**Communauté d'agglomération du bassin de Brive**

# Plan de déplacements urbains de la CABB

## Résumé non technique

Version 1

septembre 2018

# Sommaire

Introduction ..... 3

Le cadre législatif et réglementaire d'un PDU ..... 3

La démarche de la révision du PDU ..... 7

Les enjeux et objectifs du PDU ..... 9

L'évaluation du PDU de 2010 ..... 9

L'évaluation des déplacements dans la CABB ..... 14

Prospective socio-démographique ..... 18

Les défis qui en ressortent ..... 19

La mise en œuvre d'une stratégie de mobilité ..... 23

Une stratégie qui s'inscrit clairement dans les objectifs de la Loi et des documents de planification territoriaux ..... 23

Un PDU qui s'appuie sur 7 axes stratégiques et 42 actions ..... 24

Synthèse du programme d'actions ..... 25

**Etude des modalités de financement du PDU ..... 30**

**Annexe – Liste des actions ..... 3**

# Introduction

## Le cadre législatif et réglementaire d'un PDU

Le contexte : qu'est-ce qu'un PDU ?

Les communes ou les groupements de communes sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains **: les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM)**. Elles organisent leurs transports collectifs, y compris scolaires, dans la limite de leur compétence territoriale fixée par un périmètre du ressort territorial de mobilité (ex PTU). Désormais, elles sont également en charge des aires de covoiturage et de l'autopartage.

Un **P**lan de **D**éplacements **U**rbains est un document de planification qui détermine, dans le cadre du ressort territorial de la mobilité, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Ces plans sont élaborés par l'autorité organisatrice de mobilité (AOM).

L'objectif d'un PDU est de définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Il a pour objectif principal l'utilisation rationnelle de la voiture et la valorisation des piétons, deux-roues et transports en commun.

Ainsi, le PDU est un document d'orientation et de planification définissant à moyen terme (10 ans) **la politique globale des déplacements.**

La LAURE fixe les objectifs des PDU :

- La diminution du trafic automobile,
- Le développement des transports collectifs et des modes doux,
- Le partage plus efficace de la voirie,
- L'organisation du stationnement sur voirie et souterrain,
- La rationalisation du transport/livraisons de marchandises,
- L'encouragement des entreprises et collectivités publiques envers leur personnel à utiliser d'autres modes que la voiture individuelle pour se déplacer.

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 renforce le contenu du PDU, notamment concernant la sécurité des déplacements et l'organisation du stationnement. Il doit être compatible avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) pour donner plus d'importance entre la planification urbaine et la politique de transport. Il doit également être évalué et révisé le cas échéant tous les 5 ans.

L'évaluation environnementale a été rendue obligatoire depuis les décrets de mai 2005 relatifs à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement.

## Les évolutions législatives

***Le volet "transport" de la loi relative à "la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles" (MAPAM)***

Dans le cadre de l'acte III de la décentralisation lancé par le Gouvernement, la loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM) a été adoptée le 27 janvier 2014.

Cette loi acte plusieurs avancées que les acteurs du transport public appelaient de leurs vœux :

- l'avènement des **autorités organisatrices de la mobilité (AOM**) avec des compétences étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), les modes actifs et la logistique urbaine ;
- la dépénalisation du stationnement payant, qui permettra aux collectivités de renforcer l'efficacité de leur politique de stationnement dans un objectif de report modal ;
- la région, chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports », chargée à ce titre de l'élaboration d'un schéma régional sur ce sujet en collaboration avec les autres autorités organisatrices ;
- le nouveau statut des métropoles avec des compétences confirmées en matière de transport (sauf Paris).

**Création des « Autorités organisatrices de la mobilité »**

Les articles 51 et 52 de la loi remplacent les anciennes AOT urbaines (AOTU) par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au-delà des transports collectifs urbains de personnes :

- à l'autopartage, au co-voiturage,
- aux modes actifs (dont les services de location de vélo),
- à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

Le versement transport pourra financer toutes les actions des AOM dans ces domaines.

## Les évolutions législatives
(suite)

***La Loi NOTRe***

Ce projet de loi constitue le troisième volet de la réforme des territoires souhaitée par le Président de la République, après la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles et le projet de loi relatif à la délimitation des régions. Ce texte a pour objet de proposer une nouvelle organisation territoriale de la République en substituant à la clause de compétence générale "des compétences précises confiées par la loi à un niveau de collectivité".

Le titre Ier (articles 1er à 13) est consacré au renforcement des responsabilités régionales et à l'évolution de la carte des régions avec pour objectif le développement équilibré des territoires. L'Assemblée Nationale a adopté le 25 novembre 2014, en seconde lecture, la nouvelle carte à 13 régions, qui comprend notamment **la fusion des régions Poitou-Charentes, Limousin et Aquitaine, effective depuis le 1er janvier 2016**.

La CABB fait donc désormais partie de la région **Nouvelle Aquitaine**.

▼*La carte des 13 régions adoptée par l'assemblée nationale*

Il est également proposé un renforcement du rôle de la Région en matière de transports (article 8). Les compétences des départements en matière de transport seront transférées à la région à compter du 1er janvier 2017. **Les services de transport routier départementaux et les transports scolaires seront confiés à la région**.

Ainsi, les transports départementaux de la Corrèze seront transférés au Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine.

En revanche, la voirie départementale reste de compétence du Conseil Départemental.

## Synthèse de l'interconnexion des différents documents de planification

Le PDU est partie intégrante de la démarche globale qui englobe des documents de planification de différentes échelles du territoire, du plus local avec le PLU au plus régional, avec notamment le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie).

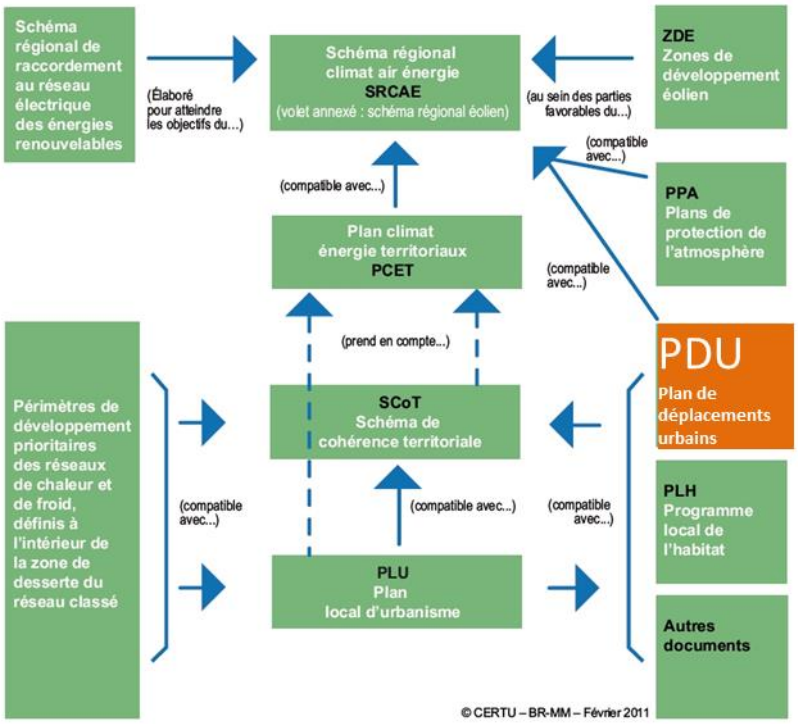
Le PDU doit donc être compatible et cohérent, avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) Sud Corrèze, approuvé en décembre 2012, mais également avec le SRCAE de la Région Limousin, dans l'attente de la réalisation du SRADDET de la Région Nouvelle Aquitaine.

Pour rappel, la loi NOTRe - à l'occasion de la mise en place des nouvelles Régions (en 2016) - crée l'obligation pour ces nouvelles régions de produire un nouveau schéma de planification, dénommé **SRADDET** (ou schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) qui **fusionnera plusieurs documents sectoriels ou schémas existants** (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire dit SRADDT, Plan Déchet, Schéma régional intermodalité, SRCE et SRCAE). Le SRADDET de la Région Nouvelle Aquitaine devra être élaboré d'ici **juillet 2019. Les PDU devront être compatibles avec les futurs SRADDET, ce qui pourra nécessiter une révision du PDU le moment venu.**

Le PDU se doit d'être compatible avec le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et de SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), dans le cadre de l'évaluation environnementale.

En revanche, le PDU s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme de chaque commune du territoire de la CABB.

