

SYNDICAT MIXTE POUR LE SUIVI DU SCOT DU PAYS DE TULLE



SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE ETUDE SUR LES DEPLACEMENTS

Rapport 1 DIAGNOSTIC

février 2007

| Version | Date | Objet de l'édition / révision |
|---------|------|-------------------------------|
|---------|------|-------------------------------|

| | | |
|---|-------|--------------------|
| 0 | 11/06 | Version provisoire |
| 1 | 02/07 | Version finale |
| | | |
| | | |
| | | |

| Nom | Date | Visa |
|-----|------|------|
|-----|------|------|

| | | |
|----------|-------------------------------|--|
| Auteur : | Harold Hurel Dalila Zegagh | |
|----------|-------------------------------|--|

| | |
|--------------|-----------|
| Vérification | |
| Validation | PARCOURIR |

Table des matières

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Présentation générale | 5 |
| 1.1. | Objectifs et methode..... | 5 |
| 1.2. | Eléments de caractérisation du territoire | 7 |
| 1.2.1. | Spécificités géographiques du Pays de Tulle..... | 7 |
| 1.2.2. | Caractéristiques démographiques..... | 8 |
| 1.2.3. | Les navettes domicile travail | 14 |
| 1.2.4. | Les pôles de développement économique..... | 16 |
| 1.2.5. | Le transport de marchandises à l'échelle régionale | 17 |
| 1.3. | Les acteurs de la mobilité..... | 18 |
| 2. | L'accessibilité externe du territoire | 20 |
| 2.1. | Infrastructures, usages et projets | 20 |
| 2.1.1. | La grande accessibilité du territoire..... | 21 |
| 2.1.2. | Une accessibilité régionale satisfaisante..... | 27 |
| 2.2. | Enjeux et perspectives..... | 31 |
| 3. | La mobilité au sein du territoire | 33 |
| 3.1. | Infrastructures, usages et projets | 33 |
| 3.1.1. | Une mobilité essentiellement individuelle assurée par la route..... | 33 |
| 3.1.2. | Des services de transport collectif denses mais peu fréquentés..... | 36 |
| 3.1.3. | L'intermodalité dans le pays de Tulle | 39 |
| | Enjeux et perspectives | 41 |
| 4. | La mobilité dans la ville de Tulle | 44 |
| 4.1. | Infrastructures, usages et projets | 44 |
| 4.1.1. | Une configuration urbaine propice à l'usage de la voiture..... | 44 |
| 4.1.2. | Une mobilité fortement consommatrice d'espace | 47 |
| 4.1.3. | Les services de transport..... | 47 |
| 4.1.4. | L'intermodalité..... | 47 |
| 4.2. | Enjeux et perspectives..... | 47 |
| | Bibliographie | 47 |

Tables des illustrations

Table des figures

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Détail des migrations domicile-travail de l'aire urbaine de Tulle, en 1999..... | 14 |
| Figure 2 : Ménages sans voiture dans à Tulle et dans le pays de Tulle, selon les classes d'âge en 2004..... | 15 |
| Figure 3 : Evolution de la nature des marchandises transportées dans la Région Limousin, entre 1996 et 2004..... | 17 |
| Figure 4 : L'autoroute A89, au Nord de Tulle (2006)..... | 22 |
| Figure 5 : Origines des trafics sur le réseau A89 Centre, à la sortie Tulle Nord, au premier semestre 2006 (en%)..... | 23 |
| Figure 6 : Fréquentation moyenne journalière des lignes 7 et 11, en 2003..... | 29 |
| Figure 7 : Motifs des déplacements des usagers des lignes 7 et 11, en 2003..... | 29 |
| Figure 8 : Deux arrêts desservis par les lignes de transport du département..... | 38 |
| Figure 9 : Les principaux établissements de Tulle, en 2005..... | 46 |
| Figure 10 : Une résidence en construction rue Victor Hugo (à droite) ; les travaux Place de la Cathédrale..... | 46 |
| Figure 11 : Répartition des déplacements de Tulle selon les motifs, en 1999..... | 47 |
| Figure 12 : Les travaux en cours rue Victor Hugo et le point noir de circulation sur l'avenue Charles-de-Gaulle..... | 47 |
| Figure 13 : Un parking en plein air à proximité de la place Gambetta (à gauche), le Parking Peri (au centre), le Parking Saint-Pierre (à droite)..... | 47 |
| Figure 14 : Des places de stationnement en zone bleue (à gauche) et en zone rouge, dans le centre-ville ancien (à droite)..... | 47 |
| Figure 15 : Le garage des bus du CFTA..... | 47 |
| Figure 18 : Evolution du coût d'exploitation du réseau Tul'Bus, de 2005 à 2006..... | 47 |
| Figure 19 : Comparaison des principaux ratios avec les réseaux équivalents..... | 47 |
| Figure 20 : voyages par habitants et par an selon les tailles de PTU (2003)..... | 47 |

Table des cartes

| | |
|---|----|
| Carte 1 : Périmètre du SCOT du Pays de Tulle..... | 7 |
| Carte 2 : Evolution des migrations domicile travail dans les aires urbaines de Tulle et de Brive, entre 1975 et 1999..... | 14 |
| Carte 3 : Les ménages sans voiture, dans le territoire du SCOT du pays de Tulle, en 1999..... | 15 |
| Carte 4 : Les principales zones d'activités dans le Pays de Tulle, en 2006..... | 16 |
| Carte 5 : Tulle dans le réseau autoroutier du Sud-Ouest français, en 2006..... | 21 |
| Carte 6 : Trafics enregistrés sur les infrastructures routières du Limousin, en 2004..... | 22 |
| Carte 7 : Le Limousin dans le réseau ferroviaire français, en 2006..... | 24 |
| Carte 8 : Temps de parcours comparés en train et en voiture au départ de Tulle en 2006..... | 25 |

| | |
|--|----|
| Carte 9 : Les principaux aéroports, avec temps d'accès en voiture..... | 26 |
| Carte 10 : Les lignes du réseau TER Limousin, en 2006..... | 27 |
| Carte 11 : Les principaux axes du réseau routier sur le territoire du Pays de Tulle, en 2004..... | 34 |
| Carte 12 : Le pays de Tulle dans le réseau de transport en commun du département de la Corrèze, en 2006..... | 37 |
| Carte 13 : Répartition de la population tulliste, en 1999..... | 45 |
| Carte 14 : Le réseau de lignes régulières exploité par le CFTA Tulle, en 2006..... | 47 |

Table des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 1 : Evolution des parts de migrations domiciles travail dans l'aire urbaine de Tulle et dans le reste du département, entre 1975 et 1999..... | 14 |
| Tableau 2 : Les navettes domicile-travail en 1999..... | 14 |
| Tableau 3 : Les transports de marchandises de la région Limousin, en 2004..... | 17 |
| Tableau 4 : Transport de marchandise dans la région Limousin par mode, entre 1996 et 2004 (en milliers de tonnes transportées)..... | 17 |
| Tableau 5 : Les sections de l'autoroute A89 selon les dates de mise en service, en 2006..... | 22 |
| Tableau 6 : Les tarifs applicables sur l'autoroute A89 depuis Tulle Nord (en euros), en 2006..... | 23 |
| Tableau 7 : Desserte de la liaison Paris-Tulle, en 2006..... | 24 |
| Tableau 8 : Nombre de destinations proposées au départ des aéroports, en 2006..... | 26 |
| Tableau 9 : Les liaisons TER au départ ou à destination de Tulle, en semaine, en 2006..... | 28 |
| Tableau 10 : Tarification régionale, en 2006..... | 28 |
| Tableau 11 : Evolution du trafic routier sur les principaux axes, entre 1999 et 2004..... | 34 |
| Tableau 12 : Accidentologie sur le réseau routier dans le territoire du SCOT de Tulle, en 2004..... | 35 |
| Tableau 13 : Desserte du Pays de Tulle par les lignes départementales, en 2005..... | 37 |
| Tableau 14 : Les arrêts desservis par le « TAD », en 2006..... | 47 |
| Tableau 15 : Tarification selon les titres de transport sur le réseau Tul'Bus, en 2006..... | 47 |
| Tableau 16 : Evolution de la fréquentation mensuelle sur le réseau Tul'Bus, entre 2005 et 2006..... | 47 |

1. PRESENTATION GENERALE

Points clés

- Le périmètre du SCOT du Pays de Tulle s'étend sur 37 communes, organisé autour de la ville centre Tulle. Territoire rural polarisé par une ville centre, il s'inscrit dans un espace au relief accidenté et se caractérise par une faible densité d'habitants et par une population qui diminue et vieillit.
- Différentes autorités organisatrices de transport interviennent à différentes échelles sur le périmètre du SCOT du pays de Tulle : la Région, le Département et la ville de Tulle. L'échelle intercommunale (communauté de Communes du Pays de Tulle) ne s'est pas dotée à ce jour de compétence en matière de transports.
- Le volet déplacement du SCOT devra donc faire intervenir et coordonner de nombreux acteurs.

1.1. OBJECTIFS ET METHODE

La démarche du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) fait suite à celle d'un **Schéma Directeur** (SD) approuvé en 1995 par délibération du comité syndical du Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation du Pays de Tulle (SIEPPT) et concernant 28 communes. En matière de déplacements, le SD prévoyait de préserver et de renforcer les principaux axes de circulation.

En 2001, la communauté de communes du Pays de Tulle et la commune de Gimel-les-Cascades se sont réunies afin de réviser le schéma directeur.

Les **déplacements et la mobilité ont un caractère déterminant dans l'organisation** du territoire en s'articulant aux différentes affectations de l'espace et souvent en les orientant. Leur appréhension et la détermination de stratégies adaptées en la matière constituent ainsi un enjeu important dans une démarche de planification territoriale.

Les **objectifs du SCOT en matière de déplacements** sont clairement définis. Il doit promouvoir une mobilité « durable », c'est-à-dire une mobilité qui concilie des objectifs :

- écologiques (économie d'énergies, économie de la consommation d'espace, réduction des nuisances, amélioration de la sécurité des déplacements, protection des sites naturels,...),
- sociaux (mise en œuvre du droit aux transports pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, les personnes socialement défavorisées et celles qui ne possèdent pas de véhicule automobile),
- économiques (assurer l'accessibilité et l'attractivité des pôles d'emploi, des zones d'habitat, des services et organiser la circulation des marchandises).

L'étude adopte une **approche globale des déplacements** en articulant mobilité et organisation de l'espace. Outre l'identification des infrastructures et leurs usages et des principaux pôles générateurs de trafic, il s'agit de comprendre les interactions des transports avec les autres facteurs déterminant l'organisation spatiale. **Les différents types de mobilité sont considérés : mobilité fret ou voyageur, particulière ou collective, routières ou relevant d'autres modes de transport (aérien, ferroviaire).**

La gestion des déplacements ne se réduit pas en effet à l'étude des infrastructures. Elle prend en compte les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ainsi que l'analyse des principaux flux de migrations internes au périmètre du SCOT et des territoires voisins. C'est pourquoi, après avoir exposé quelques éléments de contexte, le diagnostic s'efforce de caractériser les besoins de déplacements ainsi que les infrastructures et leurs usages en **distinguant trois échelles territoriales** :

- **l'accessibilité externe du territoire** aux échelles nationale et régionale,
- **la mobilité interne** dans le territoire du Pays de Tulle (élargie si nécessaire à des échelles plus larges),
- **Tulle et les territoires porteurs d'enjeux**. Outre les déplacements routiers individuels sont considérés les déplacements collectifs ainsi que les mobilités douces et le stationnement à Tulle.

Une synthèse permet enfin de présenter les principales caractéristiques de la mobilité dans la perspective des étapes ultérieures du SCOT.

Ce diagnostic a été réalisé à travers :

- l'exploitation de différentes études recueillies auprès des services des collectivités et des administrations,
- plusieurs entretiens avec les acteurs locaux des transports et de l'aménagement¹,
- des investigations de terrain permettant d'appréhender les différents services de transport existants.

L'étude sur les déplacements doit ainsi permettre au SCOT de contribuer à :

- définir le cadre d'une politique multimodale des déplacements à l'échelle du territoire,
- veiller à ce que cette politique soit cohérente avec le développement envisagé du territoire,

¹ Liste présentée en annexe 1.

- maîtriser les déplacements et la circulation automobile pour que les déplacements deviennent une composante du développement durable.

1.2.2. CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES

Les différentes cartes présentées permettent de cerner les principales caractéristiques démographiques du Pays de Tulle et d'envisager les enjeux en termes de mobilité de ces constats.

□ Poids démographique

➤ **Tendances sur le territoire**

Le pays de Tulle est un territoire de 37 communes à dominante rurale, près de la moitié d'entre elles comptant moins de 500 habitants.

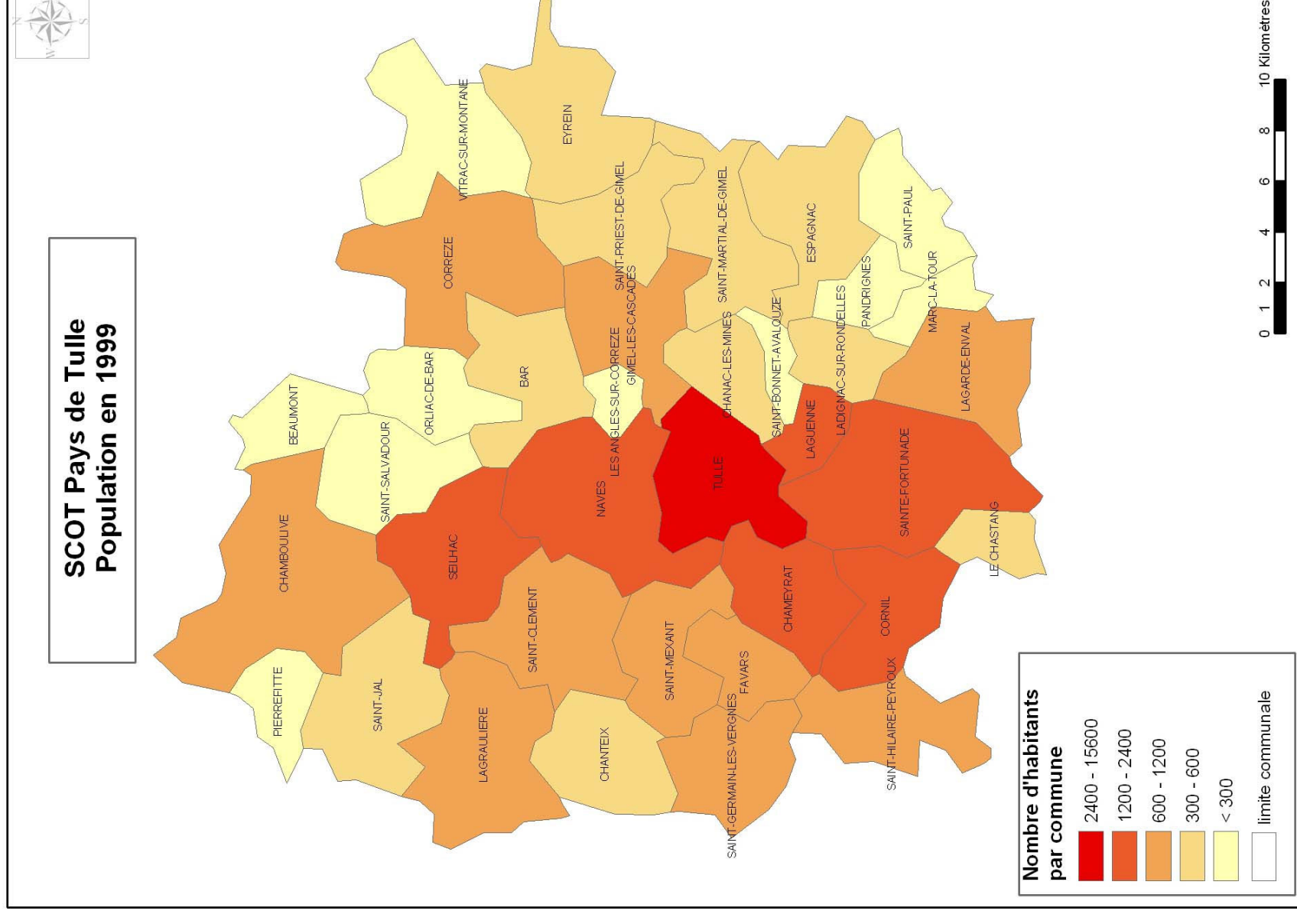
Plus de 55% de la population du SCOT se concentre sur cinq communes : la ville de Tulle compte 15 600 habitants et seulement quatre communes regroupent entre 1 500 et 2 100 habitants. Les communes les plus peuplées sont celles de la périphérie de Tulle : Laguenne, Naves, Seilhac, Chameyrat, Cornil et Sainte-Fortunade. Dix communes ont moins de 300 habitants.

➤ **Enjeux en termes de mobilité**

La concentration de la population sur la ville centre a également pour effet d'y concentrer et d'y polariser les déplacements, nécessitant une offre d'infrastructures et de services de transports en commun adaptés.

Le niveau de population de la couronne périurbaine, notamment selon un axe nord – sud et depuis 2000 vers l'ouest du territoire nécessite également une offre adaptée en transports et commun et d'infrastructures (RD 1120, RD 940, RD 9).

L'évolution de la population en 2006 prise en compte dans le cadre de l'élaboration du SCOT permet de retrouver le même niveau de population qu'en 1982. Ce renouveau démographique est à intégrer dans le cadre de l'organisation des transports.



□ Répartition spatiale et densité de population

➤ Tendances sur le territoire

La **densité est plutôt faible** dans l'ensemble du territoire du pays de Tulle, seules Tulle et Laguenne ayant plus de 200 habitants/km².

Elle présente toutefois des contrastes nets entre les communes. Globalement, les communes de l'ouest et du nord ouest sont plus densément peuplées que celles du nord est et de l'est où les taux de densité sont très faibles (souvent inférieurs à 25 habitants par km²).

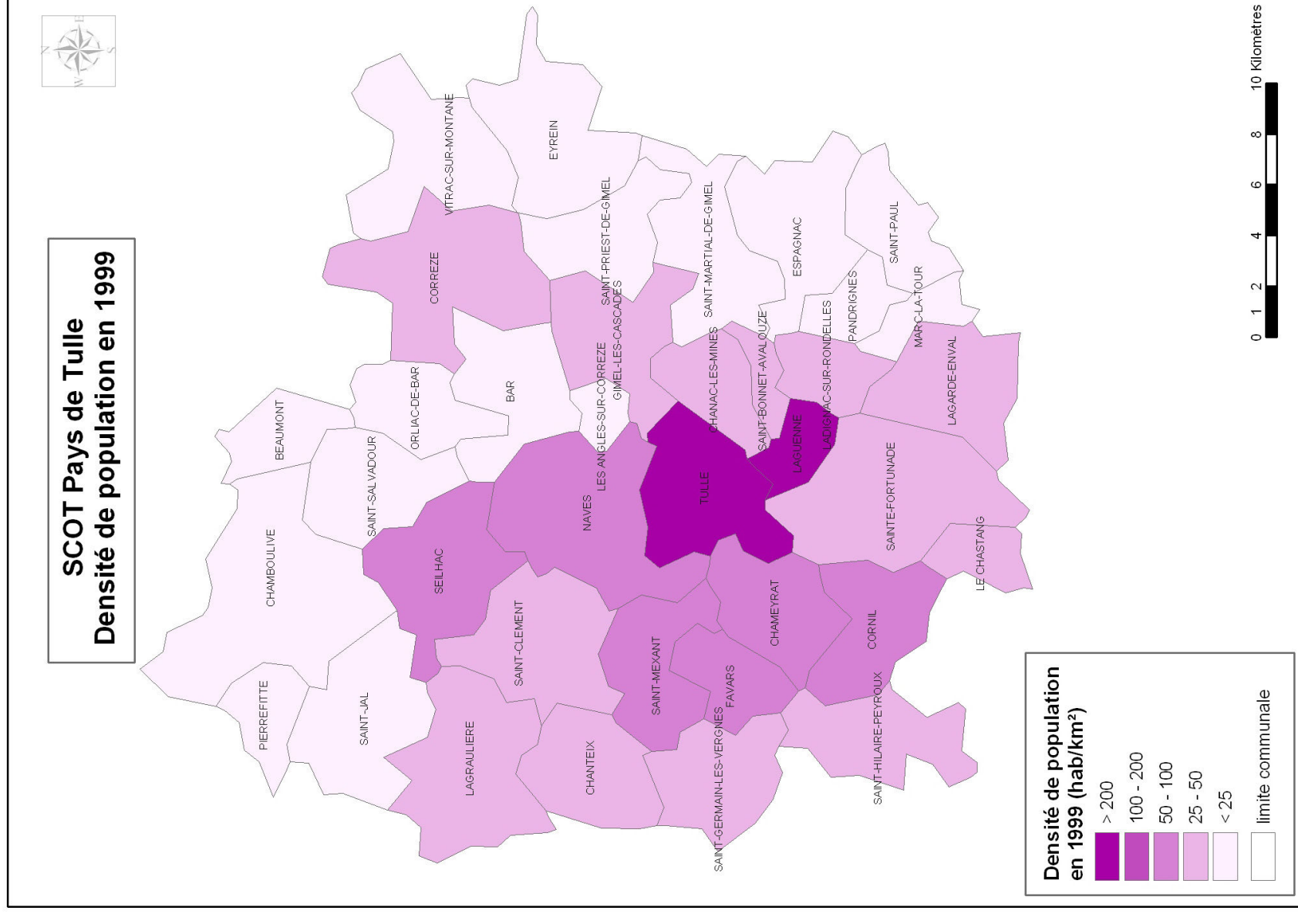
Une couronne périurbaine déséquilibrée vers l'ouest se dessine ainsi autour de Tulle, les populations se portant vers l'autoroute et vers Brive davantage que vers la Haute Corrèze. Les communes les plus périphériques au nord et à l'est sont les plus dépeuplées, exception faite de la vallée de la Corrèze.

➤ Enjeux en termes de mobilité

Les territoires les plus denses sont les plus propices à l'établissement de transports en commun et requièrent des infrastructures routières sécurisées et de bonnes capacités.

L'ouest et le nord ouest de la couronne périurbaine doivent ainsi avoir une offre de transports en commun adaptée.

Le réseau routier secondaire dans ces espaces riverains à la fois des autoroutes A20 et A89 doit pouvoir relayer efficacement ces infrastructures et assurer une fonction de desserte des espaces denses.



□ Evolution de la population entre 1990 et 1999

➤ Tendances sur le territoire

Entre 1982 et 1999, le territoire a perdu près de 3 000 habitants. Cette baisse est surtout sensible à Tulle (3 327 habitants en moins depuis 1982), alors que la campagne résidentielle périphérique a légèrement accru sa population grâce à un solde migratoire positif.

Entre 1990 et 1999, la croissance démographique du pays de Tulle a été très faible. Sur 37 communes, douze ont enregistré une croissance positive et seules quatre d'entre elles ont connu une croissance supérieure à 3% (Sainte-Fortunade, Pandrignes, Saint-Clément et Seilhac).

Les autres communes ont perdu de la population durant cette période inter-censitaire. Tulle, Vitrac sur Montane et Saint-Germain les Vernes ont connu une décroissance supérieure à 7%.

Si l'absence d'attractivité de ville centre est nette, **le développement de la couronne périurbaine apparaît toutefois très inégal.** Un groupe de commune apparaît attractif au nord ouest (Saint-Salvador, Seilhac et Saint-Clément) ainsi que quelques communes du Sud et du Sud est.

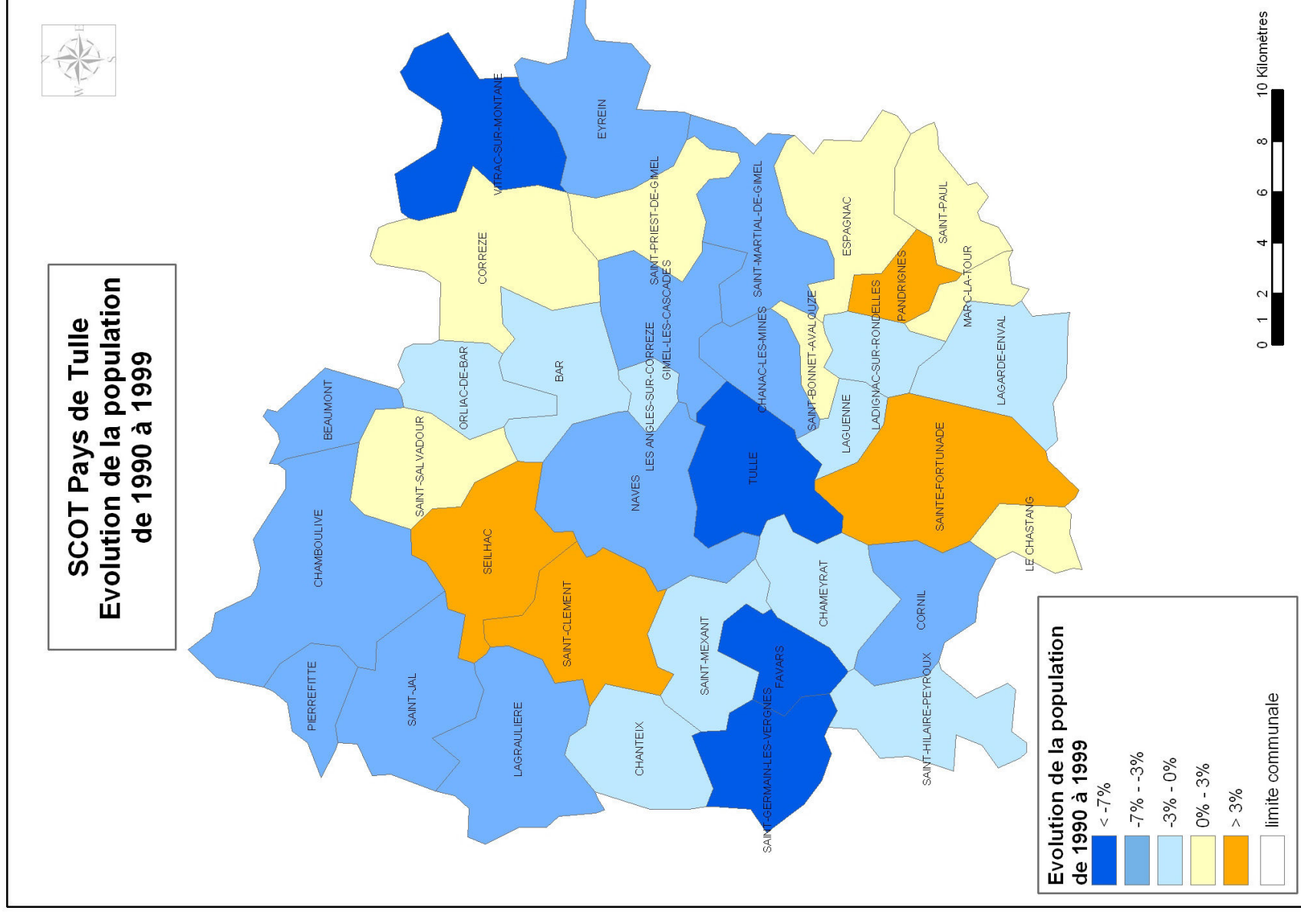
Il convient de noter que les données disponibles ne permettent pas de sentir de possibles tendances de revitalisation de la ville centre.

➤ Enjeux en termes de mobilité

La demande de déplacement est susceptible de varier en fonction de l'évolution de la population et peut requérir une adaptation du niveau de l'offre d'infrastructures et de services de transports.

L'accroissement de la population de certaines communes de la couronne périurbaine peut ainsi conduire à un accroissement de l'offre de transports en commun ou à une mise à niveau du réseau routier.

A l'inverse, la question du maintien d'une offre de transport attractive peut se poser dans les territoires en déprise.



□ Dynamisme démographique

L'indicateur de dynamisme démographique rapporte la population jeune (âgée de moins de 20 ans) à la population âgée (plus de 60 ans) et indique ainsi le nombre de jeunes présents pour une personne de plus de 60 ans.

Rapportant sur la carte des données de la structure par âge, l'indicateur de dynamisme permet d'envisager l'évolution possible à long terme de la population selon les territoires considérés.

➤ Tendances sur le territoire

Le vieillissement de la population du Pays de Tulle apparaît de manière générale, avec un dynamisme démographique systématiquement inférieur à 1. Les populations de plus de 60 ans sont ainsi partout plus nombreuses que celles de moins de 20 ans.

Ce faible dynamisme démographique laisse envisager des perspectives de croissance démographique limitées pour le pays de Tulle. Cela s'explique par la faible présence de jeunes ménages et par une présence importante de la population âgée dans l'ensemble du territoire.

