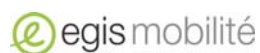




# Rapport de Diagnostic du PDU

## 8. Synthèse croisée



## 8.1. Les principaux constats et leurs conséquences

### Organisation du territoire et mobilité

**Une très forte centralité** Le **Pôle Urbain** et la **Ville Centre** concentrent population, emplois, commerces, services et équipements et sont donc très **attractifs**. Néanmoins, cette concentration des fonctions urbaines sur une faible part du territoire génère des **besoins** toujours plus **concentrés et importants en déplacements**.

**Un étalement urbain important** La Communauté d'Agglomération de Brive voit sa couronne périurbaine croître fortement. Cette configuration grande consommatrice d'espace est un véritable facteur de **développement de l'usage de la voiture**, aucun mode ne pouvant rivaliser dans ces zones peu denses.

**La part hégémonique de la voiture particulière** La part modale de la voiture particulière est très importante pour l'ensemble des motifs de déplacements (en 1999 de l'ordre de 72 % dans les trajets domicile travail). Son **utilisation** pour les liaisons **domicile travail** est quasi **exclusive**.  
Constat renforcé par le fait que l'enquête Origine Destination, réalisée en mai 2007, a souligné l'omniprésence de son **usage individuel** (70% des enquêtés étaient seuls dans leur voiture).

**La forte motorisation des ménages** Les **ménages multimotorisés** sont très nombreux dans les « communes de la **périurbanisation** » (Ussac, Cosnac, ...) alors que dans le même temps, la plus grande part de **captifs** se concentre dans la **ville centre**.

### La circulation générale

**Une hiérarchisation des réseaux peu lisible** Les **carences** en terme de maillage et de hiérarchisation du réseau entraînent de fortes convergences en direction du centre ville Briviste :

- L'intrusion en cœur même de l'hypercentre est renforcée par une politique de stationnement « trop » attractive et par l'absence de politique de qualité pour les modes alternatifs.
- Sur l'agglomération existe un réseau assez clair de pénétrantes mais des courants de transit passent à proximité des centres de vie.
- Sur Brive, le réseau ceinture le centre ville et l'hypercentre reste traversé par des flux autres que le trafic local.

Les **lacunes du jalonnement** ne peuvent pallier au manque de lisibilité du réseau viaire et ne donnent pas un niveau d'information suffisant pour améliorer les offres alternatives (par exemple, parking en ouvrage sous indiqué).

Le maillage actuel renforce la convergence des flux en ne permettant pas les itinéraires d'évitement, ni l'annihilation des effets d'écran (Corrèze).

Le **centre ville de Brive** constitue donc un **lieu de passage** pour la majorité des déplacements intérieurs à l'agglomération et des déplacements de transit.

**Les saturations observées** Les saturations proviennent essentiellement du manque de hiérarchisation et des déficits de maillage qui génèrent une **accumulation des natures de trafic** (interne, échange, transit) sur les mêmes voies.

La prochaine mise en service de la voie de contournement Nord, permettra de quantifier les niveaux de report effectifs. Des cohérences seront alors à trouver en terme de requalification des voies existantes.

---

## Le stationnement

La question du **stationnement** se pose principalement pour la ville centre, car c'est là qu'il peut constituer un **levier essentiel pour la maîtrise des flux automobiles** à l'échelle de l'agglomération. Cependant, dans les autres communes de l'agglomération, l'organisation du stationnement doit être améliorée pour une meilleure qualité de l'espace public et pour une prise en compte de tous les modes de déplacements.

**Dans la ville centre, une offre importante...** On comptabilise sur Brive près de 1500 places payantes en surface et 1700 en ouvrage. Le stationnement en surface monopolise une grande part de l'espace public au détriment d'une redistribution aux modes alternatifs et d'une utilisation optimum de l'offre en ouvrage.

Une réflexion sur l'usage des différentes offres doit être menée pour une rationalisation des pratiques et une amélioration de la santé financière des parkings publics en ouvrages.