**Articulation entre PDU et documents de planification avant mise en œuvre du SRADDET**



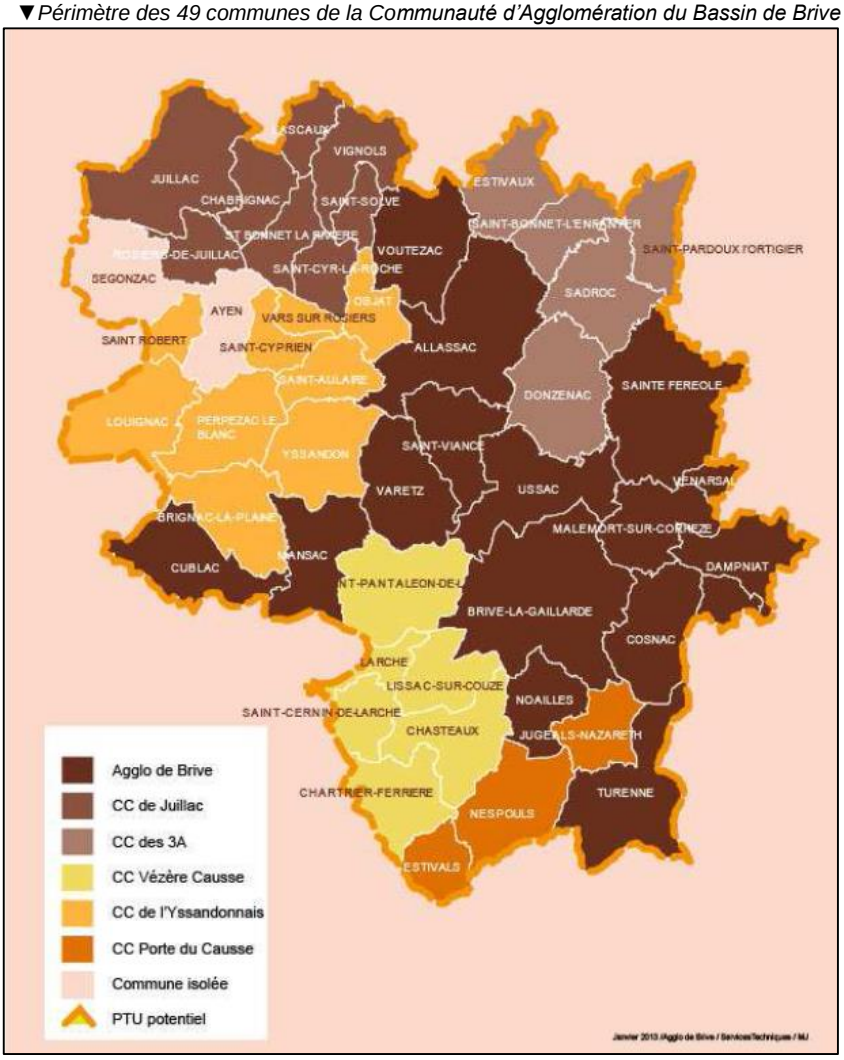
# La démarche de la révision du PDU

## Le périmètre pris en compte

La fusion de l'Agglo de Brive avec cinq communautés de communes et deux communes isolées au 1er janvier 2014 a entrainé la création d'un nouvel établissement la CABB composé de 49 communes, aujourd'hui composé de 48 communes suite au regroupement des communes de Malemort et Venarsal.

Historiquement la CABB exerçait sa compétence Transport en tant qu'AOTU sur les 16 communes de l'ancien EPCI. Aujourd'hui, le nouveau PTU (ou « ressort territorial de la mobilité » est donc bien le territoire complet de la CABB.
Une réflexion globale doit être engagée pour définir une politique et une stratégie de gestion des mobilités sur les 49 communes. Pour se faire les élus de la CABB ont décidé d'engager l'élaboration du Plan de déplacement urbain (PDU) de ce nouveau territoire.

▼*Périmètre des 49 communes de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive*



## Le phasage de la mission

Ce document est le résultat d'une mission qui fut segmentée en 4 phases de conception et s'est déroulé de septembre 2014 à septembre 2017:

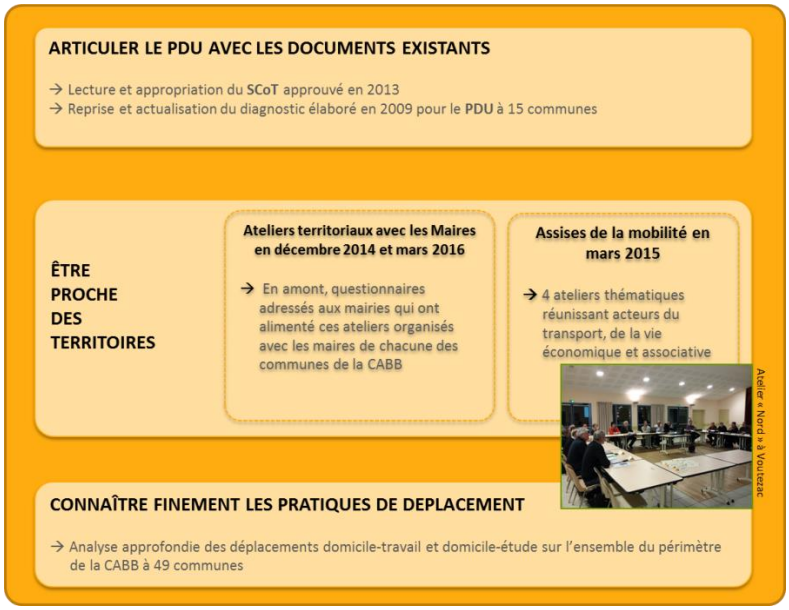
- Phase 1 : Bilan du PDU 2001 - 2011, réalisation du diagnostic et formalisation des objectifs
- Phase 2 : Définition d'une stratégie des déplacements urbains
- Phase 3 : Conception du projet de PDU

Ensuite, a commencé la phase 4 de consultation obligatoire pour déboucher sur l'adoption définitive du PDU.

## La méthodologie

La CABB a souhaité une démarche participative, étant donné le nombre de nouvelles communes entrantes dans la Communauté d'Agglomération, dont un grand nombre sont en milieu rural.

La démarche de l'étude fut la suivante :




Parallèlement, des entretiens spécifiques ont été réalisés auprès des partenaires (Région, Département, Libéo…)

Ce travail en atelier fut prolongé lors de la phase de « propositions d'actions » en fonction des 5 territoires retenus :

> Nord-Ouest autour d'Objat
> Nord autour d'Allassac
> Centre autour de Brive et Malemort
> Ouest autour de Larche
> Sud autour de Turenne

**Dès lors ce PDU est bien le fruit d'une réflexion collective qui a abordé les problématiques du PDU via le double prisme de l'analyse thématique et de l'analyse géographique**

# Les enjeux et objectifs du PDU

## L'évaluation du PDU de 2010

### Préambule

Le Plan de Déplacements Urbains, sur le périmètre de 15 communes, a été approuvé en 2010 avec de nombreuses actions à mettre en place à l'horizon 2020. L'objectif du bilan des actions consiste à regarder de façon neutre si les actions proposées ont été mise en œuvre ou non, sans analyse critique sur le bien-fondé de ces actions et/ou sur la qualité du suivi du document.

### Transports collectifs

Dans le domaine des transports collectifs, on relève une forte amélioration de l'offre et de l'intermodalité avec la mise en service d'un nouveau réseau en 2010 :

- 2 lignes « Essentielles » cadencées à 20 minutes en période de pointe (mise en œuvre d'1 ligne Express depuis septembre 2016)
- Amélioration de la desserte du pôle intermodal SNCF et mise en service du nouveau pôle d'échanges multimodal de la gare de Brive
- Modernisation du parc de matériel roulant
- Mise en accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
- Intermodalité tarifaire et interopérabilité entre Brive et Tulle avec le titre Passéo et amélioration de la desserte TER Brive-Tulle

En revanche, peu d'actions ont été mise en œuvre en matière d'aménagement et de transport interurbain (hors Brive-Tulle) :

- Pas d'aménagement de priorisation pour les bus
- Pas de création de nouvelle halte TER ou d'étude sur le développement d'une ligne de tram-train entre Terrasson et Malemort
- La plate-forme de dépose pour les scolaires et l'amélioration des liaisons piétonnes entre la gare et les établissements n'ont pu aboutir.

| | |
|---|---|
| Aménagement du réseau de voirie | Sur cette thématique, de nombreuses actions consistaient à réaliser des requalifications d'axes intégrant une priorisation pour les transports collectifs, avec notamment un projet de BHNS sur un axe Est-Ouest. Ce projet s'inscrivant dans une temporalité relativement longue, les actions de requalification et de priorisation des bus n'ont pu être mises en œuvre (Route de Bordeaux, Route de Malemort, Quai de Tourny, 1ère ceinture…) mais sont cependant prévues pour certaines d'entre elles.<br><br>La requalification des pénétrantes (dont certaines devaient intégrer des aménagements de priorité pour les bus) n'a pu être réalisée que sur l'avenue de la Riante Borie.<br><br>En revanche, la piétonisation progressive et concertée du cœur de ville de Brive a pu être engagée avec la mise en œuvre de la 1ère phase (piétonisation partielle autour de la collégiale).<br><br>Le Plan de Déplacements Urbains en cours d'élaboration réinterroge l'ensemble de ces actions au regard des orientations stratégiques de la collectivité, et des moyens financiers dont celle-ci dispose. |

| | |
|---|---|
| Modes doux et accessibilité des PMR | En ce qui concerne les **cycles**, peu d'actions ont pu être mises en œuvre. Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, un schéma directeur cyclable très ambitieux avait été élaboré avec pour objectif de réaliser un réseau structurant s'appuyant sur l'aménagement d'itinéraires cyclables sur de très nombreux axes. Quelques aménagements ponctuels ont pu être concrétisés, mais de nombreuses discontinuités persistent, notamment sur la voie verte. Enfin, peu de services associés au vélo ont été mis en œuvre : vélos en libre-service, stationnement dans les gares, aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique etc.<br><br>Pour les **piétons**, on constate une avancée sur la réduction des vitesses et la sécurisation progressive des points accidentogènes, mais il n'y a pu avoir de mise en œuvre pour la sécurisation des abords scolaires ou l'accès des zones d'activités.<br><br>La mise en accessibilité des **Personnes à Mobilité Réduite** progresse lentement, mais on relève une action très forte sur le réseau Libéo avec la mise en accessibilité de l'ensemble des arrêts du réseau. |