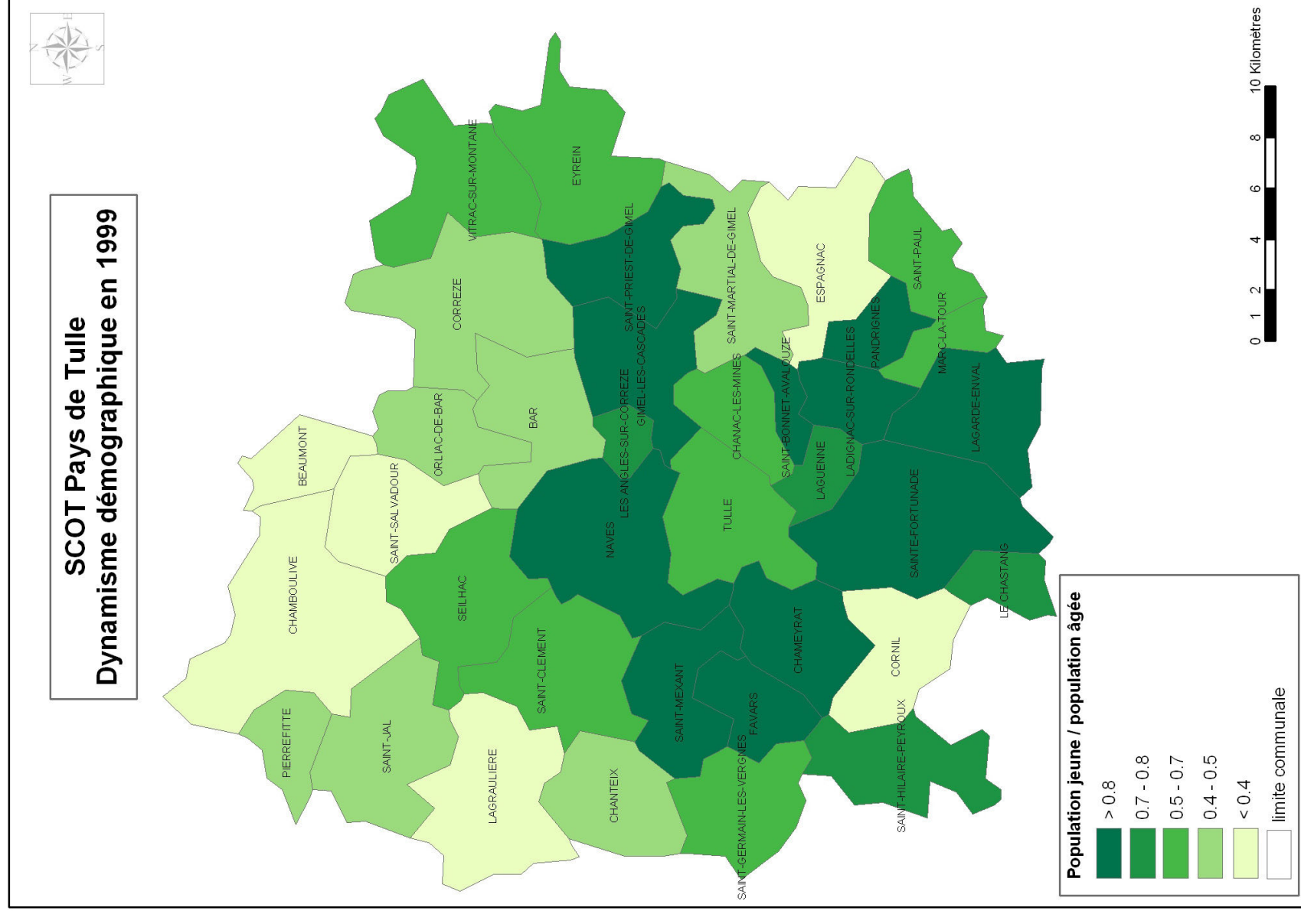
Les communes de la couronne périurbaine de Tulle présentent un dynamisme démographique le plus élevé, avec une moyenne de 0,8%. Cela s'explique par la présence dans ces communes de couples avec enfants, vecteurs du développement périurbain. La ville centre apparaît en retrait, les jeunes la quittant pour s'installer en périphérie.

Les communes les plus éloignées de la ville centre présentent le dynamisme démographique le plus faible, avec un taux inférieur à 0,4% (Chamboulive, Baumont, Saint-Salvador, Lagraulière, Cornil et Espagnac). Vieillis et peu peuplés, ces espaces ruraux périphériques sont trop éloignés de la ville centre pour bénéficier de ses reports de population et d'activité.

➤ Enjeux en termes de mobilité

Les territoires périphériques concentrent des populations âgées aux besoins spécifiques de mobilité, n'ayant pour partie pas ou plus l'usage de la voiture. Une offre de transport en commun adaptée est nécessaire.

La couronne périurbaine a une population de moins de 20 ans plus importants que sur le reste du Pays de Tulle qui présente également des besoins spécifiques de mobilité. L'offre de transport en commun devrait s'efforcer de répondre à ces besoins au-delà du transport scolaire.



□ Indicateur de dépendance

Ce ratio rapporte le nombre de personnes « dépendantes » (âgées de plus de 60 ans ou de moins de 20 ans) au nombre de personnes potentiellement actives (d'âge compris entre 20 et 60 ans).

➤ Tendances sur le territoire

Des contrastes territoriaux centre / périphérie apparaissent nettement à l'échelle du pays de Tulle.

Les territoires les plus éloignés de la ville centre, en particulier au nord, ont une population potentiellement à charge importante. Chamboulive, Beaumont et Corrèze ont des ratios supérieurs à 1,36. Cette population est davantage constituée de personnes âgées de plus de 60 ans que de moins de vingt ans. On constate que les communes les plus périphériques et les communes les moins peuplées sont souvent les plus dépendantes.

Tulle et certaines communes situées en périphérie (au sud et au sud-est) voient le niveau de personnes potentiellement actives et de personnes potentiellement à charges s'équilibrer.

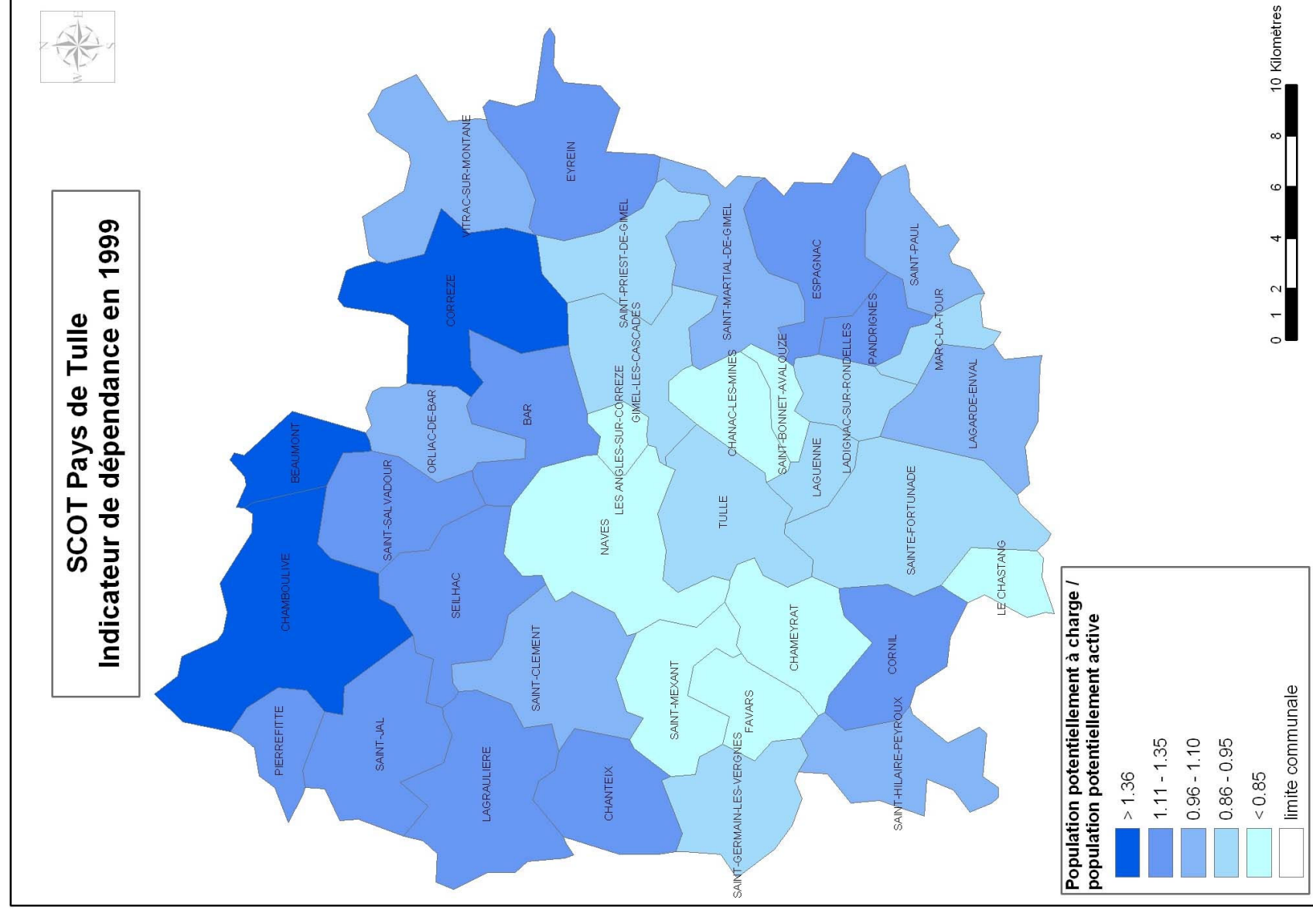
Les communes densément peuplées de l'ouest de la couronne périurbaine de Tulle présentent les taux de dépendance les plus faibles et disposent d'une population potentiellement active importante.

➤ Enjeux en termes de mobilité

Les personnes qualifiées de dépendantes par cet indicateur le sont également souvent sur le plan de la mobilité et se reposent en partie sur les transports en commun pour leurs déplacements.

Des solutions de mobilité adaptées sont nécessaires pour les populations vieillissantes des espaces périphériques très ruraux qui ne disposent pas ou plus de l'usage de la voiture.

Des solutions adaptées sont également à envisager dans la couronne périurbaine de Tulle davantage pour des populations jeunes.



☐ Taux d'actifs stables : mobilité domicile travail

Le terme d'« actifs stables » désigne les actifs ayant un emploi dans leur commune de résidence. Ces actifs effectuent des migrations domicile –travail intra communale de courte distance.

➤ Tendances sur le territoire

L'attraction du pôle d'emploi de Tulle apparaît fortement. Plus de 55% des habitants de Tulle travaillent dans la commune de résidence alors que le taux d'actif stable est partout inférieur à 50% sur le reste du territoire.

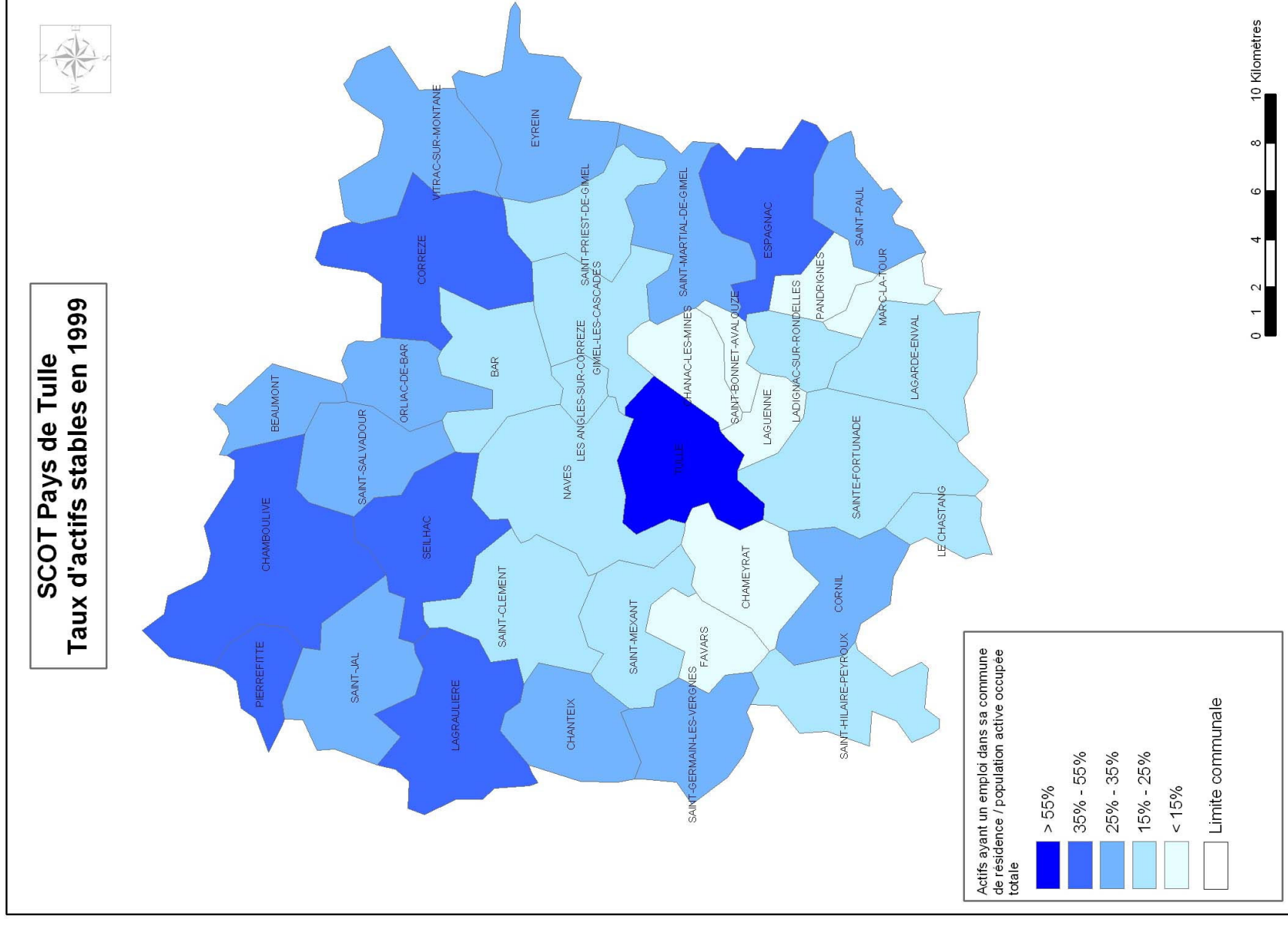
La couronne périurbaine confirme son statut résidentiel et voit vivre des actifs dont l'activité se trouve principalement sur la commune centre mais aussi dans d'autres communes périphériques. Les taux d'activité résidente sont faibles (inférieurs à 25%) voire très faibles (inférieurs à 15% par exemple à Chameyrat, Favars ou Laguenne).

Les communes périphériques du Pays de Tulle ont des actifs plus stables en raison de la prévalence des activités agricoles et de l'éloignement de la ville centre.

➤ Enjeux en termes de mobilité

Compte tenu du nombre d'actifs stables à Tulle, il existe un potentiel de déplacements en transports en commun ou par les mobilités douces.

Des aires périurbaines pauvres en emplois résidents supposent un recours massif aux déplacements individuels motorisés, que ce soit pour se rendre dans la ville centre ou dans d'autres communes périphériques où se situe l'activité. L'usage de la voiture est difficile à restreindre dans ces conditions, mais des services de transport en commun adaptés aux principaux flux constatés, l'appréhension et l'organisation des déplacements à l'échelle des principales entreprises et pôles d'activité ou le covoiturage peuvent permettre de le limiter.



1.2.3. LES NAVETTES DOMICILE TRAVAIL

➤ **Des navettes domiciles travail de plus en plus longues et nombreuses**

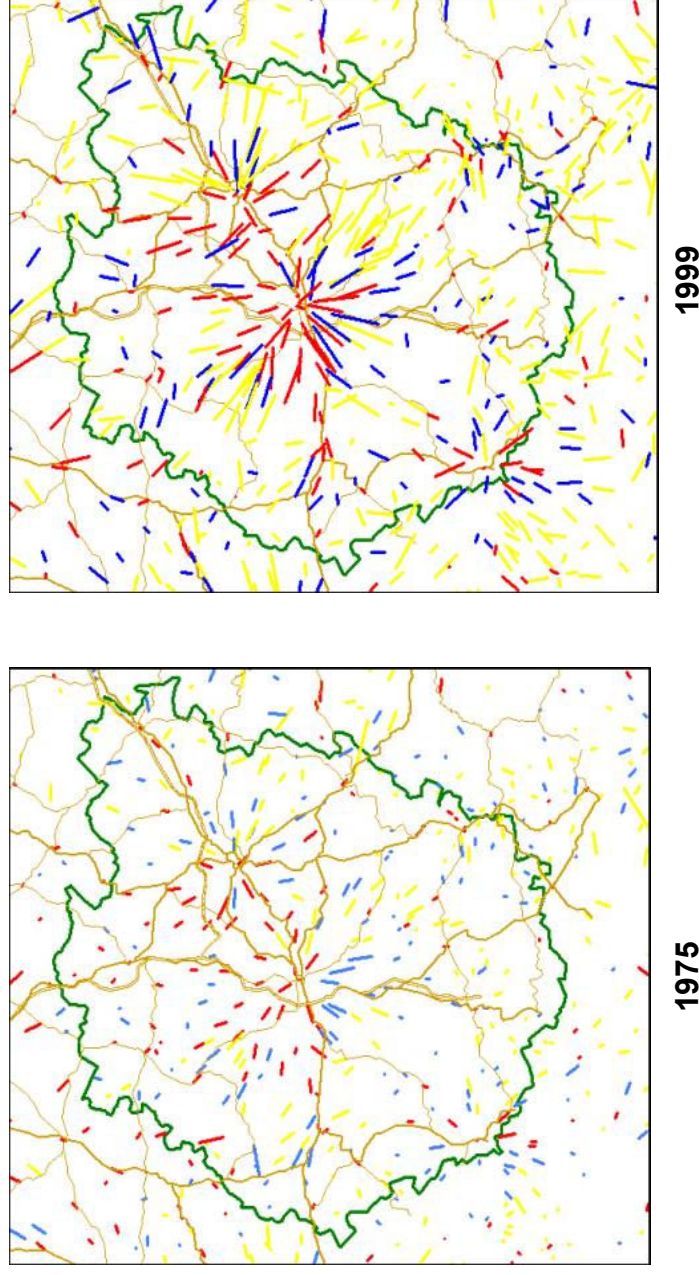
On constate des migrations domicile – travail de plus en plus nombreuses et de plus en plus longues depuis 1975 dans les aires urbaines de Brive et Tulle. Cela s'explique par le développement de la périurbanisation et par une intégration plus grande des bassins d'emploi à l'échelle départementale.

Tableau 1 : Evolution des parts de migrations domiciles travail dans l'aire urbaine de Tulle et dans le reste du département, entre 1975 et 1999

| | 1975 | | 1999 | |
|-----------------------|------------|----------|------------|----------|
| | % de fuite | % entrée | % de fuite | % entrée |
| Aire urbaine de Tulle | 5,6% | 11,5% | 18,9% | 27,8% |
| Reste de la Corrèze | 12% | 6,1% | 31,3% | 22,7% |

Source : Insee, recensement de la population

Carte 2 : Evolution des migrations domicile travail dans les aires urbaines de Tulle et de Brive, entre 1975 et 1999



Source : Insee, recensement de la population

Tableau 2 : Les navettes domicile-travail en 1999 :

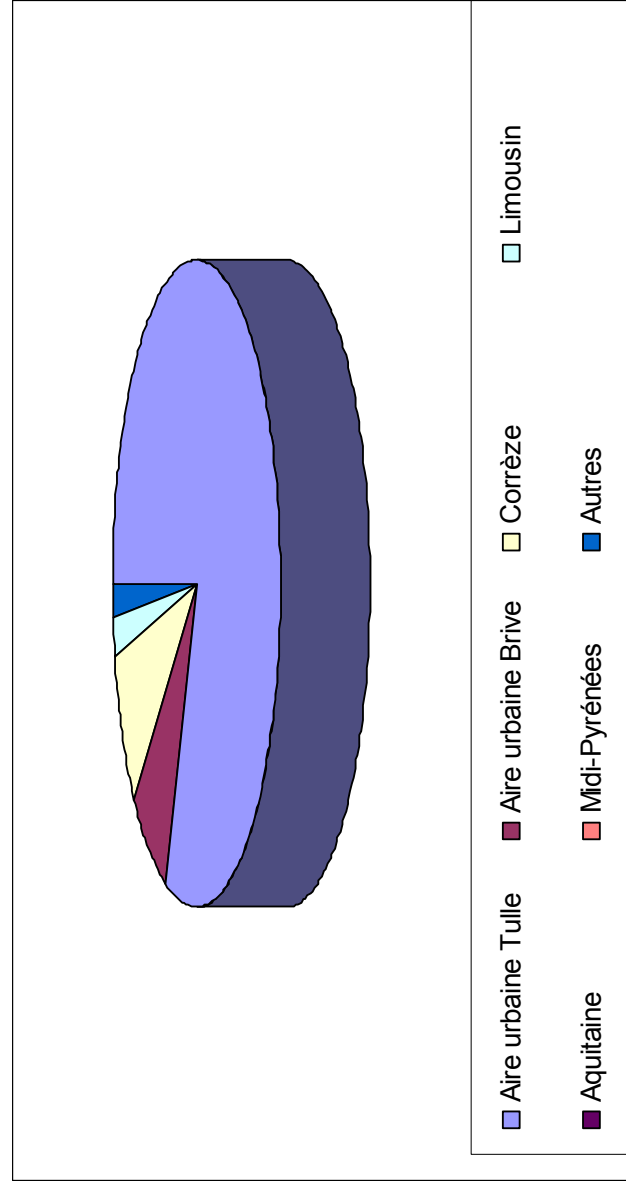
| | Nb. d'emplois | Actifs résidents | % de fuite | Part des entrants |
|-----------------------|---------------|------------------|------------|-------------------|
| Aire urbaine de Tulle | 14 669 | 13 071 | 18,93% | 27,76% |
| Reste de la Corrèze | 21 270 | 23 933 | 31,31% | 22,71% |

Source : d'après données INSEE, 1999³

L'aire urbaine de Tulle apparaît comme un pôle d'emploi attractif. Elle emploie près de 15 000 personnes alors qu'elle ne compte qu'un peu plus de 13 000 actifs résidents. Près de 30% des emplois de l'aire urbaine sont occupés par des non résidents alors que près de 20% des actifs de l'aire urbaine de Tulle vont travailler à l'extérieur de ce territoire. **Cette « fuite » est moins importante que la moyenne du département (plus de 30%)**. Les flux entrant dans l'agglomération sont donc supérieurs aux flux sortants.

Le graphique suivant précise les destinations des actifs de l'aire urbaine de Tulle. Plus des trois quarts d'entre eux restent dans l'aire urbaine, la plupart des autres allant à Brive ou dans le reste du département.

Figure 1 : Détail des migrations domicile-travail de l'aire urbaine de Tulle, en 1999.



Source : d'après données INSEE, 1999⁴

³ In Rapport d'étude bassin Brive-Tulle, Insee, mai 2005

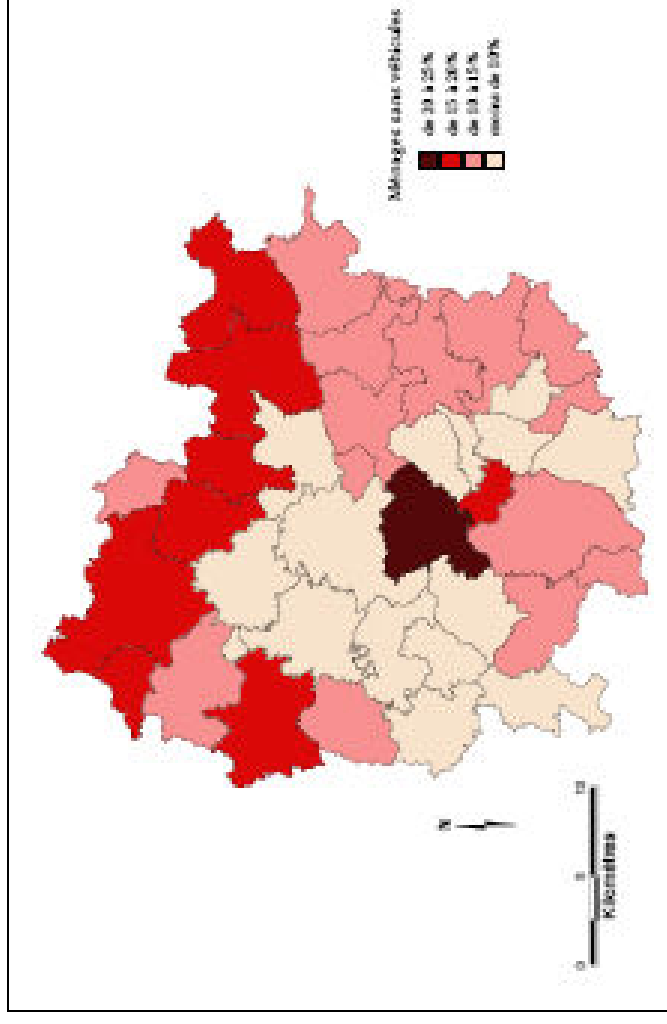
⁴ In Rapport d'étude bassin Brive-Tulle, Insee, mai 2005

➤ **Motorisation des ménages : de fortes disparités spatiales**

La mobilité des personnes fait apparaître de fortes disparités entre les territoires (Carte 3) et entre les classes d'âge (Figure 2). Toute la population n'est pas concernée par l'augmentation de l'usage de l'automobile, une partie d'entre elle n'étant pas équipée. On constate que :

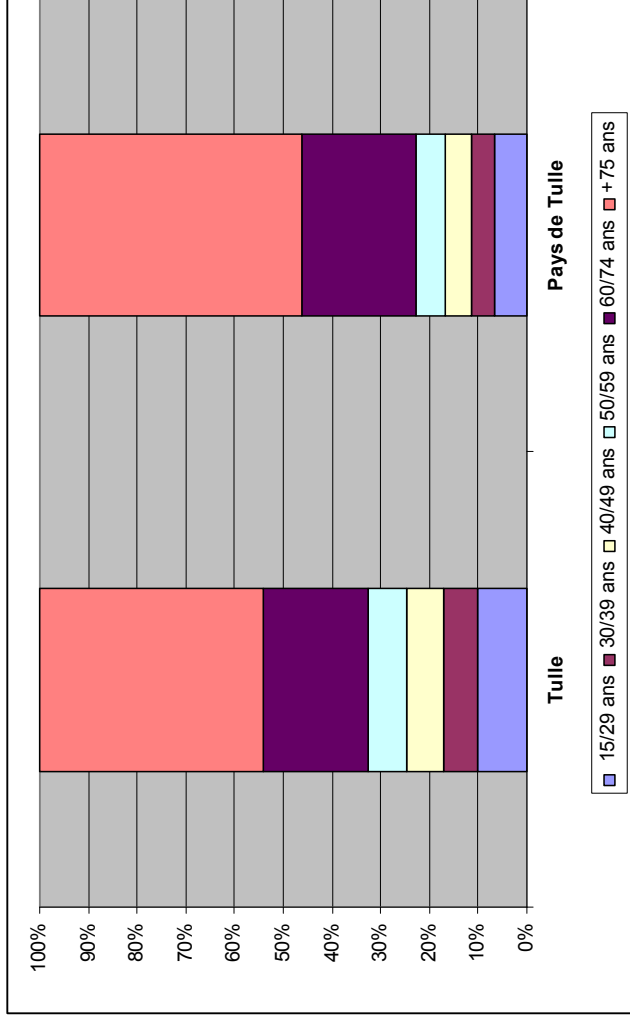
- les ménages sans voiture sont nombreux en centre ville et dans les zones rurales, au nord du périmètre du SCOT,
- il existe une corrélation entre le nombre de personnes âgées et un taux de motorisation réduit, notamment dans le Nord du Pays de Tulle,
- les principales tranches d'âges non motorisées sont les 15-29 ans et les plus de 60 ans,
- le taux de motorisation est plus élevé dans les communes périurbaines où résident de jeunes familles et des actifs non - stables.

Carte 3 : Les ménages sans voiture, dans le territoire du SCOT du pays de Tulle, en 1999



Source : DRE, Comité de pôle sud Limousin, 1999

Figure 2 : Ménages sans voiture dans à Tulle et dans le pays de Tulle, selon les classes d'âge en 2004



Source : d'après données DRE

➤ **Enjeux en termes de mobilité**

La structure des migrations domicile - travail dans l'aire urbaine de Tulle s'appuie sur un niveau élevé de déplacements, tant au sein de l'aire urbaine qu'avec les autres bassins d'emploi. La plupart des migrations sont effectuées en voiture.

Les populations ne disposant pas de voitures sont concentrées dans la ville centre de Tulle et dans les périphéries très rurales du Pays de Tulle.

Ce constat appelle des offres de transports adaptées afin de réduire la part de la voiture quand cela est possible : développement de l'offre de transport en commun, du covoiturage etc.

1.2.5. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES A L'ECHELLE REGIONALE

Au cours de l'année 2004, le Limousin a généré l'échange (importations, exportation, entrées, sorties et échanges internes à la région) de **30,5 millions de tonnes de marchandises** (avec une baisse de 6,5% par rapport à 2003).

Les échanges internationaux de marchandises sont très faibles et représentent moins de 5% des flux. Les principaux flux sont internes au territoire national et plus particulièrement **internes au territoire régional** (50% des échanges en 2004).

Tableau 3 : Les transports de marchandises de la région Limousin, en 2004

| Millions de tonnes | Import | Entrée | Interne | Sortie | Export | Total |
|--------------------|--------|--------|---------|--------|--------|-------|
| | 0,53 | 8,29 | 14,92 | 6,10 | 0,69 | 30,53 |

Source : données DAEI/SDES/SITRAM, 2005

Le trafic de marchandises interne est essentiellement **porté par le transport routier** (plus de 99% des échanges internes), la part du fer étant très marginale (moins de 1% des échanges régionaux).

Entre 1997 et 2004, le trafic fret est passé de 12, 7 millions de tonnes à 14,9 millions en 2004. Un pic a été enregistré en 2001 avec un trafic supérieur à 20 millions de tonnes engendré par le transport de granulat pour la construction de l'autoroute A89.