**... qui doit être améliorée** L'amélioration doit être faite selon les 3 grands principes suivants :

- une meilleure hiérarchisation des offres avec notamment, une politique tarifaire plus différenciée et lisible,
- une meilleure performance des offres de surface avec une réelle politique tarifaire rotative en surface et un renforcement du contrôle,
- une dynamisation de l'offre en ouvrage avec une politique rotative de surface associée à un meilleur jalonnement.

**Un levier pour dynamiser le report modal** A l'heure actuelle, l'hégémonie de l'automobile est renforcée par :

- une politique de stationnement qui favorise l'accès au centre ville,
- une grande attractivité tarifaire par rapport au titre de transport urbain par exemple, pour lequel un ticket à l'unité vaut 1,20 € quand le coût horaire du stationnement est de 1,00 €,
- un régime de sanction très laxiste vis-à-vis des illicites, favorable au phénomène de « voitures ventouses ».

**Renforcer les sanctions du stationnement illicite** Cette politique de sanction doit en effet être renforcée pour supprimer :

- les entraves à l'usage des autres modes (illicite spatial aux arrêts bus, sur les places réservées, sur les trottoirs ou autres pistes cyclables ...),
- mais aussi, les entraves à d'éventuelles interventions des secours, en particulier dans l'hyper centre et à l'intérieur de la deuxième ceinture de boulevard.

## Les transports publics

Les différents réseaux de transports collectifs doivent être améliorés et renforcés. Mais, c'est avant tout **l'articulation de ces réseaux entre eux et avec les autres modes**, qui rendra le **système global efficace** dans la recherche d'une **offre alternative à la voiture particulière**.

A ce titre, la mise en place d'une politique tarifaire multimodale peut être envisagée.

### **Un réseau de transports publics à dynamiser**

Le réseau de transport urbain se caractérise par :

- une couverture spatiale du réseau assez intéressante mais à adapter aux nouvelles zones urbanisées,
- des performances et une offre inférieures à la moyenne des autres réseaux de taille comparable,
- une fréquentation à dynamiser,
- une part importante de grands captifs, 44% de scolaires et étudiants,
- aucun aménagement de voirie et de parkings relais favorisant les transports publics,
- un réseau à deux vitesses entre lignes structurantes et les autres lignes,
- des lignes Taxibus 8 et 9 qui s'essouffent, du fait de l'inadaptation de ce service aux attentes de la population intéressée.

Le **réseau de transports scolaires de la CAB** évolue constamment pour répondre à une demande qui ne cesse d'augmenter depuis 4 ans. Mais ce service pâtit néanmoins de l'effet pervers de sa gratuité : selon les lignes, près d'un inscrit sur deux seulement n'emprunte pas, ou peu, ces services.

Le **réseau de transport à la demande** fonctionne à demie teinte : seules les lignes desservant les communes situées en première couronne du pôle urbain sont véritablement utilisées.

Parmi les autres réseaux de transports routiers, le service «**HANDIMOBILE**» départemental est en pleine expansion notamment sur le territoire de la CAB. Il s'agit d'un service adapté bien que restreint, du point de vue des usagers.

Le **transport régulier départemental** est majoritairement utilisé par des **scolaires** et étudiants. L'ensemble de ces lignes convergeant en direction de la ville centre, elles sont sources de **dysfonctionnements** et de **nuisances** à proximité des gros établissements scolaires de Brive.

Tous réseaux de transport confondus, le motif « domicile-travail » n'occupe que la troisième place des motifs de déplacement.

**Les marges de progression**

L'amélioration de la performance du service passe par :

- une **amélioration du niveau de service** (cadencement, aménagements spécifiques, longueur de lignes...), dynamique engagée par exemple avec la navette *Le CAB*,
- une **meilleure articulation entre réseaux et modes**, notamment en aménageant des **parkings relais** en périphérie du pôle urbain, destinés à encourager les habitants des communes périurbaines et rurales de la CAB et du reste du bassin de Brive à emprunter les transports publics urbains,
- des actions visant à **redonner ou donner le goût** des transports publics urbains et périurbains.

