

MOBILITES

CONTRAT DE RELANCE

DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE COHÉSION TERRITORIALE

Diagnostic de territoire
Mars 2021



PREAMBULE METHODOLOGIQUE

Le cadre réglementaire

Par circulaire du 20 novembre 2020, le Gouvernement souhaite que chaque territoire soit accompagné pour décliner, dans le cadre de ses compétences, un projet de relance et de transition écologique à court, moyen et long terme sur les domaines qui correspondent à ses besoins et aux objectifs des politiques territorialisées de l'État.

La méthode et le calendrier d'élaboration du diagnostic de territoire

Le diagnostic du territoire du Grand Périgueux est établi à partir du croisement des divers diagnostics récemment conduits sur le territoire, et complété des données récentes issues (cf. ci-contre) qui ont servi de socle au présent diagnostic.

Par ailleurs, des fiches diagnostic thématiques ont été élaborées par les référents techniques du Grand Périgueux et leur réseau partenarial, puis croisées avec la lecture du territoire des élus du Grand périgueux en charge des compétences concernées et les services de l'Etat.

L'élaboration du diagnostic de territoire a été conduite en février et mars 2021.

Les thématiques explorées

Le présent diagnostic de territoire est organisé en sept parties, chacune détaillant la situation du territoire relative aux domaines suivants :

1. La démographie
2. Les inégalités sociales et territoriales
3. Les activités économiques
4. L'habitat
- 5. Les mobilités et les déplacements**
6. Les équipements et les services publics
7. L'environnement et la vulnérabilité du territoire au changement climatique

PRINCIPALES SOURCES MOBILISEES

Capitalisation des diagnostics existants :

- Contrat de ruralité (2017),
- Evaluation à mi-parcours du contrat de ville (2018),
- Action Cœur de Ville – ORT (2019),
- Schéma de COhérence Territoriale échelle Pays de l'Isle en Périgord
- Schéma départemental d'Accessibilité Aux Services Publics décliné par EPCI – Conseil Départemental (2017)
- Programme Local de l'Habitat Durable (2017),
- Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (2019),
- Plan Climat Air Energie Territorial (2019)
- Schéma cyclable Grand Périgueux – DÉVELOppement (2018)
- L'ESS en Nouvelle Aquitaine, une économie de la transition écologique et énergétique (CRESS NA 2019)
- Schéma touristique – In Extenso 2018
- Etude DYNACOM – 2019
- Etude de stratégie commerciale – Metropolis - 2019

Actualisation des données de connaissance du territoire

- Etude de prospective population FORs 2019
- Profil croisé de territoire ANTEA 2019
- Données SIGENA-DREAL
- Données SDE 24/AREC
- Données Occupation Parc Social AROSHA
- Données INSEE RGP 2020
- Rapports d'activités CAGP 2014-2019
- Rapport d'activités Université - 2020
- Atlas commenté de l'économie sociale et solidaire 2020. Observatoire national de l'ESS
- L'ESS en Nouvelle Aquitaine, une économie de la transition écologique et énergétique (CRESS NA 2019)
- Rapport annuel de la gestion des déchets 2019
- Panorama des tiers-lieux en Nouvelle-Aquitaine – Coopérative des tiers-lieux NA – 2019

MOBILITES ET DEPLACEMENTS

1. *UN PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS PERIMOUV'*
2. *LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, SUPPORTS DE L'OFFRE*
3. *UN RESEAU HIARCHISE DE TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS*
4. *LES MODES ACTIFS*
5. *LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, LA LIVRAISON EN VILLE, LE STATIONNEMENT*
6. *L'INTERMODALITE, LA PIERRE ANGULAIRE DU SYSTEME DE MOBILITE*



MOBILITES

1. UN PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS : PERIMOUV'

La communauté d'agglomération du Grand Périgueux est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable sur l'ensemble de son périmètre et s'appuie sur l'EPIC Périmouv' dans le cadre d'un Contrat d'Obligation de Service Public (COSP) pluriannuel. Elle déploie ainsi une stratégie affirmée et volontariste à l'égard des mobilités du quotidien pour inciter à un changement des comportements vis-à-vis de l'usage de la voiture individuelle. Le PLUi facteur 5 approuvé le 19 décembre 2019 intègre un Plan de Déplacements Urbains pour les dix prochaines années à destination de l'ensemble des communes du territoire, avec :

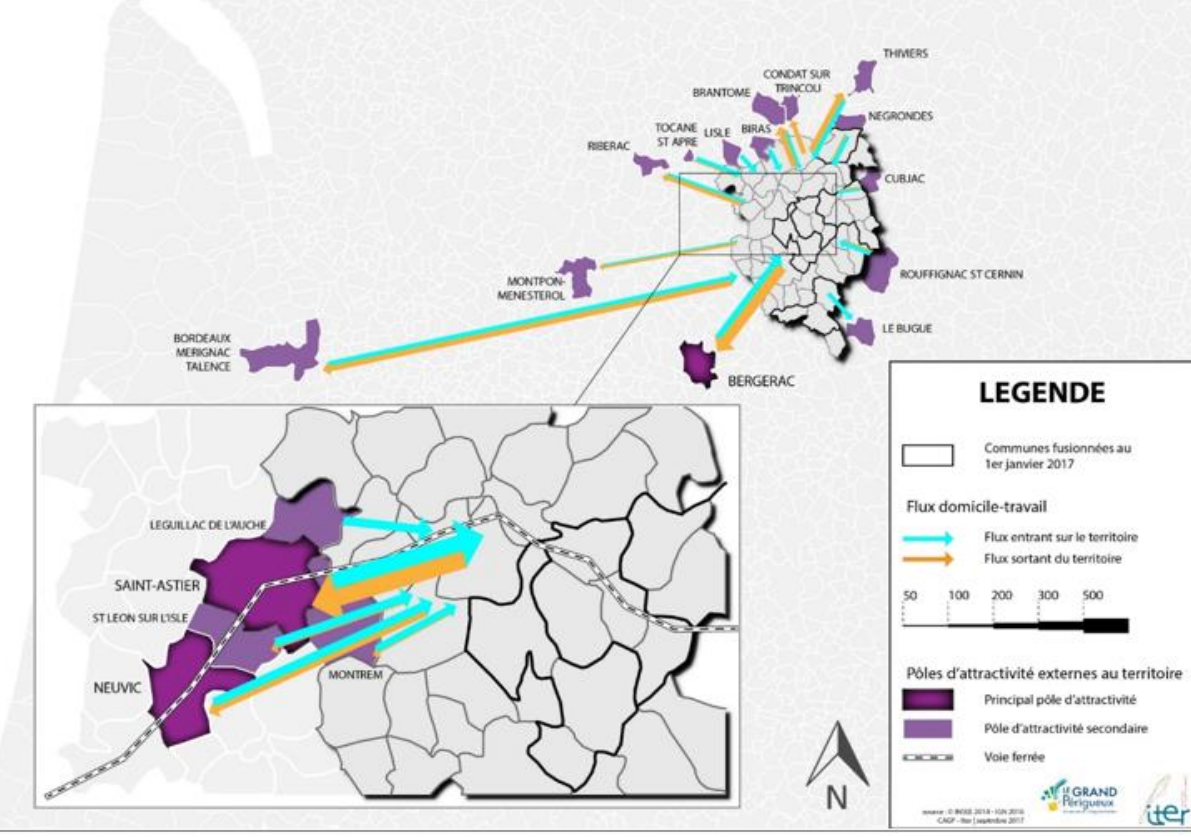
- des règles ambitieuses en matière de mobilité (OAP mobilités) ;
- Une priorité « vélo/marche » dans les projets d'aménagement urbain en secteurs urbains denses ;