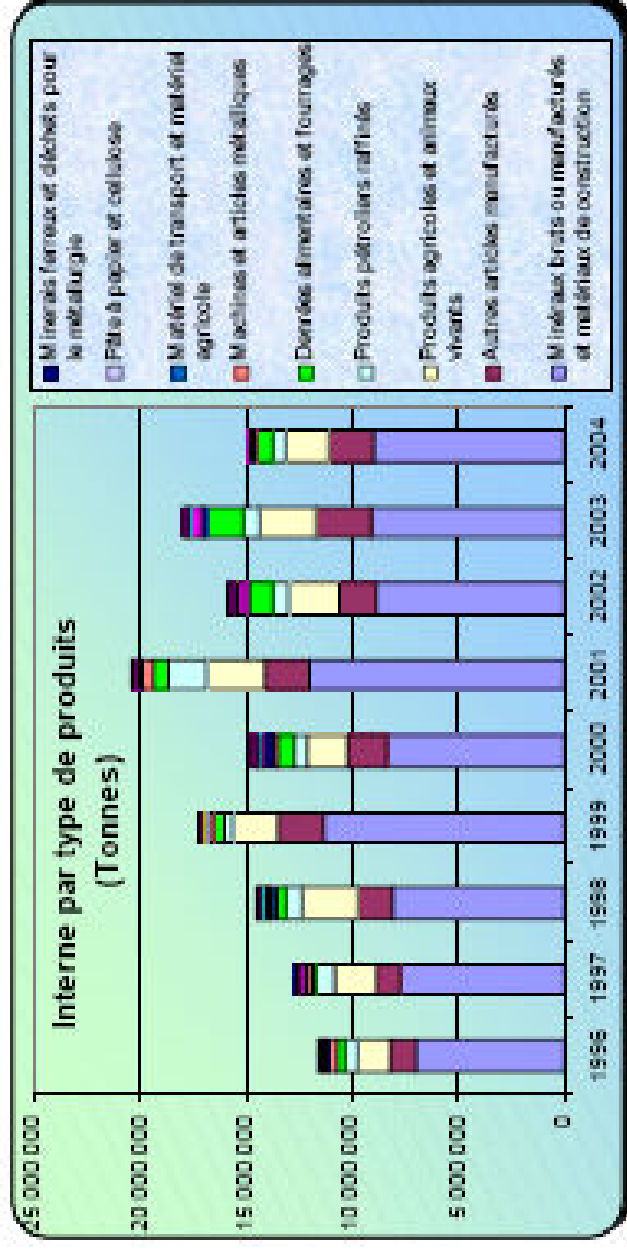
Tableau 4 : Transport de marchandise dans la région Limousin par mode, entre 1996 et 2004 (en milliers de tonnes transportées)

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Route | 12 669 | 14 496 | 17 231 | 14 715 | 20 327 | 15 822 | 17 961 | 14 901 |
| Fer | 37 | 47 | 58 | 54 | 52 | 43 | 45 | 22 |
| Total | 12 706 | 14 542 | 17 289 | 14 769 | 20 379 | 15 865 | 18 006 | 14 923 |

Source : données DAEI/SDES/SITRAM, 2005

On constate que beaucoup de produits pondéreux (les matériaux de construction, bois) sont transportés dans la région et qu'il existe un potentiel de transport massifié par le fer non-exploité.

Figure 3 : Evolution de la nature des marchandises transportées dans la Région Limousin, entre 1996 et 2004.



Source : données DAEI/SDES/SITRAM, 2005

➤ Enjeux en termes de mobilité

La demande potentielle de transport de marchandises par le mode ferroviaire ne trouve pas de service adéquat pour lui répondre et se reporte sur la route. Un potentiel de transport de fret ferroviaire existe mais n'est pas exploité en raison des conditions de service actuel et de l'état de l'infrastructure ferroviaire.

1.3. LES ACTEURS DE LA MOBILITE

Compte tenu de l'étendue des aires de déplacements, l'organisation des transports fait intervenir différents acteurs publics et privés. A l'échelle du périmètre du SCOT du Pays de Tulle, se superposent les compétences de l'Etat, de la Région Limousin, du Département de la Corrèze et de la Ville de Tulle.

La Communauté de Communes ne s'est pas dotée de la compétence optionnelle en matière d'organisation des transports. Elle en a toutefois la faculté et pourra l'exercer à l'avenir, si elle le choisit.

L'Etat

La gestion des routes nationales du périmètre d'étude a été cédée par l'Etat au Département de la Corrèze au 1^{er} janvier 2006. La RN 120 est ainsi devenue la RD 1120 et la RN 89 la RD 1089. Il ne subsiste donc plus de route de statut national.

L'Etat conserve la gestion de l'autoroute A20 non concédée et a concédé la construction et l'exploitation de l'autoroute A89.

La Région Limousin

Depuis le 1^{er} janvier 2002, la Région Limousin est autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs ferroviaires ou routiers. Elle a ainsi la responsabilité du service TER ferroviaire et routier et en confie l'exploitation à la SNCF. A ce titre elle :

- détermine les choix de desserte,
- décide de la tarification régionale,
- définit les objectifs en matière d'information,
- finance le matériel roulant.

Le Département de la Corrèze

Le département de la Corrèze est l'autorité organisatrice des transports à l'échelle du département. Il est en charge de l'organisation :

- des transports départementaux de voyageurs,
- des transports scolaires ;
- des transports des personnes à mobilité réduite (PMR)

Le Conseil Général confie l'exploitation de ses lignes interurbaines à une centaine d'exploitants, entreprises ou des particuliers.

Le Conseil Général gère également les voiries routières départementales du Pays de Tulle.

La ville de Tulle

La ville de Tulle⁶ est responsable de l'organisation des transports sur son territoire. Elle a pour compétences de :

- définir les grandes orientations de la politique des déplacements,
- fixer les tarifs des transports,
- décider des investissements ou de l'achat des matériels roulants.

La ville de Tulle confie l'exploitation du réseau de transport urbain (Tul'Bus) à un exploitant, le CFTA.

Le périmètre de transport urbain (PTU) est actuellement limité au territoire de la commune mais pourrait être étendu à Laguenne afin de prendre en compte l'extension effective du réseau Tul'Bus.

La commune gère également les espaces dédiés à la circulation piétonne et automobile en :

- décidant du plan de circulation de la ville,
- aménageant les espaces publics et les voiries,
- organisant le stationnement.

Quel rôle pour la Communauté de Communes du Pays de Tulle ?

Plusieurs compétences d'acteurs agissant à différentes échelles territoriales se superposent dans le Pays de Tulle. Par exemple, des bus ou cars du réseau communal, départemental et régional circulent dans la commune de Tulle (cf. partie 4).

On constate cependant que l'échelon intercommunal ne constitue pas un périmètre d'intervention dans le domaine des transports.

A ce jour, **la Communauté de Communes du pays de Tulle ne se charge pas de l'organisation des transports à l'échelle de son territoire alors que la législation lui permet de s'attribuer cette compétence optionnelle** (les lois LOADT et LOADDT de 1999 ont conféré des compétences aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, EPCI).

⁶ On peut noter que les groupements de communes ont les mêmes compétences que les communes.

Il convient de s'interroger sur l'intérêt d'une organisation des transports à cette échelle et sur les « compétences transports » que pourraient développer la Communauté de Communes du Pays de Tulle, créée depuis 1993.

Si celle-ci se dotait de cette compétence, elle pourrait devenir autorité organisatrice des services de transport collectif.

| | |
|--------------------------------------|--|
| Etat | Autoroute A20 Plus de routes nationales |
| Région Limousin | AO transports régionaux TER |
| Département de la Corrèze | Routes départementales AO transports en commun départementaux |
| Communauté de Communes | Pas de compétence transports à ce jour |
| Ville de Tulle | Transports en commun urbains Voirie urbaine et stationnement |

2. L'ACCESSIBILITE EXTERNE DU TERRITOIRE

Points clés

- Le territoire du SCOT du Pays de Tulle a une situation privilégiée à la croisée de deux autoroutes (A20 et A89 en cours d'achèvement). Cette situation met fin à un relatif enclavement et renforce l'attractivité générale du Pays de Tulle.
- L'accessibilité routière au niveau régional est satisfaisante et permet de réaliser les principales relations de manière efficace (Brive, Limoges, Ussel). La valorisation d'A89 pour des usages locaux constitue un atout supplémentaire.
- Bien que situé à proximité du croisement de deux lignes de chemin de fer (Paris – Toulouse, Bordeaux – Lyon), l'accessibilité ferroviaire du territoire est en demi-teinte, avec des liaisons nord – sud et une accessibilité locale (liaison Brive – Tulle – Ussel) perfectibles et des liaisons est – ouest en déshérence.
- Une accessibilité globalement de qualité et adaptée aux enjeux de développement du territoire même si des nuances sont à adopter selon les modes envisagés.

Constituée de trois départements (Haute-Vienne, Corrèze et Creuse), la région Limousin couvre une superficie de 16 900 km², soit un peu plus de 3% du territoire national. Comptant 710 939 habitants au recensement de 1999, elle est l'une des régions les moins peuplées de France (21^{ème} rang sur 22 régions). Sa densité est faible et le nombre d'habitants ne cesse de diminuer (elle a perdu près d'un quart de sa population au cours du siècle dernier) ne représentant plus que 1% de la population nationale.

Le développement des infrastructures routières met fin à un relatif isolement. En retrait des grands corridors français et européens de transport, la région est toutefois située sur l'axe Paris-Toulouse constituant un itinéraire européen secondaire entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique. Les liaisons est –ouest sont amenées à se développer avec la mise en service complète de l'A89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand.

Dépourvu de grande métropole, l'espace régional s'articule autour de Limoges et de l'axe Tulle-Brive. Il est polarisé à une échelle plus large par les métropoles de Bordeaux et de Toulouse et dans une moindre mesure par Clermont – Ferrand.

A une échelle plus fine, le Pays de Tulle a des échanges importants avec les agglomérations de Brive, Limoges et Ussel.

L'accessibilité externe du territoire du SCOT du pays de Tulle est présentée aux échelles nationale et régionale pour les modes routiers, aériens et ferroviaires. Sont ainsi présentés :

- les infrastructures, leurs usages et les projets,
- les enjeux et les perspectives.

2.1. INFRASTRUCTURES, USAGES ET PROJETS

Le Pays de Tulle est inscrit dans un maillage d'infrastructures garantissant une accessibilité régionale et interrégionale de qualité et globalement adapté à ses besoins de développement, même si des nuances sont à apporter selon les modes.

L'accessibilité est étudiée en deux temps :

- les principales infrastructures routières, ferroviaires et aériennes sont analysées ainsi que les usages afférents,
- certains usages spécifiques (transports en commun et transport de marchandise) sont ensuite considérés.

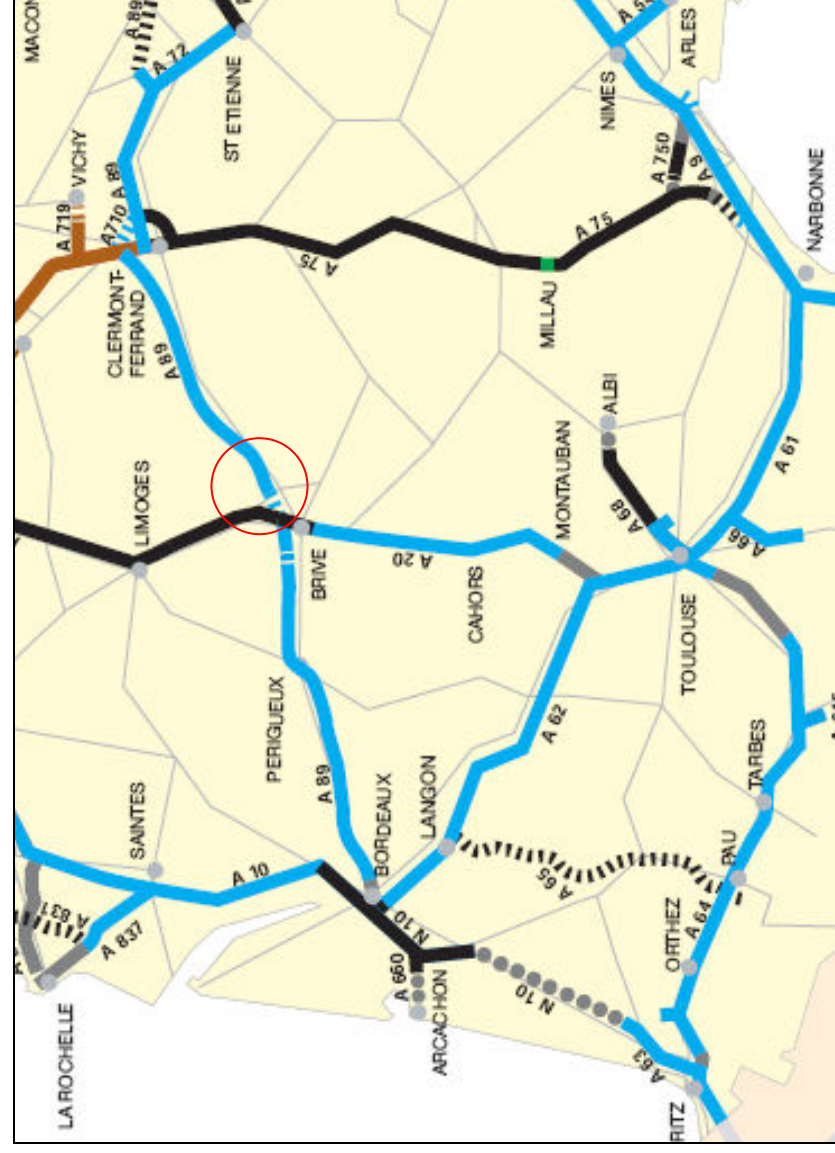
2.1.1. LA GRANDE ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

La grande accessibilité du territoire par les autoroutes, les liaisons ferroviaires longue distance et le transport aérien est plutôt satisfaisante et répondent aux besoins de mobilité du Pays de Tulle.

A. Une accessibilité routière en mutation

La constitution d'un nœud autoroutier entre les autoroutes A20 et A89 avec la mise en service prochaine de cette dernière constitue une mutation de taille pour le pays de Tulle à même d'avoir des répercussions sensibles sur son attractivité et son développement. Outre des liaisons efficaces avec les métropoles régionales (Bordeaux et Clermont – Ferrand sur l'axe est – ouest, Limoges et Toulouse sur l'axe nord –sud), les autoroutes permettent également des liaisons régionales ou locales élargies aisées en complément du réseau national et départemental.

Carte 5 : Tulle dans le réseau autoroutier du Sud-Ouest français, en 2006



Source : Direction Générale des Routes (RAR)

□ L'accès au territoire par l'autoroute A20

L'autoroute A20 constitue le maillon principal d'un axe nord sud reliant l'Île-de-France à la métropole Toulousaine. Traversant des régions peu peuplées, elle a un rôle d'aménagement du territoire et est de ce fait non concédée sur la majeure partie de son tracé. Elle constitue également un itinéraire nord – sud alternatif au niveau européen susceptible d'être plus attractif que les autoroutes A6 ou A10 parfois fortement congestionnées.

Elle se raccorde au nord à l'autoroute A85 au niveau de Vierzon et au sud à l'autoroute A62 par une section de la RN20 contournant Montauban et appelée à devenir une autoroute.

➤ L'infrastructure a un mode de gestion mixte :

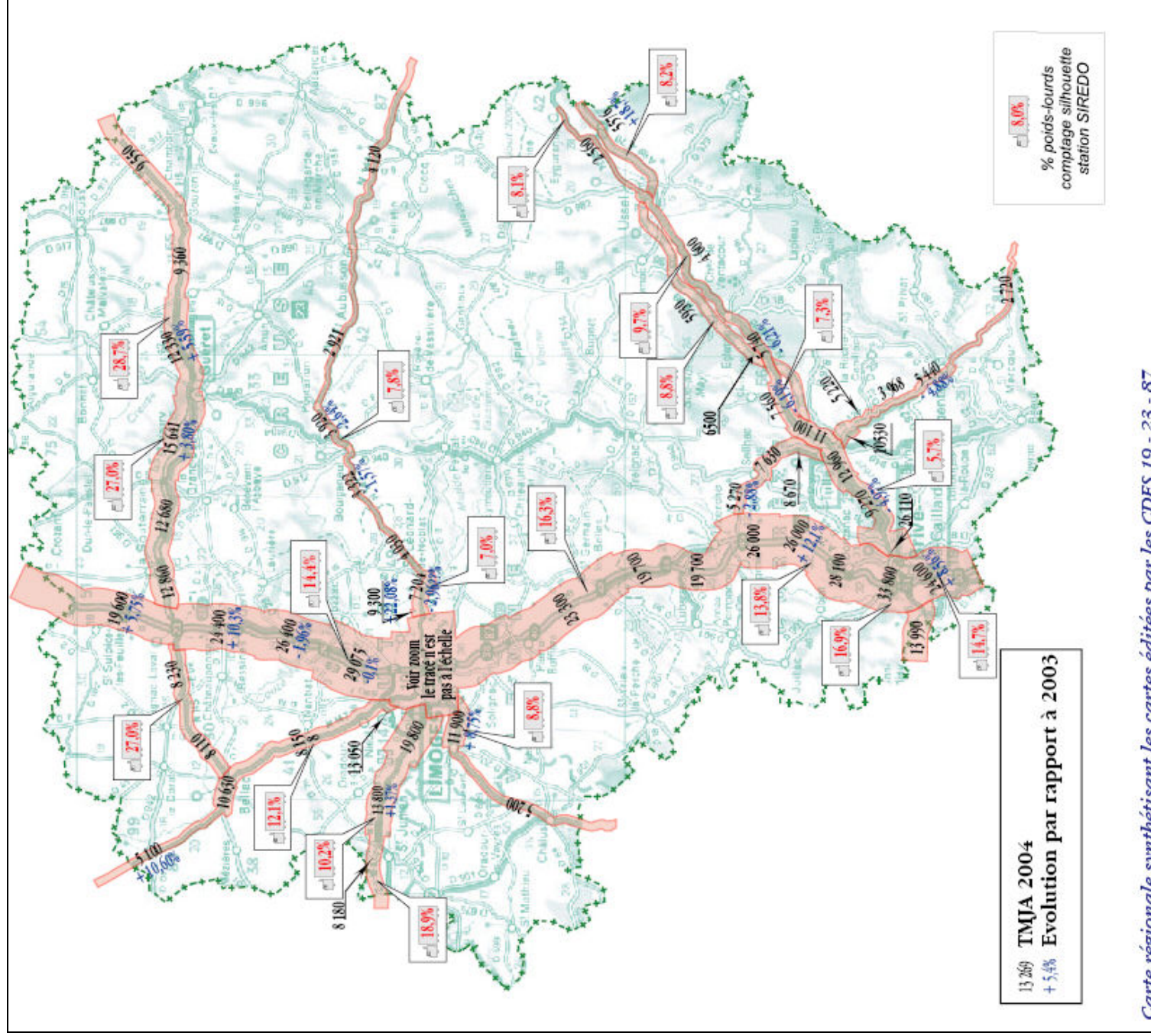
- entre Vierzon et Martel, l'autoroute est gérée par les DDE du Cher, de l'Indre, de la Creuse, de la Haute Vienne, de la Corrèze et du Lot. L'infrastructure est gratuite, à 2X2 voies avec certaines sections à 2X3 voies (par exemple, dans la traversée de Limoges).
 - la section Martel - Montauban est payante et concédée à la société d'autoroute ASF.
- Plusieurs travaux d'aménagement ont récemment été menés sur cette autoroute :

- 22 km entre Souillac et Cahors ont été inaugurés en juillet 2001.
- le tronçon reliant Cahors Nord et Cahors Sud est ouvert au public depuis février 2003.

La déviation de Montauban est le dernier maillon manquant de l'A20, cette liaison se faisant encore par la RN20.

- **L'autoroute a un niveau de fréquentation modéré.** En 2003, en moyenne journalière, entre 20 000 et 25 000 véhicules ont emprunté l'infrastructure dans sa section corrézienne dont environ 15% de poids lourds. La moyenne est plus élevée à proximité de Brive où le trafic est de 33 000 véhicules/jours. Les conditions de circulation sont donc généralement aisées en dehors des pics de trafics saisonniers.

Carte 6 : Trafics enregistrés sur les infrastructures routières du Limousin, en 2004



Carte régionale synthétisant les cartes éditées par les CDES 19 - 23 - 87

□ L'accès au territoire par l'autoroute A89

S'étendant sur 340 kilomètres, l'autoroute A89 relie Bordeaux et Clermont Ferrand et permet au-delà de relier la façade atlantique à Lyon et à l'est de la France. C'est une autoroute assurant une fonction d'aménagement du territoire en irriguant des régions auparavant dépourvues d'infrastructures autoroutières. Elle traverse les départements de la Gironde, de la Dordogne, de la Corrèze et du Puy-de-Dôme. Déclarée d'utilité publique en 1996, l'achèvement de ses travaux est prévu en 2007. Plusieurs tronçons ont déjà été mis en service depuis 2000 (Tableau 5).

Tableau 5 : Les sections de l'autoroute A89 selon les dates de mise en service, en 2006

| Date | Section | Nombre de km |
|------|--|--------------|
| 2000 | Ussel-Ouest – St Julien-Puy-Larrèze | 40 |
| 2001 | Libourne—Mussidan | 73 |
| 2002 | Tulle-Est – Ussel-Ouest | 43 |
| 2003 | Tulle-Est – St Germain les Vergnes | 40 |
| 2004 | Déviation Périgueux et sa connexion à Mussidan | 33 |
| 2005 | Périgueux-Est – Thenon | 32 |
| 2006 | A71 – St Julien-Puy-Larrèze | 52 |
| 2006 | Terrasson – Brive | 11 |

Source : ASF, 2006

➢ Le Pays de Tulle est très bien desservi par cette infrastructure et dispose de trois sorties :

- la sortie 21 Tulle-Est dessert les villes de Tulle et de Gimel-les-Cascades,
- la sortie 20 Tulle-Nord dessert les villes de Tulle et de Uzerche,
- la sortie 19.1 Saint-Germain-les-Vergnes,



Figure 4 : L'autoroute A89, au Nord de Tulle (2006)

➤ **Tarification**

L'autoroute est entièrement gérée par des péages automatiques. Compte tenu de la nature du trafic et du caractère récent de sa mise en service, la rentabilité de l'infrastructure est encore difficilement appréciable. La tarification pratiquée pour les véhicules légers et les poids lourds est la suivante depuis la gare de péage de Tulle Nord.

Tableau 6 Les tarifs applicables sur l'autoroute A89 depuis Tulle Nord (en euros), en 2006

| | St-Germain | Tulle-Est | Egletons | Ussel Ouest | Ussel Est | Sancy | Vulcaniat Bromont | Manzat | Riom | Gerzat |
|---------------------------|------------|-----------|----------|-------------|-----------|-------|-------------------|--------|-------|--------|
| Classe⁷ | 1,00 | 0,60 | 2,10 | 4,10 | 5,40 | 7,20 | 8,90 | 10,50 | 11,80 | 12,30 |
| Classe⁸ | 3,20 | 2 | 6,20 | 13,30 | 16,20 | 22 | 26,9 | 31,7 | 35,9 | 37,4 |

Source : d'après données ASF, 2006

➤ **Une fréquentation très variable selon les saisons**

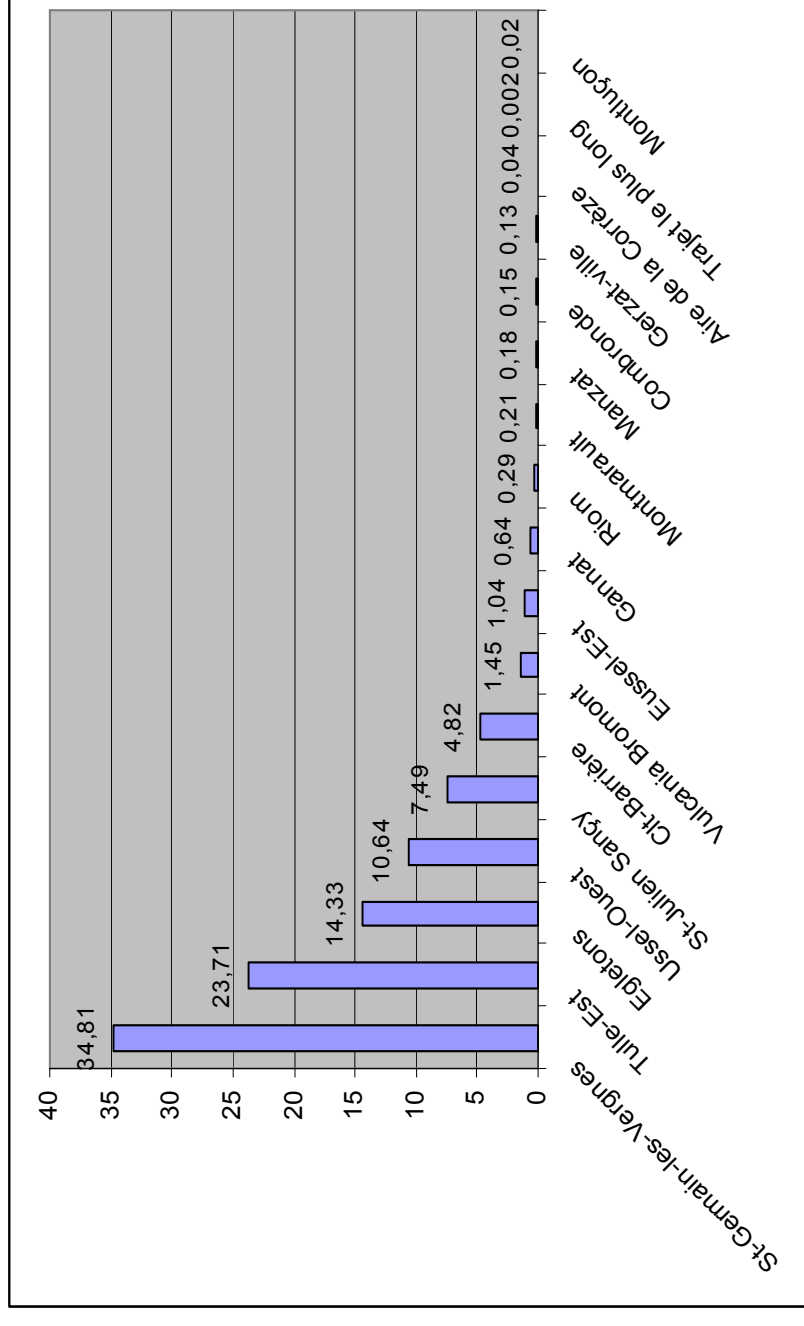
L'autoroute A89 est encore très peu fréquentée. En 2005, le trafic moyen journalier est de 6 913 véhicules sur la section Tulle - Egletons, dont 11,7% de poids lourds. Le trafic est plus faible sur le tronçon plus au nord (5 878 véhicules/jours) mais le nombre de poids lourds est un peu plus important (12,8% du trafic).

Des encombrements sont constatés entre Saint-Germain-les-Vergnes et Tenon, du Vendredi soir au Dimanche soir et durant les mois de juillet août.

➤ **Un trafic essentiellement local**

Le trafic de l'autoroute A89 est essentiellement local. 73% des flux enregistrés à la sortie Tulle-Nord provenaient de Saint-Germain-les-Vergnes, Tulle Est ou Egletons.

Figure 5 : Origines des trafics sur le réseau A89 Centre, à la sortie Tulle Nord, au premier semestre 2006 (en%).



Source : d'après données ASF

□ **L'achèvement de l'autoroute A89**

Les tronçons manquants sur le tracé de l'autoroute A89 font l'objet de plusieurs projets.

➤ **Mise aux normes autoroutières du barreau A20 - A89 (RD9)**

La Préfecture de la Corrèze a confirmé le 15 mai 2006 le prolongement de l'Autoroute A89, au nord de Brive-la-Gaillarde, par la mise à 2x2 voies de l'actuelle RD 9 assurant la fonction de barreau de liaison entre l'A20 et l'A89 à l'horizon 2010 / 2011. La section commune A89 - A20 sera mise à 2x3 voies en fonction de l'évolution du trafic. Cela signifie l'abandon définitif du projet de tronçon Saint-Germain-les-Vergnes - Brive-Nord qui faisait doublon avec l'A20.

➤ **Mise en service de la section Thenon-Terrasson prévue en 2008**

L'aménagement de la section Thenon-Terrasson, d'une longueur de 18 km doit permettre d'achever l'autoroute A89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand. La mise en service de ce tronçon est prévue pour 2008.

⁷ véhicules légers
⁸ poids lourds

B. Une accessibilité ferroviaire nationale en demi-teinte

Le territoire du SCOT du Pays de Tulle est correctement relié au réseau ferroviaire compte tenu de sa proximité avec la ligne Paris – Toulouse desservant Uzerche et Brive. Le service Grandes Lignes sur cette ligne classique présente des temps de parcours peu compétitifs et légèrement plus longs que ceux réalisés en voiture au départ de Tulle et à destination de Paris ou Toulouse. Le projet d'amélioration du service par la mise en place de rames pendulaires a été abandonné et seule une LGV entre Limoges et Poitiers encore à un stade de réflexion prospective pourrait être envisagée.

L'accès au territoire par le service ferroviaire Grande Ligne se fait par les **gares de Brive ou d'Uzerche**. La gare de Brive constitue le principal accès en raison de sa proximité de Tulle, d'une desserte routière favorable, de la connexion avec le service ferroviaire TER desservant Tulle et les autres gares du Pays de Tulle et de liaisons routières de transports collectifs (Conseil Général et TER). Toutefois, l'accès au service Grande Ligne par la gare d'Uzerche intéresse le nord du Pays de Tulle. L'accès en est essentiellement routier et l'intermodalité réduite (service de TC routier limité).

Bien que le territoire soit situé à proximité d'un carrefour entre la ligne Paris – Toulouse et la ligne Bordeaux – Lyon, la faiblesse des services sur cette dernière liaison ne permet pas de valoriser cette position.

Le fret ferroviaire est en perte de vitesse pour des raisons générales de service à l'échelle nationale. La configuration du réseau régional (pentes, courbures etc.) constitue un frein supplémentaire au fret en raison d'investissements insuffisants pour assurer son entretien. L'offre de transport ferroviaire de marchandise n'est pas en mesure de répondre à une demande potentielle qui se reporte de ce fait sur la route.

La région Limousin est desservie par deux axes du réseau ferroviaire national.

- **La ligne Paris – Toulouse** : longue de 713 kilomètres, elle est l'une des principales lignes radiales du réseau ferré français. Elle dessert principalement des villes moyennes et des régions rurales : Orléans, Vierzon, Châteauroux, Limoges, Brive, Cahors et Toulouse. Le service est assuré par des trains Corails et Teoz (Carte 7).