**Les enjeux du ferroviaire**

L'agglomération est couverte par un **réseau en étoile** qui permet de relier les pôles voisins et autres générateurs avec le pôle urbain.

Cette desserte aujourd'hui peu exploitée, représente un atout indéniable à développer à l'échelle du bassin de vie par une meilleure gestion des pendulaires par exemple.

**L'aménagement d'un pôle multimodal** apparaît cependant indispensable pour engager de telles démarches et favoriser, entres autres, le report des flux véhicules légers vers le train.

S'agissant d'un transport collectif en site propre, il bénéficie par nature d'une plus grande fiabilité et donc d'une plus grande attractivité potentielle.

---

## Les modes non motorisés

Si la **marche** représente une **part modale non négligeable** du fait de sa complémentarité évidente avec d'autres modes, le **vélo** quant à lui n'est que **faiblement utilisé**.

Le développement de ces modes présente un triple enjeu :

- la maîtrise des flux de véhicules particuliers quotidiens, en particulier sur des trajets courts,
- l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement urbain,
- une ré-appropriation de l'espace urbain, par les autres modes, et en particulier les piétons et les chalands. En effet, une dynamisation du commerce passe, entre autres, par un abandon du « tout voiture ».

**Les vélos : un réseau cyclable à améliorer et une cohérence d'aménagement à rechercher**

Le réseau cyclable est **inexistant** dans l'hyper centre et **discontinu et peu maillé** en périphérie. Le **niveau d'équipement** actuel en direction du cycle est **insuffisant** pour engager des reports modaux efficaces.

Les seuls aménagements en la faveur de ce mode sont réalisés à l'occasion de rénovations ou de créations de voiries. Cette logique opportuniste doit être abandonnée au profit d'une réflexion plus globale, visant à assurer une continuité des itinéraires et un niveau d'aménagement normé.

Une cohérence d'ensemble est à étudier en matière de **complémentarité des réseaux** (vocations loisirs ou déplacements motifs scolaires et travail) et une charte de qualité des aménagements est à élaborer.

**Des cheminements piétons et une prise en compte PMR à améliorer** Hors Pôle Urbain, les **déplacements des piétons et des Personnes à Mobilité Réduites (PMR)** sont **rarement pris en compte** dans les centres bourgs.

Dans le Pôle Urbain, si des **aménagements** adaptés existent en centre ville, ils sont à **généraliser rapidement** en périphérie. La continuité des cheminements reste cependant à améliorer voire à opérer partout, notamment concernant le traitement des trottoirs (trop étroits, revêtements chaotiques, présence de poteaux - supports en tout genre ou de mobilier urbain, ...).

L'accessibilité des PMR aux transports publics urbains reste limitée par le manque d'aménagement des arrêts et des cheminements qui les desservent.

---

## Le transport de marchandises et les livraisons

**Des connaissances à approfondir** Les données actuelles sur le transport de marchandises et les livraisons sont peu nombreuses, aussi il paraît important de renforcer cette connaissance par des **campagnes de mesures** et des **enquêtes** en impliquant les différents acteurs (transporteurs, commerçants, services des collectivités, etc...).

**Une organisation à améliorer** La réglementation actuelle des livraisons doit faire l'objet d'adaptations, afin de satisfaire les acteurs impliqués.

Le respect des emplacements de livraisons par les autres usagers doit également être amélioré.

La desserte de certains pôles générateurs particuliers devra faire l'objet d'études spécifiques.

---

## La sécurité routière

La loi SRU a renforcé la prise en compte de la sécurité routière dans les PDU. Elle constitue en effet une **condition d'amélioration des déplacements tous modes**, mais particulièrement pour les modes doux qui sont souvent les plus vulnérables.

