



Rapport de Diagnostic du PDU

4. L'Automobile et le Stationnement



4.1. Lacunes du réseau viaire et « auto mobilité »

Un manque de hiérarchisation qui pénalise le réseau

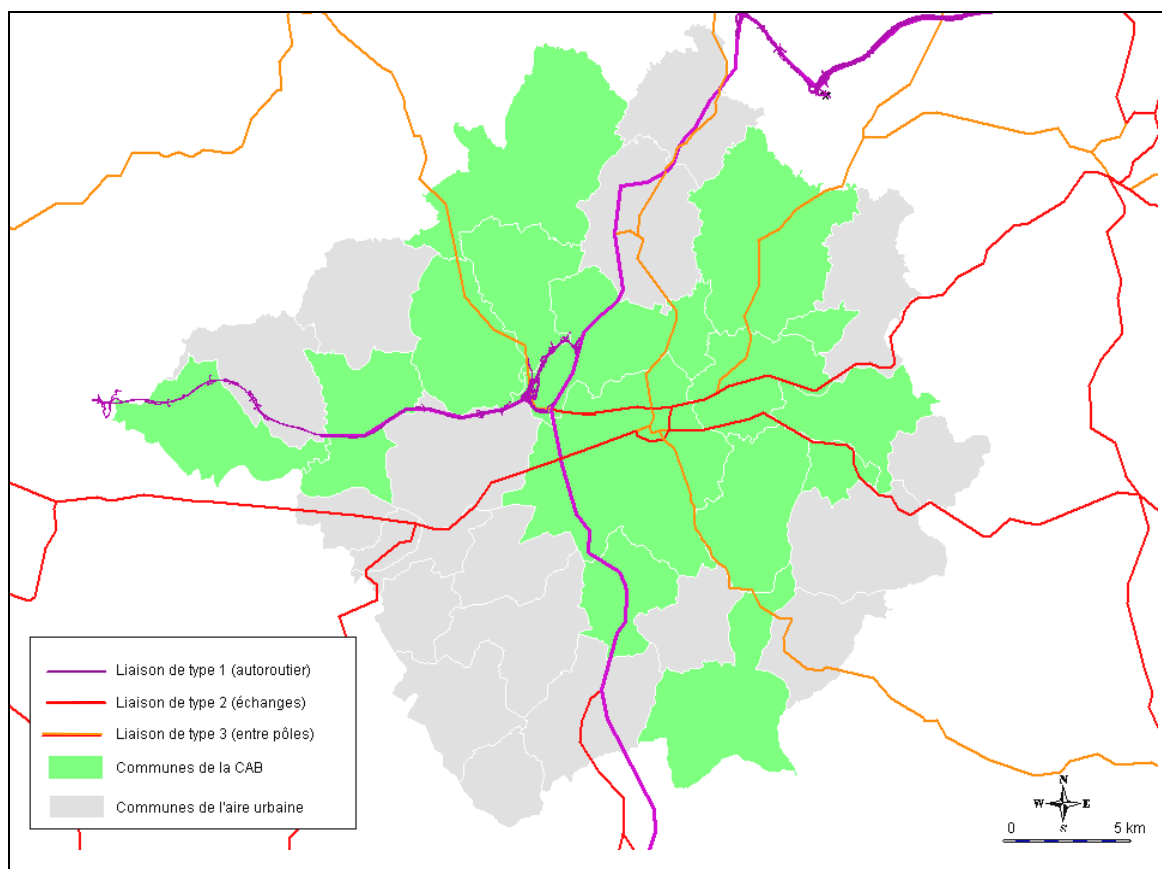
Une hiérarchisation fonctionnelle :

La hiérarchisation présentée ici ne se base pas sur une répartition des voies par niveaux de trafic mais sur la fonction actuelle des voies.

On dénombre trois niveaux de voirie :

- **Le réseau primaire** qui correspond à la fonction de **grand transit** au travers de l'agglomération, et à la première porte d'entrée et de sortie vers la ville centre. Ce niveau hiérarchique n'a pas vocation à supporter du trafic interne.
- **Le réseau de voirie de liaisons principales** qui irrigue le territoire et relie les pôles entre eux. Il assure donc la fonction **d'échanges entre les différents grands pôles extérieurs** à la CAB tout en irriguant les quartiers du pôle urbain et les autres communes de l'agglomération.
- **Le réseau de distribution** correspond au **réseau structurant à l'intérieur des pôles** et assure les liaisons entre les pôles de la CAB. A l'image du réseau principal décrit ci-dessus, il irrigue les quartiers du pôle urbain et les autres communes de l'agglomération,

Enfin, l'équilibre entre la circulation locale et l'écoulement du trafic d'échange est assuré par un maillage interne qui constitue le dernier niveau hiérarchique mais qui n'apparaît pas sur cette carte.



Un réseau assez clair de pénétrantes mais du transit passant à proximité même du centre ville

La forte convergence des voies du réseau viaire illustre bien l'hypertrophie de la commune de Brive-la-Gaillarde et génère des flux à proximité même de l'hypercentre briviste.

En effet, bien qu'elle bénéficie d'une bonne distribution spatiale des pénétrantes vers les différents points extérieurs au pôle urbain, la trame viaire engendre tout de même le passage du trafic de transit en cœur de ville.

Enfin, compte tenu de la topographie du bassin de Brive, le réseau de voirie est fortement orienté selon un axe est-ouest et le maillage pour les liaisons nord-sud est plus déficient.

Le réseau structurant ceinture le centre ville

Le réseau de voirie fonctionne en boulevards ceinturant le centre ville et marquant l'urbanisme avec un certain effet d'écran.

- Le centre ville est ceinturé par un **boulevard « intérieur » en proximité même de l'hypercentre**. Ce boulevard a pour vocation d'écouler le trafic interne et d'échange en direction du cœur de ville. Le fonctionnement en sens unique vise à rendre plus pénalisant l'accès pour les véhicules en transit,
- Le **boulevard « extérieur »** a plus vocation à irriguer des pénétrantes pour y reporter les nuisances du trafic de l'hypercentre.

Des voies de liaisons entre pôles et donc de transit qui traversent l'hypercentre

Malgré cette apparente structuration, la faible hiérarchisation fonctionnelle engendre des itinéraires en pénétration parfois plus compétitifs que des itinéraires en contournement. D'où une omniprésence de la voiture en cœur de ville au détriment des modes doux : piétons, cyclistes, ...

La faiblesse du maillage actuel

Les trafics de niveaux différents s'accumulent sur certaines voies : du fait de la forte structuration du réseau sur des axes est-ouest, les trafics nord-sud et est-ouest se concentrent sur les mêmes axes et interfèrent avec la vocation d'échange interne de certains de ces axes.

Une nouvelle hiérarchisation du réseau à mettre en place

Un meilleur maillage interne permettrait une plus grande distribution des flux.

Afin d'éviter les nuisances, le réseau devrait être hiérarchisé afin, notamment, d'exclure le transit du centre ville briviste et d'étoffer le maillage pour rendre plus attractifs des itinéraires aujourd'hui pénalisés.

Un manque de jalonnement qui nuit à la hiérarchisation

Le jalonnement doit servir d'appui à la hiérarchisation fonctionnelle du réseau. Or, l'actuel plan de jalonnement couvre essentiellement les deux ceintures de boulevard mais compte de nombreuses lacunes sur le reste du réseau. Les difficultés de lisibilité et d'indication pénalisent l'appropriation de l'espace et la fluidité du trafic au sein de l'agglomération.

Une meilleure signalisation permettrait :

- une utilisation optimum des parcs de stationnement,
- une incitation au contournement,
- une réadaptation aux évolutions urbaines.

L'étude d'un nouveau plan de circulation a été lancée par la Ville de Brive.

Des projets en cour qui n'étoffent que faiblement le maillage

Le contournement nord, dont la mise en service est prévue fin 2008, vise un délestage du trafic de transit en direction de l'A.20. Au vu des commentaires précédents et du tracé de l'aménagement, l'intérêt principal de cette voie sera de délester des trafics de liaison est-ouest avec l'autoroute.

Cependant, ce délestage ne sera efficace qu'à la condition que cet itinéraire soit plus compétitif qu'un itinéraire pénétrant le pôle urbain.

Une utilisation optimum du contournement nord suppose :

- une requalification de la Route Départementale n°1089 (RD 1089) pour lui donner un caractère plus urbain et d'en faire un axe d'échange et non de transit,
- un traitement des principales voies d'accès au contournement qui, du fait du trafic induit par la nouvelle infrastructure, supporteront des charges nouvelles importantes.

Enfin, la connexion à l'autoroute relativement éloignée au nord de l'agglomération ne constituera-t-elle pas un frein à un important délestage du trafic de transit ?

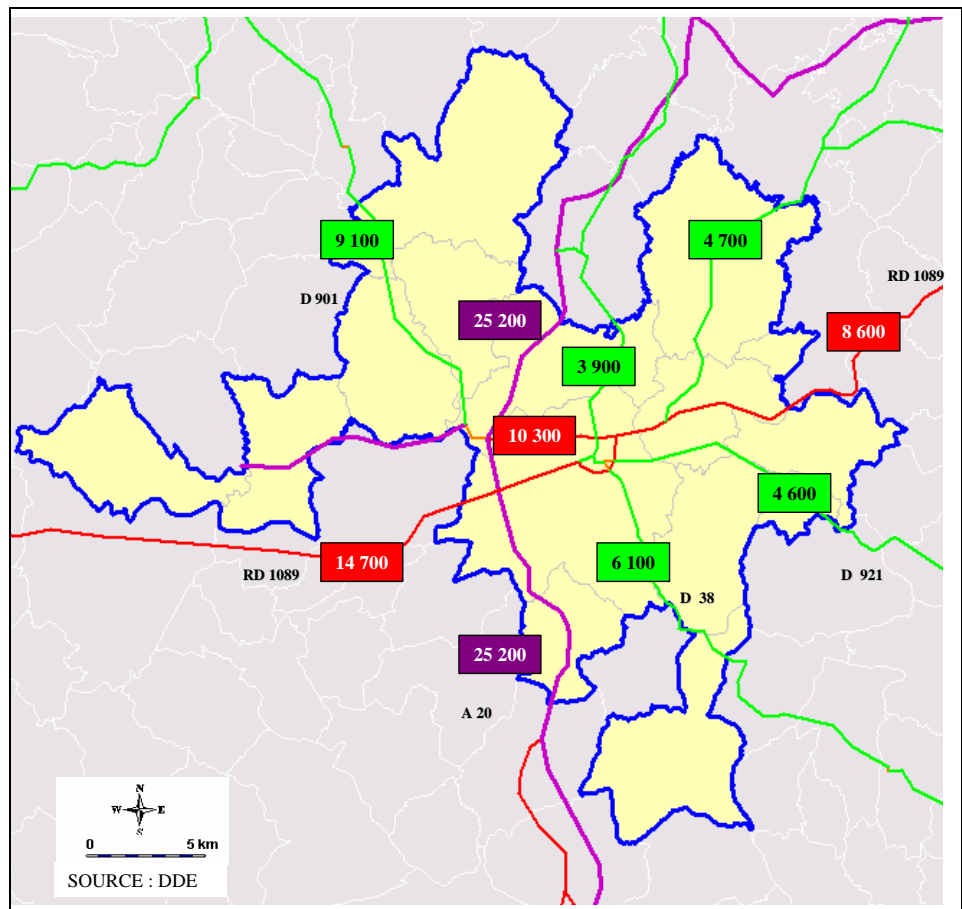
Des charges de trafic qui se concentrent sur les axes structurants

Les niveaux de trafic sur les pénétrantes

Les comptages de la Direction Départementale de l'Équipement réalisés en 2006 révèlent une forte structuration autour de la RD 1089 qui concentre logiquement les niveaux de trafic les plus importants.

Les liaisons avec l'autoroute concentrent également les charges les plus élevées. Ce constat est d'autant plus significatif pour la partie ouest de la RD 1089 qui, vu le caractère urbain de la voie, supporte des trafics élevés de l'ordre de 14 700 véhicules par jour.

La Route Départementale n°38 (RD 38) constitue la principale pénétrante de l'agglomération en dehors de la RD 1089 avec un niveau de trafic bien inférieur puisque de l'ordre de 6 000 véhicules par jour.

