



Rapport de Diagnostic du PDU

3. Dynamiques urbaines et mobilité

3.1. Le pôle urbain, cœur d'emploi

L'hypertrophie du noyau urbain

Une zone d'emploi beaucoup plus vaste que l'agglomération La **zone d'emploi** de Brive est bien **plus étendue que le territoire** même de l'agglomération et compte, à ce jour, plus de **50 000 emplois** sur les 95 000 emplois de la Corrèze, soit plus de la moitié des emplois corrèziens. Elle s'étend du Nord au Sud, de Lubersac à Beaulieu sur Dordogne

Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Effectué conjointement par l'INSEE et les services statistiques du Ministère du Travail, le découpage en zones d'emploi constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur l'emploi et son environnement. Les déplacements domicile-travail constituent la variable de base pour la détermination de ce zonage.

Un important pôle d'emplois A l'échelle du Limousin et de ses 284 000 emplois, Brive est le deuxième pôle d'emplois après Limoges.

Nombres d'emplois	recensement 1999		estimation au 31/12/05	
	Effectifs	%	Effectifs	%
Département de la Corrèze	90 121		94 742	
Zone d'emploi de Brive	46 992	52%	51 406	54%
Commune de Brive	26 945	30%	27 300	29%
Zone d'emploi de Tulle	29 453	33%	29 859	32%
Commune de Tulle	11 786	13%		
Commune de Malemort	3 324	4%	3 400	4%

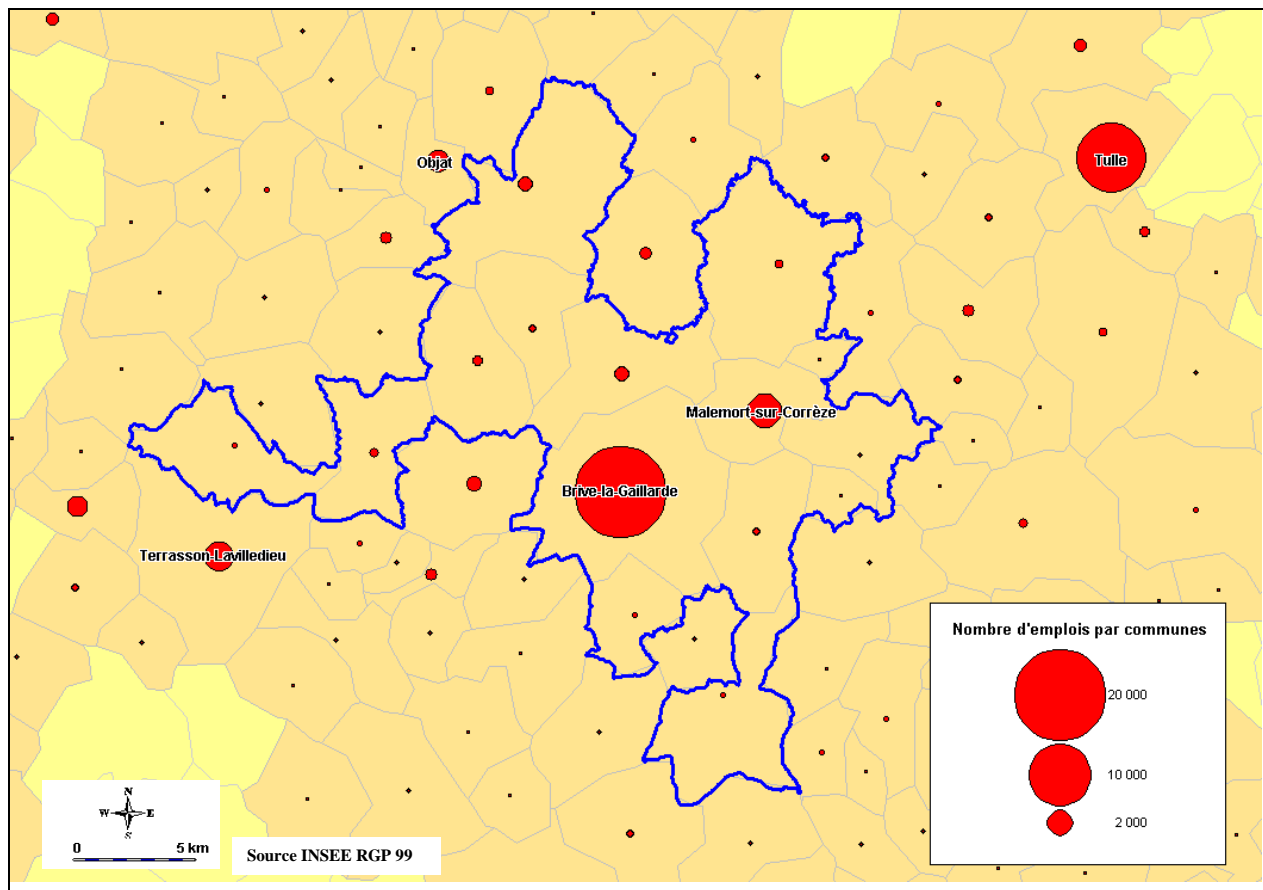
Source : INSEE 2005

A l'échelle départementale, la zone d'emploi de Brive comptabilise plus de la moitié des effectifs de la Corrèze et la commune de Brive renferme, à elle seule, près du tiers des emplois corrèziens.

Les deux principaux pôles d'emplois de la CAB sont Brive-la-Gaillarde avec 27 300 emplois et Malemort-sur-Corrèze avec 3 400 emplois. Le **rôle central et structurant** de la ville de Brive-la-Gaillarde est encore démontré. La commune de Brive regroupe, à elle seule, 80% des emplois de l'ensemble de l'agglomération (34 000 emplois) et le pôle urbain, regroupant Brive et Malemort, en compte 90%.

On est donc face à un territoire à deux vitesses avec une « omniprésence du pôle urbain » sur la périphérie. Le centre de la CAB, et plus particulièrement les communes de Brive et Malemort, exercent donc une forte attraction en terme de flux. Le reste du territoire draine des flux beaucoup moins marqués et d'origines plus locales.