C'est également un **élément fort d'amélioration du cadre de vie** de tous les habitants de l'agglomération

**Le facteur vitesse et la gravité** La tendance la plus marquante est la suivante : si le nombre d'accidents est plus important en milieu urbain, c'est en milieu péri urbain que la gravité est la plus forte.

Cette tendance peut se diviser en 2 éléments :

- une gravité importante en rase campagne,
- un taux d'implication des modes doux plus fort en zone agglomérée.

**Des comportements qui doivent évoluer** Les principales causes d'insécurité recensées sont le non respect du code de la route et la vitesse d'où, la nécessité de faire évoluer les comportements et la prise de conscience des conducteurs.

## L'environnement et la qualité de vie

**Une pollution très liée à l'automobile** Les principales nuisances liées à la qualité de l'air proviennent des réactions de polluants émis par les véhicules motorisés.

Une utilisation plus modérée de la voiture particulière aurait donc un impact notable sur la qualité de l'air. Ainsi, les émissions de CO<sub>2</sub>, responsables dans le réchauffement global de la planète, diminueraient sur notre territoire. En infléchissant les modes de déplacement, la CAB, participerait, à son échelle, en faveur de l'environnement.

**Le bruit : une nuisance majeure** Sur les principaux axes du pôle urbain et notamment en traversée de cœur urbain, les trafics élevés et la concentration de véhicules (liée à l'absence de hiérarchisation) conduisent à des niveaux de bruits importants.

Le **bruit** est une **nuisance majeure** pour les habitants de la ville et a un **impact fort sur l'ambiance urbaine et la qualité de vie**.

Les émissions sonores des **deux roues motorisés** sont souvent en cause et, en ce sens, des campagnes de sensibilisation ou autres doivent être mises en œuvre. Le volume sonore des autoradios peut également constituer une nuisance.

## 8.2. Synthèse des constats

### Constat transversal

Éclatement urbain et développement de l'habitat surtout dans le péri urbain.

Concentration des emplois en cœur d'agglomération.

**Convergence vers le pôle urbain de flux de plus en plus dispersés**

→ Difficulté de gestion par des Transports Collectifs ou des modes alternatifs

+

Multi motorisation des ménages.

Faible compétitivité des transports collectifs et des réseaux alternatifs.

**Incitation à l'automobilité**

→ Absence de concurrence modale rationnelle

+

Trajets domicile - travail en voitures.

Offre de stationnement de surface trop importante et politique tarifaire peu contraignante  
Stationnement en ouvrage sous utilisé.