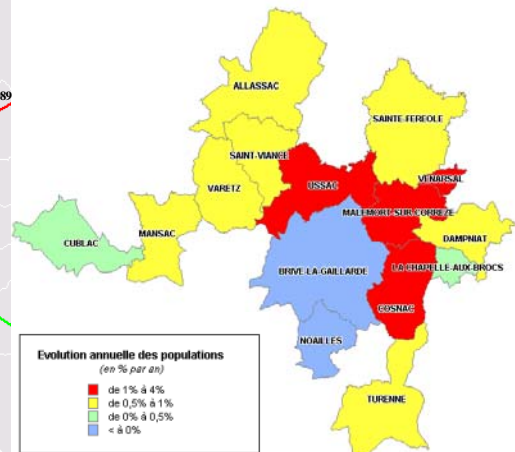
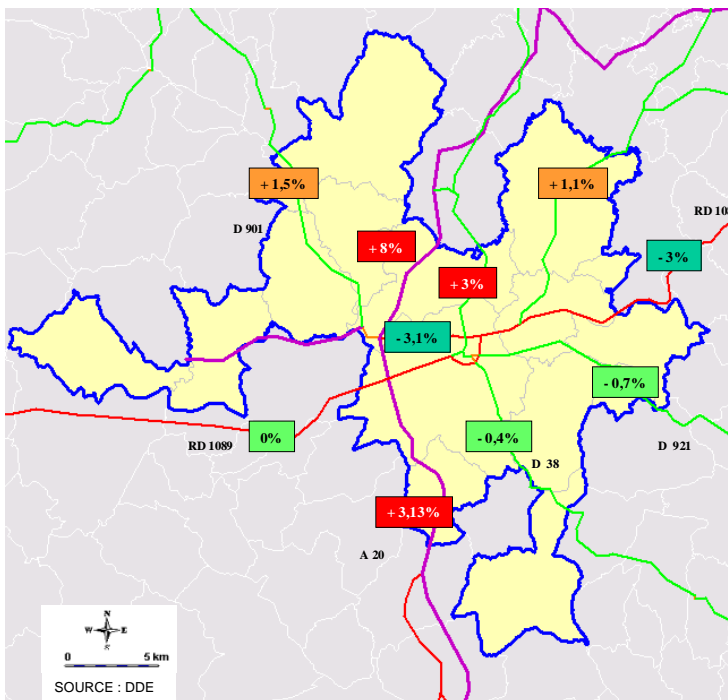


L'évolution des trafics sur les 4 dernières années

Même si l'axe est-ouest, représenté par la RD 1089, conserve les charges de trafics les plus élevées, son caractère structurant tend à s'infléchir légèrement sur les quatre dernières années.

En effet, les trafics évoluent selon trois grandes tendances :

- Une diminution importante du trafic sur la RD 1089, axe structurant est-ouest,
- Une « montée en puissance » du trafic sur l'A 89 qui s'explique notamment par la mise en service de nouveaux tronçons ainsi qu'aux reports de la RD 1089,
- Une augmentation des trafics sur les pénétrantes nord desservant la commune de Brive-la-Gaillarde notamment sur la Route Départementale n°920 (RD 920), confirmant les tendances démographiques avec un renforcement du poids des communes du nord,
- Enfin, une stagnation des trafics sur les pénétrantes sud.



Source: INSEE recensement complémentaire et ROP 99 réactualisé

Des nuisances en proximité même de l'hypercentre

Des trafics internes très marqués sur les boulevards

Parallèlement au manque de hiérarchisation fonctionnelle du réseau souligné précédemment, les **niveaux de trafics sont très importants sur les deux ceintures intérieure et périphérique** de l'ordre de 12 000 à 17 000 véhicules par jour. Les nuisances circulatoires sont donc directement perceptibles en coeur de ville.

D'autre part, **sur la ceinture périphérique**, les sens de circulation connaissent des différences de charge, avec une charge plus marquée dans le sens des aiguilles d'une montre pour **pallier au sens unique de la ceinture intérieure** (sens inverse des aiguilles d'une montre).

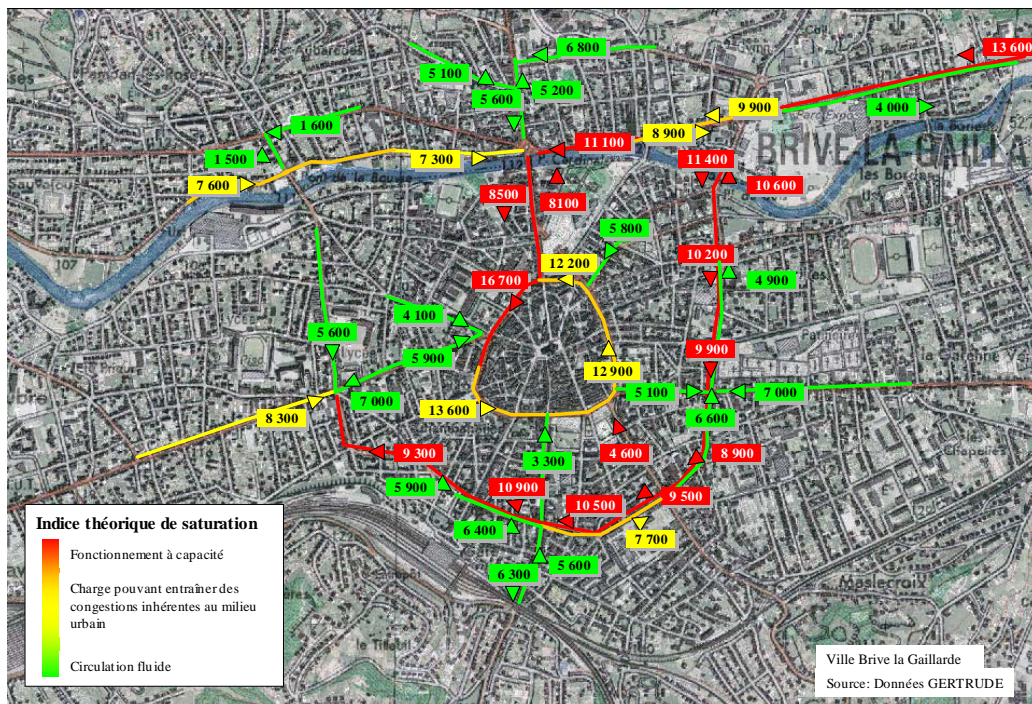
L'absence de liaison structurante dans le sens nord-sud engendre des concentrations sur certains points du réseau notamment, pour la traversée de la Corrèze au niveau des boulevards Dubois et Michelet et de l'avenue de Paris.

Le carrefour complexe résultant de l'intersection entre l'avenue de Paris, l'avenue Pasteur et l'avenue Maillard, supporte une charge très importante (plus de 30 000 véhicules par jour) et, dans le même temps, irrigue l'hyper centre.

Vu la densité du milieu urbain, des **phénomènes de congestion peuvent apparaître** malgré la présence d'élargissements à 3 voies, sur la ceinture intérieure, en proximité des principales pénétrantes d'échange.

Le **rôle structurant de la RD 1089** apparaît également à l'échelle du trafic interne avec des charges très importantes au niveau des avenues Kennedy et Maillard.

Ces constats affichent une nouvelle fois le **manque de compétitivité** entre les voies et la nécessité de travailler sur un **plan de circulation** du pôle urbain.



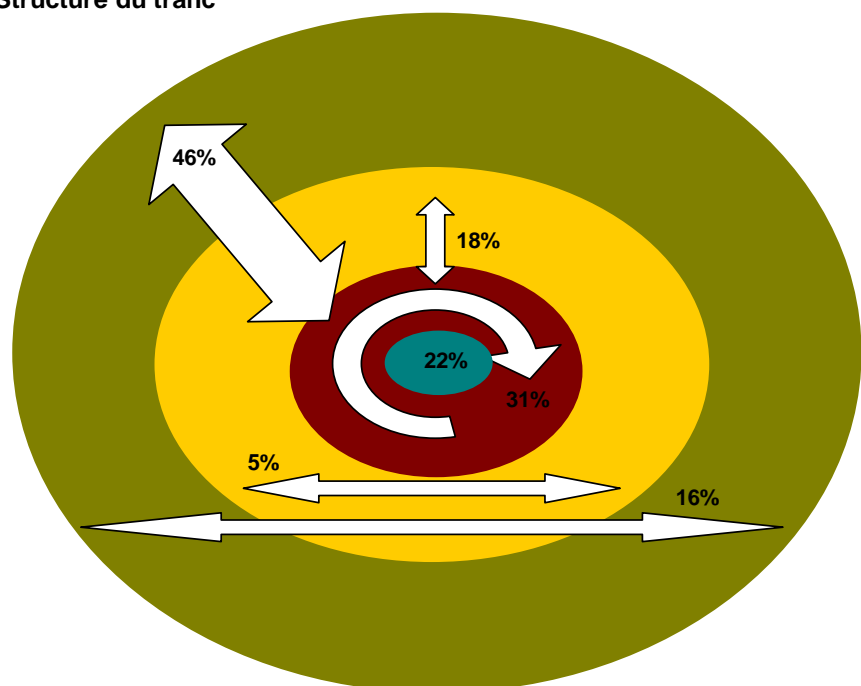
Un réseau très structuré par les trafics d'échange

L'enquête de circulation Origine Destination réalisée en mai 2007 (cf. p.10) dans le sens sortant du pôle urbain avait pour vocation l'analyse des flux d'échange et de transit. La structure de trafic qui en découle est la suivante et est schématisée ci-dessous :

STRUCTURE DU TRAFIC		
	Pôle Urbain	Ville Centre
Interne	31%	22%
Echange avec CAB	18%	26%
Echange en dehors CAB	46%	36%
Total des échanges avec la CAB	64%	62%
Transit	5%	16%

Source : Enquête de circulation Origine Destination / CAB / mai 2007

Structure du trafic



- Territoires extérieurs à la CAB
- La CAB
- Pôle urbain (Brive et Malemort)
- Hypercentre

Source : Enquête de circulation Origine Destination / CAB / mai 2007

L'analyse de ces données permet de faire les constats suivants :

- une part importante de **trafic de transit dans la ville centre**, avec 16% des véhicules enquêtés,
- un transit de longue distance peu marqué, cependant, puisque de l'ordre de 5% à l'échelle du pôle urbain seulement,
- un **trafic interne** ne représentant que **22%**, soit un 1/5^{ème} du trafic total,
- une **majorité de véhicules en échange** (64% et 62%). Le trafic d'échange permet d'identifier les trafics ayant leur destination ou leur origine sur ce territoire.

Le protocole d'enquête explique cette proportion importante de trafic d'échange : la période enquêtée étant l'Heure de Pointe du Soir (HPS), elle recense essentiellement des trajets domicile-travail.

Principaux flux Les échanges avec des communes extérieures à la Communauté d'Agglomération (38% des échanges) sont importants. Etant des trajets de plus longue distance, ils sont plus difficilement sujets à un report modal.

A ce titre, le contournement nord pourra être sujet à capter ces trafics et à les supprimer du cœur de ville.

Aucun contournement n'est prévu à ce jour au sud.

Manque de données Il est à noter qu'aucune étude ne nous a été communiquée par le Conseil Général de la Corrèze, concernant les estimations de trafic et de report sur le contournement nord.

Devant la carence de connaissances du trafic à l'échelle de l'agglomération et du bassin de Brive permettant une expertise fine du ou des systèmes d'échange, une campagne d'études serait à mener par l'ensemble des autorités organisations de transports et des les gestionnaires de réseaux viaires.

Omniprésence de l'usage individuel de l'automobile

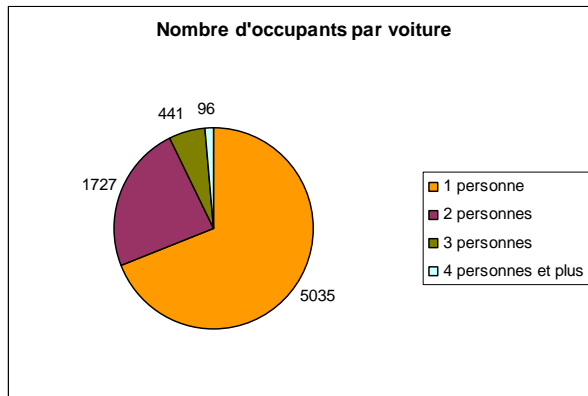
Nombre d'occupants par véhicules

L'enquête souligne la **prépondérance de l'usage individuel de l'automobile** et particulièrement sur les trajets domicile-travail, avec une pratique du covoiturage quasi inexistante.

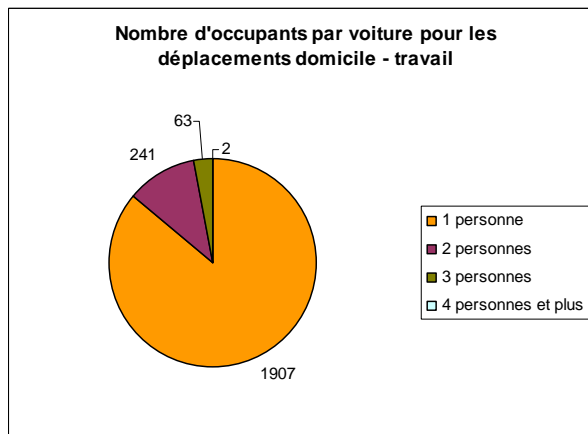
Dans une perspective de report modal, le monde de l'entreprise semble une cible à privilégier afin de compromettre « l'auto mobilité ».