Pour autant, son rôle s'inscrit dans un cadre partenarial précis lié à de multiples compétences à la charge des collectivités (communes, Région), de l'Etat, parfois même du secteur privé (voiries, stationnement, ferroviaire, etc.). L'identité et le rôle de ces acteurs est essentielle pour la définition et la mise en œuvre de la stratégie et implique une vision partagée, des collaborations, et souvent la conciliation d'intérêts parfois contradictoires.

Les grands tenants de la mobilité sur le territoire

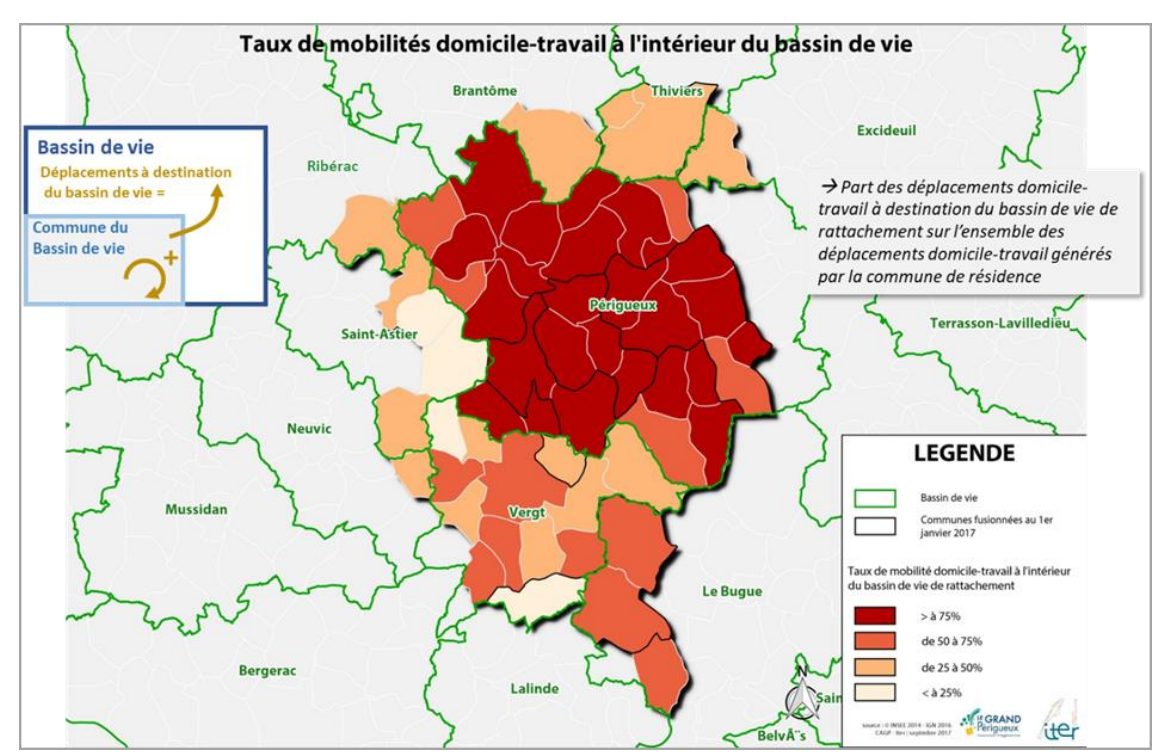
Les mouvements pendulaires quotidiens observés liés au travail font apparaître deux relations privilégiées en lien avec l'extérieur du territoire : le corridor de la vallée de l'Isle et Bergerac.

Flux de mobilités domicile-travail en échange avec les pôles externes au territoire



Il existe en outre des flux d'échanges moins importants avec des communes périphériques à la CAGP, notamment avec Thiviers, Brantôme ou encore Ribérac. Près de 130 personnes effectuent la navette entre Bordeaux et Périgueux (80 vers Bordeaux et 50 vers Périgueux).

Près de la moitié des flux domicile-travail (DT) entrants sur le territoire sont à destination de la commune de Périgueux.



Le bassin de vie (d'après l'INSEE) de Périgueux exerce une forte influence sur les communes qui le composent et celles qui lui sont périphériques. En effet, plus de 80% des déplacements pendulaires effectués à l'intérieur du territoire sont à destination de Périgueux ou d'une commune de la première couronne, et près d'un déplacement sur deux exclusivement vers Périgueux, avec une part importante intra-muros à la ville-centre. On constate aussi :

- Des polarités secondaires qui génèrent environ 500 déplacements pendulaires quotidiens (Verget, Annesse-et-Beaulieu, Antonne-et-Trigonant) pour des raisons d'attractivité commerciale, d'accès aux services ou de travail.
- Des polarités de moindre importance (Agonac, Mensignac, Val de Louyre et Caudeau, Sorges et Ligueux, Savignac les Eglises), qui accueillent un trafic moyen quotidien d'environ 150 actifs.

Les transports représentent ainsi 34% des consommations d'énergie et 32% des émissions de gaz à effet de serre (GES sur le territoire.