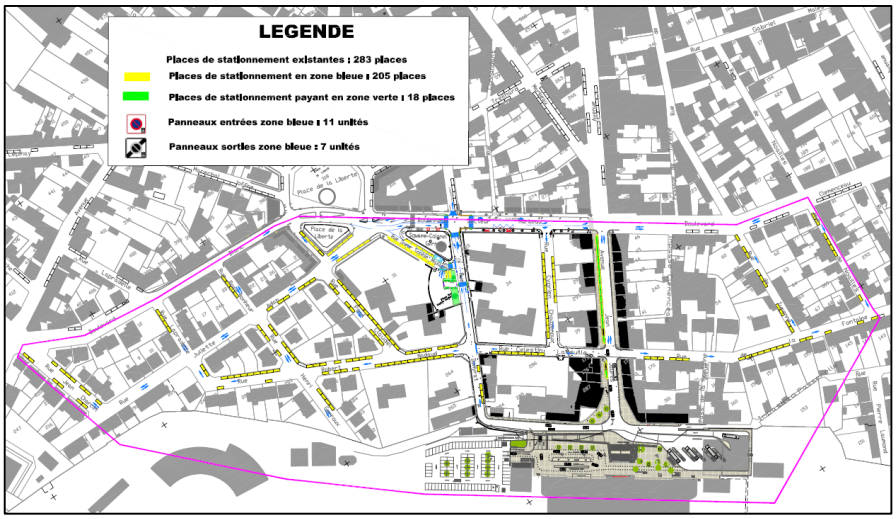
| | |
|---|---|
| Stationnement et intermodalité | Le stationnement constitue un levier majeur de report modal pour les déplacements en milieu urbain. Le PDU de 2010 envisageait une évolution progressive de la stratégie de stationnement pour favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle. |

| | |
|---|---|
| Stationnement et intermodalité (suite) | |

La plupart des actions n'ont pu être mises en œuvre mais la municipalité a engagé certaines modifications de l'offre *(source : délibérations du conseil municipal en matière de stationnement, depuis 2010)* :

- Création du parking payant en enclos place Thiers ;
- Gratuité du stationnement sur les emplacements réservés aux personnes handicapés, dans les zones de stationnement payant sur voirie ;
- Suppression, dans la tarification de la zone verte, du tarif du forfait pour « 6 jours » ;
- Création d'une zone bleue dans le quartier de la gare avec la mise en place d'un stationnement résident ;

▼*Périmètre zone bleue (Source : délibération du conseil municipal de Brive)*




- gratuité du stationnement sur les emplacements « 20 minutes » dans les zones de stationnement payant ;
- Mise en place d'un « disque vert » pour les véhicules propres permettant 1h30 de stationnement gratuit dans toutes les zones de stationnement payant ;
- Révision de la tarification du stationnement de surface des parkings souterrains et en enclos (pas de 15 minutes) ;

La réalisation du pôle intermodal de la gare a permis la création d'une nouvelle offre de stationnement, notamment côté sud.

Par contre :

- Pas d'extension du périmètre de stationnement payant ni de mise en œuvre d'un stationnement résidentiel sur voirie
- Pas de création de parc-relais.

| | |
|---|---|
| Transport de marchandises et livraisons | La mise en œuvre d'actions en matière de transports de marchandises et de logistique urbaine dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains est toujours difficile. Un groupe de travail « Livraisons en ville » a été mis en place avec la Chambre de Commerce et d'Industries, sans mise en œuvre pour l'instant. |
| Interface urbanisme / déplacements et nouvelles formes de mobilité | Le Plans de Déplacements Urbains doit être compatible avec les autres documents de planification. Les normes de stationnements préconisés dans le PDU ont bien été reprises dans les Plans Locaux d'Urbanisme.<br><br>Sur les nouvelles formes de mobilité et le conseil en mobilité, quelques actions ont été réalisés (PDA, parkings covoiturages du Conseil Général…) mais il s'agit d'orientations permanentes qui doivent être suivies d'effets sur toute la durée du PDU. |

| | |
|---|---|
| Synthèse sur les actions du PDU de 2010 | Ce premier PDU de l'agglomération de Brive, particulièrement volontariste, nécessitait des moyens financiers d'investissement élevés et une participation forte de partenaires extérieurs qu'un PDU ne peut imposer (transport ferroviaire, marchandises). Un certain nombre d'actions prévues n'ont pas pu être mises en œuvre ou même initiées.<br><br>Le nouveau PDU de la CABB a pour ambition de porter une stratégie volontariste tout en prenant en compte la réalité des moyens financiers dont disposent désormais la CABB, et la faisabilité du programme d'actions proposé. |

# L'évaluation des déplacements dans la CABB

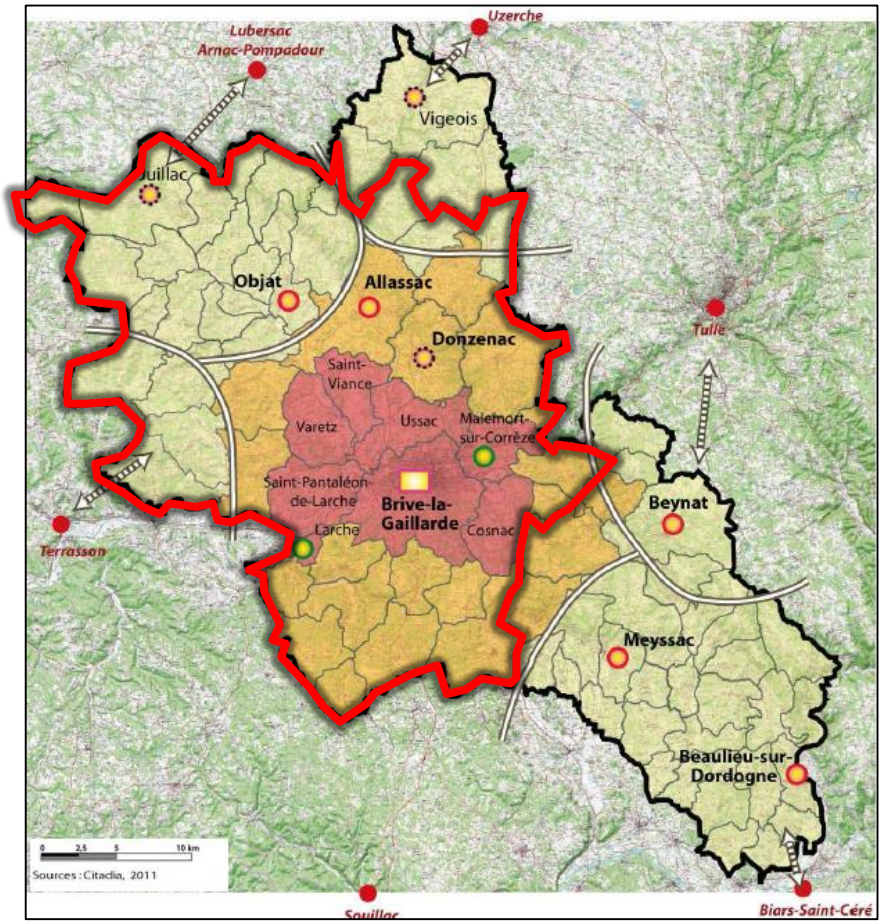
## Une morphologie territoriale très diverse

Une des grandes caractéristiques de la CABB est sa diversité géographique et territoriale. En matière de dynamiques territoriales, le SCOT identifie trois échelles :

- **Le pôle urbain** de Brive-la-Gaillarde composé de la ville centre, Brive, et des communes périphériques de Saint-Pantaléon-de-Larche, Varetz, Saint-Viance, Ussac, Malemort-sur-Corrèze-sur-Corrèze et Cosnac ;
- **Le bassin de vie élargi de Brive-la-Gaillarde** qui comprend notamment le pôle d'équilibre d'Allassac et du relai de proximité de Donzenac; Il s'agit des communes qui restent sous l'influence de la ville centre, notamment en termes d'emplois et de satisfaction des besoins en services et en équipements.
- **Les bassins de vie** généralement structurés autour d'un ou de deux pôles d'équilibre concentrant un nombre d'emplois, d'équipements et de services suffisamment conséquent pour que les habitants des communes rurales voisines s'y déplacent, afin de satisfaire leurs besoins journaliers ou hebdomadaires (Objat, Nord-Est en lien avec Vigeois et Ouest en lien avec Terrasson).

**Il en résulte des pratiques de déplacements et des niveaux de flux très différents, avec des attentes et des besoins qui ne sont pas forcément les mêmes selon les territoires.**

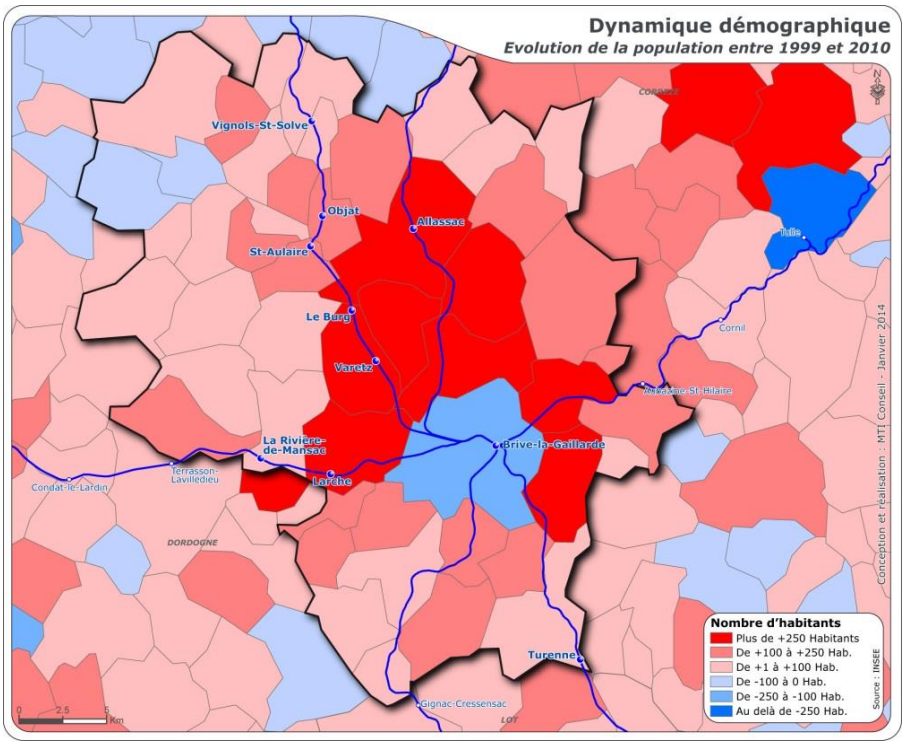
▼*Carte des bassins de vie du territoire (Source SCOT)*



## Démographie

L'analyse de la structure et de la dynamique démographique révèle un étalement du périurbain de Brive **vers le Nord du territoire**. L'agglomération de Brive connait une dynamique démographique quasiment généralisée, avec une croissance de population dans quasiment toutes les communes. Cette croissance démographique est une exception dans le Limousin, que l'on retrouve également dans l'aire urbaine de Limoges.