L'absence de Plan de Déplacement Entreprises est également dommageable.

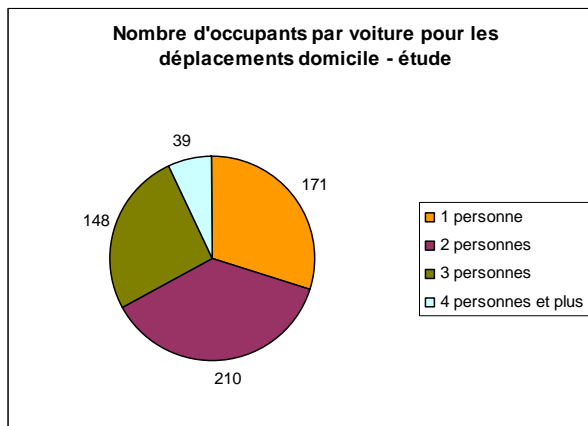
A contrario, ces constats sont beaucoup plus nuancés sur la population plus captive des étudiants. En effet, ces derniers sont une population beaucoup plus sensible au report modal.



Source : Enquête de circulation origine destination / CAB / mai 2007



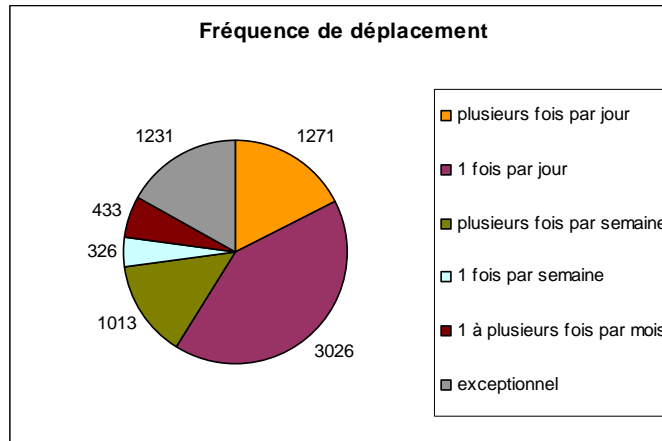
Source : Enquête de circulation origine destination / CAB / mai 2007



Source : Enquête de circulation origine destination / CAB / mai 2007

Une forte récurrence des déplacements

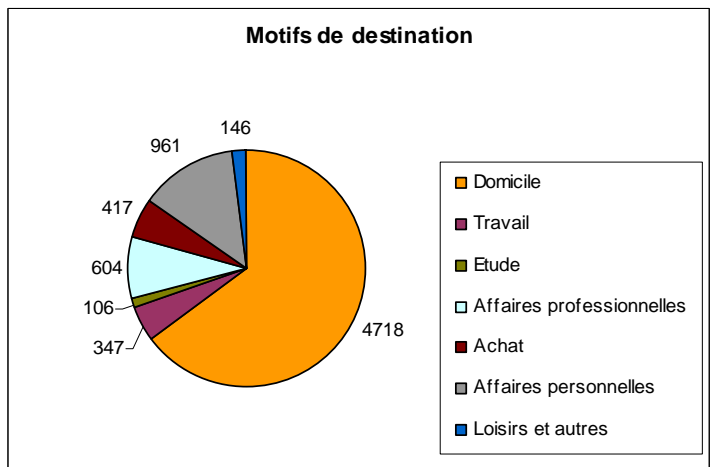
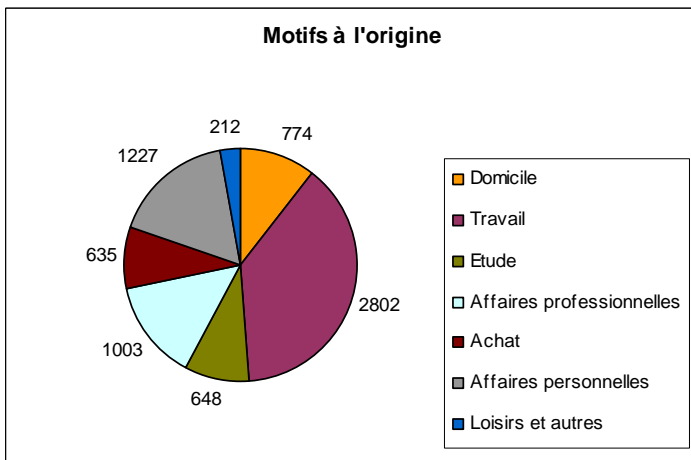
Toujours dans une optique prospective de report modal, à l'échelle du système d'échange, les trajets sont essentiellement des **échanges récurrents**. Ils sont donc plus sujets à être pris en charge par des modes de transport plus rigides, dans le temps et l'espace, de type transports publics.



Source : Enquête de circulation origine destination / CAB / mai 2007

Prépondérance du domicile travail

Le motif domicile-travail reste prépondérant. Cependant, même si, en heure de pointe du soir, le motif de destination majoritaire est très logiquement le domicile, il existe un certain **éclatement des motifs à l'origine** qui s'explique par la concentration et la diversité des activités au sein de la ville centre.



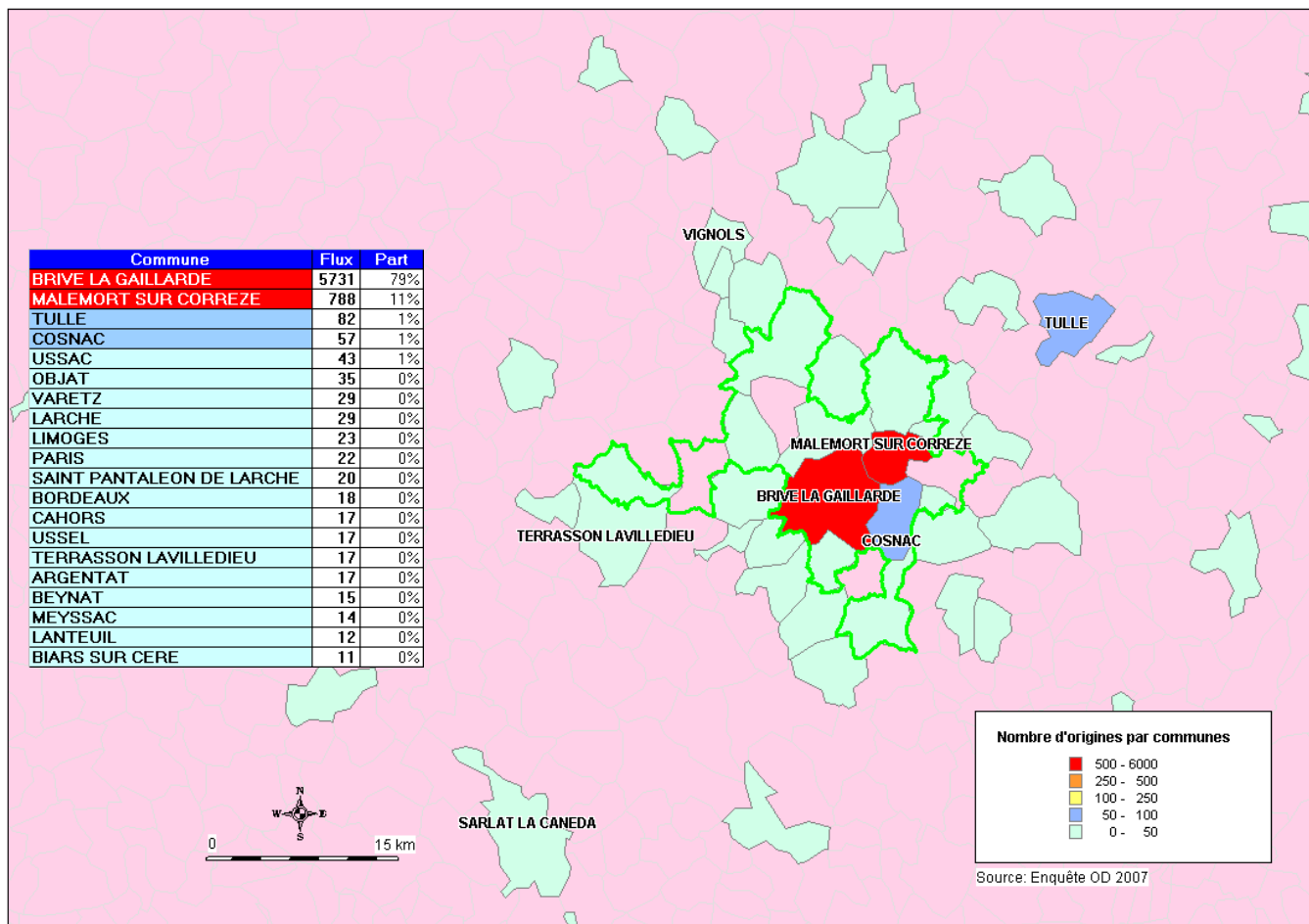
Source : Enquête de circulation origine destination / CAB / mai 2007

Des échanges importants entre le noyau urbain et le nord de l'agglomération

Les origines Etant donné le positionnement du cordon d'enquêtes en sortie de ville, la commune de **Brive**, ville centre, représente logiquement **l'origine majoritaire des véhicules circulant sur la zone**.

Cependant, le **pôle urbain** dans sa globalité joue également un **rôle majeur** dans le système d'échange, avec un poids important pour la ville de Malemort.

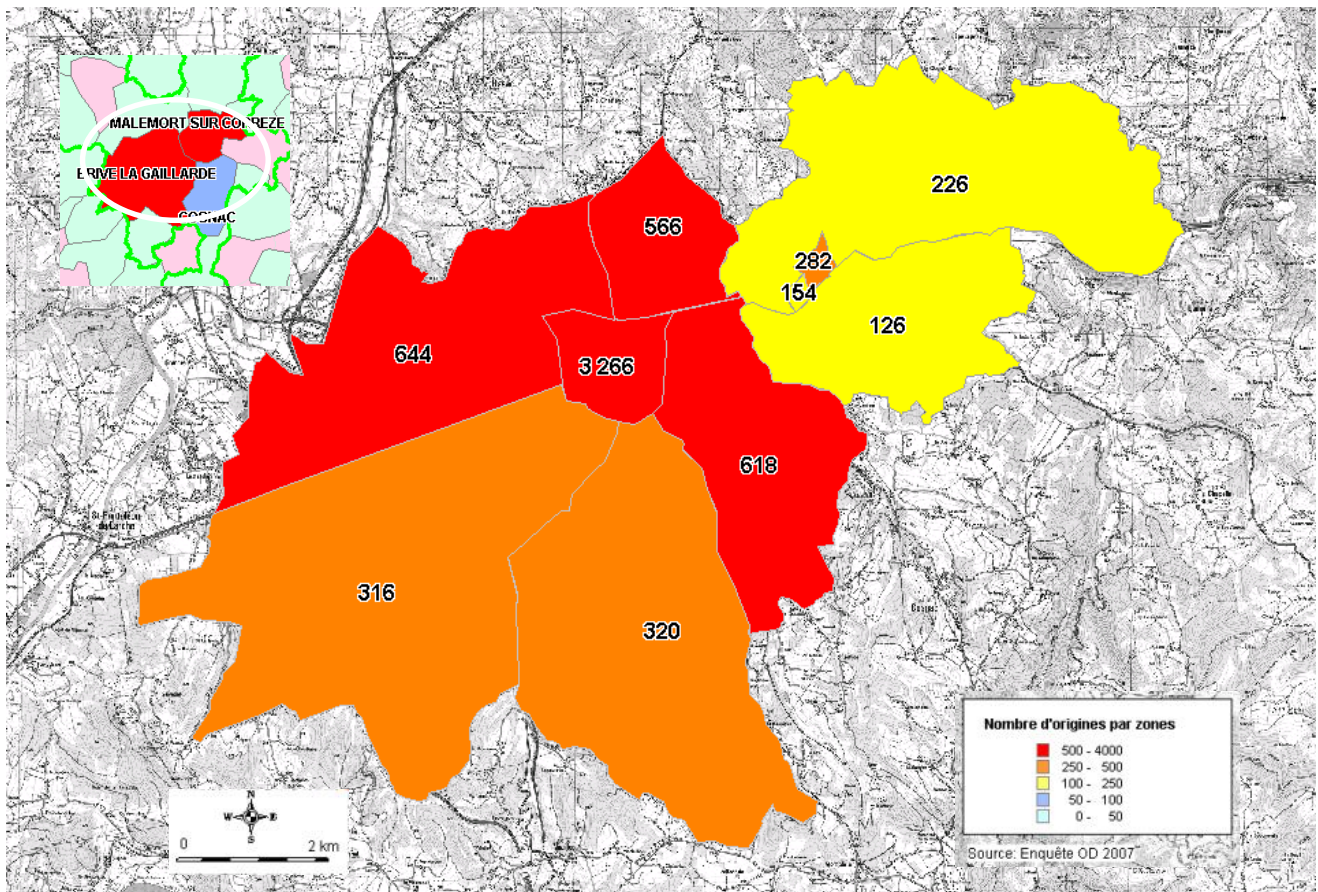
Enfin, malgré un éloignement géographique relativement important, la ville de **Tulle** constitue une **origine importante**.



