



Rapport de Diagnostic du PDU

1. La démarche d'Elaboration d'un Plan de Déplacements Urbains

1.1. Le Cadre Réglementaire

Les grandes lois

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été initiés par la **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)** du 30 décembre 1982 (article 28).

La **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)** du 30 décembre 1996 a rendu leur élaboration obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants, leur assignant comme objectif un équilibre durable entre les besoins de mobilité et d'accessibilité, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

La **Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)** du 13 décembre 2000 modifie l'article 28 de la LOTI en plaçant l'exercice au centre d'une mise en cohérence des politiques urbaines croisant urbanisme et déplacements en visant la notion de développement durable. Le PDU a pour vocation d'élaborer les principes d'une politique globale des déplacements et du développement urbain à moyen terme (horizon de 15 ans).

Par ailleurs, la **Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** du 11 février 2005, dans son article 45, impose aux autorités responsables en matière de transport public d'établir, dans un délai de trois ans, un schéma directeur d'accessibilité aux personnes handicapées des services dont ils sont responsables. Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics doit également être établi dans chaque commune.

Les objectifs assignés par la loi au PDU

Au regard de la législation en vigueur, les objectifs assignés au PDU sont les suivants :

- la définition des principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains.
- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et, la protection de l'environnement et de la santé.
- l'usage coordonné de tous les modes de déplacements, la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

La Loi SRU a précisé les thèmes à décliner obligatoirement par le PDU :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment par un partage équilibré de la voirie,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports en communs et des modes non polluants, de la marche à pied et du vélo,
- l'aménagement et le partage modal de la voirie,
- l'organisation du stationnement d'agglomération,
- le transport et les livraisons de marchandises,
- l'encouragement pour les entreprises et les établissements publics à conduire un plan de mobilité,
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée.

1.2. Le périmètre d'étude et la démarche engagée par la CAB

La Communauté d'Agglomération de Brive

Création Première communauté d'agglomération à taxe professionnelle unique du Limousin, la **Communauté d'Agglomération de Brive (CAB)**, créée le 28 décembre 2001, est composée des 15 communes suivantes formant ensemble un bassin de vie de près de 80 000 habitants, soit 1/3 de la population du département de la Corrèze.

ALLASSAC
BRIVE-LA-GAILLARDE
COSNAC
CUBLAC
DAMPNIAT
LA CHAPELLE-AUX-BROCS
MALEMORT-SUR-CORREZE
MANSAC
NOAILLES
SAINT-VIANCE
SAINTE-FEREOLE
TURENNE
USSAC
VARETZ
VENARSAL



Ces 15 communes se sont unies autour d'une même volonté qui est de mettre en place des actions plus performantes et plus efficaces pour leurs habitants.

Compétences Les compétences exercées par la CAB à ce jour sont les suivantes :

- Développement économique,
- Aménagement de l'espace communautaire,
- Transport en commun (transport urbains, transports scolaires, ...) et transport aérien (gestion de l'aérodrome de Brive Laroche),
- Equilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire,
- Politique de la ville,
- Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire, création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire,
- Assainissement,
- Eau potable,
- En matière de protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie : lutte contre la pollution de l'air, les nuisances sonores, élimination et valorisation des déchets des ménages et assimilés,
- Actions de sécurité civile déclarées d'intérêt communautaire par le biais d'une adhésion au Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Un périmètre institutionnel calé sur le périmètre opérationnel

La Communauté d'Agglomération de Brive exerce, entre autres, la compétence transport. Elle est donc Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), et, à ce titre, est chargée de l'organisation et de la gestion des réseaux de transports publics à l'intérieur du Périmètre des Transports Urbains (PTU), périmètre correspondant au périmètre de la CAB.

Le Plan de Déplacements Urbains s'appuie sur ce Périmètre des Transports Urbains. L'intérêt principal de ce choix est de faire correspondre le PDU à l'échelle d'opérationnalité de la Communauté d'Agglomération.