La proximité de Tulle, autre pôle d'emploi majeur, engendre des échanges importants avec l'extérieur de la CAB.



Un territoire qui se « tertiarise »

La commune de Brive-la-Gaillarde et les communes de première couronne regroupent la majorité des établissements industriels et des effectifs de la zone d'emploi. Les besoins de livraisons sont donc très importants et assez concentrés dans l'espace.

Le secteur tertiaire, en plein essor, est également très représenté, principalement l'activité de conseil et d'assistance. Ce secteur, générateur d'effectifs conséquents, génère des flux de déplacements de deux ordres :

- concentrés dans le temps concernant les salariés pour accéder et partir de leur lieu de travail,
- dispersés dans le temps pour ce qui est de la clientèle avec des besoins en stationnement de plus ou moins longue durée.

• Effectifs salariés [fin 2004]

	ZE Brive Déc. 2004	ZE Brive Evol. 00/04	Limousin Evol. 00/04	Part de la ZE %
Industrie dont	8 842	-0,1%	-7%	21,9
Composants et équipements électriques	2 457	+9,4%	-8,3%	40,7
Agro-alimentaire	2 096	-1,8%	+1%	29,7
Métallurgie	1 500	-11%	-5,8%	35,3
Équipements mécaniques	608	+12,2%	-11,1%	18,1
Bois et papier	549	-10,9%	-2,5%	11
Construction	2 952	+10,4%	+6,1%	19,9
Tertiaire dont	18 815	+3,6%	+6,3%	19,5
Com. de détail, réparation	3 514	+12,7%	+7,1%	20,2
Santé, action sociale	2 533	+13,3%	+12,4%	16,4
Services opérationnels	2 373	+5,2%	+20,2%	17,6
Commerce de gros	2 000	-8,3%	-6,9%	25,5
Transports	1 832	+3,3%	+7%	25,8
Effectifs salariés	30 521	+3,1%	+2,4%	20,1

Source ASSEDIC 2004

• Etablissements [fin 2004]

	ZE Brive Déc. 2004	ZE Brive Evol. 00/04	Limousin Evol. 00/04	Part de la ZE %
Industrie dont	439	-6,1%	-5,7%	20,8
Agro-alimentaire	149	-7,5%	-6,7%	19,8
Métallurgie	55	-8,3%	-8,6%	30,6
Équipements mécaniques	47	+4,4%	+1%	23,4
Composants et équipements électriques	42	-6,7%	-0,7%	30,2
Équipements du foyer	40	0%	-12%	27,4
Construction	444	+2,1%	-1,1%	19,8
Tertiaire dont	2 559	-0,6%	+0,4%	19,5
Com. de détail, réparation	603	+3,8%	+2,6%	21,5
Hôtels, restaurants	259	+2,8%	+1,9%	19
Conseils et assistance	242	+6,1%	+6,7%	22,7
Santé, action sociale	237	-2,5%	-0,3%	16,3
Commerce de gros	210	-11,8%	-8%	24,2
Nombre d'établissements	3 456	-1%	-0,6%	19,7

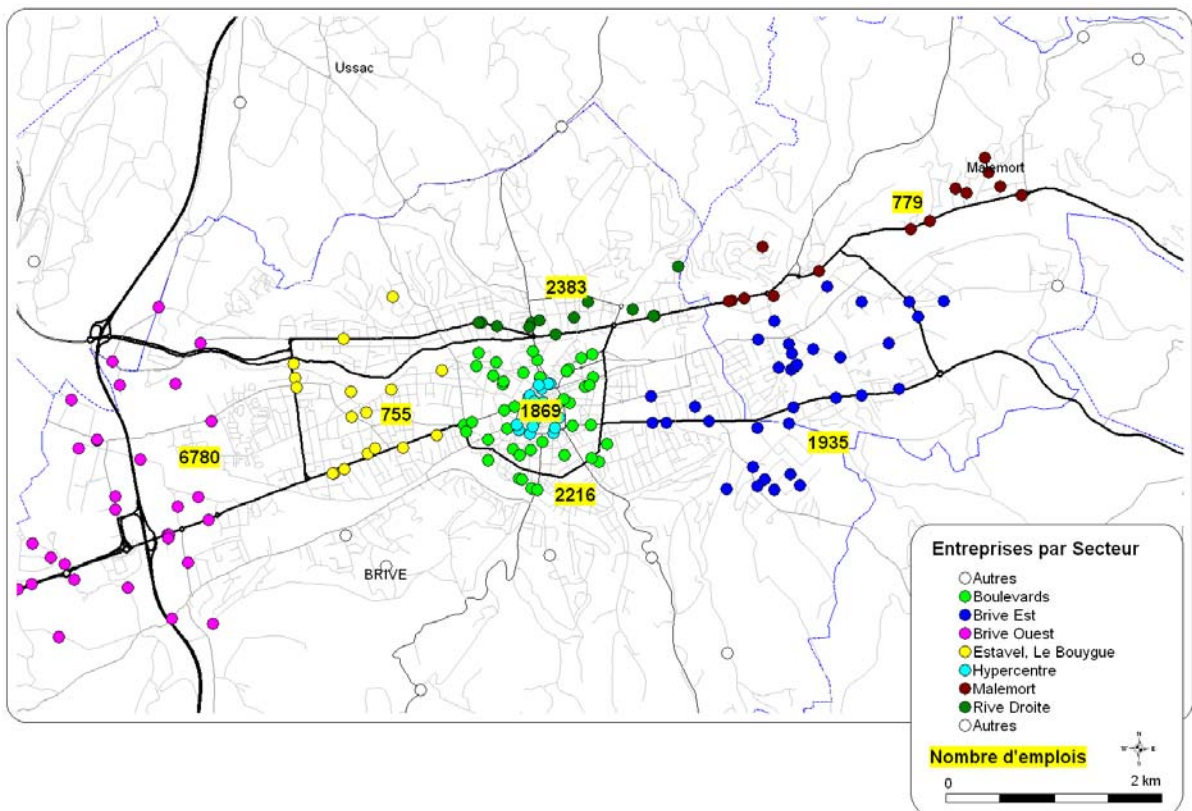
Source ASSEDIC 2004

3.2. Une accessibilité des sites essentiellement basée sur l'usage automobile

La répartition de l'emploi dans le pôle urbain

Pour simplifier l'analyse, les entreprises ont été regroupées par zone d'activités en fonction de leur accessibilité. Sept zones ont ainsi été identifiées et transcrites sur la carte suivante :

- Les zones industrielles de l'A20, regroupant les différentes Zones Industrielles du Mazaud, de Cana, Beauregard,
- Les quartiers ouest regroupant les entreprises des quartiers Bouygues et Estavel,
- L'hypercentre, inscrit dans la ceinture de boulevards et les berges de la Corrèze,
- Le centre élargi de Brive,
- Les entreprises de Malemort le long de la RN.89,
- La rive droite de Brive,
- Les quartiers Est de Brive, à partir du boulevard Voltaire.