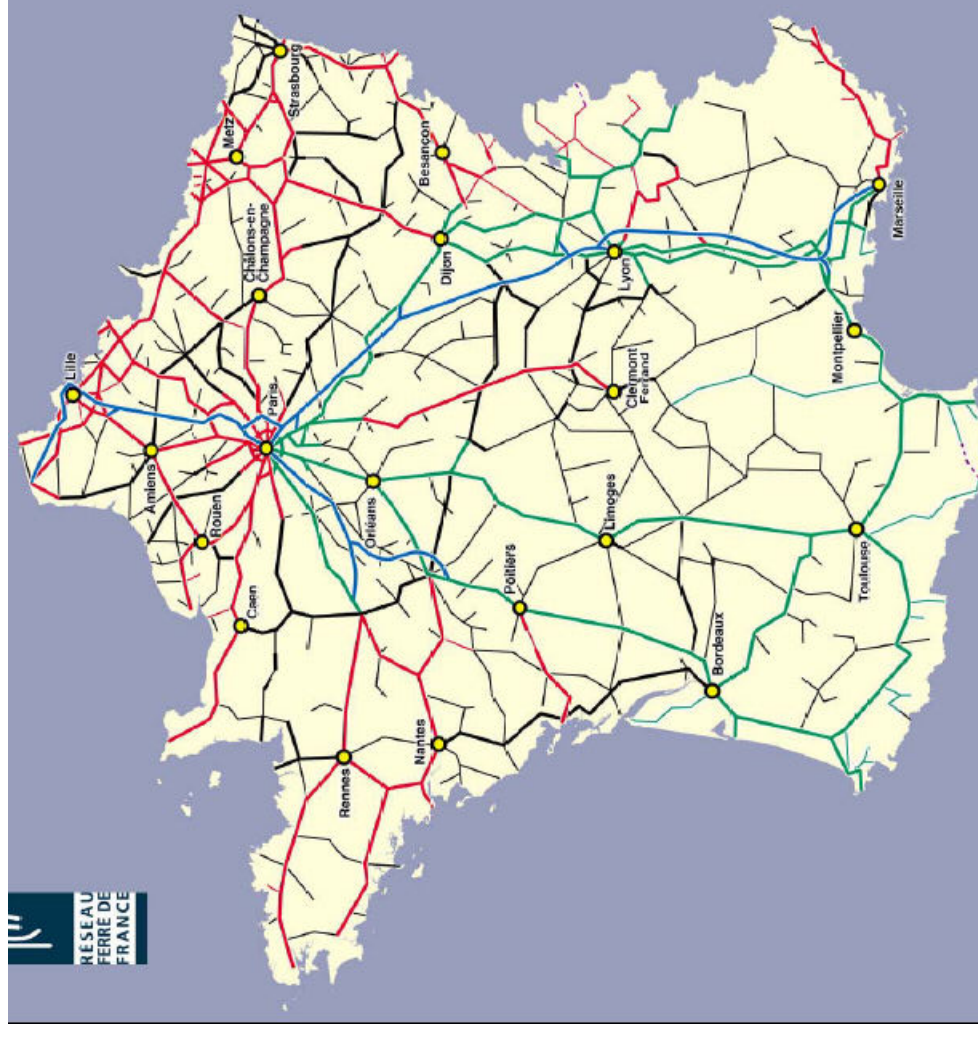
En semaine, sept allers- retours par jour entre Tulle et Paris sont proposés avec une correspondance à Brive ou à Uzerche. Le trajet dure entre 4h45 et 5h00.

Tableau 7 : Desserte de la liaison Paris-Tulle, en 2006

| | Nb. de trajets/jour | Horaires |
|--------------------|---------------------|--|
| Paris-Tulle | 7 | <ul style="list-style-type: none"> • 7h03 • 8h09 • 9h09 • 10h08 • 13h56 • 16h55 • 17h33 |
| Tulle-Paris | 7 | <ul style="list-style-type: none"> • 8h52 • 13h07 • 13h55 • 15h28 • 16h44 • 17h55 • 18h21 |

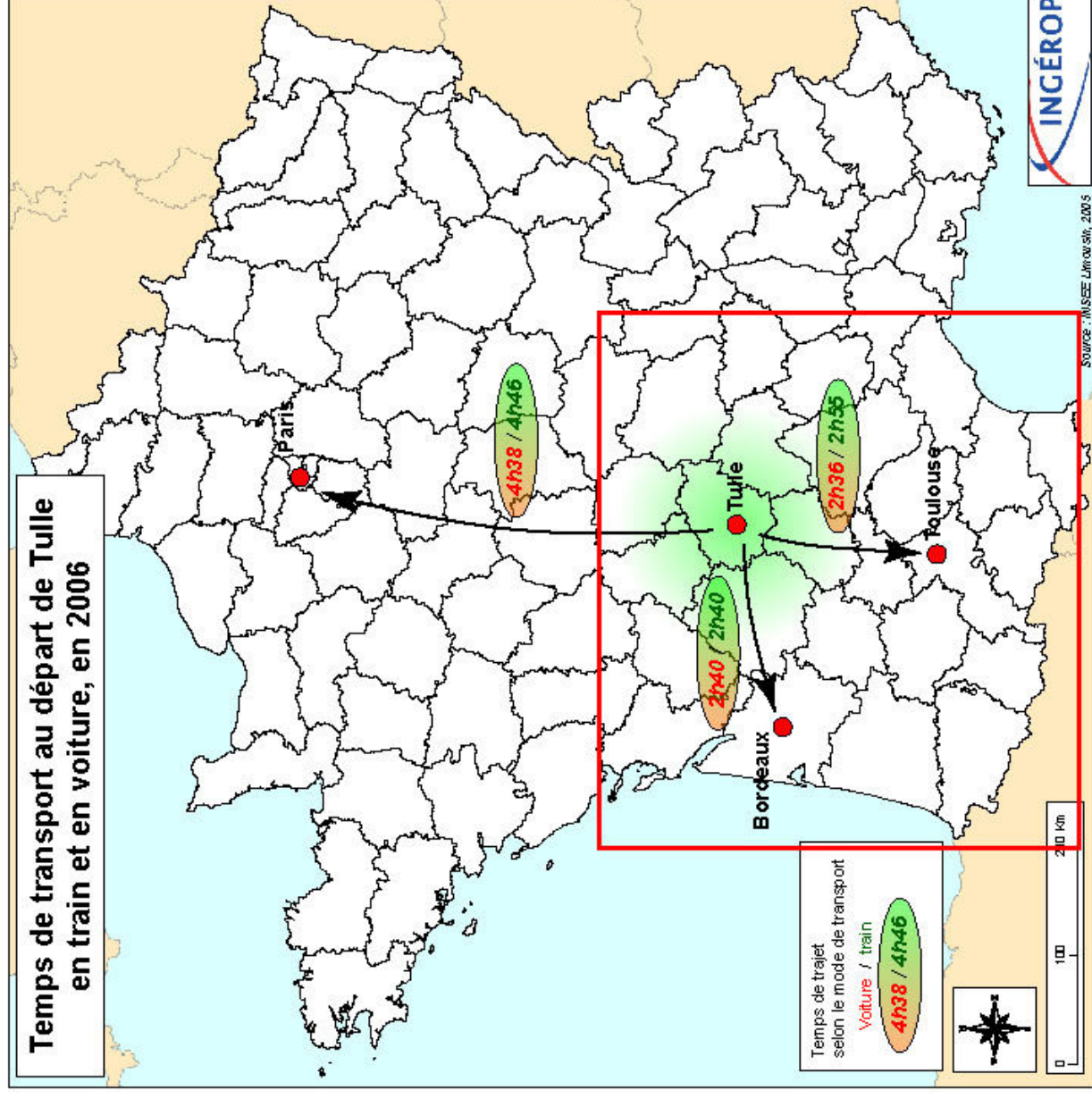
Source : d'après données SNCF

Carte 7 : Le Limousin dans le réseau ferroviaire français, en 2006



Source : RFF

Carte 8 : Temps de parcours comparés en train et en voiture au départ de Tulle en 2006



➤ **La ligne Bordeaux-Lyon** est la seule ligne transversale qui desserve le Massif Central. Elle permet de desservir les territoires faiblement peuplés du Massif Central et constitue une liaison transversale alternative au réseau en étoile depuis Paris. Le service ayant deux parcours possibles, seule la ligne sud de l'itinéraire dessert le Pays de Tulle et dessert Clermont Ferrand, Royat, Usse, Egletons, Tulle et Brive. L'itinéraire nord, plus long, dessert Montluçon, Guéret et Limoges avant de rejoindre le tronc commun de la ligne à Libourne.

Peu fréquenté, le service est jugé peu satisfaisant en raison de temps de parcours très élevés. Un train direct parcourt la ligne Bordeaux-Lyon en 8h36 alors que les trajets par TGV transitant par l'île de France sont beaucoup plus courts malgré d'éventuels correspondances :

- Lyon – Bordeaux par Massy : 5h50,
- Lyon – Bordeaux par Nîmes : 6h05,
- Lyon – Bordeaux par Paris : 6h15.

❑ **Les projets ferroviaires ayant un impact potentiel sur l'accessibilité du Pays de Tulle**

- Le projet « POLT⁹ » qui consistait à faire circuler des rames TGV pendulaires sur la ligne classique Paris Orléans Limoges Toulouse a été abandonné par le du Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003. Il prévoyait la rénovation de la voie et la suppression de nombreux passages à niveau. Son objectif était de réduire d'une vingtaine de minutes les temps de parcours de Limoges, Brive, Cahors et Toulouse à Paris. Un renouvellement du service avec la mise en place de trains corail Teoz a succédé à ce projet.
- LGV Limoges – Poitiers. Une ligne nouvelle à grande vitesse entre Limoges et Poitiers a été classée comme « projet à étudier », lors du CIADT du 18 décembre 2003. L'objectif du projet est de relier Paris à Limoges en deux heures environ, via Poitiers et un rabattement sur les LGV Sud Europe Atlantique (SEA). Un débat public est prévu fin 2006.

⁹ Paris – Orléans – Limoges - Toulouse

C. Une accessibilité aérienne satisfaisante

Bien qu'aucun aéroport ne soit recensé sur le territoire du SCOT du Pays de Tulle, ses habitants ont accès à plusieurs plates-formes aéroportuaires situées à proximité et assurant une accessibilité aérienne satisfaisante.

Les aéroports de Brive et Limoges constituent une offre de proximité permettant un accès à quelques grandes destinations nationales. Les aéroports de Bordeaux, Toulouse ou Clermont-Ferrand permettent un accès à une offre plus diversifiée. L'aéroport de Périgueux offre des services aériens low cost. Le choix de l'aéroport se fait en fonction de la destination choisie.

Tableau 8 : Nombre de destinations proposées au départ des aéroports, en 2006¹⁰

| Aéroports | Liaisons Régulières | | Liaisons Estivales | | |
|------------------|----------------------|---------|--------------------|--------|--------|
| | France ¹¹ | Europe | International | France | Europe |
| Brive | 1 | | | | |
| Limoges | 2 | 4 (RU)* | | 2 | 15 |
| Clermont-Ferrand | 13 | | | 4 | 11 |
| Toulouse | 13 | 14 | 5 | | 38 |
| Bordeaux | 10 | 17 | 4 | | 29 |
| Bergerac | | 8 (RU)* | | | |

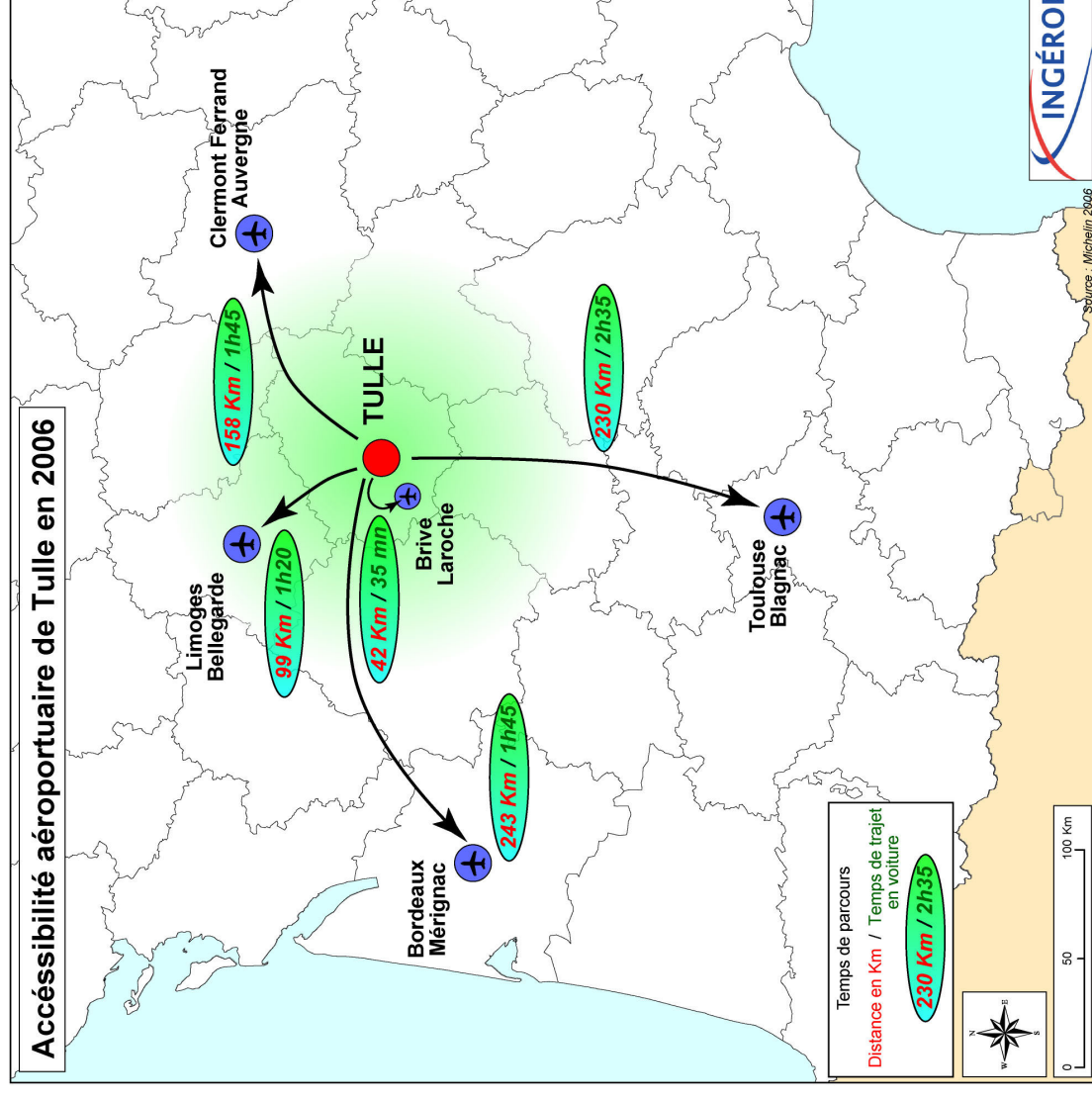
* Traffic Low cost
Source : d'après données UCCEGA

□ La relocalisation de l'aéroport de Brive

L'aérodrome de Brive-Laroche n'est plus adapté au trafic aérien actuel, ne répond plus aux normes de sécurité en vigueur et est confronté à des contraintes d'environnement du site.

La relocalisation de l'aéroport à Souillac au Sud de Brive a été décidée avec l'ambition de constituer à la fois un aéroport de proximité et un « hub » terrestre offrant plusieurs destinations finales à l'atterrissage. Les travaux ont commencé en octobre 2005 et la mise en service de la plate-forme est prévue pour fin 2007 - début 2008.

Carte 9 : Les principaux aéroports, avec temps d'accès en voiture



¹⁰ 1 destination = 1 ville.
¹¹ Dont Paris (CDG)

2.1.2. UNE ACCESSIBILITE REGIONALE SATISFAISANTE

L'accessibilité régionale du Pays de Tulle est satisfaisante et est principalement assurée par la route. Le réseau routier est correctement hiérarchisé et permet un accès aisé du Pays de Tulle vers l'ensemble des territoires environnants et de la région.

Les autoroutes A20 et A89 assurent l'accessibilité régionale du territoire et s'appuient sur le réseau départemental constitué par les RD 1120 (ex. RN 120) et RD 1089 (ex. RN89). Seuls les territoires les plus périphériques du territoire, notamment au sud est ont une accessibilité moins aisée en raison de leur éloignement des infrastructures de rabattement vers les autoroutes.

Bien que sa part des déplacements soit limitée, l'accessibilité régionale par les transports en commun dispose de bases satisfaisantes et d'un potentiel de développement. Celle-ci est assurée par le service TER et par les transports routiers du Conseil Général. Toutefois seuls les services régionaux sont envisagés dans ce chapitre, les services départementaux relevant davantage de la mobilité interne au pays de Tulle et étant examinés à cette échelle (chapitre 3 la mobilité au sein du Pays de Tulle).

A. Les services régionaux de transport en commun

La Région est autorité organisatrice de transports collectifs régionaux assurés à la fois par la route et le fer. Le réseau de Transport Express Régional (TER) est structuré en 15 lignes desservant l'ensemble du territoire régional.

Les lignes TER assurant l'accessibilité du Pays de Tulle depuis Brive, Limoges ou Ussel sont plutôt satisfaisantes en termes de services avec des liaisons fréquentes même si celles-ci ne sont pas cadencées (13 allers-retours quotidiens vers Brive, 10 vers Limoges, 5 vers Ussel).

Les conditions tarifaires sont avantageuses et offrent une large gamme de réductions pour toutes sortes de publics (étudiants, migrants alternants, chercheurs d'emploi etc.).

La fréquentation du service est toutefois extrêmement réduite, notamment pour les services TER routiers qui ne comptent que quelques dizaines de passagers par jour. Le service ferroviaire est plus attractif mais reste ne capte par exemple que 3 ou 4% des migrants pendulaires entre Brive et Tulle, soit une soixantaine de personnes sur les 2 000 migrants pendulaires totaux entre les deux villes. Un potentiel de développement existe certainement pour le rail, en particulier sur la liaison Brive – Tulle.

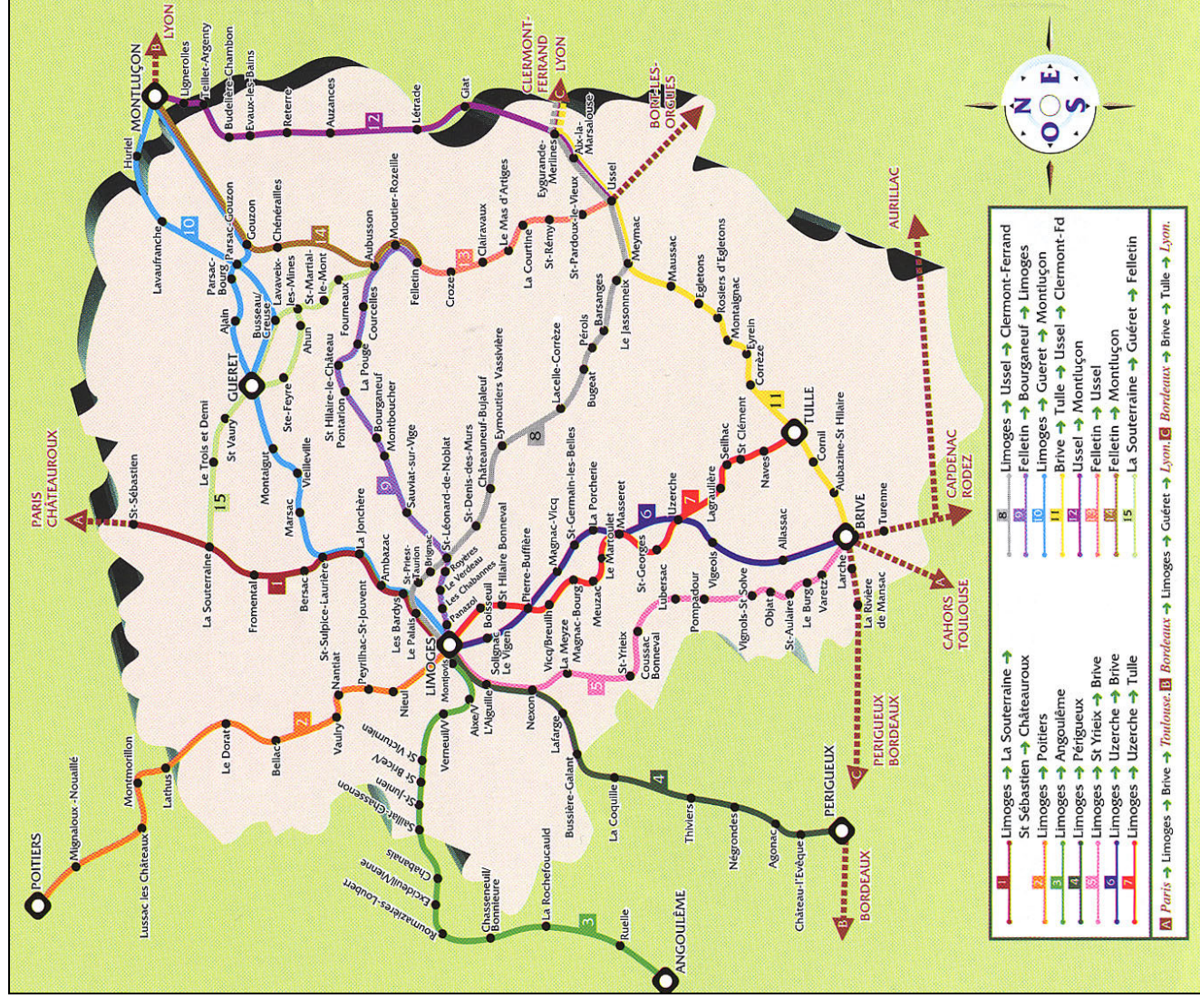
Les lignes TER assurant l'accessibilité du Pays de Tulle

Les lignes 7 et 11 du réseau TER desservent le territoire du Pays de Tulle :

- la ligne 7, « Limoges-Tulle » est une liaison exclusivement routière. Elle parcourt 93 kilomètres en 1 heure et 20 minutes environ, dessert 14 communes, 4 gares et effectue 52 arrêts,

- la ligne 11, « Brive-Tulle-Ussel » est une liaison mixte, ferroviaire et routière. Elle dessert 13 communes. La liaison ferroviaire est longue de 93 kilomètres tandis que la liaison routière s'étend sur 89 kilomètres qu'elle parcourt en 2 heures.

Carte 10 : Les lignes du réseau TER Limousin, en 2006



Source : Guide des transports régionaux, Limousin

❑ Des services TER fréquents

Les services TER présentent des fréquences satisfaisantes entre Tulle et Brive ou Limoges et des fréquences moitié moindres vers Ussel. Les amplitudes horaires sont globalement satisfaisante, même si les services commencent tôt et ne se poursuivent pas très tard en soirée. **Il n'existe pas actuellement de liaisons cadencées sur ces services.**

En provenance ou à destination de Tulle, la fréquence des liaisons est plus importante aux heures de pointe et est variable selon les lignes :

- **la liaison « Brive-Tulle »** est la plus fréquente (environ 13 allers-retours par jour) et la plus rapide (25 minutes en train et 40 minutes en car),
- **la liaison « Tulle-Limoges »** réalise environ 10 allers-retours quotidiens et s'effectue de deux manières : sans correspondance par car au départ de la gare Limoges-Bénédictin, ou en train avec correspondance à Brive. Le temps de trajet des deux liaisons est équivalent,
- **la liaison « Tulle-Ussel »** est la moins fréquente. Le temps de trajet est allongé lorsque le service est effectué par la route.

Sur l'ensemble de ces trajets, les liaisons sont plus fréquentes en semaine qu'en week-end.

Tableau 9 : Les liaisons TER au départ ou à destination de Tulle, en semaine, en 2006

| | Nb de liaisons / jour | Durée moyenne du trajet | Horaire du premier train | Horaire du dernier train |
|-------------------------|-----------------------|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Tulle-Brive (ligne 11) | 14 | 25 min en train 40 min en car | 6h22 | 21h36 |
| Brive-Tulle (ligne 11) | 12 | 25 min en train 40 min en car | 6h55 | 19h36 |
| Tulle-Limoges (ligne 7) | 11 | 1h20-2h00 | 6h26 | 18h21 |
| Limoges-Tulle (ligne 7) | 10 | 1h20-2h00 | 6h20 | 20h27 |
| Tulle-Ussel (ligne 11) | 5 | 1h00 en train 1h20 en car | 6h51 | 18h49 |
| Ussel-Tulle (ligne 11) | 6 | 1h00 en train 1h20 en car | 6h00 | 18h01 |

Source : d'après données SNCF

❑ Une tarification avantageuse proposant de nombreuses réductions

La tarification régionale varie selon la distance du trajet mais aussi en fonction de la catégorie de voyageur en raison de réductions nombreuses.

En plein tarif, un billet Tulle - Brive est facturé 4,60 euros, alors qu'un aller Tulle - Limoges coûte près de 17 euros (Tableau 10).

Tableau 10 : Tarification régionale, en 2006

| Billet plein tarif (en euros) | |
|-------------------------------|-------|
| Tulle-Brive (ligne 11) | 4,60 |
| Tulle- Limoges (ligne 7) | 16,90 |
| Tulle- Ussel (ligne 11) | 11,90 |

Source : d'après données SNCF

Des **tarifs préférentiels** sont pratiqués à travers différentes cartes de réduction :

- la carte « Limousin Domicile-Travail » permet aux personnes habitant dans la région et dont la distance entre le lieu de travail et le domicile n'exécède pas 159 km d'obtenir jusqu'à 75% de réduction,
- la carte « Limousin Formation » permet aux personnes en formation professionnelle d'obtenir 80% de réduction sur tout le réseau de TER,
- la carte « Limousin étudiant » permet aux étudiants d'obtenir 50% de réduction sur les trajets entre le domicile et le lieu d'étude,
- le « chéquier emploi » est une tarification applicable aux personnes inscrites à l'ANPE, leur permettant d'obtenir 30 chèques transport donnant droit à 90% de réduction.

A cette tarification s'ajoute le Chéquier Limousin Ecole mis en place en 2001. Son principe est de proposer aux écoles de la région un trajet aller-retour pour un Euro par enfant.

❑ Une fréquentation faible voire très faible du TER

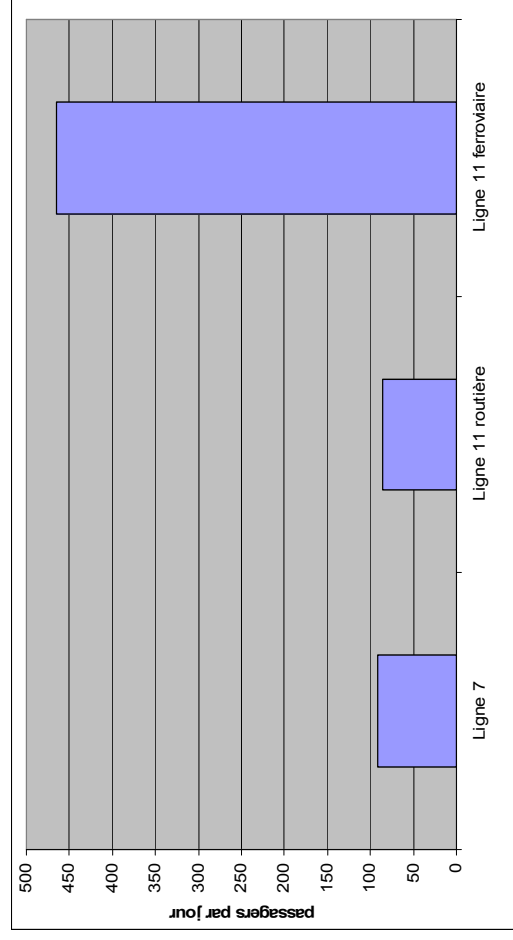
Les lignes ont une fréquentation très inégale. Les lignes de car ne dépassent pas la centaine de voyageurs et la ligne ferroviaire ne dépasse pas les 500.

En moyenne journalière la fréquentation est la suivante :

- la ligne 7 Tulle – Limoges transporte 92 passagers,
- la ligne 11 Tulle – Brive par liaison routière transporte 86 passagers ; alors que la liaison ferroviaire en achemine 465.

L'attractivité de la liaison ferroviaire apparaît, même si les deux offres sont complémentaires avec des points de desserte distincts.

Si l'absence de données disponibles ne permet pas d'évaluer l'évolution de la fréquentation sur ces deux lignes, on constate que celle-ci est en hausse pour l'ensemble des transports régionaux (4,6% en 2004 sur l'ensemble du réseau).

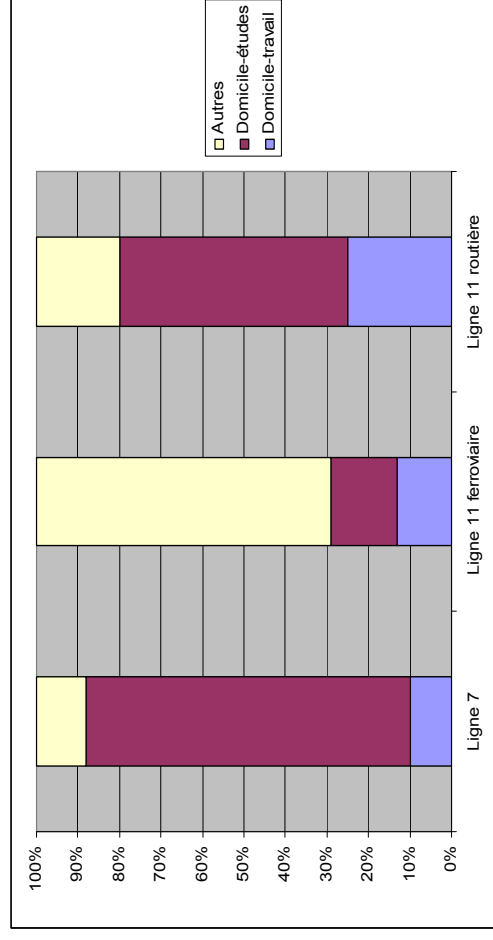
Figure 6 : Fréquentation moyenne journalière des lignes 7 et 11, en 2003

Source : d'après données SNCF

❑ des motifs de déplacements variés

Les deux lignes sont peu empruntées par les actifs se rendant au travail qui constituent moins de 20% des voyageurs. Les motifs des autres voyageurs sont variables entre les deux lignes et même entre les deux services de la ligne 11 :

- la ligne 7 est principalement utilisée par les scolaires (près de 80% des voyageurs),
- la ligne 11 routière est aussi bien fréquentée par les scolaires, les actifs que les autres voyageurs,
- la ligne 11 ferroviaire est empruntée par des voyageurs aux motifs divers.

Figure 7 : Motifs des déplacements des usagers des lignes 7 et 11, en 2003

Source : d'après données SNCF

❑ Projets de cadencement Brive – Tulle

Un projet de cadencement de la liaison TER ferroviaire Brive – Tulle a été envisagée par l'exploitant ferroviaire. Seule une étude a été effectuée sans que des mesures opérationnelles aient été prises.