Le PDU intéresse donc les 15 communes de la CAB et leurs 75 000 habitants (données INSEE 1999). Cependant, l'étude préalable au Plan de Déplacements Urbains prend en compte tous les déplacements y compris les déplacements d'échange avec l'extérieur et les trafics de transit.

La démarche engagée par la CAB

Une démarche volontaire... Avec une population inférieure à 100 000 habitants, la CAB n'avait pas d'obligation réglementaire pour élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Elle s'est néanmoins volontairement lancée dans une démarche de planification des déplacements afin d'impulser une politique globale pour l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, sur son Périmètre de Transports Urbains (PTU).

La CAB s'est donc engagée dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains afin de :

- réduire la place des véhicules particuliers,
- favoriser le développement des solutions alternatives à la voiture en s'appuyant sur les modes doux, l'intermodalité, la cohérence urbanisme-déplacement, et
- faciliter les échanges avec les territoires voisins.

Dans sa mise en œuvre, un PDU volontaire reste soumis aux mêmes obligations légales qu'un PDU dit obligatoire.

...visant à apporter une réponse pérenne En terme de population et d'emplois, le poids de la ville centre est très fort. Cependant, les phénomènes de périurbanisation observés depuis les années 80 ont contribué à l'allongement des déplacements domicile-travail, à l'augmentation des déplacements en véhicules particuliers et à la génération de déplacements « zig zag ».

A travers l'élaboration du PDU, c'est une vision cohérente de l'organisation du territoire qui est recherchée. La participation des différents usagers et partenaires à l'élaboration de ce document d'urbanisme doit permettre de construire l'identité du territoire et de développer une culture commune.

Le système de déplacements actuel est principalement basé sur l'utilisation de la voiture particulière, souvent au détriment de la fréquentation des transports en commun.

Une nouvelle organisation favorisant des modes de déplacements plus respectueux du cadre de vie, doit donc être mise en place. Elle contribuera notamment à valoriser l'image des territoires.

Le diagnostic du PDU

Dans le cadre du PDU, un diagnostic doit être élaboré afin de permettre :

- d'avoir une **connaissance** fine du système actuel de transport à l'échelle de l'agglomération (offre et demande), par le biais d'un recensement global des besoins actuels de déplacement et de stationnement,
- d'identifier les **attentes** des partenaires et les **besoins non satisfaits** de la population,
- de mettre en évidence les **points forts** et les **dysfonctionnements** actuels et à venir, notamment à travers **l'analyse de la cohérence entre l'organisation des déplacements et le développement du territoire** (localisation des zones d'habitat, d'activités, des équipements et des services),
- d'identifier les **contraintes** et les **leviers d'actions**, notamment en identifiant les **attentes** des partenaires,
- de définir des premières orientations partagées.

