. Le schéma intégré l'ensemble de la voirie existante ainsi que les projets les plus avancés pour lesquels une maîtrise d'ouvrage est désignée.

Il précise les gabarits autorisés sur le réseau routier et identifie les itinéraires de convois exceptionnels.

Une fois les aménagements de voirie réalisés, la gestion de l'infrastructure revient à la collectivité compétente.

Mesure 6 : Engager une réflexion sur le concept de « route intelligente » sur les nouveaux aménagements

La route intelligente doit apporter un panel de réponses aux usagers de la ville mais également à ceux qui ont la charge de sa maintenance et de son développement. Elle vise la coexistence et l'accès de tous les modes de transport (vélo, scooter, piétons, transports publics, taxi ...) à l'ensemble de l'espace public dans un système fluide et apaisé.

La route intelligente se formalise par la transposition de l'internet des objets, où l'infrastructure, la chaussée, les véhicules et la signalisation communiquent entre eux. L'ensemble des informations communicables (intégration des données météo, état de la route, prévision de trafic), permettent à l'ordinateur de bord du véhicule d'adapter l'itinéraire et la vitesse de circulation mais également à la voirie de modifier la signalisation routière. Le premier objectif recherché est bien la réduction des risques d'accidents et de la congestion des voies de circulation.

La route intelligente s'auto-diagnostique *via* des milliers de capteurs positionnés sous le bitume qui transmettent à une antenne en bord de voirie des informations sur la température, le niveau de dégradation de la voirie ou encore la densité du trafic routier. Elle utilise des matériaux sobres et recyclables, produit de l'énergie et se thermorégule (système de pompage en profondeur).

Les espaces urbains denses sont à privilégier pour expérimenter la route intelligente.

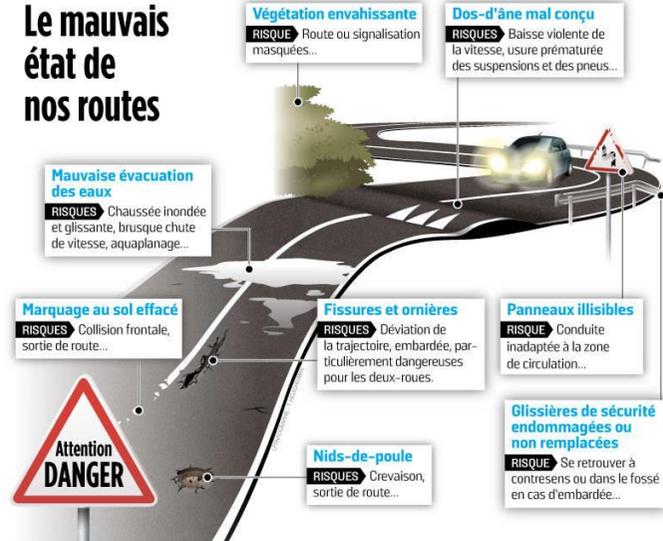
Il conviendra en premier lieu d'identifier un site d'expérimentation et d'étudier les moyens de la mise en place concrète de cette route intelligente.

Illustrations de route intelligente et connectée



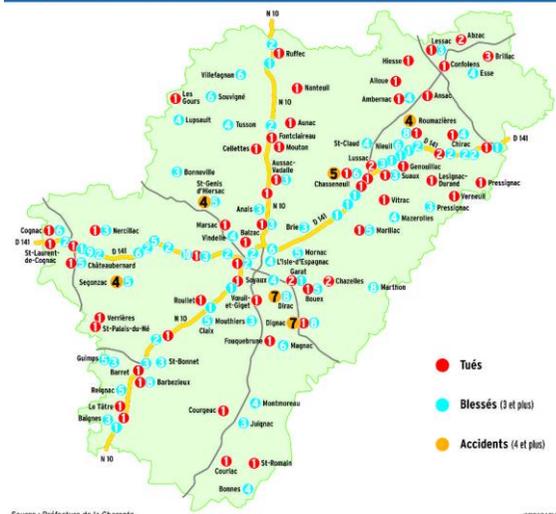
Source : equipements-routiers-et-urbains.com

Le mauvais état de nos routes



Source : Le parisien

Cinq ans d'accidents sur les routes et nationales en Charente



Source : Préfecture de la Charente

INFOGRAPHIE CL

CONSTATS ET OBJECTIFS

La sécurité routière est un des axes principaux du volet mobilité du PLUi. Elle se traduit de deux manières, d'une part par la résorption des points accidentogènes du territoire en lien avec le schéma départemental, et d'autre part à travers la réduction du sentiment d'insécurité induit par les vitesses de circulation en zone urbaine.

Les traversées de bourg par les axes structurants du territoire génèrent parfois un sentiment d'insécurité et figurent, dans ces bourgs, de véritables coupures urbaines.

Par ailleurs un certain nombre de points accidentogènes sont répertoriés sur le territoire sur lesquels il convient d'agir.

L'objectif est de sécuriser les axes routiers (points noirs accidentogènes identifiés, cœurs de bourg), de valoriser et requalifier les entrées de ville par la définition de nouvelles emprises devant bénéficier d'aménagements particuliers comme par exemple à Cornille sur la RD8 (identifié comme un itinéraire alternatif) pour améliorer les conditions d'accès à de nouveaux secteurs d'urbanisation.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Identifier les points accidentogènes du territoire

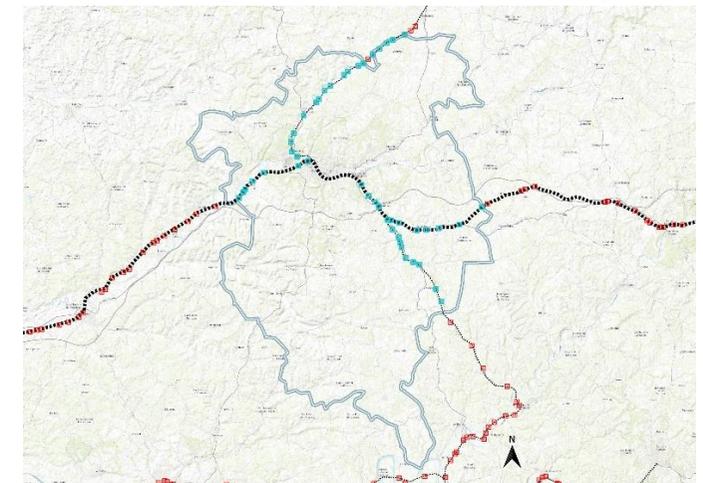
En lien avec l'observatoire de la sécurité routière, la détection et le traitement de ZAAC (zone d'accumulation d'accidents corporels) est une méthode efficace d'amélioration de la sécurité des infrastructures. Elle est utilisée en Europe et sur les réseaux départementaux en France avec des seuils de sélection plus ou moins sévères. Les réductions d'accidents après

traitement de ces zones sont souvent supérieures à 40% pour des coûts d'aménagements généralement inférieurs à 1M€.

Une étude de recensement exhaustif de tous les tronçons de voirie à risque sera à mener sur l'intégralité du territoire. Elle aura notamment pour but d'élaborer un classement par type de risque et d'environnement urbain afin de flécher les types d'action à mettre en œuvre.

Les passages à niveau pourront faire l'objet d'un traitement spécifique car ils constituent un lieu potentiel de danger systématique. Un seul passage à niveau est considéré comme est inscrit au programme national de sécurisation des passages à niveau en Dordogne. Il s'agit du passage à niveau n° 268 à Thiviers, en dehors du Grand Périgueux donc. Cependant les 47 passages à niveau recensés sur le territoire du Grand Périgueux pourront être qualifiés selon l'état du barriérage, la signalétique statique et dynamique, le revêtement, le trafic quotidien, la visibilité en approche ...

Localisation des passages à niveau – Grand Périgueux

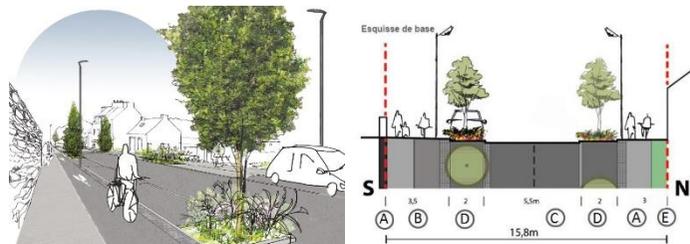


Source: ITER | ESRI World Topo | SNCF Open Data

Mesure 2 : Etablir une charte d'aménagement et d'apaisement des tronçons de voirie à risque

Créer un référentiel d'aménagement des voies et axes routiers selon leur typologie avec notamment pour objectif une meilleure distribution modale de l'espace.

Redistribution de l'espace public en entrée de ville



Source : Mairie de Châteaubriant

Les points singuliers où certaines caractéristiques de la route subissent une variation importante susceptible de surprendre les conducteurs sont à traiter de manière ponctuelle en fonction du type de risque lié. Par exemple des points singuliers d'insécurité liée à une zone régulièrement glissante où un virage trop marqué seront à traiter de manière spécifique par rapport au risque identifié. Les secteurs de mixité d'usage constitueront également des secteurs de vigilance particulière.

Le traitement envisageable porte sur :

- La visibilité,
- La lisibilité,
- L'adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques,
- Les possibilités d'évitement et de récupération,
- La limitation de la gravité des chocs,

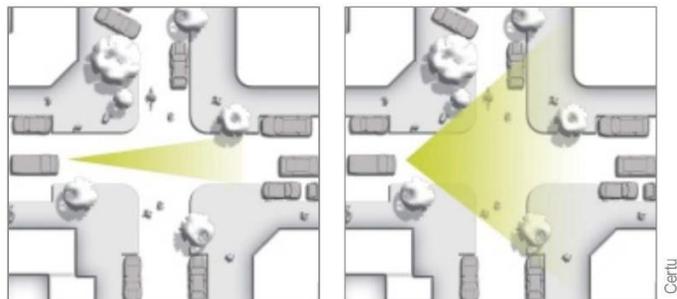
- La cohérence de tous les éléments de la voie et de son environnement,
- La gestion des flux dans un objectif de sécurité.

Mesure 3 : Modérer les vitesses de circulation en zone urbaine

La modération des vitesses de circulation favorise la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la circulation. Elle contribue à :

- Réduire le sentiment d'insécurité routière qui est un des principaux freins à l'usage de la marche à pied et du vélo, en particulier pour les publics fragiles (enfants et personnes âgées) ;
- Elargir le champ de vision des automobilistes et donc favoriser la prise en compte d'informations sur toute la largeur de l'espace public ;
- Réduire les distances de freinage, la violence des chocs éventuels et donc la gravité des accidents. Par exemple, les chances de survie d'un piéton sont 8 fois plus élevées lors d'un choc à 30 km/h qu'à 50 km/h.

Vitesses de circulation et perception de l'espace public

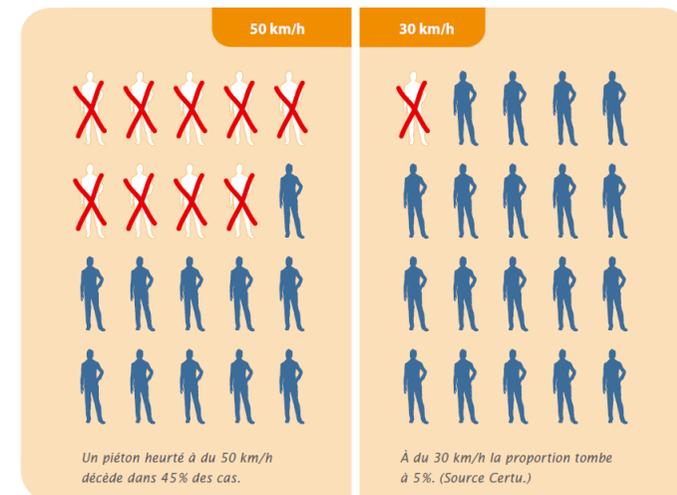


Le champ de vision à 50 km/h

Le champ de vision à 30 km/h

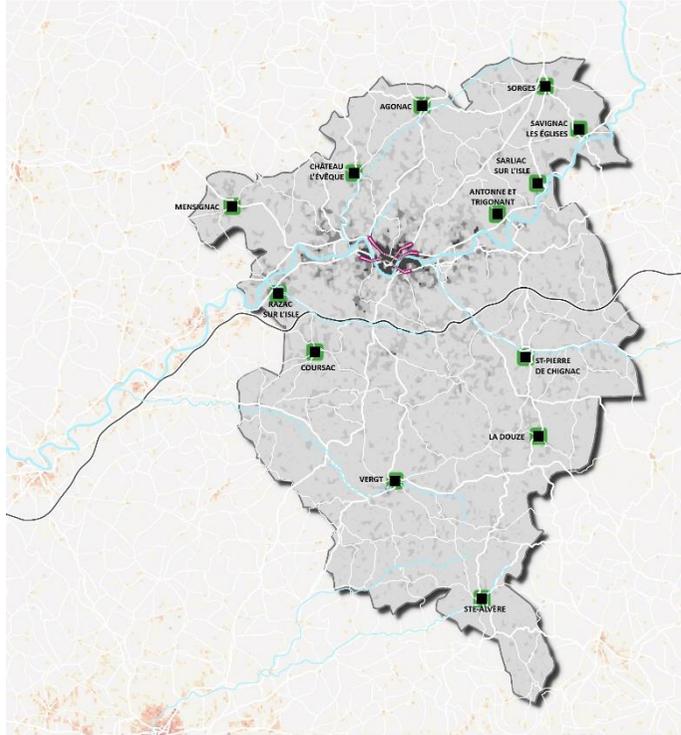
Cette mesure consiste à étudier la pertinence de créer des zones 30 en milieu urbain, notamment dans les cœurs de bourg tels qu'Antonne-et-Trigonant, Sorges, ou Notre-Dame de Sanilhac. La zone 30 favorise la vie locale et la convivialité en rendant l'accès aux commerces et aux services plus agréable et sécurisé. Elle permet en outre une réduction significative du bruit en entrée de ville, de 2 à 4 dB en moyenne.

La mise en place de radars pédagogiques, accompagnée d'une campagne de sensibilisation au partage de l'espace public pourra être étudiée conjointement avec les communes concernées.



Source : Institut belge de la sécurité routière

Aménagement et sécurisation de la trame viaire



LÉGENDE

Trame viaire

- Autoroute
- Axes majeurs du territoire
- Axes secondaires et liaisons locales
- Pôles relais du territoire
- Traitement qualitatif des entrées de ville
- Apaisement des traversées de pôles relais
- Aménagements viaires et modes doux

Densités de population

- Forte : + de 25 hab./ha
- Moyenne : de 5 à 25 hab./ha
- Faible : - de 5 hab./ha

© 2014 - 2019 - CRDP de la région Nouvelle-Aquitaine

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Identifier les points accidentogènes du territoire



→ Mesure 2 : Etablir une charte d'aménagement et d'apaisement des tronçons de voirie à risque



→ Mesure 3 : Modérer les vitesses de circulation en zone urbaine



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 et 2 : Grand Périgueux

Mesure 3 : Communes

Partenaires

Département de la Dordogne, Etat, Région Nouvelle Aquitaine, SDIS

Coûts

Mesure 1	20 K€
Mesure 2	20 K€
Mesure 3	10 K€ (étude par communes hors Périgueux)

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

⇒ Observatoire des mobilités (volet sécurité routière)

Résultats

- ⇒ Diminution du nombre d'accident de la voie publique sur le territoire du Grand Périgueux,
- ⇒ Augmentation des parts modales piétons et cycles

AXE C

S'appuyer sur la politique de stationnement et la réglementation des livraisons en ville afin d'améliorer le partage modal de la voirie

C1

Poursuivre la nouvelle politique de stationnement sur la ville de Périgueux

C2

Encourager les communes du cœur d'agglomération à mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente avec celle de Périgueux

C3

Définir une réglementation des livraisons en ville et la faire respecter

CONSTATS ET OBJECTIFS

Les communes sont compétentes en matière de stationnement sur le territoire du Grand Périgueux, cependant seule la commune de Périgueux dispose d'une politique de stationnement payant. Bien que cette offre de stationnement payant soit moins élevée que dans d'autres villes de même taille avec moins de 3000 places payantes (20% sur voirie et 80% sur des parkings en structure), cela représente moins d'1/4 des 13 000 places matérialisées (on a une saturation d'usage sur l'offre en voirie générant des phénomènes d'augmentation de trafic résultant de la recherche de places, alors qu'on note une sous-occupation chronique des parkings en structure (60% de taux d'occupation en moyenne), même si on relève d'année en année une augmentation de leur fréquentation), notamment avec la mise en place du Forfait Post Stationnement depuis le 1^{er} janvier 2018. A noter que l'Office du Commerce et de l'Artisanat de Périgueux (OCAP) qui incitait déjà à l'usage des parkings à sa clientèle a récemment pris en charge 300 abonnements à 26€ par mois à destination de ses salariés.

La modification de la politique tarifaire en 2018 (loi MAPTAM) et les différents projets urbains (réaménagement des boulevards urbains, les projets d'équipements comme la Manufacture gourmande, la Cité de la Gastronomie...) réorganisent l'offre de stationnement et cherchent à rééquilibrer les pratiques en augmentant l'usage dans les parkings en structure.

La politique de stationnement à l'échelle de Périgueux doit ainsi être organisée à l'échelle de l'hypercentre en faisant en sorte

de favoriser les comportements vertueux en facilitant la rotation dans les zones de courte/moyenne durée et en proposant des solutions de reports sur des parkings périphériques sous condition d'une performance d'accès en transport collectif ou modes doux. En effet, les différents P+R situés aux entrées du cœur d'agglomération sont également un des leviers pour favoriser le report modal sur les lignes du réseau urbain pour les personnes qui fréquentent le centre-ville sur la demi-journée ou la journée, ce qui vise notamment les pendulaires.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Elaborer une stratégie globale de stationnement

La politique de stationnement devra favoriser l'utilisation des parcs en ouvrage existants plutôt que l'offre sur voirie tout en cherchant à conserver la qualité d'accès aux commerces de centre-ville. Il est donc opportun de garantir une harmonisation de la grille tarifaire en favorisant la rotation en surface et le stationnement de longue durée en ouvrage. Par exemple, il serait pertinent de proposer un tarif résident plus attractif en ouvrage (60€ actuellement) et intégrer de nouveaux services comme le rechargement des véhicules électriques, des voyages sur le réseau urbain, etc. La durée du stationnement en zone bleue (gratuit et limité actuellement à 1h30) pourrait être revue à la baisse pour favoriser plus de rotation. Ces évolutions devront se faire au fur et à mesure du déploiement de l'offre de transport collectif et des aménagements favorables aux modes actifs, en coordination avec les autres politiques/stratégies de mobilité (schéma cyclable, schéma aire de

covoiturage...) sur l'ensemble de la commune et de l'agglomération.

La politique de stationnement distinguera également la vocation de stationnement résidents, pendulaires, visiteurs ainsi que sa gestion spécifique sur les corridors de lignes structurantes du réseau.

La ville de Périgueux, en lien avec le Grand Périgueux, a lancé début 2019 une étude sur le stationnement qui aborde les aspects réglementaires, tarifaires, quantitatifs/ qualitatifs, et les spécificités comme le stationnement résident, le stationnement des professions d'intervention médicale, etc.

Mesure 2 : Définir dans le PLUi des mesures spécifiques concernant le stationnement aux abords des lignes structurantes du réseau de transport urbain par logement

À proximité des 4 lignes structurantes du réseau Péribus A, B, C et D, les normes de stationnement du PLUi sur la commune concernée, pour les locaux à usage d'habitation, devront respecter un plafond d'une place par logement sur les corridors de lignes structurantes du réseau Péribus en cœur d'agglomération et dans un rayon de 300 mètres autour des arrêts de bus.

Il conviendra également d'instaurer des normes plafonds dans le PLUi pour limiter le nombre de places construites dans les opérations de bureau pour réguler le stationnement sur le lieu de travail. L'objectif de la mesure est de favoriser le report modal sur les lignes structurantes (cf. OAP Mobilité)



Crédit photo : Sud Ouest.fr

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : : Elaborer une stratégie globale de stationnement



→ Mesure 2 : Définir dans le PLUi des mesures spécifiques concernant le stationnement aux abords des lignes structurantes du réseau de transport urbain par logement



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 et 2 : Ville de Périgueux,

Partenaires

Le Grand Périgueux

Coûts

Mesure 1	Etude : entre 20 et 30 K€
Mesure 2	NC

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Evolution du périmètre de stationnement par vocation d'usage (tarifé ou zone bleue)
- ⇒ Définition du périmètre d'influence des lignes structurantes A, B, C et D où le stationnement devient plus contraint
- ⇒ Adoption du PLUi avec des normes stationnement cadrées (OAP)

Résultats

- ⇒ Évolution de la part modale
- ⇒ Évolution du taux de motorisation des ménages
- ⇒ Taux d'occupation des parkings en ouvrage,
- ⇒ Taux de rotation sur voirie et zone bleue



Source : Commune de Vergt - Iter 2017

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le niveau de connaissance sur la thématique du stationnement tant au niveau de l'offre disponible que des politiques tarifaires dans les communes du cœur d'agglomération suppose de bénéficier dans un premier temps d'un état des lieux le plus exhaustif possible (cf. action H1).

Cet audit permettra ensuite de pouvoir apporter une expertise ciblée auprès des communes tant sur le plan de la stratégie que des normes de stationnement privé à envisager (logements et bureaux).

compte de la vocation d'usage de type « résidents », « pendulaires », « visiteurs ». L'agglomération pourrait appuyer les communes sur ces thématiques dans le cadre d'une approche globale du stationnement en lien avec sa stratégie en matière de politique de transport collectif et cyclable. Il peut être envisagé de se doter d'un observatoire du stationnement à l'échelle de l'agglomération.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Accompagner les communes dans leur stratégie de stationnement

Les dynamiques démographiques actuelles traduisent une forte croissance des communes du cœur d'agglomération (9 dont Périgueux) et concentrent des nouveaux enjeux de densification et de centralités sur les 12 pôles relais. Il est donc pertinent que les communes, en particulier celles qui sont des pôles d'attractivité locale puissent organiser leur politique de stationnement pour maintenir la vitalité du commerce local, en confortant la mixité fonctionnelle (habitat, commerce, service, ...) ainsi que la qualité de leurs espaces publics.

De plus, la densification de certains secteurs en lien avec une potentialité d'extension du réseau de transport en commun ou de densification de l'offre doit conduire à adapter la politique de stationnement en conséquence (réduction possible de l'offre, mise en œuvre de dispositifs tarifaires pour tenir

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Accompagner les communes dans leur stratégie de stationnement



→ Mesure 2 Définir dans le PLUi des mesures spécifiques concernant le stationnement aux abords des lignes structurantes du réseau de transport urbain par logement



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 et 2 : Communes

Partenaires

Le Grand Périgueux

Coûts

Mesure 1	Etude : entre 30 et 50 K€
Mesure 2	NC

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

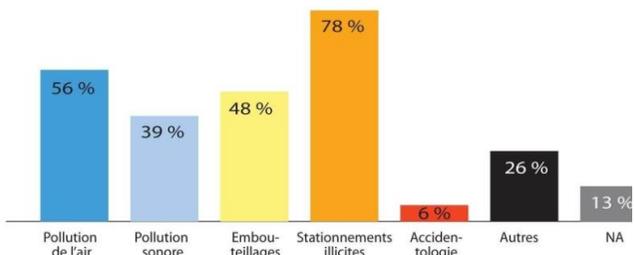
Moyens

- ⇒ Evolution du périmètre de stationnement par vocation d'usage (tarifé ou zone bleue)
- ⇒ Définition du périmètre d'influence des lignes structurantes A, B, C et D où le stationnement devient plus contraint
- ⇒ Adoption du PLUi avec des normes stationnement plus restrictives

Résultats

- ⇒ Evolution de la part modale
- ⇒ Évolution du taux de motorisation des ménages
- ⇒ Taux de rotation sur voirie et zone bleue

Quelles difficultés rencontrez-vous par rapport à la livraison des marchandises en ville ?



Parmi les difficultés invoquées, le manque d'aires de livraison et le manque d'harmonisation réglementaire.

Source : Etude nationale réalisée par l'association ASLOG auprès d'une 50aines d'acteurs publics des collectivités locales (chefs de service logistique urbaine, directeurs de transport, chefs de projets déplacements, chargés de mission mobilité...) – 7/07/201.

LES CHIFFRES-CLÉS

8 véhicules de petit gabarit sont nécessaires pour transporter le chargement d'un seul poids lourd.

Chaque jour, 70 kg de marchandises sont déplacés pour chaque citoyen d'Europe, ce qui équivaut à 13 milliards de tonnes / an.

25% du CO₂ émis en ville est dû au transport de marchandises.

50% du gazole consommé en ville par les transports urbains motorisés l'est pour le transport de marchandises.

Sources : CEPTU, Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions



© Peter Koltov

CONSTATS ET OBJECTIFS

La réglementation est actuellement **peu restrictive** dans le cœur d'agglomération (limitation horaire mais pas de tonnage) et elle n'est pas articulée entre les communes du cœur d'agglomération et les flux de poids-lourds. Par ailleurs les situations récurrentes de congestion de la circulation aux heures de pointe sont exacerbées par la présence des poids lourds ou camionnettes en livraison.

Des initiatives comme des points de collecte de livraison express (3 au total) sont présentes dans le secteur sauvegardé en hyper centre de Périgueux, et il est envisagé de **réorganiser la gestion des livraisons en ville** (avec plus de quais) dans le cadre du projet global de cœur de ville de Périgueux (aménagement des cours notamment) pour limiter l'impact sur la circulation générale.

La réglementation des livraisons interroge de fait sur le traitement uniforme à l'échelle du(es) périmètre(s) d'application, des zonages éventuels à créer, de la mise en place de plages horaires et de localisation des quais en lien avec la problématique de circulation des poids-lourds sur certaines voiries.

Par ailleurs, le développement exponentiel des achats en ligne¹ augmente fortement le besoin de livraisons, mais avec des conséquences négatives sur le plan des nuisances (sonores et visuelles) et des émissions nécessitant de mieux coordonner les actions pour ne pas générer d'externalités négatives dans l'épanouissement des commerces et des activités économiques du cœur d'agglomération.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Création d'une instance d'échange et de concertation multi-acteurs

La problématique du transport de marchandises et de la logistique relève de nombreux acteurs appartenant tant aux institutions publiques qu'à la sphère privée et qui ont des logiques diverses et parfois antagonistes. Aussi le premier objectif à poursuivre sera de faire appliquer et d'uniformiser la réglementation actuelle.

Ensuite Il s'agira de coordonner les acteurs concernés, à savoir les professionnels, les pouvoirs publics, les commerçants et les riverains pour permettre de clarifier leur rôle dans la mise en œuvre de la politique des transports de marchandises en ville sur le territoire afin de coordonner et prioriser les actions.

La création d'une structure permanente d'échange et de consultation, aurait comme principal objectif de mettre autour de la table les principaux acteurs de mobilité de marchandises en ville afin d'avoir un suivi et l'évaluation des actions qui pourraient être engagées.

Les membres possibles pourraient être Le Grand Périgueux, les communes, les associations de commerçants, les transporteurs, fédérations professionnelles du transport et de la logistique, industriels, logisticiens, organismes consulaires, ADEME.

¹ Selon ASLOG, association de professionnels de la Supply Chain, dans l'e-commerce, 8% de la consommation représente environ 20 à 25% des positions de transport dans une ville.



Crédit photo: Theo Baulig / Little Factory

Mesure 2 : Mettre en cohérence la réglementation dans les hypercentres pour favoriser leur respect

Il s'agira dans cette démarche d'apporter de la **lisibilité et de la cohérence** dans la réglementation des marchandises et d'en faciliter le contrôle. La politique de stationnement spécifique aux marchandises doit permettre de rationaliser les itinéraires d'accès des poids-lourds tout en définissant des principes réglementaires communs, en respectant les limites de capacité de voirie.

Rationaliser les itinéraires d'accès aux pôles générateurs de flux marchandises et mutualiser les flux de marchandises à destination des centres, et faire de la politique de stationnement, un levier du report modal.

Pour accompagner la mise en place de cette nouvelle réglementation, un audit sera réalisé en amont pour déterminer tous les paramètres discriminants de la réglementation actuelle et de l'ensemble des voiries qui ne peuvent ou ne doivent pas accueillir des véhicules lourds.

Les préconisations suivantes seront ensuite envisagées pour :

- Mettre en œuvre à l'échelle intercommunale une réglementation simplifiée, lisible et offrant des degrés supplémentaires de liberté pour les véhicules propres (élaboration d'une charte de réglementation unique ?),
- Surveiller le respect de la limitation de temps de stationnement,
- Limiter l'accès aux véhicules lourds dans les voiries les plus contraintes,
- Définir les seuils de réglementation (tonnage, gabarit des véhicules, surface occupée, horaires de livraison autorisés, ...).