MOBILITES

2. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, SUPPORTS DE L'OFFRE

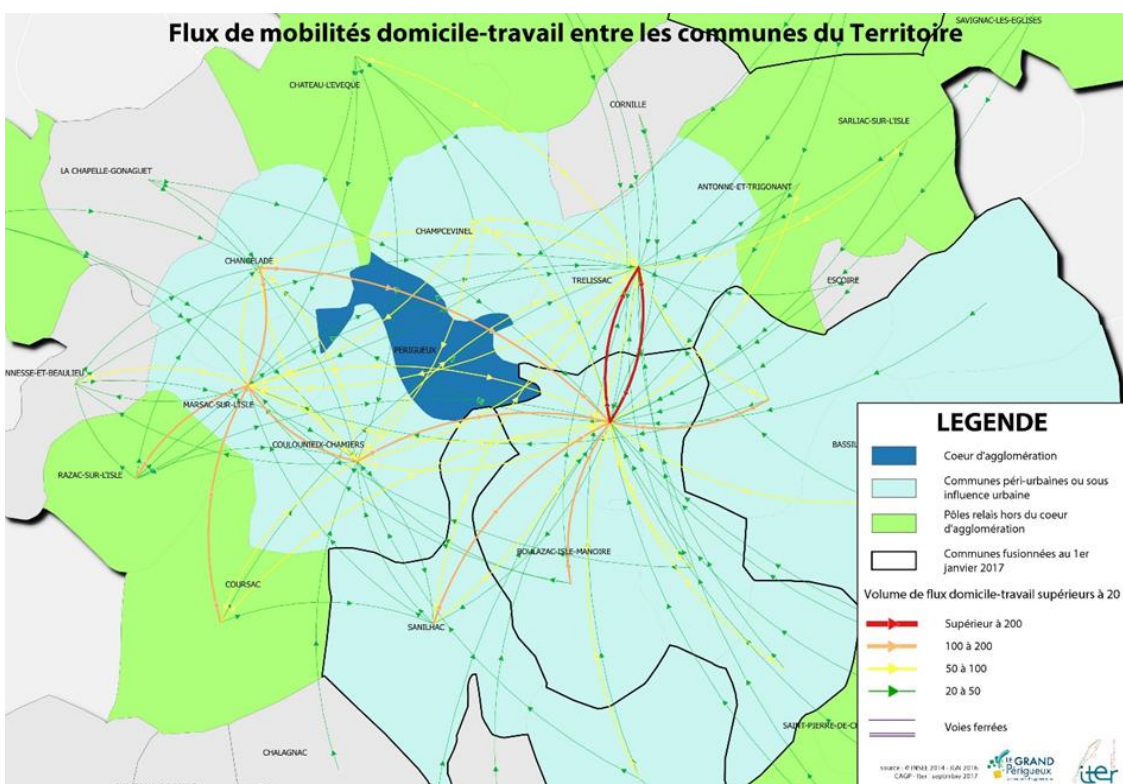
L'agglomération périgourdine est située sur l'autoroute A89, qui relie Brive à Bordeaux, le territoire est ainsi bien connectée au réseau autoroutier, puisqu'à l'exception de la pointe sud du Grand Périgueux, on se situe en tout point de l'agglomération, à moins de 20 km d'un échangeur autoroutier. Elle dispose également d'un maillage ferroviaire continu sur le territoire, avec une étoile ferroviaire à quatre branches (Périgueux) et 9 haltes permettant de relier le territoire aux grandes agglomérations de la région Nouvelle Aquitaine (Bordeaux, Brive, Limoges et Agen) et au-delà (Paris).

Le maillage viaire du territoire est quant à lui organisé en étoile autour de Périgueux, en raison des contraintes naturelles (méandre de la rivière Isle), des voies structurantes pénétrant facilement dans l'hypercentre et d'un contournement assez loin mais efficace sur le transit au Sud (A89 gratuite sur les 3 échangeurs de Périgueux).

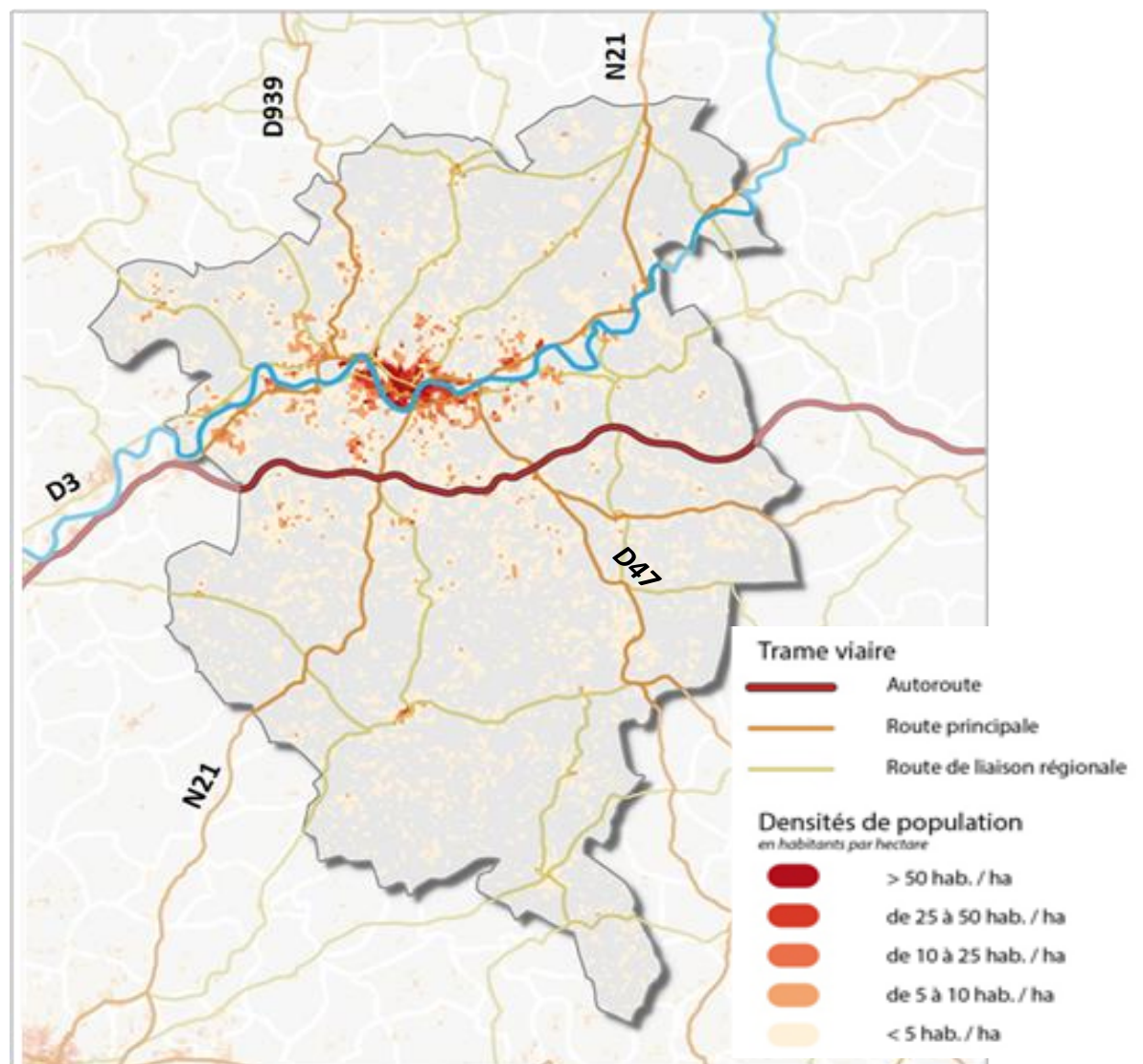
Le territoire du Grand Périgueux est traversé :