Les enjeux du PDU

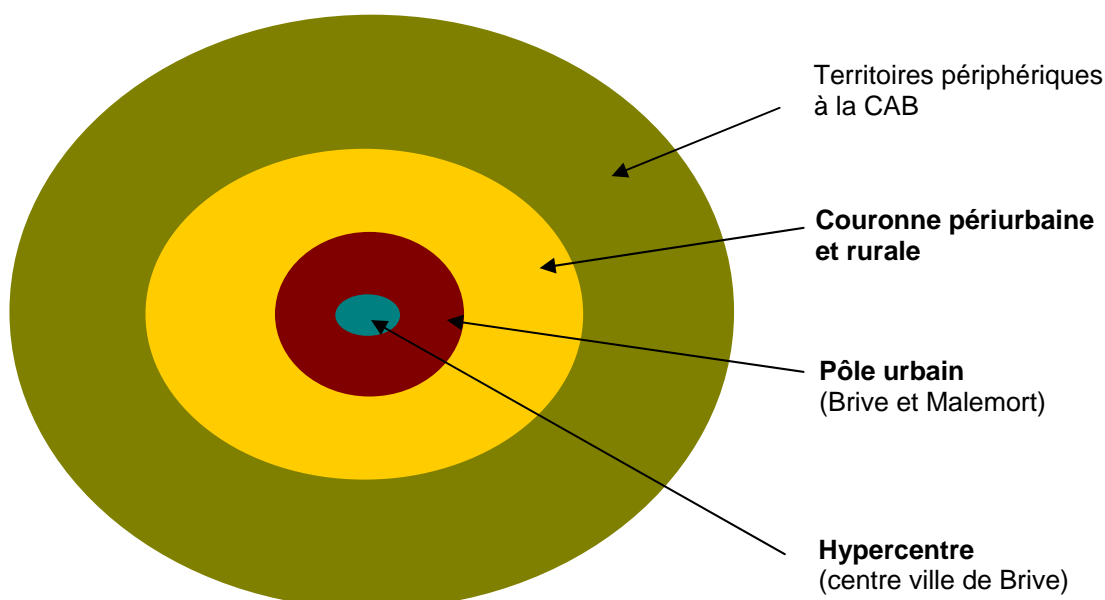
- Un outil de planification urbaine...** Le PDU fixe les orientations en matière de déplacements en vue d'un développement harmonieux du territoire. En coordonnant les différents intervenants, il vise à élaborer un projet commun et global en matière d'aménagement du territoire et de déplacements.
- ... proposant un nouveau système de déplacements** Le PDU vise à établir un équilibre entre tous les modes de déplacements. Les actions du projet de PDU doivent, entre autres, permettre de s'orienter d'une culture très orientée vers la voiture particulière, à une culture multimodale des déplacements.
- ... offrant une vision globale du territoire** Le PDU propose un développement cohérent du territoire, en offrant une vision globale aux populations et aux acteurs. Il permet de sortir d'une logique sectorielle des actions.
- ... intégrant les « coups partis » et projets existants** Le PDU doit intégrer les actions existantes ou programmées. L'ensemble des projets urbains existants doit également être intégré.
- ... programmant des actions à court moyen et long terme** Le PDU permet à la collectivité de planifier les actions à mener à court moyen et long terme et de communiquer ainsi sur des objectifs concrets et ambitieux.
- ... évaluant les actions mises en œuvre** Le PDU propose un programme de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des actions proposées.

1.3. Points de méthodologie : sectorisation du territoire d'étude

A l'échelle macro







Avant d'aborder l'analyse de la problématique des mobilités urbaines et des déplacements de l'agglomération briviste, il convient de poser les postulats suivants en terme de dénomination des zones :

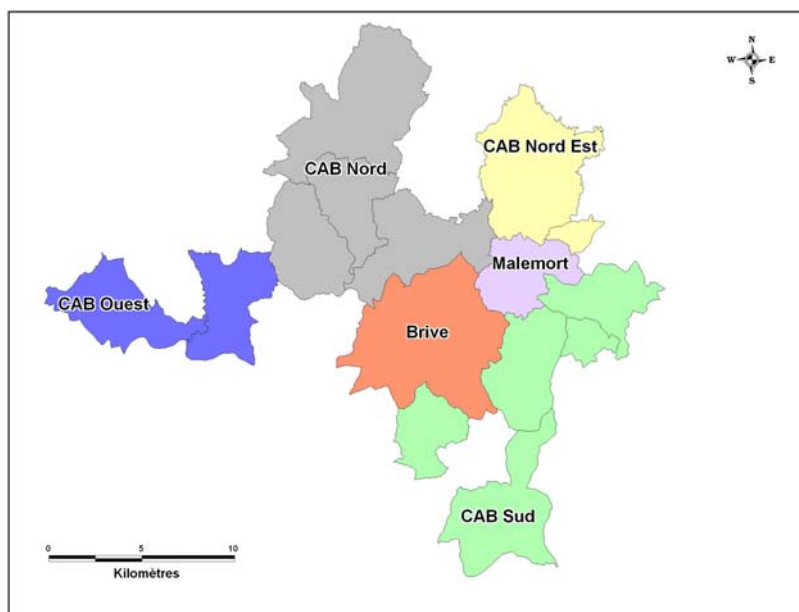
- l'**hypercentre** correspond au centre de Brive,
- les communes de Brive et Malemort constituent le **pôle urbain**,
- les autres communes, hors Brive et Malemort, forment la **couronne périurbaine et rurale**.