Mesure 3 : Expérimenter une zone réglementée d'accès aux livraisons avec des véhicules propres.

En seconde étape, le Grand Périgueux cherchera à mettre en œuvre une stratégie pour **limiter progressivement la livraison des véhicules thermiques** et favoriser la logistique urbaine durable, passant par le recours aux véhicules électriques (VUL ou vélos cargos) et à des petites plateformes logistiques urbaines.

Cela passera, entre autres, par un travail de concertation pour intégrer les besoins de la chaîne logistique locale et permettre à la collectivité de donner un avantage concurrentiel aux véhicules plus respectueux de l'environnement et contraindre les véhicules les plus polluants. Des paramètres discriminants liés soit à des normes Euro, aux types de carburant/motorisation ou au bruit devront être définis.



Crédit photo : « Pickup station® » en gare (exemple de Limoges ou Montauban) ou dans des pôles générateurs tels que des centres commerciaux, des gares, des stations de bus/métro/tramway, des universités, des bureaux de poste.

Mesure 4 : Porter une réflexion sur l'identification de points de collecte (petits et moyens colis)

Il peut être envisagé une réservation d'espace à destination des professionnels, notamment des commerçants et artisans, ce qui permet de diminuer leurs espaces de stockage et peuvent ainsi réduire la fréquence des commandes.

L'installation d'équipements automatisés de retraits de colis dans les points relais ont comme avantage de réduire les trajets à effectuer pour les livreurs de colis et les destinataires et offrir une grande souplesse et flexibilité d'horaires.

Leur implantation est à privilégier dans les secteurs très denses, en particulier dans les interfaces (PEM de Périgueux et les différentes haltes ferroviaires, arrêts de bus stratégiques, parkings...)

Ces équipements pourront faire l'objet d'une redevance.

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Création d'une instance d'échange et de concertation multi-acteurs



→ Mesure 2 : Mettre en cohérence la réglementation dans les hypercentres pour favoriser leur respect



→ Mesure 3 : Expérimenter une zone réglementée d'accès aux livraisons avec des véhicules propres



→ Mesure 4 Porter une réflexion sur l'identification de points de collecte (petits et moyens colis)



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 : Grand Périgueux

Mesure 2, 3 et 4 : Ville de Périgueux, communes

Partenaires

Ville de Périgueux, CCI, Chambre des métiers, FNTR Nouvelle Aquitaine, commerçants

Coûts

Mesure 1	60 à 80 K€
Mesure 2	60 à 80 K€
Mesure 3	30 à 40 K€
Mesure 4	15 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Instance d'échange pluri-acteurs (2 à 4 réunions/an) avec une feuille de route partagée,
- ⇒ Groupe de concertation logistique constitué et actif,
- ⇒ Nouvelle réglementation logistique

Résultats

- ⇒ % de respect de la législation pour les livraisons
- ⇒ Nombre d'aires de livraisons aménagées,
- ⇒ Nombre de véhicules propres et petites plateformes logistiques urbaines mis en place,
- ⇒ Nombre de pôles d'échanges équipés de dispositif de retrait de colis
- ⇒ Nombre de PV pour livraisons non respectées

AXE D

Faire du transport en commun un mode durable et concurrent à la voiture particulière sur le territoire

D1

Poursuivre l'adaptation du réseau Péribus et accroître ses performances

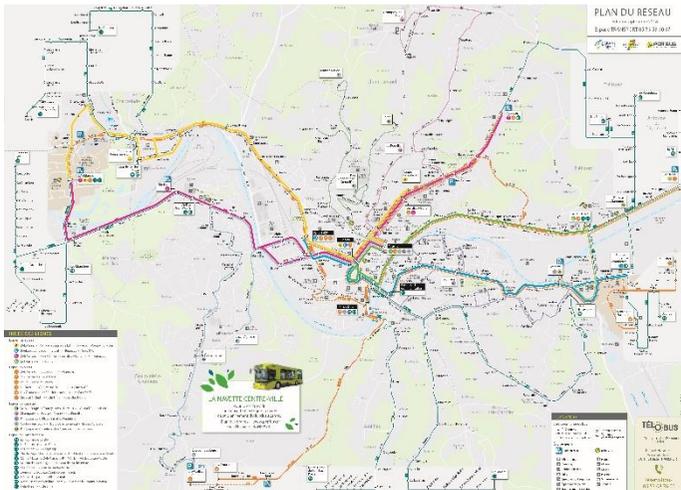
D2

Expérimenter une navette autonome sur le Grand Périgueux

D3

Etudier la pertinence de la création de pôles d'échanges scolaire

Plan du réseau Péribus restructuré

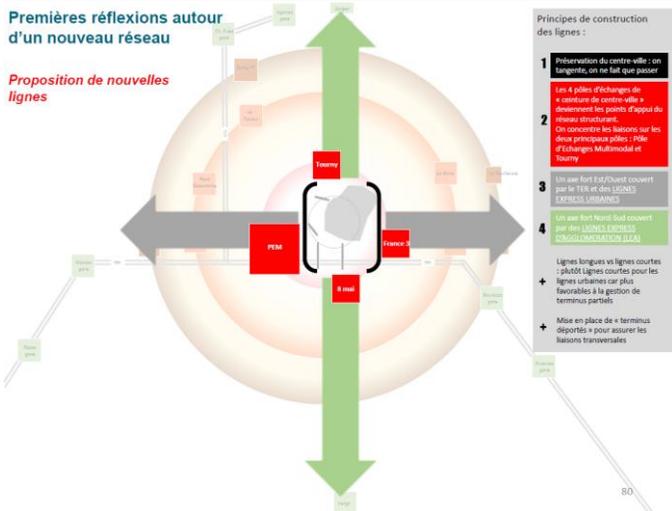


Source : Grand Périgueux

Principe de hiérarchisation du réseau sur deux axes

Premières réflexions autour d'un nouveau réseau

Proposition de nouvelles lignes



Source : Communauté d'agglomération du Grand Périgueux

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le Grand Périgueux dispose historiquement d'un réseau de bus qui s'étend sur plusieurs communes. D'une manière générale les principaux leviers favorables au report modal vers les transports en commun sont les suivants :

- L'amélioration de la vitesse commerciale, soit garantir un temps de parcours équivalent voire meilleure que la voiture.
- La ponctualité, soit l'assurance d'arriver à destination à l'heure prévue.
- Le confort, soit l'expérience voyageur (lisibilité du réseau, accessibilité, confort à bord).
- La tarification adaptée aux différents publics.

Or, le réseau Péribus est un réseau hérité, construit année par année, en réponse aux besoins identifiés, parfois locaux, aujourd'hui peu lisible dans sa configuration, peu efficace au regard des besoins pendulaires par exemple (temps de trajets long, fréquence insuffisante, ...).

Fort de ce constat, le Grand Périgueux a lancé une restructuration intégrale de son réseau, intervenue au 3 septembre 2018. Les grands principes ayant conduit cette restructuration sont les suivants :

- Intégrer l'ensemble des modes (Péribus, Handibus, TAD, circuit scolaire, lignes départementales, TER) à l'échelle du nouveau territoire du Grand Périgueux ;
- Augmenter le report modal ;
- Diminuer les coûts unitaires de fonctionnement du réseau afin d'investir davantage dans les infrastructures dédiées ;

- Favoriser et développer l'intermodalité, en articulant l'offre de Péribus avec le TER, les circuits scolaires, les lignes départementales et la voiture (parkings relais).
- Améliorer la lisibilité de la gamme tarifaire.

Dans cette perspective, l'amélioration des performances du réseau Péribus contribue à le rendre plus attractif, à réduire la part des déplacements autosolistes et *de facto*, la congestion des grands axes de circulation. Elle permet plus globalement d'améliorer la qualité de vie en ville et s'inscrit dans le projet Cœur de Ville.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Restructurer le réseau Péribus

La restructuration du réseau ambitionne de faire d'un réseau historiquement construit pour répondre à des besoins scolaires, et parfois isolés, un réseau pour tous et notamment à même de répondre efficacement aux besoins des navetteurs actifs en heure de pointe. Il s'agit notamment de mettre en œuvre une stratégie de report modal vers les transports en commun en positionnant des parcs relais et aires de covoiturage à des endroits stratégiques desservis par les transports collectifs, et notamment l'offre ferroviaire.

La restructuration du réseau ainsi faite s'appuie sur cinq principes :

- Un réseau intermodal maillé qui permet davantage de possibilités de voyages ;
- Quatre pôles d'échanges en ceinture du centre-ville qui protège l'hypercentre et assurent des fonctions d'exploitation ;

- Des pôles d'échanges périphériques qui vont structurer l'offre de mobilité dans les secteurs moins denses ;
- Deux axes forts Est-Ouest et Nord-Sud, complémentaires au TER ;
- Un BHNS en tronc commun pour une meilleure diffusion des effets des aménagements.

La restructuration du réseau déjà engagée, devra se poursuivre pour intégrer l'évolution des besoins et du territoire. Parallèlement, il conviendra d'aller au-delà du cœur d'agglomération afin de proposer une desserte de certains bassins de vie, par une offre locale en rabattement vers le pôle de service et une offre en rabattement sur les gares et haltes du territoire (action A3). Le « bassin Vernois » paraît être le territoire le plus adapté pour une offre de desserte en transport collectif locale, et la définition d'une desserte à la demande devra être étudiée. Bien que le réseau Péribus n'ait pas vocation à couvrir tout le territoire, des services annexes pourront être élaborés. L'extension du Téliobus permettra ainsi de desservir des communes plus éloignées du périmètre historique de Péribus.

Par ailleurs, une réflexion pourra être engagée sur le développement d'un service de « dernière minute » pour répondre à des besoins ponctuels, mais aussi en fin de journée au-delà de 20h, et le dimanche.

Mesure 2 : Mettre en œuvre les premiers aménagements Bus de l'agglomération (voies bus et priorité aux feux)

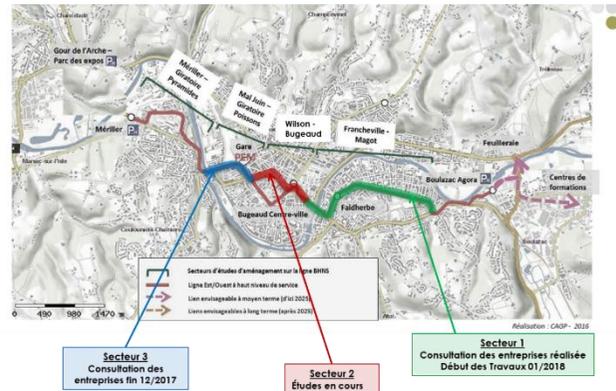
Les lignes structurantes A, B, C et D assurent la desserte de la partie dense de l'agglomération, sur les tronçons actuels les

plus chargés et les plus efficaces (ratio v/k). Elles visent un public de centre-ville et les captifs des transports collectifs. Les fréquences y sont renforcées en heure de pointe.

La communauté d'Agglomération souhaite donc mettre en œuvre sur ces axes un BHNS en tronc commun, avec redistribution de la voirie incluant tous les modes de déplacement.

Le BHNS conforte le développement actuel et soutient le développement futur du cœur d'agglomération par la desserte des grands équipements, des bassins d'emplois et des secteurs à forte densité de population. Il vise également le désenclavement des quartiers prioritaires par la desserte et l'amélioration des conditions de déplacement dans les quartiers dits « politique de la ville ».

Tracé du BHNS 1



Source : Communauté d'agglomération du Grand Périgueux

Le BHNS permet par ailleurs de réduire les effets de l'étalement urbain en améliorant les conditions d'accès au cœur d'agglomération à partir des corridors périurbains. Le

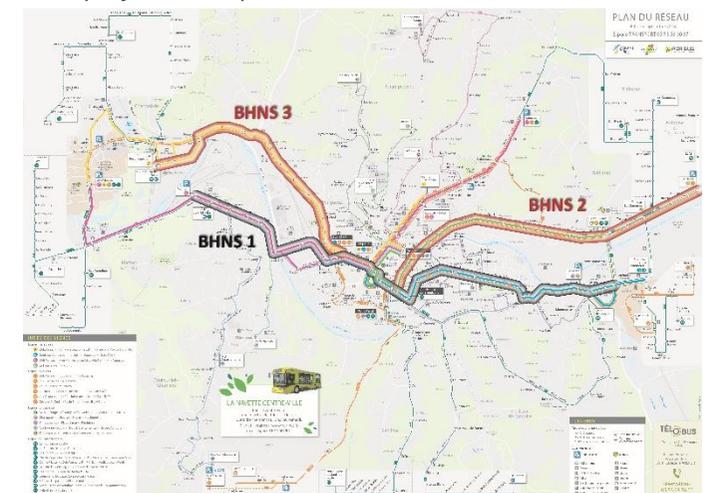
réaménagement des axes améliore l'environnement et la qualité de vie dans la ville en favorisant l'accessibilité pour tous les usagers.

Mesure 3 : Mettre en œuvre les BHNS 2 et 3

La poursuite du développement des infrastructure liées au Bus doit se faire prioritairement sur les axes support des lignes structurantes du réseau, là où le profil de voirie permet d'envisager une redistribution des usages afin notamment de favoriser la vitesse commerciale des bus.

Les axes BHNS sont également les supports préférentiels pour le développement des parcs relais, d'une part grâce à l'amélioration de la vitesse commerciale des bus et d'autre part du fait de la fréquence élevée des lignes « BHNS ».

Axes préférentiels pour les BHNS 2 et 3



Source : Communauté d'agglomération du Grand Périgueux

Mesure 4 : Adopter un plan de renouvellement ambitieux pour le parc de véhicules du réseau Péribus

Suite aux derniers renouvellements d'autobus intervenus en 2015 (23 autobus norme Euro VI) puis en 2018 (2 Busnova électriques), le parc roulant actuel du réseau Péribus se compose à 70% de véhicule norme Euro VI. Bien que la moyenne d'âge du parc soit de 7 ans, on observe des écarts importants selon le type de véhicules. Par exemple, les 10 minibus ont une moyenne d'âge de 12 ans. C'est la catégorie de véhicules la plus vieillissante et la plus problématique en matière de maintenance mais aussi de confort des usagers et des conducteurs.

L'évolution des besoins en véhicule suite à la restructuration du réseau Péribus intervenue en septembre 2018 et en prévision des évolutions futures liées aux aménagements de haltes ferroviaires et la mise en service de la navette Mussidan-Niversac, favorise l'utilisation de véhicules de taille intermédiaire en remplacement des minibus.

Afin d'optimiser la répartition pluriannuelle du PPI (plan pluriannuel d'investissement) du parc roulant, le Grand Périgueux pourra adopter une stratégie financière de lissage des investissements. Le système préexistant d'achats groupés de véhicule serait remplacé par un modèle de renouvellement lissé avec un investissement moyen de 1,1 millions d'euros par an, afin de ne pas avoir à subir un renouvellement massif du parc sur une période resserrée dans le temps. Par exemple, au lieu d'acheter 4 autobus standards en 2028, un autobus serait acheté dès 2024, deux autres en 2025 et le quatrième en 2026.

Cette stratégie permettra d'intégrer dans le parc roulant des véhicules allant au-delà de la norme Euro VI (hybride, GNV, électrique) dès 2021.

En matière de motorisation dite « propre », chaque technologie présente des avantages et inconvénients en matière de consommation d'énergie, de nuisance sonore, d'émission de polluants, d'autonomie, de disponibilité, d'image, d'infrastructure ... qu'il convient d'apprécier en fonction des objectifs et des contraintes d'exploitation assignés aux différentes catégories de véhicules du réseau. Aussi, face aux évolutions attendues dans les années à venir et à la démocratisation de ces types de motorisation, le Grand Périgueux orientera sa stratégie en fonction des évolutions proposées par les constructeurs, des coûts des véhicules mais également au regard des investissements d'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre de la technologie retenue (par exemple les dépôts bus devront être équipés de station de rechargement spécifiques pour du GNV ou de l'hydrogène).

Au regard des différentiels de coûts d'acquisition actuellement constatés entre les véhicules hybrides et les véhicules à motorisation "propre" (hydrogène, électrique, GNV), mais aussi conformément à la Loi sur la transition énergétique, la stratégie de renouvellement du parc pour le Grand Périgueux comportera des véhicules norme Euro VI et pour partie hybrides, et introduira à moyen et long terme des véhicules à motorisation GNV, électrique ou hydrogène selon la technologie retenue.

L'ensemble des acquisitions permet également d'obtenir un taux d'accessibilité des véhicules à 100%, favorisant ainsi l'usage par les personnes handicapées.

Mesure 5 : Renforcer l'attractivité du réseau avec des actions ciblées

Au-delà des aménagements de voirie, un certain nombre de mesures permettront d'accroître l'attractivité des lignes fortes, telles que :

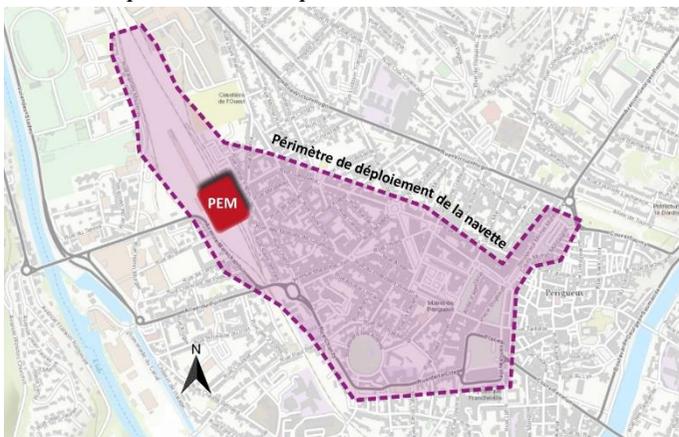
- La généralisation des priorités bus aux feux ;
- L'installation de Bornes d'Information Voyageurs, avec l'information en temps réel, aux principaux arrêts de montée ;
- L'aménagement d'arceaux vélo à proximité des principaux arrêts de bus et en cohérence avec les itinéraires cyclables.
- La mise en place d'une stratégie de communication et de sensibilisation permettant d'attirer sur le réseau de nouveaux profils d'usagers, notamment les actifs (communiquer aussi sur le lieu de travail).

Navette autonome à Nantes (modèle Navya Autonom Shuttle)



Source : <https://www.latribune.fr>

Périmètre potentiel de déploiement de la navette



Source : Iter | ESRI world topo

CONSTATS ET OBJECTIFS

En lien direct avec les autres actions du volet transport et déplacements du PLUi, pour conforter l'usage des transports en commun, des navettes autonomes sont proposées à l'expérimentation. Elles sont considérées comme des briques permettant d'augmenter l'usage des TC, de réduire l'usage de la voiture individuelle. Elles constituent un élément des futurs services de mobilités dépossédés.

La navette autonome, comme son nom l'indique, ne dispose pas de conducteur à bord. Elle permet d'embarquer une dizaine de personnes en moyenne à une vitesse moyenne de 18 à 20 km/h sur un itinéraire prédéfini. Elle peut être exploitée soit en desserte de tous les arrêts identifiés, soit en dépose à la demande.

A la différence des systèmes guidés automatiques classiques (type VAL), elle circule sur la voie publique et interagit directement avec les autres véhicules, les piétons, les cyclistes, etc. De fait la sécurité est un élément central dans la conception de ces véhicules. Plusieurs systèmes sont combinés (caméras, lasers, GPS, odomètre). Les passagers peuvent immobiliser la navette à tout moment à l'aide de bouton d'arrêt d'urgence.

Au-delà de l'image moderne qu'une telle expérimentation offre au transport en commun dans la ville, la navette autonome électrique constitue un véritable outil de promotion et de marketing territorial. Elle contribue par ailleurs au développement du transport décarboné.

L'objectif de la navette autonome n'est pas de remplacer les systèmes de transport en commun classiques mais d'assurer les premiers et derniers kilomètres de la chaîne de déplacement des usagers qui l'empruntent.

Un grand nombre d'expériences ont été menées à ce jour dans les métropoles du territoire national (Paris, Nantes, Lyon, Toulouse) mais aussi dans des agglomérations de taille intermédiaires (Béziers, Sète) voire à l'échelle de communes plus modestes telle que Pibrac.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Etape 1 : Faire connaître le mode de transport auprès des élus du territoire

Dans un premier temps l'organisation d'une visite de terrain pour les élus du territoire auprès d'une ou plusieurs collectivités ayant déjà mis en œuvre une navette autonome (Paris, Lyon, Toulouse, Nantes ...) permettra à ces derniers de se forger une culture sur ce nouvel outil de la mobilité, et d'en connaître les modalités d'exploitation et de mise en œuvre.

Etape 2 : Définir et préparer l'itinéraire de la navette

Au départ du Pôle d'Échanges (PEM) de la gare de Périgueux, la navette empruntera un itinéraire prédéfini de quelques kilomètres, voire centaines de mètres dans un premier temps. La mise en service d'une ligne exploitée en navette autonome nécessite une préparation sur site. Il faut configurer la navette pour qu'elle puisse circuler sur l'itinéraire et marquer les arrêts (repérage GPS).

Dans un premier temps, un agent Péribus sera nécessaire à bord notamment en vue de rassurer et « éduquer » les usagers face à ce nouveau mode de déplacement.

A plus long terme, elle pourra être envisagée comme un mode de transport à cheval entre la ligne de transport classique et le taxi avec un itinéraire prédéfini pouvant s'adapter à la demande de l'utilisateur, ou aux conditions de trafic.

Navette autonome à Toulouse (modèle EasyMile EZ10)



Source : Iter

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Faire connaître le mode de transport auprès des élus du territoire



→ Mesure 2 : Définir et préparer l'itinéraire de la navette



Maîtrise d'ouvrage

Grand Périgueux

Coûts

Coût d'un véhicule	250 à 300 K€
Organisation d'un séminaire	< 5 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

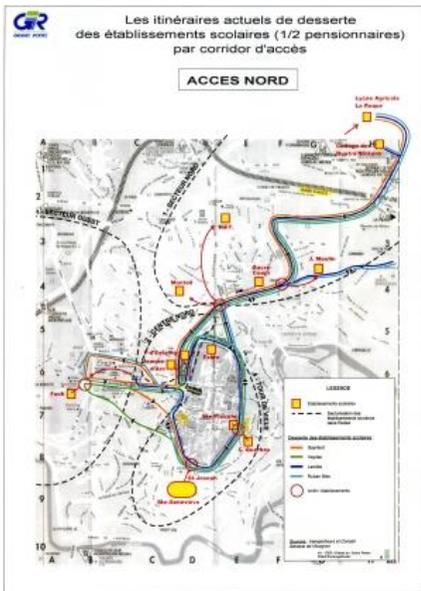
Moyens

- ⇒ Visite terrain (séminaire)
- ⇒ Test Navette

Résultats

- ⇒ Nombre d'usagers
- ⇒ Enquête d'opinion

Schéma fonctionnel de pôle d'échanges et exemple d'analyse de corridor à Rodez



Source : Rodez Agglomération

CONSTATS ET OBJECTIFS

La desserte classique des établissements scolaires du cœur de l'agglomération a pour effet de multiplier les itinéraires parcourus par les autocars dans la zone de circulation dense, davantage encore en heure de pointe.

La réalisation d'un pôle d'échange scolaire pour les collèges et lycées vise à réduire les effets de dispersion des autocars scolaires dans le cœur d'agglomération et la congestion du trafic induite aux abords des établissements scolaires. En plus de réduire leur présence dans la circulation aux heures de pointes, la rationalisation des distances parcourues par les autocars doit permettre un gain de temps moyen pour l'accès aux établissements.

Les pôles d'échanges scolaires positionnés au regard de la localisation et des corridors d'accès aux établissements scolaires, permettent la desserte exclusive d'un établissement scolaire par une navette au départ dudit pôle d'échanges. L'infrastructure a vocation à assurer l'interface entre les cars scolaires ou TransPérigord amenant les élèves à Périgueux depuis leur domicile vers les lignes Péribus qui les conduisent à leur point de destination, à savoir les établissements scolaires.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Etape 1 : Restructurer le réseau scolaire

Dans un premier temps, l'identification des établissements scolaires (collèges et lycées) desservis dans Périgueux croisée à l'analyse des corridors d'accès aux établissements scolaires permettra d'identifier des points de convergence et de

proposer un ou plusieurs emplacements stratégiques pour l'implantation d'un ou deux pôles d'échanges.

Ensuite, une réorganisation horaire des services devra être menée afin de garantir les correspondances sur le pôle entre autocars et réseau urbain.

La dernière étape consiste en la mise en œuvre et définition fine des itinéraires des navettes scolaires spécifiques au départ du pôle d'échanges.

La zone de CréaVallée Nord ou Sud pourrait constituer un premier pôle d'échanges scolaire.

Etape 2 : Etudier la faisabilité du ou des pôles d'échanges

Une fois que la localisation du ou des pôles d'échanges est connue, il convient d'en assurer l'étude de faisabilité en tenant compte d'un certain nombre de prérequis :

- Limiter les conflits d'usages à la fois circulatoires entre les autocars entrants et sortants, mais aussi avec les piétons présents sur le pôle d'échanges, c'est pourquoi il est important, lors de la conception du pôle d'échanges d'anticiper l'ensemble des flux piétons à partir des pôles générateurs de déplacements.
- La mise en place d'un système d'information dynamique pour les voyageurs (élèves), en particulier si l'affectation des quais se fait sur un modèle semi-dynamique.
- L'insertion urbaine du site dans son quartier environnant aussi bien sur les aspects de forme urbaine que d'accessibilité.

Etape 3 : Ouvrir le transport scolaire à d'autres usagers

Selon les aspects réglementaires et les contraintes techniques, une ouverture des lignes scolaires au tout public pourrait constituer une complémentarité de l'offre en zone rurale.

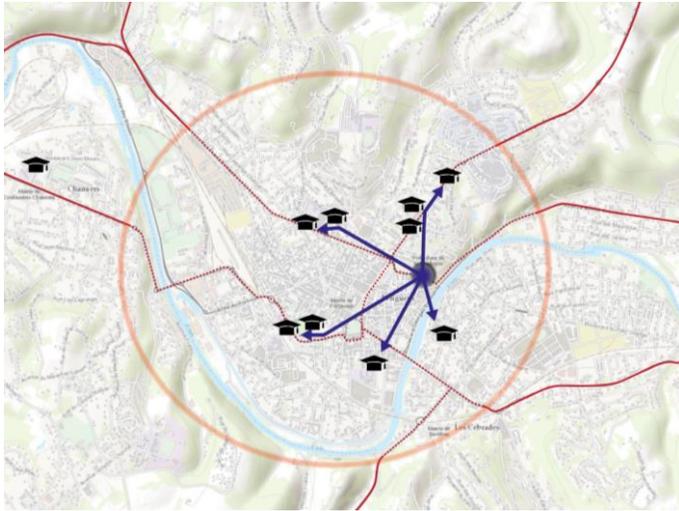
Plusieurs aspects sont à étudier : pertinence de l'offre pour le tout public (horaires et lieux de desserte), tarification et billettique associées, capacité d'accueil suffisante au regard du nombre de scolaires inscrits...

Les règlements des lignes scolaires et de l'offre tout public étant différents, cela nécessite d'apporter les modifications utiles au règlement intérieur des lignes scolaires.

Si cette ouverture était mise en œuvre, cela nécessitera une communication importante auprès du grand public.

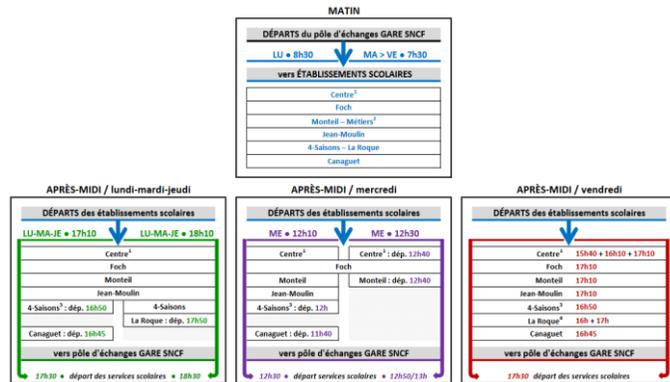
L'ouverture au tout public des lignes scolaires impliquera d'anticiper le besoin dans la restructuration du réseau, et de prévoir dans le cas d'une plate-forme d'échange, d'assurer la correspondance sur le réseau régulier de façon efficiente.