**Etude sur l'étoile ferroviaire de Brive (cabinet MTI Conseil, 2014)**




## La mobilité des habitants de la CABB

Il n'existe malheureusement pas d'enquête Ménages-Déplacements sur le territoire de la CABB. Cependant, l'INSEE met à disposition des données sur les déplacements domicile-travail et domicile-études qui permettent d'approcher la réalité des pratiques des déplacements sur le territoire.

### *Les principaux flux domicile-travail*

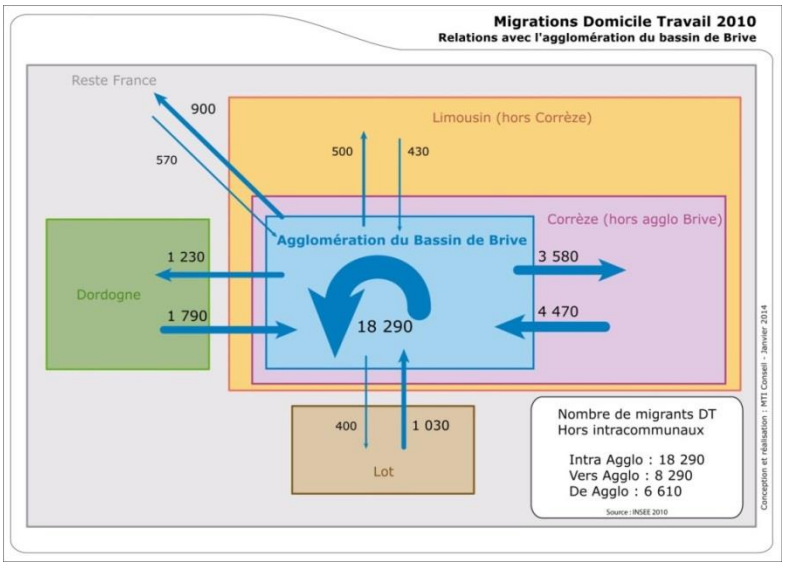
L'étude sur l'étoile ferroviaire réalisée par le cabinet MTI Conseil, souligne que « *les migrants domicile-travail en lien avec l'agglomération sont essentiellement des* ***migrants internes à l'agglomération*** *(18 000 migrants)* » et que « *les* ***échanges avec la Corrèze*** *constituent le deuxième type de migration le plus important (8 000 migrants 2 sens confondus).* »

Les échanges avec les autres départements sont plus limités sans être anecdotiques, notamment avec la proche Dordogne et le pôle urbain de Terrasson.

## La mobilité des habitants de la CABB (suite)

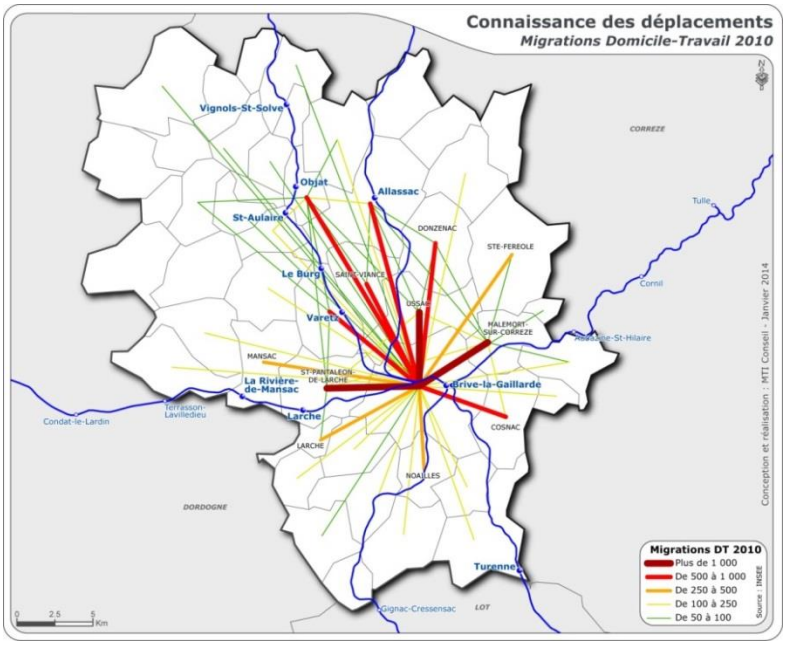
*Les principaux flux domicile-travail (suite)*

▼*Source : Etude sur l'étoile ferroviaire de Brive, MTI-Conseil, juin 2014.*




Sur les flux internes à l'agglomération, on constate logiquement que **les déplacements domicile-travail s'effectuent principalement entre Brive et ses communes limitrophes** ainsi que, plus au Nord, avec les communes d'Objat et d'Allassac. D'autres pôles exercent une attractivité, moindre que Brive, en matière d'emploi sur les communes avoisinantes : Objat, Allassac, ou encore Malemort-sur-Corrèze.

▼ *Source : Etude sur l'étoile ferroviaire de Brive, MTI-Conseil, juin 2014.*




Au-delà du périmètre de la CABB, les flux à destination de l'agglomération de Brive sont plus nombreux et dispersés que les flux ayant pour origine l'agglomération. On constate une **première couronne de proximité dense à l'est de l'agglomération** (jusqu'à Tulle), ainsi que de nombreux échanges avec Terrasson, Uzerche, et le pôle Lubersac-Pompadour.

## La mobilité des habitants de la CABB (suite)

***La répartition modale***

Sur l'ensemble des flux liés à la CABB, Sur les 10 principaux flux domicile-travail, la part modale de la voiture personnelle est très nettement majoritaire (79%). La part de la marche est significative pour les déplacements intracommunaux (Brive et Malemort-sur-Corrèze). Le poids des transports collectifs est très faible et ne représente que 3% des déplacements sur la CABB, à noter cependant une part de 13 % entre Brive et Tulle, probablement en lien avec l'amélioration de l'offre TER.

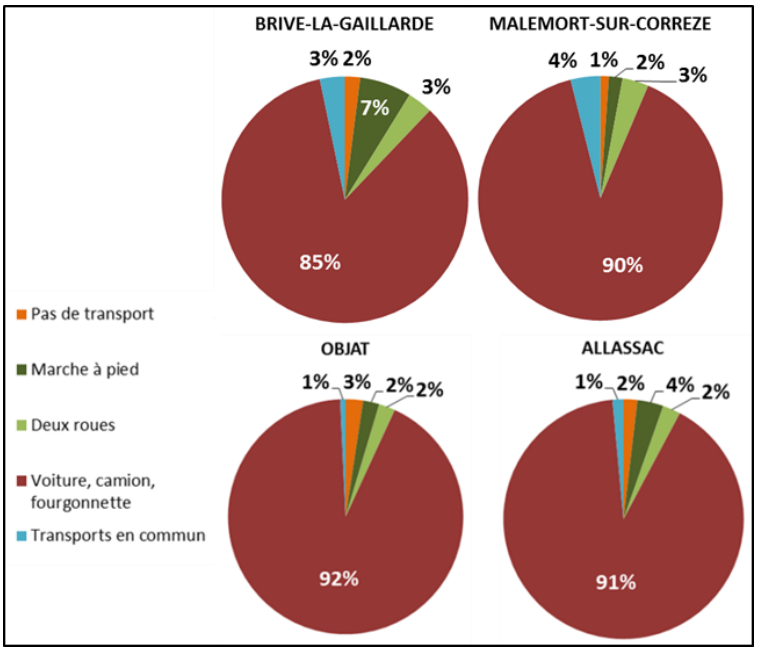
▼ *Analyse des modes de déplacement sur les flux liés à la CABB*

| Périmètre | Pas de transport | Marche à pied | Deux roues | Voiture, camion, fourgonnette | Transports en commun | **Total général** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| INTRA CABB | **4%** | **8%** | **4%** | **82%** | **2%** | **100%** |
| CABB / HORS CABB | **0%** | **1%** | **1%** | **93%** | **5%** | **100%** |
| **Total général des flux liés à la CABB** | **3%** | **6%** | **3%** | **85%** | **3%** | **100%** |

Sur les pôles de Malemort, Objat et Allassac, la répartition modale est sensiblement équivalente :

- Voiture/camion : 89% à 92%
- Transports collectifs : 1 à 4%
- Marche à pied : 2 à 4%
- 2 roues : 2 à 3%

▼ *Part modale des déplacements domicile-travail en lien avec les communes suivantes*



# Prospective socio-démographique

## Les prévisions du SCoT

Le SCoT Sud Corrèze prévoit une augmentation de population d'environ 24 500 habitants sur le périmètre du SCoT (plus large que celui de la CABB) entre 2012 et 2030.