La Corrèze : un écran majeur

Une analyse plus fine des origines à l'intérieur du pôle urbain permet de dégager les éléments suivants :

- les zones concentrant le plus d'origines de trafic automobile correspondent logiquement aux zones les plus denses de l'agglomération,
- l'hypercentre briviste est le cœur de rayonnement des véhicules,
- au sein de la commune de Malemort, les poids d'émissions sont plus lissés, avec cependant une forte structuration autour du centre ville et du centre commercial Géant Casino,
- un effet d'écran induit par la Corrèze, mais aussi par la RD 1089, avec une distinction assez forte entre le nord et le sud du pôle urbain,
- une déficience du réseau de voirie en terme de maillage nord sud : en effet, les seules zones sud à la Corrèze ayant des origines importantes sont celles équipées d'un ouvrage de franchissement tels les ponts du Buy, Cardinal et de la Bouvie.



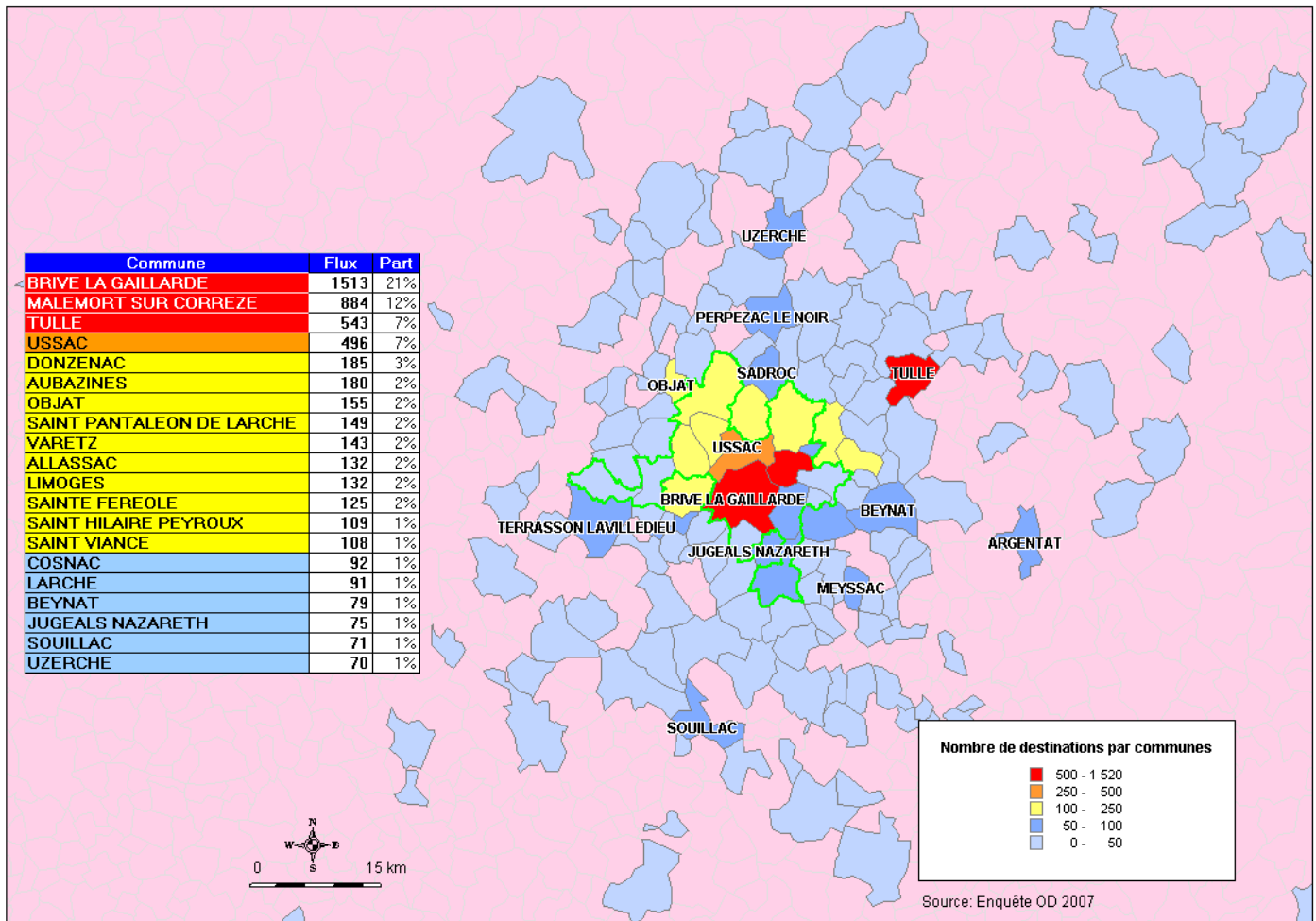
Un autre type d'écran majeur : les voies ferrées :

Au même titre que la rivière Corrèze, les voies ferrées qui sillonnent le pôle urbain constituent des écrans contraignant et impactant fortement le système des déplacements. Les ponts permettant de relier le nord et le sud du pôle urbain (Ponts de Toulouse et de la Croix Saint Jacques) ou l'est et l'ouest (Ponts d'Estavel et de la Marquisie) sont en effet de gabarits réduits.

Une forte diffusion vers le Nord

Même si le pôle urbain reste le secteur privilégié des déplacements, le rayonnement se concentre depuis la première couronne nord.

Enfin, la RD 920 reliant Noailles et Donzenac, s'avère très irriguante et confirme les évolutions des trafics constatés par la DDE (cf. p. 61) ainsi que le rôle de plus en plus important des voies desservant le nord de l'agglomération.

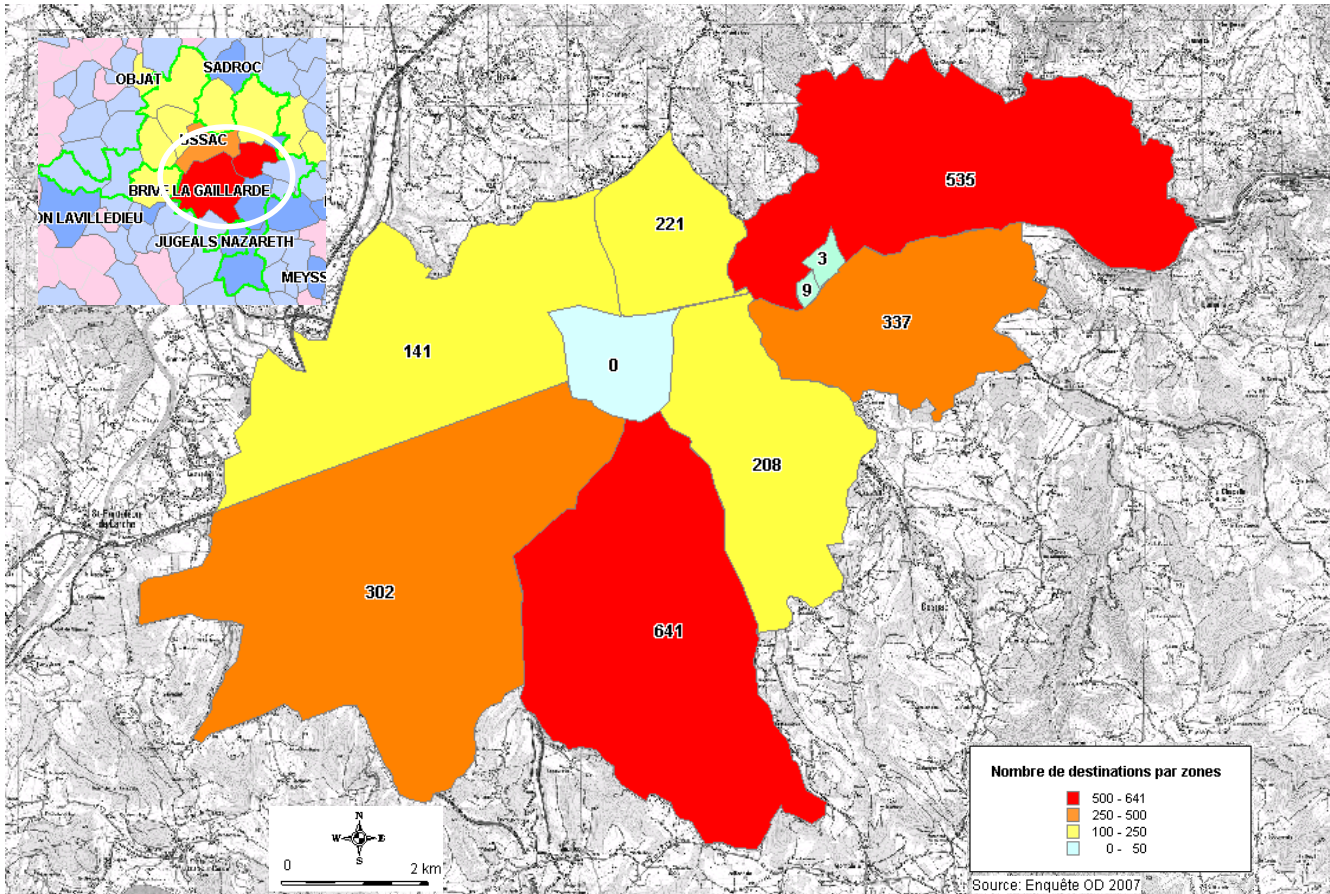


Les destinations dans le pôle urbain en direction des zones d'habitat

Si le nord de la commune de Brive s'avère le plus émetteur de flux et donc, l'espace concentrant la majorité de l'activité économique, le sud de la commune, pour sa part, ressort de l'analyse comme étant l'espace de polarisation, et donc l'espace plus résidentiel.

Le constat est différent sur la commune de Malemort : la partie nord reste à la fois la plus émettrice et la plus réceptrice de flux, la faiblesse des possibilités d'échange entre le nord et le sud de la commune pouvant expliquer cette situation.

Ces données risquent cependant d'évoluer compte tenu du fort développement de l'activité économique à l'ouest.



Des saturations relativement ponctuelles

Les points durs recensés La **congestion automobile** est souvent liée à des problèmes ponctuels qui entravent la circulation générale (travaux, grands départs de vacances, accidents ...).

En situation « normale », la période critique de pointe générant des difficultés de circulation est estimée à environ 15 à 30 minutes, surtout en soirée entre 17h30 et 18h00.

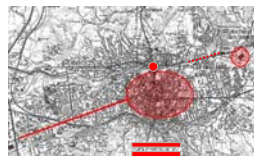
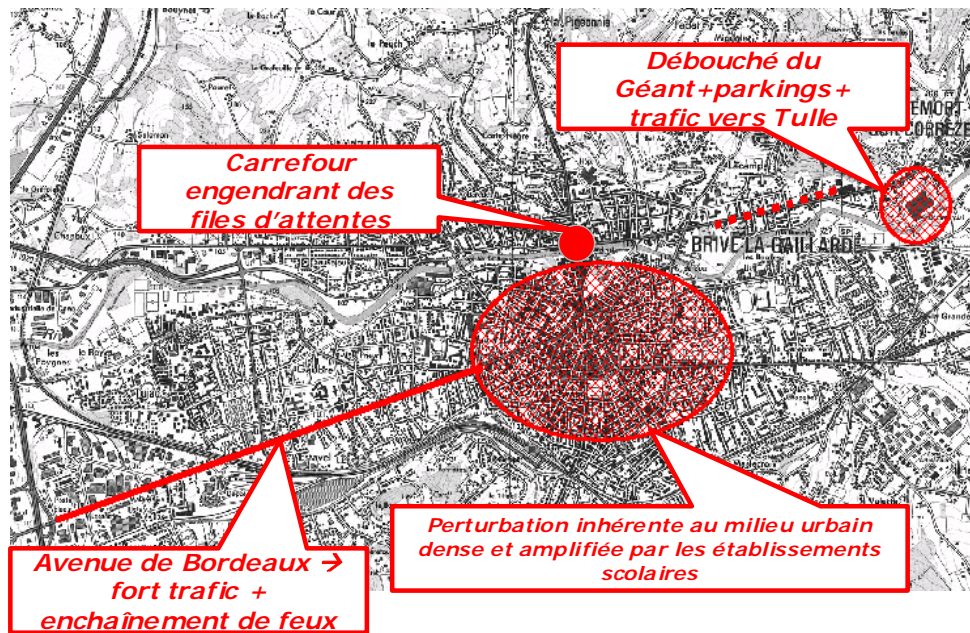
Le reste du temps, les conditions de circulation restent généralement « acceptables », même si certains dysfonctionnements locaux, récurrents, sont pointés par les différents acteurs :

- avenue Jean-Jacques Rousseau,
- cœur de ville de Brive,
- avenue Ribot,
- avenue Turgot,
- avenue Marcelin Roche,
- avenue Kennedy,
- avenue Pompidou,
- avenue Alsace-Lorraine,
- avenue de la Grande Borie,
- avenue de la Libération,
- avenue du Teincurier (saturation due au feu, file d'attente jusqu'à l'autoroute),
- sorties d'autoroutes.