Source : CCI

Secteur d'activités Zones	Public		Commerces		Industrie		Services		Total	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Brive Ouest			1 518	47%	3 313	46%	1 949	37%	6 780	35%
Estavel - Bouygues			184	6%	383	5%	188	4%	755	4%
Boulevards	100	3%	156	5%	541	7%	1 419	27%	2 216	12%
Hypercentre	1 434	41%	154	5%	84	1%	197	4%	1 869	10%
Brive Est			327	10%	1 245	17%	269	5%	1 841	10%
Rive Droite	1 761	51%	351	11%	17	0%	254	5%	2 383	12%
Malemort	188	5%	131	4%	375	5%	55	1%	749	4%
Autres			402	12%	1 300	18%	884	17%	2 586	13%
TOTAL	3 483	100%	3 223	100%	7 258	100%	5 215	100%	19 179	100%

Source : CCI

Ces illustrations apportent plusieurs enseignements :

- l'emploi public se concentre sur l'hypercentre de Brive et sur la rive droite (Hôpital),
- les emplois de services sont sur-représentés dans la zone des boulevards de Brive. En valeur absolue, ils sont aussi fortement représentés dans les zones de l'A.20,
- la quasi-totalité de l'emploi de l'agglomération est située sur les zones de Brive Ouest et le pôle urbain (hypercentre, boulevards, Malemort, Rive Droite).

Enfin, du fait d'un manque de disponibilité foncière jusqu'en 2000, à proximité immédiate de Brive, des zones d'activités ont été excentrées. Il s'agit des zones de La Nau à Saint Viance, de la Gare d'Ussac et de Donzenac, toutes situées à l'ouest de l'agglomération.

Ceci confirme et justifie la concentration des déplacements vers ces secteurs.

L'accessibilité des zones d'emplois du pôle urbain

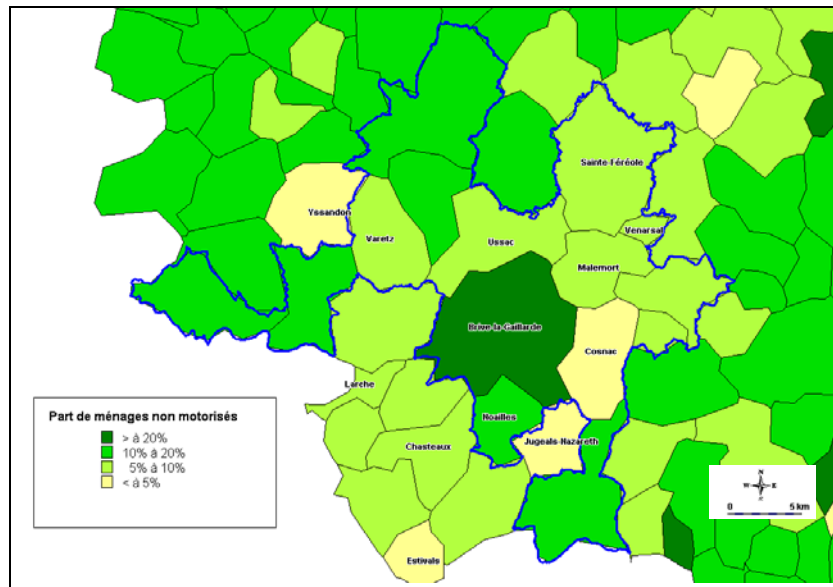
ACCESSIBILITES DES ZONES D'EMPLOIS				
Zones	Caractéristiques de la zone	Accessibilité automobile	Accessibilité des transports publics	Accessibilité pour les modes doux (vélos, marche, ...)
Brive Ouest	en plein développement - commerces services et industries	excellente autour de l'A 20 grâce à l'échangeur autoroutier	desservie par les lignes 1 et 3, les lignes structurantes du réseau.	pistes cyclables de l'avenue Rivet correspondant bien aux attentes des actifs. Mais, absence de continuité du réseau, usage difficile
		plus difficile pour les actifs venant du centre de Brive ou de Malemort	desserte toutefois limitée à la partie Est des zones d'activités : zones du Mazaud, de l'Aérodrome non desservies	possibilité de rejoindre le centre de Brive via la future Voie Verte
Estavel - Bouygues	industries	bonne accessibilité d'ensemble	desservie par les lignes 1, 3 et 2/4, bonne fréquence, bonne desserte à destination de Brive ou de Malemort	quartier non équipé de piste cyclable
		à l'exception d'une courte saturation des giratoires en entrée de zone et en heure de pointe	dessertes en transports collectifs à adapter aux prises de postes des entreprises industrielles	possibilité pour les cyclistes d'emprunter la future voie verte à condition que le traitement de l'aménagement intègre cette dimension utilitaire
Boulevards	2 200 emplois, nombreuses entreprises de services	lorsque il n'est pas détenu par l'entreprise, le stationnement peut constituer un levier intéressant pour engager une réflexion sur les Plans Déplacements Entreprises	desserte sur la ceinture de boulevards satisfaisante	un traitement récent des boulevards facilite la circulation piétonne malgré de nouveaux stationnements - cycliste toujours oublié
Hypercente	essentiellement services publics	circulation et stationnement facilités dans tout le centre urbain - trop nombreux accès automobile, plan de circulation pas assez contraint - stationnement sauvage ou non qui nuit aux autres usages	à l'exception de la navette " le CAB", les transports publics ne pénètrent pas dans l'hyper centre sauf le CAB	sécurisation des cheminements piétons : zones 30 et autres voies de circulation apaisée, surtout sur les axes principaux d'accès au centre-ville
Brive Est	industries	zone isolée des principaux axes de circulation (RD1089 et A20) mais facilement accessible	zone isolée, malgré la ligne 2/4 qui assure une desserte quasi complète de l'ensemble de la zone (mais durée de parcours trop importante, fréquence trop faible et amplitude du service insuffisante)	aucun aménagement cyclable sur ce secteur
Rive Droite	concentration de l'essentiel de l'emploi autour de l'hôpital	accès en automobiles relativement facile en dehors des heures de pointe	solution alternative intéressante par la ligne 1/3 qui connecte Brive et Malemort et par la ligne 10 Coeur de Ville (toutes les 1/2 heures à l'hôpital)	cheminements piétons et pratique du vélo rendus très difficiles par la pression du stationnement et l'absence d'aménagement
		conditions de stationnement dégradées autour de l'établissement		
Malemort	secteur très fortement industriel	dépendante des conditions de circulation sur un seul axe, l'ex RD 1089 : saturation rapide de la zone (travaux, accidents ,,,)	ligne 1/3 offre une solution de substitution intéressante à l'usage de la voiture / durée du trajet	pas d'aménagements cyclables sur ce secteur.