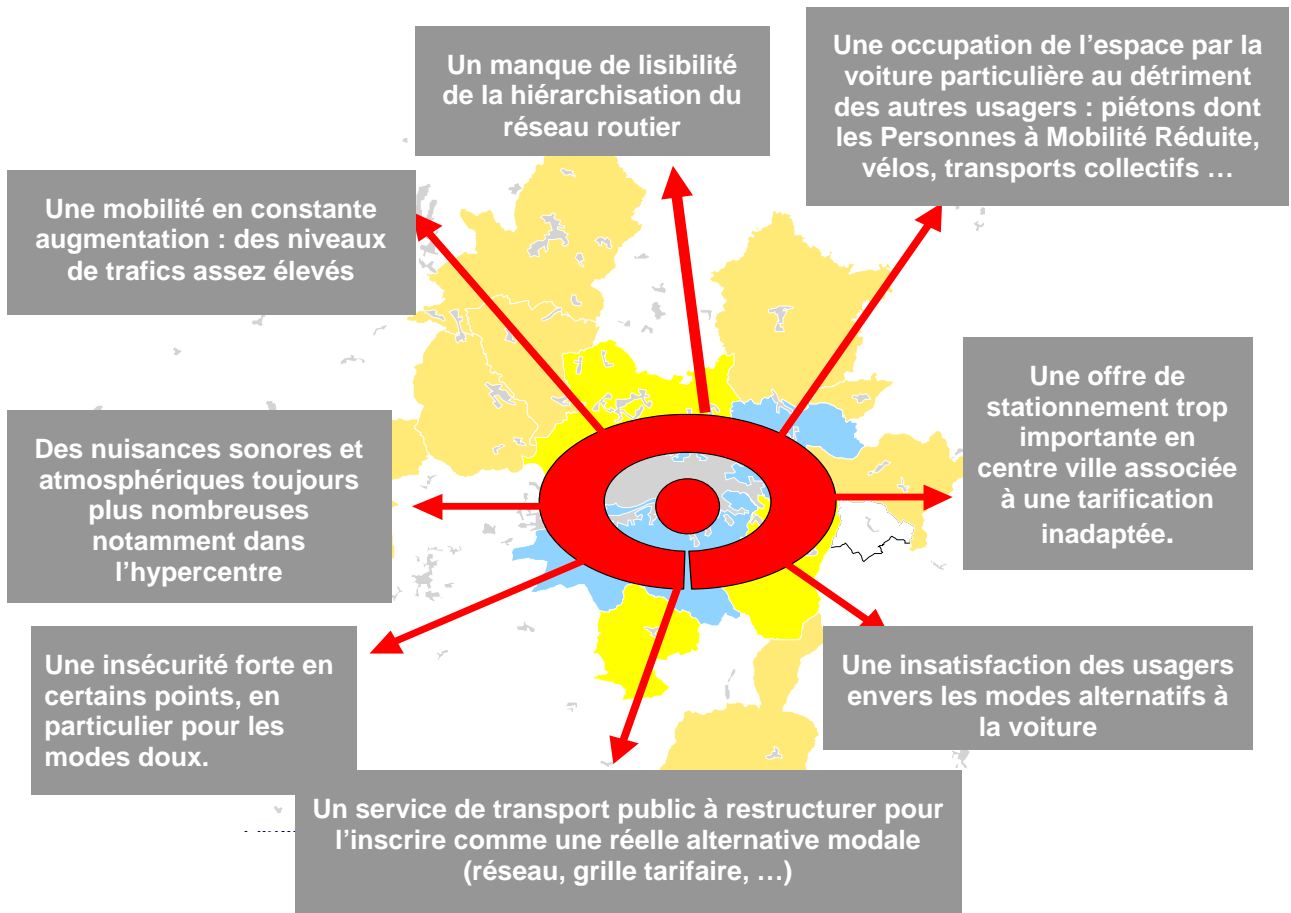
Villes accidentogènes.

**Multiplication des nuisances en cœur d'agglomération**

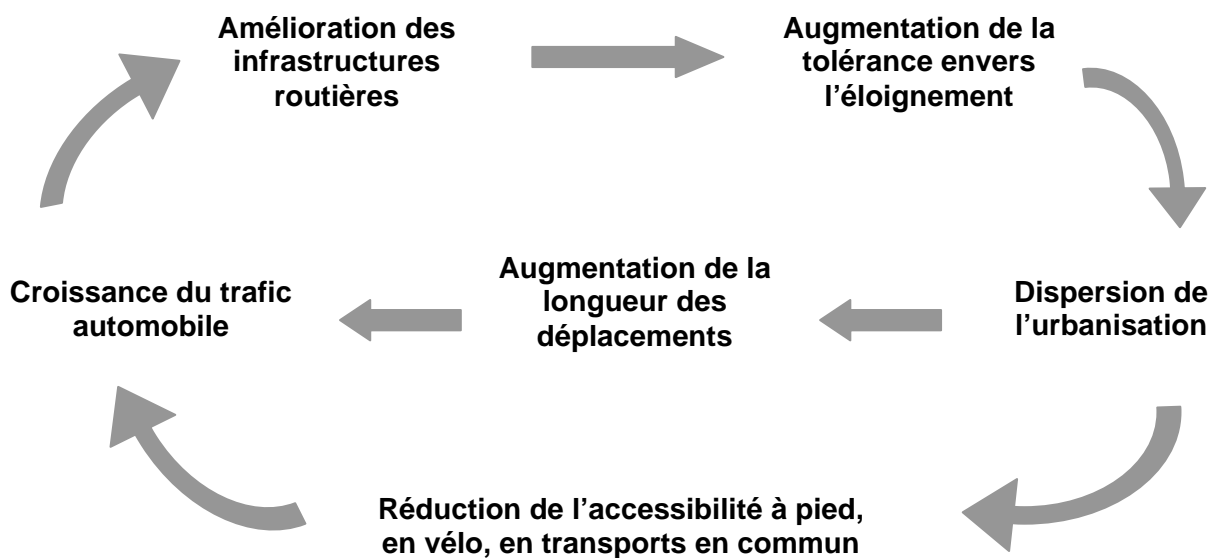
→ Dégradation du cadre de vie, incitation à la péri urbanisation



