

**SYNDICAT MIXTE POUR LE SUIVI DU SCOT DU
PAYS DE TULLE**



SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

ETUDE SUR LES DEPLACEMENTS

PADD - Note d'enjeux

décembre 2006

Parcourir
réseau de consultants

INGÉROP
Conseil & ingénierie

1. SYNTHÈSE, ENJEUX ET PERSPECTIVES

Les objectifs généraux des SCOT en matière de mobilité sont les suivants :

- *Promouvoir une mobilité durable qui concilie des objectifs:*
 - écologiques,
 - sociaux,
 - économiques
- *Assurer le droit aux transports pour tous: privilégier les transports collectifs et les modes doux*
 - favoriser la mobilité autonome des jeunes,
 - élargir le périmètre de mobilité des personnes à faibles revenus,
 - mettre les pôles d'emploi à la portée des actifs,
 - permettre aux personnes âgées de se déplacer.
- *Maîtriser les besoins de déplacements et la circulation automobile*
 - réduire le nombre de trajets en voiture,
 - rendre le transport collectif aussi attractif que la voiture,
 - dissuader l'usage de la voiture.
- *Insérer les infrastructures dans un environnement protégé et valorisé*
 - privilégier les modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie,
 - contribuer à la réduction des nuisances sonores,
 - sécuriser les déplacements.

Le SCOT s'efforce ainsi de promouvoir un aménagement du territoire favorisant une mobilité durable et s'articule avec une politique de déplacements poursuivant le même objectif.

A. Mobilité, aménagement du territoire et développement économique

Mobilité et aménagement du territoire sont étroitement liées, la capacité à se déplacer déterminant l'ampleur des bassins d'emploi et de vie et de la sorte l'habitat les activités et les équipements.

a) Organisation du territoire et mobilité

➤ *Une couronne périurbaine appuyée sur la mobilité individuelle*

Le développement de l'usage de la voiture a permis et accompagné le redéploiement de la population vers une couronne périurbaine résidentielle et privilégié un habitat individuel dispersé. Phénomène observé sur l'ensemble du territoire français, il est particulièrement sensible à Tulle où se sont conjugués un prix du foncier attractif en périphérie et une certaine déshérence du centre ville. Le nombre des déplacements a cru sur la même période -avec une diversification de leurs motifs- de même que leur longueur et leur motorisation.

Phénomène largement acquis et doté d'une importante inertie, la périurbanisation suscitera encore longtemps un niveau de mobilité élevé (déplacements domicile travail, déplacements vers les pôles de services et de commerces etc.). Le changement de paradigme énergétique et le renchérissement induit des déplacements risque toutefois de rendre ce mode d'aménagement plus coûteux qu'escompté pour les périurbains.

Le développement périurbain se traduit par différentes contraintes et désavantages en matière de déplacements :

- Une mobilité reposant sur les véhicules particuliers, coûteuse en terme d'environnement et peu efficace (covoiturage marginal),
- une multiplication des déplacements en raison de la disjonction entre lieux de résidence, d'activité et de services,
- des situations discriminantes pour les populations non motorisées (jeunes, personnes âgées),
- des services de transport en commun distendus et à l'efficacité de ce fait limitée.

Le renforcement de Tulle et de sa couronne périurbaine met en lumière par contraste des **marges rurales dévitalisées**, peu peuplées, vieillies et aux activités limitées. Ces espaces connaissent un niveau des déplacements moindre mais d'amplitude plus grande que dans les espaces centraux. Les services de transport collectifs y constituent un enjeu important en

s'adressant notamment à des populations n'ayant pas ou plus accès à la voiture. Le maintien de services de transport adaptés et le développement d'offres spécifiques est nécessaire pour éviter le décrochage de ces marges.

La situation en centre ville. La marche à pied est un moyen efficace de déplacement ; Toutefois la longueur de la ville et son caractère escarpé la rend moins répandue. Système de transports urbains efficace en centre ville (croisement de lignes et effet boucle).

b) Aménagement et mobilité durable

Les interventions en matière d'aménagement permettent d'orienter une mobilité plus durable sur le territoire :

➤ **Le renforcement de la densité et des centralités**

Une stratégie d'aménagement s'efforçant de **restreindre la périurbanisation** en privilégiant par exemple le **renforcement des centralités et de leur attractivité** permettrait de favoriser une mobilité plus durable en :

- rapprochant les lieux de travail, de résidence et de services,
- limitant le nombre et la distance des déplacements motorisés (vers les services de proximité par exemple),
- diversifiant les motifs d'un même déplacement (activité, commerce etc.),
- renforçant les circulations douces (marche à pied, vélo).

Bien que sensibles, ses effets sur les déplacements seraient toutefois limités et ne se feraient sentir qu'à moyen et long terme, cette forme d'aménagement devant aller contre l'inertie acquise et n'agissant dans les premiers temps qu'à la marge. Le Pays de Tulle constitue en effet un bassin de vie intégré où les fonctions de résidence, de travail et de service sont souvent disjointes et entraînent un niveau de mobilité élevé.