3.3. Une mobilité très orientée géographiquement

Une forte motorisation des ménages en périphérie

Une captivité plus marquée en ville centre

La majorité des ménages **non motorisés** se situe en **ville centre** ou en **deuxième couronne** de l'agglomération, dans des lieux à faible densité et où, par conséquent, il est difficile de proposer une offre alternative à ces populations captives.



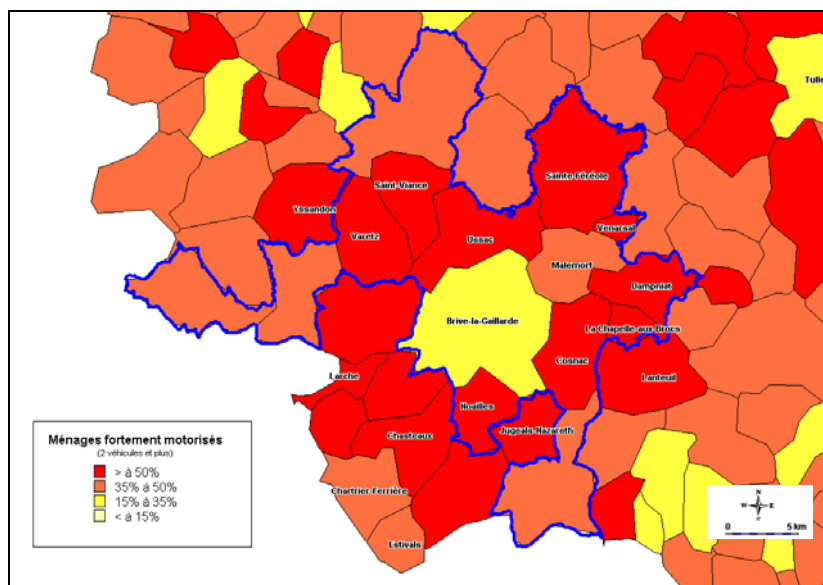
Source : RGP 1999

Une multi motorisation en première couronne

Sur l'ensemble des communes périphériques, les ménages bénéficient d'une forte motorisation des ménages.

Ce constat est à mettre en parallèle avec les analyses précédentes :

- La ville de Brive constitue le point central du territoire polarisant la grande majorité des flux de déplacements.
- La majorité des déplacements de l'agglomération s'effectuent donc en voiture et la ville centre supporte l'intensité et la concentration des trafics automobiles.



Source : RGP 1999

Taux de motorisation et distance à la zone centre L'enquête de mobilité auto administrée confirme l'ensemble de ces éléments : il existe un rapport inverse entre taux de motorisation et distance de vie par rapport à la zone centre.

Le tableau suivant détaille, par quartier, le taux de motorisation des individus (à distinguer des ménages analysés dans les cartes précédentes) de la ville de Brive.

Des écarts significatifs existent entre les quartiers 2 et 4 regroupant les catégories de ménages les plus favorisés et les autres quartiers de la ville. Le taux de non motorisation varie en effet de 3% à 8% en moyenne.

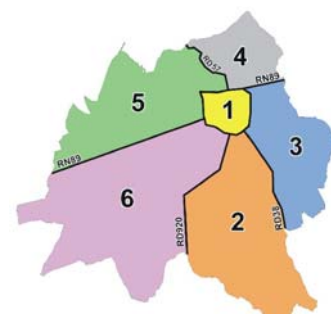
C'est enfin dans le centre, que le taux d'équipement avec une deuxième voiture est le plus faible. Trois éléments peuvent expliquer cette différence :

- le nombre d'individus par ménage est plus faible dans le centre,
- les possibilités de stationnement sont plus limitées,
- les différents services et emplois sont plus faciles d'accès.

NOMBRE DE VOITURE PAR QUARTIER DANS BRIVE							
Quartiers	1	2	3	4	5	6	TOTAL
Nb de voiture							
Aucune	7,5%	2,7%	7,1%	3,6%	8,1%	6,6%	6,5%
Une voiture	53,8%	38,3%	49,3%	33,1%	49,3%	40,8%	46,4%
Deux	36,3%	55,9%	37,9%	54,2%	39,8%	46,0%	42,8%
Trois	2,4%	3,2%	6,0%	9,0%	2,1%	5,9%	4,0%
Plus de 4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	1,1%	0,3%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nombre de réponses	416	222	282	166	517	272	1875

Source : Enquête Mobilité / CAB / Mai 2007

- 1 Centre Ville (1^{ère} et 2^{ème} couronnes)
- 2 Chèvrecujols – 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