Il existe probablement un potentiel de développement de l'attractivité du service ferroviaire sur la liaison, au moins dans un premier temps pour améliorer l'utilisation du service existant.

Si un aménagement horaire des services semble possible, la question d'un accroissement de la capacité ou du nombre de liaisons devra être envisagé sur la base d'une étude de marché. Il semble exister un potentiel important de report de la route vers le rail, notamment pour les migrations pendulaires dont seules 3 à 4 % sont réalisées par le rail. Les conditions de ce report doivent toutefois être examinées avec précision, les enjeux de pré et post acheminement en gare étant décisives pour l'attractivité du service ferroviaire.

B. Une centrale de mobilité régionale

Un projet de centrale de mobilité à l'échelle régionale est actuellement à l'étude. La maîtrise d'ouvrage devrait en être confiée au Conseil Régional du Limousin et son financement partagé avec les collectivités concernées, notamment les structure intercommunales de Brive et Tulle. Le département de la Corrèze disposant déjà de sa propre centrale de mobilité, il pourrait être opportun de coordonner les deux outils.

Le projet est né de la nécessité d'informer les usagers actuels et potentiels sur la complémentarité des offres de transport du territoire. Il poursuit plusieurs objectifs :

- améliorer la qualité de l'information,
- rendre les modes de transport plus complémentaires,
- augmenter le nombre d'usagers des différents réseaux de transport,
- réduire l'usage de la voiture,
- faciliter l'adaptation des services de transport (fréquences, horaires...) afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs.

Deux phases sont définies dans le projet. La première prévoit la mise en cohérence des informations relatives aux différents réseaux de transport (réseaux urbains de Brive et Tulle, réseau départemental, réseau régional). La seconde envisagera le développement possible d'achat en ligne et de tarification intermodale en partenariat avec l'ensemble des autorités organisatrices.

2.2. ENJEUX ET PERSPECTIVES

L'accessibilité nationale du territoire du Pays de Tulle apparaît globalement satisfaisante et n'engendre pas de dysfonctionnements particuliers. Elle est essentiellement assurée par les déplacements routiers individuels. Bien que les transports en commun assurent des relations avec les principales liaisons tant au niveau national (Paris, Toulouse) que régional (Brive, Limoge, Ussel) et présentent une bonne densité de services, ils sont insuffisamment attractifs pour concurrencer la voiture.

□ Un positionnement renforcé avec la mise en service de l'A89

La situation du Pays de Tulle au croisement de deux autoroutes constitue une mutation importante du positionnement du territoire. Désormais, situé sur deux axes nationaux et européens, même secondaires, son attractivité renouvelée ouvre des perspectives de développement économique renforcées. Sous réserve d'une conjoncture favorable, des mesures d'accompagnement de l'infrastructure permettraient de renforcer les bénéfices économiques que le Pays de Tulle peut en attendre.

L'autoroute A89 présente la particularité d'être très perméable au territoire du Pays de Tulle avec trois sorties et joue ainsi un rôle important pour améliorer l'accessibilité à l'échelle régionale et locale.

□ Le renforcement des services ferroviaires nationaux : une marge d'intervention limitée

Des améliorations de la qualité des services de transport ferroviaire pourraient être en mesure de renforcer leur attractivité.

Si des mutations des services ferroviaires Grande Ligne Paris-Toulouse ou Bordeaux – Lyon peuvent apparaître souhaitables, elles dépendent de paramètres nombreux à des échelles de décisions larges sur lesquels les acteurs tullistes ont des moyens d'intervention limités.

Les perspectives de développement de transport ferroviaire pour le fret pondéreux sont importantes en considérant l'offre potentielle (le bois est par exemple transporté par la route) mais très restreintes en considérant l'évolution du service fret et des infrastructures ferroviaires. Face à l'ampleur des investissements et des facteurs exogènes en la matière (réhabilitation des infrastructures par RFF, mise en place de services ferroviaires fret performants), les interventions à l'échelle du Pays de Tulle ne pourraient se limiter qu'à préserver l'avenir en ménageant par exemple des embranchements fer dans les zones d'activité (la Montane).

□ Une liaison Brive – Tulle – Ussel cadencée et performante

Il existe probablement un potentiel de développement de l'attractivité du service ferroviaire sur la liaison Brive – Tulle, au moins dans un premier temps pour améliorer l'utilisation du service existant. En effet, la liaison ne capte que 3 ou 4% des migrants pendulaires, soit une soixantaine de personnes sur les 2 000 migrants pendulaires totaux.

Si un aménagement horaire des services semble possible, la question d'un accroissement de la capacité ou du nombre de liaisons devra être envisagé sur la base d'une étude de marché. Celle-ci permettrait d'évaluer le niveau et les conditions de ce report potentiel sur le train des usagers de la voiture.

Cette étude devrait permettre d'identifier les interventions à mettre en place pour favoriser ce report et de choisir entre deux niveaux de cadencement très différents :

- un aménagement plus lisible des horaires en conservant un nombre de liaison et des capacités identiques,
- un accroissement des liaisons et des capacités dans la perspective de capter une importante demande non satisfaite.

Il convient d'aborder le sujet avec prudence. Si le potentiel de report de la route vers le rail est important, il dépend de conditions extérieures au service ferroviaire, qui présente déjà aujourd'hui une qualité satisfaisante tant en termes de fréquences que de coûts. Les conditions extérieures du report doivent ainsi être examinées avec précision, **les enjeux de pré et post acheminement en gare** étant par exemple décisives pour l'attractivité du service ferroviaire. Une **intermodalité efficace en gare** vers des services de navettes desservant rapidement les principales zones d'emplois de Brive et Tulle pourrait être par exemple une de ces conditions.

ACCESSIBILITE EXTERNE AU TERRITOIRE

| ATOUTS | FAIBLESSES | OPPORTUNITES | MENACES |
|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Une situation privilégiée au croisement de deux autoroutes (A20 et A89), • Un maillage routier efficace par le réseau départemental, • Une situation à proximité d'un croisement de deux lignes ferroviaires (Brive) : Paris – Toulouse et Bordeaux – Lyon (par Clermont). • Des liaisons Grandes Lignes nombreuses sur la ligne Paris – Toulouse, • Un service TER ferroviaire entre Brive et Ussel dessert Tulle. Un service TER routier relie Tulle et Limoges. • La desserte TER est plutôt performante avec des fréquences régulières (13 allers – retours sur la liaison Brive – Tulle) • Une offre de transport aérien variée et plutôt accessible (1h30 à 3h00 de route pour rallier les principaux aéroports régionaux). • Un aéroport de proximité à Brive | <ul style="list-style-type: none"> • Un accès au territoire plus rapide par la voiture que par le train • Peu d'incitations à l'usage des transports en commun, • Le territoire est éloigné des dessertes TGV, • La modernisation de la liaison Paris – Toulouse est limitée à une amélioration du service : mise en place de trains TEOZ et abandon du projet POLT, • La liaison Bordeaux – Lyon est très peu attractive, • La liaison TER Tulle - Brive n'est pas cadencée, • Le transport de marchandises est marginal, le fer ne pouvant répondre à la demande potentielle, • La voie Brive – Ussel fait l'objet de peu d'investissements pour sa maintenance. | <ul style="list-style-type: none"> • La mise aux normes autoroutières du barreau de liaison entre A20 et A89 est prévue à moyen terme, • Le territoire renforce son attractivité, notamment pour les entreprises logistiques, • Un projet de ligne grande vitesse entre Limoges et Poitiers pourrait relier le Limousin à la LGV Sud Europe Atlantique, • Un projet de cadencement de TER entre Tulle et Brive pourrait permettre d'améliorer le service | <ul style="list-style-type: none"> • L'usage prédominant du mode routier offre une vulnérabilité face à la hausse des prix du carburant, • La dégradation du service Bordeaux – Lyon met en péril son maintien • Absence de perspectives de développement du fret ferroviaire (contraintes d'exploitation) malgré l'existence d'une demande potentielle (bois par exemple), • L'amélioration du service TER ne peut être efficace et concurrencer la route qu'inscrite dans l'ensemble d'une chaîne intermodale performante • Un projet de déplacement et modernisation de l'aéroport de Brive est prévu |

3. LA MOBILITE AU SEIN DU TERRITOIRE

Points clefs

- Le réseau routier local est structuré et hiérarchisé avec des autoroutes (A20, A89), d'anciennes routes nationales (RD 1120 ex RN120 et RD1089 ex RN89) et de voies départementales. Il permet une desserte fine du territoire bien que certains espaces périphériques soient moins bien desservis, notamment à l'est et au sud. La mise en service de l'autoroute A89 a initié un remaillage du réseau routier et à une réaffectation de ses fonctions.
- La mobilité augmente au sein du territoire et est le corollaire d'une organisation spatiale consommatrice d'espace et de larges bassins d'activité. Le développement périurbain accroît la densité du trafic sur certains axes desservant la ville centre.
- L'essentiel des déplacements sont assurés par la voiture individuelle. Une offre importante de transports en commun existe toutefois à l'échelle du Pays.
- Huit lignes régulières de transport en commun routier assurées par le Conseil Général de la Corrèze desservent le Pays. 22 des communes du périmètre du SCOT sont desservies par ces lignes départementales et un service de transport à la demande dessert le Pays de Tulle.

3.1. INFRASTRUCTURES, USAGES ET PROJETS

La mobilité individuelle motorisée domine largement les autres formes de mobilité compte tenu des distances et de la dispersion croissante de l'habitat et des activités et de leur disjonction.

L'usage des transports en commun est souvent limité aux populations captives (scolaires, personnes âgées...) n'ayant pas accès à l'automobile malgré la conjonction de trois réseaux dans le Pays de Tulle (réseau urbain, départemental et régional).

Bien que la marche soit un mode de déplacement aisé dans la ville de Tulle, l'usage des mobilités douces reste faible à l'échelle du pays du fait des distances à parcourir et d'un relief peu propice.

3.1.1. UNE MOBILITE ESSENTIELLEMENT INDIVIDUELLE ASSUREE PAR LA ROUTE

A. Les infrastructures routières du Pays de Tulle

Les premiers tronçons d'A89 sont ouverts et la mise en service complète de l'infrastructure interviendra prochainement avec la mise aux normes autoroutières du barreau de liaison avec l'A20 (aujourd'hui une section de la RD9) et l'achèvement de la section Terrasson à l'ouest de Brive.

La mise en service d'A89 a redistribué en partie la hiérarchie et les fonctions des voies routières dans le Pays de Tulle. Elle constitue en effet une nouvelle infrastructure utilisable pour des liaisons locales, en modifiant le statut des voies déviées (RN89) et en donnant une fonction d'accès à l'autoroute à certaines voies.

- *Avec trois échangeurs sur le territoire du pays (Saint- Germain, Nave, Corrèze), l'autoroute A89 constitue une infrastructure de liaison locale d'autant mieux valorisable que les habitants de la Corrèze bénéficient d'un tarif particulier.*
- *La RN89 perd en grande partie sa fonction de liaison interrégionale, transférée à l'autoroute.*
- *La RD 1120 (ex RN120) au sud de Tulle conserve un statut de liaison depuis le sud du département et la Dordogne.*
- *La section de la RD 9 située entre l'échangeur de Saint- Germain et Tulle voit son trafic augmenter. Ses usages se sont diversifiés : elle constitue une voie d'entrée vers Tulle ainsi qu'une voie de desserte périurbaine desservant des territoires dynamiques. Elle apparaît comme un axe susceptible de connaître un développement important.*

□ Une utilisation locale de l'autoroute A89

L'A89 dispose de trois sorties sur le territoire du Pays de Tulle et est de ce fait valorisée par les trafics locaux, d'autant que les résidents du département de la Corrèze bénéficient d'une remise de 50% sur les péages. Cette remise est financée par le département afin de faciliter les migrations pendulaires dans les bassins d'emplois relativement intégrés de Brive, Ussel et Tulle.

L'infrastructure n'étant pas encore complètement mise en service sur l'ensemble de son tracé, l'essentiel des flux actuels sont réalisés à l'échelle locale. L'autoroute constitue une valeur

ajoutée pour les déplacements locaux en desservant le nord du pays de Tulle auparavant à l'écart des RN 89 et RN 120 et en permettant des liaisons est – ouest rapides.

❑ **Le réseau routier du Pays de Tulle**

Deux routes nationales cédées au département depuis le 1^{er} janvier 2006 desservent le Pays de Tulle :

- l'ex-RN20 (aujourd'hui RD 1120) relie Tulle à la Dordogne et au Cantal vers le sud et rejoint l'A20 vers le nord en direction de Limoges,
- l'ex-RN89 (aujourd'hui RD 1089), relie Tulle vers Brive au sud ouest et vers Ussel et Clermont-Ferrand vers le nord ouest. Elle a largement perdu sa fonction de transit avec la mise en service d'A89 dont elle constitue aujourd'hui un itinéraire gratuit de substitution.

Différentes routes départementales de moindre ampleur structurent le réseau routier local : RD9 vers l'ouest, RD940 vers le sud RD978, vers l'est RD26 à l'est et RD44 à l'ouest. Elles permettent de :

- relier entre eux les bourgs,
- rejoindre les grands axes,
- converger vers la ville centre.

Ces infrastructures permettent une bonne desserte de l'ensemble du territoire, avec des temps de trajet réduits. Certaines zones du pays restent toutefois moins bien desservies, en particulier le Sud-Est au vu de la topographie.

❑ **Une hausse des trafics routiers**

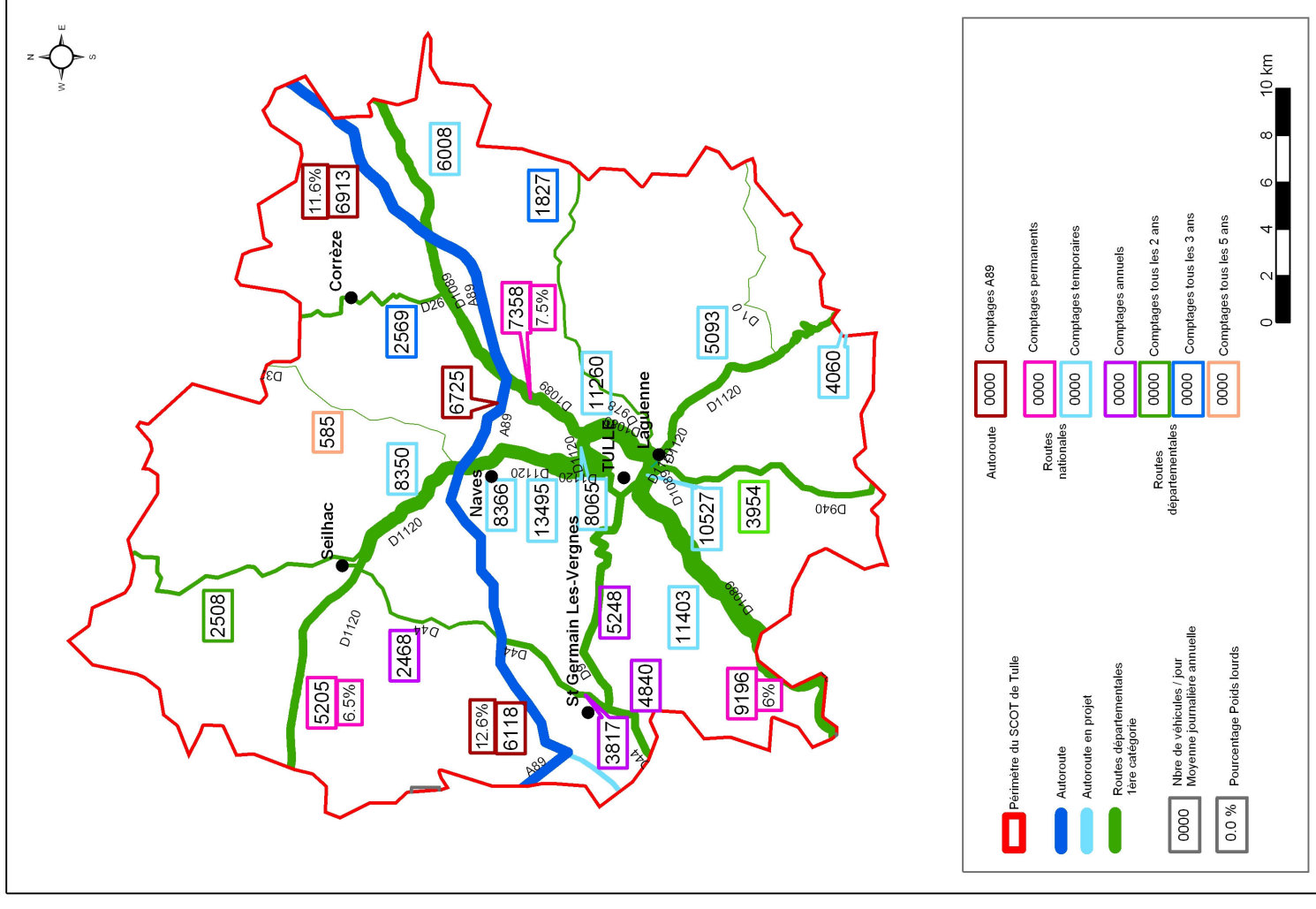
On constate une hausse globale du trafic sur l'ensemble du réseau routier. Outre par les conditions générales de l'économie, cette augmentation s'explique par le renforcement du phénomène de périurbanisation, la motorisation croissante des ménages et des migrations domicile - travail de plus en plus longues.

Tableau 11 : Evolution du trafic routier sur les principaux axes, entre 1999 et 2004

| Axes routiers | Evolution du trafic entre 1999 et 2004 |
|----------------|--|
| RD 1089 (RN89) | - 31% |
| RD 1120 (N120) | - 13% |
| D44 | + 13% |
| D 978 | + 19% |
| D940 | + 88% |
| D9 | + 41% |

Source : d'après données DDE 19.

Carte 11 : Les principaux axes du réseau routier sur le territoire du Pays de Tulle, en 2004



Source : DDE, 2004

La RD 940 et la RD9 connaissent des hausses importantes de trafic, notamment en raison du développement des espaces riverains dans une dynamique périurbaine.

Une baisse de trafic a été enregistrée sur les anciennes routes nationales :

- la majeure partie du trafic de transit de la RD 1089 / RN 89 se reporte sur l'autoroute A89,
- la baisse de trafic sur la RD1120 / RN120 est moins explicable, même si la gratuité de l'autoroute A20 incite les automobilistes à délaisser la nationale et permet un large contournement de Tulle.

□ Une baisse du nombre d'accidents

En matière d'accidentologie, les statistiques du territoire du SCOT de Tulle suivent les évolutions générales de la Corrèze. Malgré une augmentation des accidents corporels les accidents graves et mortels ont considérablement baissé ces cinq dernières années (44 tués en 2000, 20 en 2005 dans l'ensemble du département).

En 2004, 35 accidents se sont produits sur l'ensemble du réseau routier du territoire occasionnant 4 tués, 9 blessés graves et 34 blessés légers (tableau).

Tableau 12 : Accidentologie sur le réseau routier dans le territoire du SCOT de Tulle, en 2004¹²

| Axe routier | Trafic moyen journalier | Nombre d'accidents | Nombre de tués |
|------------------|-------------------------|--------------------|----------------|
| A89 | > 6 000 | - | - |
| RD 1089 (RN89) | 7 500-13 000 | 6 | 2 |
| RD 1120 (N120) | 4 000- 14 000 | 7 | - |
| D9 | 3 500-5 000 | 1 | - |
| D26 | > 1 800 | - | - |
| D44 | 2 500 – 5 000 | - | - |
| D940 | 2 500 – 4 000 | 6 | 1 |
| D978 | > 1 800 | 2 | - |
| D1, D6, D23, D61 | Donnée non disponible | 1 | - |
| Voies communales | Donnée non disponible | 7 | 1 |

Source : d'après données DDE 19.

B. Les projets routiers

□ Le projet d'aménagement de la RD 1120

La RD 1120, dans sa partie sud entre Tulle et le département du Cantal, a fait l'objet de réflexions visant à définir les futurs aménagements à réaliser. Initialement engagée par la DDE, cette réflexion est aujourd'hui poursuivie par le Conseil Général de la Corrèze.

Les aménagements envisagés ont été essentiellement décidés selon deux principes :

- améliorer les conditions de dépassement. L'objectif n'est pas de diminuer de manière significative le temps de trajet mais de veiller à ce qu'il soit relativement stable, en évitant aux usagers de rester longtemps bloqués derrière un poids lourd.
- améliorer la sécurité de l'itinéraire en réalisant des aménagements ponctuels.

Ces aménagements consistent en :

- L'aménagement de deux voies supplémentaires pour véhicules lents (VSVL).
 - La première permet de rejoindre le plateau des Jordes depuis Forgès et s'inscrit sur les communes de Marc-la-Tour et de Lagarde-Enval¹³.
 - La deuxième permet de rejoindre le plateau des Jordes depuis Tulle et s'inscrit sur les communes de Laguenne et de Lagnac-sur-Rondelles¹⁴.
- L'aménagement d'un créneau de dépassement dans le sens Tulle-Argentat à la sortie sud du bourg de Forgès.¹⁵

□ Le projet de contournement de Tulle

Un projet de contournement par l'ouest de Tulle a été envisagé au stade d'études d'opportunité. Le niveau limité du trafic actuel et la configuration du réseau avec les autoroutes A89 et A20 ne semblent pas rendre pertinent la poursuite des études relatives à ce coûteux projet.

¹³ L'aménagement de la VSVL débute au niveau du PR 38+450 par un élargissement sur le côté Est et se termine à une centaine de mètres en amont du lieu-dit les Côtes Durant à 600 m du carrefour RN120/RD10.

¹⁴ L'aménagement de cette VSVL débute au niveau du PR 47+700, et se termine à une centaine de mètres en amont du lieu-dit Château Fort et à 2 400 m environ du début du créneau de dépassement des Jordes.

¹⁵ L'aménagement débute au niveau du carrefour entre la RN120 et la voie menant au lieu-dit Grand Champ. Le projet consiste en un élargissement essentiellement sur le côté Est de la plate-forme routière actuelle.

¹² Les comptages de trafic se limitent à la zone du SCOT du Pays de Tulle, les trafics journaliers étant variables selon les sections.

3.1.2. DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DENSES MAIS PEU FREQUENTES

Le territoire du SCOT du pays de Tulle est principalement desservi par le réseau de transports en commun du département de la Corrèze. Il est également desservi par le réseau TER avec toutefois des arrêts moins nombreux, ce service ayant vocation à réaliser une desserte plus ample du territoire.

Ces services sont globalement peu fréquentés et s'adressent à des populations n'ayant pas la possibilité d'avoir recours à la mobilité individuelle. Toutefois les services desservent de manière satisfaisante le territoire et peuvent constituer la base d'une politique plus volontariste de développement de la mobilité collective.

A. La desserte du territoire par le TER : une vocation à la marge

Le service régional TER a vocation à assurer l'accessibilité du pays de Tulle en le reliant aux territoires environnants (Brive, Uzerche, Ussel, Limoges etc.). Ses différents points d'arrêts dans le Pays de Tulle lui permettent toutefois de desservir ce territoire de manière marginale.

- La ligne 7, « Limoges-Tulle » assurée par la route dessert Tulle, Saint-Clément, Nave, Seilhac et Lagraulière.
- La ligne 11, « Brive-Tulle-Ussel » est une liaison mixte, ferroviaire et routière desservant Cornil, Tulle, Corrèze et Eyrein.

Les services routiers du TER peuvent venir compléter à la marge la gamme de déplacements collectifs assurés par le département.

Le pays de Tulle est desservi par quatre gares : Cornil, Tulle, Corrèze gare et Eyrein gare. La valorisation du service ferroviaire pour les déplacements internes au pays semble toutefois très limitée compte tenu des distances réduites des déplacements au sein du pays et des contraintes pesant sur les déplacements ferroviaires de courte distance (inadaptation des pré et post acheminements depuis/vers les gares, ruptures de charge, inadaptation du service etc.). La vocation du service TER ferroviaire est avant tout de relier le Pays de Tulle aux territoires voisins.

B. Un réseau départemental structuré par des lignes régulières et un TAD

Le réseau est constitué de lignes régulières et de services de transport à la demande (TAD). Un service de transport est réservé aux populations spécifiques (scolaires et handicapés). L'ensemble de ce réseau est géré par une centrale de mobilité de niveau départemental.

□ Huit lignes régulières et une ligne de TAD desservent le pays de Tulle

Le réseau de transport en commun du département de la Corrèze est structuré par des lignes de transport régulières et des services de TAD.

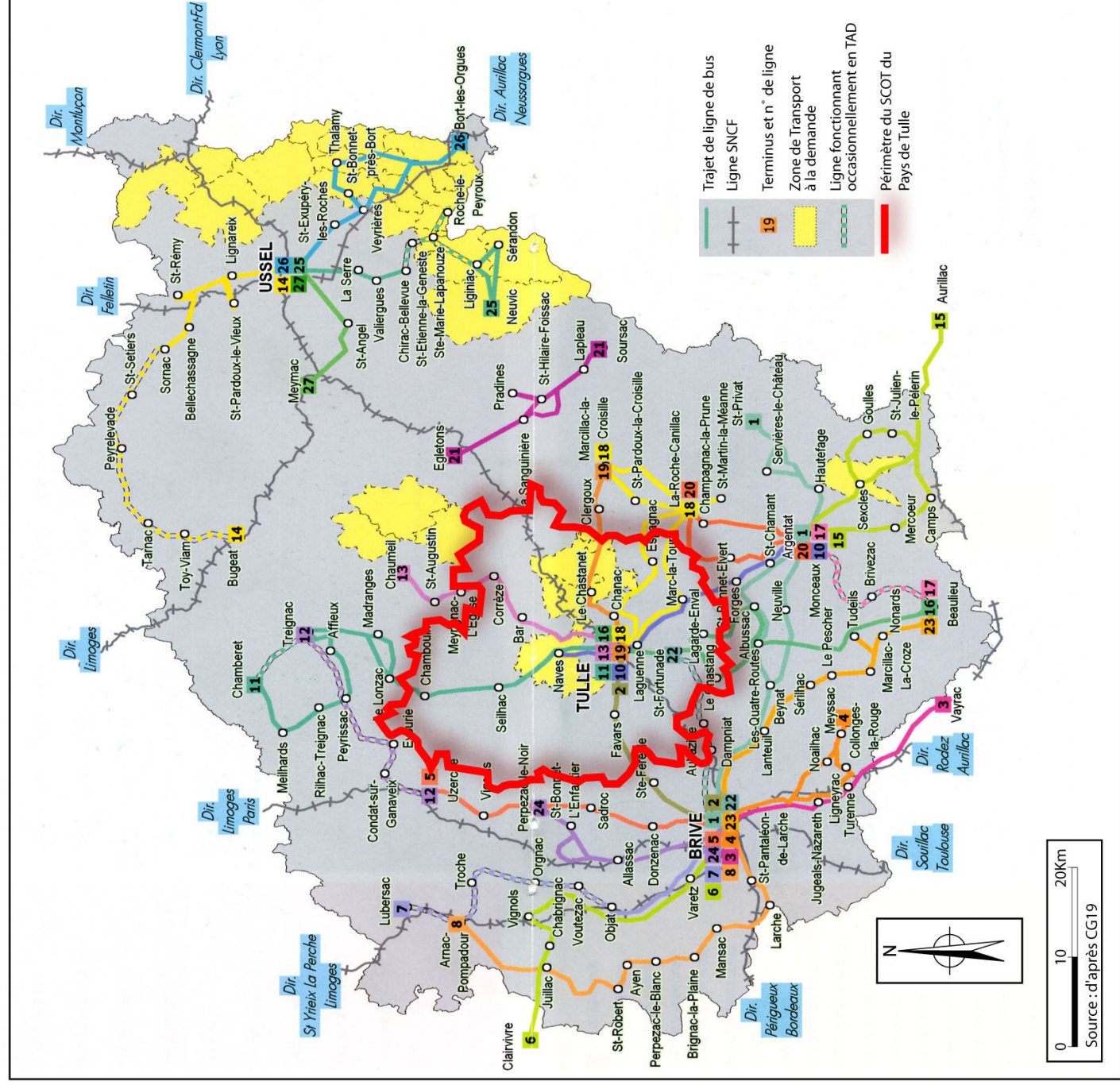
Huit lignes régulières du réseau départemental desservent 22 des 37 communes du SCOT du Pays de Tulle : Tulle, Chameyrat, St-Mexant, Chanteix, St-Germain-les-Vergnes, Lagarde-Enval, Rondelles, Naves, Seilhac, Bar, Corrèze, Favars, Laguenne, Sainte-Fortunade, Lagarde-Enval, Le Chastang, Marc-la-Tour, Espagnac, Saint-Paul, Pandignes, Saint-Bonnet-Avalouze, Chambouive, Chanac-les-Mines.

Les lignes 2, 10, 11, 13, 16, 18 et 19 marquent un ou plusieurs arrêts à Tulle alors que la ligne 22 s'arrête à Sainte-Fortunade.

| Ligne | Origine/Destination | Communes desservies | Arrêts / commune |
|----------|--------------------------|---|---|
| Ligne 2 | Tulle- Brive | <ul style="list-style-type: none"> Tulle Chameyrat Favars St-Mexant Chanteix St-Germain-les-Verignes Naves Tulle Laguette Ladignac-sur-Rondelles Lagarde-Enval Chamboulive Seilhac Naves Tulle Corrèze Bar Naves Tulle Le Chastang Ste-Fortunade Lagarde-Enval Laguette Tulle | <ul style="list-style-type: none"> 3 1 5 3 1 3 1 3 2 1 1 1 1 1 4 1 2 1 3 1 2 7 1 2 2 1 2 1 1 1 1 1 5 1 1 1 4 2 2 |
| Ligne 10 | Tulle-Argentat | | |
| Ligne 11 | Chamberet-Treignac-Tulle | | |
| Ligne 13 | Chaumeil-Tulle | | |
| Ligne 16 | Beaulieu-Tulle | | |
| Ligne 18 | Marcillac-La Roche-Tulle | | |
| Ligne 19 | Marcillac-Tulle | | |
| Ligne 22 | Sainte-Fortunade-Brive | | |

Source : d'après données CG 19

Tableau 13 : Desserte du Pays de Tulle par les lignes départementales, en 2005



Source : D'après CG19

Carte 12 : Le pays de Tulle dans le réseau de transport en commun du département de la Corrèze, en 2006



Figure 8 : Deux arrêts desservis par les lignes de transport du département

□ Des fréquences de service variables selon les lignes

Les horaires et la fréquence des services sont variables selon :

- *les lignes* : la ligne 2 a les fréquences de service les plus élevées (jusqu'à 7 allers/retours par jours pour les arrêts les mieux desservis) et la ligne 22 les plus réduites (moins d'un aller/retour par jour sur l'ensemble des arrêts desservis).
- *les jours de la semaine et la période de l'année*. Globalement, les arrêts sont les plus fréquents en semaine et pendant les périodes scolaires tandis que la fréquence est plus faible les week-ends et durant les vacances scolaires.
- *les arrêts* : sur la plupart des lignes, les arrêts situés à Tulle sont desservis plus fréquemment que ceux des communes rurales.
- *Les horaires de la ligne 13 sont particuliers* : le service est assuré tous les jours mais pas sur l'ensemble de la ligne. Par exemple, la gare de Tulle n'est desservie qu'une fois par jour du Mercredi au Vendredi, à un horaire variable.