Exemple de fonctionnement théorique d'un pôle d'échange scolaire



Source : Iter | ESRI world topo

Distribution des services scolaires au pôle d'échange de Rodez



Source : Rodez Agglomération

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Calendrier de mise en œuvre

→ Etape 1 : restructurer le réseau scolaire



→ Etape 2 : Etudier la faisabilité du ou des pôles d'échanges



→ Etape 3 : Ouvrir le transport scolaire à d'autres usagers



Maîtrise d'ouvrage

Grand Périgueux

Partenaires

Etablissements scolaires du territoire, Région Nouvelle Aquitaine

Coûts

Etude de réorganisation du réseau scolaire	25 K€
Etude de faisabilité du pôle d'échanges	50 K€
Ouvrir le transport scolaire à d'autres usagers	20K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

⇒ Aménagement du ou des pôles d'échanges

Résultats

- ⇒ Diminution du nombre de cars scolaires transitant dans le centre-ville
- ⇒ Rationalisation des kilomètres parcourus par les lignes scolaires

AXE E

Faire des modes actifs une solution de mobilité alternative crédible pour tous les publics

E1

Mettre en œuvre le schéma cyclable d'agglomération et assurer l'articulation avec le schéma de hiérarchisation de la voirie

E2

Etablir une charte d'aménagement des espaces publics

E3

Intégrer dans la réglementation les besoins de mobilité douce

E4

Inscrire le territoire dans le label "territoire vélo"



SOURCE : ARCHIVES ARNAUD LOTH

CONSTATS ET OBJECTIFS

Au sein du Grand Périgueux et comme dans beaucoup de villes moyennes, la part modale du vélo reste faible, en moyenne de l'ordre de 2 à 3 %, le territoire de Périgueux se singularise avec moins de 1%. L'émergence très récente des vélos à assistance électrique, de la glisse urbaine dans de nombreuses villes, démontre le potentiel de développement notamment avec l'allongement des distances (+ 5 km en moyenne) et la neutralisation de l'effet déclivité souvent dissuasif dans le cadre d'une pratique quotidienne

En 2018 le Schéma cyclable de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux a été adopté avec une stratégie à 10 ans. Un premier pas important a ainsi été réalisé pour permettre la réalisation des travaux et pour garantir la cohérence d'une part avec le schéma de hiérarchisation de la voirie (cf. action n°B1) et d'autre part être coordonné avec les programmations pluriannuelles d'aménagement des budgets voiries des communes.

L'ambition de ce schéma vise à l'aménagement de 130 km cyclables en cœur d'agglomération, avec une priorisation et un phasage en 5 étapes (de 1,5 ans à 2 ans chacune) mais avec des souplesses au regard des ambitions communales. Une charte d'aménagement est à prévoir afin de garantir sa cohérence de mise en œuvre à l'échelle du territoire.

Le schéma cyclable a des objectifs de parts modales qui s'inscrivent dans les ambitions du PDU à savoir une augmentation d'ici 10 ans : de 3 à 4% en cœur d'agglomération d'ici 5 ans, et de 8 à 10% d'ici 10 ans. Il est évident que pour atteindre ces parts modales ambitieuses mais réalistes

(équivalent à ceux de la ville de la Rochelle, ville de référence en matière cyclable), il est nécessaire de s'appuyer sur des leviers, que sont la mise en œuvre d'un maillage dense et hiérarchisé des liaisons, de liaisons vers les grands pôles générateurs et d'avoir la possibilité de relier les bourgs de la vallée de l'Isle ou plus éloignés à condition que la déclivité ne soit pas trop importante.

Les clés de succès dans la mise en œuvre du schéma cyclable sont également tributaires d'autres dispositifs d'accompagnement à savoir :

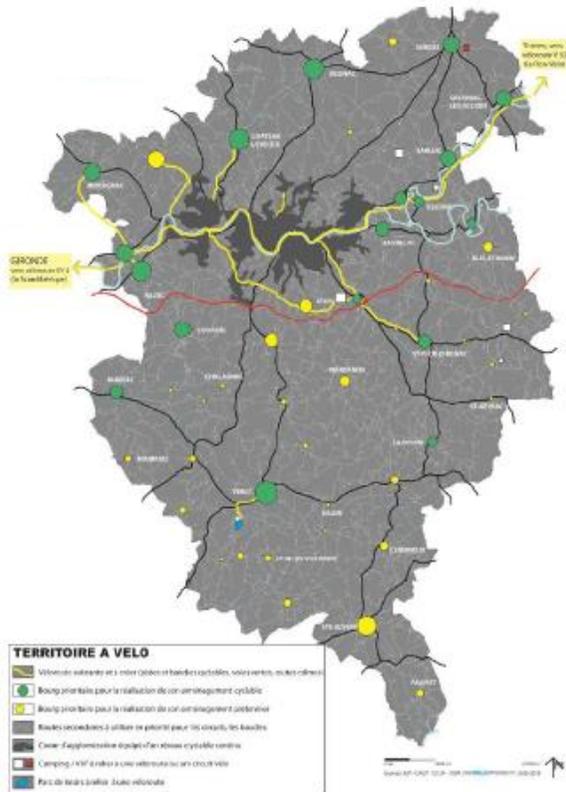
- Une politique de stationnement public à proximité des pôles générateurs,
- Une réglementation en faveur du stationnement privé (préconisations/réglementations – cf. Action E3)
- Le jalonnement/signalétique dédié
- Les actions d'accompagnement et de communication dont l'adhésion à un label (cf. action E4)
- La création d'un service de location de vélos grand public et d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Améliorer la continuité et la lisibilité cyclable du territoire

Dans le schéma cyclable, il est prévu deux échelles d'intervention :

- Sur l'ensemble de l'agglomération,
- Sur le cœur d'agglomération



Sur le cœur d'agglomération, il est prévu de réaliser l'aménagement d'ici à 10 ans de 130 kms d'itinéraires cyclables, en s'appuyant sur les axes cyclables structurants du territoire comme les voies vertes des berges de l'Isle et du Manoir, mais nécessitant des études complémentaires pour permettre :

- ✓ De relier les bourgs-centre avec le cœur d'agglomération (Mensignac, La Chapelle-Gonaguet, Château-L'Evêque, Razac, Annesse-et-Beaulieu, Saint-Laurent-sur-Manoire, Saint-Pierre-de-Chignac, Escoire, Sarliac et Savignac-Les-Eglise) dans le cadre d'une desserte vélo de type loisir-tourisme plutôt que pendulaire,
- ✓ De prioriser les bourgs-centre bénéficiant d'un aménagement cyclable (en vert sur la carte ci-contre)
- ✓ De relier les principales véloroutes nationales qui jalonnent le territoire et se connectent avec les territoire voisins (EV3 – Scanibériques, V92 Flow vélo),

Dans le cœur d'agglomération, le schéma cyclable proposé « doit s'adapter au territoire en s'appuyant sur l'existant, sans créer de modifications lourdes et coûteuses, afin d'avoir une traduction et une utilisation rapide ». Il n'est donc pas opportun de créer du site propre mais d'adapter les aménagements en fonction de deux facteurs principaux : le niveau de trafic et la vitesse pratiquée sur la voirie.

Le projet de réseau cyclable dit « cible » de 130 km (63% à créer) à court terme tel qu'il est défini dans le schéma cyclable préconise les aménagements suivants à réaliser :

- ✓ 6% en zone 20 (de rencontre)
- ✓ 50% en zone 30
- ✓ 27% en pistes et bandes cyclables

✓ 13% en voies vertes

Un réseau projeté à 10 ans est également à définir dans le détail, lequel s'appuie notamment sur un objectif d'apaisement avec un abaissement généralisé de 50 km/h à 30 km/h dans le cœur d'agglomération (carte ci-après).

Mesure 2 : Favoriser l'installation de mobiliers vélos (stationnement public) à proximité des pôles générateurs

Le stationnement vélos vers les sites ou dans les pôles générateurs sont indispensables afin d'assurer un accueil sécurisé des cyclistes sur les lieux de destinations ou de passages (1 français sur 5 renonce à l'usage du vélo après un vol – source CEREMA). Le gestionnaire de l'espace public doit donc répondre à trois critères pour l'utilisateur :

- Stationner son vélo à proximité immédiate de sa destination
- Sécuriser (réduire le risque de vol ou de dégradation)
- Proposer un stationnement ergonomique.

Il existe différents aménagements pour l'accroche des vélos (Parc vélo, borne, lice, barrière, appui vélo, potelet, arceaux...) et des installations plus sécurisées (garages à vélos, boxes à vélos.)

Dans le cadre du schéma cyclable, il est préconisé :

Localisation du stationnement vélo	Préconisations
Les zones résidentiels	Bornes vélos, boxes individuels ou collectifs
Les équipements publics	Arceaux
Les établissements scolaires	Boxes, garage à vélo ou abri (5 à 12 places) selon effectifs
Les interfaces (PEM, P+R..)	Boxes, arceaux
Les zones commerciales	Boxes, arceaux (accompagnement car financement privé)

Mesure 3 : Accompagner et réaliser le jalonnement/signalétique en faveur des modes doux (plan jalonnement)

Pour faciliter la pratique du vélo, la notion de lisibilité doit être prise en compte sur le terrain à travers une signalétique optimisée et cohérente (homogène). Cet accompagnement doit permettre d'avoir une vision d'ensemble du réseau.

Il doit aussi s'effectuer à plus grande échelle afin d'être conforme aux attentes départementales (via une charte) par rapport aux autres projets et aménagements cyclables sur le territoire français, régional et départemental.

Le Schéma Cyclable doit prendre en compte cette signalétique en hiérarchisant le territoire :

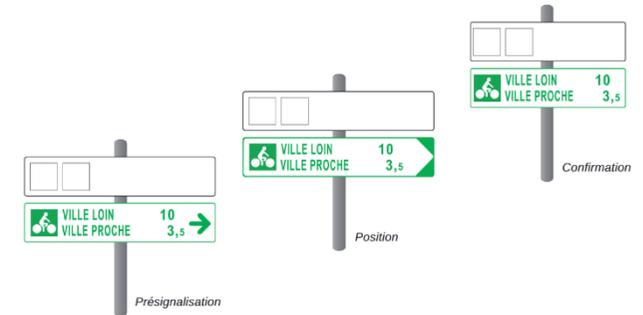
- ✓ Itinéraires dans le cœur d'agglomération,
- ✓ Voies vertes des berges de l'Isle et du Manoir (signalétique dédiée),
- ✓ Itinéraires complémentaires davantage touristiques et de loisir sur le reste du territoire.

Ce plan doit assurer la lisibilité du réseau via l'utilisation d'une charte :

- Définir le niveau d'information : la position, la destination, la durée...
- Définir la localisation des panneaux,
- Coordonner les actions d'installation des panneaux pour assurer une cohérence de signalisation.

L'appel à projet annuel « vélo » aux communes du Grand périgueux est à poursuivre pour impulser une véritable stratégie d'aménagement des espaces vélos.

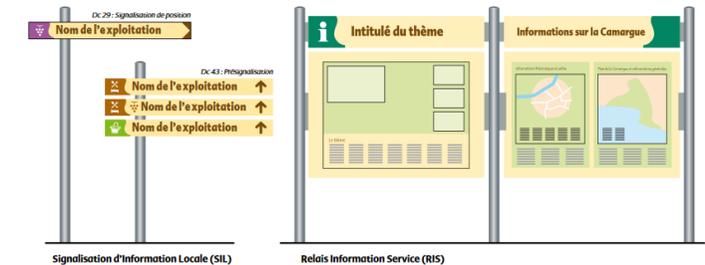
Voici quelques exemples de signalisations (DV) existantes sur des voies propres :



Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes, CERTU, 2013, 8p.

Les emplacements vides sont destinés à recevoir des logotypes (dessin identifiant un itinéraire précis : Européen, National, Régional).

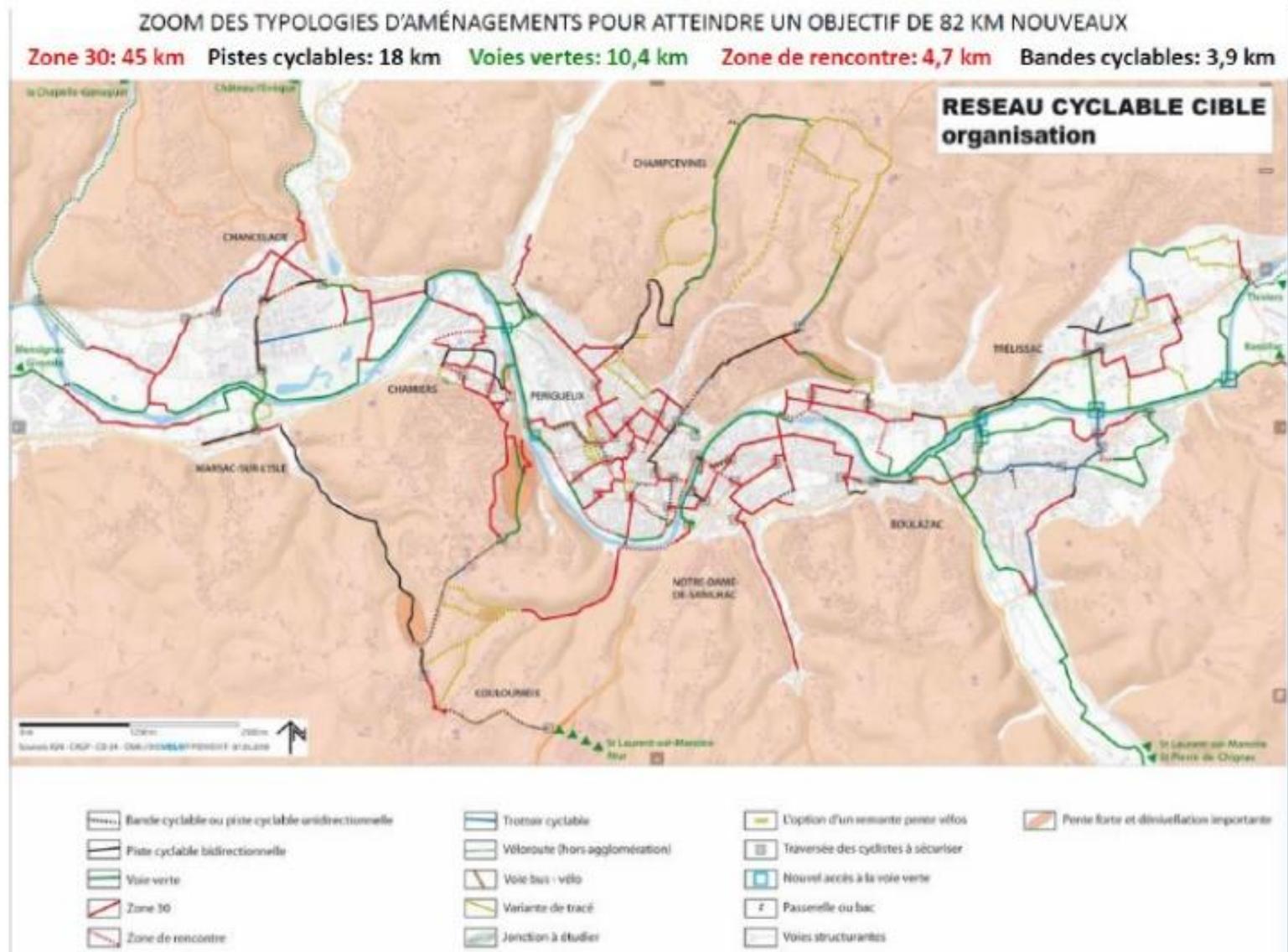
Voici un exemple d'un plan de Jalonnement dans la continuité



d'une charte signalétique du Parc naturel régional de Camargue (PNRC) :

Le Plan de Jalonnement, Charte signalétique explication, Parc Naturel Régional de Camargue, 2009, 74p.

E1 METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA CYCLABLE D'AGGLOMERATION ET ASSURER L'ARTICULATION AVEC LE SCHEMA DE HIERARCHISATION DE LA VOIRIE





Mesure 4 : création d'un service de location de vélos grand public

Dans le schéma cyclable, il est préconisé un seul point de location de vélos (moyen, long terme) avec différents types de vélos (vélo standard, électrique, pliants, ...).

L'objectif serait de mettre en œuvre ce service mi-2019, avec l'achat de 400 vélos en 4 ans et un prix de location entre 15€ et 30€ par mois.

Le choix de localisation de ce point unique pourrait être le Pôle d'Echange Multimodal (maison de la mobilité) de par sa vocation intermodale, mais le secteur de l'hypercentre (Francheville ou Montaigne) à proximité d'un parking pourrait également être pertinent dans une seconde étape.

Mesure 5 : Les actions d'accompagnement et de communication

Le volet accompagnement et communication a son importance tout au long de la démarche afin d'une part de faciliter l'information sur les réalités opérationnelles du schéma cyclable et de la pratique des modes actifs à l'échelle du territoire et d'autre part de promouvoir les solutions alternatives auprès des acteurs locaux en organisant des actions de sensibilisation et des événements.

L'ensemble des outils de communication habituels sont très utiles pour créer une culture vélo (rubriques dédiées sur le site internet, panneaux d'information, cartes du réseau, campagnes spécifiques...) et pour sensibiliser les entreprises dans le cadre des Plans de Mobilité Employeurs (PME). La sensibilisation des publics "Jeunes" dans les écoles et les structures périscolaires (CLSH) sur la pratique cyclable (sécurité, code de la route.) et

sur l'écomobilité scolaire en général est également primordiale et se décline de la manière suivante :

- ✓ Des opérations ponctuelles (distribution de gilets lors d'événements de sensibilisation à la sécurité routière, interventions en salle sur la réglementation, les équipements, les comportements...);
- ✓ Promotion de démarches globales intégrées telles que les plans de déplacements scolaires ;
- ✓ Communication sur des nouveaux aménagements (zones 30, zones de rencontre,...).

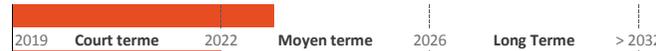
TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Améliorer la continuité et la lisibilité cyclable du territoire



→ Mesure 2 : Favoriser l'installation de mobiliers vélos (stationnement public) à proximité des pôles générateurs



→ Mesure 3 : Accompagner et réaliser le jalonnement/signalétique en faveur des modes doux (plan jalonnement)



→ Mesure 4 : création d'un service de location de vélos grand public



→ Mesure 5 : Les actions d'accompagnement et de communication



Maîtrise d'ouvrage :

Grand Périgueux ou autres gestionnaires de voirie (Communes, CD24, Etat)

Partenaires :

Communes, Département pour les voies départementales
Etat, Europe, ADEME

Coûts

Mesure 1, 2, 3 et 4	Schéma cyclable : 1 000 K€ Voies vertes et véloroutes : 5 500 K€
---------------------	---

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

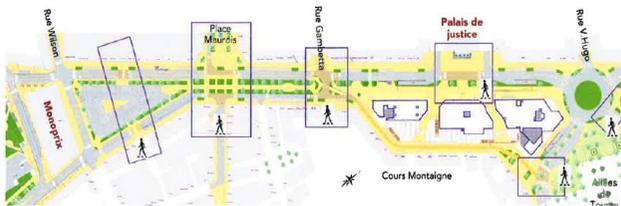
- ⇒ Nombre de km d'aménagements cyclables
- ⇒ Budget annuel consacré aux aménagements vélo

Résultats

- ⇒ Comptages vélos par axes et augmentation de la part modale vélos
- ⇒ Nombre de locations de vélos
- ⇒ Nombre d'aide à l'achat de VAE par an



Aménagement d'emprises piétonnes généreuses et continues depuis la place Bugeaud jusqu'aux allées de Tourny. Aménagement d'un grand parvis piétonnier devant l'opération « place Montaigne » :



Source : enquête publique 2018 – projet réaménagement des boulevards – secteur Montaigne

CONSTATS ET OBJECTIFS

L'élaboration d'une charte d'aménagement des espaces permet d'afficher une volonté forte de promouvoir les mobilités actives. Elle constitue un engagement politique et technique durable vis-à-vis de la population. Cette charte favorise les pratiques de loisirs, touristiques, de déplacement quotidien.

- ✓ Proposer des aménagements et des équipements sécurisants,
- ✓ Mettre en évidence la qualité de l'accueil,
- ✓ Valoriser les prestations et les animations vélos proposés sur le territoire,
- ✓ Se distinguer et obtenir une reconnaissance de leur investissement par un organisme expert,
- ✓ Partager des bonnes pratiques au sein d'un réseau national.

Cette charte peut engendrer un label comme celui de la Fédération Française de Cyclotourisme (cf. action E4).

Elle regroupe tous les aménagements publics susceptibles d'être établis sur le territoire avec leurs équipements (jalonnement par exemple). Elle devra dans un premier temps s'appuyer sur le schéma de hiérarchisation de la voirie (cf. action B1) pour que la charte puisse être en cohérence avec la typologie de voie et en préciser les aménagements les plus adaptés pour les mobilités douces (voir leur absence si non adapté à la vocation/fonctionnalité de voirie) (cf. action B2).

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

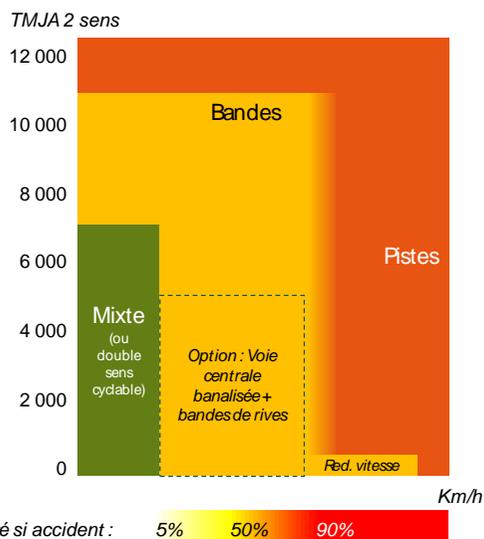
Mesure 1 : La prise en compte de la « marchabilité » pour la réalisation de Plans Piéton

La charte d'aménagement des espaces publics intégrera les aménagements favorisant la marche à pied, notamment par l'élaboration et le recensement d'un référentiel qui devra être respecté dans tous les aménagements visant à partager l'espace public.

Un plan piéton quant à lui fixe des objectifs à réaliser en matière d'aménagements et de promotion de la marche à pied. La charte d'aménagement des espaces publics, en tant que document technique, fournira un guide à l'ensemble des gestionnaires de voirie et aménageurs.

Les plans piétons visant à promouvoir la marche à pied et faciliter son appropriation par les usagers sont à concevoir selon 4 registres :

- ✓ L'état de l'art à l'échelle des communes et en priorité les 31 communes situées majoritairement au sud de la vallée de l'Isle qui ont été identifiés lors de l'étude du schéma cyclable. Les études prendront en compte les problématiques de marchabilité (confort et temps de parcours) avec les équipements structurants et les pratiques actuelles.
- ✓ Dans une seconde étape, la commune identifiera les orientations qu'elle souhaite intégrer dans son plan piéton, en termes d'équipements (mise aux normes de cheminement, jalonnement, mobiliers urbains, insertion paysagère, éclairage...).



Statut	Trafic 2 sens /jour	Largeur de chaussée (en mètres)				
		<2,70	2,70 - 3,50	3,50 - 4,50	4,50 - 5	> 5
Aire piétonne		R	R	R	R	R
Zone de rencontre		R	R	R	R / MNS	R / MNS
Section en zone 30 ou limitée à 30km/h	< 1 000	R / MNS	R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1 000 - 5 000		R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5 000 - 8 000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8 000				MS	MS / S
Section 50km/h	< 1 000				MS	MS / S
	1 000 - 5 000				MS	MS / S
	5 000 - 8 000				MS	S
Section 70km/h	> 8 000				MS / S	S
						S

- 0 Aucun marquage en section courante
- MNS Marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèches)
- MS Marquage séparatif de type axial ou bande cyclable
- S Séparateur (piste)
- Mise en zone 30 souhaitable
- Besoin d'une étude approfondie et d'un traitement plus conséquent
- Cas peu réalistes

D'après CERTU, la mise à double sens cyclable, guide pratique et méthodologique, 2012

- ✓ Il est prévu une campagne de communication et de sensibilisation faisant écho notamment à des actions en l'attention des scolaires (pédibus, journée de sensibilisation...) et d'autres profils de mobilité.
- ✓ Enfin, le Grand Périgueux réalisera des fiches pratiques et des visuels cartographiques identifiant les temps de marchabilité desservant les principaux équipements.

Mesure 2: Prendre en compte les besoins spécifiques aux deux-roues non motorisés

L'objectif de la charte d'aménagement des espaces publics est de disposer d'un guide pour le déploiement des aménagements cyclables sur les itinéraires prioritaires ou sur le reste de son territoire en fonction des opportunités d'intervention.

La présente charte sera basée :

- ✓ Sur la réglementation existante au jour de son élaboration ;
- ✓ Sur les préconisations du CEREMA et sur les fiches « PAMA » (plan d'action pour les mobilités actives émises suite aux évolutions réglementaires de 2015 ;
- ✓ Sur les préconisations du Plan National Vélo 2018 qui prévoit entre autres d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. etc.
- ✓ Sur les préconisations défendues par les associations et fédération de cyclistes et compatibles avec la réglementation ;

- ✓ Sur les bonnes pratiques observées en France et à l'Étranger, et compatibles avec la réglementation ;
- ✓ Sur les arbitrages locaux issus des échanges entre les usagers et le Maître d'Ouvrage.

La charte des aménagements cyclables prendra en compte les différentes catégories de cyclistes (utilitaires/urbains, loisirs/balade, sportifs/cyclotouristes) et identifiera pour chaque type d'aménagement :

- ✓ Les objectifs de fonctionnement,
- ✓ Ce que dit la loi,
- ✓ Les préconisations

Les aménagements seront appréhendés de la manière suivante :

- ✓ Les sections courantes (zone de rencontre, double sens cyclables, pistes, bandes, chaussée à voie centrale banalisée, voie verte.)
- ✓ Les intersections (carrefours à feux, sans feux, giratoire)
- ✓ Le stationnement,
- ✓ Le jalonnement et la communication.

La charte doit également intégrer les nouvelles règles en matière de glisse urbaine comme les trottinettes électriques, hoverboards, monoroues, gyropode, gyroscates ou smartboards, skate boards électriques qui côtoient désormais les vélos à assistance électrique et se développent plus vite que les infrastructures et la réglementation du code la route.

Dans le cadre de la future loi sur les mobilités, il est prévu « créer une nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route ». Il est ainsi prévu que ces modes pourront circuler sur

Les pistes ou sur les bandes cyclables ou dans les zones à 30 km/h, mais que leur place ne sera plus autorisée sur les trottoirs car la sécurité des piétons n'est plus assurée.

Il a été envisagé que des adaptations seront possibles pour prendre en compte les situations locales avec une adaptation des règles (plus restrictives) en tenant compte de la situation de leur territoire.

Les Nouveaux Véhicules Électriques Individuels (NVEI)



www.lemonde.fr 2018

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Elaborer une charte des aménagements piétons et de Plans Piéton



→ Mesure 2 : Elaborer une charte des aménagements cyclables



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 et 2 : Grand Périgueux.

Partenaires

Communes, Département pour les voies départementales
Etat

Coûts

Mesure 1	15 à 20 K€
Mesure 2	15 à 20 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

⇒ Elaboration et adoption des chartes après consultation des partenaires associés

Résultats

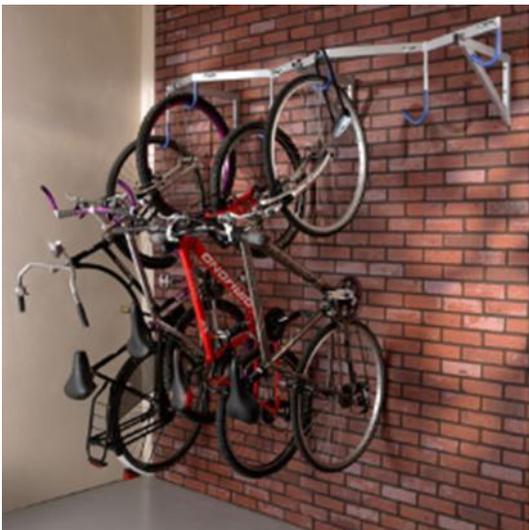
⇒ Adoption des chartes des aménagements piétons et cyclables

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le constat sur l'absence d'un état de l'offre privée de stationnement sur le territoire est une réalité tout comme il est réel que le développement d'une offre de qualité pour le stationnement vélo dans les espaces privés constitue un réel enjeu de développement de la pratique et il s'inscrit dans les recommandations du Schéma Cyclable du Grand Périgueux.

L'objectif est donc que les documents d'urbanisme prévoient la création d'emplacements de stationnement pour les cycles respectant le minima de superficie et les recommandations internes pour sécuriser et optimiser les emplacements.