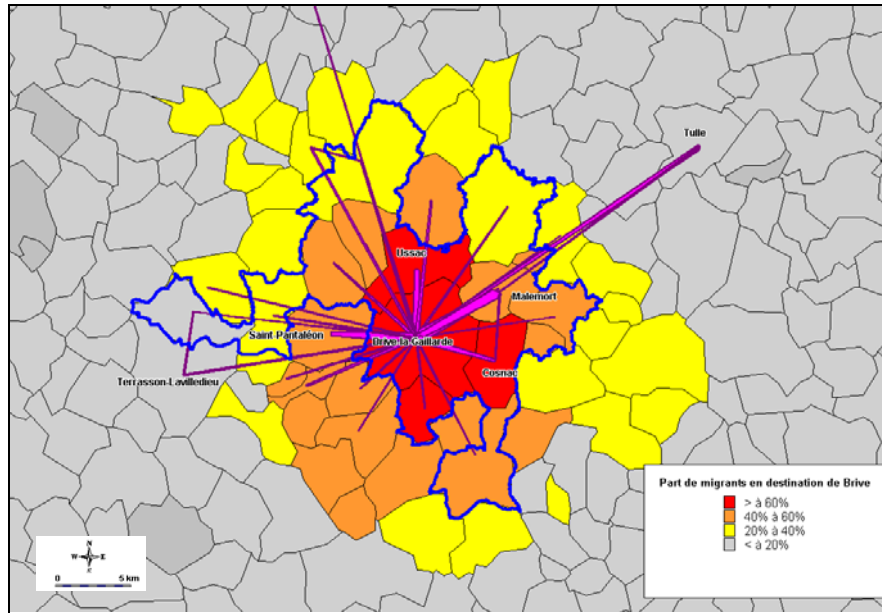


Autres moyens de déplacements Concernant les autres modes de déplacements :

- près de 20% des ménages de l'agglomération possèdent un deux-roues motorisé (mobylette inclus) avec une surreprésentation dans les zones les plus rurales,
- 75% des ménages possèdent au moins un vélo et notamment dans les secteurs urbanisés.

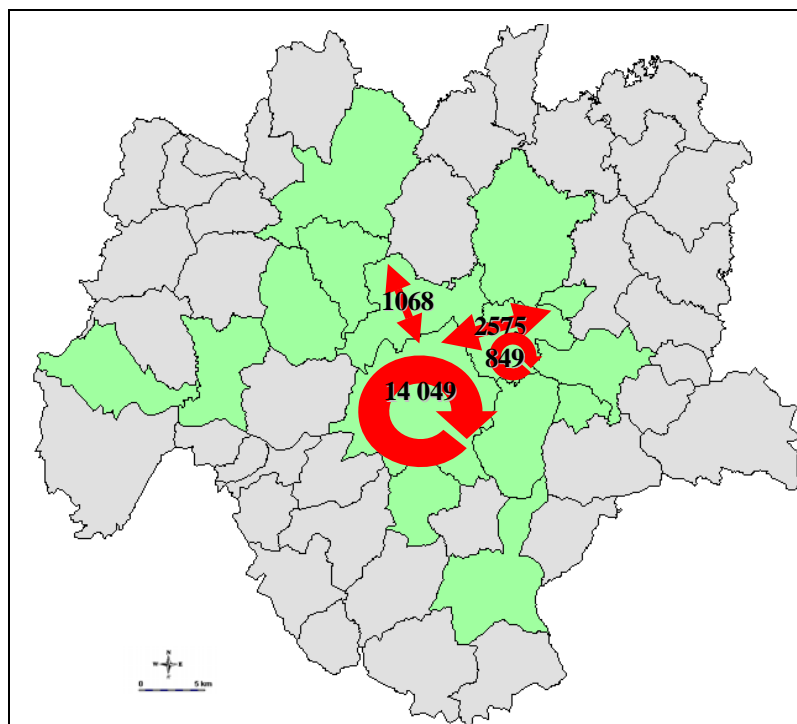
Convergence des flux domicile travail vers Brive

Les migrations pendulaires La carte suivante illustre parfaitement la centralité et la polarisation Briviste et la faible importance des échanges entre les autres communes de la CAB. La majorité des échanges se fait essentiellement entre Brive et le reste de son territoire.



SOURCE : Donnée INSEE 1999
(un trait = une Origine-Destination deux sens confondus)

Les migrations internes à la CAB A l'échelle de l'agglomération, quatre trafics internes se dégagent et mettent en évidence l'importance des échanges entre Brive et les principaux pôles de première couronne. Le flux interne à la commune de Brive-la-Gaillarde reste, cependant, le plus important, avec 14.000 migrations quotidiennes.



SOURCE : Enquête circulation origine destination / CAB / mai 2007

L'enquête mobilité confirme ces logiques de déplacements vers le pôle urbain et apporte des enseignements complémentaires relatives aux modes de transports utilisés.

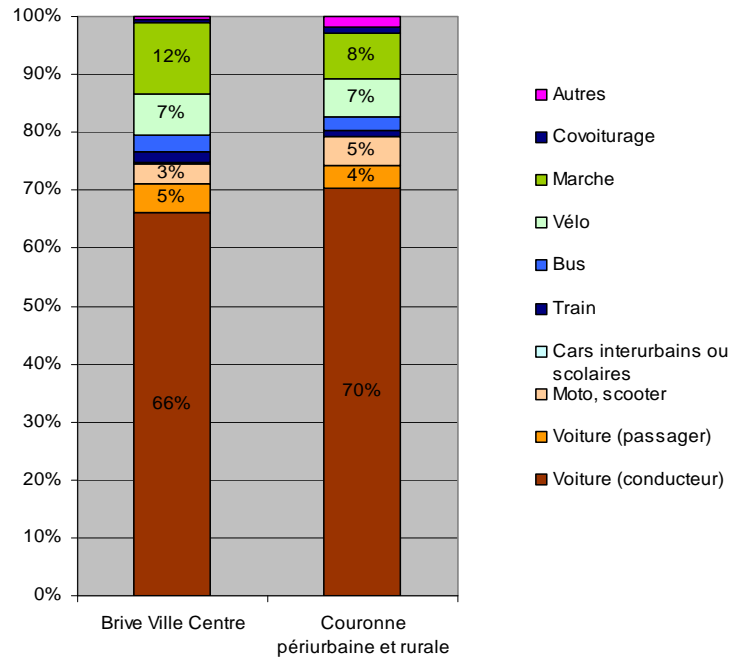
Les déplacements professionnels caractérisés par l'enquête de mobilité

L'analyse porte sur 46% de l'échantillon, soit une proportion équivalente à la population active de l'agglomération :

- près de 78% des actifs ayant répondu à l'enquête résident et travaillent dans la CAB,
- près de 67% dans la commune de Brive.