➤ **Une meilleure insertion et valorisation des infrastructures dans le territoire**

Les **zones d'activité** devant nécessairement bénéficier d'une bonne accessibilité, leur localisation est conditionnée par leur desserte routière. L'enjeu est de favoriser un maillage hiérarchisé du territoire par les zones d'activité (grandes zones industrielles, petites zones artisanales etc.) s'inscrivant dans une stratégie de mobilité durable. Il s'agit ainsi de valoriser les sites les plus accessibles (attractivité des zones) de veiller à leur accessibilité par les employés et d'éviter les conflits d'usage (flux PL en zones résidentielles, congestion accrue de certains axes etc.). La localisation pertinente des zones d'activité peut ainsi avoir des impacts sensibles en matière de mobilité.

La position de Tulle au croisement de deux autoroutes apparaît valorisable sur le plan économique en engendrant un changement d'échelle et en renouvelant l'attractivité du territoire de Tulle.

Le développement constaté autour de certaines **voies routières** rayonnant à partir de Tulle (habitat et zones d'activité) fait progresser les trafics qu'elles portent et évoluer leurs fonctions. Un aménagement adapté de ces voies est nécessaire afin de répondre à ces fonctions et de conserver la fluidité et la sécurité des trafics. 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 et d'entrée de ville.

B. Opportunités d'amélioration et de développement des services de transports en commun

Les interventions sur les transports en commun contribuent à la stratégie de mobilité durable aux effets plus rapidement perceptibles que celles sur l'aménagement du territoire.

Le Pays de Tulle dispose d'un réseau de transports en commun plutôt développé aux différentes échelles du territoire. 22 communes sont ainsi desservies par l'un de ces services. Ces services sont les suivants :

- TER assurant les liaisons régionales, notamment avec Brive, Ussel et Limoges, mais aussi à la marge une desserte locale du Pays de Tulle (par les deux lignes routières mais aussi par les quatre gares desservant le Pays – Cornil, Tulle, Eyrein, Corrèze),
- Services de car du Conseil Général de la Corrèze avec 8 lignes et deux zones de transport à la demande,
- Service urbain Tull'bus assurant la desserte de Tulle et de Laguette par deux lignes régulières réalisant une boucle commune en centre ville et une zone de transport à la demande permettant le rabattement des usagers sur le réseau principal.

a) Des opportunités et contraintes différentes selon les services

Les opportunités et contraintes de développement apparaissent différentes selon les services de transport concernés.

➤ **Un service TER susceptible de structurer la relation avec Brive**

Le service TER présente une offre routière ou ferroviaire plutôt fréquente assurant :

- le pré ou le post acheminement avec le service Grande Ligne à Brive ou à Uzerche,
- des dessertes locales, en particulier vers Brive.

Outre une analyse et une optimisation générale du service TER, l'enjeu principal de son développement réside dans le renforcement d'une liaison Brive – Tulle susceptible d'appuyer la dynamique entre les deux villes (dans le cadre du Correzium) par un service de transport collectif performant.

La liaison Brive – Tulle ne capte actuellement que 3 ou 4% des migrants pendulaires, soit une soixantaine de personnes sur les 2 000 migrants pendulaires totaux. Il existe ainsi un potentiel de développement important de la liaison, sous réserve d'une étude des conditions du report de la voiture vers le rail.

Cette étude de marché devrait permettre :

- d'évaluer le niveau de report potentiel sur le train des usagers de la voiture,
- de définir et dimensionner un service rénové,
- de déterminer les conditions et mesures d'accompagnement de ce service.

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

- une optimisation et une rationalisation de l'existant par 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.

Si le potentiel de report de la route vers le rail est important, il dépend davantage de conditions extérieures au service ferroviaire, qui présente déjà aujourd'hui une qualité satisfaisante tant en termes de fréquences que de coûts, que du service lui-même. 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 (accessibilité à la gare de départ, accessibilité au lieu de travail depuis la gare d'arrivée). 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.

➤ **Un service départemental desservant l'ensemble du Pays de Tulle mais connaissant de fortes insuffisances**

Le service assuré par les **autocars du Conseil Général de la Corrèze** ont le mérite d'exister et de voir leurs lignes desservir l'ensemble du Pays de Tulle et de se croiser à Tulle (pour sept d'entre elles).

Le service apparaît toutefois peu satisfaisant dans son état actuel. Les autocars semblent peu fréquentés et ne pas répondre à des demandes clairement identifiées. L'absence d'études disponibles relatives à l'évaluation du service et à l'analyse de sa fréquentation ne permet pas d'en faire le diagnostic. L'intérêt du service est potentiellement important pour le Pays de Tulle, le service assuré par le Conseil Général en assurant une desserte fine.