Concernant tous les projets urbains, il est pertinent de préconiser des aménagements d'itinéraires et d'équipements (voie cyclable, partagée piéton/ cycle, point de stationnement...) en introduisant dans le règlement d'urbanisme du PLUI et OAP des obligations et / ou préconisations.



Source : www.lecyclo.com

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Préconisations en matière d'itinéraires

- **Pour les piétons :**

D'une manière générale, à chaque fois que l'emprise et la topographie le permettent, les aménagements destinés à la circulation des piétons seront réalisés de manière à faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (cf. annexe Accessibilité).

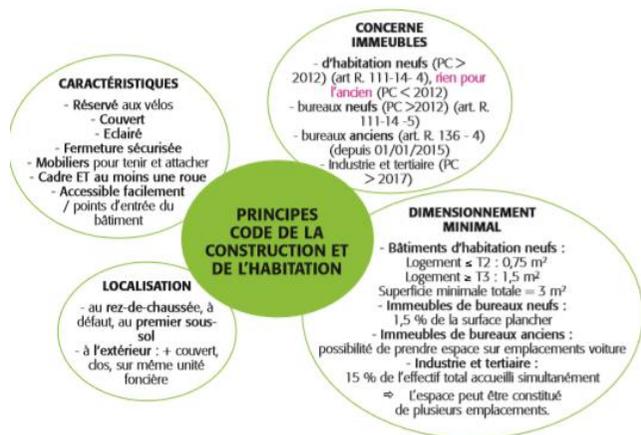
Ces cheminements seront donc réalisés en portant une attention particulière aux points suivants :

- La largeur des cheminements sera adaptée à la circulation des fauteuils roulants (min 1,50m de largeur), et la pente n'excèdera pas 3%,
- Le revêtement des cheminements présentera des caractéristiques compatibles avec la circulation en fauteuil roulant, et sera idéalement antidérapant,
- Le mobilier urbain éventuellement placé en accompagnement des cheminements ne devra pas présenter de danger ou d'entrave à la circulation des personnes à mobilité réduite.

- **Pour les cyclistes :**

En faisant référence à la loi Laure (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) laquelle a posé les fondements des politiques de déplacement en faveur du vélo (et des modes doux en général), dans tout projet urbain, il est recommandé d'appliquer l'article L228-2 : « A l'occasion des réalisations ou

Principes du code de la construction pour les emplacements des locaux vélos



Source : www.fub.fr 2018

des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. ».

La référence au PDU est explicite et l'application des recommandations de la charte des aménagements cyclables également (cf. action E2 – mesure 2).

Mesure 2: Les obligations en matière de stationnement privé

Le code de l'urbanisme (article L151-30) dispose que « le règlement [du PLU] fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation. »

Le PDU prévoit l'introduction de normes plancher concernant la réalisation de places de stationnement vélo dans l'article 12 du règlement des PLU. Il s'agit d'une mesure prescriptive du PDU, qui doit donc obligatoirement être traduite dans le PLU. Il est important de noter que ces normes portent sur un espace exclusivement consacré au stationnement des vélos, à l'exclusion de tout autre usage (poussettes, stationnement des deux-roues motorisés, ...).

Le rapport du ministère du développement durable sur le stationnement des vélos dans les espaces privés de décembre 2013 et celui de la FUB sur le stationnement des vélos dans les

immeubles d'habitation et de bureaux peuvent également être des guides de référence pour un partage des bonnes pratiques à mettre en œuvre sur le territoire.

Les dernières évolutions réglementaires en matière de stationnement privé de vélo sont les suivantes :

- *L'article 57 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant l'engagement national pour l'environnement, qui a créé les articles L111-5-2 et L111-5-3 du code de la construction et de l'habitation (CCH)*
- *Le décret n°2011-873 du 25 Juillet 2011 relatif aux installations électriques au hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos qui a créé les articles R111-14-4, R111-14-5 et R.136-4 du CCH*
- *L'arrêté du 20 Février 2012, relatif à l'application des articles R111-14-2 et R111-14-5 du CCH*
- *Le décret et de son arrêté du 30 octobre 2014, met en place un dispositif progressif à compter du 1er janvier 2015, à tout bâtiment à usage principal de bureaux existants.*

Le décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 modifie les articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation relatifs aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos. Il étend les dispositions relatives aux infrastructures dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures pour le stationnement des vélos,

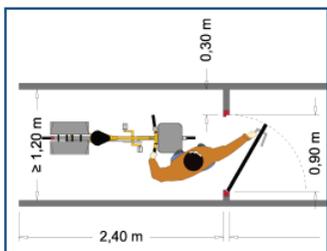


Figure 1 : Passage de porte en accès frontal, en poussant

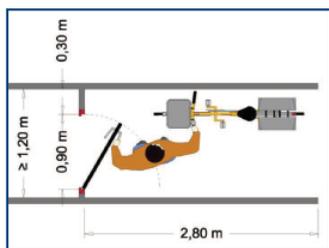


Figure 2 : Passage de porte en accès frontal, en tirant

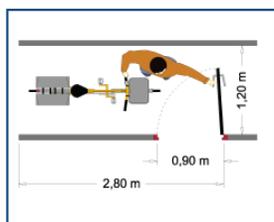


Figure 3 : Passage de porte en accès latéral, en tirant

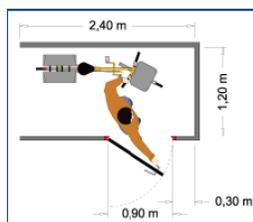


Figure 4 : Passage de porte en accès latéral, en poussant

Source : Guide stationnement vélo – Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie / Ministère de l'égalité du territoire et du logement - Nov. 2013

actuellement prévues dans le code de la construction et de l'habitation, à la construction, pour les bâtiments à usage principal d'habitation ou tertiaire, aux bâtiments à usage industriel, aux bâtiments accueillant un service public, ainsi qu'aux bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipés de places de stationnement.

✓ Localisation et implantation :

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du CCH doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

✓ **Accessibilité** : le garage ou le local doit être accessible quel que soit le handicap avec au moins un cheminement accessible. Pour un bon usage, la largeur des circulations avec vélo doit au moins égale à 1,20 mètres.

✓ Equipement des emplacements :

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévus aux articles R.111-14-4 et R.111-14-5 du CCH doit comporter un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue.

✓ Nombre de places de stationnement

L'article 4 L'espace destiné au stationnement des vélos prévu aux articles R. 111-14-7 et R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation est couvert et se situe de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur

du bâtiment, à condition qu'il soit couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- ✓ Pour les bâtiments définis à l'article R. 111-14-7, l'espace est dimensionné pour accueillir un nombre de place de vélo correspondant à 15 % de l'effectif d'agents ou usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment, sur déclaration du maître d'ouvrage ;
- ✓ Pour les bâtiments définis à l'article R. 111-14-8, l'espace est dimensionné pour accueillir un nombre de place de vélo correspondant à 10 % de l'effectif de la clientèle et des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments, sur déclaration du maître d'ouvrage.

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 à R. 111-14-6. Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- ✓ Pour les **bâtiments à usage principal d'habitation**, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- ✓ Pour les **bâtiments à usage principal de bureaux**, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher ;

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Préconisations en matière d'itinéraires



→ Mesure 2 : Les obligations en matière de stationnement privé



Maîtrise d'ouvrage

Mesures 1 et 2 : Grand Périgueux, Communes

Partenaires

Communes

Coûts

Mesure 1	5 à 10 K€
Mesure 2	5 à 10 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

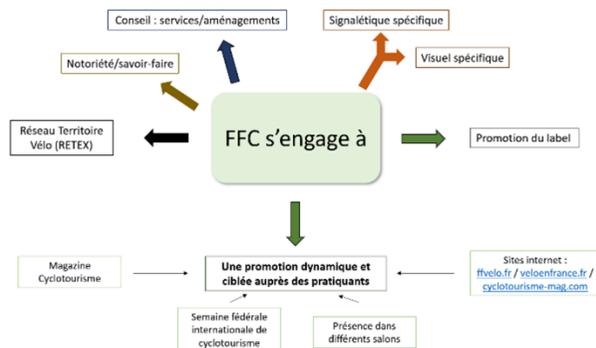
INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

⇒ Elaboration et application dans le PLUi

Résultats

- ⇒ Nombre de km aménagés (vélos et piétons)
- ⇒ Nombre de places de stationnement et locaux aménagés



Source : FF Cyclotourisme

CONSTATS ET OBJECTIFS

A l'échelle nationale, un réseau national de promotion de la pratique cyclable dans le cadre d'un label a été créée par la Fédération française de cyclotourisme auprès des collectivités territoriales (commune, communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine et métropole) qui s'engagent pour favoriser les pratiques de loisirs, touristiques, de déplacement quotidien.

Les objectifs de la labellisation assignés à la collectivité dans le cadre d'une adhésion à une charte sont les suivantes (sources FFvelo) :

- Proposer des aménagements et des équipements sécurisants,
- Mettre en évidence la qualité de l'accueil et valoriser les prestations et les animations vélos proposés sur le territoire,
- Se distinguer et obtenir une reconnaissance de leur investissement par un organisme expert et partager des bonnes pratiques au sein d'un réseau national.

L'intérêt du label est aussi d'apporter une visibilité et une cohérence par rapport à l'action volontariste du Grand Périgueux et des communes dans la promotion du vélo notamment à travers son schéma cyclable.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure : Intégrer la charte du label « territoire Vélo » afin de rendre plus attractif le réseau mis en place.

Mettre en avant les établissements recevant du public et plus particulièrement touristique à l'aide de ce label (attractivité accrue) permettant de les inciter à proposer un service de location vélo, mettre en réseau les loueurs sur le territoire...

Qu'est-ce que le label « Territoire Vélo » ?

Ce label cherche à récompenser les efforts de la collectivité effectués en faveur du vélo mais aussi afin d'améliorer les services proposés. Les objectifs étant ceux exposés dans la partie « Objectifs à atteindre » :

- Créer des **aménagements sécurisés**, que ce soient des pistes ou des éléments du mobilier vélo en ville (stationnements, haltes vélo...) / un **panel de services** (point d'information, d'alimentation, d'hébergement, de location et de réparation, intermodalité...).
- Proposer des **circuits vélo** qui soient accessibles à tous les types de publics.
- Proposer des **événements** et animations vélo tout en mettant en valeur son patrimoine (historique, architectural, culturel et naturel...).
- Invitez les acteurs locaux à s'impliquer dans une **démarche écologique** et à participer au dynamisme du territoire.

Quels avantages de ce label ?

- Une reconnaissance immédiate
- Une garantie de qualité
- Une appartenance à un réseau dynamique
- Un développement touristique accru.

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Le Grand Périgueux et l'Office de Tourisme Intercommunal

Partenaires

- Communes
- Office de tourisme
- Fédération Française de Cyclotourisme
- Etablissements privés liés au tourisme
- Département
- Associations

Coûts

Adhésion Label	5k€ / an
----------------	----------

La collectivité participe aux frais de mise en place, de fonctionnement et de développement du label « Territoire vélo ». Cette participation financière est établie en fonction du nombre d'habitants dans la collectivité :

- 500 € / an si la collectivité compte 10 000 habitants ou moins,
- 0,05 € / habitant / an si la collectivité compte entre 10 001 et 100 000 habitants,
- 5 000 € / an si la collectivité compte 100 001 habitants ou plus.

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Répondre aux obligations de la charte pour pouvoir adhérer au label

Résultats

- ⇒ Enquête auprès des visiteurs/touristes (et notamment des cyclotouristes) pour apprécier la visibilité du label sur le territoire.

AXE F

Promouvoir les pratiques alternatives de l'automobile et accompagner la mutation du parc automobile vers des motorisations alternatives

F1

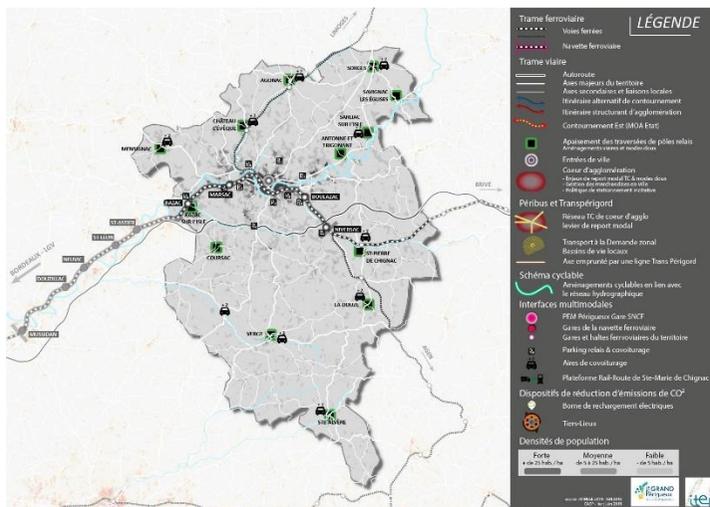
Asseoir une stratégie covoiturage

F2

Lancer des expérimentations d'autopartage publiques et privées

F3

Mettre à contribution les acteurs publics et privés du territoire dans le déploiement des bornes de recharge électrique et GNV



CONSTATS ET OBJECTIFS

Le département de la Dordogne a mis en place un schéma d'aires de covoiturage qui privilégie des implantations de vocation départementale avec l'aménagement d'aires dans des espaces urbains et péri-urbains. Ces aires de covoiturage visent à capter des usagers de la route de moyenne et longue distance.

Le Grand Périgueux, à l'échelle du territoire communautaire, a souhaité compléter ce schéma par l'aménagement d'aires de covoiturage sur les territoires moins denses, notamment dans les pôles relais, afin de permettre le développement du covoiturage de courte distance, quotidien (notamment domicile-travail) pour les territoires pas ou mal desservis en alternative modale à la voiture (Transports collectifs inexistant, et modes doux non adaptés). La mobilisation des acteurs privés doit également permettre l'aménagement (matérialisation) d'emplacement de covoiturage, en complémentarité avec d'autres fonctions du stationnement et ainsi valoriser cette pratique à destination (stationnement de l'équipage de covoiturage) et plus seulement sur le point de rencontre covoiturage à l'échelle du Grand Périgueux. Plusieurs éléments fondateurs sont donc à prendre en compte.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

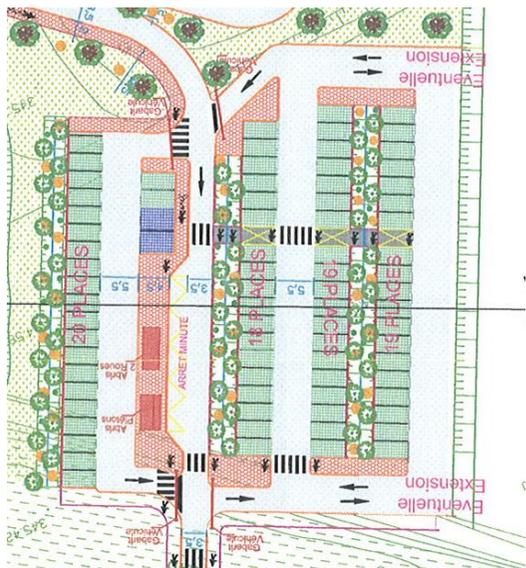
Mesure 1 : Finaliser l'aménagement des aires de covoiturage du Grand Périgueux et les intégrer au schéma départemental

Les moyens financiers des collectivités locales sont de plus en plus limités et les acteurs publics cherchent à réduire l'étalement urbain. Dans ce contexte, il est indispensable d'utiliser les surfaces existantes pour créer des aires de covoiturage sur des parkings publics (place communale, équipements publics...) et parfois privés (centres commerciaux...). Ils sont bien souvent sous utilisés la semaine et en journée. Ils ne présentent donc pas de conflit d'usage à réserver une partie de ces surfaces aux covoitureurs.

Le Grand Périgueux a identifié **8 lieux pour aménager des aires de covoiturage** sur son territoire, qui répondent aux principes d'équité territoriale (couverture des pôles relais), et à des moyens de mise en œuvre rapide en s'appuyant sur des espaces viabilisés.

- 4 aires de covoiturage ont été aménagées en 2018 (Vergt, Sarliac-sur-Isle, La Douze et Château L'Evêque)
- 4 aires doivent être aménagées en 2019-2020 (Sorges, Grun Bordas, Mensignac et Val de Louyre et Caudeau)

L'objet est de réserver des emplacements dédiés aux covoitureurs, et de rendre identifiables les points de covoiturage par une **signalétique visible et lisible** (panneaux directionnels, signalétique verticale et horizontale identique pour toutes les aires). C'est un élément important non seulement pour le repérage des aires mais aussi pour la communication.



LEGENDE :

Exemple d'aménagement d'aire de covoiturage
(Communauté d'Agglomération Loire Forez)

Ces aires de covoiturage sont intégrées au schéma plus global à l'échelle de la Dordogne et accessible au tout public. L'accent doit être mis sur la **diffusion de l'information** (carte en ligne, ...).

Mesure 2 : Accompagner les acteurs publics et privés dans la réalisation d'emplacements de covoiturage

Il s'agit de mettre en valeur et favoriser la pratique du covoiturage sur les **points dits de destination** : entreprise, espaces commerciaux, pôles gares et haltes, en proposant des emplacements réservés pour les covoitureurs, au plus près des entrées de bâtiment. Le partenariat entre acteurs publics et acteurs privés doit permettre de localiser au mieux les points de covoiturage à aménager (connaissance de la pratique et accompagnement du besoin), de proposer des aménagements adaptés et identifiables et ainsi d'assurer la complémentarité des actions.

Plusieurs modalités d'accompagnement existent pour **encourager et guider les acteurs du territoire** dans la matérialisation d'emplacements de covoiturage. Il convient pour cela de préciser les moyens mobilisés par le Grand Périgueux :

- Identification des cibles (foncières commerciales, grands employeurs, promoteurs immobiliers, concessionnaires autoroutiers, etc.) et organisation d'une réunion d'information auprès de ces cibles pour préciser l'enjeu et les intérêts du covoiturage,
- Réunion d'information à destination des communes afin de présenter les outils disponibles pour

accompagner la pratique du covoiturage, rappeler le rôle d'impulsion des pouvoirs publics sur le sujet,

- Réalisation, édition et diffusion d'un guide d'aménagement d'emplacements réservés aux covoitureurs,
- Fourniture de panneaux/ totem de signalétique verticale (selon la charte Périmouv'), et plus globalement de l'identité visuelle établie par la Grand Périgueux (papier en-tête pour communication...),
- Intégration des points de covoiturage aménagés au schéma d'aires de covoiturage (emplacements accessibles au tout public),
- Etc.

Mesure 3 : Etudier les incitations financières en faveur du covoiturage

Pour encourager le covoiturage et conforter les bénéfices de cette pratique plutôt que de l'autosolisme, le levier financier est un levier persuasif. Comme cela se fait dans de grandes agglomérations, la collectivité accompagne la pratique du covoiturage par une **contribution aux frais**. Cette contribution publique peut se faire à destination des grands employeurs du territoire sous forme de subvention ou encore directement auprès des usagers via l'opérateur de la plate-forme de mise en relation des covoitureurs.

Il s'agit concrètement de rembourser une partie des frais engagés par les salariés se déplaçant en covoiturage en tant que passagers.



Charte graphique Périmouv'

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Finaliser l'aménagement des aires de covoiturage du Grand Périgueux et les intégrer au schéma départemental



→ Mesure 2 : Accompagner les acteurs publics et privés dans la réalisation d'emplacements de covoiturage



→ Mesure 3 : Incitations financières au covoiturage



Maîtrise d'ouvrage

Grand Périgueux (fournitures), communes (aménagement)

Partenaires

Porteurs privés (foncières immobilières, employeurs, concessionnaires autoroutiers, etc.)

Coûts

Mesure 1	10 à 15 K€ (hors structure)
Mesure 2	Signalisation verticale 1,8 K€ Signalisation horizontale 1,75 K€
Mesure 3	NC

Source : prix unitaire schéma départemental des aires de covoiturage de Dordogne

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Nombre de places de stationnement covoitureurs
- ⇒ Nombre d'aires de covoiturage et maillage du territoire
- ⇒ Nombre de panneaux distribués

Résultats

- ⇒ Taux d'occupation des parkings et emplacements de covoiturage
- ⇒ Part modale du covoiturage
- ⇒ Nouvelles aires de covoiturage créées



<https://www.automobile-entreprise.com>

CONSTATS ET OBJECTIFS

Dans la perspective d'une réduction de l'usage de la voiture au profit des autres modes de déplacement, il convient de permettre aux populations du territoire de pouvoir disposer d'un véhicule en autopartage (deuxième véhicule du ménage par exemple) pour des déplacements plus occasionnels ou pour les populations arrivant sur le territoire, de se déplacer aisément au départ de la gare de Périgueux par exemple (1er point d'entrée ferroviaire sur l'agglomération).

Eventuellement les accompagner techniquement (fournisseurs, modalités techniques via SDE24...)

** L'auto partage en boucle est la forme d'autopartage la plus classique (historique). Le service proposé consiste à louer un véhicule à une station et à le ramener après usage au même point de prise en charge.*

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Expérimenter l'autopartage public au PEM de Périgueux

L'objectif d'une première expérimentation en gare de Périgueux est de tester l'autopartage, avec la mise à disposition de plusieurs véhicules en autopartage sur le territoire du Grand Périgueux, et d'envisager un déploiement à plus grande échelle (autopartage en boucle* avec plusieurs stations d'autopartage dans le cœur d'agglomération)

Mesure/ étape 2 : Expérimenter l'autopartage privé

Identifier les grands promoteurs immobiliers du territoire et les rencontrer/ solliciter pour lancer une expérimentation d'autopartage dans un ensemble immobilier neuf à vocation d'habitat ou d'activité (pour les résidents ou actifs)



Source : Mairie de Maslacq

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Expérimenter l'autopartage public au PEM de Périgueux



→ Mesure 2 : Expérimenter l'autopartage privé



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 : Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux, partenaires privés

Mesure 2 : Promoteur Immobilier, coopératif, bailleur social

Partenaires

AVERE (véhicules électriques et / ou hybrides)

Coûts

Mesure 1 : Expérimenter l'autopartage public au PEM de Périgueux	NC
Mesure 2 : Expérimenter l'autopartage privé	NC

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Période test de véhicule en autopartage public
- ⇒ Test par un promoteur immobilier ou association de véhicule en autopartage privé

Résultats

- ⇒ Nombre de véhicules en autopartage public et en autopartage privé
- ⇒ Diminution du taux de motorisation des ménages
- ⇒ Usage des véhicules en autopartage (nombre moyen de locations journalières)



Borne de recharge électrique- SDE 24- Périgueux. Source Iter

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le volume de véhicule électrique ou hybride ne cesse d'augmenter en France (plus de 150 000 véhicules immatriculés au 1^{er} septembre 2018*). Il y a environ 13 000 véhicules GNV (toutes catégories confondues chiffres 2015) en France mais **la tendance semble s'accroître** d'après les statistiques du système d'immatriculation des véhicules. Le phénomène de l'écomobilité et la généralisation de ces modes de motorisation doivent être accompagnés par des équipements adaptés, disponibles sur l'ensemble du territoire (milieu urbain comme milieu rural).

Le déploiement des bornes de recharge électrique est principalement porté par le SDE 24 avec l'implantation de bornes de recharge sur voirie à l'échelle départementale. A ce jour sur les 148 points de chargement du département, 29 sont identifiés sur le territoire du Grand Périgueux.

Le déploiement des points de distribution du GNV est suivi par l'Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules (AFGNV). Un objectif de déploiement de point de ravitaillement au nombre de 300 sur le territoire français est annoncé à l'horizon 2020.

Il convient de couvrir plus densément le territoire en **Infrastructure de Recharge des Véhicules Électriques (IRVE)** et en bornes GNV et notamment aux points de destination (lieu de travail, lieu d'achat, lieu de loisir, lieu de changement modal) pour accompagner le développement du parc de voitures électriques et au GNV. Le rechargement/ avitaillement des véhicules électriques ou hybrides, au GNV doit être rendu aisé afin que la question du chargement ou de l'avitaillement ne soit

pas un frein à l'équipement des ménages ou au renouvellement des flottes automobiles des entreprises et administrations.

L'installation de bornes de recharge ou de point d'avitaillement sur le territoire doit ainsi répondre aux priorités suivantes :

- Lever le frein principal des utilisateurs potentiels qui ne disposent pas de places de stationnement à domicile : 95% des acheteurs de véhicule électrique disposent de cette place,
- Proposer des points de chargement aux lieux de destination (parkings privés, P+R, parking d'entreprise...),
- Proposer des compléments de charge rapide en journée sur les lieux d'activités (utiles aussi pour faciliter la gestion des flottes d'entreprise),
- Proposer une recharge rapide en cours de trajets dépassant l'autonomie des véhicules électriques pour les flux de transit, les touristes, les visiteurs du territoire,
- Porter la réflexion dans le cadre des futures implantations d'usines de méthanisation sur le territoire et de l'implantation de station BioGNV à proximité ou d'avitaillement les stations de distribution de carburant les plus proches.

Répartition par cible des obligations de pré-équipement électrique des parcs de stationnement dans les bâtiments neufs

Capacité du parking	Type de parking				
	Habitation	Tertiaire	Industriel	Service public	Ensemble commercial/ cinémas
≤ 40 places	50% des places de stationnement	10% des places de stationnement	10% des places de stationnement	10% des places de stationnement	5% des places de stationnement
> 40 places	75% des places de stationnement	20% des places de stationnement	20% des places de stationnement	20% des places de stationnement	10% des places de stationnement



* Immatriculations de véhicules légers électriques : + 12,76 % sur les 9 premiers mois de l'année, soit une progression de +12,76 % par rapport à la même période en 2017

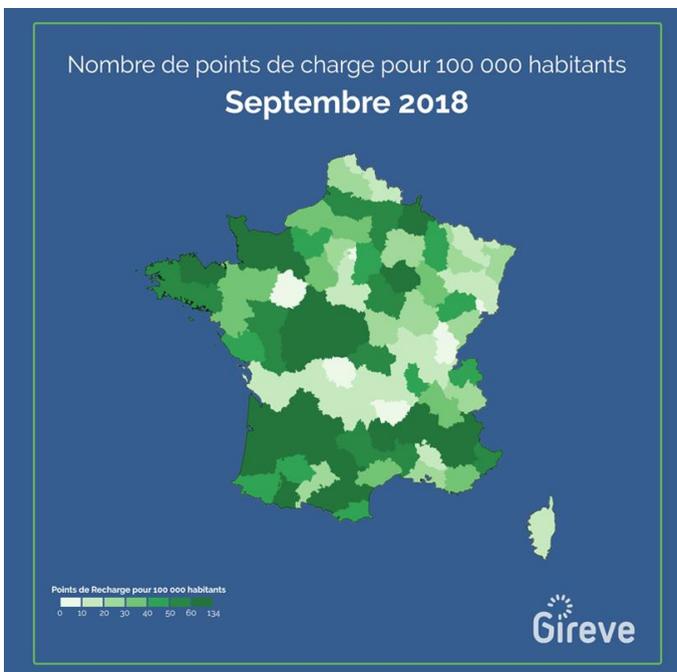
MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

L'objectif de mailler le territoire en bornes de chargement électrique ou point d'avitaillement biocarburant sur l'espace public et privé, s'appuie sur plusieurs étapes :

- L'intégration des réseaux (équipement électrique suffisant pour prévoir un branchement, acheminement du gaz) en amont des opérations immobilières constitue un prérequis et garanti la possibilité d'installation de bornes de recharges électriques (respect du décret du 13 juillet 2016 de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte) ou de point d'avitaillement en GNV.
- Les lieux d'intermodalité doivent être privilégiés pour l'installation de bornes de recharge électrique : parking relais (P+R), gares et haltes, parking de covoiturage. Ces points de changement modal seront prioritairement aménagés. L'équipement doit être prévu dès la phase projet.
- Les points de pertinence (en raison de la complexité du transport du biométhane) d'avitaillement en GNV/ BioGNV doivent être trouvés. Des projets d'unité de production de méthane sont en cours de réflexion sur le territoire. Un ancrage des points de distribution à proximité de ces points de production ou de distribution apparaît pertinent.

- Sensibiliser et informer les grands employeurs du territoire sur les dispositifs d'aide à l'installation de bornes de recharge électrique à usage de leurs salariés et pour le rechargement de la flotte de véhicule de l'établissement vers l'électrique, le GNV ou l'hybride (programme ADVENIR pour les véhicules électriques).

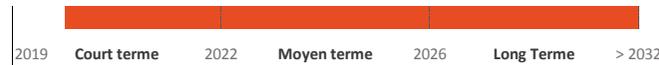
Cette action peut être couplée avec l'action sur le covoiturage (F1) et sur l'autopartage (F2).