Afin de rendre certaines analyses plus pertinentes, l'agglomération a été divisée en secteurs géographiques. Ces regroupements ont été notamment effectués pour les analyses par lieu de résidence, pour conserver un nombre de questionnaires significatifs. L'objectif a été de regrouper les échantillons par plus de 200 réponses et de respecter les logiques géographiques.

Les secteurs géographiques sont au nombre de 6 :

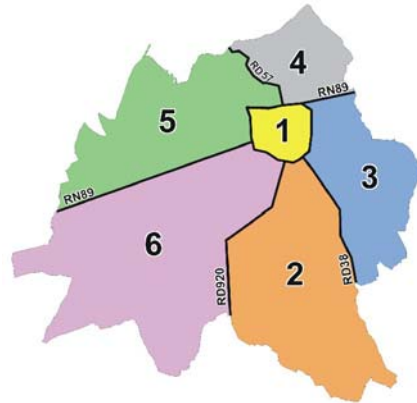
	commune de Brive	Pôle urbain
	commune de Malemort	
	CAB Ouest : communes de Cublac et Mansac	Couronne Périurbaine et rurale
	CAB Nord : Ussac, Varetz, Saint Viance et Allassac	
	CAB Nord Est : Sainte Féréole et Venarsal	
	CAB Sud : Cosnac, Noailles, Turenne et La Chapelle aux Brocs	



A l'échelle micro

Enfin, à une échelle plus fine, les communes de Brive et Malemort ont également été découpées par quartiers :

Découpage par quartiers de la commune de Brive



- 1** Centre Ville (1^{ère} et 2^{ème} couronnes)
- 2** Chèvreujols – Desmoulins – Le Breuil – Le Tilleul – Marcillac – Saint Antoine
- 3** Galop – Garennes – Les Chapélies – Malecroix – Parc des sports
- 4** Bel Air – Coste Nègre – Lacan – La Pigeonnie
- 5** Aubarèdes – Gaubre – Rivet – Salomon – Tujac
- 6** Bouquet – Boyet – Croix Saint Jacques – Estavel – Langlade – Le Mas

Découpage par quartiers de la commune de Malemort



- 1** Centre Ville
- 2** Centre commercial (Géant Casino)
- 3** Quartiers situés au nord de la Corrèze
- 4** Quartiers situés au sud de la Corrèze

1.4. Une approche concertée et quantitative

La concertation en ateliers thématiques : une approche qualitative

Dans le cadre de ce PDU volontaire, le choix de la Communauté d'Agglomération s'est clairement orienté vers une démarche concertée et dans la recherche d'une objectivité maximale.

Un plan de communication et de concertation a été validé dès le lancement de la démarche. En complément des rencontres classiques avec les partenaires institutionnels, il prévoit l'organisation d'ateliers thématiques aux différents temps de la démarche.

Les 26 juin et 3 juillet 2007, quatre **ateliers thématiques** ont été organisés réunissant les différentes collectivités, les partenaires institutionnels et les associations du territoire de Brive.

Les quatre thèmes suivants ont été retenus pour être débattus au cours de ces ateliers :

- usage de l'automobile (circulation et stationnement, sécurité routière), marchandises et livraisons,
- transports en commun et intermodalité (y compris les pôles d'échange), plans de déplacements d'entreprises,
- modes doux (vélos, marches, ...), qualité de vie des habitants, accessibilité,
- interface entre urbanisme et déplacements.