- D'Est en Ouest par l'autoroute A89 (Brive - Bordeaux).
- Au sud-Ouest par la Nationale 21 (Périgueux - Bergerac).
- Du Nord au Sud, par la N21 (Périgueux-Limoges-Bergerac).
- A l'Ouest, par la D3 qui dessert la vallée de l'Isle.
- Au Nord-Ouest, par la D939 qui permet la connexion avec Brantôme puis Angoulême et la D710E vers Ribérac
- Au Sud-Est, par la D47 qui rejoint Sarlat.

Les enquêtes de circulation réalisées en 2018 ont fait apparaître des phénomènes de saturation récurrentes aux heures de pointe sur les pénétrantes urbaines et en cœur de ville de Périgueux. Elles pointent le nombre important (50%) de trajets d'assez courtes distances (moins de 3 km). Les flux de transit traversant le cœur d'agglomération sur ces temps critiques viennent aussi amplifier la saturation.



Structuration du réseau viaire



Le réseau viaire supporte ainsi des situations récurrentes de congestion du trafic essentiellement liées à des véhicules qui ne font que des trajets interne à la première couronne (petites distances). Sans régulation de la circulation, les prévisions de trafic prévoient une saturation totale de Périgueux à horizon 2025.

Face à ce constat, la communauté d'agglomération a engagé la réflexion, inscrite dans le PLUI/PDU, sur le développement d'axes de contournement d'agglomération et la création d'itinéraires alternatifs de l'hyper centre afin de canaliser les flux routiers non souhaités en milieu urbain dense, et proposer des alternatives crédibles (concurrentielles à la voiture) pour y accéder. Ainsi, les perspectives d'évolution du maillage routier et de ses attributions sont indissociables de l'adaptation régulière du réseau Péribus : lignes plus efficaces associées à des parkings relais, configuration de la navette ferroviaire et l'aménagement de points de prise en charge (PEM, haltes ferroviaires), schéma cyclable d'agglomération, etc.

L'électromobilité et les services de recharge

Le développement des bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voie publique est porté par le Syndicat Départemental d'Énergie de Dordogne (SDE 24). Cela correspond en 2020 à 30 bornes électriques ouvertes au public sur les communes urbaines et Vergt, dont une borne de recharge rapide. La mise en place se fait également sur le domaine privé (parking de centre commercial, entreprise, immeuble d'habitation, etc.).

MOBILITES

3. UN RESEAU HIERARCHISE DE TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS

Les extensions de périmètre du Grand Périgueux ont impliqué de repenser le réseau de transport en commun (1.348.107 kilomètres de lignes de bus), dans une logique de structuration cohérente et de desserte de tous les secteurs, des plus densément peuplés aux moins denses.

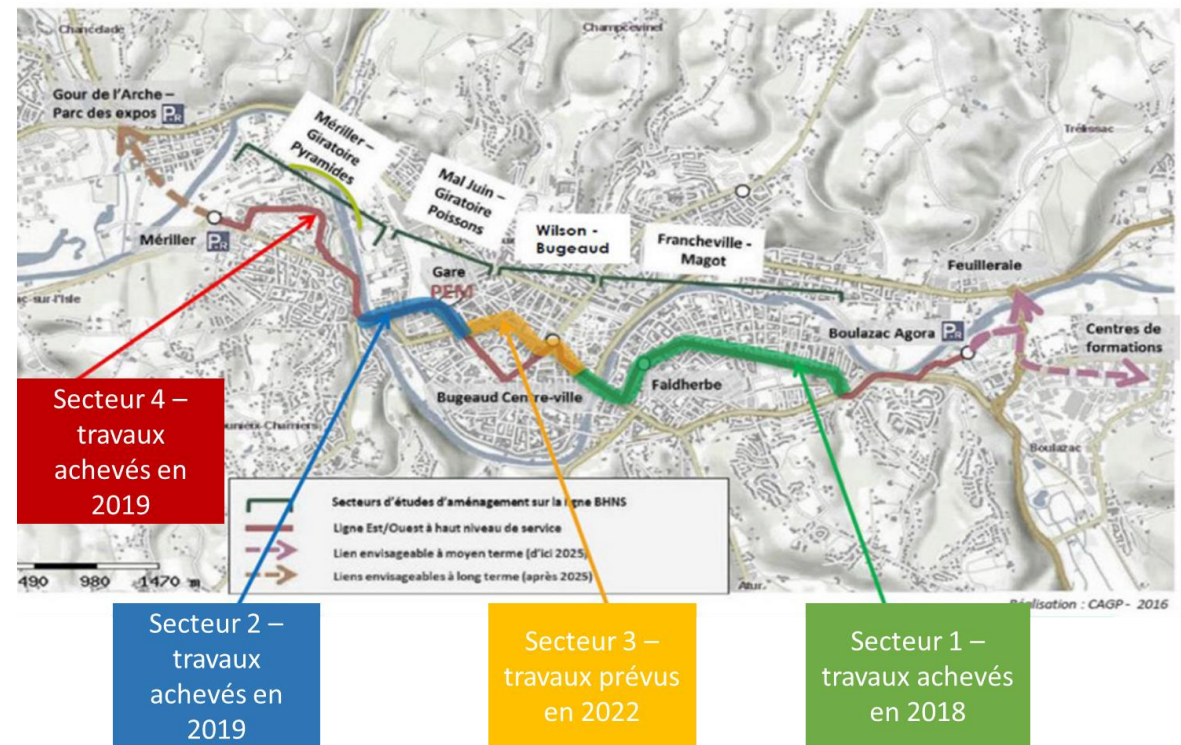
L'effort s'est donc concentré sur plusieurs points, pour certains encore en cours de mise en place :