Equipement du territoire en bornes de recharge électrique_Gireve

TABLEAU DE BORD

Calendrier



Maîtrise d'ouvrage

- Espace public : Communes
- Péribus, Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux
- Espace privatif : employeurs, promoteurs immobiliers, exploitants parkings publics, exploitant usine de méthanisation, etc.

Partenaires

AVERE, SDE 24, Enedis, AFGNV, ADEME, SEM Périgord Energie

Coûts

Installation d'une borne de recharge (plus ou moins rapide)	3 à 15K€
---	----------

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Outils d'information/ communication (réunion, plaquette/ flyer...)

Résultats.

- ⇒ Progression des immatriculations de véhicules électriques et de véhicules au GNV sur le territoire,
- ⇒ Nombre de bornes de recharge électrique sur le territoire (publiques et privées),
- ⇒ Progression du taux d'utilisation des bornes,
- ⇒ Nombre de point d'avitaillement GNV sur le territoire,
- ⇒ Taux de rotation moyen de véhicules ne autopartage.

AXE G

Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives et impulser le changement auprès des citoyens et acteurs privés

G1

Conforter l'implantation de la maison de la mobilité au Pôle d'Echange Multimodal de Périgueux

G2

Mettre en place un observatoire des mobilités

G3

Faciliter l'usage de l'écosystème de mobilité, le rendre visible et intelligible

G4

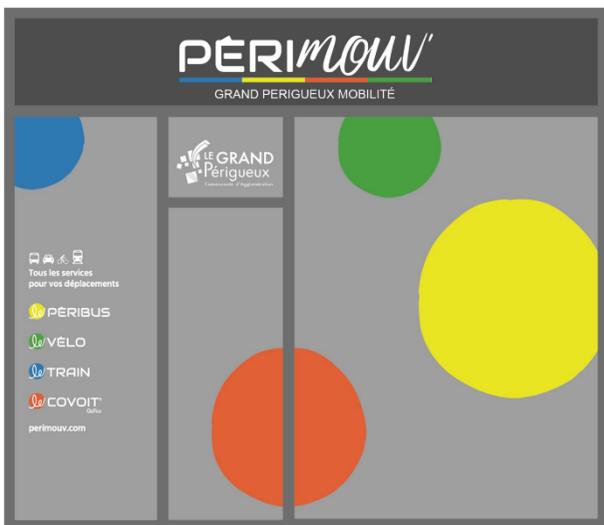
Proposer une offre tarifaire et billettique intégrée et intermodale

G5

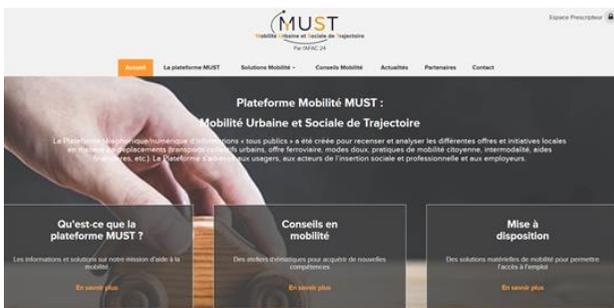
Promouvoir les tiers lieux

G6

Assurer un rôle de promotion et de management de la mobilité sur le territoire en mobilisant les acteurs publics et privés



Charte graphique PÉRIMOUV



CONSTATS ET OBJECTIFS

Les réseaux de communication usuels pour les offres de mobilité sur le territoire du Grand Périgueux sont ceux des autorités organisatrices de mobilité (infos, édition fiches horaires et plans de réseau). Des lieux d'intermodalité (au nombre de 4) ont été formalisés dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau réseau de transports collectifs urbains PÉribus.

Le développement des offres de mobilité sur le territoire du Grand Périgueux doit s'accompagner d'une information de qualité, au plus près de l'utilisateur et de la promotion des nouvelles solutions de mobilité.

Cette information doit aussi être au service des professionnels : travailleurs sociaux et responsables d'équipements publics ou privés, employeurs, établissements de soin et de santé, etc.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Le Pôle d'Échange Multimodal de la gare Périgueux est le lieu le plus approprié pour implanter une agence autour de la mobilité appelée « Maison de la Mobilité » à la place de l'actuel espace transport. Son implantation est programmée dans le cadre du projet de PEM, sur un emplacement du futur quartier d'affaire. Ces fonctionnalités restent à définir plus précisément, mais l'ensemble des modes de transport sont à intégrer. La maison de la mobilité s'appellera PÉRIMOUV'.

La maison de la mobilité constitue un « guichet unique » pour l'utilisateur afin de trouver sur le territoire un lieu de service et d'information sur la mobilité.

Les fonctions minimums attendues seront :

- Un point d'information sur l'ensemble des moyens de déplacement sur le territoire (schéma piéton, schéma cyclable, plans des réseaux de transport collectif avec fiches horaires, etc.)
- Les tarifs par publics et par mode et la vente de titre de transport
- Une cartographie de l'agglomération permettant de se repérer dans l'espace.

Des fonctions complémentaires seront attendues :

Un point vélo comprenant :

- La location de vélos (mécanique, VAE, pliant, VTT) trottinettes, etc.
- Un atelier participatif d'auto-réparation vélo.

Des fonctions facultatives (qui pourront être développées à plus long terme) :

- Stage de remise en selle,
- Conseil en mobilité auprès des employeurs,
- Parcours touristiques
- La location de mobylette/ scooter
- Plate-forme MUST de conseil personnalisé pour les publics en situation de précarité (suivi individualisé, atelier, prêt de véhicules, etc.)

Annemasse, Aubenas ou encore le Grand Villenuevois ont implanté sur leur territoire respectif une maison de la mobilité. La montée en compétence de la maison de la mobilité, nécessitera a minima l'identification d'un local de stockage (vélo, scooter...) et la formation/ embauche de conseillers en mobilité.



Source : AVP du PEM (AVP Provisoire / Bruno Remoué & Associés – Studio NEMO – Iris Conseil – B2M – Berti – Cabinet Piquet)

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

Associatifs et institutionnels : Péribus, SNCF, Conseil départemental (mobilité inclusive), Région Nouvelle Aquitaine, MUST, pôle emploi, Véloration ...

Coûts

Conseil en mobilité (5 ETP)	150 K€/an
-----------------------------	-----------

A titre indicatif les besoins de budget de fonctionnement et investissement (en lien avec les fonctionnalités choisies) peuvent aller de 200 K€ à 500K€ par an.

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Définition des fonctionnalités de la maison de la mobilité dans le temps (évolution)
- ⇒ Nombre de conseillers en mobilité
- ⇒ Nombre de véhicules mis à disposition

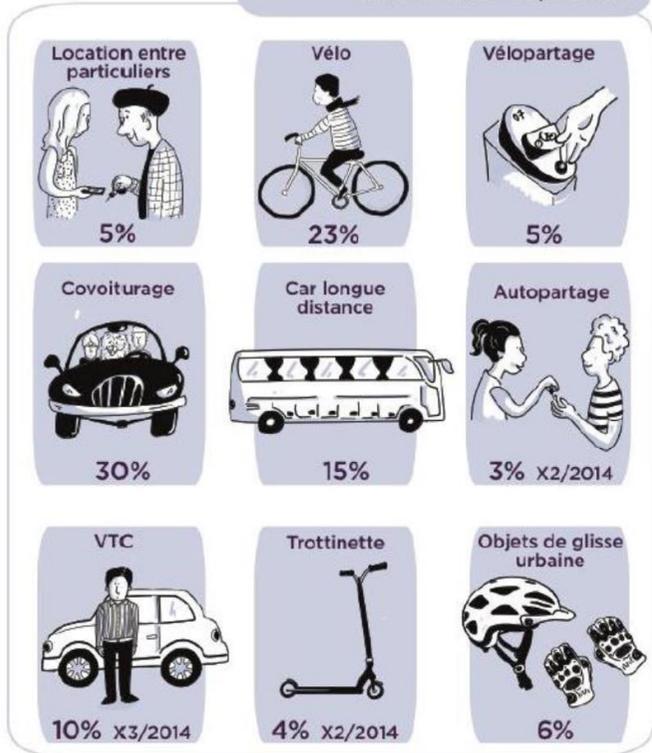
Résultats

- ⇒ Fréquentation de l'espace sur un mois type
- ⇒ Nombre de titre de transport et/ ou location, vendus
- ⇒ Nombre de services offerts

	centrale de mobilité			Agence de mobilité		
	Indispensable	Important	Optionnel	Indispensable	Important	Optionnel
Information multimodale						
Accueil physique pour conseil personnalisé						
Mise à disposition d'informations exhaustives (intégration de différents systèmes d'information)	■			■		
Calculateur d'itinéraires multimodaux						
Site Internet						
Accueil téléphonique						
Remontée d'information des acteurs vers les organisateurs de transport						
(*) si n'existe pas ailleurs						
Sensibilisation et conseil en écomobilité						
Communication	■					
Événementiel						
Services (rendus par la structure)						
Covoiturage						
Location de vélos						
Auto-partage						
Billetique						
Mise en œuvre d'actions						
Assistance méthodologique, accompagnement						
Animation						
Expertise						
Etudes						
Observation						
Elaboration de politiques et programmes						
Lancement et mise en œuvre de programmes et projets pour la mobilité durable						
Mise en réseau des acteurs						
Mise en place de concertation						
Aide à la définition de politiques						

Source : MISE EN PLACE / CONSOLIDATION D'UNE AGENCE DE MOBILITE, Rhône Alpes Energie Environnement

Les pratiques de mobilité émergentes se consolident depuis 2014.



Source : ADEME- L'Observatoire des mobilités émergentes (2017)

CONSTATS ET OBJECTIFS

L'évolution des territoires administratifs passés (passage de la CAP au Grand Périgueux) rend difficile la lisibilité sur l'évolution des comportements de mobilité sur le Grand Périgueux. Les données les plus récentes qui précisent les parts modales pour tout motifs de déplacements sont les données issues de l'Enquête Ménage Déplacement de 2006. A l'exception des données sectorielles (fréquentation des réseaux de transports collectifs) et des données nationales (flux domicile-travail de l'INSEE), il n'existe pas de données récentes et globales sur la mobilité à l'échelle du Grand Périgueux.

Le volet mobilité et déplacement du PLUi se fixe des ambitions en matière d'évolution des parts modales et donc de réduction des GES, au profit des modes alternatifs à la voiture autosoliste. Pour évaluer la progression vers cette ambition, suivre les changements de comportement et les accompagner au mieux, comparer le territoire à ses homologues, mais aussi communiquer sur ces évolutions, il convient de mesurer, observer les pratiques de mobilité sur le territoire, prenant en compte la dimension sécurité routière.

Cet observatoire permettra d'assurer plus aisément la révision du volet transport et déplacement tous les 5 ans et orientera les ajustements à apporter au plan d'actions le cas échéant. Enfin, il doit revêtir une dimension sécurité routière et assurer la vigilance nécessaire sur ce domaine.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Mettre en place un observatoire des mobilités

La mise en place d'un observatoire passe par plusieurs étapes :

- Une première étape consiste à définir les indicateurs et outils utiles pour procéder aux observations,
- Une deuxième étape consiste à choisir un outil aisé d'usage,
- Une troisième étape consiste à planifier les mesures terrains,
- Enfin, il conviendra de mobiliser les partenaires (présentation de l'outil, distribution des rôles dans le recueil de données/ informations, etc.)

Mesure 2 : Intégrer à l'observatoire des mobilités un observatoire de la sécurité routière

L'observation, après consultation des partenaires pertinents (police nationale, gendarmerie, SDIS), intégrera un volet sécurité routière qui visera à reprendre les données connues en matière d'accidentalité des modes les plus vulnérables (cyclistes, piétons, glisse urbain) afin d'observer le niveau de dangerosité par secteur géographique, d'identifier les causes/risques d'accidentalité.

L'objectif de cet observatoire de la sécurité routière est d'apporter une surveillance accrue sur ce sujet en lien avec les projets de mobilité et l'évolution des comportements de mobilité, afin d'apporter des solutions adaptées, voire d'assurer la prévention routière nécessaire lorsqu'un risque est identifié.



Source : Tisséo Collectivités- Observatoire des Plans de Mobilité

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Mettre en place un observatoire des mobilités



→ Mesure 2 : Intégrer à l'observatoire des mobilités un observatoire de la sécurité routière



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

Région Nouvelle Aquitaine, SMINA, CD24, Police Nationale, SDIS, SNCF, Péribus, Communes (stationnement), SD24, employeurs, CARSAT, etc.

Coûts

Mesure 1 : Mettre en place un observatoire des mobilités	20 K€
Mesure 2 : Intégrer à l'observatoire des mobilités un observatoire de la sécurité routière	5 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Mise en place de l'observatoire et des indicateurs de suivi
- ⇒ Enquêtes quantitatives (usages du réseau Péribus, OD en gare, comptage cyclistes/ piétons, comptages trafic, etc.)

Résultats

- ⇒ Mesure des évolutions de parts modales
- ⇒ Mesure de l'accidentologie (modes vulnérables : piétons et cyclistes)

Source : site du Grand Périgueux

CONSTATS ET OBJECTIFS

L'ensemble des solutions de déplacement sur le territoire doit être visible et lisible pour être attractif. Le constat sur le territoire du Grand Périgueux est celui d'une information pouvant être améliorée. L'information, souvent donnée pour un mode spécifique, ne met pas en avant l'articulation possible des modes entre eux par exemple. De nombreux outils et supports de communication existent (en ligne : Sncf, Péribus, GoToo...), mais sont souvent sectorisés sur un mode unique. Le système de déplacement n'est pas lisible pour les non-initiés. La maison de la mobilité (action G1) a vocation à orienter les usagers, à les accompagner dans leur parcours mobilité, à leur offrir les services le permettant, cela sur une interface physique positionnée en gare de Périgueux. Il s'agit d'une action de promotion et d'accompagnement des usagers ou non usagers à compléter par une communication plus globale.

Pour aller au-delà, il convient d'équiper l'agglomération d'un outillage médiatique et pragmatique permettant :

- De sensibiliser les populations à se déplacer différemment, à tester de nouveaux modes de déplacement.
- D'animer la dynamique engagée avec le Plan Global de Déplacements Périmouv' et poursuivie avec le volet transport et déplacement du PLUi (lancement/promotion des nouvelles offres)
- À l'utilisateur d'avoir une visibilité large sur les solutions de mobilité qui lui sont proposées et sur les possibilités de chaînage modal qui lui sont offertes.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Proposer une information multimodale

L'agglomération du Grand Périgueux doit avant tout définir un programme d'information qui précise les supports de la communication qui seront privilégiés (comment), quel public est ciblé (pour qui), pour faire passer quel message (pourquoi), et sur quelle périodicité (quand) ? Cette stratégie de communication intégrera le référentiel Régional Modalis (outil d'accompagnement de l'utilisateur dans son parcours) et l'information personnalisée dispensée par les conseillers en mobilité à la « maison de la mobilité » (action G1)

Puis réalisation et édition ou mise en ligne des documents de communication (journal de la mobilité, fiches pratiques/thématiques, lancement d'une offre, etc.).

Plus cette information sera relayée globalement et localement, plus elle aura de retentissement. Il convient donc de mettre à contribution les communes, les territoires voisins en leur permettant un relais en ligne de l'information.

Mesure 2 : Animer la stratégie de mobilité

La réalisation d'événements autour de la mobilité, du développement durable, de la qualité de vie est à envisager pour faire connaître et rendre visible les solutions de déplacements et leurs bénéfices.



Source : Faites du vélo_ Nantes



Source : Fête le vélo_ Rouen



Source : Challenge Mobilité_ADEME Nouvelle Aquitaine

Ces événements peuvent être déclenchés sur plusieurs motifs :

- Lancement d'une nouvelle offre de mobilité (inauguration des véhicules en autopartage en gare de Périgueux, lancement du service de location vélo, etc.),
- Participation à un événement national : semaine européenne de la mobilité, semaine du développement durable, fête du vélo, challenge mobilité, etc.,
- En accord avec un événement local, sur une autre thématique (manger/ bouger, « Rendez-vous aux jardins »),
- Dans le cadre de partenariats avec l'Agence TER Nouvelle Aquitaine.

Mesure 3 : Proposer une information intermodale

Pour favoriser le report modal, il conviendra dans un deuxième temps, de mettre à disposition des usagers (résidents, visiteurs...) un outil de calcul de recherche d'itinéraire (site internet dédié, application), en lien avec l'évolution intermodale de la tarification. Les initiatives des actions G3 et G4 étant intimement liées. Le site Modalis.fr, porté par la Nouvelle Aquitaine Mobilité, réunit ces fonctions et sera le support adapté pour une information coordonnée à l'échelle Régionale et dans lequel l'information sur le réseau Péribus sera présente.

Cet outil sera un réel atout pour la maison de la mobilité et gage d'efficacité pour les conseillers en mobilité.

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

Nouvelle Aquitaine Mobilité, communes, Pays de l'Isle en Périgord, Région

Coûts

Mesure 1 : Proposer une information multimodale	15 K€
Mesure 2 : Animer la stratégie de mobilité	10 K€
Mesure 3 : Proposer une information intermodale	20 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Note de cadrage de la communication
- ⇒ Evènement mobilité
- ⇒ Outil de calcul/ recherche d'itinéraire

Résultats

- ⇒ Nombre de publications parues
- ⇒ Participation et évolution de la participation aux événements mobilité
- ⇒ Evolution des parts modales

TARIFS EN VIGUEUR À PARTIR DU 3 SEPTEMBRE 2018

Titre	Tarif	Modalités d'utilisation	Point de vente	Support
Pass UNITÉ	130€	Valable 130 jours après validation, y compris en correspondance	Bus	Ticket édité dans le bus
Pass 10 VOYAGES*	8€	Déplacements valables 10 jours après validation, y compris en correspondance	Boutique en ligne Espace TRANSPORT Dépositaires CCAS	Carte nominative ou anonyme
Pass JOURNÉE	3€	Valable le jour de l'achat	Bus	Ticket édité dans le bus
Pass MENSUEL pour Tous*	15€	Déplacements illimités, valable 31 jours consécutifs après la 1 ^{re} validation	Boutique en ligne Espace TRANSPORT	Carte nominative
Pass ANNUEL pour Tous	150€	Déplacements illimités, valable 365 jours consécutifs après la 1 ^{re} validation	Dépositaires CCAS	Carte nominative
Pass SENIORS	8€	Pour les + de 65 ans Déplacements illimités, valable 31 jours consécutifs après la 1 ^{re} validation	Boutique en ligne Espace TRANSPORT Dépositaires	Carte nominative
Pass MENSUEL < 26 ANS*	12€	Pour les - de 26 ans Déplacements illimités, valable 31 jours consécutifs après la 1 ^{re} validation	Boutique en ligne Espace TRANSPORT	Carte nominative
Pass ANNUEL < 26 ANS*	100€	Pour les - de 26 ans Déplacements illimités, valable 365 jours consécutifs après la 1 ^{re} validation	Dépositaires CCAS	Carte nominative
Carte nominative	3€**	Disponible pour tous les Pass (voir modalités ci-dessus). Fournir une photo ** uniquement les modalités de la tarification s'appliquent au jour de l'achat de l'abonnement	Espace TRANSPORT Peut être chargée sur la boutique en ligne	
Carte anonyme	10€	Disponible uniquement pour les Pass 10 voyages	Espace TRANSPORT	Ne peut être chargée sur la boutique en ligne
Duplicata	10€	Perte, vol, détérioration du support	Espace TRANSPORT	

* tarifs applicables à la tarification solidaire
** 4 inclus CCAS de votre commune, les 3 autres TRANSPORT

3 SEPTEMBRE 2018 | VOS BESOINS ÉVOLUENT, NOTRE RÉSEAU S'ADAPTE !

NOUVEAUX TITRES, NOUVEAUX TARIFS !

+ ADAPTÉS
+ ATTRACTIFS
+ ACCESSIBLES

Découvrez vite tous les bons plans!

LE GRAND Périgueux
PÉRIBUS
PÉRIBUS Un service du Grand Périgueux

Tarification du réseau Péribus_Le Péribus

CONSTATS ET OBJECTIFS

L'attractivité des offres de transport public réside dans la performance de l'offre (fréquence, rapidité) mais aussi dans la connexion aux autres modes, que ce soit d'un point de vue du service (correspondance) comme de la tarification. L'information, la tarification et la billettique sont des éléments majeurs pour la réussite de l'intermodalité des transports. Il s'agit d'améliorer fortement « l'expérience utilisateur » pour tous les voyageurs, y compris les occasionnels qui connaissent moins les offres disponibles.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Porter une réflexion sur la billettique

L'objectif premier est de faciliter l'adoption du transport collectif urbain et interurbain, et plus largement de valoriser l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle en supprimant un maximum de freins à l'usage (support de titre de transport, principes tarifaires, inscription préalable, ...). Finalement, il s'agit bien, pour les offres alternatives, de conquérir puis de fidéliser de nouveaux clients à travers le levier de la tarification. Avant de mettre en place une tarification multimodale voire intermodale (tarification intégrée), il convient de proposer un support billettique commun, régional, qui permette de charger plusieurs abonnements sur un même support billettique. Cela nécessite une nouvelle adaptation du système billettique actuel, après la refonte de la gamme tarifaire entrée en vigueur concomitamment avec le nouveau réseau (septembre 2018).

Modalis est le support adapté pour recevoir ces différents titres de transports.

Mesure 2 : Proposer une tarification intégrée

Dans le cadre de Nouvelle Aquitaine Mobilité, il convient de porter une réflexion sur le type de tarification à proposer pour l'utilisateur afin de permettre des abonnements qui combinent plusieurs modes de déplacement dans l'agglomération et à l'échelle régionale (titre de transport unique ou unifié) : TER+Péribus, ou Péribus+location vélo, ou encore TBM+TER+Péribus.

Un système de zonage tarifaire du Grand Périgueux constitue une piste à explorer (étude à mener), notamment afin de permettre une tarification spécifique sur des trajets hors réseau Péribus seul mais combinant TER + Péribus sur le seul territoire du Grand Périgueux.

L'attractivité des offres de transports collectifs et de mobilité alternative est recherchée à travers une tarification simplifiée, compétitive en termes de coût pour l'utilisateur.

Mesure 3 : Intégrer de nouvelles dispositions à la stratégie tarifaire

Les perspectives de nouveau dispositif de forfait mobilité, évoquées dans le projet de future Loi d'Orientations des Mobilité, pourra amener à repenser la tarification des offres de mobilité sur le territoire du Grand Périgueux et la prise en charge employeur sur le sujet.

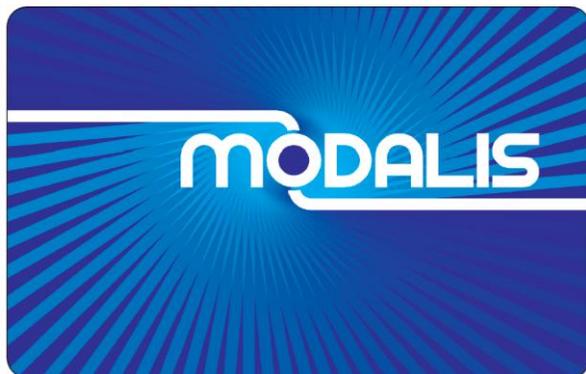
Par exemple, la question d'une tarification « Plan de mobilité employeur » est un sujet qui pourra être évoqué post adoption de la LOM.



Aujourd'hui un grand nombre d'agglomérations françaises proposent une tarification spécifique pour les salariés d'une entreprise ayant réalisée une démarche de plan de mobilité (Réseau TBM : pass salariés, Syndicat des Mobilités Côte Basque Adour, réseau TAM : contrat mobilité PDE, etc.).

La tarification sociale devra également permettre une mobilité plus aisée des séniors, des jeunes, des personnes à mobilité réduite (via Handibus), mais aussi des publics en situation de précarité, d'isolement. L'évolution de la grille tarifaire de Péribus mais plus largement des services de mobilité proposés devra être étudiée.

La question de la gratuité ou non des transports collectifs sera aussi à explorer et à analyser finement.



Carte Modalis de Nouvelle Aquitaine



Carte Pastel Occitanie (Tisséo Collectivité, TER, Arc en Ciel, Citiz, Vélotoulouse, Tarn Bus, Grand Albigeois)

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

→ Mesure 1 : Porter une réflexion sur la billettique



→ Mesure 2 : Proposer une tarification intégrée



→ Mesure 3 : Intégrer de nouvelles dispositions à la stratégie tarifaire



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 et 2 : Nouvelle Aquitaine Mobilité

Mesure 3 : Grand Périgueux et Nouvelle Aquitaine Mobilité

Partenaires

Ensemble des membres du SMINA

Coûts

Mesure 1	NC
Mesure 2	NC
Mesure 3	NC

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Support billettique commun régional
- ⇒ Articulation tarifaire

Résultats

- ⇒ Evolution de l'usage des transport collectifs (Péribus, TER)
- ⇒ Evolution du nombre de titres vendus



Source : <https://coop.tierslieux.net>

CONSTATS ET OBJECTIFS

L'attractivité du cœur d'agglomération en termes d'emplois, de services et d'équipements implique une convergence de flux en heure de pointe du matin et du soir, qui crée des situations de saturation sur les principales pénétrantes de Périgueux, qui s'amplifient au fil des années (+2% en moyenne) et qui, si rien n'est fait, conduiront inexorablement à une congestion complétée du cœur d'agglomération en 2023.

Si de nouvelles solutions de mobilité sont mises en place à l'instar du réseau Péribus de septembre 2018, ou encore de l'évolution des services en vue de proposer des alternatives crédibles à la voiture,

- Ces offres ne pourront pas satisfaire l'ensemble des besoins de mobilité car un temps d'appropriation est nécessaire,
- La démarche la plus vertueuse consiste bien à éviter et/ou réduire les déplacements.

Ce dernier point constitue une orientation à développer pour le territoire du Grand Périgueux, dans un objectif de réduire l'impact de la mobilité aussi bien d'un point de vue environnemental, mais aussi d'un point de vue de la pénibilité, d'un point de vue économique, et dans un objectif de renforcement et d'affirmation des pôles relais du territoire.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

La réduction de la mobilité ou son évitement passe par la mise à disposition de moyens permettant par exemple aux actifs de travailler à distance dans des espaces dédiés, appelés tiers

lieux. Depuis septembre 2017, un assouplissement juridique des dispositions pour mettre en place le télétravail au sein d'une entreprise facilite la mise en œuvre pour les employeurs en allégeant son encadrement. Concrètement, le télétravail peut être mis en place par accord collectif, à défaut, par une charte élaborée par l'employeur après avis du Comité Social et Economique, mais il peut aussi être mis en place avec un salarié par simple avenant au contrat de travail sans accord social ou charte.

Le télétravail est en forte progression en France et un salarié sur 4 déclare faire du télétravail. Il convient d'accompagner cette forme de travail afin de la rendre possible notamment sur les territoires ruraux et éloignés du cœur d'agglomération.

L'implantation de tiers lieux dans les territoires est conditionnée par l'équipement nécessaire à ces espaces, à savoir le déploiement de la fibre dans les territoires et la mise à disposition d'un local adapté.

Les tiers lieux peuvent prendre plusieurs formes :

- Espaces publics numériques
- Fab Lab
- Repair Café
- MSP (Maison de Service au Public)
- Bibliothèque/ médiathèque troisième lieu

Ils peuvent s'associer à d'autres services, tel qu'une librairie, un café, épicerie, commerce, et proposer un espace de coworking, des lieux d'échange, ...

G5 PROMOUVOIR LES TIERS LIEUX

Plusieurs étapes sont préconisées pour encourager le développement de tiers lieux :

- Sensibiliser les collectivités locales (présenter les intérêts dans la dynamique locale : accueil de nouvelles activités, de services, lieu de rencontre de partage, etc.) dans le cadre de réunion d'information. Pour cela mobiliser des professionnels qui accompagnent ce type de démarche,
- Mettre à disposition des locaux publics par exemple, ou appuyer l'aménagement de lieux existants,
- Faire des mairies un lieu d'accueil et de centralité et / ou les maisons rurales (exemple de Souliac). Dans ce cas, il conviendra de prévoir une permanence pour l'accueil. Ou encore, prévoir ce type de lieux d'accueil près des haltes et gares du territoire, dans la perspective d'en faire des lieux de vie urbain,
- Mettre en réseau les initiatives existantes (via notamment la coopérative tiers-lieux en Nouvelle Aquitaine) et à venir.

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération Grand Périgueux

Partenaires

Communes, opérateurs privés, associations, commerces, entreprise (café, librairie...)