Trois enquêtes pour une approche quantitative

En parallèle, un important travail d'actualisation des données a été engagé. Trois enquêtes importantes ont été réalisées :

- une **enquête** portant sur les **transports collectifs urbains**,
- une **enquête de circulation Origine – Destination**, autour du pôle urbain,
- une **enquête de mobilité** auto administrée à l'échelle de l'ensemble des ménages de la CAB.

L'enquête transports collectifs urbains

Présentation Cette enquête a été réalisée en janvier 2007 sur les 7 lignes structurantes du réseau de transport urbain, qui desservent les communes de Brive et Malemort.

Il s'agit des lignes :

Ligne 1/3	ZI BRIVE OUEST - MALEMORT
Ligne 2/4	TUJAC / GAUBRE – LES BORDES / PALISSE
Ligne 5	BOUQUET - PLACE DU 14 JUILLET
Ligne 6	BEYLIES BASSES - PLACE DU 14 JUILLET
Ligne 7	ZI BRIVE OUEST – RIVET – PLACE DU 14 JUILLET
Ligne 10	CŒUR DE VILLE
Ligne B	LYCEE BAHUET

La démarche consiste à interroger des usagers à bord des bus du réseau de transports urbains sur l'origine et la destination de leur déplacement.

Cette enquête, dite « enquête TCU », a été réalisée par la CFTA, en partenariat avec la CAB.

Objectifs Les objectifs poursuivis étaient d'avoir une connaissance actualisée sur :

- les montées et descentes aux différents arrêts,
- les origines et destinations finales au sein du réseau,
- la fréquentation journalière par ligne,
- les profils des usagers,
- les motifs de déplacements.

L'enquête de circulation origine destination

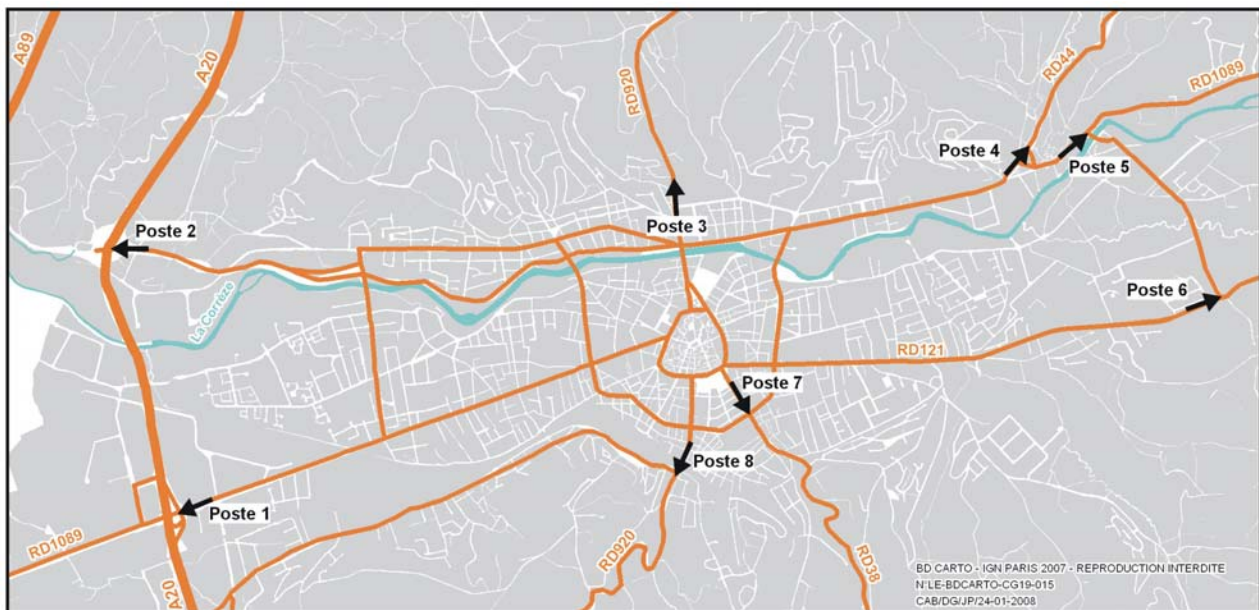
Présentation L'enquête de circulation Origine Destination a été effectuée les 24 et 29 mai 2007 dans le sens sortant du pôle urbain de l'agglomération à l'heure de pointe du soir (de 16h30 à 18h30), période où sont habituellement recensées les principales difficultés de circulation.