□ Une fréquentation limitée et des coûts d'exploitation assurés par le Conseil Général

La fréquentation est très faible sur l'ensemble du réseau. Le service de transport département est principalement emprunté par les élèves se déplaçant dans le territoire. Parmi les lignes desservant le Pays de Tulle, la ligne 2 Tulle – Brive est celle qui enregistre le taux de fréquentation le plus élevé.

Les lignes départementales sont subventionnées à hauteur de 80% par le Conseil Général de la Corrèze.

□ Une tarification adaptée

Le tarif de chaque trajet est variable selon la distance parcourue. Des réductions sont pratiquées en faveur de certains voyageurs ou de certains voyages :

- Une réduction de 50% est accordée aux personnes âgées de plus de 65 ans, aux étudiants de moins de 26 ans, aux demandeurs d'emploi, aux titulaires de la carte « famille nombreuse », aux personnes handicapées et aux scolaires utilisant le réseau en dehors des périodes scolaires.
- Une gratuité pour les bénéficiaires du RMI.
- Une réduction de 20% applicable avec la carte 10 voyages (valable 6 mois).

□ Le transport à la demande TAD

Le département a mis en place le transport à la demande dans plusieurs zones du département. Une ligne dessert une partie du territoire inclus dans le périmètre du SCOT du pays de Tulle, assurant le transport des usagers depuis leur domicile jusqu'à un bourg centre de la zone. La réservation du TAD s'effectue la veille auprès de la centrale de mobilité. Celle-ci est chargée de prévoir l'itinéraire et de fixer les horaires de passage aux usagers. Il n'assure pas les services liés aux études ou au travail. Pendant les vacances scolaires, certains services de lignes régulières sont déclinés en TAD.

Le réseau départemental est exploité par une centaine d'exploitants. En 2006, quatre transporteurs exploitent les lignes régulières desservant le Pays de Tulle : CFTA Centre-Ouest-Tulle, Voyages-Chèze, Transports Migniac, Tersou Transports.

C. La mobilité des populations spécifiques

Le département de la Corrèze est l'autorité organisatrice pour le transport des populations spécifiques et se charge ainsi d'assurer les transports scolaires et celui des personnes à mobilité réduite.

Une convention a été signée entre le département et la ville de Tulle déléguant l'organisation des transports scolaires. Laguenne, Chanac et St-Martial-les-Gimel ont monté un syndicat pour les transports scolaires des élèves résidant sur ces trois communes.

□ Des transports scolaires gratuits très coûteux pour la collectivité

Les transports scolaires du département sont gratuits depuis 2000. Cette gratuité s'applique pour les dessertes en car assurées par le conseil Général mais aussi pour les déplacements sur les lignes ferroviaires régionales. Bien que satisfaisante pour les familles des usagers, la gratuité pose différents problèmes

- le coût est élevé pour la collectivité, l'ensemble des frais étant pris en charge par le département,
- le service n'est pas optimisé, les inscriptions étant nombreuses mais la fréquentation variable dans l'année

Les lignes de transport scolaires peuvent être empruntées par tous les usagers mais ne le sont guère en pratique. Cela s'explique par le manque d'information sur l'existence du service et de ses points d'arrêts ainsi que par la réticence des adultes (notamment les personnes âgées) à voyager dans des cars souvent bruyants.

Les usagers sont satisfaits par le service et le département révisé tous les ans les itinéraires de manière à prendre en compte les besoins de chacun.

Service de transport spécifique aux personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Le Schéma départemental des Personnes adultes Handicapées établi par le département, prévoit l'organisation du maintien à domicile et l'autonomisation des personnes handicapées. Dans ce cadre le Département a mis en place un service de transport adapté à ces publics. Ce service gratuit fonctionne sur le même principe que le TAD (réservation par téléphone pour le lendemain auprès de la centrale de mobilité départementale. Le service est confié à une vingtaine de transporteurs privés qui ne transportent aucun passager non handicapé.

D. Les projets en matière de services de transports

Vers une « tarification zonale » des trajets

Le département met en place durant le deuxième semestre 2006 une nouvelle tarification sur son réseau de transport en commun en déterminant des zones. Le tarif de chaque trajet sera ainsi variable en fonction du nombre de zone traversée.

Lignes régulières : une desserte pour la zone de la Montane ?

Le département a reçu des demandes formulées par les entreprises et par «Corrèze expansion » pour que la zone de la Montane dont l'activité de développe (cf. supra) soit prochainement desservie par le réseau. L'autorité organisatrice doit réfléchir à la possibilité d'une desserte routière.

3.1.3. L'INTERMODALITE DANS LE PAYS DE TULLE

Permettant le passage aisé d'un mode à un autre, que ce soit d'un mode individuel à un mode collectif ou entre deux modes collectifs, l'intermodalité permet d'optimiser l'usage des différents réseaux de transport et de les rendre plus attractifs. Elle contribue de manière générale à des reports de la voiture vers les modes collectifs.

A l'échelle du Pays de Tulle, l'usage monomodal de la voiture domine.

L'état de l'intermodalité

Le Pays de Tulle est accessible par différents modes de transport individuels ou collectifs, routiers et ferroviaires :

- la voiture particulière
- les services Grande Ligne,
- le TER ferroviaire et routier,
- les lignes d'autocars du Conseil Général,

Le seul nœud d'échanges entre les réseaux de transports interurbains est la gare SNCF de Tulle.

A l'échelle du Pays de Tulle, l'intermodalité est peu développée et peu favorisée. L'intermodalité train/transports en commun ou entre les réseaux de transport en commun est limitée. La voiture reste le mode de transport majoritaire. Les usagers qui commencent un trajet en voiture le terminent avec ce même mode. Compte tenu des spécificités du territoire (étendue limitée du bassin de vie, absence de contraintes en termes de congestion ou de stationnement) et des contraintes des transports collectifs (fréquences limitées, horaires et lignes imposés etc.), il y a en effet peu d'intérêt de passer de la voiture à un mode collectif.

Le passage d'un mode de transport collectif à un autre se révèle aujourd'hui marginal. Les combinaisons possibles sont les suivantes :

- **Intermodalité chemin de fer – transports urbains.** Elle se fait en gare de Tulle mais les distances limitées entre la gare et les principaux pôles d'attraction ne rendent pas le service de bus particulièrement attractif.
- **Intermodalité chemin de fer – transports interurbains.** Elle se fait en gare mais l'absence d'information sur l'offre, notamment sur les services du Conseil Général de la Corrèze, limite la fréquentation des lignes.
- **Intermodalité transports urbains – transports interurbains.** Elle est possible mais les usagers potentiels ne semblent pas nombreux. Elle est informelle, en l'absence d'information conjointe sur les services concernés.

Une centrale de mobilité à l'échelle du département de la Corrèze

Le Conseil Général de la Corrèze a mis en place un Centre d'Information qui concerne tous les modes de transport de voyageurs traversant le département, ainsi qu'une centrale de réservation. Ces services fonctionnent via un centre d'appels et une agence d'accueil. L'objectif fixé est l'information et le conseil sur tous les déplacements possibles sur l'ensemble du département : lignes régulières du Conseil Général, services SNCF desservant la Corrèze, réseaux urbains de Tulle et de Brive.

Malgré l'existence de cet outil, à l'échelle du Pays de Tulle, l'intermodalité reste encore très informelle. Par exemple, aucune information n'est donnée aux voyageurs arrivés en gare de Tulle pour emprunter l'un des services de transport en commun. Les arrêts des bus interurbains du Conseil Général ne sont pas formalisés et leur articulation possible avec les services de transport urbain n'est pas explicitée.

3.2. ENJEUX ET PERSPECTIVES

Différents enjeux peuvent être soulevés sur la question de la mobilité au sein du Pays de Tulle en termes :

- *d'aménagement de voiries routières,*
- *d'aménagement des services ferroviaires,*
- *d'organisation des compétences en matière de transports.*

□ Les enjeux d'aménagement routiers

L'aménagement des voies routières peut être envisagé dans la perspective de la réaffectation de leurs fonctions et du développement (habitat et zones d'activité). Il s'agit en effet de conserver la fluidité et la sécurité des trafics tout en assurant les fonctions de desserte du territoire. Il s'agit par exemple de limiter la multiplication des accès sur la voie (RD9, RN120) ou de réaliser des aménagements de traverse des bourgs.

Le contournement de Tulle par l'ouest pour lequel des études d'opportunité avaient été effectuées ne semble pas être pertinent pour les raisons suivantes :

- Les principaux flux de transit Nord – Sud sont susceptibles d'emprunter l'A20, autoroute gratuite,
- Les niveaux de trafic sur la RN120, même en nette progression, ne justifient pas un investissement d'une telle ampleur (plusieurs dizaines de millions d'euros compte tenu de la longueur du tracé et de la topographie). La question du transit des PL peut être réglée par voie réglementaire,
- Un contournement de fait existe par l'est.

□ L'opportunité d'une desserte du pays de Tulle par le train

Il existe quatre gares desservant le pays de Tulle : Cornil, Tulle, Correze gare et Eyrein gare. Il convient de savoir si un potentiel de relations locales peut être valorisé, notamment pour la desserte de la zone d'activité de la Montane.

Ce potentiel apparaît a priori bien faible. Si des populations captives (sans voitures) ou des usagers habitant à proximité immédiate d'une gare et se déplaçant vers un endroit à proximité immédiate d'une autre gare peuvent utiliser le train pour leurs déplacements locaux, sous réserve que les horaires leur conviennent, leur nombre apparaît extrêmement réduit. Il apparaît en revanche que compte tenu des distances relativement restreintes au sein du pays de Tulle, les habitants qui doivent prendre leur voiture pour effectuer un déplacement le font jusqu'à leur destination finale. Ils n'ont en effet aucun intérêt à aller prendre un train pour le faire (rupture de charge en gare de départ et question du trajet gare d'arrivée – destination finale).

Le niveau réduit de desserte des gares par les transports en commun limite encore ces hypothèses.

Pour ce qui est de la desserte des zones d'activité, notamment de la Montane, le potentiel de déplacements entre le centre de Tulle et la ZA par train doit être envisagé mais apparaît réduit (nécessité de se trouver à proximité de la gare de Tulle ou d'un service TC adapté desservant la gare). Le développement du covoiturage ou de services de TC routiers pourrait être une hypothèse plus porteuse. Un service routier est en effet plus souple qu'un service ferroviaire, compte tenu des distances réduites à accomplir et de l'opportunité de réaliser des tournées à la fois à proximité des domiciles et des entreprises.

□ L'opportunité de développement des transports en commun

Compte tenu de la configuration du Pays de Tulle (étendue et niveau d'habitants), il apparaît difficile de développer massivement les transports en commun classiques, qu'ils soient routiers ou ferroviaires.

Des solutions porteuses en termes de mobilité durable apparaissent toutefois à développer. Des analyses fines de la demande peuvent en effet permettre d'identifier des demandes de mobilité susceptibles d'être satisfaites autrement que par le recours à la voiture. Des plans de mobilité d'entreprise ou de zones d'activité peuvent ainsi être définis et identifier les besoins et pratiques de mobilité des actifs, des analyses en fonction des grands équipements (piscines ou conservatoire le Mercredi par exemple) peuvent également être considérées, etc. Il s'agit ensuite d'appréhender les moyens de répondre à ces demandes : aménagement des services de transports en commun, covoiturage, transport à la demande etc.

L'interface entre les TC urbains et les TC départementaux doit être gérée de manière efficace afin de profiter des complémentarités des deux services et d'éviter les ruptures entre le PTU et les territoires du Pays se situant au delà. Cette interface n'est pas gérée aujourd'hui et devrait l'être dans une optique de service et de satisfaction des usagers. Il existe en effet un potentiel réel d'articulation entre les deux services et une desserte importante de la ville de Tulle par les services de transports départementaux.

Par exemple, les périmètres de transport à la demande du Conseil Général sont limités à quelques aires du pays de Tulle sans que la raison en soit explicitée ou que cette question ait été débattue.

En milieu rural, il apparaît important de cibler les besoins de populations spécifiques (personnes âgées et jeunes notamment) et d'y répondre éventuellement par des services de transport en commun adaptés.

□ L'opportunité d'une échelle correspondant à la Communauté de Communes pour organiser les transports

L'échelle du Pays de Tulle apparaît pertinente pour envisager la problématique des transports à l'échelle d'un bassin de vie cohérent plus étendu que la seule ville centre, dont les problématiques de mobilité sont spécifiques, et plus restreint que le niveau départemental, trop étendu pour percevoir les dynamiques propres du territoire.

Les enjeux perçus à ce niveau, notamment en matière d'organisation des transports en commun peuvent être relayés auprès de l'autorité organisatrice compétente (Conseil Général). La Communauté de Communes du Pays de Tulle a également la possibilité de s'accorder la compétence d'organisation des transports sur son territoire.

Une réflexion sur l'organisation du réseau de transports en commun semble nécessaire afin de l'adapter de manière fine aux différents types de demande : jeunes, personnes âgées, amplitude horaire et fréquences, organisation hebdomadaire ou saisonnière des services etc. Une meilleure hiérarchisation du réseau pourrait être envisagée avec des lignes fixes aux services denses et des TAD permettant un rabattement plus souple et plus large.

Les interactions mobilité et aménagement du territoire

L'urbanisation consommatrice d'espace a un coût pour les collectivités locales notamment en termes de réseaux de transports. Elle modifie également les déplacements en général en participant à l'augmentation des migrations domicile-travail.

Des perspectives en matière d'intermodalité limitées

Les perspectives en matière d'intermodalité sont limitées dans le Pays de Tulle. La voiture individuelle est appelée à demeurer le moyen de transport le plus adapté au territoire.

Le potentiel d'intermodalité et de report modal de la route vers le fer le plus porteur est celui de la liaison Brive – Tulle, notamment pour les migrations pendulaires. Une analyse des raisons de l'attractivité limitée du service actuel reste toutefois nécessaire pour évaluer ce potentiel à sa juste mesure.

LA MOBILITE AU SEIN DU TERRITOIRE

| CATEGORIES | ATOUS | FAIBLESSES | OPPORTUNITES | MENACES |
|------------------------------|---|--|--|--|
| Mobilité collective | <ul style="list-style-type: none"> Huit lignes du réseau du TCU du CG19 desservent le territoire du Pays de Tulle. La plupart des communes incluses dans le périmètre du SCOT (22 sur les 37) sont desservies par au moins une ligne départementale. Les transports scolaires sont gratuits Un service de transport est mis en place pour les personnes à mobilité réduite. | <ul style="list-style-type: none"> Le réseau TER est peu fréquenté Le réseau de car du Conseil Général est peu fréquenté et semble peu adapté aux besoins du territoire du SCOT du Pays de Tulle L'information sur l'offre est peu satisfaisante. Elle réduit donc l'usage des services de transport en commun. Il n'y a pas d'articulation entre les différents réseaux de TC. Les navettes entre Tulle et Brive ont des horaires peu adaptés aux scolaires ou aux actifs. | <ul style="list-style-type: none"> Le projet de centrale de mobilité de la Région pourrait permettre une meilleure lisibilité de l'offre des transports. Un potentiel de valorisation des services de transports interurbains dans une chaîne de mobilité intermodale. Un pôle d'échanges potentiel à valoriser en gare de Tulle. | <p>Une attractivité des mobilités collectives insuffisantes pour réduire de manière significative l'usage de la voiture</p> |
| Mobilité individuelle | <ul style="list-style-type: none"> Le réseau routier est dense, il permet une bonne desserte routière du territoire. Il constitue des liaisons fondamentales entre les bourgs, il permet des jonctions entre les axes majeurs et converge vers la ville centre. | <ul style="list-style-type: none"> Le Sud Est du Pays de Tulle est moins bien maillé par les infrastructures routières que le reste du territoire. L'utilisation de la voiture individuelle est très prononcée. | <ul style="list-style-type: none"> Le développement du co-voiturage permet une valorisation collective de la mobilité individuelle | <ul style="list-style-type: none"> La mobilité individuelle augmente au sein du territoire. Elle est le corollaire d'une organisation spatiale consommatrice d'espace et de larges bassins d'activité. Le développement périurbain accroît la densité du trafic sur certains axes desservant la ville centre. Le poids des usages de la voiture peut rendre peu significatifs les efforts accomplis en termes d'optimisation des services et d'intermodalité. |
| Modés doux | | <ul style="list-style-type: none"> Il est difficile de promouvoir les transports doux (vélo et marche à pied) compte tenu du contexte rural et de l'éloignement des équipements ou lieux de travail par rapport au domicile et de la topographie du territoire. | | |

4. LA MOBILITE DANS LA VILLE DE TULLE

Points clés

- ville centre polarisant de nombreuses activités équipements et services, Tulle fait face à des déplacements automobiles importants à la fois internes et en relations avec son territoire,
- la configuration topographique et urbaine de Tulle est propice à l'usage de la voiture et peu commode pour les transports collectifs et les circulations douces. Cette mobilité individuelle est fortement consommatrice d'espace.
- le plan de circulation est satisfaisant et la restructuration de l'offre de stationnement a permis d'en améliorer les capacités et l'organisation en ville,
- une des plus petites villes de France à disposer d'un réseau de transports en commun, Tulle le gère de manière efficace et le restructure régulièrement pour répondre aux besoins des usagers. Un TAD a été mis en place et constitue une démarche innovante et adaptée à la demande,
- le manque de coordination entre les différents réseaux de transport (régional, départemental, urbain) ne permet pas d'optimiser l'usage des transports collectifs dans leur traversée de la ville
- l'intermodalité est actuellement difficile, l'information faisant défaut et les services n'étant pas articulés.

4.1. INFRASTRUCTURES, USAGES ET PROJETS

La ville de Tulle est située au carrefour de deux axes majeurs du réseau principal routier :

- la RD 1089 sur un axe sud-ouest/ nord-est relie Brive à Clermont-Ferrand ;
- la RD 1120 sur un axe nord-ouest/ sud-est relie Limoges et Uzerche à Argentat et Aurillac.
- une déviation permet le contournement de la ville par le Sud.

Deux infrastructures radiales secondaires se déploient depuis Tulle sur un axe est- nord-ouest :

- la D9 à l'ouest de Tulle,
- la D978 à l'est de Tulle.

4.1.1. UNE CONFIGURATION URBAINE PROPICE A L'USAGE DE LA VOITURE

Préfecture de la Corrèze, Tulle est la première ville du département et regroupe près de 16 000 habitants. La ville se déploie en longueur sur les rives de la Corrèze dans un paysage escarpé et marqué dans certains quartiers par des dénivellations importantes.

Ville centre polarisant de nombreuses activités équipements et services, Tulle fait face à des déplacements importants à la fois internes et en relations avec son territoire. La voiture particulière tient une place prépondérante dans ces déplacements, même si un réseau de transports collectifs urbains dessert l'ensemble de la ville. Les déplacements collectifs ne sont pas facilités par un potentiel d'usagers restreint, un développement de la périurbanisation et des conditions géographiques particulières conjuguant étalement et relief.

Tulle est l'une des plus petites villes de France à disposer d'un réseau de transports en commun, ce qui engendre des contraintes particulières et limite le taux de pénétration du réseau dans les déplacements. Souhaitant maintenir et développer ce réseau, la ville de Tulle a voté le 3 février 2003 l'instauration d'un **versement transport** d'un taux de 0,30% de la masse salariale à compter du 1^{er} avril 2003 afin de solliciter les employeurs pour le développement des transports en commun urbains.

Le contexte géographique détermine l'organisation des déplacements, une topographie contraignante déterminant la structure urbaine et la trame viaire de la ville:

- le territoire urbain s'étend dans le fond de vallée de la Corrèze entre 200 et 400 mètres d'altitude,
- des espaces résidentiels se sont développés sur les versants des collines,
- l'urbanisation linéaire le long de la Corrèze est favorable à la desserte par les transports collectifs,
- à l'inverse, sur le reste du territoire, l'absence d'axes majeurs d'urbanisation rend difficile la desserte des coteaux,
- la majorité des voies sont sinueuses et étroites. Les voies susceptibles d'être empruntées par les transports en commun sont peu nombreuses et les fortes pentes sont peu favorables à la circulation piétonne ou cycliste.

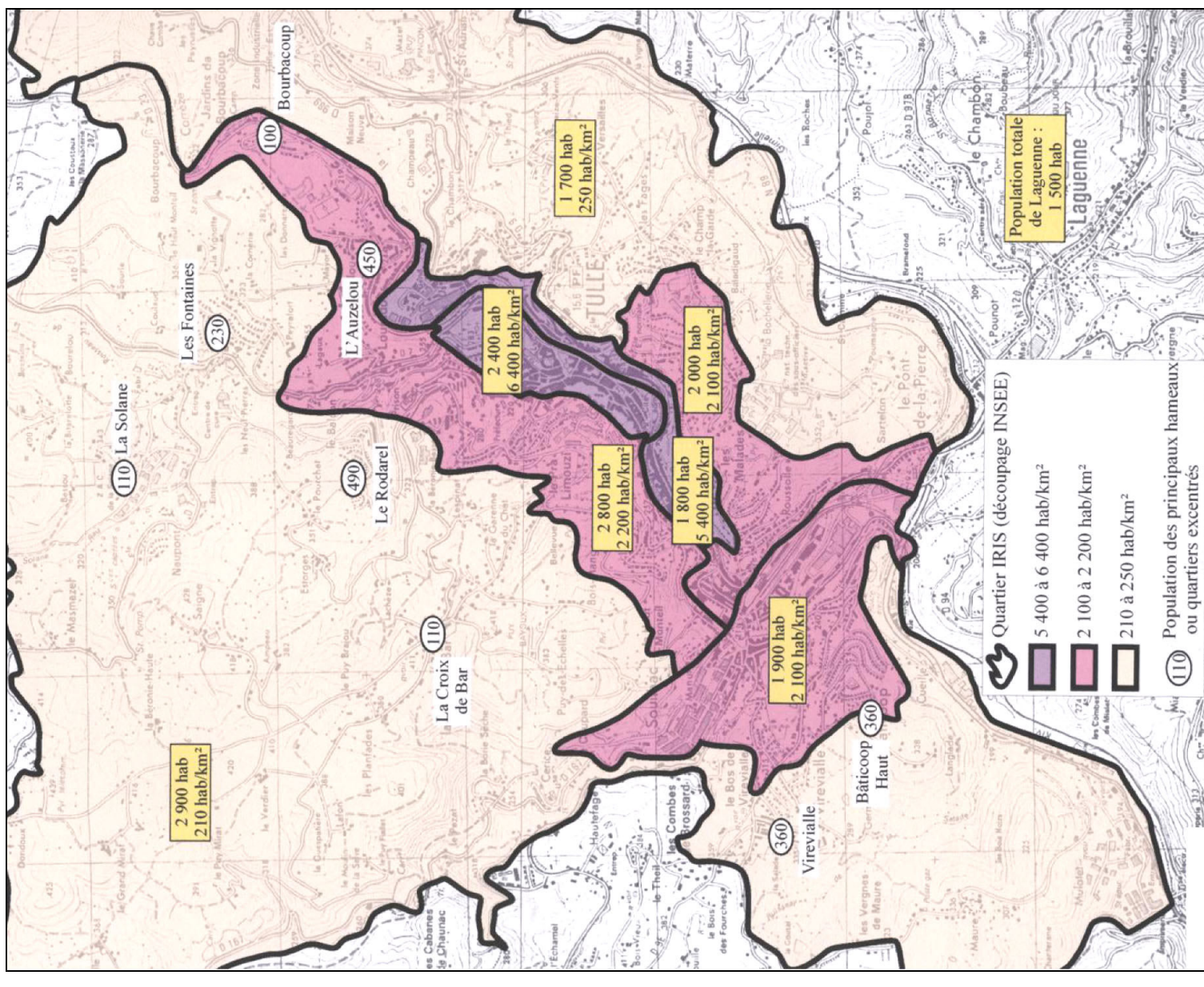
☐ **Une population tulliste concentrée le long de la Corrèze**

On constate que la densité de population est contrastée et décroît très fortement en s'éloignant de la Corrèze :

- sur les deux secteurs du centre-ville (4 200 habitants), la densité de population est proche de 6 000 habitants par kilomètre carré,
- sur les trois secteurs limitrophes (6 700 habitants), la densité de population est de l'ordre de 2 000 habitants par kilomètre carré,
- sur les deux secteurs périphériques (4 600 habitants), la densité de population dépasse légèrement 200 habitants par kilomètre carré.

70% de la population communale habite dans des secteurs denses et 30% dans des secteurs très denses. En outre, les secteurs très denses du centre-ville correspondent à une forte concentration de pôles générateurs de déplacements, ce qui rend la desserte par les transports en commun doublement pertinente.

Carte 13 : Répartition de la population tulliste, en 1999



Source : ADETEC, d'après données INSEE, 2004.

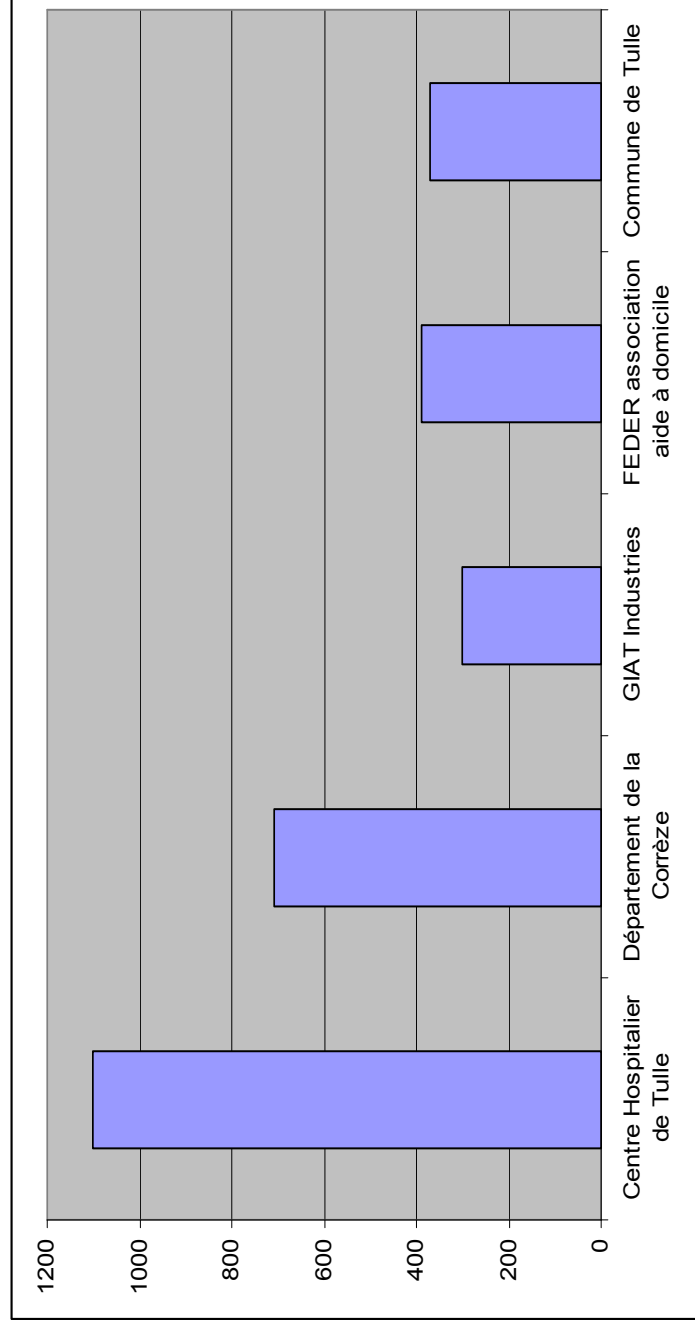
☐ **Une forte attractivité du centre-ville**

Bassin d'emploi important, la commune constitue un pôle d'activité majeur du Pays de Tulle et génère de nombreux déplacements domicile-travail. Elle est également un pôle administratif et commercial dont la zone d'influence et de chalandise dépasse les limites du Pays de Tulle. Ces deux fonctions induisent une fréquentation liée à des déplacements occasionnels importants.

Les pôles générateurs de trafic sont les principaux pôles d'emplois et se concentrent :

- en centre-ville ; les principaux pôles d'emplois sont le centre hospitalier, les administrations (le Département de la Corrèze et le Commune de Tulle) et le GIAT (qui compte encore près de 300 salariés).
- en périphérie ; les principaux pôles d'emplois sont les zones d'activités économiques de la Montane et des Alleux.

Figure 9 : Les principaux établissements de Tulle, en 2005



☐ **Une politique municipale de renforcement du centre ville par l'amélioration de l'habitat, des espaces publics et du stationnement**

Une politique de **requalification de l'habitat** est poursuivie depuis 2001 et vise à créer ou à réhabiliter 600 logements en cinq ans. Plusieurs projets sont ainsi menés par la ville :

- deux opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), dont une est encore en cours,

- un périmètre de restructuration immobilière (PRI) comprenant 150 logements est établi,
- une réhabilitation de logements insalubres (RHI) est menée,
- la construction de deux nouvelles résidences de 80 logements est lancée.

Une politique de **requalification des espaces publics** est menée par la municipalité avec plusieurs chantiers sont en cours sur la place de la Cathédrale et dans le quartier du Trech.