***Le SCoT recommande également la programmation suivante pour les objectifs en matière d'habitat :***

*Données à caractère indicatif visant à aider à la prise de décision - non opposable*

| | 2012-2018 | | 2019-2024 | | 2025-2030 | | TOTAL 2012-2030 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Logements supplémentaires | Habitants supplémentaires | Logements supplémentaires | Habitants supplémentaires | Logements supplémentaires | Habitants supplémentaires | Logements supplémentaires | Habitants supplémentaires |
| Pôle Urbain | 2 858 | 4 237 | 3 227 | 4 784 | 3 650 | 5 411 | 9 735 | 14 431 |
| Bassin de vie élargi de Brive | 910 | 1 349 | 937 | 1 389 | 978 | 1 450 | 2 825 | 4 188 |
| Secteur Nord-Est | 134 | 199 | 108 | 160 | 77 | 114 | 319 | 473 |
| Secteur Sud-Est | 398 | 590 | 411 | 609 | 428 | 634 | 1 237 | 1 833 |
| Secteur Nord-Ouest | 511 | 758 | 500 | 741 | 492 | 729 | 1 503 | 2 228 |
| Secteur Est | 156 | 232 | 169 | 251 | 185 | 275 | 510 | 758 |
| Secteur Ouest | 132 | 196 | 114 | 169 | 91 | 135 | 337 | 500 |
| TOTAL SUD CORREZE | 5 099 | 7 561 | 5 466 | 8 103 | 5 901 | 8 748 | 16 466 | 24 411 |

- ***un rythme de développement de l'habitat plus important sera recherché sur les pôles d'équilibre au sein de chacun des bassins de vie afin de renforcer chaque pôle dans le but qu'il exerce un rayonnement sur le bassin de vie concerné.***

*Source : DOO du SCoT, page 26*

## Les prévisions sur la CABB

Avec les hypothèses d'évolution du SCoT (+ 1% par an d'ici 2024 et +1,1% par an entre 2024 et 2030), le nombre d'habitants sur la CABB serait de 123 692 habitants en 2027, soit 16 700 habitants supplémentaires par rapport à 2012 (dernière année de recensement INSEE).

En cohérence avec les tendances nationales et les orientations du PDU, l'hypothèse du nombre de déplacements par personne en 2027 est évaluée à 3,2 par jour (contre 3,5 aujourd'hui sur les agglomérations de taille comparable à Brive).

| | 2012 | 2027 |
|---|---|---|
| Population CABB | 106 962 | 123 692 |
| Hypothèse mobilité quotidienne par hab | 3,5 | 3,2 |
| Nombre de déplacements | 374 367 | 395 813 |

## Les défis qui en ressortent

Des enjeux bien identifiés

**➲ Enjeu : diffuser l'offre de transport public à tout le territoire**

**➲ Enjeu : adapter le réseau Libéo aux besoins, et optimiser les moyens de la collectivité**
**➲ Enjeu : valoriser l'usage de l'étoile ferroviaire par une amélioration des performances, notamment pour les scolaires**
**➲ Enjeu : améliorer et sécuriser les continuités cyclables et piétonnes afin de renforcer leur contribution à la mobilité dans la CABB mais aussi de contribuer à améliorer la santé de tous les habitants….cet enjeu est également un enjeu de santé publique. Poursuivre la politique d'incitation aux modes actifs**
**➲ Enjeu : Prioriser les itinéraires à aménager pour les piétons, PMR et renforcer la coopération avec les associations**

**➲ Enjeu : Poursuivre la décongestion du trafic tout en essayant de faire évoluer les comportements de mobilité**
**➲ Enjeu : Organiser le stationnement dans une optique de dynamisation économique et de report modal**

**➲ Enjeu : Adopter une stratégie de mobilité qui fait évoluer les comportements et qui favorise le lien social et l'accès à l'emploi**

**➲ Enjeu : Améliorer l'attractivité des entreprises du territoire**

**Il apparaît également que l'accessibilité ferroviaire régionale et nationale est une priorité pour les territoires qui s'inscrit dans l'ensemble des enjeux précédemment cités. Est notamment prioritaire la liaison en direction de la capitale régionale Bordeaux qui aujourd'hui souffre d'un manque de circulations, mais aussi de temps de parcours (jusqu'à 4h01 de trajet – correspondance de 35min à 1h28 à Périgueux). Cette liaison à Bordeaux doit être repensée et diffusée sur le Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Brive à tout le territoire, notamment par le biais du TER.**

Des choix indispensables… pour dégager un projet de mobilité

L'expérience montre que si l'on se contente d'adapter l'offre de déplacements en fonction de la demande individuelle, **la voiture sera privilégiée par rapport aux autres modes et aura tendance à marginaliser ceux-ci**. C'est déjà le cas pour les déplacements cyclistes. Si les transports en commun arrivent à maintenir tant bien que mal leur part de marché, c'est au prix d'une augmentation de l'offre régulière mais pas encore suffisante pour concurrencer la voiture individuelle. La politique du tout pour la voiture a ses limites et ses revers : saturation, insécurité routière, dégradation de l'espace public, pollution.

Il faut donc rechercher les conditions d'un **juste équilibre** entre la voiture, symbole de liberté et de confort, et la préservation du cadre de vie, sans oublier la dimension économique.

**Une meilleure articulation** des modes, complémentaires, permettra de trouver des marges de progression plus fortes pour accroître l'efficacité globale du système et répondre à la diversité des besoins.
On conçoit donc que des choix devront être faits sur les conditions d'accessibilité aux pôles de l'agglomération, ce qui posera le problème :

- Du partage de la voirie et de sa gestion entre les modes ou de la priorité à accorder à ceux-ci
- De la place à accorder au stationnement sur voirie
- De l'organisation de la distribution des marchandises et de la place à accorder aux livraisons dans le temps et l'espace
- De l'accès à la mobilité en milieu rural, que ce soit pour l'emploi, les commerces ou les services de proximité (école, santé…).

Pour faire ces choix, il faudra se reposer la question de la hiérarchisation de la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités.

Des changements inévitables de contexte

***Le contexte énergétique***

Il est admis que les quantités de pétrole disponibles vont diminuer ce qui va provoquer la rareté du principal carburant des véhicules en circulation (« peak oil ») et l'augmentation inexorable de son coût. La conséquence sera importante surtout pour les populations modestes qui verront leur budget affecté.

Parallèlement la recherche s'est essentiellement tournée vers les véhicules électriques mais la technique n'est pas encore parfaitement maîtrisée et le coût de ces véhicules est encore élevé.

Il importe donc d'anticiper sur ce phénomène en rendant le territoire et sa population moins dépendants de la voiture.

## Des changements inévitables de contexte (suite)

***Le contexte environnemental***

On assiste depuis plusieurs années à l'émergence d'aspirations écologiques de la part de la population (retour la nature, le « bio », …), renforcées par une prise de conscience mondiale des effets néfastes de l'accroissement des comportements humains et notamment des déplacements automobiles sur l'environnement et la santé (Kyoto, Copenhague, Grenelle, GIEC[1], ..). La règlementation en la matière se durcira inévitablement (sur le modèle du facteur 4), et imposera de nouvelles contraintes à l'auto-solisme

***Le contexte financier***

L'état des ressources financières des collectivités les conduisent plus que jamais à déterminer des priorités d'actions afin d'optimiser les investissements à consentir.

Tous ces éléments nous montrent qu'il est important d'agir pour anticiper sur les phénomènes et ne pas les subir.

Il apparait dans tous les cas que la réduction de l'utilisation de la voiture permettra à la fois de réduire la congestion liée à l'augmentation prévisible du trafic routier mais aussi de préparer la population à se déplacer autrement en mettant en place les conditions d'une véritable alternative modale.

Il appartient à la collectivité compte-tenu des besoins, de sa volonté politique (ambition), de ses moyens techniques et financiers de choisir ses objectifs c'est-à-dire le scénario de mobilité et donc le scénario d'actions à mener.

## Des objectifs quantitatifs pour concrétiser l'ambition politique

Les objectifs de parts modales sont avant tout déclinés pour donner le sens et l'ambition pour la nouvelle politique de mobilité. Très peu de collectivités ont atteint les objectifs des premières versions de PDU, notamment suite à la difficulté de travailler sur l'ensemble des outils nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Pour l'agglomération briviste, il est avant tout nécessaire d'infléchir les tendances actuelles avant d'atteindre les seuils recherchés.

Au regard de la configuration du territoire (en grande partie rurale), les hypothèses de part modale sur les modes actifs et les transports collectifs doivent rester réaliste pour l'horizon 2027 :

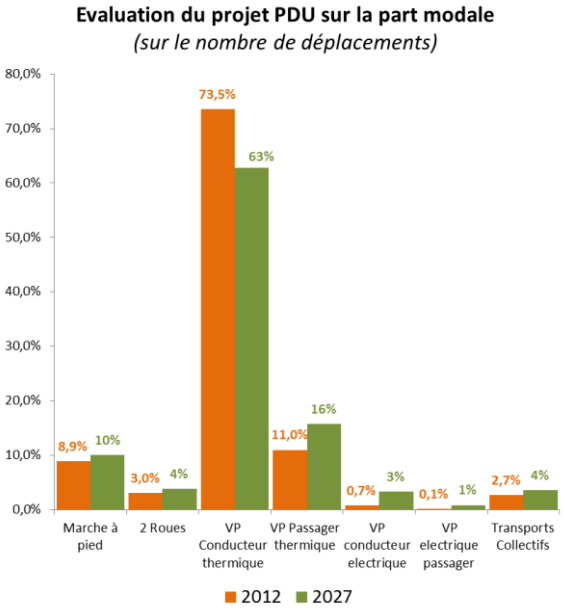
- 4% pour les 2 roues (3% en 2012) ;
- 4% sur les transports collectifs (2,7% en 2012)…

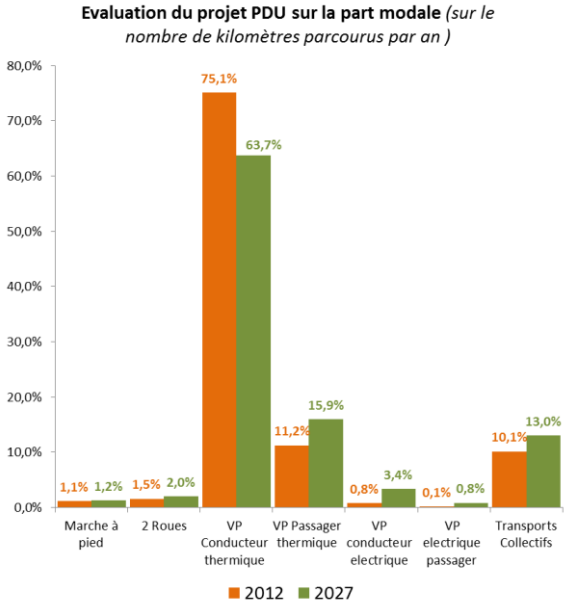
Malgré tout, cela représente une forte croissance en volume (+ 40 % sur les transports collectifs) que les Autorités Organisatrices de Mobilité doivent s'approprier en vue de mettre en place le niveau d'offre envisagé dans ce Plan de Déplacements Urbains.