Objectifs L'objectif de cette **enquête de circulation** était d'appréhender les déplacements d'échanges et de transit intéressant le pôle urbain constitué par les communes de Brive la Gaillarde et de Malemort, où sont recensés les principaux enjeux en terme de trafic.

Le questionnaire support de l'enquête comportait des questions relatives à la commune de résidence et aux lieux et motifs d'origines et de destinations. Afin d'avoir une connaissance plus fine des origines dans Brive et Malemort, l'enquête s'appuyait sur le découpage en quartiers de ces communes.

Les 8 postes d'enquêtes ont été positionnés, en cordon, sur les principales pénétrantes des communes de Brive et Malemort, afin d'avoir une connaissance suffisante des flux (cf. carte de localisation des postes). Au cours de cette campagne de comptage, 73 poids lourds et 1996 véhicules légers ont été enquêtés.

Carte de localisation des postes d'enquête



L'enquête de mobilité

Objectifs Les objectifs de l'enquête de mobilité auto-administrée sont triples :

- appréhender les principaux déplacements des habitants de l'agglomération (motif, destination, mode de déplacements) et lister les principaux générateurs de déplacements,
- identifier les difficultés de déplacements de certaines catégories d'habitants : personnes âgées en ville ou à la campagne, jeunes en dehors des activités scolaires, ménages à faibles ressources,
- engager la concertation avec la population.

Il ne s'agit donc pas d'une enquête-ménages type CERTU, mais bien d'une enquête qualitative destinée à compléter et illustrer les campagnes de comptages et l'enquête embarquée réalisée dans les transports collectifs.

Protocole d'enquête Le questionnaire a été diffusé à l'ensemble des 35 000 ménages de l'agglomération via la Lettre de la CAB n°13 de mai 2007. Une restitution gratuite des questionnaires par enveloppe T à l'adresse de la CAB était prévue.

Chaque questionnaire était composé de deux parties :

- la première partie concernait les questions relatives à l'ensemble du ménage : lieu de résidence, composition du ménage, équipements et opinion sur les transports,
- dans le second volet, il était demandé à trois membres du ménage, âgés de plus de 8 ans, de détailler leurs principaux déplacements : le déplacement domicile-travail et deux autres déplacements fréquents.

Echantillon Les derniers questionnaires saisis ont été reçus le 15 juillet 2007, laissant près de deux mois aux habitants pour répondre à l'enquête.

L'échantillon total portait sur 1 556 questionnaires valides, soit autant de ménages et l'équivalent de 4,7% des ménages (INSEE 1999).

Cela correspond également à 4 062 individus, soit 5,4% des habitants (INSEE 1999).

Le questionnaire étant cependant limité à trois personnes par ménage ; les enquêtes individuelles portent donc uniquement sur 3 008 individus.

Redressement et regroupement Afin de vérifier que la représentativité en terme de lieux de résidence, d'âge et de sexe coïncident avec les données du dernier recensement, il convient de comparer les données brutes de l'enquête aux informations exhaustives fournies par l'INSEE à l'issue du Recensement Général de la Population 1999 (RGP 1999).