Les travaux, de nature privée ou publique, peuvent fortement impacter la fluidité du trafic, souvent par défaut de communication.

Par ailleurs, la création de nouvelles zones d'activités et l'implantation de l'aéroport de Brive-Souillac sur les communes de Nespouls et Cressensac, vont générer de nouvelles sources de trafic, notamment poids-lourds, susceptibles de créer une congestion au sud du territoire de l'agglomération.

Enfin, l'hypercentre compris à l'intérieur de la 1^{ère} ceinture des boulevards reste le premier « carrefour » de l'agglomération.



HPM= Heure de Pointe du Matin
HPS= Heure de Pointe du Soir

4.2. Le stationnement, un levier pour l'automobile à mieux exploiter

La problématique de stationnement

Le **stationnement** est un **élément essentiel d'une politique globale de déplacements**. Il permet une répartition plus équilibrée de l'usage des différents modes de transports urbains.

La voiture est la plupart du temps ressentie par l'utilisateur comme le mode le plus performant. De fait, une politique de stationnement se doit de **rationaliser son offre pour**, à terme, en **rationaliser la demande**.

Il existe **deux grandes familles d'offre** :

- **l'offre de surface** privilégiée pour les usages de **courte et moyenne durée** et favorisant l'usage de proximité de type « porte à porte »,
- **l'offre en ouvrage** plus utilisée pour la **longue durée**.

Par essence, le stationnement en surface est plus attractif qu'en ouvrage en offrant une plus forte proximité au pôle de destination.

Ainsi, seule une **politique tarifaire volontariste** sur le stationnement de surface peut permettre une plus forte attractivité du stationnement en ouvrage.

Pour limiter la concurrence entre stationnement en ouvrage et stationnement de surface, un **système rotatif cohérent** doit être mis en place **en surface**, c'est-à-dire un stationnement de surface payant visant à favoriser la courte durée et donc la rotation des véhicules.

L'offre globale de stationnement

Le stationnement du domaine privé Le stationnement en ouvrage, sous immeuble, du domaine privé, représente **293 places**, (source : mairie de Brive). Le stationnement de surface, situé au sein d'unités foncières regroupe **257 places**, dont 175 places environ sur les anciens jardins ou cours du boulevard intérieur.

Ces parcs de stationnement sont utilisés à demeure par des résidents, ou, à la journée, par des actifs. Ils peuvent être occupés par les voitures de fonctions des entreprises ou administration du centre ville.

Cette offre privée permet donc de délester de plus de 550 places l'offre publique.

L'offre publique en ouvrage Les deux seuls parcs publics, en ouvrage, sur la CAB sont situés sur Brive :

- le parking « *Thiers* » avec **508 places** offertes,
- le parking « *Guierle* » avec **1 210 places** offertes.

Ils sont tous deux gérés en régie par les services municipaux de Brive la gaillarde.

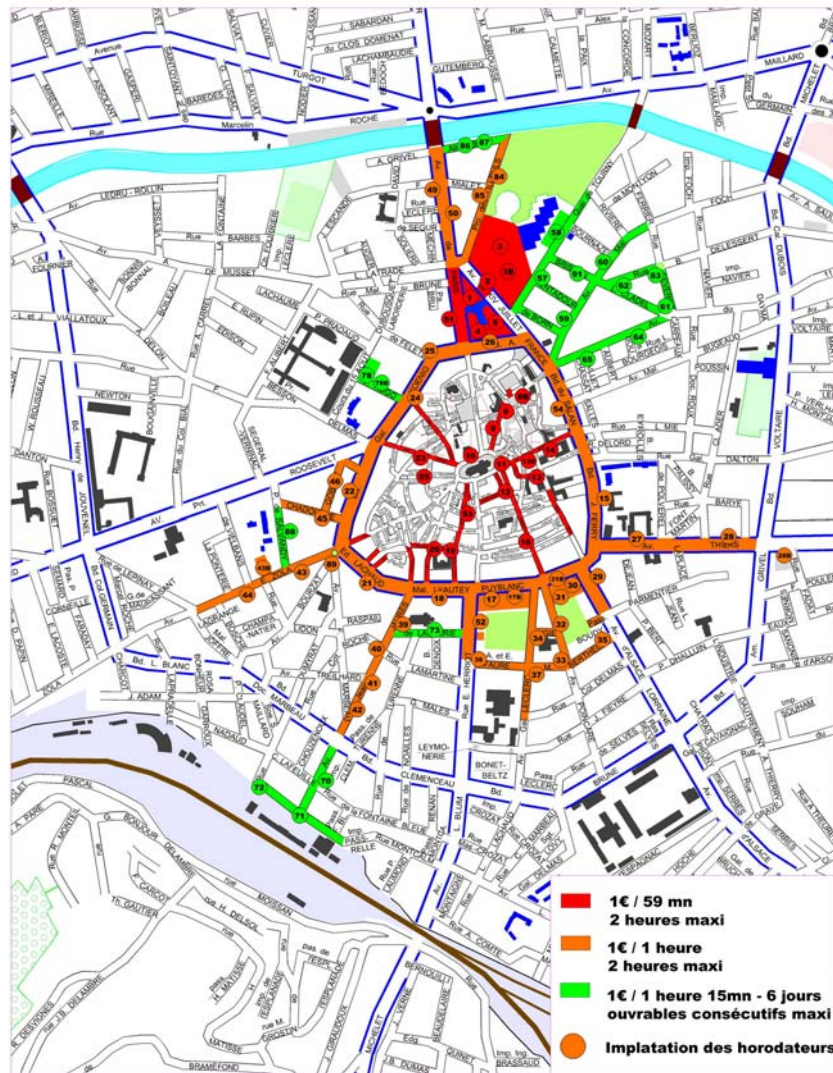
L'offre publique en surface A l'exception de la ville de Brive, aucune commune de la CAB ne dispose d'un stationnement de surface payant :

- concernant les autres communes, aucun problème de stationnement n'a été évoqué par les différents acteurs locaux ou remarqué lors de visites terrains.
- néanmoins, sur la commune de Malemort, la concentration des activités en centre bourg crée ponctuellement une saturation du stationnement, auquel pallie en partie la proximité du parking du centre commercial. Ainsi, une

règlementation sera peut être rendue nécessaire dans le cas d'une délocalisation de ce dernier.

- actuellement sur Brive, **1 500 places payantes** sur voirie sont recensées, avec 3 systèmes de rotation représentés sur le plan ci-dessous,
 - rouge → stationnement de courte durée,
 - orange → stationnement de moyenne durée,
 - verte → stationnement de plus longue durée.

**STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE
TARIFICATION PAR ZONE**



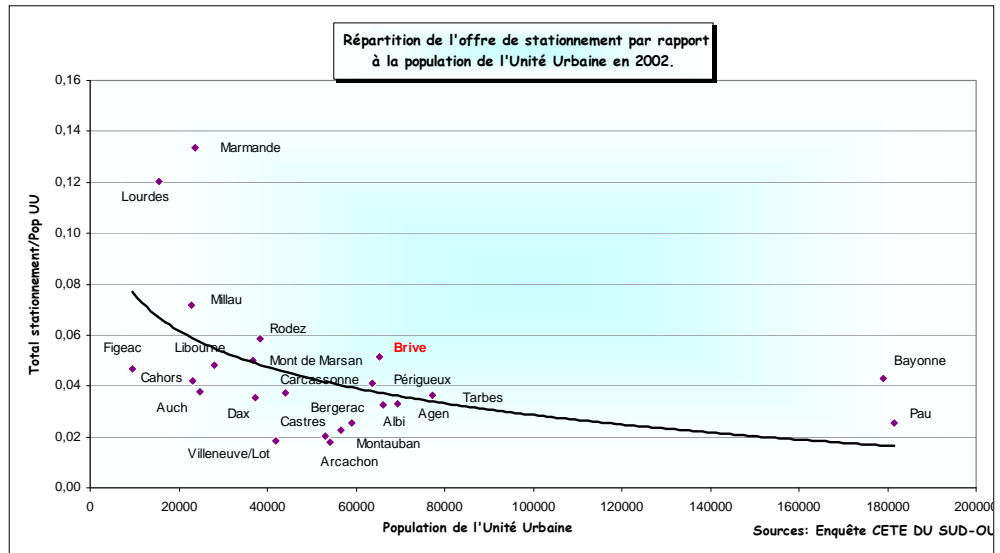
Source : Ville de Brive juin 2008

Une offre globale importante à mieux rationaliser

Une analyse comparative de la situation de Brive la Gaillarde avec les autres principaux pôles du Sud-Ouest permet de faire les constats suivants :

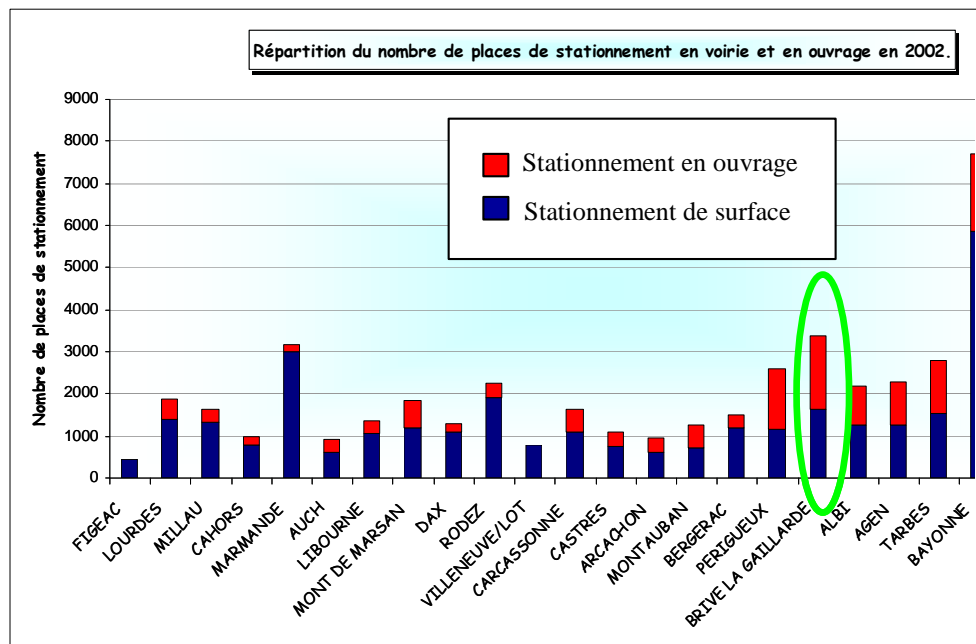
Une offre importante en terme de stationnement par rapport à la population de l'unité urbaine qui :

- d'une part, facilite l'usage de l'automobile au détriment des transports collectifs et oriente donc le choix modal en faveur de la voiture,
- d'autre part, suppose une politique rotative cohérente pour un fonctionnement optimal du système de stationnement.