Le tableau suivant détaille les modes de transports déclarés pour se rendre au travail.

Modes de transports pour les déplacements domicile travail



Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

L'analyse des modes de déplacement utilisés généralement pour se rendre au travail prise sous 2 angles permet de dégager quelques tendances. Le graphique ci-dessus reprend les modes de déplacement vers l'ensemble de la CAB et uniquement vers Brive.

On note :

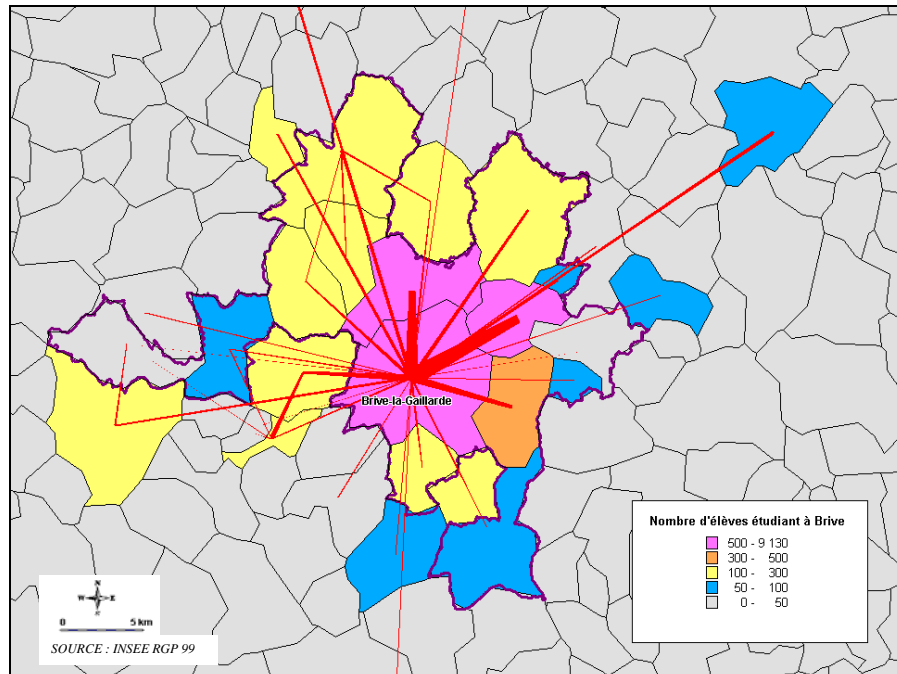
- Une diminution de la part de la voiture particulière et un poids de 1% du covoiturage entre la CAB et uniquement Brive. Cette diminution est probablement liée à l'impact économique de ces déplacements à longue distance qui pousse les actifs à choisir des modes de transports alternatifs. La présence de la marche s'entend ici comme mode combiné.
- C'est sur la commune de Brive que l'usage du bus est le plus important avec une part de 50% sur l'ensemble des déplacements en bus.

Aucun système de covoiturage ou autopartage organisé et aucun Plan de Déplacements Entreprises n'a été recensé à ce jour sur le territoire de la CAB. Certaines entreprises ont néanmoins mis en place un système de transport collectif pour prendre en charge une partie de leurs salariés

Les migrations domicile-études également centrées sur Brive

L'analyse des migrations domicile études démontre une nouvelle fois la prépondérance de la commune de Brive La Gaillarde dans le domaine scolaire, la population scolaire étant plus captive aux transports collectifs notamment.

Il existe une part plus importante de déplacements entre les autres communes de la CAB.



SOURCE : données INSEE RGP 99 - Etablissements du secondaire

Les déplacements scolaires et extra scolaires caractérisés par l'enquête mobilité

Les répartitions modales des élèves scolarisés sont relativement classiques :

- une proportion relativement équilibrée entre les élèves accompagnés en voiture (37%) et les élèves utilisant les réseaux de transports collectifs (bus urbains ou scolaires) (27%),
- 6,6% des cheminements effectués en deux roues motorisées.

Cette répartition modale doit être comparée avec les modes de transports utilisés par les moins de 18 ans pour les déplacements autres que scolaires pour lesquels :

- l'accompagnement des enfants se substitue très nettement au trajet en transports collectifs et
- les deux-roues motorisés gagnent 4 points

MODE DE DEPLACEMENT				
Modes de transports	Déplacements scolaires		Déplacements extra scolaires	
	Nombre de citations	Fréquence en %	Nombre de citations	Fréquence en %
Voiture (conducteur)	9	2,9%	15	8,2%
Voiture (passager)	116	37,2%	80	44,0%
Train	5	1,6%	1	0,5%
Moto, scooter	21	6,7%	19	10,4%
Bus	86	27,6%	28	15,4%
Vélo	13	4,2%	10	5,5%
Marche	57	18,3%	27	14,8%
Covoiturage	1	0,3%	2	1,1%
TOTAL	312	100,0%	182	100,0%

Plusieurs réponses possibles

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

Les autres déplacements : motifs, modes et destinations

Motifs L'analyse des autres déplacements par motif en fonction des zones géographiques permet de mettre en évidence l'importance du motif achats/courses avec plus de 50% de réponses.