Le tableau ci-après permet donc de mettre en évidence les écarts éventuels entre les données du RGP 1999 et les données de l'enquête. Il en ressort que :

- concernant les **lieux de résidence**, la commune d'Allasac est sous représentée, du fait, vraisemblablement, d'un incident dans la distribution du journal communautaire.
- l'analyse des **classes d'âge** témoigne en revanche d'un écart très important entre l'échantillon d'enquête et les répartitions par classes d'âge de la population. On note clairement une sur-représentation des personnes de plus de 60 ans et une sous représentation des moins de 40 ans.
- l'analyse **par sexe** ne montre pas d'écart significatif.

COMPARAISON DE L'ECHANTILLON ENQUETE A LA REPARTITION COMMUNALE DE LA POPULATION 1999					
Communes	Population Recensement 1999	Part par rapport à la population totale	Réponse à l'enquête de mobilité 2007	Part par rapport au total des réponses	Ecart
ALLASSAC	3 367	4,48%	13	0,44%	-4,04
BRIVE-LA-GAILLARDE	49 127	65,37%	1 988	66,94%	1,57
COSNAC	2 313	3,08%	59	1,99%	-1,09
CUBLAC	1 517	2,02%	4	0,13%	-1,88
DAMPNIAT	581	0,77%	31	1,04%	0,27
LA CHAPELLE-AUX-BROCS	342	0,46%	207	6,97%	6,51
MALEMORT-SUR-CORREZE	6 533	8,69%	292	9,83%	1,14
MANSAC	1 311	1,74%	1	0,03%	-1,71
NOAILLES	756	1,01%	29	0,98%	-0,03
SAINTE-FEREOLE	1 604	2,13%	3	0,10%	-2,03
SAINT-VIANCE	1 411	1,88%	72	2,42%	0,55
TURENNE	742	0,99%	38	1,28%	0,29
USSAC	3 260	4,34%	216	7,27%	2,93
VARETZ	1 917	2,55%	11	0,37%	-2,18
VENARSAL	371	0,49%	6	0,20%	-0,29
<i>réponses inexploitable</i>			38		
Total CAB	75 152	100,00%	2 970	100,00%	

COMPARAISON DE L'ECHANTILLON ENQUETE A LA REPARTITION PAR CLASSE D'AGE DE 1999					
Classes d'âge	Population Recensement 1999	Part par rapport à la population totale	Réponse à l'enquête de mobilité 2007	Part par rapport au total des réponses	Ecart
9 - 19 ans	15 943	21,21%	291	9,82%	-11,40
20 - 39 ans	19 158	25,49%	636	21,46%	-4,03
40 - 59 ans	20 108	26,76%	940	31,71%	4,96
60 - 74 ans	12 205	16,24%	723	24,39%	8,15
75 ans et plus	7 738	10,30%	374	12,62%	2,32
<i>réponses inexploitable</i>			44		
Total CAB	75 152	100,00%	2 964	100,00%	

COMPARAISON DE L'ECHANTILLON ENQUETE A LA REPARTITION PAR SEXE (recensement 1999)					
Sexe	Population Recensement 1999	Part par rapport à la population totale	Réponse à l'enquête de mobilité 2007	Part par rapport au total des réponses	Ecart
Homme	35 547	47,30%	1 384	46,00%	-1,30
Femme	39 605	52,70%	1 624	54,00%	1,30
Total CAB	75 152	100,00%	3 008	100,00%	

Au regard de ces constats, l'ensemble de l'échantillon a été **redressé** en suivant la méthode des quotas (algorithme du logiciel Sphinx) sur les **lieux de résidence**.

Les analyses globales par classe d'âge devront être prises avec précaution.

Des regroupements ont été effectués selon la sectorisation de l'agglomération présentée précédemment, afin d'avoir un nombre de questionnaires significatifs et donc une analyse représentative. L'objectif a été de regrouper les échantillons par plus de 200 réponses et de respecter les logiques géographiques.