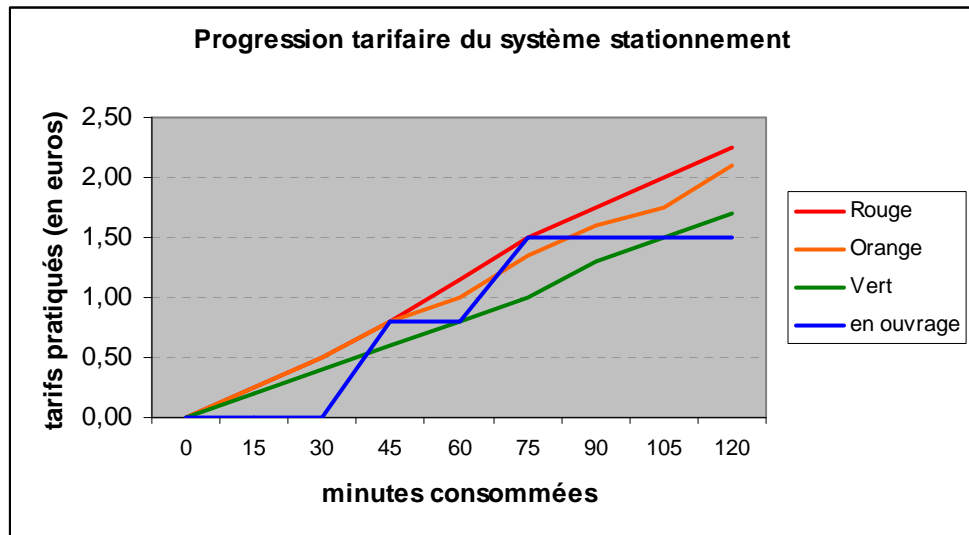
Source : CERTU / 2003

De plus, la part importante de stationnement en ouvrage rend possible une politique d'intervention concertée entre politique de stationnement et politique de transports collectifs.



Source : CERTU / 2003

Une politique tarifaire inadaptée à une hiérarchisation de l'offre



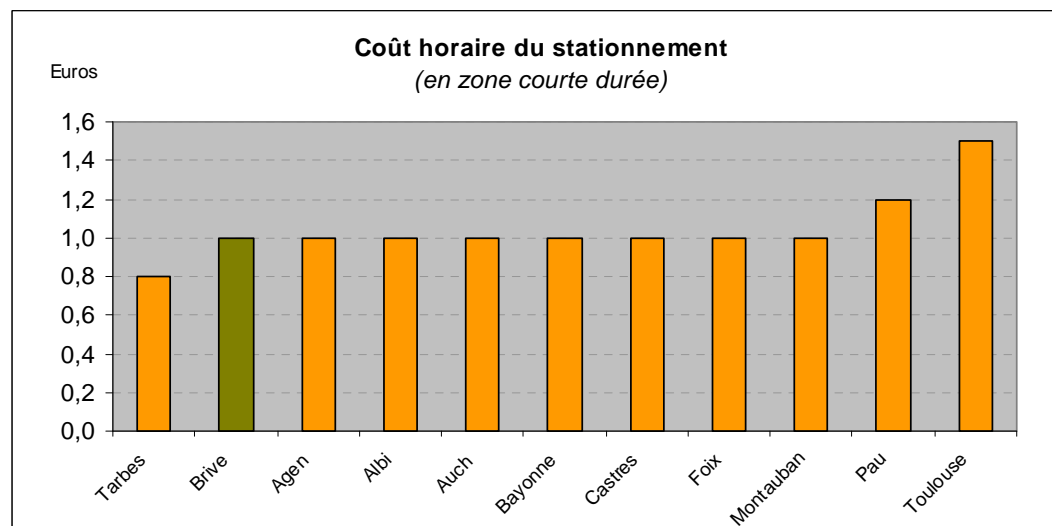
Source : Maire de Brive / 2006

Le graphique ci-dessus met en évidence :

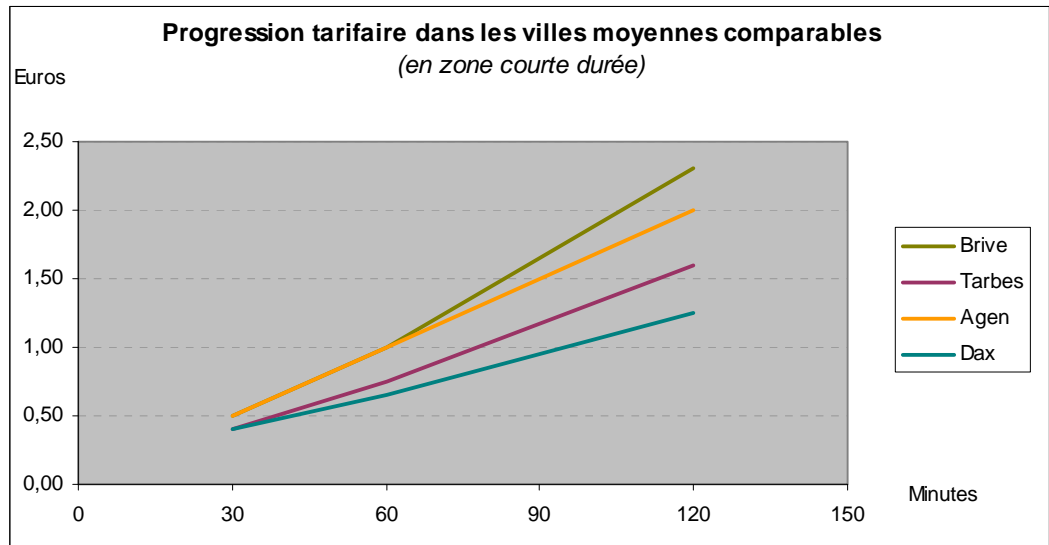
- une très faible concurrence entre les prix pratiqués en surface (représentés par les couleurs rouge, orange et vert) et en ouvrage (couleur bleue),
- une faible différence dans la gamme tarifaire en surface. Seul le stationnement vert à vocation de plus longue durée se démarque. Cette faible différence entre les offres à vocation rotative ne permet pas une bonne segmentation des usages selon l'offre,
- un manque de lisibilité de l'offre qui peut nuire à l'usage, souligné par les différents retours d'usagers et d'acteurs.

Une logique inverse aux autres villes moyennes du sud ouest

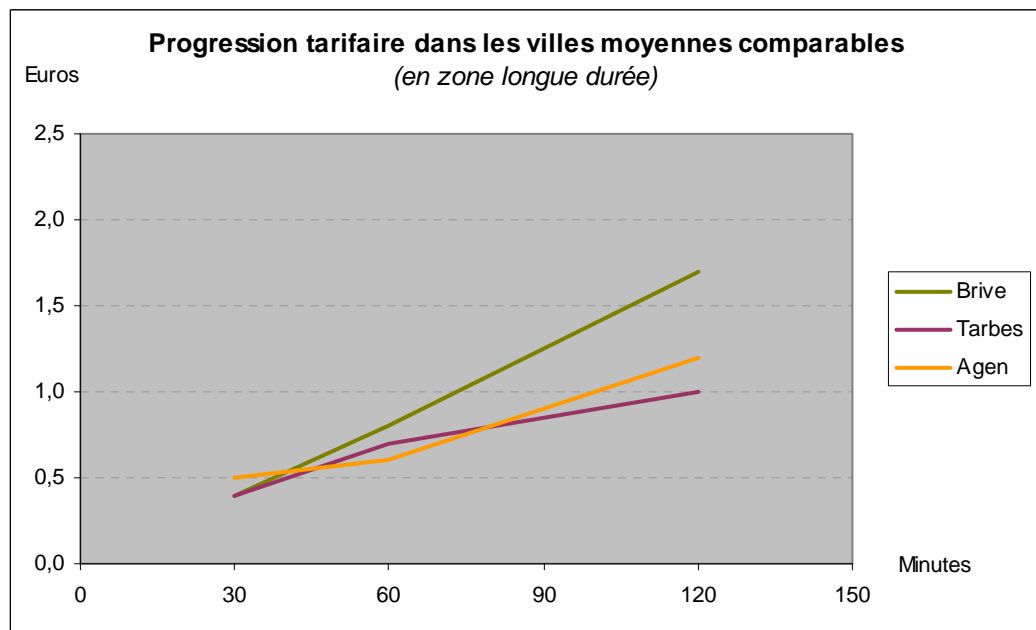
En comparant avec d'autres villes moyennes du sud-ouest, on constate que la gamme tarifaire de courte durée n'incite pas à la rotation alors que parallèlement une tarification est pénalisante pour le stationnement de longue durée.



Source : CERTU 2006 et sur Mairie de Brive 2008



Source : Mairie de Brive 2008 et CERTU 2006



Source : Mairie de Brive 2008 et CERTU 2006

Ainsi, seule une **tarification plus élevée sur la courte durée** permettrait une meilleure rotation des véhicules et de fait augmenterait l'offre théorique de places, gage d'une meilleure attractivité.

Le stationnement de surface

Une faible hiérarchisation de l'offre réservée à l'hypercentre Briviste

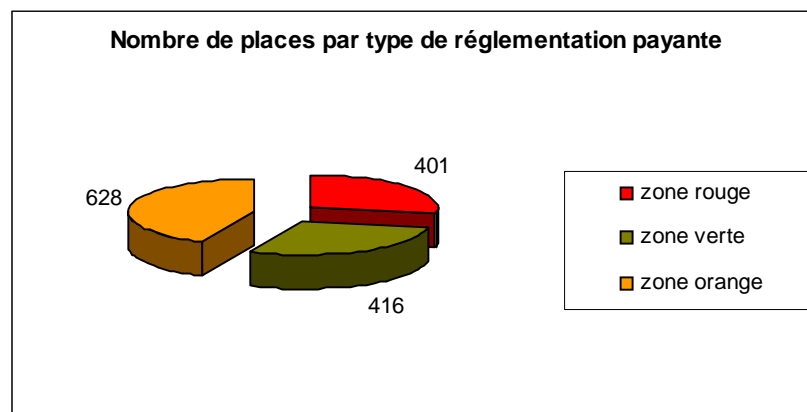
Le fonctionnement du stationnement de surface payant à Brive se caractérise comme suit :

- un système plus contraignant en cœur urbain avec
 - un stationnement payant spatialement limité et concentré autour de la ceinture de cœur de ville,
 - une incitation à la rotation plus forte en centre ville étant donné la présence d'un tissu urbain mixte (résidentiel et commerçant),
- mais qui s'assouplit en périphérie avec :
 - une offre gratuite importante,
 - des possibilités de stationnement longue durée plus importantes ne favorisant pas la rotation des véhicules et pouvant entraîner une saturation plus rapide de l'offre,
 - une réglementation assouplie pour favoriser l'usage résidentiel.

Cependant, compte tenu de la tarification très attractive notamment en courte durée, les usages restent assez semblables sur les différents tronçons.

Une offre assez tournée vers la moyenne durée

L'offre est faiblement hiérarchisée avec cependant, une prédominance de l'offre moyenne durée en zone orange. Seulement 27% des places de la zone rouge sont à vocation rotative forte.



Source : Mairie de Brive 2006 et CERTU 2006

L'usage du stationnement

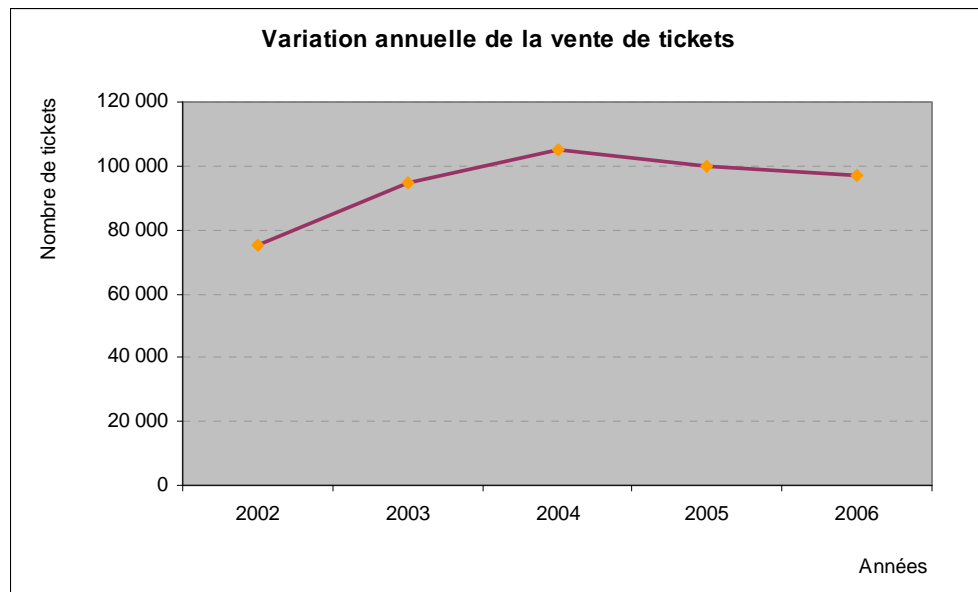
Afin de quantifier l'usage et en l'absence d'une enquête de stationnement précise, les analyses suivantes sont faites sur la base des données transmises par la ville de Brive dans le cadre de l'exploitation des parcmètres.

Cependant, ces analyses n'expliquent que partiellement l'usage du stationnement. En effet, les données soumises à analyse prennent uniquement en compte la pratique des usagers « disciplinés ». Ces derniers paient leur stationnement et ne représentent donc pas la majorité des usagers.