Coûts

Réunion d'information auprès des communes	5 K€
---	------

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

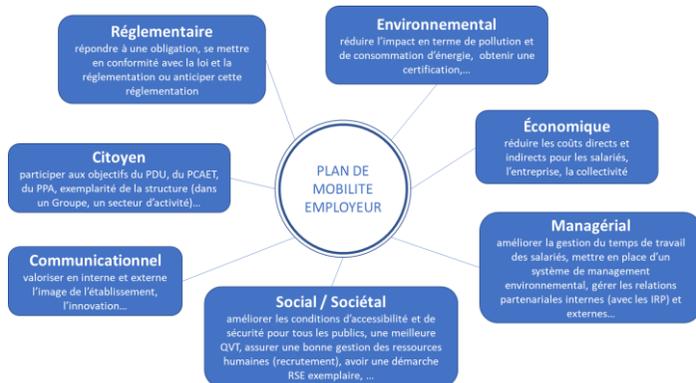
INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

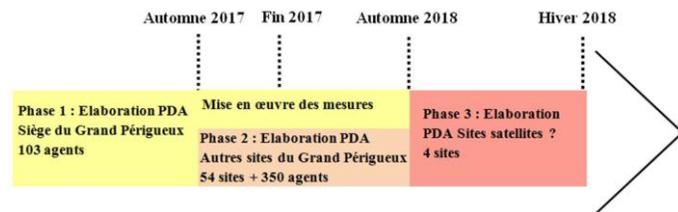
- ⇒ Réalisation d'un support d'information/ sensibilisation ou mobilisation de professionnel
- ⇒ Réunion d'information

Résultats

- ⇒ Ouverture de tiers lieux
- ⇒ Nombre de coworkeurs



Les registres du plan de mobilité_ Iter



Calendrier du PDA du Grand Périgueux

CONSTATS ET OBJECTIFS

Les actions de communication, les services d'information et d'accompagnement (maison de la mobilité) permettent la diffusion de l'information sur les différentes solutions de mobilité existantes auprès de tous les publics et de façon globale. Pour aller plus loin et au plus près des besoins, des actions spécifiques peuvent être menées auprès des employeurs du territoire, des établissements d'enseignement, en les incitant à réaliser leur plan de mobilité.

Un plan de mobilité (ou plan de déplacements entreprise/administration/ scolaire) est un outil qui promeut la mise en place d'un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements générés par un établissement employeur ou un établissement d'enseignement, pour réduire les émissions de polluants et réduire le trafic routier. Ces mesures consistent à favoriser le recours aux alternatives à l'usage de la voiture seule ou à réduire la mobilité lorsque cela est possible.

La Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux a commencé l'élaboration de son Plan de Déplacements d'Administration et sa mise œuvre devra constituer un exemple pour les autres établissements publics et établissements privés.

La réalisation de plan de mobilité employeurs (PDA/PDE) doit amener les pôles générateurs de déplacement (entreprises, administrations) à se poser des questions sur leur impact en termes de mobilité (domicile-travail et mobilité professionnelle) pour accompagner une mutation de

comportement. Différents registres doivent être mobilisés pour impulser le changement : économique, environnemental, managérial et sociétal, sécuritaire, mutualisation, etc.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Pour **inciter à la réalisation** du plan de mobilité, le Grand Périgueux doit sensibiliser et accompagner les principaux employeurs et établissements d'enseignement à réaliser un plan de mobilité employeur (inter-employeur) :

- D'une part, pour se mettre en conformité avec la loi (Loi de Transition Energique pour la Croissance Verte qui oblige, via l'art. 52, tout établissement accueillant 100 travailleurs sur un même site, à réaliser son plan de mobilité)
- D'autre part, à participer à l'effort collectif, à promouvoir les services publics et ainsi contribuer à une meilleure qualité de vie au travail, à réduire l'impact de l'activité (sur l'environnement essentiellement) et à l'amélioration de la sécurité routière, en réalisant un plan de mobilité d'établissement (ou Inter-Etablissement), à envisager la mutualisation de moyens comme la mutualisation de flotte automobile, la mise en place d'outil de mise en relation du covoiturage (atteinte de masse critique pour garantir le bon fonctionnement d'une plateforme, etc.).



Pour se faire, plusieurs possibilités s'offrent au Grand Périgueux :

- Réaliser des réunions d'information/ sensibilisation/ mobilisation et ainsi exposer les bénéficiaires à réaliser un plan de mobilité employeur et/ou inter-employeurs.
- Diffuser la documentation utile sous forme de fiches pratiques (télétravail, carapates, vélo-bus, solution de court-voiturage, mettre en place l'Indemnité Kilométrique Vélo, etc.)
- Faire valoir et diffuser les outils disponibles pour la réalisation d'un plan de mobilité (boîte à outil, etc.),
- Accompagner techniquement ou financièrement les établissements à réaliser leur plan (étude, conseil, formation...).

Il convient par ailleurs d'accompagner également les acteurs du tourisme afin que ces derniers se positionnent comme relais d'information a minima, comme promoteur des alternatives modales proposées par le Grand Périgueux et ses partenaires, voire comme acteurs de l'écomobilité en proposant des services tels que la location de vélo, l'accueil étape cyclo-touristique, etc.

Les premières cibles seront la cité Administrative, Fromarsac, Fil@poste, le centre hospitalier, les 5 lycées, qui constituent les premiers établissements accueillant un public important quotidiennement, mais aussi les zones d'activités avec comme chef de file les établissements ayant la plus importante masse salariale ou la réunion de PME TPE.

Le Grand Périgueux en tant qu'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) devra mettre en place en **outil visant à recenser et instruire le dépôt de plan de mobilité**. Cela peut se faire via une information dématérialisée sur le site du Grand Périgueux puis via une adresse dédiée (exemple : plandemobilitemployeur@grandpergueux.fr).



Carapates de Houilles



Pédibus de Châteauroux Métropole

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

ADEME, office du tourisme, entreprises, club d'entreprises, CARSAT

Coûts

Communication/ Réunion	1,5 K€
Accompagnement technique	40 K€/an
Accompagnement financier	30 K€

ÉVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Nombre de réunion d'information
- ⇒ Campagne de diffusion de documents
- ⇒ Accompagnement à la réalisation de plan de mobilité

Résultats

- ⇒ Nombre de plans de mobilité réalisés
- ⇒ Actions mobilité menées par les acteurs du tourisme

AXE H

Faire évoluer la gouvernance et poursuivre la solidarité territoriale

H1

Etudier le transfert de compétence de la politique de stationnement à l'échelle communautaire

H2

Etudier le transfert de la compétence voirie à l'échelle d'agglomération

H3

Conforter la solidarité territoriale du Grand Périgueux dans son contexte régional (Nouvelle aquitaine Mobilité)

H4

Accroître la mobilité solidarité générationnelle et sociale



Réglementation du stationnement (payant)

CONSTATS ET OBJECTIFS

La gestion de la voirie est à ce jour de compétence communale sur le territoire du Grand Périgueux, à l'exception d'axes définis d'intérêt communautaire ou encore de voies nationales ou départementales. Le stationnement est intimement lié à la voirie et constitue par essence, un **des leviers d'action le plus efficace pour promouvoir une politique de mobilité efficace** et durable sur les territoires. La Ville de Périgueux a engagé, en accord avec ses autres politiques (d'aménagement, de développement commercial...), une refonte de sa politique de stationnement pour répondre au mieux aux besoins de l'ensemble des usagers et en accord avec les différents projets urbains.

Parmi les compétences optionnelles, le Grand Périgueux a retenu la création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire, correspondant aux parkings relais (P+R) en bout de ligne du réseau Péribus. Le présent plan d'actions prévoit de réévaluer le positionnement des communes pour positionner le stationnement au centre des politiques de mobilité et de la qualité du cadre urbain et coordonner leurs actions (axe C). Pour aller au-delà, **l'évaluation de la prise de compétence stationnement à l'échelon communautaire** paraît pertinente et pourrait être un premier levier d'actions.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Une étude technique doit permettre d'évaluer l'incidence financière et sociale du transfert du pouvoir de police à l'échelle intercommunale. La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) encourage fortement ce transfert dans l'article L.5211-9-2 du CGT afin d'organiser l'automatisme du transfert de la police spéciale de la circulation et du stationnement - au président de l'EPCI compétent en matière de voirie.

L'étude devra poser plusieurs questions :

- Bilan des politiques de stationnement du territoire, écarts et points de convergence,
- Modalité d'adhésion au transfert de compétence stationnement de toutes les communes du territoire,
- La mutualisation des moyens humains et financiers et ses bénéfices,
- Quid de la délégation actuelle en matière de stationnement sur la ville de Périgueux,
- Benchmark sur les territoires ayant transférés la compétence stationnement à l'échelle communautaire (retours d'expérience, écueils, bonnes pratiques, etc.).
- Définition des étapes de mise en œuvre du transfert.

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

Communes de la CAGP, instances consultatives

Coûts

Etude d'opportunité transfert de compétences	25 à 30 K€
--	------------

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	
Environnement	

Freins

Complexité	
Difficultés d'acceptation	

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Assemblée des maires
- ⇒ Etude technique, financière et de faisabilité

Résultats

- ⇒ Délibération (en faveur ou non) du transfert de la compétence stationnement à l'échelle communautaire

Dépendances de voirie : les précisions de la jurisprudence

Éléments	Appartenance au domaine public routier selon le juge
Sous-sols	Oui, dès lors que la propriété du sol emporte la propriété du dessous et du dessus. Sont néanmoins exclues les caves ou galeries situées à une grande profondeur sous la voirie.
Talus	Oui, dès lors qu'ils sont nécessaires au soutien ou à la protection de la chaussée.
Arbres	Oui, s'ils sont plantés sur le domaine public en bordure de la voie.
Accotements	Oui
Murs de soutènement, clôtures et murets	Oui, dès lors qu'ils sont édifiés sur le domaine public.
Trottoirs	Oui
Pistes cyclables	Oui
Espaces verts	Non, même s'ils sont ouverts à l'utilisation collective.
Sentes techniques	Non, dès lors qu'elles ne sont pas comprises dans l'emprise de la voie.
Regards d'égout	Oui, s'ils sont situés sur la chaussée.
Ouvrages d'évacuation des eaux pluviales	Oui
Réseaux d'assainissement et d'eau	Non, dès lors qu'ils ne concourent pas à la sécurité des usagers de la voie.
Dispositifs de signalisation routière	Oui. Exemple : les panneaux directionnels et les bornes kilométriques.
Espaces non goudronnés permettant la desserte des propriétés riveraines	Oui, dès lors que ces espaces s'étendent de la voie jusqu'aux murs et bâtiments existants et qu'ils permettent de les desservir et de garantir la liberté de passage.
Terre-pleins centraux	Oui, seulement s'ils forment un îlot directionnel, ce qui n'est pas le cas d'un terre-plein aménagé permettant le stationnement temporaire des véhicules pour accéder à des bennes de recyclage.
Bacs à fleurs	Oui, s'ils sont situés au centre d'un carrefour.
Parkings	Oui, s'ils sont entourés de voies affectées à la circulation publique.
Ouvrages d'art	Oui, les ponts, tunnels, bacs et passages d'eau font partie de la voie car ils en assurent la continuité.
Éclairage public	Oui, dès lors que les dispositifs d'éclairage public concourent à l'exploitation de la voie ainsi qu'à la sécurité des usagers, ce qui n'est pas le cas de l'éclairage public à visée purement ornementale.

Source : La compétence voirie, guide juridique AdCF/Gart, septembre 2013.

Source : guide juridique AdCF/Gart La compétence voirie

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le Grand Périgueux a retenu, parmi les compétences optionnelles, la création ou l'aménagement et l'entretien de voirie d'intérêt communautaire, ce qui lui permet aujourd'hui de créer et/ ou d'aménager les Itinéraires Structurants d'Agglomération (I.S.A) et Itinéraires Alternatifs (I.A.), décrits en action B1.

Si le périmètre est circonscrit aux voiries d'intérêt communautaire, cette compétence peut, à plus long terme, être élargie. Dans un objectif de mutualisation de moyens (performance dans la commande publique, dans la programmation des investissements, réalisation d'économies d'échelle), ou d'une meilleure cohérence de l'action publique (mobilité, aménagement du territoire et développement des zones d'activités), le Grand Périgueux pourrait envisager de prendre la compétence en lieu et place des communes.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Pour envisager une prise de compétence voirie sur l'ensemble du périmètre du Grand Périgueux (pouvoir de police de la circulation et du stationnement sont insécables en termes de transfert) et non plus seulement sur les voiries d'intérêt communautaire, il conviendra de prendre en compte préalablement la création, l'aménagement, et l'entretien de la voirie mais également d'évoquer l'ensemble des travaux connexes que sont les parcs de stationnement, l'éclairage, la gestion des eaux pluviales, ou encore la signalétique verticale et horizontale.

Une étude technique et financière devra permettre d'évaluer la pertinence pour aller vers :

- Un transfert de compétence entier,
- Une mutualisation de moyens sans transfert,
- Le maintien de la compétence optionnelle actuelle complétée par la redéfinition du périmètre d'action de la CAGP (définition précise des voies d'intérêt communautaire).

Les critères permettant de définir l'intérêt communautaire

- Voies de liaison entre les communes
- Voies supportant un trafic scolaire
- Desserte d'équipements publics, grandes entreprises, sites touristiques
- Voies de contournement
- Nombre de véhicules par jour
- Voies facilitant la politique de transport du groupement

Source : AdCF « Interco »

Chacune de ces options constituent une orientation précise, néanmoins afin de permettre un transfert accepté par tous, une étape transitoire peut consister à mettre en commun les moyens pour créer une culture commune et établir un programme d'investissement commun sur les infrastructures routières.



Guide AdCF sur les modalités de transfert de compétence voirie

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre



Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

Communes

Coûts

Coût d'étude	50 à 75 K€
--------------	------------

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

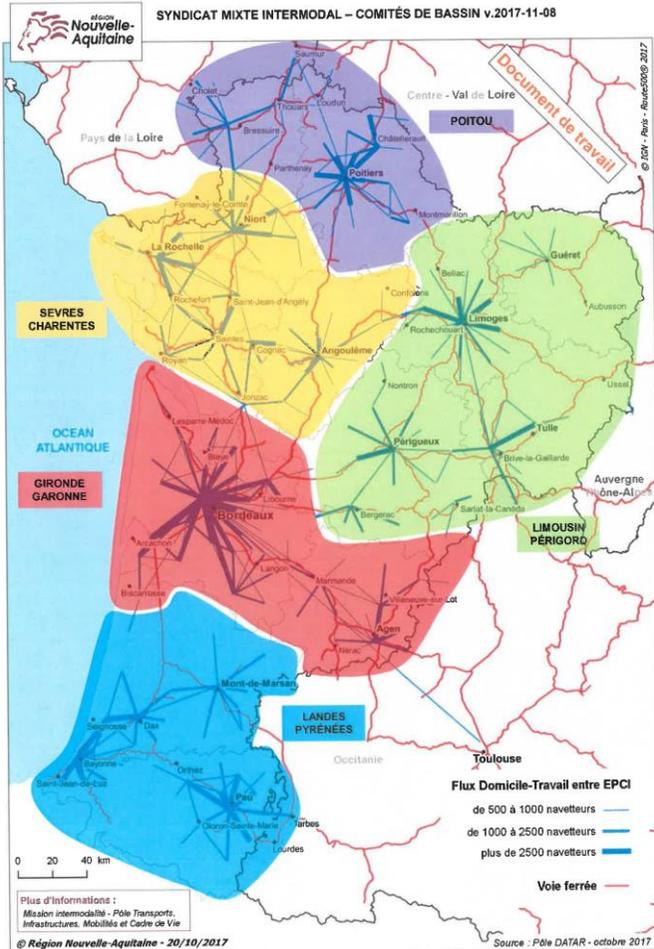
INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Consultation pour étude sur la compétence voirie de la CAGP et des communes
- ⇒ Evaluation des différents scénarios de prise de compétence voirie

Résultats

- ⇒ Délibération pour un choix en matière de prise de compétence voirie
- ⇒ Nombre de kilomètres de voirie transférés



Source : SMINA

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le 04 juin 2018, Nouvelle Aquitaine Mobilité est créé sur adhésion de l'ensemble de ses membres (27 AOT en Région Nouvelle Aquitaine). Son objectif est le développement, la facilitation et la promotion des transports en commun et de l'intermodalité sur son périmètre. Des comités de bassins ont été constitué au nombre de 5, le Grand Périgueux faisant partie du bassin de mobilité Limousin-Périgord qui réunit les agglomérations de Périgueux – Brive – Bergerac – Limoges – Guéret et Tulle.

Nouvelle Aquitaine Mobilité a des compétences obligatoires et les agglomérations du bassin Limousin Périgord ont définis ensemble la feuille de route de leur travail collaboratif (compétences facultatives).

Les compétences obligatoires sont les suivantes :

- « Coordination de l'information multimodale, en prolongement de la démarche Mobilimousin ;
- Définition d'une démarche intermodale basée sur la complémentarité des offres (pas une harmonisation) des différents acteurs de la mobilité ;
- Développement d'une politique d'intégration tarifaire et d'interopérabilité billettique (titres Passéo déjà déployés entre Brive et Tulle, au stade d'études entre Limoges et Guéret). Exemples : Limoges-Brive, Brive-Périgueux, ... »

Les axes de travail assimilés à des compétences facultatives qui se dégagent sont les suivants :

- Mutualisation des moyens et échanges d'expériences entre AOMU,
- Intégration de l'offre ferroviaire dans les démarches intermodales urbaines,
- Favoriser la pratique du vélo en complémentarité avec le transport public,
- Coordonner l'articulation des politiques de mobilités actives et partagées,
- Proposer une réflexion conjointe sur les ambitions de nos différents territoires au regard des futurs CPER et Contrats d'Axes.

L'objectif pour le Grand Périgueux est de faire connaitre son projet mobilité aux partenaires de Nouvelle Aquitaine Mobilité dans un souci de de coopération plus accrue avec les différents membres, de se mobiliser aux côtés des autres AOT afin de coordonner les stratégies de mobilité et de porter une réflexion sur des solutions bénéfiques pour tous.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Faire connaitre le projet de volet transport et déplacements du PLUi

Il conviendra dans un premier temps de porter à connaissance de Nouvelle Aquitaine Mobilité le contenu du volet transport et déplacements, dont les éléments qui seront et pourraient être portés par Nouvelle Aquitaine Mobilité (en matière de billettique, de tarification, de desserte ferroviaire express, par le co- financements des investissements liés au maintien des offres de mobilité et à l'augmentation de la fréquentation de et

Vers les territoires voisins, réfection de l'infrastructure ferroviaire, etc).

Mais aussi d'apporter le retour d'expérience utile aux autres AOM sur les actions menées sur le territoire (écueils et bonnes pratiques).

Les actions de renforcement de l'étoile ferroviaire intéressent fortement les autres agglomérations du bassin car l'offre actuelle assure la desserte des territoires entre eux. Ainsi les besoins exprimés par le Grand Périgueux doivent trouver échos dans les autres AOMU. La tarification souhaitée, sur les trajets urbains par le rail, doit être pensée à l'échelle du bassin de mobilité et des cas de figure similaire pour avoir une réelle pertinence.

Mesure 2 : Être acteur de Nouvelle Aquitaine Mobilité

Il s'agit dans le cadre du SMINA d'être force de proposition au sein du comité de bassin en proposant de travailler sur (à titre d'exemple) :

- La liaison Bergerac/ Périgueux (routière et transport collectif),
- L'articulation des schémas directeurs cyclables,
- Les voies de contournements,
- Etc.

TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

Mesure 1 : Faire connaître le projet de volet transport et déplacements du PLUi



Mesure 2 : Être acteur de la Nouvelle Aquitaine Mobilité



Maîtrise d'ouvrage

Nouvelle Aquitaine Mobilité

Partenaires

27 AOT

Coûts

Mesure 1	NC
Mesure 2	NC

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Réunion avec Nouvelle Aquitaine Mobilité
- ⇒ Comité de bassin

Résultats

- ⇒ Nombre de projets portés et financés par Nouvelle Aquitaine Mobilité
- ⇒ Nombre d'orientations portées par le comité de bassin

Ateliers Thématiques

Les ateliers thématiques vont permettre à chacun des bénéficiaires d'identifier ses freins, ses difficultés à se déplacer, en s'appropriant les méthodes et outils pour les dépasser. Divers thèmes en lien avec la mobilité seront abordés (Se repérer dans le temps et dans l'espace, Le budget mobilité, Les outils numériques de la mobilité, Construire un itinéraire, etc).

Gérer son budget mobilité

Permettre aux participants d'établir leur budget mobilité actuel et futur (si un autre mode de...)

[En savoir plus sur l'atelier](#)

Se repérer dans le temps et dans l'espace

Permettre aux participants de comprendre la notion de temps et de découvrir les savoirs de...

[En savoir plus sur l'atelier](#)

Les outils numériques de la mobilité

Accompagner les participants dans la maîtrise et l'utilisation quotidienne des outils numériques en lien avec...

[En savoir plus sur l'atelier](#)

Ateliers Pratiques

Les ateliers pratiques vont permettre de passer de la théorie à la pratique, donnant l'occasion à chacun des bénéficiaires de lever ses craintes, d'acquiescer des compétences nécessaires au déplacement, pour accroître sa mobilité autonome. Divers modes de déplacement seront explorés lors de ces ateliers ludiques (Bouger à pied, Bouger en 2 roues, Bouger en transports en commun, Bouger en sécurité, etc).

Bouger à pied

Permettre au participant de mettre en pratique les connaissances et savoir-faire acquis lors de l'atelier...

[En savoir plus sur l'atelier](#)

Bouger en 2 roues

Apprendre ou réapprendre à circuler en 2 roues en sécurité.

[En savoir plus sur l'atelier](#)

Bouger en transports en commun

Permettre au participant de mettre en pratique les connaissances et savoir-faire acquis lors de l'atelier...

[En savoir plus sur l'atelier](#)

Ateliers proposés par la plate-forme MUST
(<https://www.plateforme-must.fr/conseils-mobilite/>)

CONSTATS ET OBJECTIFS

Le Grand Périgueux a mis en place des outils afin d'accompagner les publics en situation de difficulté économique dans leur parcours de mobilité. Il s'agit de la plateforme Mobilité Urbaine et Sociale de Trajectoire (MUST).

Cette plate-forme inaugurée en juin 2017, a vocation à :

- Informer le « tout public » sur les solutions de déplacement existantes sur le Grand Périgueux,
- Assurer des permanences dans les quartiers de « conseil individualisé en mobilité »,
- Proposer à la location une gamme de véhicules (voitures avec ou sans permis, 2 roues), et des ateliers pratiques ("savoirs de base liés au code de la route" ou « bouger en vélo »)

La plateforme MUST constitue une première étape avant la mise en service de la maison de la mobilité, dans laquelle elle pourrait s'intégrer.

Pour aller au-delà de la plate-forme MUST et compléter les services qui seront proposés à la maison de la mobilité, deux orientations doivent être mises à l'étude :

- Extension du service de conseil en mobilité dans les territoires,
- Evaluation des impacts de la gratuité du réseau Péribus.

MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Mesure 1 : Etudier l'extension du service de conseil en mobilité dans les territoires

Les services et formules d'accompagnement proposées dans le cadre de la plate-forme MUST sont particulièrement utiles pour un public coutumier à l'usage d'Internet, ou pour un public présent sur le cœur de Périgueux et qui pourra se rendre auprès des conseillers. Cela est moins vrai pour des publics isolés, qui auront des difficultés à venir jusqu'aux conseillers.

Il convient d'évaluer (en accord avec les services concernés : CCAS, Pôle emploi, services communaux, association ...) la pertinence de proposer le même service dans les pôles relais, sur le principe de permanence ou itinérance.

Mesure 2 : compléter et diffuser les bonnes pratiques

Il est possible de porter une réflexion sur des dispositifs complémentaires à ceux existants (place-forme Must notamment) afin de proposer des aides financières, type aide au permis, des services permettant de réduire le besoin de mobilité (livraisons à domicile) ou encore la promotion d'un outillage présent nationalement tel que les chèques mobilité pour les seniors, etc.

Il convient de créer un groupe de travail pour engager cette réflexion sur les dispositifs existants sur les territoires plus larges (retour d'expérience) ou peu connus, pour porter une réflexion collégiale et proposer ou faire connaître des solutions de mobilité ou de réduction du besoin de mobilité.

Mesure 3 : Evaluer les impacts de la gratuité du réseau Péribus

Si le Grand Périgueux propose des titres spécifiques par public (séniors, jeunes, actifs) pour accéder aux transports urbains, il convient d'étudier la gratuité du réseau Péribus, pour permettre un accès à tous à ce service.

Plusieurs aspects sont à mettre en balance (et constituent les critères de choix de la gratuité ou non). Les retours d'expérience nombreux, permettent d'avoir une bonne visibilité sur les critères favorables ou défavorables à la gratuité des transports publics urbains : les exemples de l'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC), de Châteauroux Métropole, mais aussi de la Communauté Urbaine de Dunkerque ou NiortAgglo plus récemment.

Les critères favorables à la gratuité :

- La notion de service public,
- Les recettes ne doivent couvrir qu'une faible partie des dépenses de fonctionnement (donc faible manque à gagner),
- La réduction des coûts induits par le système de billettique (achat, entretien, gestion des données).

Les critères défavorables à la gratuité :

- Le coût du transport n'est plus porté par l'usager mais exclusivement par la société (versement transport prélevé auprès des employeurs de plus de 11 salariés),

- Le service rendu n'est plus reconnu à sa juste valeur (incivilités),
- La perte du levier tarification pour participer aux évolutions du réseau,
- Le caractère irréversible de la mesure (politiquement très difficile de réinstaurer une grille tarifaire).
- La non récupération de la TVA sur les opérations d'investissement
- Des données d'usage compliquées à recueillir et nécessitant des études complémentaires (absence de données billettiques)
- Par expérience, un report modal qui s'opère au détriment des modes actifs (trajets de courte distance, type un inter-arrêt)

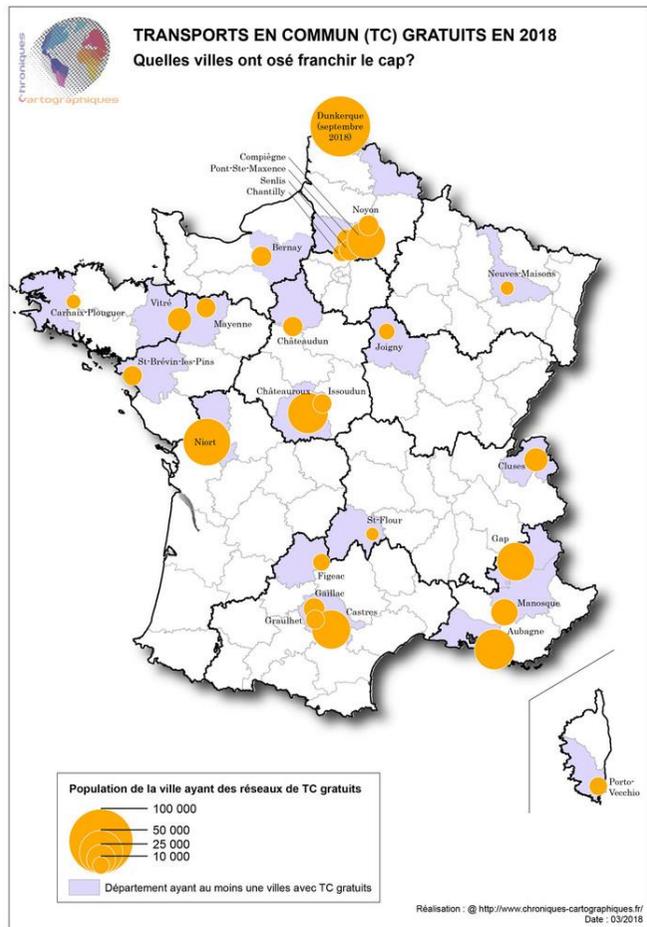


TABLEAU DE BORD

Calendrier de mise en œuvre

➔ Mesure 1 : Etudier l'extension du service de conseil en mobilité dans les territoires :



➔ Mesure 2 : compléter et diffuser les bonnes pratiques



➔ Mesure 3 : Evaluer les impacts de la gratuité du réseau Péribus :



Maîtrise d'ouvrage

Mesure 1 : Etudier l'extension du service de conseil en mobilité dans les territoires : AFAC 24, Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Mesure 2 : Evaluer les impacts de la gratuité du réseau Péribus : Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

Partenaires

AFAC 24, Conseil Départemental

Coûts

Mesure 1	10 K€
Mesure 2	2 K€
Mesure 3	15 K€

EVALUATION DU POTENTIEL

Effets attendus

Report modal	■ ■ ■ ■ ■
Environnement	■ ■ ■ ■ ■

Freins

Complexité	■ ■ ■ ■ ■
Difficultés d'acceptation	■ ■ ■ ■ ■

INDICATEURS DE SUIVI

Moyens

- ⇒ Installation des permanences territoriales
- ⇒ Délibération sur la gratuité ou non du réseau Péribus
- ⇒ Constitution et réunion d'un groupe de travail

Résultats

- ⇒ Evolution du nombre de personnes accompagnées
- ⇒ Part des transports collectifs et évolution d'usage du réseau Péribus

RAPPEL REGLEMENTAIRE SUR LE SUIVI ET L'ÉVALUATION

Le suivi

Si le suivi n'est pas obligatoire d'après la loi, il est fortement recommandé puisqu'il permet une vision de la bonne application des actions prévues et des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre. Il facilitera donc l'évaluation quinquennale qui, elle, est obligatoire. Afin de réaliser un suivi optimal, la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux s'appuiera sur des instances techniques (comités techniques) ainsi que sur des groupes de travail spécifiques dont certains ont été mis en place durant la phase de construction du PLUi.