L'évolution des parts modales s'appuie également sur une forte croissance du covoiturage, de l'électromobilité, volonté forte de ce PDU.

[1] Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'Évolution du Climat

## Des objectifs quantitatifs pour concrétiser l'ambition politique (suite)



## La mise en œuvre d'une stratégie de mobilité

### Le choix d'un scénario préférentiel combinant plusieurs actions

Les élus de la CABB ont validé en Comité de Pilotage un Plan de Déplacements Urbains sur 3 axes majeurs au regard des caractéristiques de leur territoire et de l'analyse multicritère des scénarios :

- Le **renforcement des transports collectifs par la valorisation du TER** plutôt que par la création de lignes de cars à haut niveau de service.
- Le développement de **pratiques automobiles moins polluantes** tout en préservant la souplesse de la voiture sur un territoire très rural : covoiturage, électromobilité… mais aussi quelques actions de maillage viaire.
- **L'amélioration de la mobilité en milieu rura**l, par le développement de solutions alternatives à la voiture « seule » pour les ménages non motorisés.

Les actions en matière de modes actifs et de livraisons faisant davantage l'objet de consensus ont été pour la plupart intégrées dans le scénario préférentiel.

Il en résulte un **scénario préférentiel combinant principalement les visions n°1 et 3, tout en reprenant ponctuellement quelques actions de la vision n°2.**

## Une stratégie qui s'inscrit clairement dans les objectifs de la Loi et des documents de planification territoriaux

### Un PDU qui répond aux objectifs fixés par la Loi

Comme le précise l'Article L1214-2 du code des Transports, le plan de déplacements urbains vise à répondre à 11 orientations.

Celles-ci furent **la base** de la réflexion qui a accompagné l'élaboration de la révision du PDU de la CABB. Ce dernier s'inscrit complètement dans les objectifs fixés par la loi et le SCoT Sud Corrèze, ainsi que le SRCAE Limousin notamment.

# Un PDU qui s'appuie sur 7 axes stratégiques et 42 actions

Suite à l'important travail de concertation (ateliers territoriaux, ateliers thématiques…) et à l'approfondissement technique du diagnostic, **les principaux enjeux ont été identifiés et traduits en termes d'objectifs et d'actions** envisageables dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains.

Ces enjeux et pistes d'actions ont été structurés et hiérarchisés. Ils se sont traduits à l'issue du choix de la vision préférentielle par 7 axes stratégiques **déclinés ci-dessous.**

- **Axe 1 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes** que l'autosolisme dans un véhicule thermique. Il s'agit également de prendre en compte la réalité du territoire de la CABB, dont une grande partie à vocation rurale ne permet pas un déploiement efficace de transports collectifs à moindre coût.

- **Axe 2 : Améliorer le maillage du réseau viaire** permettant d'améliorer les conditions de déplacements dans une optique de développement économique et de réduction des émissions polluantes liées à la congestion ou au trafic Poids Lourds.

- **Axe 3 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement** pour faciliter le report modal vers les transports collectifs, rééquilibrer le partage de l'espace public et préserver le cadre de vie des résidents et des commerces du centre-ville de Brive.

- **Axe 4 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité, <u>en particulier en milieu rural</u>**. La couverture territoriale de la CABB est à améliorer, tout comme les temps de parcours et les correspondances. L'étoile ferroviaire doit être valorisée.

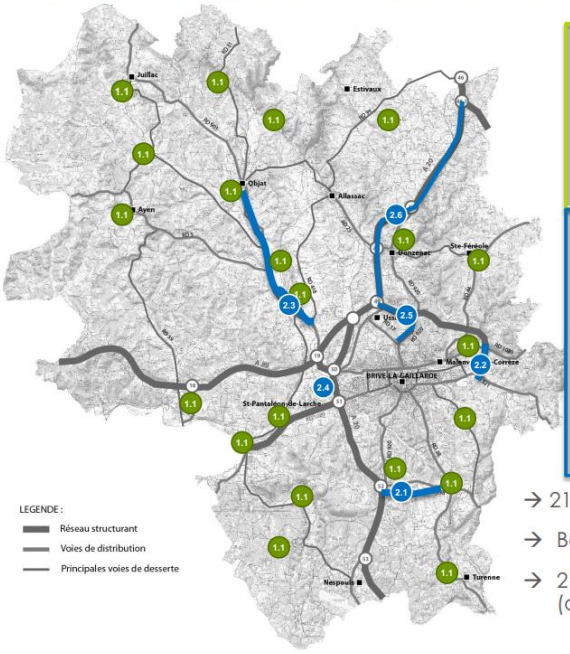
- **Axe 5 : Diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises** en préservant le développement économique. Il s'agit notamment de diminuer le trafic Poids Lourds et ses nuisances (bruit, pollution) dans le cœur urbain de l'agglomération et dans la zone de Brive Ouest.

- **Axe 6 : Permettre le développement des modes actifs** par la création d'aménagement et des actions de sensibilisation, afin que progressivement les habitants de la CABB puissent utiliser les modes les plus économes et opportuns à leurs besoins qui ne cessent de varier, mais aussi que la mobilité des habitants de la CABB s'adapte aux nouvelles contraintes énergétiques et environnementales

- **Axe 7 : Promouvoir des actions transversales** en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi, pour que les projets de mobilité soient au service des habitants et des entreprises de la CABB.

# Synthèse du programme d'action et impacts

## Circulation automobile et réseau routier



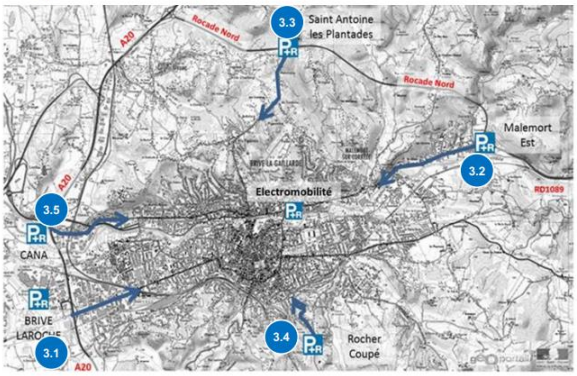

| | | |
|---|---|---|
| Nouvelles pratiques liées à la voiture | 1.1 | Parkings covoiturages + actions d'accompagnement fortes |
| | 1.2 | Accompagnement de la collectivité pour l'électromobilité |
| | 1.3 | Autostop organisé |
| Aménagements de voirie | 2.1 | Déviation de Noailles |
| | 2.2 | Contournement de Malemort - liaison RD1089 - RD921 |
| | 2.3 | RD 901 – déviation Varetz - Objat |
| | 2.4 | Traitement des points noirs récurrents : création d'un accès Nord à la ZAC Brive-Laroche |
| | 2.5 | Jalonnement Brive-Centre sur le contournement Nord (Etudes et reprises) |
| | 2.6 | Gestion dynamique de la vitesse sur l'A20 ou Mise à 2x3 voies du tronc commun A20 / A89 |

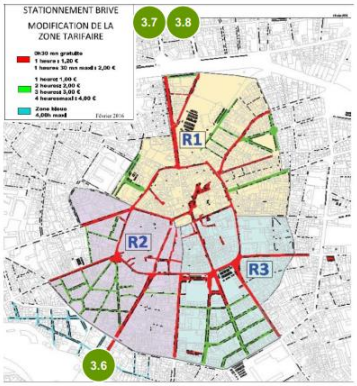
→ 21 aires de covoiturage (+ 125 places)

→ Bornes de recharge électriques (FDEE19)

→ 2 nouvelles voies + aménagement de la RD 901 (déviation de Varetz)

## Stationnement et parcs-relais




→ **5 Parcs-relais** d'une capacité de 30 à 60 pl. à court-moyen terme (extensions à 100 pl. à long terme)

→ **Abonnement résidant** dans le centre de Brive depuis le 01/06/2017

→ Réflexion sur des **abonnements TER avec parking gratuit** à la gare

| | |
|---|---|
| 3.1 | Parkings mutualisés covoiturage / Libéo à Brive-Ouest |
| 3.2 | Parkings mutualisés covoiturage / Libéo à Malemort |
| 3.3 | Parc-relais Nord en lien avec le réseau Libéo |
| 3.4 | Parc-relais Sud en lien avec le réseau Libéo |
| 3.5 | Parc-relais Cana |
| 3.6 | Amélioration des usages du stationnement autour de la gare SNCF |
| 3.7 | Evolution de la réglementation et du contrôle dans le centre-ville de Brive |
| 3.8 | Tarification adaptée sur voirie pour les résidents du centre de Brive |

# Transports collectifs

## Les actions majeures :

→ Un renforcement significatif de l'offre sur le TER : **9 A/R par jour sur la majorité des gares** (niveau de service à valider avec la Région)

→ 1 nouveau pôle d'échanges majeur à l'Ouest

→ 1 nouvelle halte TER à Brive-Ouest

→ Une **ligne à Haut Niveau de Service** entre Brive-Ouest et Malemort

→ Un **réseau TAD étendu** sur l'ensemble de la CABB

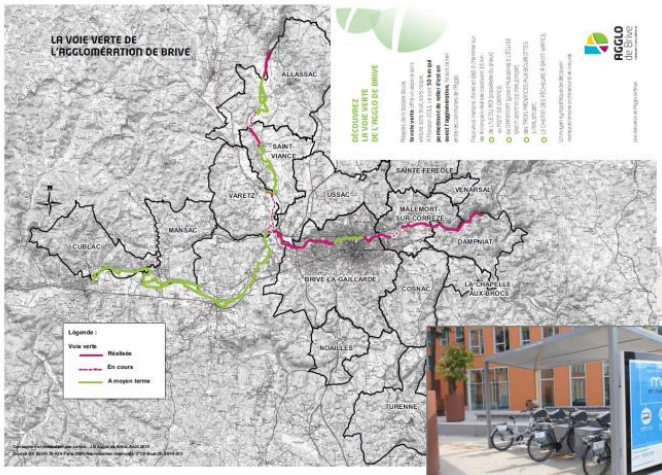
## En complément :