Le but affirmé est donc de disposer de premiers ratios d'analyse qui seront à compléter dans le cadre d'enquêtes plus exhaustives.

Par ailleurs, la ville de Brive estime que 60% des places de stationnement de surface de l'hyper centre sont occupées par des voitures ventouses.

La vente de ticket dépendante de la politique de contrôle



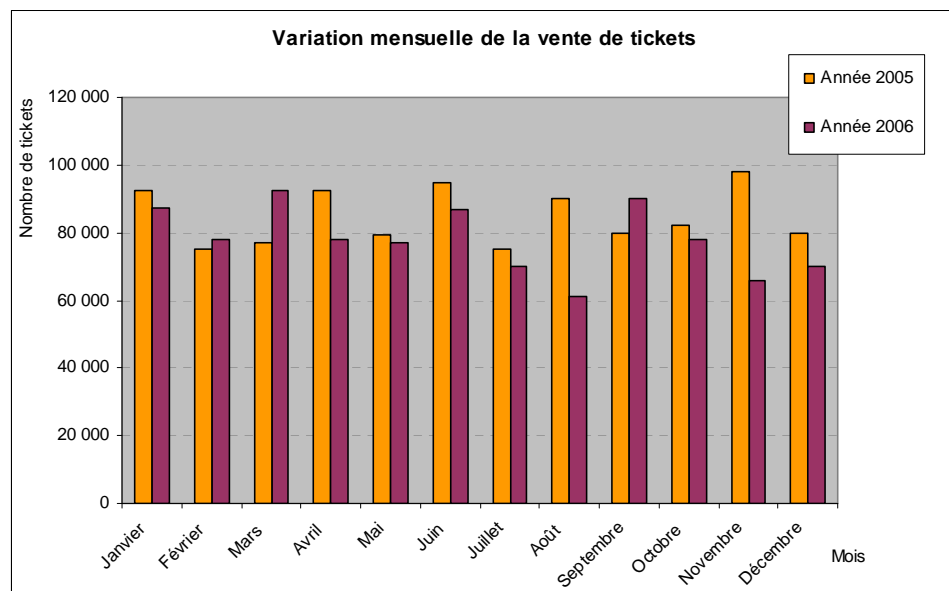
Source : Mairie de Brive / 2007

Le graphique ci-dessus met en évidence une diminution de la vente de tickets. Ce phénomène semble plus lié à un déclin du respect de la réglementation qu'à une baisse de l'usage.

Ce constat a une double incidence financière pour la collectivité :

- les recettes liées à la verbalisation du stationnement de surface sont réduites,
- la fréquentation des parcs en ouvrage n'est pas encouragée vu les larges possibilités de stationnement illicite en surface.

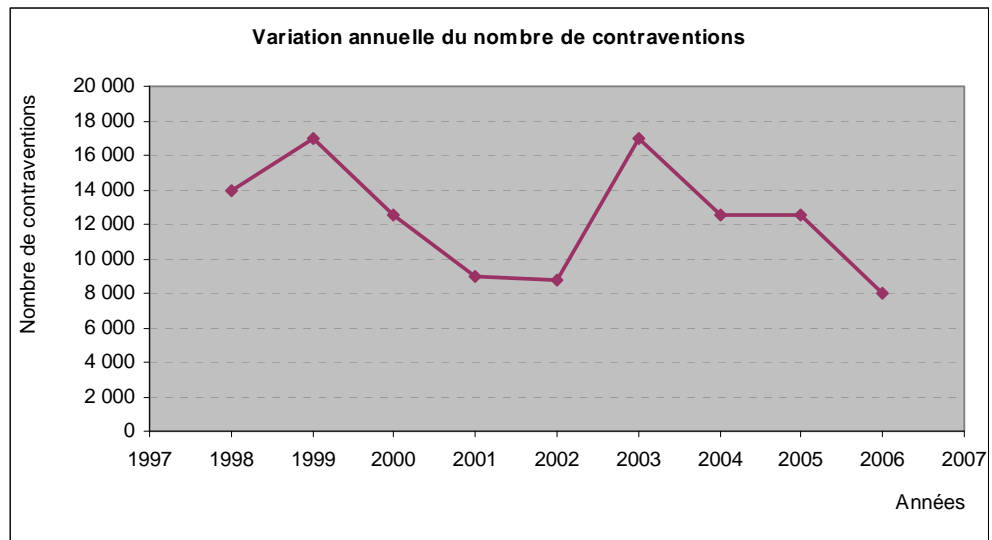
Variation mensuelle de la vente de tickets



Source : Mairie de Brive / 2007

La variation mensuelle du stationnement souligne un fonctionnement des places essentiellement dans un usage « quotidien » avec des mois plus chargés hors périodes de vacances scolaires.

Un contrôle de plus en plus laxiste



Source : Mairie de Brive – Police Municipale / 2007

Le graphique ci-dessus permet de constater un infléchissement équivalent entre nombre de tickets de stationnement vendus (cf page précédente) et nombre de contraventions. Ce phénomène peut s'analyser de deux manières :

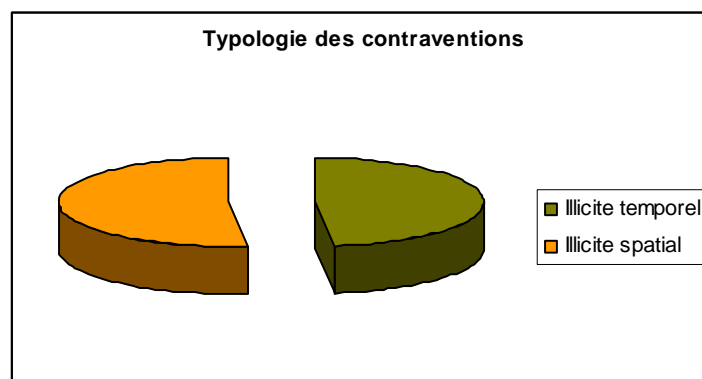
- un usage moins important de l'offre et donc une part moins importante de personnes en illicite,
- un relâchement du contrôle se matérialisant par une diminution des sanctions et de fait, jouant en défaveur du respect de la réglementation.

La deuxième hypothèse semble à privilégier au regard de la période de latence qu'il existe entre le début de la baisse du nombre de sanctions et le début de l'infléchissement de la vente de tickets, cette période correspondant à l'adaptation de l'usager à la politique locale. En effet, la vente de tickets ne diminue qu'à partir de 2004, alors que le nombre de contraventions diminue à partir de 2003.

Comportement des usagers : la situation d'illicite

La typologie de l'illicite montre une part équivalente entre deux comportements déviants :

- des usagers qui ne respectent pas le système tarifaire et entravent donc le fonctionnement du système rotatif ; il s'agit de **l'illicite temporel**,
- des usagers qui ne respectent pas l'offre de stationnement et entravent donc l'usage des autres usagers de la voirie et par conséquent des autres modes, **l'illicite spatial**,



Source : Mairie de Brive – Police Municipale / 2007

Des comportements déviant pouvant nuire à l'usage des autres modes

L'usage illicite engendre parfois des perturbations sur le fonctionnement des autres modes jusqu'à la mise en danger des usagers.

Différents cas sont présentés ci-dessous :

- le **stationnement sur trottoir ou sur passage clouté** (photo1) entrave la circulation des piétons, cette situation est particulièrement pénalisante pour les personnes à mobilité réduite. Cette infraction représente plus de **17% des contraventions** émises pour le stationnement en **illicite spatial**.
- le **stationnement sur des espaces réservés à d'autres usages et d'autres modes** (photo 2) comme par exemple, sur les arrêts de bus, les infrastructures cyclables d'où une impossibilité d'accostage pour les bus dans des conditions de sécurité satisfaisantes ou une entrave à la circulation des cyclistes et leur mise en danger.
- le **stationnement sur des places réservées à des usagers spécifiques** (photo 3). Concernant les places de livraisons, à proximité des commerces, celles-ci deviennent des « déposes minute » gênant ainsi le transport de marchandises en ville en le reléguant à la double file. De même, le stationnement sur places handicapées remet en cause l'accessibilité de l'espace pour des personnes en difficultés motrices. Le stationnement sur place de livraison et sur places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) représente respectivement **3% et 4% des contraventions pour cause d'illicite spatial**,
- le **stationnement « sauvage »** peut constituer une entrave à la **sécurité publique** ou à la salubrité publique. En effet, l'accès des véhicules de secours ou des véhicules de collecte des ordures ménagères est souvent gêné par la présence de véhicules mal garés, notamment dans l'hyper centre et les quartiers anciens de Brive



Photo 1



Photo 2



Photo 3

Le cas des places réservées aux Grands Invalides Civiles ou Militaires

A l'heure actuelle sont recensées :

- sur la commune de **Brive la Gaillarde**, pour les voies publiques et parkings ouverts à la circulation publique, **287 places réservées** (110 places sur voie publique et 177 sur voies et parking privés ouverts au public),
- sur la commune de **Malemort**, **12 places** sont réservées aux personnes handicapées,
- aucun recensement n'a été opéré sur les autres communes de la CAB.

Ces places spécifiques aux personnes à mobilité réduite sont sujettes à de nombreux débordements :

- un certain sous dimensionnement limitant la liberté de mouvement ainsi qu'une localisation dangereuse (photo 4), sur voirie en proximité même du conflit avec la circulation,
- un stationnement parasite important (photo 5), qui représente, pour rappel, 4,5% des illicites spatiaux sanctionnés.



Photo 4



Photo 5

Pas de stationnement pour les touristes

Aucune aire de stationnement à destination des cars touristiques, campings cars et autres caravanes n'est aménagée dans le pôle urbain et à proximité de la ville centre ou des pôles touristiques. Or, à titre d'exemple, selon les sources de l'Office de Tourisme du Pays de Brive, en période estivale, 15 cars touristiques pénètrent chaque jour dans le coeur de ville de Brive.

Le stationnement en ouvrage

Une offre importante en ouvrage...

L'analyse du stationnement en ouvrage s'intéresse aux deux parkings souterrains existants sur la CAB : les parcs de la **Guierle** et de la place **Thiers**.

En terme de capacité, l'ouvrage de la Guierle dispose de l'offre la plus conséquente avec 1 210 places à disposition contre 508 pour le parking Thiers.

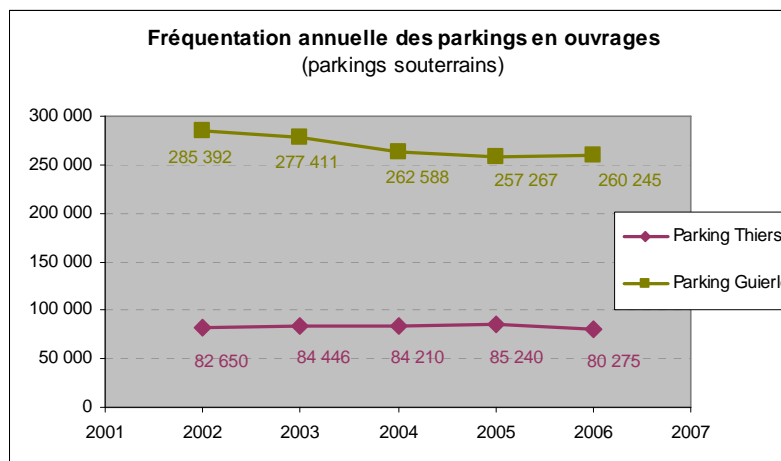
Ces parcs sont ouverts de 7 heures à 21 heures. Ce panel horaire relativement limité peut d'ailleurs remettre en cause certains usages du stationnement tôt le matin et en soirée.

Avec 1 718 places disponibles contre 1 445 places payantes en surface, l'offre en ouvrage est supérieure à l'offre payante de surface.