**Hégémonie de la voiture particulière & territoire non maîtrisé**



**Le principe d'auto génération du trafic à enrayer**



---

## Un PDU en réponse à la situation actuelle

### Rappel des constats

**Convergence vers le pôle urbain de flux de plus en plus dispersés**

→ Difficulté de gestion par des Transports Collectifs ou des modes alternatifs



### Rappel des enjeux d'un PDU

**Aménagement du réseau principal de voirie**

**Lien entre les documents de transports et d'urbanisme**

+

**Incitation à l'automobilité**

→ Absence de concurrence modale rationnelle



**Diminuer la circulation automobile**

**Organiser le stationnement de façon rationnelle**

**Développer les autres modes, alternatifs : transports collectifs, vélo, marche**

**Agir en faveur de l'environnement**

+

**Multiplication des nuisances en cœur d'agglomération**

→ Dégradation du cadre de vie, incitation à la péri urbanisation



**Réduction des nuisances liées au transport de marchandises**

**Plans de mobilité pour chaque mode**

**Amélioration de la sécurité des déplacements**

## 8.3. Les premières pistes

### Agir ensemble, agir en cohérence

**Globaliser les actions** La réussite du PDU passe par la nécessaire collaboration entre tous les acteurs. L'organisation des déplacements relève d'institutions multiples, mais toute décision prise par l'un des acteurs a des conséquences directes dans le domaine de compétence de l'autre : **la mise en cohérence de ces actions et la coordination des différents acteurs sont donc indispensables.**

D'autres cohérences doivent être recherchées :

- **entre urbanisme et déplacements** : un développement urbain plus «dense» permettra de mettre en oeuvre des transports collectifs adaptés. La redistribution de l'espace servira de support à un embellissement du cadre de vie. Les documents de planification doivent être harmonisés, conformément à la Loi SRU,
- **entre le court terme et le long terme** : les mesures prises à court et moyen terme devront permettre de préserver l'avenir notamment en matière de planification des équipements et de réservations foncières,
- **entre l'organisation du stationnement et la circulation générale** : la réorganisation du stationnement permettra de favoriser la fonction commerciale et résidente de l'hyper centre,
- **entre le réseau de voirie d'agglomération et la redistribution de l'espace** : les voies nouvelles permettront de donner de nouvelles fonctions aux voies existantes et d'assurer un rééquilibrage de l'espace public selon les différents modes, notamment dans les centres villes,
- **entre les différents modes de déplacements** : les mesures d'exploitation de la voirie favorables aux transports publics et aux deux roues permettront de favoriser les reports modaux,
- **entre l'organisation des circulations et la diminution des nuisances** : la redistribution de l'espace, la modération des flux dans les centres villes favorisera une amélioration de la sécurité, notamment pour les modes doux et contribuera à l'amélioration de la qualité de vie,
- **entre les différents aménagements qui seront réalisés** : une cohérence des aménagements à l'échelle de l'agglomération offrira une nouvelle lisibilité à l'usager et permettra une meilleure continuité des actions. L'élaboration de chartes pour les vélos et les piétons favoriserait cette cohérence.