- un réseau urbain structuré autour d'un axe de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et de quatre pôles d'échanges multimodaux secondaires (Razac-sur-l'Isle, Marsac-sur-l'Isle, Boulazac et Niversac), en plus de la gare de Périgueux. Cela représente 1.674.021 voyages Péribus pour 2019.
- Le rabattement des territoires péri-urbains vers des axes de transports en commun structurants (pôles d'échanges, gares BHNS / Pôle d'Echanges Multimodal de la gare, haltes ferroviaires, 500 places en parcs relais) plutôt que directement vers le cœur d'agglomération.
- des services complémentaires ciblés pour les territoires ruraux en rabattement vers leur pôle relais (mobilité à l'échelle du bassin de vie) et pour les personnes à mobilité réduite via TélObus, une offre de TAD (Transport A la Demande).
- des navettes dédiées selon les pôles générateurs de déplacements.
- L'adaptation des transports scolaires pour amoindrir l'impact en milieu urbain.
- La modification de la trame de points d'arrêts TER.
- L'extension du transport des Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R.) sur l'ensemble du territoire.

La présence de multiples réseaux de transports en commun sur le territoire est un atout certain pour répondre à l'enjeu de réduction de la mobilité thermique autosoliste. Pour autant, l'offre n'est aujourd'hui pas suffisamment performante pour induire un report modal de la voiture vers les transports collectifs, à l'exception des publics dits « captifs », ce qui implique une approche « tous modes ».

Face à la structuration des mobilités sur le territoire, en particulier la concentration des flux sur le cœur d'agglomération et le long de la vallée de l'Isle, l'amélioration et l'optimisation des offres routières et ferroviaire représente un des grands enjeux du Plan de Déplacement Urbain.

Les actions mises en place à court/ moyen terme (nouveau réseau Péribus, navette ferroviaire) ambitionnent de capter une partie des flux de pendulaires notamment en proposant une offre plus dense, mieux adaptée aux besoins de ce public (densification en heure de pointe, accès plus direct...).



MOBILITES

4. LES MODES ACTIFS

Le retour du vélo et de la marche en milieu urbain, et notamment dans les agglomérations est sans conteste une réalité. Avec une part vélo de moins de 3 % et une part de marche de 8% dans l'agglomération de Périgueux, les marges de progression sont importantes.

Le vélo, un mode alternatif en pleine mutation

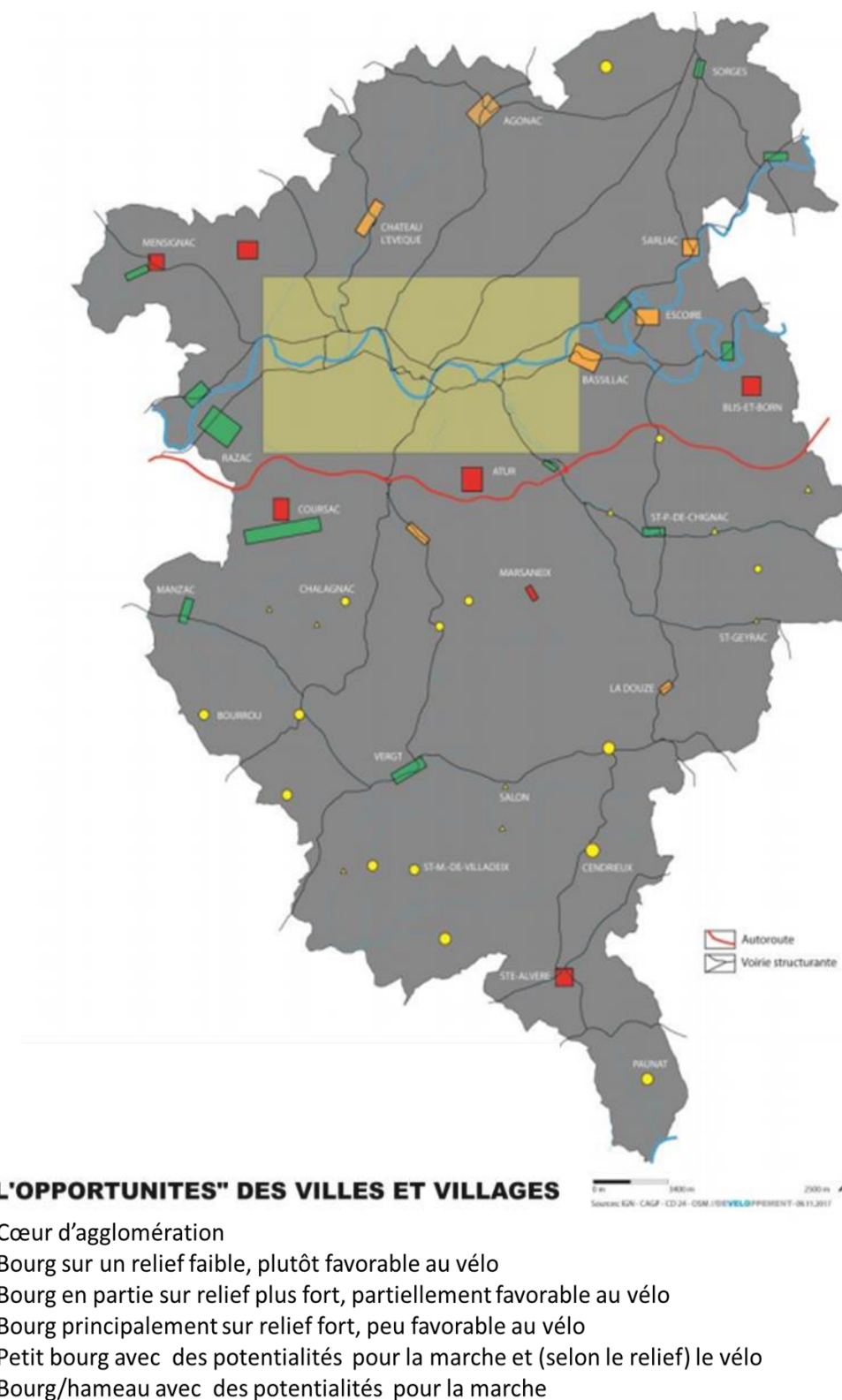
Malgré des possibilités de pratiques cyclables adaptées dans le fond de la vallée de l'Isle (sens Est-Ouest) et du Manoire (sens nord-sud) où le relief est relativement plat, on identifie des déclivités importantes entre les fonds de vallée et les pentes des collines allant de 50 à 200 m (avec les points culminants des Granges et de Pratz) dans des déplacements plutôt Nord-Sud. Le développement du Vélo à Assistance Electrique (VAE) peut permettre de compenser ce frein physique et souvent dissuasif dans le cadre d'une pratique quotidienne.