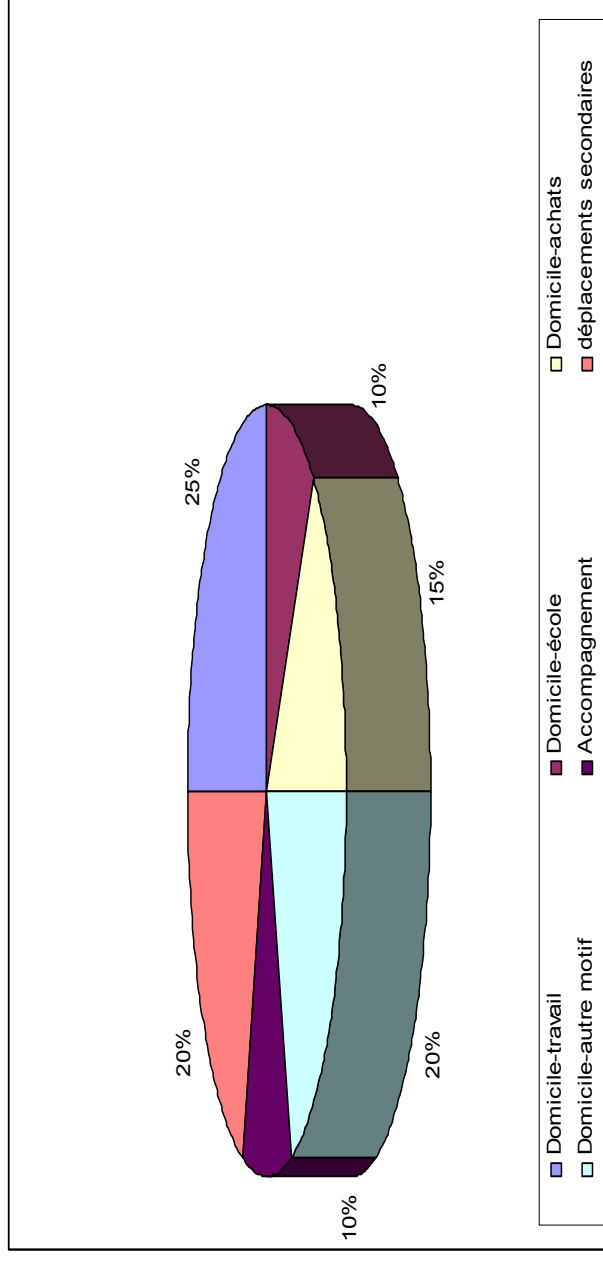
Figure 10 : Une résidence en construction rue Victor Hugo (à droite) ; les travaux Place de la Cathédrale

☐ **Des motifs de déplacements diversifiés**

Faute d'enquête spécifique disponible, il est difficile de connaître dans le détail la structure des déplacements à Tulle. Cependant, le recensement de 1999 fournit des informations sur les déplacements domicile-travail et domiciles-études. A raison de quatre déplacements par personne et par jour en semaine, les habitants de Tulle effectuent environ 50 000 déplacements quotidiens dont le quart est constitué de déplacements domicile - travail.

Les déplacements à destination ou en provenance du lieu d'étude ou de travail ne représentent que le tiers du total. Du fait de leur concentration aux heures de pointes, leur impact est très fort sur la consommation des transports.

Figure 11 : Répartition des déplacements de Tulle selon les motifs, en 1999



Source : Données INSEE dans étude ADETEC, 2004.

4.1.2. UNE MOBILITE FORTEMENT CONSOMMATRICE D'ESPACE

Du fait de la topographie, d'une périurbanisation croissante et de politiques favorables à l'automobile depuis un demi-siècle, la grande majorité des déplacements se fait en véhicule individuel, y compris pour les déplacements internes à la commune. Ce mode de transport est fortement consommateur d'espace pour circuler et pour stationner.

A. Un plan de circulation satisfaisant

Entre 40 000 et 50 000 véhicules entrent et sortent tous les jours en moyenne de la ville de Tulle. Le plan de circulation s'articule sur deux voies à sens unique de part et d'autre de la Corrèze et est jugé satisfaisant par les usagers. Quelques points noirs subsistent toutefois sur certains axes :

- la rue Victor Hugo reliant la gare au centre ancien est très fréquentée toute l'année,
- l'avenue du Général de Gaulle connaît des travaux entraînant des encombrements conjoncturels.

Les conditions de circulations sont variables selon les jours de la semaine. La circulation est ainsi plus difficile en semaine le Mardi et le Jeudi ainsi que les jours de marchés le Mercredi et le Samedi.

Aucune réorganisation de la circulation n'est prévue à ce jour et les modifications ne devraient être que marginales.



Figure 12 : Les travaux en cours rue Victor Hugo et le point noir de circulation sur l'avenue Charles-de-Gaulle

B. Une offre de stationnement satisfaisante et équilibrée

L'offre de stationnement en ville a fait l'objet d'une refonte complète dans le cadre d'un projet plus général de renouvellement urbain afin de permettre un accès aisé au centre ville et d'assurer son attractivité. Les capacités de stationnement sont suffisantes et réparties de manière équilibrée. Trois parcs de stationnement situés à proximité immédiate du centre ville permettent de le desservir sans encombrer et des places sur voirie demeurent en nombre suffisant dans le centre mais sans nuire à la lisibilité des espaces publics et des circulations piétonnes. La tarification est modérée (la moitié des 3 000 places de stationnement sont gratuites) et la gestion du stationnement peu répressive.

❑ Une refonte complète de l'offre de stationnement

A la fin des années 1990, plusieurs études avaient mis en évidence le manque de places de stationnement (300 en milieu de journée) et une organisation défectueuse de celui-ci avec une suppression de places nécessaire pour assurer la requalification du centre ville¹⁶. Le projet de renouvellement urbain a permis de renforcer les capacités en la matière :

- trois parcs de stationnement couverts ont été construits. Les parkings du Pas Roulant, Saint-Pierre ont respectivement été mis en service en 1990, 1994 et 2004.
- plusieurs petits parcs de stationnement ont été aménagés, notamment sur la rue Victor Hugo ou à proximité de la Place Brigueuleix.

En 2006, la ville offre **3 000 places de stationnement** dans des parcs de stationnement (pour plus du quart d'entre elles) ou sur la voirie. L'offre de stationnement pour les **personnes à mobilité réduite** est importante dans l'ensemble de la ville et les parcs de stationnement gratuits disposent pour elles d'accès et des places réservés.



Figure 13 : Un parking en plein air à proximité de la place Gambetta (à gauche), le Parking Peri (au centre), le Parking Saint-Pierre (à droite).

¹⁶ Suppression de 200 à 300 places principalement place Mgr Bertheaud, quai Baluze, quai de la République.

❑ Une tarification attractive et une gestion peu répressive

La tarification des places de stationnement des parcs et de la voirie est équilibrée. Sur les 3 000 places disponibles :

- 1 500 sont gratuites (dont les 800 places des trois parcs de stationnement couverts du centre ville),
- 750 sont payantes en « zone rouge ». Ces places ont été aménagées dans les rues ou dans les espaces de stationnement proches des zones commerciales,
- 750 sont payantes en « zone bleue » dans les zones résidentielles.

En moyenne, les **recettes annuelles du stationnement s'élevaient à 400 000 euros**. La politique de tarification menée par la ville est modérée et peu répressive. Les recettes seraient susceptibles d'être accrues avec un gestion plus ferme qui n'a pour le moment pas de raison d'être.



Figure 14 : Des places de stationnement en zone bleue (à gauche) et en zone rouge, dans le centre-ville ancien (à droite).

❑ Enjeux et projets

L'offre de stationnement est globalement satisfaisante bien que **quelques problèmes subsistent** tels que :

- le stationnement sur les trottoirs sur certains axes, qui gêne les piétons qui doivent descendre sur la voie de circulation pour continuer leur trajet,
- la saturation de l'ensemble des espaces de stationnement en semaine (le Mardi et le Jeudi), et les jours de marché (le Mercredi et le Samedi),
- le manque de places de stationnement autour de l'hôpital, de la préfecture et de la gare SNCF.

Il est envisagé de **créer 600 places de stationnement d'ici 2008** afin de répondre aux besoins identifiés :

- il est prévu de réorganiser un parc de stationnement sur le site actuel de la maison de retraite (qui doit être délocalisée) afin de répondre aux besoins de stationnement de l'hôpital,
- le site actuel de l'entreprise BWA en cours de délocalisation sera prochainement occupé par un centre commercial de 20 000 m² dont l'ouverture est prévue à l'horizon 2008. le projet prévoit la création de 650 places de stationnement à 300 mètres du centre-ville afin de répondre aux besoins des salariés du site et aux clients. Son impact direct devrait ainsi être nul sur les capacités actuelles de stationnement mais il viendra renforcer l'attractivité du centre ville et la demande de stationnement.
- A défaut de réaliser dans l'immédiat un pôle multimodal autour de la gare, des aménagements sont prévus autour du site pour créer des places de stationnement.

C. Modes doux : des projets difficiles à mener

Une politique favorisant les circulations piétonnes est menée avec la requalification de nombreux espaces publics permettant d'assurer la continuité des itinéraires entre les parcs de stationnement et le centre ville mais aussi entre la gare SNCF et les différents sites de la ville. Les circulations douces sont toutefois limitées par la longueur de la ville et son escarpement.

Compte tenu des contraintes topographiques, il n'est pas prévu d'aménagement de pistes cyclables, sauf sur le secteur Auzelou vers le centre-ville. Une réflexion pourra être menée pour développer l'usage du vélo électrique, expérience réalisée durant la semaine du développement durable en 2005.

4.1.3. LES SERVICES DE TRANSPORT

Les services de transport sont assurés en ville par le réseau Tulibus et peuvent être complétés de manière limitée et en partie informelle par les services de car TER. Les taxis occupent une place marginale.

A. Un service de taxis marginal

Trois artisans taxis opèrent à Tulle et sont essentiellement sollicités pour les transports médicaux, notamment l'accompagnement de patients aux hôpitaux de la région. Ces taxis ne circulent généralement pas le soir et le week-end. Le service est peu utilisé. Sept emplacements leurs sont réservés sur le parvis de la gare mais sont peu lisibles et ne disposent ni d'abri d'attente ni de bornes d'appels. Ces espaces sont de surcroît souvent vides.

B. Des services urbains à la marge des TER et des cars départementaux

Les services TER routiers et les sept lignes de cars départementaux transitant par Tulle sont à même d'assurer un service de transport urbain dans la section urbaine. Cette possibilité n'est toutefois guère exploitée en l'absence d'arrêts clairement signalés et d'information adéquate.

Un accord de tarification commune a toutefois été conclu afin de permettre aux usagers de Tulibus d'emprunter le service TER dans sa section urbaine. Un ticket de bus permet ainsi de circuler dans la section urbaine du circuit du car TER.

Aucun accord n'a été conclu avec le Conseil Général alors que ses lignes sont nombreuses à traverser Tulle et les fréquences élevées. Des pratiques informelles permettent toutefois à quelques voyageurs de les emprunter dans leur section urbaine.

C. Un service de transports en commun urbains refondu

Le service de transports urbains Tulibus a connu des évolutions régulières depuis 2003 et est passé de 4 lignes à 2 lignes associées à un service de transport à la demande (TAD). Il dessert les principaux quartiers de Tulle ainsi que la commune de Laguenne, qui n'est pas intégrée au PTU. Les types de desserte sont adaptés aux espaces desservis, avec un service plutôt dense en centre ville (boucles plus fréquentes et conjonction des deux lignes sur un tracé en tronc commun) et plus réduit en périphérie (services plus espacés des lignes régulières ou couverture par le TAD). Les usagers sont globalement satisfaits du service même si quelques adaptations sont envisageables (renforcement des fréquences les jours de marché, desserte de zones d'activités, renforcement du TAD, service étendu au Samedi après-midi et éventuellement au Dimanche etc.). Le service actuel semble plutôt optimal compte tenu de ses conditions d'exploitation contraintes. En raison de sa taille, Tulle est en effet à la limite de viabilité d'un réseau de transport urbain et doit faire face à une concurrence forte de la voiture auquel il ne se substitue que pour des populations captives.

a) **Caractéristiques et fréquentation du réseau**

Le périmètre de transports urbains (PTU) est composé de la seule commune de Tulle mais le réseau de transports en commun dessert à la fois Tulle et Laguenne, soit environ 17 000 habitants représentant 40% de la population du Pays de Tulle. Cette extension de fait de l'opération du réseau s'effectue sans cadre juridique et sans contribution particulière de la commune de Laguenne.

Le réseau « Tulibus » est géré par le CFTA Tulle, filiale de Véolia Transport. La nature de l'exploitation a récemment évolué passant d'une délégation de service public à un marché négocié en 2004.



Figure 15 : Le garage des bus du CFTA

□ **Deux lignes régulières et une ligne en Transport à la Demande (TAD)**

Le réseau est constitué de deux lignes de bus régulières (A et B) et d'une ligne de transport à la demande (Tul'Plus) qui dessert des arrêts non desservis par les lignes régulières.

- la **ligne A** relie l'arrêt « Virevialle » à l'arrêt « Conseil Général » et dessert la seule commune de Tulle,
- la **ligne B** relie l'arrêt « Laguenne » à l'arrêt « maison de retraite » et dessert les communes de Tulle et de Laguenne.

Les deux lignes régulières assurent une desserte équivalente sur le territoire, la ligne A desservant 28 arrêts et la ligne B 29 arrêts¹⁷. Elles desservent les principaux quartiers de Tulle et de Laguenne ainsi que les principaux pôles générateurs de déplacements.

Un des points forts du réseau réside dans l'existence d'un tronçon commun aux deux lignes régulières entre la gare et la préfecture correspondant au centre ville où sont concentrés la majorité des pôles générateurs de déplacements. Les fréquences y sont ainsi nettement améliorées et permettent une desserte efficace.

La ligne de **transport à la demande** (TAD) constitue un service complémentaire aux deux lignes du réseau urbain. Il fonctionne entre le domicile de l'utilisateur et l'un des 15 arrêts référencés « TAD ». Les déplacements sont exclusivement réalisés en aller et retour. Le service est effectué par un véhicule de 8 places et est accessible aux personnes à mobilité réduite.

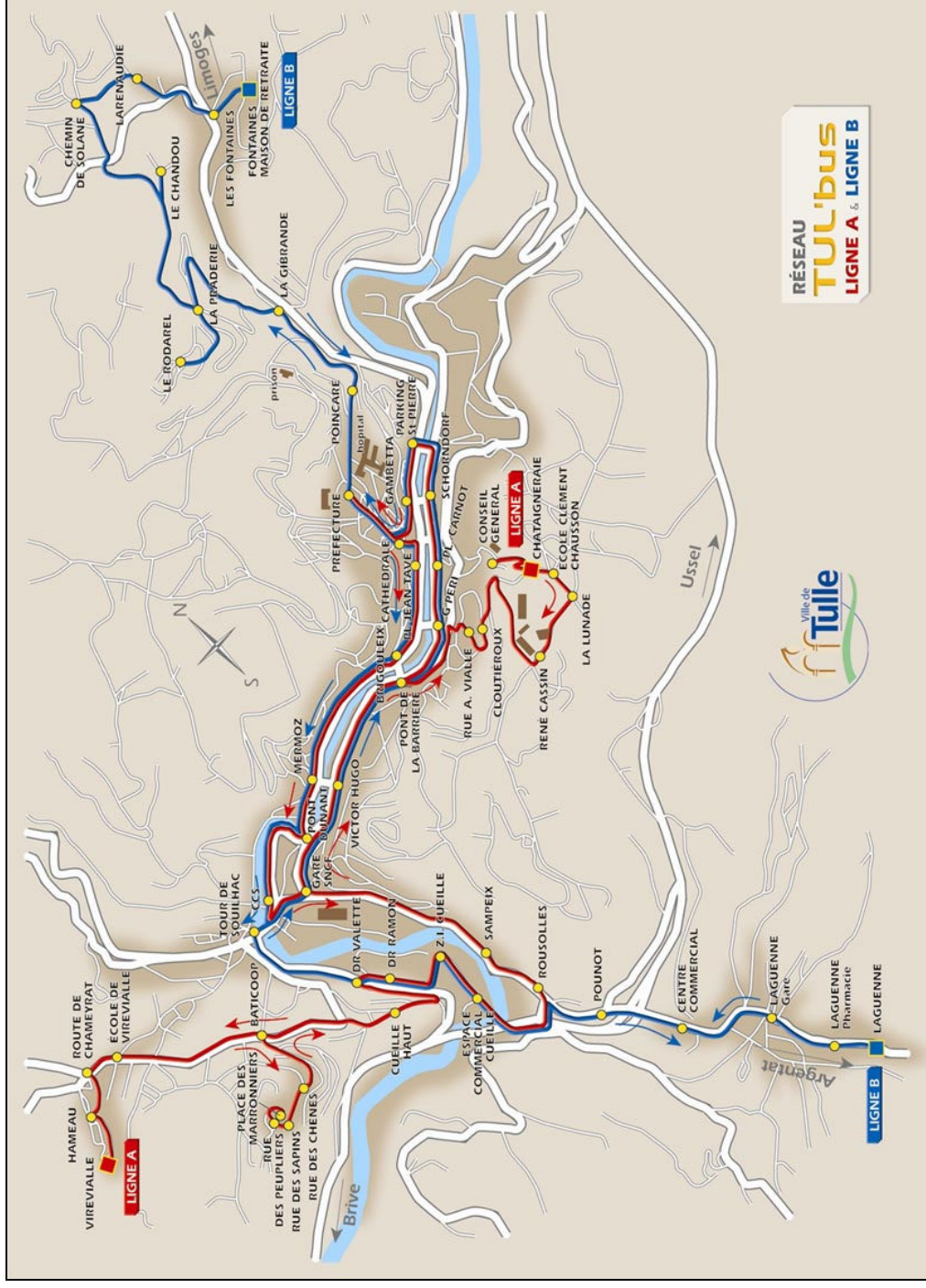
Tableau 14 : Les arrêts desservis par le « TAD », en 2006

| | |
|--|------------------------------------|
| Arrêts « TAD » situés en centre-ville | CCS |
| | Gare SNCF |
| Autres arrêts « TAD » | Préfecture |
| | Cathédrale |
| | Mermoz/Victor Hugo |
| | Pl. Brigoueix/ Pont de la Barrière |
| | Tulle Est (CC) |
| | ZI de Mulatet |
| | Centre Aquarécitatif de l'Auzelou |
| | Archives départementales |
| Gambetta (les jours de marché uniquement) | |
| Zone commerciale de Cueille (le samedi après-midi) | |
| Le Chandou (le samedi après-midi) | |

Source : d'après CFTA Tulle.

¹⁷ Cf. détail des lignes en annexe.

Carte 14 : Le réseau de lignes régulières exploité par le CFTA Tulle, en 2006



Source : CFTA Tulle.

☐ **Un service assuré du Lundi au Samedi**

Le service est assuré par deux bus (avec un véhicule de réserve) et un minibus appartenant à l'exploitant du réseau. Les deux lignes régulières fonctionnent du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00 et le samedi matin, alors que la ligne de TAD assure aussi un service le samedi après-midi.

- **La ligne A** dessert tous ses arrêts au minimum dix fois par jour (cinq le matin, cinq l'après-midi) et effectue plusieurs rotations en centre-ville (sept le matin, cinq l'après-midi).

- **La ligne B** dessert tous ses arrêts au minimum douze fois par jour (six fois le matin, six fois l'après-midi) et effectue plusieurs rotations en centre-ville (six le matin, huit d'après-midi)¹⁸.

Aux heures de pointes, les horaires des deux lignes permettent de prendre une correspondance en centre-ville. On peut noter qu'aucun bus de ce réseau ne circule le Samedi après-midi et le Dimanche. Les horaires et la fréquence du service des lignes sont identiques tous les mois de l'année et ne varient pas durant les vacances scolaires.

- **La ligne de TAD** fonctionne sur réservation. Le service est assuré du Lundi au Samedi, de 7h30 à 19h00 (sauf les jours fériés), sur l'ensemble de la commune de Tulle. Les réservations sont enregistrées par téléphone du Lundi au Vendredi, entre 8h et 12h, et de 14h à 18h. Les usagers doivent réserver leur transport de préférence 48h avant afin d'être certains d'obtenir le service.

☐ **Une tarification attractive**

Depuis le 1^{er} janvier 2005, une nouvelle tarification adoptée en conseil municipal a été mise en place. Le carnet de 10 tickets coûte six euros, alors que le ticket à l'unité est vendu un euro. Des abonnements mensuels sont également proposés, avec une tarification spéciale pour les scolaires. Les titres de transports sont valables pour les trajets sur les lignes régulières et sur le TAD. Avec un ticket les usagers peuvent effectuer gratuitement une correspondance. Cette tarification renforce l'attractivité du TAD en l'alignant sur le prix du ticket sur ligne régulière, au lieu de 2,25 € précédemment.

Tableau 15 : Tarification selon les titres de transport sur le réseau Tul'Bus, en 2006

| Titres de transports | Tarifs (en euros) |
|--|-------------------|
| Tul'bus à l'unité | 1,00 |
| Tul'bus carnet de 10 | 6,00 |
| Tul'plus à l'unité (TAD) | 1,00 |
| Tul'Surf : scolaires (coupon valable 1 mois) | 5,00 |
| Tul'liberté (coupon mensuel) | 15,00 |
| Coupon annuel (réservé aux seniors ou aux invalides) | 24,00 |

Source : d'après CFTA Tulle, données 2005.

☐ **Une fréquentation en hausse**

En 2006, la fréquentation mensuelle du réseau est en moyenne de 6 700 personnes. On constate que la fréquentation mensuelle augmente sur l'ensemble du réseau malgré une légère baisse pour le TAD.

¹⁸ Cf. détail des horaires en annexe.

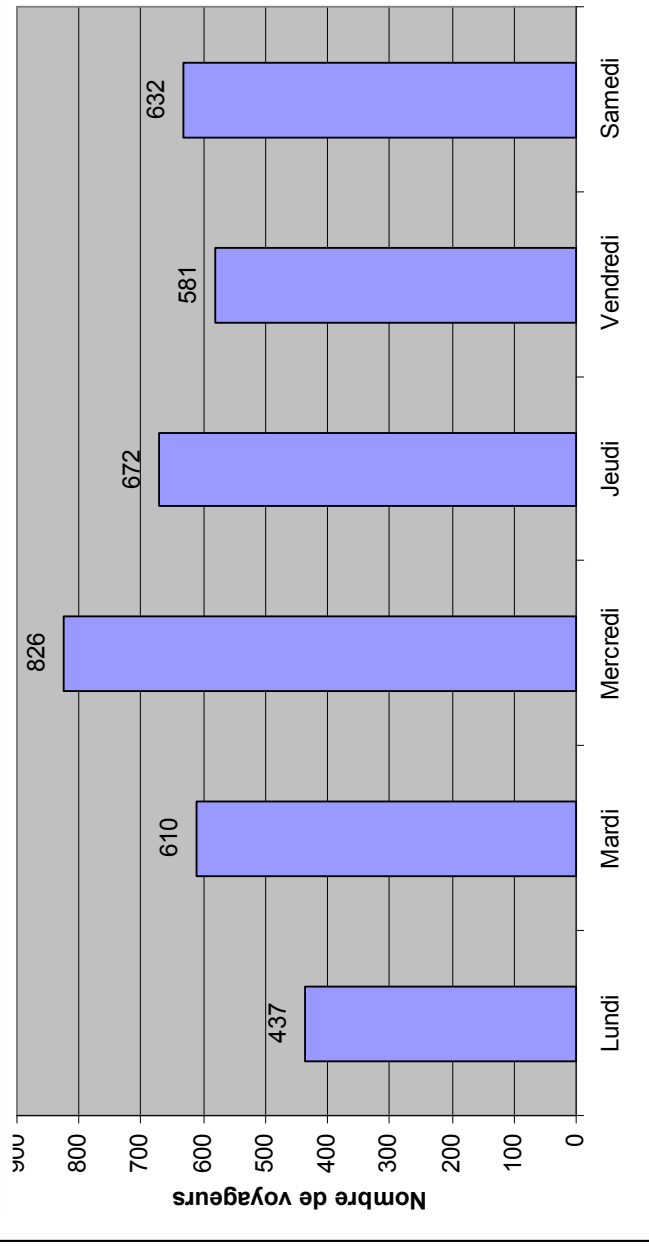
Tableau 16 : Evolution de la fréquentation mensuelle sur le réseau Tul'Bus, entre 2005 et 2006

| | 2005 | 2006 (10 mois) |
|-------------------------|--------------|----------------|
| Tul'Bus (lignes A et B) | 5 159 | 5 152 |
| Tul'Plus (TAD) | 772 | 753 |
| Totale | 5 931 | 5 905 |

Source : d'après CFTA Tulle, données 2006.

Le service Tul'plus (TAD) est utilisé davantage le Mercredi mais est moins sollicité le Lundi. En 2005, en moyenne mensuelle, 826 personnes ont emprunté ce mode de transport un Mercredi contre seulement 437 le Lundi.

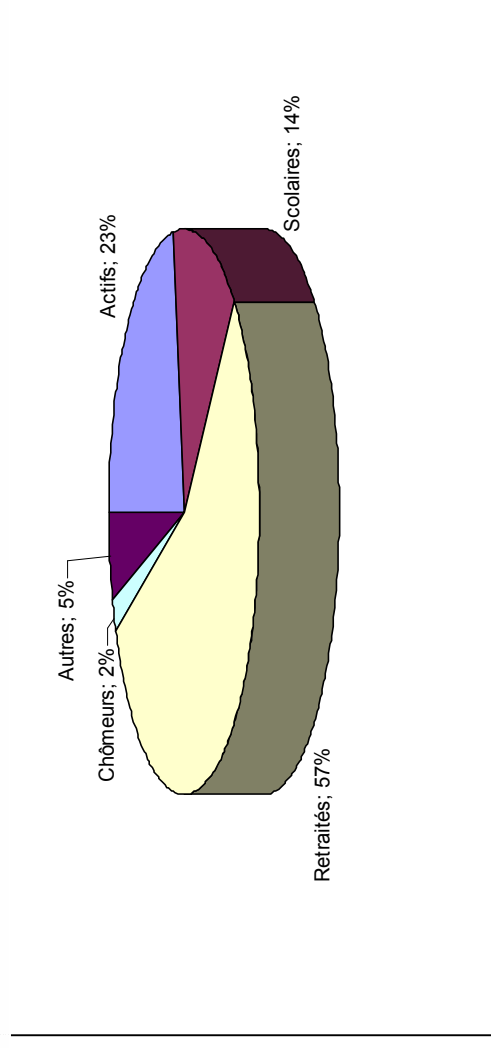
Figure 16 : Fréquentation par jour d'utilisation du service Tul'plus, en 2005



Source : d'après CFTA Tulle, données 2005.

Les adhésions à Tul'Plus permettent d'apprécier la fréquentation du réseau selon les catégories socioprofessionnelles. Selon le graphique ci-dessous, on constate que ce sont les retraités qui font le plus appel à ce service (57% des usagers). Les actifs et les scolaires ont peu recours au service TAD.

Figure 17 : Répartition des usagers de Tul'plus, selon les catégories socioprofessionnelles, en 2005



Source : d'après Tul'Bus, données 2005

Selon le rapport d'activité de 2005, les arrêts les plus desservis (lieux de prise en charge et de dépose) par le TAD sont d'abord les domiciles, puis la préfecture et la gare SNCF.

❑ **Des usagers globalement satisfaits du service**

En 2003, un premier questionnaire a été administré à 188 personnes voyageant sur les lignes du réseau. L'enquête distingue les utilisateurs des lignes régulières de ceux du TAD. Globalement, les usagers ont déclaré être satisfaits de l'ensemble du service (desserte, tarifs, confort, information aux voyageurs...) et la plupart d'entre eux (97% des personnes interrogées) considèrent que la qualité ne s'est pas dégradée ces dernières années.

Si la plupart des usagers sont satisfaits des itinéraires (tracés de lignes) proposés (57% les jugent satisfaisants ou très satisfaisants), 75% d'entre eux ne sont pas satisfaits des horaires proposés. Les résultats de l'enquête réalisée en 2005 (après la suppression de la troisième ligne régulière) soulignent que les clients seraient davantage satisfaits du nouveau réseau si le nombre de services proposés et les horaires étaient plus adaptés à leurs besoins.

❑ **Un coût d'exploitation du réseau important pour la collectivité**

Si les usagers sont globalement satisfaits des services proposés, le réseau est commercialement largement déficitaire avec un ratio recettes/dépenses inférieur à 10%.

Figure 18 : Evolution du coût d'exploitation du réseau Tui'Bus, de 2005 à 2006

| | 2005 | 2006 (10 mois) |
|-----------------------|-----------|----------------|
| Coût réseau TTC | 429 238 € | 393 774 € |
| Recettes commerciales | 35 749 € | 31 155 € |
| Ratio R/D | 9,54% | 9,50% |

Source : d'après Tui'Bus, données mars 2006

b) Comparaisons avec des réseaux de ville analogues et voies de progrès

Tulle fait partie des plus petites villes disposant d'un réseau de transports en commun et fait face ainsi à des spécificités propres à ce type de situation : service et attractivité insuffisants pour limiter l'usage de la voiture, services destinés en priorité aux populations captives, marges de développement limitées.

Compare la situation du réseau de Tulle avec des réseaux d'agglomérations équivalentes (de 10 000 à 20 000 habitants), on constate toutefois que le réseau tulliste connaît une fréquentation plus faible. Sous réserves d'incertitudes statistiques, il semble que le réseau de Tulle pourrait présenter des réserves d'attractivité et capter davantage d'usagers.