L'évaluation

L'évaluation du PDU sera mise en place par le Grand Périgueux. En effet, l'article L1214-8 du Code des Transports stipule que le PDU/ ou volet transport et déplacements doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans. Cette évaluation peut aboutir, le cas échéant, à une révision afin, par exemple, de rendre le PDU conforme aux lois récentes ou de le mettre en adéquation avec les évolutions du contexte local.

L'intérêt de l'évaluation est également l'occasion de remobiliser les différents acteurs du territoire œuvrant pour la mobilité, de consulter à nouveau la population afin de faire le point sur l'impact du PDU acté cinq ans auparavant, et de

relancer la dynamique en faveur d'une mobilité durable et profitable à tous.

LE DISPOSITIF DE SUIVI PROPOSE

Une organisation du suivi avec des rendez-vous réguliers.

Dès l'adoption du PLUi, le Grand Périgueux aura en charge la mise en place de la structure partenariale et pluridisciplinaire chargée du suivi, qui portera notamment sur :

- La vérification de la mise en œuvre des actions prévues par le volet transport et déplacements du PLUi.
- L'évaluation de la pertinence de ces actions par rapport aux objectifs identifiés, en examinant si le plan d'action défini par le volet transport et déplacements du PLUi permet d'atteindre ces objectifs.

Mis en place lors de l'élaboration du volet transport et déplacements du PLUi, les instances de suivi qui associent, autour du Grand Périgueux, les autres AOM, Nouvelle Aquitaine Mobilité, les communes.

Cette instance formera, avec les groupes de travail regroupant des techniciens et des associations représentatives, un « collège de réflexion » dont le rôle sera de préciser les actions et de se concerter sur leur réalisation (cf. axe G). En fonction des besoins (travaux sur l'intermodalité par exemple), le collège de réflexion pourra être étendu à d'autres partenaires (CCI, DDT, etc.). Le Grand Périgueux pourra faire évoluer les membres des groupes de travail pour prendre en compte d'éventuels nouveaux acteurs de la mobilité, ou améliorer leur représentativité.

Une présentation des éléments de suivi sera organisée chaque année et permettra à l'agglomération et à ses partenaires d'ajuster et d'apprécier la mise en œuvre des actions.

Des données sur la mobilité

Un observatoire des déplacements, rassemblant les données sur la mobilité et sur la sécurité routière sur le territoire du PDU, élargi dans la mesure du possible à celui de SCOT, permettra de disposer des éléments concernant le suivi et l'évaluation du PDU.

Pour cela, le Grand Périgueux pourra se baser sur ses données propres (fréquentation du réseau de transport, comptages routiers réguliers à affiner en dehors du cœur d'agglomération : pénétrantes par exemple, ...) et pourra chercher à acquérir de nouvelles données, issues d'analyses « Big Data » (par exemple données de localisation anonyme des smartphones, ...) ou d'enquêtes ménages, y compris celles qui pourraient être lancées par des instances comme le Syndicat Mixte Régional, en vue de l'évaluation à mi-parcours. Un des objectifs importants, entre autres pour faciliter l'évaluation environnementale, est de bénéficier d'une évaluation de l'évolution des kilomètres parcourus par mode, au-delà du nombre de voyages.

Pour chacune des actions du plan, des moyens de mise en œuvre et une recherche de résultats doivent être mesurés.

Axe	N° Actions	Actions	Moyens de mise en œuvre	Résultats
A - Proposer une offre ferroviaire structurante, attractive et performante, et une plate-forme aéroportuaire inscrite dans le paysage régional	A1	Créer un corridor ferroviaire, ancré territorialement autour des gares et haltes	- Haltes aménagées, navette ferroviaire effective - Développement urbain aux abords des haltes (x ha aménagés)	- Part modale du transport ferroviaire de voyageur pour les déplacements des pendulaires - Montées/ descentes en gares ou haltes
	A2	Conforter l'étoile ferroviaire de Périgueux autour de son Pôle d'Echange Multimodal	- Plan de jalonnement et signalétique quartier gare - Réunion et courrier de sollicitation à la Région Nouvelle Aquitaine	- Enquête OD et fréquentation PEM de Périgueux, - Dynamisme du quartier gare (progression de l'emploi, nombre de logement construits)
	A3	Assurer une desserte en transport collectif pour toutes les gares et haltes du territoire	- Etude réalisée - Nombre de correspondances assurées en gare/ halte par une offre de transport public	- Usage aux gares et haltes du territoire - Parts modales des usagers du train (mode de venue en gare)
	A4	Permettre des alternatives au transport de marchandises par la route (plate-forme...)	- Réservation de foncier - Etude d'opportunité	- Programmation du projet - Report modal rail-route
	A5	Donner une place à la plateforme aéroportuaire dans le maillage aéroportuaire régional	- Part des transports collectifs et évolution d'usage du réseau Péribus	- Solution de pérennisation de l'activité de l'aéroport
B - Organiser et sécuriser la circulation routière pour en réduire l'impact en secteur urbain	B1	Réaliser un schéma de hiérarchisation de la voirie intercommunale visant un meilleur partage et usage de la voirie	- Mise en œuvre du schéma de hiérarchisation de la voirie (réalisation des itinéraires et aménagements de voirie)	- Mesure et réduction du trafic de transit en cœur d'agglomération, - Amélioration de la qualité de l'air en ville
	B2	Etablir une charte d'aménagement d'accidentologie routière	- Observatoire de l'accidentologie	- Diminution du nombre d'accident de la voie publique sur le territoire du Grand Périgueux, - Augmentation des parts modales piétons et cycles

MODALITES DE SUIVI DU VOLET TRANSPORT ET DEPLACEMENTS

Axe	N° Actions	Actions	Moyens de mise en œuvre	Résultats
C - S'appuyer sur la politique de stationnement et la réglementation des livraisons en ville afin d'améliorer le partage modal de la voirie	C1	Poursuivre la nouvelle politique de stationnement sur la ville de Périgueux	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution du périmètre de stationnement par vocation d'usage (tarifié ou zone bleue) - Définition du périmètre d'influence des lignes structurantes (dont le BHNS) où le stationnement devient plus contraint - Adoption du PLU avec des normes stationnement cadrées (OAP) 	<ul style="list-style-type: none"> - Évolution de la part modale - Évolution du taux de motorisation des ménages - Taux d'occupation des parkings en ouvrage, - Taux de rotation sur voirie et zone bleue
	C2	Encourager les communes du cœur d'agglomération à mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente avec celle de Périgueux	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution du périmètre de stationnement par vocation d'usage (tarifié ou zone bleue) - Définition du périmètre d'influence des lignes structurantes (dont le BHNS) où le stationnement devient plus contraint - Adoption du PLU avec des normes stationnement plus restrictives 	<ul style="list-style-type: none"> - Évolution de la part modale - Évolution du taux de motorisation des ménages - Taux d'occupation des parkings en ouvrage, - Taux de rotation sur voirie et zone bleue
	C3	Définir une réglementation des livraisons en ville et la faire respecter	<ul style="list-style-type: none"> - Instance d'échange pluri-acteurs (2 à 4 réunions/an) avec une feuille de route partagée, - Groupe de concertation logistique constitué et actif, - Nouvelle réglementation logistique 	<ul style="list-style-type: none"> - % véhicules électriques en livraison en hypercentre - % de respect de la législation pour les livraisons - Nombre d'aires de livraisons aménagées, - Nombre de véhicules propres et petites plateformes logistiques urbaines mis en place, - Nombre de pôles d'échanges équipés de dispositif de retrait de colis
D - Faire du transport en commun un mode durable et concurrentiel à la voiture particulière sur le territoire	D1	Poursuivre l'adaptation du réseau Péribus et accroître ses performances	<ul style="list-style-type: none"> - Restructuration du réseau Péribus - Réalisation des sites propres bus 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la part modale des Transports en Commun en cœur d'agglomération, - Diminution du trafic automobile sur les pénétrantes de cœur d'agglomération, - Augmentation de la fréquentation des parcs relais - Augmentation de la fréquentation de Péribus
	D2	Expérimenter une navette autonome sur le Grand Périgueux	<ul style="list-style-type: none"> - Visite terrain (séminaire) - Test Navette 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'utilisateurs - Enquête d'opinion
	D3	Etudier la pertinence de la création de pôles d'échanges scolaires	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du ou des pôles d'échanges 	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution du nombre de cars scolaires transitant dans le centre ville - Rationalisation des kilomètres parcourus par les lignes scolaires

Axe	N° Actions	Actions	Moyens de mise en œuvre	Résultats
E - Faire des modes actifs une solution de mobilité alternative crédible pour tous les publics	E1	Mettre en œuvre le schéma cyclable d'agglomération et assurer l'articulation avec le schéma de hiérarchisation de la voirie	- Nombre de km d'aménagements cyclables - Budget annuel consacré aux aménagements vélo	- Comptages vélos par axes et augmentation de la part modale vélos - Nombre de locations de vélos - Nombre d'aide à l'achat de VAE par an
	E2	Etablir une charte d'aménagement des espaces publics	-Elaboration et adoption de la charte après consultation des partenaires associés	-Adoption des chartes des aménagements piétons et cyclables
	E3	Intégrer dans la réglementation, les besoins en mobilité douce	- Elaboration et application dans le PLUI	- Nombre de km aménagés (vélos et piétons) - Nombre de places de stationnements et locaux aménagés
	E4	Inscrire le territoire dans le label "territoire vélo"	- Répondre aux obligations de la charte pour pouvoir adhérer au label	- Enquête auprès des visiteurs/touristes (et notamment des cyclotouristes) pour apprécier la visibilité du label sur le territoire.
F - Promouvoir les pratiques alternatives de l'automobile et accompagner la mutation du parc automobile vers des motorisations alternatives	F1	Asseoir une stratégie covoiturage	- Nombre de places de stationnement covoitureurs - Nombre d'aires de covoiturage et maillage du territoire - Nombre de panneaux distribués	- Taux d'occupation des parkings et emplacements de covoiturage - Part modale du covoiturage - Nouvelles aires de covoiturage créées
	F2	Lancer des expérimentations d'autopartage publiques et privées	- Période test de véhicule en autopartage public - Test par un promoteur immobilier ou association de véhicule en autopartage privé	- Nombre de véhicules en autopartage public et en autopartage privé - Diminution du taux de motorisation des ménages - Usage des véhicules en autopartage (nombre moyen de locations journalières)
	F3	Mettre à contribution les acteurs publics et privés du territoire dans le déploiement des bornes de recharge électrique et GNV	- Outils d'information/ communication (réunion, plaquette/ flyer...)	- Progression des immatriculations de véhicules électriques sur le territoire, - Nombre de bornes de recharge électrique sur le territoire (publiques et privées), - Progression du taux d'utilisation des bornes, - Nombre de point d'avitaillement GNV sur le territoire, - Taux de rotation moyen de véhicules ne autopartage.

MODALITES DE SUIVI DU VOLET TRANSPORT ET DEPLACEMENTS

Axe	N° Actions	Actions	Moyens de mise en œuvre	Résultats
G - Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives et impulser le changement auprès des citoyens et acteurs privés	G1	Conforter l'implantation de la maison de la mobilité au Pôle d'Echange Multimodal de Périgueux	<ul style="list-style-type: none"> - Définition des fonctionnalités de la maison de la mobilité dans le temps (évolution) - Nombre de conseillers en mobilité - Nombre de véhicules mis à disposition 	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquentation de l'espace sur un mois type - Nombre de titres de transport et/ ou location, vendus - Nombre de services offerts
	G2	Etablir un observatoire des mobilités	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de l'observatoire et des indicateurs de suivi - Enquêtes quantitatives (usages du réseau Péribus, OD en gare, comptage cyclistes/ piétons, comptages trafic, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mesure des évolutions de parts modales - Mesure de l'accidentologie (modes vulnérables : piétons et cyclistes)
	G3	Faciliter l'usage de l'écosystème de mobilité, le rendre visible et intelligible	<ul style="list-style-type: none"> - Note de cadrage de la communication - Evènement mobilité - Outil de calcul/ recherche d'itinéraire 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de publications parues - Participation et évolution de la participation aux évènements mobilité - Evolution des parts modales
	G4	Proposer une offre tarifaire et billettique intégrée et intermodale	<ul style="list-style-type: none"> - Support billettique commun régional - Articulation tarifaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution de l'usage des transport collectifs (Péribus, TER) - Evolution du nombre de titres vendus
	G5	Promouvoir les tiers lieux	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'un support d'information/ sensibilisation ou mobilisation de professionnel - Réunion d'information 	<ul style="list-style-type: none"> - Ouverture de tiers lieux - Nombre de coworkeurs
	G6	Assurer un rôle de promotion et de management de la mobilité sur le territoire en mobilisant les acteurs publics et privés	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de réunion d'information - Campagne de diffusion de documents - Accompagnement à la réalisation de plan de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de plans de mobilité réalisés - Actions mobilité menées par les acteurs du tourisme
H - Faire évoluer la gouvernance et poursuivre la solidarité territoriale	H1	Etudier le transfert de la compétence stationnement à l'échelle communautaire	<ul style="list-style-type: none"> - Assemblée des maires - Etude technique, financière et de faisabilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Délibération (en faveur ou non) du transfert de la compétence stationnement à l'échelle communautaire
	H2	Etudier le transfert de la compétence voirie vers la communauté d'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> - Consultation pour étude sur la compétence voirie de al CAGP - Evaluation des différents scénarios de prise de compétence voirie 	<ul style="list-style-type: none"> - Délibération pour un choix en matière de prise de compétence voirie - Nombre de kilomètre de voirie transféré
	H3	Conforter la solidarité territoriale du Grand Périgueux dans son contexte régional (Nouvelle Aquitaine Mobilité)	<ul style="list-style-type: none"> - Réunion avec le SMINA - Comité de bassin 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de projets portés et financés par le SMINA - Nombre d'orientations portées par le comité de bassin
	H4	Accroître la mobilité solidarité générationnelle et sociale	<ul style="list-style-type: none"> - Installation des permanences territoriales - Délibération sur la gratuité ou non du réseau Péribus - Constitution et réunion d'un groupe de travail 	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution du nombre de personnes accompagnées - Part des transports collectifs et évolution d'usage du réseau Péribus

Axe	N° Actions	Actions	Estimation financière	Portage
A - Proposer une offre ferroviaire structurante, attractive et performante, et une plate-forme aéroportuaire inscrite dans le paysage régional	A1	Créer un corridor ferroviaire, ancré territorialement autour des gares et haltes	Mesure 1: Aménagement des haltes : 15 M€ Mesure 2: NC Mesure 3: NC	Etat, Grand Périgueux, Région Nouvelle Aquitaine, SNCF réseau, communes
	A2	Conforter l'étoile ferroviaire de Périgueux autour de son Pôle d'Echange Multimodal	Mesure 1: PEM 7,6 M€ Etude de jalonnement et signalétique 10K€ Mesure 2: N10 à 15K€	Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux, ville de Périgueux, Etat (DDTM), SNCF, RFF, Etablissement Public Foncier Nouvelle Aquitaine, Région
	A3	Assurer une desserte en transport collectif pour toutes les gares et haltes du territoire	Etude de desserte: 15 à 20 K€	Grand Périgueux, Région Nouvelle Aquitaine
	A4	Permettre des alternatives au transport de marchandises par la route (plate-forme...)	Etude de plate-forme rail-route : 20K€	Grand Périgueux
	A5	Donner une place à la plateforme aéroportuaire dans le maillage aéroportuaire régional	Etude : 15 à 20 K€	Communauté d'agglomération du Grand Périgueux, Département, Chambre de commerce et d'industrie de la Dordogne
B - Organiser et sécuriser la circulation routière pour en réduire l'impact en secteur urbain	B1	Réaliser un schéma de hiérarchisation de la voirie intercommunale visant un meilleur partage et usage de la voirie	Mesure 1: 25 K€ Mesure 3 et 4 : 100 à 200 K€ (études) Mesure 5 : 25 K€ Mesure 6 : 25 K€ (étude)	Grand Périgueux, communes, Région, Etat
	B2	Etablir une charte d'aménagement d'accidentologie routière	Mesure 1 : 20 K€ Mesure 2 : 20 K€ Mesure 3 : 10 K€ (étude par communes hors Périgueux)	Grand Périgueux, communes
C - S'appuyer sur la politique de stationnement et la réglementation des livraisons en ville afin d'améliorer le partage modal de la voirie	C1	Poursuivre la nouvelle politique de stationnement sur la ville de Périgueux	- Mesure 1 : entre 30k€ et 50K€ - Mesure 2 : NC	Ville de Périgueux
	C2	Encourager les communes du cœur d'agglomération à mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente avec celle de Périgueux	- Mesure 1 : entre 30k€ et 50K€ - Mesure 2 : NC	Communes
	C3	Définir une réglementation des livraisons en ville et la faire respecter	- Mesure 1 : entre 60k€ et 80k€ - Mesure 2 : entre 60k€ et 80k€ - Mesure 3 : entre 30k€ et 40k€ - Mesure 4 : 15k€	Grand Périgueux, Ville de Périgueux

Axe	N° Actions	Actions		
D - Faire du transport en commun un mode durable et concurrentiel à la voiture particulière sur le territoire	D1	Poursuivre l'adaptation du réseau Péribus et accroître ses performances	Mesure 1 : Etude de restructuration déjà réalisée Mesure 2 : 9,8 M€ Mesure 3 : 25 K€ (étude) Mesure 4 : 1,1 M€/an Mesure 5 : 50 K€	Grand Périgueux et communes
	D2	Expérimenter une navette autonome sur le Grand Périgueux	Coût d'un véhicule : 250 à 300 K€ Organisation d'un séminaire < 5 K€	Grand Périgueux
	D3	Etudier la pertinence de la création de pôles d'échanges scolaires	Etude de réorganisation du réseau scolaire : 25 K€ Etude de faisabilité du pôle d'échanges : 50 K€ Ouvrir le transport scolaire à d'autres usagers: 20K€	Grand Périgueux
E - Faire des modes actifs une solution de mobilité alternative crédible pour tous les publics	E1	Mettre en œuvre le schéma cyclable d'agglomération et assurer l'articulation avec le schéma de hiérarchisation de la voirie	Mesure 1, 2,3 et 4 : 10 M€ Voies vertes et véloroutes : 5,5 M€	Grand Périgueux et autres gestionnaires de voirie (CD24, Etat)
	E2	Etablir une charte d'aménagement des espaces publics	Mesure 1 : 15 à 20k€ Mesure 2 : 15 à 20k€	Grand Périgueux
	E3	Intégrer dans la réglementation, les besoins en mobilité douce	Mesure 1 : 5 à 10k€ Mesure 2 : 5 à 10k€	Grand Périgueux, Communes
	E4	Inscrire le territoire dans le label "territoire vélo"	Mesure 1 : 5k€	Grand Périgueux, Office de Tourisme Intercommunal
F - Promouvoir les pratiques alternatives de l'automobile et accompagner la mutation du parc automobile vers des motorisations alternatives	F1	Asseoir une stratégie covoiturage	Mesure 1 : 10 à 15 K€ (hors structure) Mesure 2 : Signalisation verticale (unitaire) 1,8 K€ Signalisation horizontale (unitaire) 1,75 K€ Mesure 3: NC	Grand Périgueux (fournitures), communes (aménagement)
	F2	Lancer des expérimentations d'autopartage publiques et privées	Mesure 1 : NC Mesure 2 : NC	Grand Périgueux, promoteur immobilier, coopératif, bailleur social
	F3	Mettre à contribution les acteurs publics et privés du territoire dans le déploiement des bornes de recharge électrique et GNV	Installation d'une borne de recharge (plus ou moins rapide) 3 à 15K€	- Espace public : Communes - P+R : Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux - Espace privatif : employeurs, promoteurs immobiliers, exploitants parkings publics, etc.l27

Axe	N° Actions	Actions		
G - Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives et impulser le changement auprès des citoyens et acteurs privés	G1	Conforter l'implantation de la maison de la mobilité au Pôle d'Echange Multimodal de Périgueux	Conseil en mobilité : 150 K€	Grand Périgueux
	G2	Etablir un observatoire des mobilités	Mesure 1 : 20 K€ Mesure 2 : 5 K€	Grand Périgueux
	G3	Faciliter l'usage de l'écosystème de mobilité, le rendre visible et intelligible	Mesure 1 : 15 K€ Mesure 2 : 10 K€ Mesure 3 : 20 K€	Grand Périgueux
	G4	Proposer une offre tarifaire et billettique intégrée et intermodale	Mesure 1 : NC Mesure 2 : NC Mesure 3 : NC	SMINA, Grand Périgueux
	G5	Promouvoir les tiers lieux	Réunion d'information auprès des communes : 5 K€	Grand Périgueux
	G6	Assurer un rôle de promotion et de management de la mobilité sur le territoire en mobilisant les acteurs publics et privés	Communication/ Réunion : 1,5 K€ Accompagnement technique : 40 K€ Accompagnement financier : 30 K€	Grand Périgueux
H - Faire évoluer la gouvernance et poursuivre la solidarité territoriale	H1	Etudier le transfert de la compétence stationnement à l'échelle communautaire	Etude d'opportunité transfert de compétences : 25 à 30 K€	Grand Périgueux
	H2	Etudier le transfert de la compétence voirie vers la communauté d'agglomération	Coût d'étude transfert de compétence : 50 à 75 K€	Grand Périgueux
	H3	Conforter la solidarité territoriale du Grand Périgueux dans son contexte régional (Nouvelle Aquitaine Mobilité)	Mesure 1 : NC Mesure 2 : NC	SMINA
	H4	Accroître la mobilité solidarité générationnelle et sociale	Mesure 1 : 10 K€ Mesure 2 : 2 K€ Mesure 3 : 15 K€	Grand Périgueux, AFAC 24
			De 50 406,5 K€ à 50 723,5K€	

Le volet transport et déplacements du PLUi est estimé à un volume financier de 50 à 51 M€, correspondant à des coûts d'étude, d'aménagement, de fonctionnement (service de transport), pour partie portés par le Grand Périgueux, mais également porté par les partenaires que sont la Région, les communes et porteurs institutionnels et privés. Ce volume financier est réparti sur les 13 années de mise en place des actions du POA Mobilité. De plus une part de ces actions est déjà engagée budgétairement.

Axe	N° Action	Actions	Mesures	Chronogramme							
A - Proposer une offre ferroviaire structurante, attractive et performante, et une plate-forme aéroportuaire inscrite dans le paysage régional	A1	Créer un corridor ferroviaire, ancré territorialement autour des gares et haltes	Mesure 1 : Aménagement des gares et haltes comme centralités urbaines	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
			Mesure 2 : Mise en place de la navette ferroviaire	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
			Mesure 3 : Prise en compte des futurs CPER et contrats d'axe	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
	A2	Conforter l'étoile ferroviaire de Périgueux autour de son Pôle d'Echange Multimodal	Mesure 1 : Le Pôle d'Echange Multimodal de Périgueux et son quartier d'affaire	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
			Mesure 2 : l'étoile ferroviaire de Périgueux au service de son rôle régional comme local	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
	A3	Assurer une desserte en transport collectif pour toutes les gares et haltes du territoire		2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
	A4	Permettre des alternatives au transport de marchandises par la route (plate-forme...)		2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
	A5	Donner une place à la plateforme aéroportuaire dans le maillage aéroportuaire régional		2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
	B - Organiser et sécuriser la circulation routière pour en réduire l'impact en secteur urbain	B1	Réaliser un schéma de hiérarchisation de la voirie intercommunale visant un meilleur partage et usage de la voirie	Mesure 1 : Créer un schéma de hiérarchisation du réseau viaire	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032
				Mesure 2 : Faire valoir la stratégie du Grand Périgueux dans le projet de contournement Est	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032
Mesure 3 : Réaliser les itinéraires structurants d'agglomération				2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
Mesure 4 : Réaliser les itinéraires alternatifs				2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
Mesure 5 : Adopter un plan de jalonnement tous modes				2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
Mesure 6 : Engager une réflexion sur le concept de « route intelligente » sur les nouveaux aménagements				2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
B2		Etablir une charte d'aménagement d'accidentologie routière	Mesure 1 : Identifier les points accidentogènes du territoire	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
			Mesure 2 : Etablir une charte d'aménagement et d'apaisement des tronçons de voirie à risque	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
			Mesure 3 : Modérer les vitesses de circulation en zone urbaine	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	

Axe	N° Actions	Actions	Mesures	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032
C - S'appuyer sur la politique de stationnement et la réglementation des livraisons en ville afin d'améliorer le partage modal de la voirie	C1	Poursuivre la nouvelle politique de stationnement sur la ville de Périgueux	Mesure 1 : Elaborez une stratégie globale de stationnement	2019						
			Mesure 2 : Définir dans les PLU des mesures spécifiques concernant le stationnement aux abords des lignes structurantes du réseau de transport urbain par logement	2019						
	C2	Encourager les communes du cœur d'agglomération à mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente avec celle de Périgueux	Mesure 1 : Accompagner les communes dans leur stratégie de stationnement	2019						
			Mesure 2 : Définir dans le PLUi des mesures spécifiques concernant le stationnement aux abords des lignes structurantes du réseau de transport urbain par logement	2019						
	C3	Définir une réglementation des livraisons en ville et la faire respecter	Mesure 1 : Création d'une instance d'échange et de concertation multi-acteurs	2019						
			Mesure 2 : Mettre en cohérence la réglementation dans les hypercentres pour favoriser leur respect	2019						
			Mesure 3 : Expérimenter une zone réglementée d'accès aux livraisons avec des véhicules propres	2019						
			Mesure 4 : Porter une réflexion sur l'identification de points de collecte (petits et moyens colis)	2019						
	D - Faire du transport en commun un mode durable et concurrentiel à la voiture particulière sur le territoire	D1	Poursuivre l'adaptation du réseau Péribus et accroître ses performances	Mesure 1 : Restructurer le réseau Péribus	2019					
				Mesure 2 : Mettre en œuvre les premiers aménagements Bus de l'agglomération	2019					
				Mesure 3 : Mettre en œuvre les BHNS 2 et 3	2019					
				Mesure 4 : Adopter un plan de renouvellement ambitieux pour le parc de véhicules du réseau Péribus	2019					
Mesure 5 : Renforcer l'attractivité du réseau avec des actions ciblées				2019						
D2		Expérimenter une navette autonome sur le Grand Périgueux	Mesure 1 : Faire connaître le mode de transport auprès des élus du territoire	2019						
			Mesure 2 : Définir et préparer l'itinéraire de la navette	2019						
D3		Etudier la pertinence de la création de pôles d'échanges scolaires	Etape 1 : restructurer le réseau scolaire	2019						
			Etape 2 : Etudier la faisabilité du ou des pôles d'échanges	2019						
			Etape 3 : Ouvrir le transport scolaire à d'autres usagers	2019						