Motifs \ Secteurs	Brive	Malemort	CAB Nord	CAB Ouest	CAB Sud	CAB Nord Est	Moyenne
Achats / Courses	56,5%	57,3%	52,3%	75,9%	60,1%	33,6%	55,9%
Santé	8,4%	5,4%	8,9%	5,2%	4,1%	17,4%	8,2%
Loisirs	12,7%	11,5%	12,2%	5,2%	7,8%	30,0%	13,2%
Démarches administratives	3,8%	1,6%	0,8%	0,0%	2,1%	3,5%	2,0%
Privé	11,5%	11,7%	14,4%	12,9%	17,1%	16,0%	13,9%
Accompagnement des enfants	7,0%	12,7%	11,4%	0,9%	8,8%	0,0%	6,8%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nombre total de citations	2095	264	369	116	193	143	3181

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

Modes Les parts modales dans les déplacements varient de façon importante d'un secteur de la CAB à un autre :

- dans le secteur de Brive, seuls 73% des déplacements sont effectués en voiture (conducteur ou passager), contre plus de 90% dans les autres secteurs,
- la marche représente près de 12% des déplacements sur Brive, alors que dans les secteurs moins denses, la voiture est omniprésente.

Modes \ Secteurs	Brive	Malemort	CAB Nord	CAB Ouest	CAB Sud	CAB Nord Est	Moyenne
Voiture (conducteur)	57,5%	75,6%	86,9%	81,8%	76,5%	86,7%	65,2%
Voiture (passager)	16,1%	8,9%	7,8%	9,1%	12,8%	0,0%	13,7%
Moto / scooter	1,9%	3,7%	0,3%	0,9%	2,7%	0,0%	1,8%
Bus / Car	7,5%	4,9%	0,8%	1,8%	2,7%	5,7%	6,0%
Train	1,0%	0,4%	0,0%	0,9%	1,1%	4,0%	0,9%
Vélo	3,7%	3,3%	3,4%	3,6%	2,1%	0,0%	3,4%
Marche	11,7%	3,7%	0,6%	0,9%	2,1%	4,0%	8,4%
Autre	0,7%	0,0%	0,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,6%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nombre total de citations	2033	246	358	110	187	75	3009

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

Destinations Pour chaque secteur d'habitation de la CAB, les 10 principales destinations déclarées par les enquêtés ont été recensées, tous motifs et modes confondus. Du fait d'un retour de questionnaire insuffisant, le secteur CAB Nord Ouest n'a pu être pris en considération.

Secteur de BRIVE		
Destinations	Commune	Citations
Centre-ville	Brive	388
Carrefour	Brive	191
Géant Casino	Malemort	119
Magasins	Brive	110
Leclerc	Brive	88
Intermarché	Brive	42
Atac	Brive	42
école	Brive	21
Magasins	Malemort	19
marché	Brive	19
Lieux ou zones cités	290	5,3
Total		1537

Secteur de MALEMORT		
Destinations	Commune	Citations
Géant Casino	Malemort	42
Centre-ville	Brive	46
Leclerc	Brive	17
Centre Ville	Malemort	14
magasins	Brive	11
Intermarché	Brive	7
magasins	Malemort	6
Hyper U	Malemort	5
Intermarche	Malemort	4
Carrefour	Brive	4
Lieux ou zones cités	74	3,3
Total		244

Secteur CAB NORD		
Destinations	Commune	Citations
Centre ville	Brive	62
Leclerc	Brive	20
Carrefour	Brive	27
Géant	Malemort	13
Magasins	Brive	9
Centre ville	Ussac	6
Divers	Brive	5
Intermarché	Brive	5
Centre ville	Allassac	4
Marché	Brive	3
Lieux ou zones cités	112	2,37
Total		265

Secteur CAB OUEST		
Destinations	Commune	Citations
Magasins	Terrasson	6
Intermarché	Terrasson	5
Centre-ville	Brive	4
Carrefour	Brive	3
Centre ville	Terrasson	2
Supermarché	Terrasson	2
Atac	Terrasson	2
Centre-ville	Cublac	1
Centre-ville	Limoges	1
Hôpital	Brive	1
Lieux ou zones cités	25	1,70
Total		42

Secteur CAB SUD		
Destinations	Commune	Citations
Centre-ville	Brive	58
Géant Casino	Malemort	30
magasins	Brive	25
Centre-ville	Malemort	9
Intermarché	Brive	9
Carrefour	Brive	9
magasins	Malemort	7
Leclerc	Brive	4
Arsonval	Brive	4
Lieux ou zones cités	83	4,00
Total		255

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

Ces différents tableaux apportent plusieurs enseignements :

- les habitants de Brive et Malemort se déplacent sur Brive et Malemort,
- en dehors de leur centre-bourg respectifs souvent attractifs, les destinations des secteurs CAB Nord et CAB Sud sont massivement orientés vers Malemort et Brive,
- pour le secteur de CAB Ouest, les destinations se partagent entre Terrasson et Brive.

3.4. Une mobilité très orientée en mode

L'usage de l'automobile

HIERARCHISATION DES MOTIVATIONS DANS LE CHOIX DE LA VOITURE

Pôle urbain		Couronne périurbaine et rurale
Vous faites plusieurs déplacements en un	MOTIFS ↓ du plus évoqué au moins évoqué	Vous faites plusieurs déplacements en un
C'est plus confortable		Il n'y a pas de solutions de transports collectifs
Il n'y a pas de solutions de transports collectifs		C'est plus confortable
Il n'y a pas d'aménagements cyclables		Vos n'avez pas de difficultés pour stationner
Vous n'avez pas de difficultés pour stationner		Il n'y a pas d'aménagements cyclables

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

L'élément principal mis en avant pour justifier l'usage de la voiture dans la CAB reste la souplesse d'utilisation de ce mode de transport notamment dans les déplacements multi-motifs.

Suivant les secteurs, deux avantages prennent généralement le dessus :

- dans le pôle urbain (Brive-Malemort), l'automobile est plébiscitée pour le confort,
- dans les zones plus rurales, l'automobile est plébiscitée parce qu'il n'y a pas d'offre de substitution.

L'usage des transports collectifs

En dehors de Brive et Malemort, moins de 20% des répondants à l'enquête mobilité utilisent les transports collectifs. Sur les deux villes, il s'agit naturellement quasi exclusivement du réseau STUB.