Sur le territoire de l'agglomération, on identifie plusieurs secteurs où la pratique du vélo doit s'adapter à des contextes naturels et anthropiques.

Par ailleurs, il y a peu d'aménagements cyclables existants sur l'ensemble de l'agglomération périgourdine. Ils restent rares, souvent très courts, mal signalisés et parfois même dangereux. En 2020, on recense 59 km de pistes cyclables (dont 12 km en cours).

- **En cœur d'agglomération** : la pratique du vélo est plutôt favorable en raison de la faible déclivité (fond de vallée de l'Isle), mais elle peut rapidement être contraignante avec certains reliefs, des aménagements trop ponctuels et des itinéraires discontinus notamment en arrivée d'intersections.
- **Les bourgs à faible relief** : la pratique du vélo est favorisée dans les centralités de cœur de bourg à savoir Sorges et Ligueux, Razac-sur-l'Isle, ou Vergt. On y recense des rues à faible trafic ce qui ouvre des potentialités pour un déplacement sécurisé
- **Les bourgs partiellement situés sur des reliefs plus forts** : c'est le cas de Sanilhac, Agonac, Château l'Evêque, Bassillac et Auberoche, Escoire...qui proposent des secteurs plus plats aménageables.
- **Les bourgs principalement situés sur des reliefs plus forts** (Mensignac, Val de Louyre et Caudeau, Coursac, Blis-et-Born, les secteurs d'Atur et de, Marsaneix, ...) sont difficilement accessibles en vélo classique mais le développement du VAE pourra être une solution sur ces secteurs contraints.

Certains centre-bourgs ou encore le cœur historique de Périgueux sont réglementés en termes de vitesse de circulation à 30km/h, zones de rencontre à 20 km/h, aires piétonnes, contexte favorable à la circulation des modes doux avec un sentiment de plus grande sécurité et de meilleure cohabitation avec les autres modes de déplacement.



Les principaux atouts du vélo sur le territoire du Grand Périgueux sont les suivants :

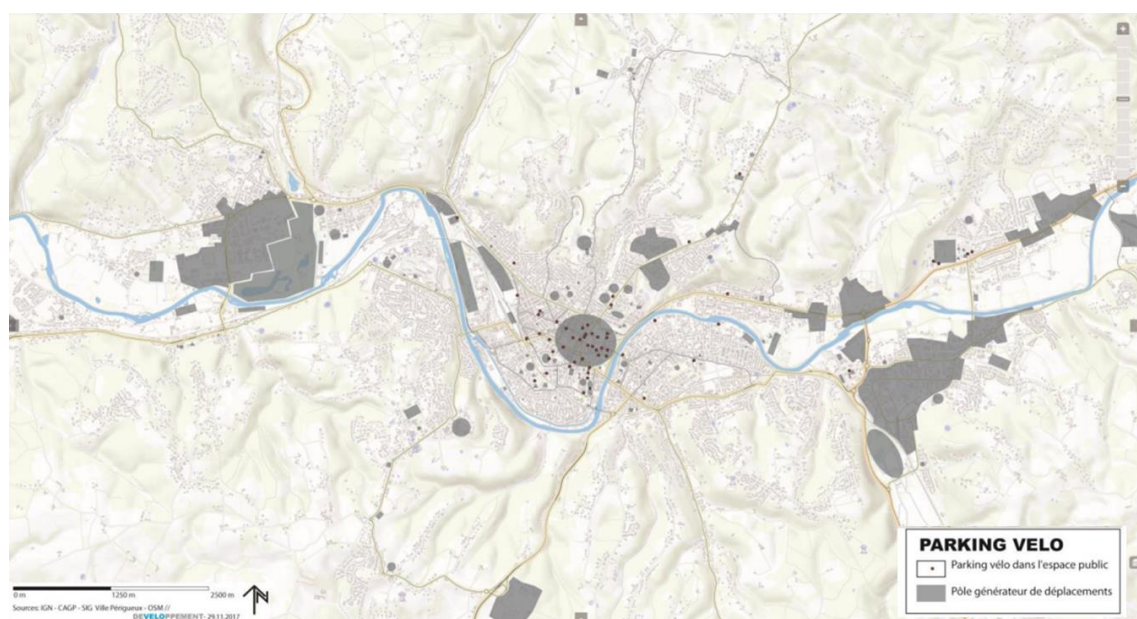
- Une stratégie cyclable récente et à visée opérationnelle (interventions directes ou aides financières et logistiques)
- La majorité des pôles générateurs sont concentrés en cœur d'agglomération et environ 40% sont aujourd'hui desservis par le réseau cyclable
- Accès à moins d'1/4 heure au centre de Périgueux en vélo depuis les quartiers péricentraux de Périgueux et une aire d'attractivité vélo (moins de 5 km) couvrant les principaux pôles générateurs depuis les centres urbains du cœur d'agglomération

MOBILITES

- Une voie verte comme équipement remarquable pouvant inciter au report modal et qui peut être la « colonne vertébrale » à partir de laquelle on peut élaborer un réseau maillé cyclable en cœur d'agglomération, y compris pour les scolaires,
- Des aménagements existants (59 km de pistes cyclables en 2020, bandes cyclables, double sens cyclable) globalement d'assez bonne qualité,
- Le développement récent de services associés aux vélos qui encourage la pratique tant au quotidien que de manière occasionnelle et touristique (360 vélos en locations Périvélo en juin 2019, dont 320 à assistance électrique, aides à l'achat de 155 vélos, promotion par les supports médias, évènementiels, cyclotourisme...).