Figure 19 : Comparaison des principaux ratios avec les réseaux équivalents

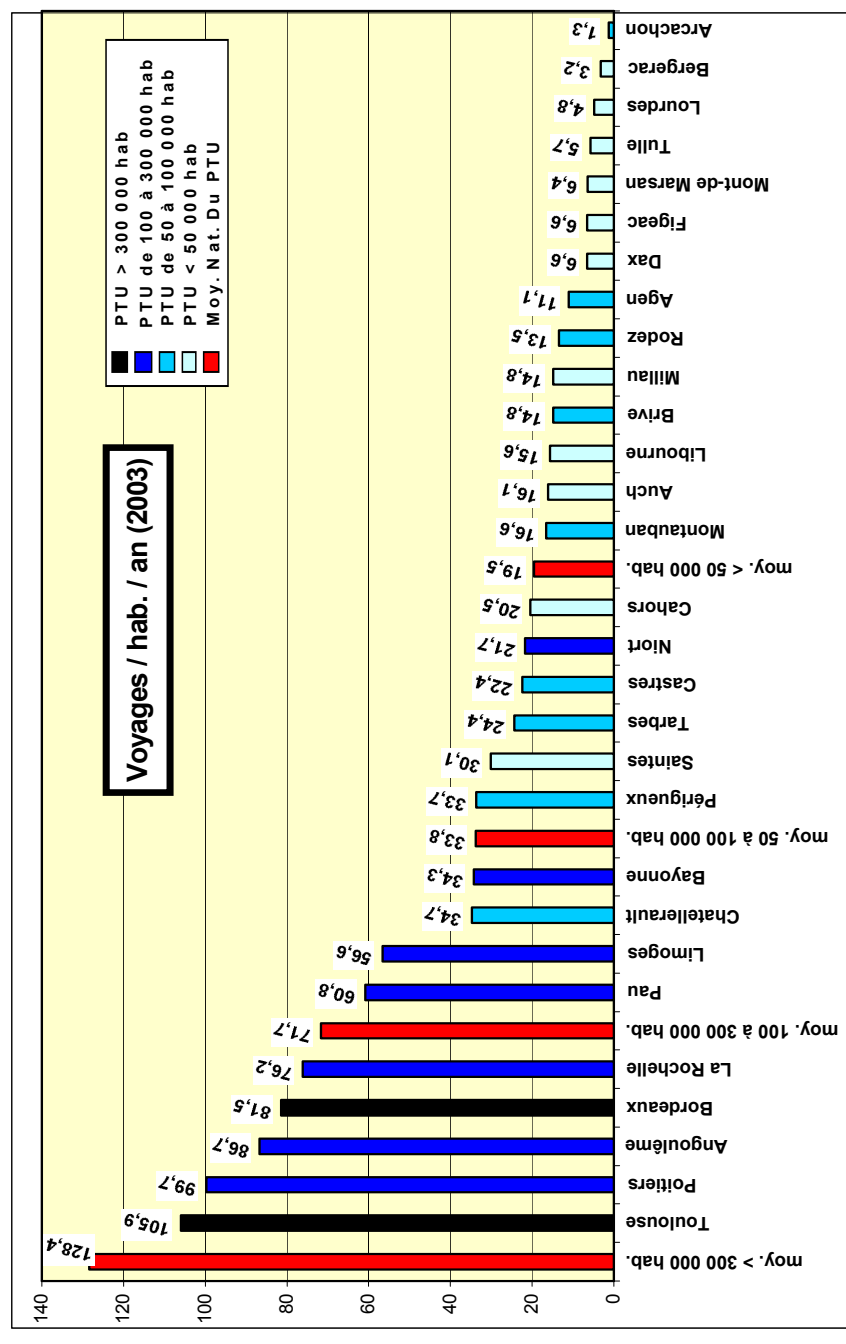
| | Population desservie | Offre en km/hab. | Offre en PKO ¹⁹ /hab. | Voyages /hab./an | Voyages par km offert |
|----------------------------|----------------------|------------------|----------------------------------|------------------|-----------------------|
| Argentan (61) | 18 000 | 5,7 | | 18,6 | 3,3 |
| Bellegarde/ Vaiserine (01) | 11 300 | 8,9 | 281 | 16,2 | 1,8 |
| Bollène (84) | 14 300 | 4,8 | | 5,2 | 1,1 |
| Chauny (02) | 19 500 | 11,7 | 897 | 8,7 | 0,7 |
| Cluses (74) | 18 100 | 3,2 | | 13 | 4,1 |
| Douarnenez (29) | 16 300 | 5,6 | | 7 | 1,3 |
| Fontenay-le-Comte (85) | 15 400 | 5,7 | 172 | 4,2 | 0,7 |
| Honfleur (14) | 11 900 | 15 | 530 | 33,4 | 2,2 |
| Langres (52) | 10 400 | 8,3 | 521 | 79,9 | 9,6 |
| Lannion (22) | 19 400 | 7,1 | 390 | 8,7 | 1,2 |
| Lourdes (65) | 15 700 | 4,9 | 145 | 5,5 | 1,1 |
| Sablé (72) | 13 600 | 5,5 | 385 | 4,2 | 0,8 |
| Saint-Claude (39) | 12 800 | 16,1 | 1 185 | 68,7 | 4,2 |
| Thiers (63) | 15 800 | 14,8 | 1 300 | 30,9 | 2,1 |
| Tulle (19) | 17 000 | 8,4 | 308 | 5,9 | 0,7 |
| Vitré (35) | 15 900 | 7,1 | 812 | 8,4 | 1,2 |
| Moyenne | 15 200 | 8,5 | 510 | 20 | 2,3 |

Source : Données CERTU et GART, dans étude ADETEC 2004²⁰.

¹⁹ Places X km offerts

²⁰ Année de référence : 2001 pour Tulle, 2000 pour les autres réseaux.

Figure 20 : voyages par habitants et par an selon les tailles de PTU (2003)



Des réflexions sont en cours pour améliorer le service :

- La ligne du TAD étant saturée les jours de marché (Mercredi et Samedi matin), une navette supplémentaire est mise en service ces deux matinées, direction Virevialle.
- un projet de TAD supplémentaire est actuellement à l'étude,
- l'opportunité de prolonger l'une des lignes vers cette zone d'activité de la Montane pour répondre à la demande de ses employés est soulevée. Compte tenu des horaires décalés des salariés du site, la création d'un service TAD dédié à la desserte des zones d'activité économiques pourrait être plus adaptée.

4.1.4. L'INTERMODALITE

L'intermodalité est actuellement peu développée entre les transports urbains et les autres transports collectifs (TER, cars départementaux) et ne permet pas d'optimiser l'usage de chacun de ces services.

L'état de l'intermodalité

Tulle est accessible par différents modes de transports individuels ou collectifs, routiers ou ferroviaires :

- le TER ferroviaire et routier ainsi que quelques services Grande Ligne,
- les lignes d'autocars du Conseil Général dont sept lignes desservent Tulle,
- les autobus urbains du réseau Tul'bus.

Les principaux nœuds d'échanges entre le réseau urbain et les réseaux interurbains sont :

- **la gare SNCF.** Elle constitue un pôle d'échanges entre les transports ferroviaires grande ligne, les TER, les cars départementaux, le réseau urbain Tul'bus et les taxis. Les espaces de stationnement situés à proximité de la gare permettent aux usagers de déposer leurs véhicules,
- **la Préfecture.** Elle est desservie par le réseau de transport urbain et les lignes du Conseil Général et les cars TER,
- **la place Brigouleix.** Elle est également desservie par le réseau de transport urbain et les lignes du Conseil Général.

L'intermodalité est toutefois peu développée, peu favorisée et largement informelle. Par exemple, aucune information n'est donnée aux voyageurs arrivés en gare de Tulle pour emprunter l'un de ces différents services de transport en commun.

Un projet d'intermodalité réduit en gare de Tulle

Un projet de pôle intermodal autour de la gare de Tulle a fait l'objet d'une étude en 2004. Compte tenu du coût du projet et du souhait de réaliser un médiathèque, un projet plus restreint a été retenu et envisage principalement l'aménagement d'un vaste parc relais de stationnement.

Avec un stationnement gratuit, le projet a pour objectif de constituer une réserve de stationnement en gare pour les usagers du train et de constituer un parc relais permettant de laisser les véhicules à l'entrée de la ville et de prendre les transports en commun pour s'y déplacer.

4.2. ENJEUX ET PERSPECTIVES

La situation des déplacements au sein de la ville de Tulle apparaît plutôt satisfaisante. Aucuns dysfonctionnements lourds ne sont identifiés, même si des voies de progrès sont possibles pour les optimiser. On constate une approche dynamique de ces enjeux par les acteurs locaux avec des mutations récentes et plusieurs projets en cours.

□ Des circulations et un stationnement satisfaisant

Récemment restructuré, le stationnement en ville est satisfaisant tant en termes de capacité que de tarification et permet un accès aisé au centre ville. Les améliorations à prévoir s'inscrivent dans la lignée de la politique actuelle (renforcement du stationnement autour de la gare, de l'hôpital et de la préfecture).

Il ne semble guère opportun de modifier la politique actuelle de stationnement pour mettre en place une politique plus dissuasive limitant l'usage de la voiture en ville (par une limitation de la durée du stationnement, une politique tarifaire forte ou un politique répressive). L'accès aisé au centre ville est en effet un gage de maintien et de renforcement de son attractivité en tant que pôle commercial ou de services.

Compte tenu de l'échelle de la ville, la création de parcs relais en amont du centre ville semble difficile. Ceux-ci peuvent être viables pour des villes plus importantes et doivent s'appuyer sur des transports collectifs urbains fréquents.

Des capacités de stationnement renforcées au niveau de la gare ne seraient donc pas directement utiles pour libérer le centre ville de flux de véhicules et de stationnement mais pourrait davantage servir pour le stationnement des migrants pendulaires dans le cadre d'une politique globale de report de la route vers le rail était entreprise, notamment par le cadencement de la liaison Brive – Tulle.

□ Des transports en commun adaptés

Opérant en limite de viabilité d'un réseau de transport urbain compte tenu de la taille limitée de la ville, Tul'bus délivre un service optimisé dont les usagers sont globalement satisfaits. Les transports urbains sont gérés de manière dynamique et la configuration du réseau a récemment connue des évolutions notables, notamment avec la mise en place d'un TAD.

Des **voies de progrès** sont toutefois possibles notamment avec une extension de l'opération du réseau le Samedi après-midi ou le Dimanche, la réponse à des demandes plus fines, notamment sur les zones d'activité situées dans le PTU, ou encore une adaptation des zones couvertes par le TAD.

S'il semble souhaitable **d'étendre le périmètre de transports urbains à Laguenne** compte tenu de sa desserte de fait par les TC urbains, il ne semble pas forcément opportun de l'étendre au-delà. Le service de TC urbain n'est pas extensible et a même été en partie remplacé par du transport à la demande lors de sa récente recomposition. Un extension vers Naves pourrait être envisageable à moyen terme si le développement de l'urbanisation le justifiait.

Il existe un potentiel significatif d'optimisation de la desserte à l'échelle de la ville et de ses environs immédiats en améliorant les articulations entre les différents services de transports qui la couvrent : service Tul'bus, TER et car départementaux en transit.

Les TER et cars départementaux constituent une offre de transports urbains supplémentaire de fait. Etant en transit à travers Tulle, ils desservent également des espaces périphériques de la ville qui ne sont pas desservis par les transports urbains. Il serait ainsi souhaitable :

- de déterminer précisément ces services dans leur section urbaine (fréquence, arrêts desservis),
- de considérer leur valeur ajoutée –si elle est avérée– dans la desserte de la ville,
- de les adapter si nécessaire à des fonctions urbaines sans nuire à leur fonctions initiales,
- d'envisager les complémentarités possibles avec le réseau Tul'bus,
- de prévoir une tarification commune dans la section urbaine avec les cars départementaux sur le modèle de ce qui est déjà pratiqué avec les cars TER.

Il s'agit ainsi de valoriser l'ensemble de l'offre existante dans la desserte de Tulle, mais aussi celle desservant les espaces périurbains situés en dehors du PTU.

□ Une intermodalité à renforcer

Permettant le passage aisé d'un mode à un autre, que ce soit d'un mode individuel à un mode collectif ou entre deux modes collectifs, l'intermodalité permet d'optimiser l'usage des différents réseaux de transport et de les rendre plus attractifs. Elle contribue de manière générale à des reports de la voiture vers les modes collectifs.

Une intermodalité efficace suppose :

- la création de lieux d'intermodalité lisibles,
- une information claire aux voyageurs,
- des services articulés permettant de réaliser des correspondances sans attente trop longue,
- des services adaptés capable de fournir une offre attractive et cohérente de l'origine jusqu'à la destination (notamment sur les principales OD domicile – travail).

La mise en place d'une centrale de mobilité constitue un atout valorisable pour développer l'intermodalité. Elle constitue à la fois un outil d'aide à la décision pour les collectivités et un outil d'information pour les usagers.

Une intermodalité efficace ne peut se concevoir uniquement à l'échelle de Tulle mais doit être envisagée à l'échelle du pays de Tulle en son ensemble.

De manière plus modeste, un affichage des cartes des réseaux et des fiches horaires des lignes s'arrêtant en gare de Tulle permettrait déjà probablement un meilleur usage des transports en commun.

Des circulations douces au potentiel variable

Le développement de la marche à pied à travers des espaces de centre ville requalifié constitue le principal enjeu en matière de circulations douces, le relief contraignant fortement la pratique du vélo.

MOBILITE A TULLE

| CATEGORIES | ATOUTS | FAIBLESSES | OPPORTUNITES | MENACES |
|--|--|--|---|--|
| <i>Circulation et stationnement</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Un plan de circulation globalement satisfaisant, • Une offre de stationnement restructurée répondant aux principaux besoins des usagers, • Trois parcs de stationnement gratuit en centre-ville, • Une tarification modulée pour le stationnement sur voirie en centre ville. | <ul style="list-style-type: none"> • Une place prépondérante de la voiture dans les modes de déplacements, | <ul style="list-style-type: none"> • Requalification de l'espace autour de la gare (médiathèque, espace de stationnement), • Développement du stationnement dans la lignée de la politique actuelle, • Un projet de centre commercial sur l'ancien site de BW renforce l'attractivité du centre ville | <ul style="list-style-type: none"> • les flux engendrés par le nouvel équipement commercial sur le site de l'usine BW doivent être anticipés, • une politique de stationnement attractive en ville ne favorise pas l'usage des transports en commun. |
| <i>Transports en commun et intermodalité</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Un réseau de transports en commun efficace compte tenu de la taille de la ville, • Une offre innovante de TAD, • Une fréquentation du réseau en hausse depuis deux ans, • Une politique de requalification du centre ville favorisant la marche à pied, • Constitution d'un pôle d'échange réduit autour de la gare. | <ul style="list-style-type: none"> • Un service de transport en commun urbain s'adressant à des populations captives et ne pouvant guère concurrencer la voiture, • Absence de mise en cohérence entre les différents services dans leur section urbaine (Tul'bus, cars du département, cars TER), • Intermodalité difficile entre les lignes des réseaux urbain et interurbains, • Une information souvent défailante ne permettant l'optimisation des trajets, • Le TAD connaît des moments de saturation, • Contraintes sur les circulations douces (relief, longueur). | <ul style="list-style-type: none"> • Un potentiel d'optimisation du réseau Tul'bus sur la desserte et les horaires, • Un potentiel de desserte améliorée des espaces d'activité, • Un potentiel de valorisation des transports régionaux et départementaux dans la traversée de Tulle, • Un potentiel de valorisation du service de transport urbain dans une chaîne de mobilité intermodale plus large, • Un pôle d'échange potentiel à développer autour de la gare. | <ul style="list-style-type: none"> • Le poids des usages de l'automobile peut rendre peu significatifs les efforts accomplis en termes d'optimisation des services et d'intermodalité. |

Annexes

BIBLIOGRAPHIE

| Intitulé | Source | date |
|--|---|---------------|
| Guide bus TUL'BUS | Ville de Tulle | sans |
| Horaires TER Limousin: ligne 7 | Région Limousin et SNCF | sans |
| Horaires TER Limousin: ligne 11 | Région Limousin et SNCF | sans |
| Pour voyager autrement avec la Région | Région Limousin | sans |
| Guide des transports régionaux | Région Limousin | 2004 |
| Etude d'amélioration de la ligne routière Limoges-Tulle | ADETEC, Conseil Régional | juin-01 |
| Bulletin de l'Observatoire Régional des Transports du Limousin n°9 | Région Limousin | déc-04 |
| A 89 Bordeaux/Clermont Ferrand | ASF | sans |
| Objectif A89 | ASF | n° 21, 01/04 |
| Objectif A89 | ASF | n° 24, Eté 05 |
| Tentative d'analyse des préconisations du schéma directeur du pays de Tulle | Sans | sept-03 |
| Bassin économique de Brive-Tulle: diagnostic socio-économique du territoire | Rapport d'étude, INSEE | mai-05 |
| Caractéristiques territoriales et enjeux du SCOT | Rapport de stage Parcours | |
| Shéma directeur du pays de Tulle | SIEPPT | 1996 |
| Le schéma de cohérence territoriale: contenu et méthodes | Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme | juin-03 |
| Procédure d'élaboration, de modification, de révision du SCOT | sans | |
| Loi SRU du 13 décembre 2000 | Légifrance | 14-déc-00 |
| Services à la demande et transports innovants en milieu rural | DATAR/ DTT/ ADEME | nov-04 |
| TER Limousin. Rapport d'activité 2004 | SNCF | 2005 |
| Les trafics routiers en Limousin | Note de conjoncture annuelle de la DRE Limousin | mars-06 |
| Enquête satisfaction du réseau urbain de la ville de Tulle 2005 | CFTA Tulle | sept-05 |
| Enquête satisfaction du réseau urbain de la ville de Tulle 2003 | CFTA Tulle | avr-03 |
| Réseau de Tulle: comparaison avec des réseaux de taille similaire | Certu 2004 | |
| Données socio économiques du pays de Tulle | CCI Tulle Ussel | |
| Lettre d'information du SCOT du Pays de Tulle | Syndicat mixte pour le suivi du Scot du Pays de Tulle | |
| Dossier de prise en considération RN 120 section Tulle-Argentat (Versant Nord) | CG Corrèze | sans |
| Dossier de prise en considération RN 120 section Tulle-Argentat (Versant Sud) | CG Corrèze | sans |
| SCOT Pays de Tulle: portée à connaissance de l'Etat | DRE | |
| Règlement de la voirie départementale | CG 19 | sans |
| Ville de Tulle: étude générale du fonctionnement urbain | Etude des urbanistes associés | avr-01 |
| Ville de Tulle: restructuration du réseau de transport urbain | ADETEC, bureau études en transports et déplacements | févr-04 |
| Tul'Bus: rapport d'activité 2004 | CFTA Tulle | 2005 |
| Marché négocié pour l'exploitation du réseau de TC de Tulle | Ville de Tulle | 2004 |
| Aménagement d'un pôle intermodal sur le site de la gare | Ville de Tulle, MTI conseil | mai-04 |
| Comité de pilotage central à l'échelle régionale | Région Limousin | févr-05 |
| Horaires des lignes régulières et TAD du CG 19 | CG 19 | 2004 |

| Intitulé | Source | Date |
|---|--------------|------|
| Carte trafics (routes nationales et départementales) | CDES, DDE 19 | 2001 |
| Carte trafics (routes nationales et départementales) | CDES, DDE | 2000 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 2003 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1999 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1998 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1997 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1996 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1995 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1994 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1993 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1992 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1991 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 1990 |
| Carte des trafics des réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 2004 |
| Carte des trafics autoroutes | CDES, DDE | 2005 |
| Carte localisation des stations "SIREDO" | CDES, DDE | 1990 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1991 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1992 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1993 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1994 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1995 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1996 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1997 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1998 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 1999 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 2000 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 2001 |
| Carte des trafics: routes nationales et départementales | CDES, DDE | 2004 |
| Carte des trafics: réseaux routiers de la Corrèze | CDES, DDE | 2003 |
| Carte des trafics: autoroutes et routes nationales | CDES, DDE | 2004 |
| Carte des trafics: routes nationales | CDES, DDE | 2004 |

Sites Internet consultés

www.cc-pays-de-tulle.fr/
www.haute-vienne-equipement.gouv.fr
www.correze.equipement.gouv.fr
www.asf.fr
www.datar.gouv.fr
<http://www.aeroport-brive-souillac.com/>
<http://www.cfaco.fr/>
<http://snotcl.itrams.net/>
<http://gart.org>

TABLE DES SIGLES ET DES ABREVIATIONS

| | |
|-----------------|--|
| AO : | Autorité Organisatrice |
| ASF : | Autoroutes du Sud de la France |
| CCI : | Chambre de Commerce et d'Industrie |
| CPER : | Contrat de Plan Etat Région |
| DDE : | Direction Départementale de l'Équipement |
| DRE : | Direction Régionale de l'Équipement |
| DOG : | Document d'Orientation Générale |
| LGV : | Ligne à Grande Vitesse |
| LOTI : | Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs |
| PADD : | Projet d'Aménagement et de Développement Durable |
| PDU : | Plan de Déplacement Urbain |
| PLU : | Plan Local d'Urbanisme |
| PTU : | Périmètre de transports urbains |
| POLT : | Paris-Orléans- Limoges- Toulouse |
| SCOT : | Schéma de Cohérence Territoriale |
| SD : | Schéma Directeur |
| SIEPPT : | Syndicat Intercommunal d'Études et de Programmation du Pays de Tulle |
| SRU : | (loi) Solidarité et Renouvellement Urbain |
| TAD : | Transport à la demande |
| TCU : | Transports Collectifs Urbains |
| TER : | Train Express Régional |

LISTE DES ENTRETIENS REALISES

| | | |
|--------------------------------------|-----------------------|-------------|
| ASF Brive | M. ROUDIER | 9 juin 2006 |
| CFTA Tulle | Eric DARDENNE | 15 mai 2006 |
| CCI Tulle | Thomas COURET | 16 mai 2006 |
| Conseil Général de la Corrèze | Thierry MARCHAND | 7 juin 2006 |
| Conseil Général de la Corrèze | Florence BERTIN | 9 juin 2006 |
| Conseil régional | Stéphanie DASSONVILLE | 17 mai 2006 |
| DDE | Francine GAGNEBET | 16 mai 2006 |
| DRE | Christian PONT | 6 mai 2006 |
| Mairie de Tulle | Farida CHAMPINOT | 7 juin 2006 |
| SNCF | M. LAVIE | 2 mai 2006 |

LES ZONES D'ACTIVITE DANS LE PERIMETRE DU SCOT DU PAYS DE TULLE

| COMMUNE | DENOMINATION | AMENAGEUR | VOCATION | TYPE | CREATION | APPROBATION PAZ | SUPERFICIES disponibles |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|------|------------|-----------------------------|----------------------------|
| CHAMBOULIVE | LA FONTALAVIE | COMMUNE | artisanat, commerce & Industrie | Z.L. | 1970 | | 3 ha 1 ha |
| CORNIL | PECHE-MARUT | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 1980 | | 1ha 29 4 000m² |
| CORREZE | LA GARE | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 2001 | | 2 ha 0 |
| EYREIN | LA CROIX SAINT PIERRE | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 1987 | | 1,464 ha 0 |
| | LES CHAMPS DE BRACH | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 1991 | | 8 ha 1,2 ha |
| EYREIN/ST PRIEST DE GIMEL | LA MONTANE I | SYMA DU PAYS DE TULLE | Industrie | ZAC | 16/11/2000 | 07/11/2002 | 74 ha 25 ha |
| FAVARS | LES ALLEUX | COMMUNE | artisanat & Industrie | Z.A. | 1999 | | 24,5 ha 4,14 ha |
| NAVES | SOLEILHAVOUP | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 1990 | | 5 ha 1 ha |
| | LA GENESTE | COMMUNE | artisanat, commerce & Industrie | Z.A. | 1995 | | 17 ha 0 |
| SEILHAC | LA GARE 1 & 2 | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 2004 | | 1,2 ha |
| ST CLEMENT | LE BREUIL | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 1972 | | 1 ha 1 500 m² |
| ST PRIEST DE GIMEL | ST PRIEST DE GIMEL | COMMUNE | artisanale | Z.A. | | | 1,4 ha 6 352 m² |
| STE FORTUNAIDE | LES ROSES | COMMUNE | artisanat | Z.A. | 1995 | | 3 ha |
| TULLE | MULATET 1 | COMMUNE | artisanat et Industrie | ZAC | 14/02/1973 | 26/11/1973 modif.16/01/1976 | |
| | MULATET 2 | COMMUNE | artisanat et Industrie | ZAC | 19/08/1976 | 24/12/1976 | |
| | MULATET 2 | COMMUNE | artisanat et Industrie | ZAC | 10/05/1977 | 17/01/1978 | |
| | SOLANE 1 | COMMUNE | artisanat et Industrie | ZAC | 10/05/1972 | 25/08/1973 | |
| | SOLANE 2 | COMMUNE | artisanat et Industrie | ZAC | 05/09/1973 | 25/01/1974 | |
| | SOLANE 3 | COMMUNE | artisanat et Industrie | ZAC | 16/09/1976 | 17/02/1977 | 11 ha 0 |
| | TULLE EST | COMMUNE | artisanat | | | | |
| | ESPACE CUEILLE | COMMUNE | artisanat & commerce | | | | 5 ha |

ORIENTATIONS DES POLITIQUES DE TRANSPORTS

On distingue les lois des documents d'urbanisme et d'aménagement qui orientent la planification des transports à plusieurs échelles territoriales.

☐ Les lois d'orientation

La politique des transports est principalement régie par trois lois :

- La « **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs** », LOTI, du 30 décembre 1982, définit le droit au transport et l'érige en principe. Son article 14 impose que les grands projets routiers fassent l'objet d'une évaluation économique et sociale ainsi que d'un bilan des effets socio-économiques au plus tard cinq ans après la mise en service de l'infrastructure. Cette loi s'articule autour de plusieurs idées fortes :
 - la complémentarité et la concurrence des différents modes de transport,
 - l'efficacité économique et sociale des grands projets d'infrastructure,
 - la protection de l'environnement.

- La « **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie** » (dite LAURE), du 30 décembre 1996, a rendu obligatoire l'instauration dans les villes de plus de 100 000 habitants d'un « Plan de Déplacements Urbains ».

- La loi « **Solidarité et Renouveau Urbain** » (dite SRU) du 13 décembre 2000 :

- introduit des mesures destinées à favoriser la prise en compte de la question des déplacements à l'échelle des territoires. Elle permet notamment la création de syndicats mixtes de transport associant les différentes autorités organisatrices (urbaines, départementales, régionales) avec une ressource spécifique ;
- renforce le droit au transport des personnes les plus démunies ;
- modifie les documents d'urbanisme existants, dans une perspective de meilleure cohérence entre urbanisme, transport et habitat. Les Plans d'Occupation des Sols sont ainsi remplacés par des Plans Locaux d'Urbanisme et les Schémas d'Aménagement et d'Urbanisme par des Schémas de Cohérence territoriale.

☐ Les documents de planification à plusieurs échelles territoriales

En France, l'organisation des transports est planifiée à plusieurs échelles territoriales²¹ :

- Au niveau national, les schémas de service collectifs ont été instaurés par la « loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire » (loi dite LOADDT) du 25 juin 1999. Le **schéma « transport »** organise la planification des transports de voyageurs et de marchandises (tous modes confondus) à l'horizon 2020.

- Au niveau intercommunal, le **schéma de cohérence territoriale** (SCOT), instauré par la loi SRU, remplace l'ancien Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Il comporte un « volet déplacements » (objet de cette présente étude).

Il se compose de plusieurs documents :

- un **diagnostic** (objet de la présente étude),
- un **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** (PADD) qui fixe, entre autre, les objectifs en matière de déplacement des personnes et des marchandises.
- le **Document d'Orientation Générale** (DOG) qui précise, en matière de mobilité :
 - les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs,
 - les conditions permettant de favoriser le développement prioritaire de l'urbanisation des les secteurs desservis par les transports collectifs.

²¹ Ce développement met uniquement l'accent sur les aspects relatifs aux transports de ces documents de planification.

HORAIRES DES LIGNES DE TRANSPORT DANS LE PAYS DE TULLE

| Réseau | Ligne | Direction | Matin | | | | Après-Midi | | | | | | |
|----------|-------------------|---------------|-------|------|-------|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| GL SNCF | Paris Toulouse | Toulouse | 7h03 | 8h09 | 9h09 | 10h08 | 13h56 | 16h55 | 17h33 | | | | |
| | | Paris | 8h52 | | | | 13h55 | 15h28 | 17h55 | 18h21 | | | |
| TER SNCF | Ligne 7 | Tulle | 7h45 | | | | 14h04 | | | 19h05 | 20h37 | | |
| | | Limoges | 6h26 | 8h54 | | | | 16h44 | 18h01 | 18h25 | | | |
| | Ligne 11 | Clermont | 6h46 | 7h45 | 8h19 | 9h15 | 10h47 | 12h38 | 16h43 | 18h05 | 18h44 | 21h20 | |
| | | Brive | 6h55 | 7h48 | 8h52 | 9h55 | | 12h09 | 15h28 | 17h35 | 18h21 | 18h58 | |
| | | Brive | | | | | | | 18h00 | | | | |
| CG19 | Ligne 2 | Tulle | 7h35 | 8h40 | | | 13h00 | 14h00 | | 18h01 | 19h18 | | |
| | | Argentat | 7h00 | | | | | 15h10 | 17h25 | 18h25 | | | |
| | | Tulle | 6h41 | 7h29 | | | 12h07 | | | 18h00 | | | |
| | | Tulle | 7h32 | 8h48 | | | 12h30 | | | | 19h05 | | |
| | | Chamberet | 6h45 | | | | 12h30 | | 17h03 | 18h10 | | | |
| | Ligne 16 | Tulle | | 7h25 | | | | 16h42 | | 18h10 | | | |
| | | Beaulieu | | | | | | | 17h20 | 18h25 | | | |
| | | Tulle | | | | | | | | | | | |
| | Ligne 18 | Marcillac | | 7h40 | | | | | | 18h15 | | | |
| | | Tulle | | 7h30 | | | | | | | | | |
| Tulle | Ligne 19 | Marcillac | | | | | | | 17h15 | | | | |
| | | Virevialle | 7h06 | 8h14 | 9h09 | 10h29 | 10h53 | 11h37 | 12h22 | 14h11 | 15h03 | 17h31 | 18h38 |
| | | Chataignerai | 7h51 | 8h29 | 9h47 | 10h30 | 10h55 | 11h38 | 13h47 | 14h12 | 15h44 | 18h15 | 18h39 |
| | | Les fontaines | 7h34 | 9h13 | 10h58 | | | | 13h40 | 17h19 | 17h55 | | |
| | Ligne B | Laguenne | | 8h25 | 10h08 | | | 12h13 | 14h33 | 16h45 | | 18h56 | |

Source : D'après données SNCF, CG19 et CFTA Tulle, 2006