Type de réseau	Secteurs	Brive	Malemort	CAB Nord	CAB Ouest	CAB Sud	CAB Nord Est	Moyenne
Urbain (STUB)		37,6%	28,0%	9,5%	4,0%	4,0%	10,8%	28,7%
Transport à la demande		2,0%	1,0%	0,9%	2,0%	9,0%	0,0%	2,0%
Autres (Conseil Général, Conseil Régional)		2,0%	4,0%	4,0%	4,0%	9,0%	0,0%	3,0%
Aucun		58,4%	67,0%	85,5%	90,0%	78,0%	89,2%	66,3%
TOTAL		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nombre total de citations		1860	245	387	104	181	77	2860

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

L'analyse par quartier met en évidence la corrélation entre offre et usage. Une distinction est à faire entre usage du transport à la demande et usage du réseau STUB.

Les freins à l'usage des transports en commun

L'analyse des facteurs freinant l'utilisation du bus est intéressante uniquement sur le secteur du pôle urbain, où l'usage des transports collectifs est surtout limité par une inadaptation des horaires.

Zone	Pôle urbain	Couronne périurbaine et rurale
1	Fréquence insuffisante	Arrêt éloigné de mon domicile
2	Lieu de destination non desservi	Horaire inadapté
3	Arrêt éloigné de mon domicile	Lieu de destination non desservi
4	Manque d'information et de clarté des horaires et plans	Fréquence insuffisante
5	Tarif élevé	Nombre de correspondance

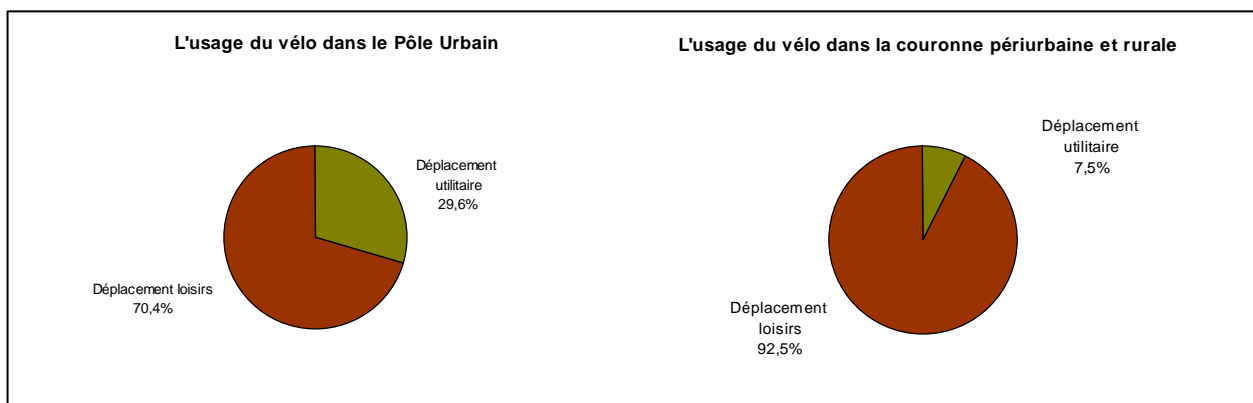
Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

L'usage du vélo

Secteurs Fréquence	Brive	Malemort	CAB Nord	CAB Ouest	CAB Sud	CAB Nord Est	Moyenne
Plusieurs fois par semaine	17,2%	11,0%	11,4%	11,0%	4,0%	0,0%	14,0%
Une fois par semaine	8,1%	10,0%	21,4%	5,0%	5,0%	0,0%	10,0%
Exceptionnellement	40,4%	48,0%	55,9%	25,0%	66,0%	73,0%	45,0%
Jamais	34,3%	31,0%	11,3%	59,0%	25,0%	27,0%	31,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Nombre total de citations	1641	236	383	106	178	75	2637

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

La pratique du vélo reste relativement limitée sur l'agglomération : 14% des répondants déclarent pratiquer plusieurs fois par semaine le vélo, et 10% au moins une fois par semaine. La pratique semble d'autant plus importante que le relief est peu accidenté, ainsi les secteurs de l'ouest de la CAB et la ville de Brive présentent les meilleurs taux.



Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

Le constat précédent est confirmé par la proportion de déplacements utilitaires. C'est encore sur les secteurs urbanisés et plats que l'on rencontre le niveau le plus important de pratique.

Les freins à l'usage du vélo

Zone	Pôle urbain	Couronne périurbaine et rurale
Freins par rang		
1	Absence d'aménagement	Relief
2	Traitement des principaux axes	Absence d'aménagement
3	Météo	Manque de circuits
4	Relief	Météo
5	Manque de stationnement	Traitement des principaux axes

Source : Enquête Mobilité / CAB / mai 2007

Les principaux freins à l'usage du vélo sont nettement distincts entre les zones urbanisées et les zones rurales :

- dans les zones urbanisées, les attentes portent principalement sur le développement d'axes sécurisés et d'aménagements cyclables,
- dans les zones rurales, le relief est souvent présenté comme le principal frein à la pratique qui reste à dominante loisirs.

Même si le manque de parcs vélo n'est pas majoritairement cité par les enquêtés, il constitue néanmoins un handicap à la pratique et au développement de ce mode.

Synthèse

- Hypertrophie de la commune de Brive la Gaillarde qui polarise les flux de déplacements d'actifs et de scolaires,
- Forte motorisation des ménages notamment en périphérie du pôle urbain,
- Des logiques déplacements assez différentes en fonction du territoire : moins la densité est forte, plus la présence de l'automobile est marquée, car cette dernière devient le seul moyen de déplacement,
- Accessibilité des zones d'emploi et de l'hypercentre trop favorable à l'automobile pour envisager un report modal important.

→ Développement de « l'automobilité » dans les migrations pendulaires.

- Un assez fort équipement des ménages en vélo,
- Des freins ressentis à l'usage automobile (exemple le stationnement),
- Des transports en commun pénalisés du fait de la concentration de l'offre dans l'espace,
- Un ressentiment de sous équipement pour les modes alternatifs.

→ Une meilleure offre alternative et un niveau de service de meilleure qualité pourrait créer la demande, ou, tout au moins attirer une nouvelle demande.