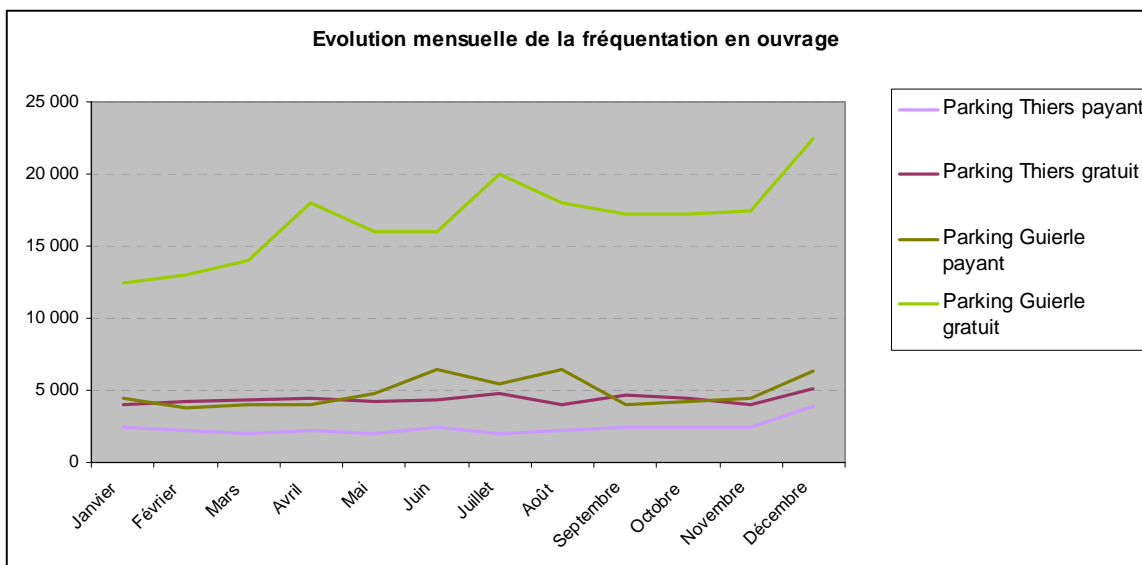
... mais sous utilisée

En terme d'utilisation, la tendance remarquable est une diminution de la fréquentation des ouvrages sur les quatre dernières années :

- diminution relativement constante pour le Parc de la Guierle,
- diminution moins marquée pour la fréquentation du Parking Thiers, avec un léger infléchissement seulement en 2006.



Source : Mairie de Brive / 2007

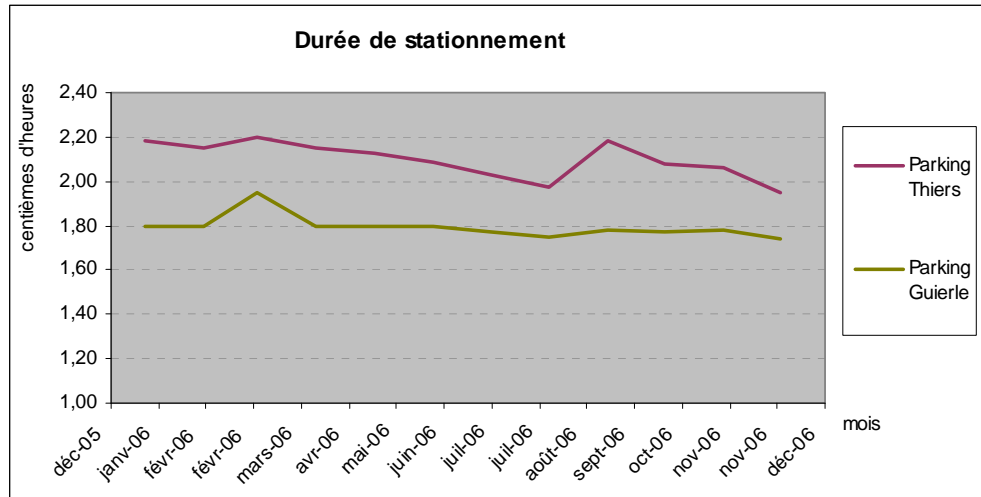


Source : Mairie de Brive / 2007

Du stationnement de moyenne durée

Le parking Thiers est plus tourné vers des usages de plus longue durée alors que le parking Guierle reste sur des usages plus « courts ». L'ordre de grandeur est le suivant :

- une durée moyenne de stationnement de 1h45 pour les usagers du parking Guierle,
- une durée moyenne de stationnement de 2h00 pour les usagers du parking Thiers.

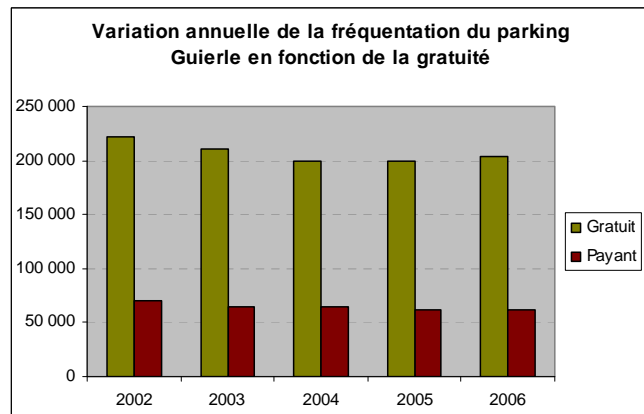
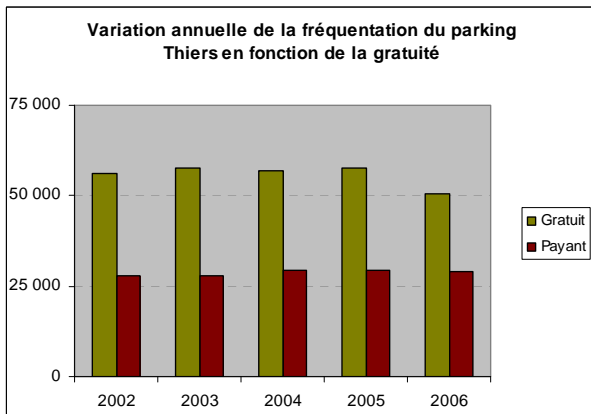


Source : Mairie de Brive / 2007

Un indice de gratuité qui souligne le « dysfonctionnement » de l'offre

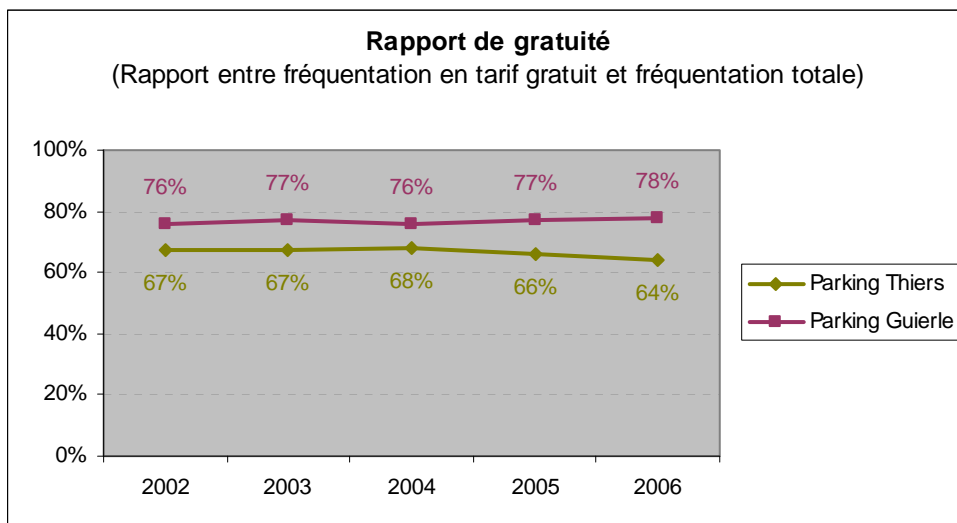
Les graphiques ci-dessous illustrent que l'usage du stationnement en ouvrage s'effectue majoritairement sur les places gratuites, soit la première demie heure et le samedi.

La mise en place d'une tarification plus faible en ouvrage ou d'une tarification plus élevée en surface, associée à une volonté forte de faire respecter la réglementation en vigueur, permettrait d'augmenter la fréquentation des ouvrages (notamment sur la moyenne) et ainsi d'améliorer la rentabilité des ouvrages avec un indice de gratuité plus faible.



Source : Mairie de Brive / 2007

Comme décrit précédemment, la période temporelle de plus forte compétitivité pour le stationnement en ouvrage est la première demie heure, ainsi que le samedi puisque le stationnement y est gratuit.



Source : Mairie de Brive / 2007

Les usages de stationnement au regard de l'enquête auto administrée

LE STATIONNEMENT : UN FREIN A L'ACCES DU CENTRE VILLE							
Secteurs	1	2	3	4	5	6	TOTAL
Réponses	Brive	Malemort	CAB Nord	CAB Ouest	CAB Nord Est	CAB Sud	
Oui	53,0%	45,0%	50,8%	81,0%	47,0%	83,0%	54,0%
Non	45,0%	54,0%	47,9%	19,0%	53,0%	17,0%	45,0%
Ne sais pas	2,0%	1,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Citations	1 780	251	394	106	184	75	2 790

Source : Enquête mobilité / CAB / mai 2007

Le stationnement en ville A la question « vous arrive t-il parfois de renoncer à aller aux centre-villes de Brive ou de Malemort à cause des difficultés de stationnement ? », plus de la moitié des habitants de l'agglomération répondent « oui ».

Cette question qui devrait être relativement homogène pour l'ensemble des habitants de la CAB, trouve des réponses fortement disparates. Preuve que **la question de la disponibilité du stationnement reste très subjective et personnelle** et qu'une approche objective fondée sur l'exploitation des données existantes doit être privilégiée.

Les pratiques de stationnement L'analyse des lieux de stationnement des véhicules à l'échelle de l'agglomération apporte plusieurs enseignements :

- 90% des premiers véhicules sont garés dans un espace privatif (garage ou cours), 86% pour le pôle urbain (Brive et Malemort).
- ce chiffre diminue à 76% pour les seconds véhicules qui sont garés dans un espace privatif (garage ou cours). Les véhicules stationnés sur la voie sont souvent les seconds ou troisièmes véhicules du ménage.

Plus les lieux de résidence sont peu urbanisés, plus les véhicules sont stationnés dans des espaces privatifs, ce qui s'explique d'une part par l'augmentation de la taille de la parcelle et d'autre part, par l'absence d'espace de stationnement sur le domaine public.

LIEU DE STATIONNEMENT DE LA PREMIERE ET SECONDE VOITURE

Secteurs	PREMIERE VOITURE		SECONDE VOITURE	
	Pôle urbain	Couronne périurbaine et rurale	Pôle urbain	Couronne périurbaine et rurale
Lieu				
Garage	73,6%	72,6%	36,0%	35,1%
A l'extérieur dans un espace privé	13,1%	24,9%	34,8%	52,6%
En stationnement dans une rue gratuite	13,3%	2,5%	29,2%	12,3%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Citations	2 053	768	1 106	571

Source : Enquête mobilité / CAB / mai 2007

Une analyse plus fine menée sur la ville de Brive démontre que même dans le centre, une grande majorité des résidences offre la possibilité de stationner au moins un véhicule. (cf stationnement du domaine privé page 73)

La **question du stationnement en centre-ville** repose donc en priorité sur la **gestion de la superposition des demandes de stationnement des actifs et des clients.**

Synthèse

Le réseau viaire et l'« auto mobilité »

Une **hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire peu lisible** qui a pour effet :

- un manque de séparation des véhicules selon la nature des flux,
- une concentration des flux sur les voies structurantes,
- des nuisances au cœur même du pôle urbain et de l'hyper centre.

Des **effets d'écran** qui, combinés à un **maillage souvent déficient**, segmentent le territoire et nuisent au système d'échange :

- un fort écran pour les liaisons nord sud : la Corrèze, les voies ferrées et la RD 1089
- un système de boulevards parfois difficiles à traverser pour les piétons,
- des points de traversées de la Corrèze qui doivent supporter de forts trafics.
- Des points de traversée des voies ferrées à faible gabarit.

Des trafics qui croissent avec l'urbanisation des zones avec notamment, une **augmentation du poids du territoire nord**.

Un **contournement nord** qui vise à réduire les nuisances en captant notamment une part du trafic de transit et de « grand » échange mais ...

... qui va générer de **nouveaux besoins** ainsi que de **nouvelles offres** qui devront susciter des adaptations de l'offre actuelle.

Le stationnement

Une **offre importante de stationnement** en surface et en ouvrage...

... mais une **tarification** qui ne **favorise pas la compétitivité** et entraîne un manque de rationalisation des offres.

Une carence en offre de stationnement pour les véhicules de tourisme, particuliers ou collectifs.

Une **gamme tarifaire** et une **politique de sanctions** qui ne favorisent **pas forcément une plus grande rotation des véhicules**.

Malgré l'importance des offres de surface et en ouvrage, des **situations de saturation et d'illicites** qui sont autant de **révélateurs des dysfonctionnements** en terme de manque de contrôle et de sanction.

Une implantation payante concentrée dans l'espace et une offre attractive qui **encouragent l'usage automobile en plein cœur de ville**.

Des **illicites de stationnement** qui nuisent à l'**usage des autres modes**, voire à la sécurité publique.

Un déficit de gestion des différents parcs de stationnement : des **parkings souterrains sous utilisés** et une **multiplication des parkings ou places en aérien** laissant peu de place aux autres modes.