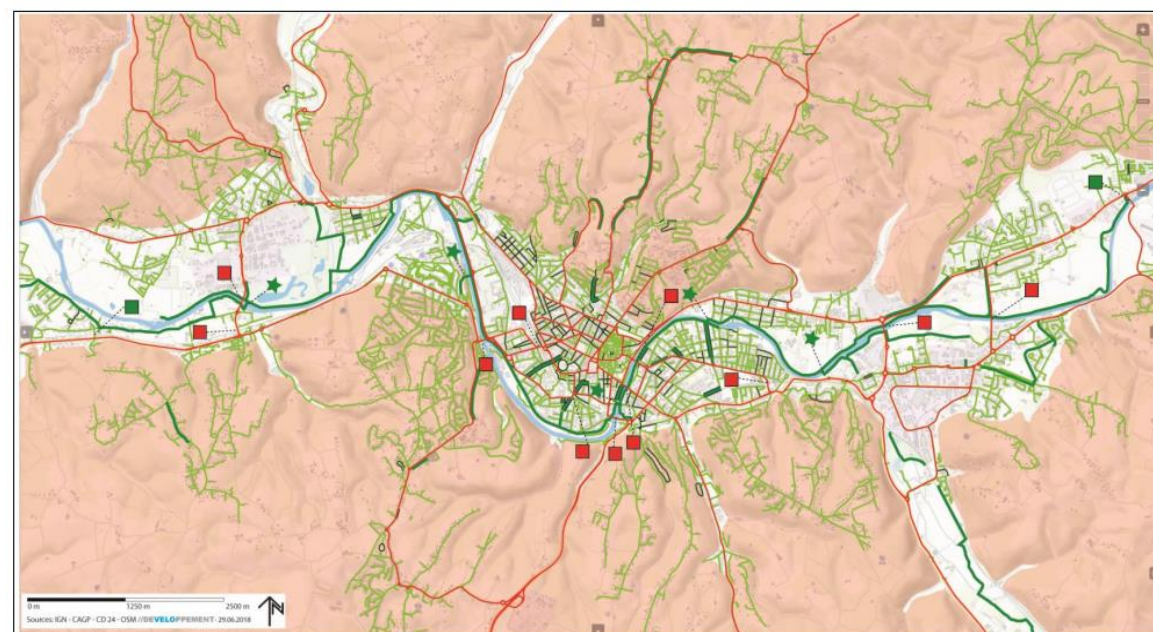
Des freins à l'usage sont repérés, comme :

- Le relief handicapant, mais qui peut être atténué avec le développement des VAE, lesquels permettent également d'allonger l'aire d'influence dans le cadre d'une pratique quotidienne,
- Peu d'aménagements cyclables / piétons dédiés, une signalétique souvent déficiente et de nombreuses discontinuités (seulement 29 kms de voies cyclables continues en 2020), facteurs de dangerosité pour la pratique vélo au regard de la prégnance de l'automobile
- Une voie verte trop sinueuse et non connectée aux autres itinéraires modes doux,
- De nombreux besoins de stationnement à satisfaire, dans les logements du centre ancien et aux abords des Etablissements Recevant du Public, des interfaces (arrêts, P+R ...), en complément des 15 box sécurisés récemment déployés.



La pratique de la marche sur le territoire

La Marche à pied est aujourd'hui le deuxième mode de déplacements utilisé par les habitants du Grand Périgueux. Il représente en 2020 près de 8% des déplacements, surtout dans les espaces urbains où la densité et la présence d'équipements/services s'y prêtent. L'usage de la trottinette sur des courts trajets est aussi en développement.



ATOUTS ET CONTRAINTES POUR LA PRATIQUE DU VELO

ATOUTS

- Voies vertes, véloroutes, bandes et pistes cyclables
- Double-sens cyclable
- Voie calme
- Pont assez favorable aux cyclistes
- Passerelle pour piétons et cyclistes

CONTRAINTES

- Voies structurantes, souvent à fort trafic
- Voies calmes à sens unique
- Pont peu accueillant, voire hostile, pour les cyclistes
- Relief plus ou moins favorable pour la pratique du vélo

Le constat global est que de nombreuses voies routières sont avant tout dédiées à l'automobile et sont souvent mal adaptées à une pratique sécurisée des mobilités douces. L'insécurité est particulièrement ressentie en raison :

- De l'intensité du trafic sur certains axes ;
- Des vitesses de circulation élevées ;
- D'un manque d'habitude des usagers à évoluer dans la circulation automobile.

On recense également de nombreux conflits d'usage sur des carrefours, avec les piétons sur des itinéraires mixtes, avec des cheminements quelque fois de qualité variable (niveau entretien, nature du revêtement).

Les cheminements piétons sont plutôt aisés dans le secteur sauvegardé de Périgueux et sur les traversées d'agglomération (Chancelade, Château L'Evêque, Boulazac Isle Manoire, Sarliac, etc.).

Dans le reste du territoire, de nombreux bourgs et notamment des pôles relais ont également apaisé leur centre-bourg avec une réelle volonté de prendre en compte les déplacements doux, et notamment piétons, dans les rues et places à vocation commerçantes (commerces, halles couvertes.).

Néanmoins, la traversée des bourgs reste un point noir dans de nombreuses communes, avec de nombreuses voiries en section courante (sans dévoiement) de trajectoire qui favorisent la vitesse des véhicules, et qui ne permet pas d'être réduite par une simple signalisation verticale (limitation à 30 km/h). Cela questionne leur réinvestissement par les familles ou les publics plus fragiles (personnes âgées et handicapées).

MOBILITES

5. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, LA LIVRAISON EN VILLE, LE STATIONNEMENT

Des difficultés toujours très prégnantes

Le transport de marchandises et les livraisons en ville sont principalement abordés pour la partie la plus urbaine du Grand Périgueux, même si des enjeux nouveaux sont récemment apparus.

Chaque commune du Grand Périgueux régleme nte par arrêté la circulation des poids-lourds par l'exercice du pouvoir de police du maire.

La ville de Périgueux et les communes du cœur de l'agglomération, sont soumises à une forte densité de circulation, qui croît et qui est en inadéquation, voire nuisible, avec la dynamique souhaitée par les communes concernées. Elles constituent le centre attractif du territoire communautaire et au-delà pour l'emploi, les commerces, les services et équipements. Pour veiller au bon fonctionnement de ces différents attributs, garantir des conditions d'accès favorable et permettre la pratique de la ville dans de bonnes conditions, les villes s'engagent progressivement dans des programmes d'aménagement des espaces publics pour (re)dynamiser leurs commerces et maintenir une certaine attractivité ainsi que la qualité de vie dans leurs quartiers.

La réglementation apparaît peu restrictive sur le cœur d'agglomération (limitation des horaires mais pas des tonnages). Elle n'est pas articulée entre les communes urbaines et les flux poids-lourds, même pour le fonctionnement local, ce qui contribue à la congestion routière. Si des premières solutions sont trouvées à travers le projet global de Cœur de ville, il semblerait opportun sur ce sujet (circulation des poids-lourds et réglementation des livraisons) qu'une coordination des actions s'opère entre les communes du territoire.