**Maîtriser les flux automobiles** Les flux de voitures particulières doivent être réduits, là où ils occasionnent les nuisances les plus fortes, et modérés partout ailleurs. La réduction de la part modale dévolue à l'automobile nécessite de :

- **développer une politique de stationnement globale et cohérente**, visant à réduire la place occupée par la voiture dans la ville et favoriser ainsi l'usage d'autres modes, l'activité commerciale et l'accessibilité des résidents,
- **mettre en place une nouvelle hiérarchie fonctionnelle et claire du réseau de voirie** pour, d'une part, optimiser le réseau actuel et d'autre part, mettre en cohérence et hiérarchiser les nombreux projets d'infrastructures existants,
- **redistribuer l'espace en faveur des autres modes** pour rééquilibrer le partage de l'espace urbain, en particulier dans les centres villes, au profit des transports collectifs, des piétons, et des vélos. (mise en place de sites propres, élargissement et libération des trottoirs, création de zones 30, aménagements

de pistes cyclables, d'aires de stationnement),

- **redonner leur place aux autres usagers de la rue** que sont les piétons, chalands, touristes en développant les activités commerciales et touristiques, mais aussi culturelles telles que arts de la rue, manifestations ...

**Développer une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs à la voiture**

En contrepartie, **une réelle alternative à l'utilisation de la voiture particulière doit être offerte**, pour conserver une accessibilité pour tous. A ces fins, les mesures suivantes doivent être engagées :

- **améliorer les transports publics :**
  - en améliorant, sur l'ensemble du réseau, la vitesse commerciale et la régularité,
  - en améliorant le confort, la sécurité et les fréquences,
  - en optimisant au maximum la desserte interurbaine, les infrastructures existantes représentant un atout indéniable à l'échelle de l'agglomération, mais également au delà.
- **promouvoir les vélos :**
  - par la mise en oeuvre d'aménagements de qualité,
  - en assurant les continuités d'itinéraires,
  - par la mise en place de stationnements sécurisés,
  - par l'élaboration d'un schéma directeur vélos assurant une notion claire de réseau desservant les principaux pôles générateurs, et réalisé en cohérence avec le schéma départemental à vocation loisirs.
- **faciliter et sécuriser les circulations piétonnes** en :
  - généralisant les aménagements favorisant leurs déplacements en toute sécurité,
  - libérant les trottoirs du mobilier urbain gênant et du stationnement,
  - assurant l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
- **favoriser la multimodalité** en
  - développant le pôle d'échange et
  - organisant les réseaux et une tarification intégrée.

## Agir ensemble pour mieux vivre ensemble

L'amélioration du **cadre de vie** et de l'**accessibilité pour tous** est un enjeu fort pour un développement durable et solidaire du territoire. Il est donc nécessaire de :

- **Veiller à une amélioration de la qualité de l'air** en réduisant le trafic automobile,
- **libérer l'espace public de l'automobile** pour favoriser le développement de tous les modes et faire des aménagements de qualité sur l'espace public,
- **améliorer la sécurité des déplacements**, en :
  - traitant les zones accidentogènes,
  - luttant contre les vitesses excessives,
  - réalisant des aménagements sécuritaires pour les modes doux, notamment à proximité des arrêts de transports publics et des établissements scolaires,
  - tout en assurant un suivi régulier grâce à la mise en place d'un observatoire de la sécurité routière, notamment pour les accidents impliquant un piéton ou un cycliste,
- **prendre en compte les besoins spécifiques des Personnes à Mobilité Réduite** en améliorant leur accessibilité aux transports collectifs et leurs conditions de déplacement dans la ville,
- **conduire une réflexion sur la problématique des livraisons** visant à réduire la gêne qui peut être occasionnée dans le fonctionnement de la ville,
- **évaluer l'impact des mesures du PDU sur les nuisances** en matière de qualité de l'air et de bruit.