→ Billettique, application smartphone, structure multipartenariale, aménagement autour des gares…

**Extension transport à la demande**

**Itinéraire préférentiel pour le BHNS**

# Modes actifs et PMR

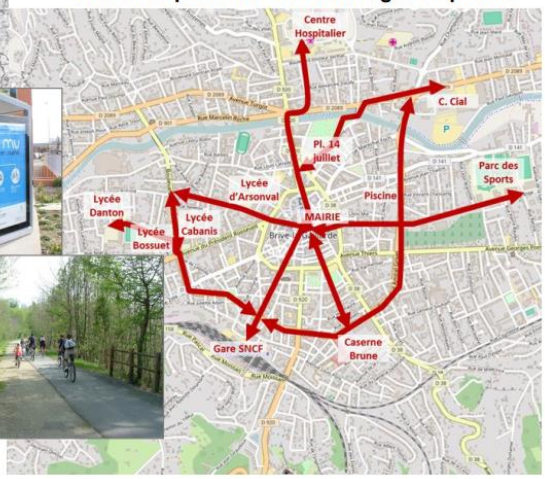


→ Aménagement d'un réseau structurant cyclable sur le pôle urbain

→ Achèvement de la Voie Verte à long terme

→ Stationnements et location vélo

**Itinéraires piétons / PMR aménagés en priorité**



→ Extension de la piétonisation du centre-ville de Brive

→ Aménagement d'itinéraires piétons et PMR sécurisés :

- → Entre les pôles principaux du centre urbain
- → Autour des haltes TER

# Livraisons et marchandises

## *INVESTISSEMENT*

| | | MISE EN ŒUVRE | | | | | | | | | | | TOTAL (en M€) | | COMPETENCE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **INVESTISSEMENT** | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | TOTAL | CABB | |
| 5.2 | Schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons | | | | | | | | | | | | 0,1 | 0,0 | Communes |
| 5.3 | Harmonisation/évolution des réglementations | | | | | | | | | | | | 0,1 | 0,0 | Communes |
| 5.4 | Création d'un centre routier hors du pôle urbain | | | | | | | | | | | | 2,0 | 0,7 | Communes |
| | **TOTAL LIVRAISONS ET MARCHANDISES - Investissement** | | | | | | | | | | | | 2,2 | 0,7 | |

## *FONCTIONNEMENT ANNUEL*

| | **FONCTIONNEMENT** | MISE EN ŒUVRE | | | | | | | | | | | TOTAL | | COMPETENCE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | TOTAL | CABB | |
| 5.4 | Création d'un centre routier hors du pôle urbain | | | | | | | | | | | | 0,02 | 0,02 | Communes |
| | **TOTAL LIVRAISONS ET MARCHANDISES - fonctionnement annuel** | | | | | | | | | | | | 0,02 | 0,02 | |

→ Des actions de réflexion et de coordination relativement peu coûteuses

→ Un nouveau positionnement à trouver pour un centre routier (~2 M€)

# Actions transversales

## *FONCTIONNEMENT ANNUEL*

| | **FONCTIONNEMENT** | MISE EN ŒUVRE | | | | | | | | | | | TOTAL | | COMPETENCE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | TOTAL | CABB | |
| 7.1 | Sensibilisation et communication (établissements scolaires, PDE/PDA et grand public) | | | | | | | | | | | | 0,03 | 0,03 | CABB |
| 7.2 | Visioconférence et télétravail | | | | | | | | | | | | 0,01 | 0,01 | CABB |
| | **TOTAL ACTIONS TRANSVERSALES - fonctionnement annuel** | | | | | | | | | | | | 0,04 | 0,04 | |

→ Des actions de réflexion et de coordination vitales pour la réussite du PDU, mais relativement peu coûteuses

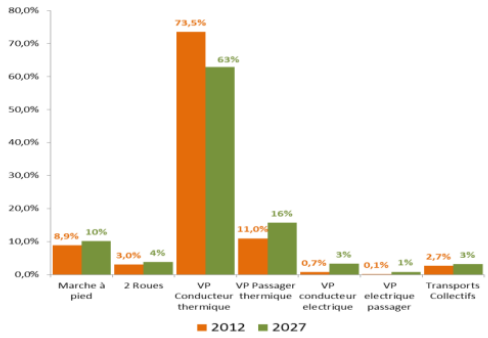
# L'impact du PDU sur les volumes de déplacements

Les hypothèses prises en compte :

- Croissance démographique de 10,4% (source SCoT)
- Légère baisse de la mobilité par habitants (3,3 / jour au lieu de 3,5)
- Part modale des voitures électriques de 10 %
- Les flux tous modes représentent 3,5 fois les déplacements domicile-travail

| FLUX par JOUR | 2012 | 2027 | Evolution 2017-2027 |
|---|---|---|---|
| Marche à pied | 33 300 | 41 100 | 7 800 |
| 2 Roues | 11 300 | 15 600 | 4 300 |
| VP Conducteur thermique | 275 100 | 254 600 | -20 500 |
| VP Passager thermique | 41 100 | 63 800 | 22 700 |
| VP conducteur electrique | 2 800 | 13 500 | 10 700 |
| VP electrique passager | 700 | 3 500 | 2 800 |
| Transports Collectifs | 9 900 | 12 800 | 2 900 |
| TOUS MODES | 374 400 | 404 200 | 29 800 |

**Evaluation du projet PDU sur la part modale**
*(sur le nombre de déplacements)*




→ Le nombre total de déplacements quotidiens **augmente de 8%**

→ La part modale des flux VP baisse légèrement de 85% à 83%... Mais la **part modale des conducteurs « seuls » avec un véhicule thermique** passe de 73% à 63%

→ La **part modale des flux TC et modes actifs** augmente de 27%

# L'impact du PDU sur les kilomètres parcourus

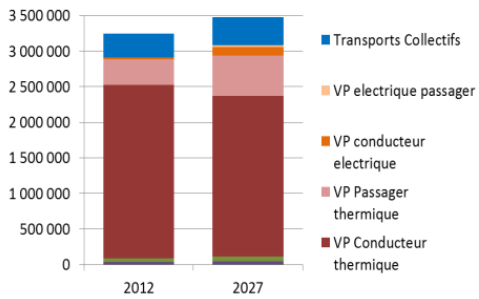
Les hypothèses prises en compte :

- Utilisation des déplacements domicile-travail de ratios CEREMA pour calculer la distance réelle des déplacements

→ Le nombre total de km parcourus annuellement **augmente de 7% (croissance de population)**

→ Le nombre de kilomètres parcourus par des conducteurs seuls en véhicule thermique **diminue de 8 %**

**Evaluation du projet PDU sur le nombre de kilomètres parcourus par an (en milliers)**




→ Le nombre de kilomètres parcourus par des **usagers en transports collectifs augmente de près d'environ 25%**

**Evolution du nombre de kilomètres parcours par an (en milliers) entre 2017 et 2027**

| Marche à pied | 2 Roues | VP Conducteur thermique | VP Passager thermique | VP conducteur electrique | VP electrique passager | Transports Collectifs | TOUS MODES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 000 | 19 000 | -182 000 | 200 000 | 94 000 | 26 000 | 85 000 | 249 000 |
| *19%* | *38%* | *-7%* | *55%* | *376%* | *650%* | *26%* | *8%* |

# L'impact du PDU sur les émissions de gaz à effet de serre

Les hypothèses prises en compte :

- Valeurs préconisées par l'ADEME pour les Bilans Carbone
- Prise en compte d'une diminution des émissions liées aux évolutions technologiques (source Ministère de l'Environnement)

→ Pour l'année 2027, 239 000 tonnes eq. $CO^2$ évitées sur la CABB par rapport à 2012 (soit une baisse de 35 %)

**Evolution des émissions de $CO^2$ liées aux déplacements entre l'année 2012 et l'année 2027**

| | Marche à pied | 2 Roues | VP Conducteur thermique | VP Passager thermique | VP conducteur electrique | VP electrique passager | Transports Collectifs | TOUS MODES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FE kg.eq.CO2 / vk (pour 2012) | 0 | 0,156 | 0,253 | 0 | 0 | 0 | 0,182 | |
| Emission en T.eq.CO2 ren 2012 | - | 7 800 | 616 561 | - | - | - | 59 878 | 684 239 |
| FE kg.eq.CO2 / vk (pour 2027) | 0 | 0,101 | 0,168 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,144 | |
| Emission en T.eq.CO2 ren 2027 | 0 | 6 993 | 378 454 | 0 | 0 | 0 | 59 651 | 445 097 |
| Evolution des émissions par mode entre 2012 et 2027 | 0% | -35% | -34% | 0% | 0% | 0% | -21% | |
| Emissions de $CO^2$ évitées ou générées sur la CABB entre l'année 2012 et l'année 2027 | - | - 807 | - 238 107 | - | - | - | - 228 | - 239 142 |
| Evolution des émissions totales sur la CABB entre l'année 2012 et l'année 2027 | | -10% | -39% | | | | 0% | -35% |

# Etude des modalités de financement du PDU

## Estimation des coûts de fonctionnement et d'investissement

### Introduction

Les actions proposées par le PDU ont fait l'objet d'une étude financière permettant de déterminer les enveloppes budgétaires nécessaires.

Il convient toutefois de rappeler quelques préalables :

> La CABB, maître d'ouvrage du PDU et garant de sa mise en œuvre, a établi sa propre prospective financière pour les transports en commun urbains. Concernant les autres modes, il s'agit d'estimations faites en concertation avec les autres collectivités publiques maîtres d'ouvrage des projets concernés.