Le stationnement, un sujet sensible difficile à traiter

La compétence liée au stationnement est toujours communale sur le territoire. Le volume d'offre de stationnement payant sur la ville de Périgueux est peu élevé comparativement à d'autres villes de taille comparable : moins de 3000 places payantes, soit moins d'1/4 de l'offre de stationnement publique disponible sur la ville. L'offre réglementée est principalement localisée en ouvrage et en enclos et peu sur voirie (4,6% de l'offre totale de stationnement sur le territoire communautaire).

D'un point de vue géographique, le stationnement réglementé concerne principalement la zone située à l'intérieur des cours (l'exception du parking du Théâtre). C'est donc l'offre d'hypercentre (secteur sauvegardé élargi) qui impose une régulation en matière d'occupation de l'espace public par la voiture particulière.

L'offre de stationnement sur voirie est globalement saturée avec des effets importants d'augmentation du trafic automobile du fait de la recherche d'une place disponible. Paradoxalement, les parkings en ouvrage (à l'exception de Montaigne) offrent souvent des disponibilités d'accueil importantes toute la journée, mais avec un taux d'occupation moyen de seulement 60% et des hausses constatées l'été.

La mise en œuvre d'une politique de stationnement cohérente tant sur le plan de l'offre (volume et localisation), de sa réglementation et de sa tarification reste à définir pour être en phase avec les objectifs affichés du PDU de mieux organiser les déplacements des automobilistes (pendulaire, résident, visiteurs) et de favoriser les déplacements « actifs (vélo, marche) et collectifs (transport en commun et covoiturage) dans l'hypercentre de Périgueux.

Le travail de concertation doit permettre d'articuler ces enjeux avec la dynamique de revitalisation du centre-ville, notamment commerciale, engagée dans le cadre d'Action Cœur de ville et permettre de faciliter la réalisation de certains aménagements (voies bus notamment).

Les nouvelles habitudes de consommation avec l'explosion des achats en ligne, la mutation de l'offre et des services commerciaux attendue par la population et la réorganisation logistique inhérente devront être prises en compte (ex. Charte de logistique urbaine).

Le management de la mobilité reste à activer

La loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (15 août 2015, art. 52), renforcée par la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) de 2019 rend obligatoire la réalisation de plans de mobilité pour les établissements accueillant plus de 50 travailleurs sur un même site.

Au-delà, il s'agit d'une « boîte à outils » qui permettra d'animer des démarches qui n'en sont qu'aux prémices :

- Le PDA du Grand Périgueux est en cours de réflexion compte tenu du transfert de son siège social près du PEM à court terme (2023) ,
- Les grands employeurs privés sont en contact avec l'agglomération notamment afin de porter une réflexion collégiale sur la desserte des établissements en transports collectifs (Fromarsac et Phil@poste).

Il s'agira pour le Grand Périgueux de mobiliser les dispositifs proposés visant à favoriser les modes alternatifs à la voiture et de bien les articuler.

MOBILITES

6. L'INTERMODALITE, LA PIERRE ANGULAIRE DU SYSTEME DE MOBILITE

La région se positionne comme fédérateur des différentes Autorités Organisatrices de Mobilité qui la composent afin de les faire se réunir autour d'un projet commun par l'intermédiaire du Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle Aquitaine (SMINA). La CAGP est signataire et adhérente du SMINA.

L'étoile ferroviaire, la navette et le contrat d'axe

L'étoile ferroviaire de Périgueux est un atout majeur dans le rôle régional du Grand Périgueux. Elle est constituée de 4 branches :

- Une branche majeure vers Bordeaux ;
- Une branche secondaire vers Brive ;
- Deux branches mineures vers Limoges et Agen.

La Région procède à son développement des axes ferroviaires de l'étoile de Périgueux en permettant de réduire l'impact des ruptures de charge à Périgueux et ainsi en améliorant les temps de trajet quel que soit la destination. Cette optimisation est en cours de finalisation pour l'ensemble des axes :

- Limoges-Périgueux : 1h10
- Périgueux Bordeaux : 1h12
- Limoges-Bordeaux : 2h22

Le Schéma Régional des Infrastructures et Transports (2009) a défini les grandes orientations pour le territoire Aquitain à l'horizon 2020/2025. Pour répondre à ces orientations sur la vallée de l'Isle un contrat d'axe ferroviaire a été signé entre les différentes parties prenantes (collectivités locales et territoriales) en 2013. La synthèse graphique en reprend les grands éléments.

Périgueux concentre près de 70% des emplois sur l'axe Mussidan-Périgueux-Niversac, et des mobilités induites le long de la vallée de l'Isle. Les collectivités engagées misent sur une offre de transports tous modes performante, coordonnée et organisée autour de l'axe ferroviaire.

La trame des points d'arrêt sur le Grand Périgueux évolue comme suit :

- Evolution de la gare de Périgueux pour en faire un vrai Pôle d'Echange Multimodal (PEM),
- Suppression des haltes ferroviaires de St-George et La Cave,
- Aménagement des haltes de Razac et Niversac,
- Création de nouvelles haltes à Marsac et Boulazac.

Pour l'ensemble de ces points d'arrêts, une adaptation de la desserte proposée aux voyageurs, notamment en transports collectifs, est effectuée au fil de leur mise en service.

La structure multimodale du territoire au regard des flux de voyageurs générés et de l'offre disponible fait donc apparaître :

- Des pôles d'échanges de « proximité » ayant une aire d'influence très locale, situés le plus souvent au niveau des haltes ferroviaires secondaires du territoire (Agonac, Château l'Evêque, Saint-Pierre-de-Chignac, Versannes, Milhac-d'Auberoche) ;
- Des pôles d'échanges « d'agglomération », situés aux portes de l'agglomération et sur le corridor ferroviaire du contrat d'axe qui ont une vocation de rabattement et de captation des flux concentriques au cœur d'agglomération. Ils sont situés en amont de la zone de congestion automobile ;
- Des pôles d'échanges « urbains », qui ont pour vocation de faciliter les échanges bus <> bus ; bus <> vélo ; bus <> piéton ;
- Un pôle d'échanges central : la gare SNCF de Périgueux, porte d'entrée régionale et nationale sur le territoire, qui joue le rôle d'articulation entre réseau urbain et réseau ferroviaire, notamment en connexion vers le TGV.