Axe	N° Actions	Actions	Mesures	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032	
E - Faire des modes actifs une solution de mobilité alternative crédible pour tous les publics	E1	Mettre en œuvre le schéma cyclable d'agglomération et assurer l'articulation avec le schéma de hiérarchisation de la voirie	Mesure 1 : Améliorer la continuité et la lisibilité cyclable du territoire	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
			Mesure 2 : Favoriser l'installation de mobiliers vélos (stationnement public) à proximité des pôles générateurs	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
			Mesure 3 : Accompagner et réaliser le jalonnement/signalétique en faveur des modes doux (plan jalonnement)	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
			Mesure 4 : création d'un service de location de vélos grand public	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
			Mesure 5 : Les actions d'accompagnement et de communication	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
	E2	Etablir une charte d'aménagement des espaces publics	Mesure 1 : Elaborer une charte des aménagements piétons et de Plans Piéton	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
			Mesure 2 : Elaborer une charte des aménagements cyclables	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
	E3	Intégrer dans la réglementation, les besoins en mobilité douce	Mesure 1 : Préconisations en matière d'itinéraires	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
			Mesure 2 : Les obligations en matière de stationnement privé	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
	E4	Inscrire le territoire dans le label "territoire vélo"	Mesure 1 : Intégrer la charte du label « territoire Vélo » afin de rendre plus attractif le réseau mis en place.	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]							
	F - Promouvoir les pratiques alternatives de l'automobile et accompagner la mutation du parc automobile vers des motorisations alternatives	F1	Asseoir une stratégie covoiturage	Mesure 1 : Finaliser l'aménagement des aires de covoiturage du Grand Périgueux et les intégrer au schéma départemental	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]						
				Mesure 2 : Accompagner les acteurs publics et privés dans la réalisation d'emplacements de covoiturage	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]						
				Mesure 3 : Incitations financières en faveur du covoiturage	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]						
		F2	Lancer des expérimentations d'autopartage publiques et privées	Mesure 1 : Expérimenter l'autopartage public au PEM de Périgueux	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]						
				Mesure 2 : Expérimenter l'autopartage privé	[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]						
		F3	Mettre à contribution les acteurs publics et privés du territoire dans le déploiement des bornes de recharge électrique et GNV		[Bar chart showing implementation from 2019 to >2032]						

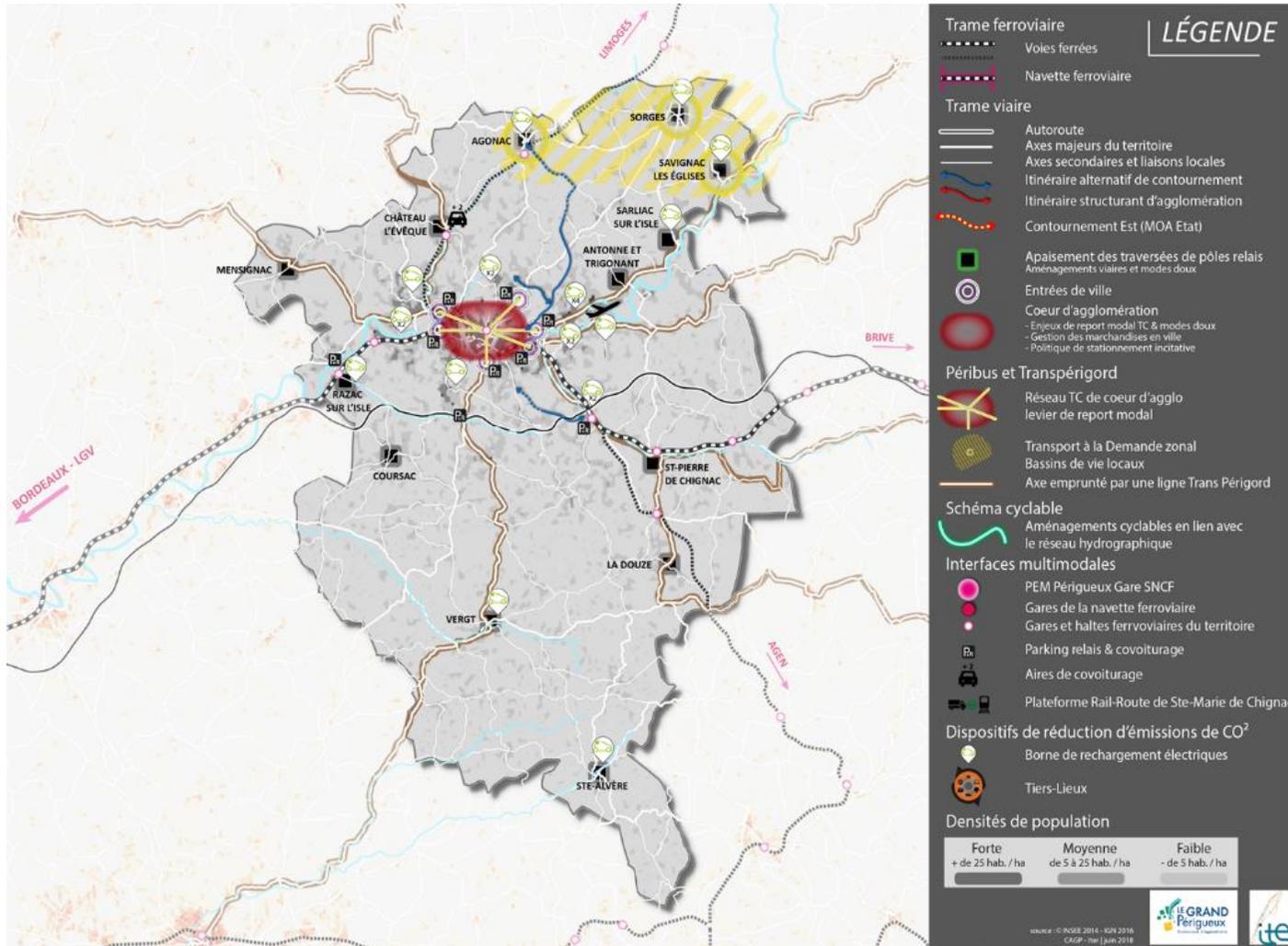
PROGRAMMATION ET CLENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Axe	N° Actions	Actions	Mesures	2019	Court terme	2022	Moyen terme	2026	Long Terme	> 2032
G - Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives et impulser le changement auprès des citoyens et acteurs privés	G1	Conforter l'implantation de la maison de la mobilité au Pôle d'Echange Multimodal de Périgueux								
	G2	Etablir un observatoire des mobilités	Mesure 1 : Mettre en place un observatoire des mobilités							
			Mesure 2 : Intégrer à l'observatoire des mobilités un observatoire de la sécurité routière							
	G3	Faciliter l'usage de l'écosystème de mobilité, le rendre visible et intelligible	Mesure 1: Proposer une information multimodale							
			Mesure 2: Animer la stratégie de mobilité							
			Mesure 3: Proposer une information intermodale							
	G4	Proposer une offre tarifaire et billettique intégrée et intermodale	Mesure 1 : Proposer une réflexion sur la billettique							
			Mesure 2 : Proposer une tarification intégrée							
			Mesure 3 : Intégrer de nouvelles dispositions à la stratégie tarifaire							
	G5	Promouvoir les tiers lieux								
	G6	Assurer un rôle de promotion et de management de la mobilité sur le territoire en mobilisant les acteurs publics et privés								
	H - Faire évoluer la gouvernance et poursuivre la solidarité territoriale	H1	Etudier le transfert de la compétence stationnement à l'échelle communautaire							
H2		Etudier le transfert de la compétence voirie vers la communauté d'agglomération								
H3		Conforter la solidarité territoriale du Grand Périgueux dans son contexte régional (Nouvelle Aquitaine Mobilité)	Mesure 1 : Faire connaître le projet de volet transport et déplacements du PLUi							
			Mesure 2 : Etre acteur de la Nouvelle Aquitaine Mobilité							
H4		Accroître la mobilité solidarité générationnelle et sociale	Mesure 1: Etudier l'extension du service de conseil en mobilité dans les territoires							
			Mesure 2 : compléter et diffuser les bonnes pratiques							
			Mesure 3 : Evaluer les impacts de la gratuité du réseau Péribus							

La progression dans le temps des mises en œuvre, contribue période par période à compléter les solutions de mobilité, à couvrir le territoire, pour faire système :

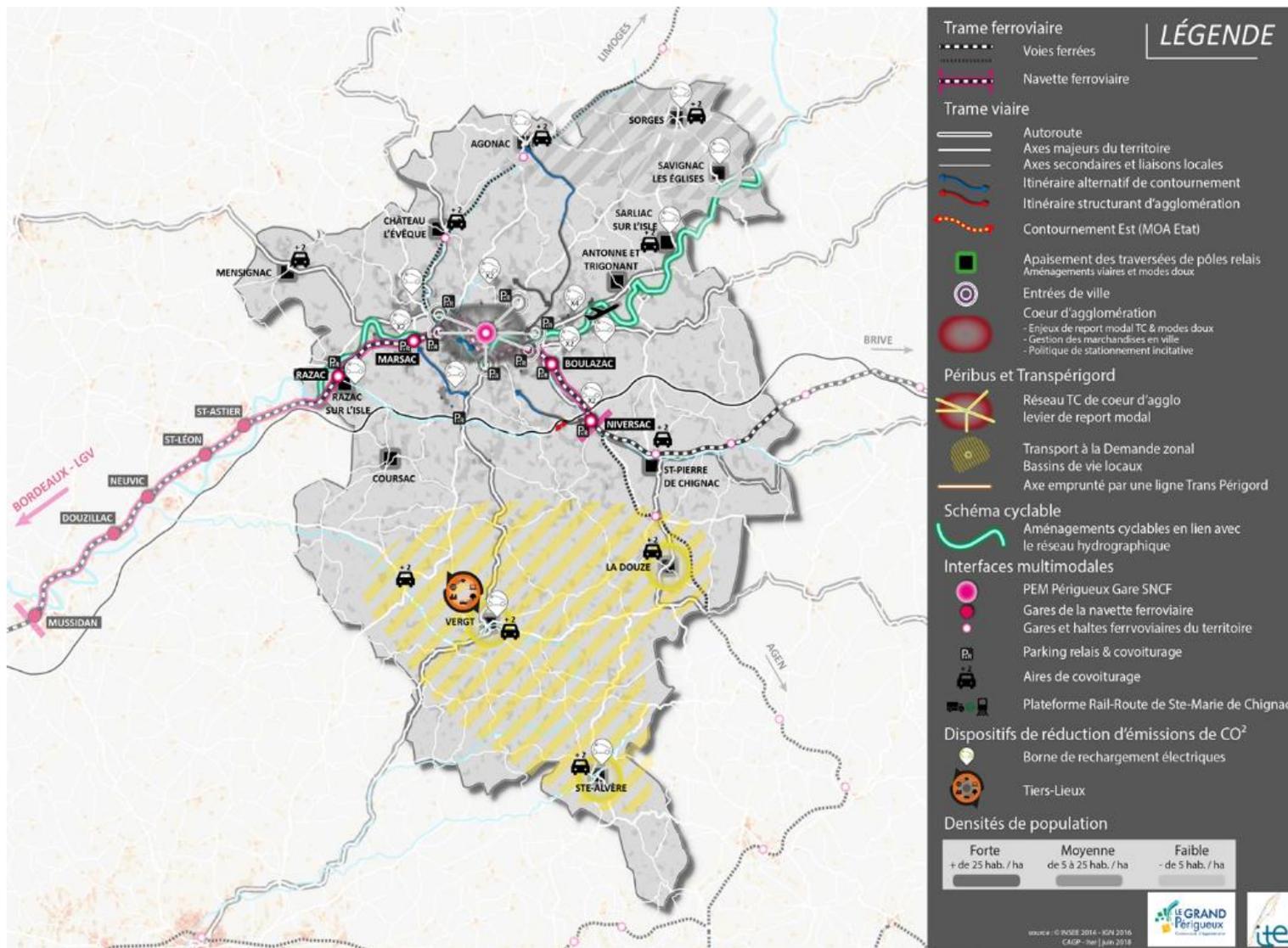
Synthèse cartographique et déclinée par échéances

2018



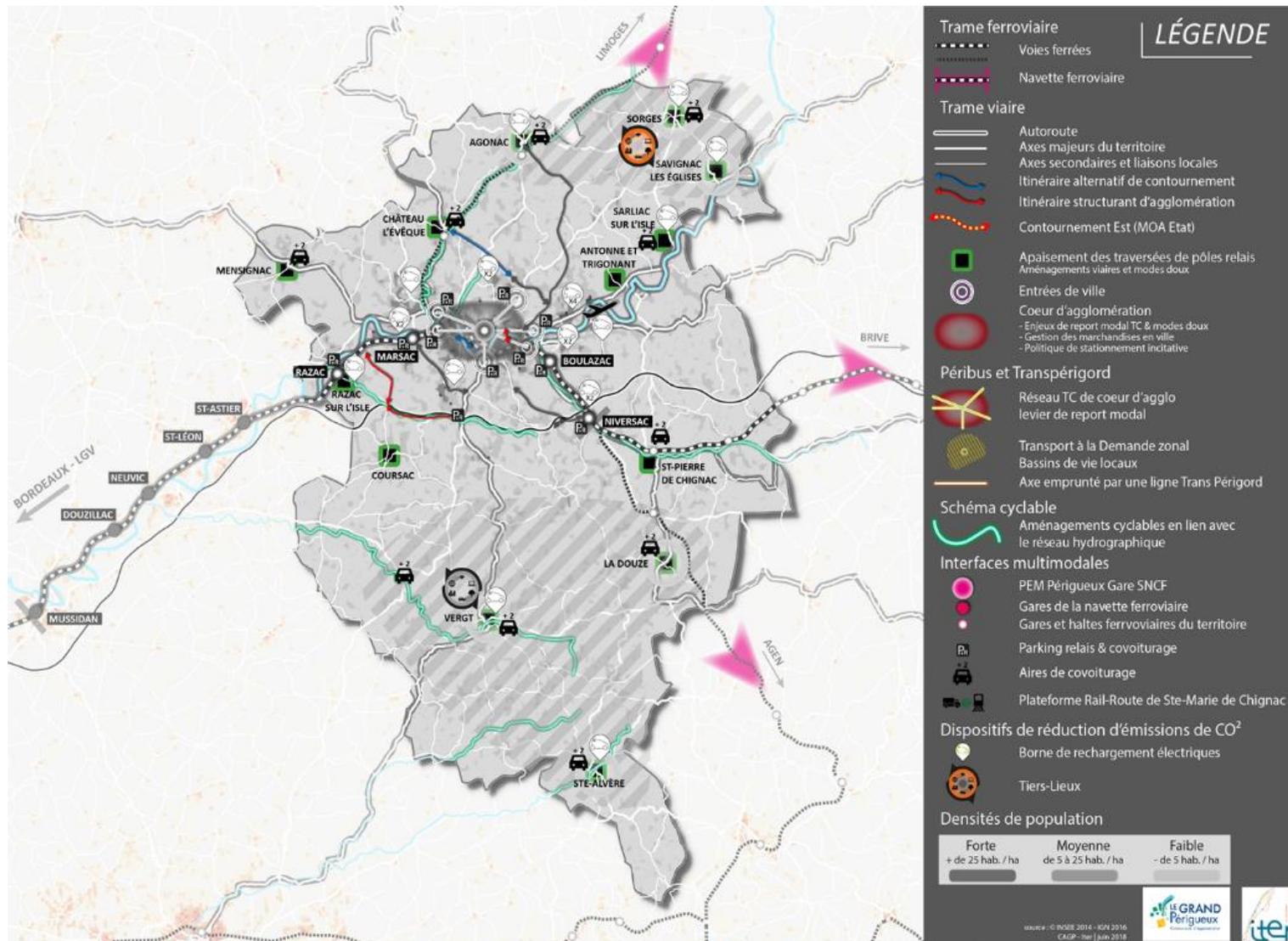
Synthèse cartographique et déclinée par échéances

2018 - 2022



Synthèse cartographique et déclinée par échéances

2022 - 2032



CONTEXTE

1. Une conception du handicap qui évolue

La loi du 30 juin 1975 est la première grande loi sur le handicap, qui prend dès lors une réelle dimension publique et se voit consacrée comme un domaine à part entière de l'action politique. Toutefois elle se base sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, qui a conduit à centrer ce texte sur l'individu et ses déficiences. Cette perception du handicap n'intègre pas l'interaction entre la personne et son environnement : ce n'est pas l'environnement qui crée l'obstacle, mais la personne qui y est inadaptée. Depuis, la perception du handicap a évolué et intègre une dimension environnementale : l'incapacité de participation à la vie sociale n'est pas le fait de la déficience de la personne mais de l'interaction entre la déficience de la personne, une volonté d'interaction sociale et un environnement inadapté, rigide dans son utilisation. Le handicap est donc le résultat d'un processus. L'impossibilité d'accéder à l'espace public ou au cadre bâti du fait de contraintes physiques ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement sont désormais des facteurs reconnus de production de handicap : le handicap est aujourd'hui considéré comme une production sociale.

En termes de mobilité, le concept central est celui de chaîne de déplacements, qui représente les différents maillons de déplacements d'une personne sur une journée. Si un des maillons est brisé (cheminement piéton, stationnement, cadre bâti, etc.), c'est, à minima, l'organisation du trajet de la

personne qui est remise en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les situations les plus compliquées (pas nécessairement les moins fréquentes), la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.

2. Le cadre réglementaire

C'est dans ce cadre que s'inscrit la loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dont l'objectif est de rendre effective la participation à la vie sociale pour tous, en toute autonomie, ce qui se traduit notamment par l'accessibilité des personnes en situation de handicap à l'intégralité de la chaîne de déplacements.

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté une définition de l'accessibilité en octobre 2006 :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire de se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Ainsi, au-delà des personnes à mobilité réduite, c'est bien de qualité de vie / qualité de ville dont il est question lorsque l'on améliore l'accessibilité d'un lieu.

Depuis 2005, le Parlement a adopté plusieurs dispositifs réglementaires pour rendre effective l'accessibilité de la chaîne de déplacements en imposant aux collectivités de déployer des outils de :

- Planification tels que l'annexe accessibilité du PDU, qui présente la stratégie de mise en accessibilité de la chaîne de déplacements,
- Programmation tels que le Schéma Directeur d'accessibilité (SDAP) des services de transport en commun et les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE),
- Concertation tels que la commission intercommunale pour l'accessibilité.

3. L'accessibilité sur le territoire du Grand Périgueux

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose aux collectivités territoriales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), dans le cas présent le volet transport et déplacements du PLUi, cela se traduit par la rédaction d'une annexe accessibilité qui

présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l'accessibilité de la chaîne des déplacements.

Au-delà de ces dispositions réglementaires, la présente annexe accessibilité expose également la prise en considération de l'accessibilité dans le programme d'orientation et d'actions du volet transport et déplacements du PLUi.

Au-delà des actions sectorielles, la mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport, concourent à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Ainsi, l'accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du volet transport et déplacements.

En effet, en améliorant la qualité d'usage de tout et pour tous, l'accessibilité permet :

- De faciliter les déplacements piétons (retrait des obstacles obstruant la circulation piétonne, abaissement des trottoirs et continuité des cheminements),
- D'améliorer la vitesse commerciale des transports publics (gains de temps aux points d'arrêt) et d'offrir un meilleur niveau de service pour l'ensemble de la clientèle,
- De sécuriser les déplacements des personnes en situation de handicap et de l'ensemble des piétons.

La politique en faveur de l'accessibilité pour tous sur le territoire du Grand Périgueux se traduit de la façon suivante :

- La création d'une Commission Intercommunale d'Accessibilité (CIA) du Grand Périgueux, et de Commissions Communales d'Accessibilité (CCA) pour les communes, composées de des représentants des communes, d'associations représentant les personnes handicapées, de représentants d'acteurs économiques, et de représentants d'utilisateurs.
- L'élaboration et l'adoption d'un Plan Communal d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour plusieurs communes du territoire (Périgueux, Boulazac, Chancelade) et d'un schéma directeur d'accessibilité programmé des transports pour Péribus.



LA STRATEGIE DE MISE EN ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

L'accessibilité dans le cadre du volet transport et déplacements du PLUi est abordé dans deux documents cadre : le PAVE et le SDAP. Les ADAP, qui concernent plus spécifiquement l'accessibilité aux ERP (Etablissement Recevant du Public) ne font pas partie intégrante de ce document.

1. Les transports collectifs urbains

- **Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau Péribus** a été validé en juin 2016, pour une durée de 3 ans (Sd'AP). Il porte donc sur les 33 communes de la structure intercommunale avant agrandissement à 43 communes en janvier 2017. Depuis 2017, une partie des arrêts du réseau Péribus sont rendus accessibles, avec pour objectif de rendre accessible 30 arrêts aux personnes à mobilité réduite d'ici 2019.
- Le réseau Péribus est par ailleurs suppléé par le service Handibus qui propose une desserte en porte à porte sur l'ensemble du territoire communautaire (du lundi au samedi, sur réservation par les ayants droits).
- Enfin à terme, le réseau Péribus dans sa nouvelle configuration devra évoluer vers une accessibilité maximale. Le renouvellement du matériel roulant y veillera, comme l'aménagement de nouveaux arrêts.

Avancées apportées par le POA du volet transport et déplacement du PLUi :

La mise en œuvre d'un **premier BHNS** est complètement contributive de la mise en accessibilité du réseau, puisque l'ensemble des arrêts du BHNS seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et bénéficieront donc à une grande partie des lignes du réseau sur le cœur d'agglomération.

Les BHNS 2 et 3, devront également veiller à assurer l'accessibilité à tous les points d'arrêts (sauf impossibilité technique avérée).

L'ensemble des actions de communication et promotion des offres et services de mobilité sur le territoire du Grand Périgueux devront veiller à assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (lisibilité, audition, etc.)

2. Les transports collectifs interurbains

Une partie importante des **gares et haltes du territoire**, dans le cadre du projet de navette ferroviaire, font l'objet d'aménagements qui veillent à prendre en compte l'accessibilité de tous les publics. Cela se concrétise dans le cas du PEM de Périgueux (seule gare du territoire avec un trafic voyageurs >100 000 voy/an), notamment, par une nouvelle passerelle qui reliera les deux faces de la gare, équipée d'ascenseurs aux normes.

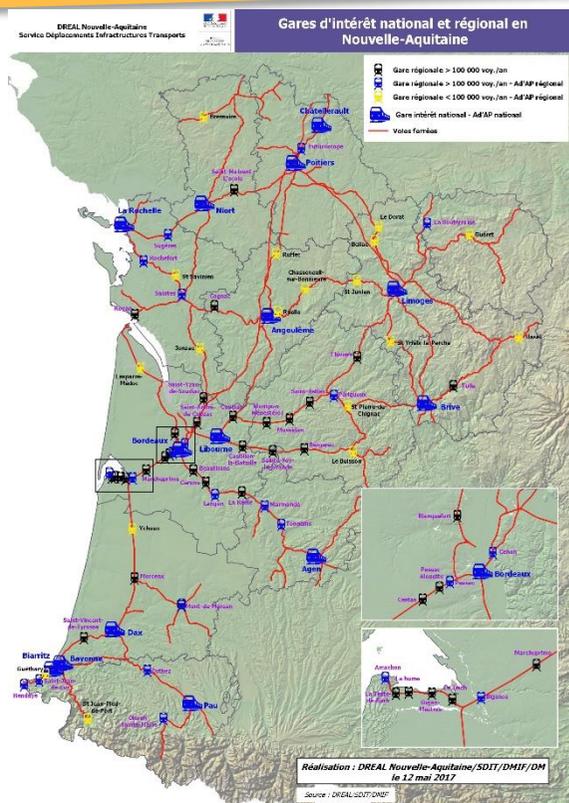
Le réseau Transpérigord bénéficie de 4 lignes accessibles (lignes à vocation commerciale) :

- Ligne n° 1 – Périgueux Angoulême
- Ligne n° 2 – Périgueux Ribérac
- Ligne n° 3 – Périgueux Bergerac
- Ligne n°10 - Périgueux Excideuil

Plusieurs dispositifs ont été mis en place pour rendre ce mode de transport accessible aux personnes en situation de handicap :

- Affectation d'un véhicule adapté avec plateforme élévatrice pour personne en fauteuil roulant ...
- Système d'accompagnement personnalisé à bord du véhicule sous condition de réservation 36 heures à l'avance auprès de l'exploitant (personnel qualifié ayant suivi une formation spécifique).
- Réservation permanente des places disponibles à proximité du chauffeur.
- Mise en place d'un programme d'aménagement pour les points d'arrêt présentant des difficultés d'accessibilité.

(Source : Schéma départemental en faveur des personnes handicapées 2017-2022)



La ville de Périgueux a réalisé son **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)** en 2012.

La commune de Boulazac, en 2017, délibère sur le principe de la réalisation d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces, de demande d'assistance-conseil de la Direction Départementale de l'Équipement de la Dordogne et d'engager la procédure de passation du marché public en vue de choisir un bureau d'étude pour l'élaboration du plan public sur la commune (Procès-verbal du conseil municipal du 08 février 2017).

La commune de Chancelade a approuvé son PAVE le 30 mai 2016 en conseil Municipal, suite à l'élaboration du document par l'APAVE en 2011.

L'existence de PAVE approuvé sur les autres communes du territoire n'est à ce jour pas précisément connue. Néanmoins la plupart des communes du territoires ont réalisé ce travail.

d'aménagement des espaces publics dans laquelle seront précisés les attendus en matière d'accessibilité universelle (aménagement, signalétique, etc.).

Avancées apportées par le POA du volet transport et déplacements du PLUi :

Les **aménagement d'apaisement** de la circulation et qualité de vie en ville/ dans les centres bourgs sont également contributifs de la mise en accessibilité de l'espace public pour tous (élargissement des trottoirs, plateau traversant, réduction des pentes, etc.). Les villes et bourgs sont déjà en partie engagées dans ce processus de valorisation de l'espace public. Le Programme d'Orientations et d'Actions du volet transport et déplacements du PLUi propose la définition de charte

3. La voirie et les espaces publics

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

ANRU : Agence Nationale pour la Renovation Urbaine

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité

AVERE : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique

BIM : Boulazac-Isle-Manoire

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CAP : Communauté d'Agglomération de Périgueux

CAGP : Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CD 24 : Conseil Départemental de Dordogne

CPER : Contrat de Plan Etat Région

DDT : Direction Départementale des Territoires

DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs

DSP : Délégation de Service Public

DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

EDVM : Enquête Déplacements Ville Moyenne

EMD : Enquête Ménages Déplacements

EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale

ERP : Etablissement Recevant du Public

FEADER : Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural

FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

GES : Gaz à Effet de Serre

GNV : Gaz naturel pour véhicule

IA : Itinéraires Alternatifs

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

IRVE : Infrastructure de Recharge des Véhicules Electriques

ISA : Itinéraires Structurants d'Agglomération

ITA : Impossibilité Technique Avéré

IKV : Indemnité Kilométrique Vélo

JOB : Jour Ouvrable de Base

Km : Kilomètre

LAURE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LGV : Ligne à grande vitesse

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs

M€ : Millions d'euros

MUST : Mobilité Urbaine et Sociale de Trajectoire

NC : Non Communiqué

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi du 07 août 2015)

OPF : Opérateur Ferroviaire de Proximité

P+R : Parc-Relais

PAC : Porter A Connaissance

PADD : Projet d'aménagement et de développement durable

PAE : Parc d'activités Economiques

PAVE : Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

PCAET : Plan Climat Air Energie Territoriale

PDA : Plan de Déplacements d'Administration

PDE : Plan de Déplacements Entreprise

PDES : Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire

PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PEM : Pôle d'Echanges Multimodal

PGD : Plan Global de Déplacements

PLH : Plan Local de l'Habitat

PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air

PTU : Périmètre de Transports Urbains

RFF : Réseau Ferré de France

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

SMINA : Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle Aquitaine

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SRT : Schéma Régional des Transports

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain (loi du 13 décembre 2000)

TER : Transport Express Régional

TCSP : Transport Collectif en Site Propre

VAE : Vélo à Assistance Electrique

VT : versement transport

ADVENIR : primes CEE pour bornes de recharge des véhicules électriques

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun (tout ou partie).

Infrastructure de transport : Ensemble des supports physiques de l'activité de transport (autoroutes, routes, voies ferrées, voies navigables)

Intermodal : Acheminement d'une personne ou d'un bien (marchandise) selon plusieurs modes de transport avec un enchaînement de ceux-ci pour effectuer le trajet de bout en bout.

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau d'infrastructure ou de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de desserte d'un territoire.

Modes doux ou modes actifs : Modes de transport non motorisés et non polluants, les modes de transports doux sont la marche et le vélo, les rollers, trottinette, overboard,

Multimodal : Acheminement d'une marchandise par au moins deux modes de transport différents. Combinaison de transport air-route-rail-voie d'eau, mer.

Part modale : répartition des déplacements entre les différents moyens de déplacement : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche....

Plate-forme logistique : Zone d'accueil privilégiée de sociétés dont les activités sont liées, directement ou indirectement, aux transports ou à la logistique.

Plate-forme multimodale : Espace aménagé de manière à faciliter le transbordement de marchandises entre deux ou plusieurs modes de transport. La plate-forme rail route permet cette activité entre le ferroviaire et le routier.

Pôle d'échanges (ou Pôle intermodal) : Gare, halte ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs.

Ils s'accompagnent d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.