> Le PDU intègre dans son plan d'actions des projets contribuant à la stratégie mobilité et d'ores et déjà financés, plus particulièrement à travers le Contrat de Plan Etat-Région.

> Les actions du PDU sont à des niveaux de programmation ou d'études différents avec, en conséquence, des estimations financières à des stades plus ou moins avancés :
- Des estimations précises faites à partir d'avant-projets.
- Des évaluations faites par analogie pour ce qui concerne les actions reconduites du PDU 2010.
- Des évaluations pour certaines actions dont celles concernant des programmes d'études.

**Un focus particulier a été réalisé sur le financement des transports collectifs, puisqu'il s'agit du mode représentant le principal poste budgétaire en matière de transport pour la CABB.**

### Coût du PDU pour la CABB

La réalisation du Plan de Déplacement Urbains représente un coût global de :

> 39,8 M€ en investissement (dont 23 M€ pour le projet BHNS)

> 5 M€ / an en fonctionnement.

Au total, le coût annualisé sur une période de 10 ans est de 8,98 M€.

### Capacité de financement de la CABB en matière de transport

Les sources de financement proviennent notamment du versement transport, des possibilités laissées par l'épargne brute du budget transport, ainsi que par les subventions de l'ensemble des partenaires avec lesquels la CABB contractualise sur les projets de mobilité

# Financement des transports collectifs et de l'intermodalité

## Transports collectifs urbains

***Fonctionnement***

Le coût d'exploitation annuel du réseau Libéo est évalué à 4,63 M€ H.T. / an.

Pour couvrir ces dépenses, la CABB dispose de plusieurs sources de financement :

- Le versement transport versé par les employeurs de plus de 10 salariés ;
- Les recettes d'exploitation (prévision de 684 000€ HT en 2018), composées des recettes tarifaires.

Ces éléments s'appuient sur le contrat de concession du réseau Libéo prévu sur la période 2017-2024.

***Investissement***

Les projets en matière de transport collectif (24 M€ à la charge de la CABB) représente plus de 50% du montant des investissements portés par la CABB dans le cadre du PDU. Cela intègre notamment le projet de Bus à Haut Niveau de Service (23 M€).

Cet investissement est intégré dans la Programmation Pluriannuelle d'Investissement de la CABB.

## Transports collectifs régionaux

***Fonctionnement***

Le renforcement de l'offre ferroviaire sur l'étoile briviste a été estimé à 8,6 M€ /an, qui doivent incomber à l'Autorité Organisatrice compétente, à savoir la Région Nouvelle-Aquitaine. Ces actions doivent faire l'objet d'un accord avec le Conseil Régional.

***Investissement***

L'investissement sur le réseau ferroviaire s'élève à 27 M€, dont 19 M€ déjà budgétés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région pour des régénérations de lignes.

Les autres actions spécifiques à la CABB (développement Tulle-Terrasson…) ont fait l'objet d'une estimation sommaire, mais elles doivent encore faire l'objet d'une validation par le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine.

# Financement sur les autres modes de transport

## Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture et réseau routier

***Fonctionnement***

Le coût de fonctionnement annuel est évalué à 90 000€ / an.

***Investissement***

Le montant des investissements sur le réseau routier représente une part importante du coût global du PDU : 77,9 M€ dont 70 M€ concernent en réalité des actions portant sur le réseau routier départemental. Aucune participation de la CABB n'est prévue à ce stade sur les 3 actions majeures prévues sur ce réseau.

Le budget d'investissement de la CABB sur le réseau routier est d'environ 8M€, et porte presque exclusivement sur la création d'un accès nord à la ZAC Brive Laroche.

## Stationnement et parc-relais

***Investissement***

Les investissements (2,7 M€ dont 1,3 M€ à la charge de la CABB) concernent principalement la réalisation de parcs-relais et pôles d'échanges.

La participation complémentaire sur les pôles d'échanges de l'Ouest et de l'Est provient du projet de BHNS, et du TEPCV.

Le montant de l'investissement à la charge de la CABB est intégré dans le Plan Pluriannuel d'Investissement.

## Modes actifs

***Investissement***

La CABB n'est pas gestionnaire de voirie et ne peut donc porter seule l'investissement et le fonctionnement des actions sur les modes actifs. Néanmoins, son effort financier est conséquent puisque la CABB prévoit de participer à hauteur de 6,5 M€ sur un total de 11,4 M€.

L'investissement sur les itinéraires piétons sur la ville de Brive est porté intégralement par la Ville de Brive.

Sur les autres actions (réseau cyclable, voie verte, itinéraires vers haltes TER…), la CABB prévoit une participation située entre 30% et 80%. Ce niveau de participation a été fixé après concertation avec les partenaires concernés, et doit encore faire l'objet d'une contractualisation définitive.

## ANNEXE – LISTE DES ACTIONS

Axe 1 : Nouvelles pratiques liées à la voiture

- Fiche action n°1.1 : Parking covoiturage + actions d'accompagnements + initiatives citoyennes
- Fiche action n°1.2 : Accompagnement de la collectivité pour l'électromobilité
- Fiche action n°1.3 : Autostop organisé
- Fiche action n°1.4 : Accompagnement d'initiatives citoyennes
- Fiche action n°1.5 : Autopartage

Axe 2 : Améliorer le maillage du réseau viaire

- Fiche action n°2.1 : Déviation de Noailles
- Fiche action n°2.2 : Contournement de Malemort – liaison RD 1089 – RD 921 (2 km)
- Fiche action n°2.3 : RD 901 (Varetz-Objat)
- Fiche action n°2.4 : Traitement des points noirs récurrents : création d'un accès Nord à la ZAC Brive-Laroche
- Fiche action n°2.5 : Jalonnement Brive-Centre sur le contournement Nord (Etudes et reprises)

Axe 3 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement

- Fiche action n°3.1 : Parking mutualisé covoiturage / Libéo à Brive-Ouest
- Fiche action n°3.2 : Parking mutualisé covoiturage / Libéo à Malemort
- Fiche action n°3.3 : Parc relais Nord en lien avec le réseau Libéo
- Fiche action n°3.4 : Parc relais Sud en lien avec le réseau Libéo
- Fiche action n°3.5 : Parc relais Cana
- Fiche action n°3.6 : Amélioration des usages du stationnement autour de la gare SNCF de Brive
- Fiche action n°3.7 : Evolution de la réglementation du stationnement dans le centre-ville de Brive pour optimiser l'offre et favoriser les modes alternatifs
- Fiche action n°3.8 : Redéfinir le stationnement privé dans les PLU

Axe 4 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité, en particulier en milieu rural

- Fiche action n°4.1 : BHNS Est-Ouest
- Fiche action n°4.2 Optimisation du réseau Libéo sur le pôle urbain
- Fiche action n°4.3 : Mise en place d'une offre étendue de transport à la demande pour répondre aux besoins de mobilité en milieu rural
- Fiche action n°4.4 : Application smartphone
- Fiche action n°4.5 : Soutenir l'amélioration de l'accessibilité régionale et nationale de la CABB, en particulier par le mode ferroviaire
- Fiche action n°4.6 : Régénération et amélioration de ligne ferroviaire (CPER)
- Fiche action n°4.7 : Tulle – Terrasson : Développement d'une ligne ferroviaire urbaine par extension des services Tulle – Brive
- Fiche action n°4.8 : Aménagement voirie / Stationnement autour des gares et haltes TER (Allassac, St-Aulaire, …)
- Fiche action n°4.9 : Renforcement du niveau de service sur les axes Brive – Objat, Brive – Turenne et Brive – Allassac
- Fiche action n°4.10 : Création d'une structure multipartenariale d'échanges autour de l'étoile ferroviaire de Brive
- Fiche action n°4.11 : Création d'une halte ferroviaire à Brive-Ouest
- Fiche action n°4.12 : Favoriser le report des scolaires sur le TER
- Fiche action n°4.13 : Mise en place d'une plate-forme de dépose pour les scolaires
- Fiche action n°4.14 : Création d'un pôle d'échanges majeur Ouest (autobus, autocars locaux et nationaux, covoiturage et électromobilité)
- Fiche action n°4.15 : Amélioration de l'intermodalité (billettique, réflexion tarifaire, horaires)

Axe 5 : Diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises

- Fiche action n°5.1 : Mise en place d'un groupe de travail « Livraison en ville »
- Fiche action n°5.2 : Schéma d'organisation des transports de marchandises et des livraisons
- Fiche action n°5.3 : Harmonisation / Evolution des réglementations
- Fiche action n°5.4 : Création d'un centre routier hors du pôle urbain

Axe 6 : Permettre le développement des modes actifs

- Fiche action n°6.1 : Aménagement du éseau structurant cyclable sur le pôle urbain Brive-Malemort-Saint Pantaléon de Larche
- Fiche action n°6.2 : Traitement des points durs avec une logique de continuité des itinéraires (itinéraires piétons / PMR)
- Fiche action n°6.3 : Extension de la piétonisation du centre-ville de Brive
- Fiche action n°6.4 : Achèvement de la voie verte (long terme) – Hors acquisition et ouvrage d'art

Fiche action n°6.5 : Itinéraires vers les gares et haltes TER (Larche, Rivière-de-Mansac, Brive-Ouest, Objat, St-Aulaire, Varetz, Allassac)

Fiche action n°6.6 : Implanter des stationnements vélos sécurisés (Brive, gare d'Objat et Allassac, parcs-relais et espace public)

Fiche action n°6.7 : Améliorer et rendre lisible le partage de la voirie par l'élaboration d'un guide d'aménagement communautaire

Fiche action n°6.8 : Mesures d'accompagnement de la pratique des modes actifs (location, marquage,…)

Axe 7 : Promouvoir des actions transversales

Fiche action n° 7.1 : Sensibilisation et communication (établissements scolaires, PDE/PDA et grand public)