Une évaluation du service ainsi que l'étude de son potentiel (demande non satisfaite) apparaît nécessaire. Elle permettrait à la Communauté de Commune de formuler un avis sur ce service et de prendre position sur son évolution vis-à-vis de l'autorité organisatrice. Compte - tenu de la faible attractivité actuelle du service et de l'intérêt qu'il présente pour le Pays de Tulle, la Communauté de Commune peut être force de proposition en la matière.

Une optimisation de l'usage des lignes de transports scolaires gérées par le Conseil Général pourrait également être envisagée par une information plus largement diffusée. Des usagers non scolaires peuvent en effet profiter de ce service complétant les lignes régulières. La pratique avérée mais encore peu connue.

➤ **Un service Tull'bus satisfaisant**

Le **service Tull'bus** a été récemment adapté et apparaît globalement satisfaisant. Son échelle n'intéresse pas directement l'ensemble du Pays de Tulle. L'opportunité de l'extension du Périmètre de Transport Urbain à Laguette (desservie de fait par le service, mais sans contribuer à son financement) peut se poser et à plus long terme son extension à d'autres communes limitrophes (Naves par exemple), éventuellement sous forme de transport à la demande.

➤ **Une optimisation des services existants**

Les services existants disposent de marges d'amélioration que ce soit par :

- une meilleure connaissance des *pratiques de transport* (profil du voyageur, motif du déplacement, origine – destination etc., fréquence de l'usage du TC etc.),
- une meilleure *appréhension des besoins* (besoins des populations spécifiques comme les personnes âgées ou les jeunes par exemple, besoins potentiels non satisfaits par l'offre de service actuelle etc.),
- des améliorations des services résultant de ces études permettant une adaptation des lignes, fréquences, horaires et jours de passage, types de véhicules etc.

Il n'existe pas un même niveau de connaissance des différents services de transport opérant sur le Pays de Tulle : le service Tull'bus est évalué régulièrement de manière complète, ce qui a engendré une refonte récente du service. Les services TER sont également évalués par l'autorité organisatrice. L'information manque pour les services du Conseil Général.

Il s'agit d'optimiser l'offre existante par rapport à la demande à l'échelle du Pays de Tulle en coordonnant les différents services y intervenant :

- optimisation des lignes, arrêts, et fréquences sur les différents services,
- ménagement d'articulations entre les différents services de transports en commun (coordination des horaires et des arrêts, tarification harmonisée etc.),
- information au voyageur (centrales de mobilité d'accès facile, information réseaux / horaires disponibles sur différents supports et largement diffusées etc.).

L'offre de transports en commun peut également être développée de manière qualitative en répondant mieux à la demande potentielle, même si elles s'adressent essentiellement à des publics captifs. Il ne s'agit pas forcément d'accroître de manière significative les services actuels mais de proposer des offres complémentaires déterminées plus finement : desserte à

l'occasion d'évènements, desserte spécifique d'équipements le Mercredi ou le Samedi etc., desserte améliorée le Samedi et le Dimanche etc. Par exemple, l'offre de transports en commun est très faible sur l'ensemble des réseaux le week-end et durant les vacances scolaires et pourrait être améliorée.

➤ **Un développement envisageable du transport à la demande (TAD)**

Le transport à la demande recouvre des services très variés individualisant plus ou moins le service de transport en commun : prise en charge au domicile et rabattement sur une ligne fixe de transport en commun ou sur un point fixe (ville centre par exemple), boucle fixe de transport se déclanchant ou s'arrêtant à la demande etc. Ces services ne se substituent pas aux taxis mais complètent la gamme de transports en commun. Ils peuvent présenter un potentiel pour les zones où une ligne fixe ne se justifie pas comme c'est actuellement le cas sur le réseau urbain de Tulle. Il existe deux zones de service de transport à la demande liées au service du Conseil Général sur le périmètre du Pays de Tulle. La justification du périmètre de ces zones n'est toutefois pas explicite et aucune évaluation et motivation du type de service (du domicile de l'usager au bourg centre de la zone) n'est produite.

L'évaluation et la justification du dispositif actuel de TAD constituent un préalable à la réflexion sur le développement d'un tel type de service. Une évaluation de la demande potentielle (à la fois selon les territoires et les publics visés), une étude des types de services proposés, notamment à partir des expériences existantes (étude mobilité en milieu rural de la DIACT par exemple) permettraient de considérer leur opportunité sur le Pays de Tulle.

Sous réserve du résultat de ces études, le TAD pourrait être adapté pour répondre à des besoins de mobilité collective dans les zones rurales du Pays de Tulle. Cette offre devrait être cohérente avec celle du Conseil Général (articulation avec les lignes fixes, remplacement en tout ou partie de ligne fixe etc.).

La Communauté de Commune peut être motrice pour envisager le potentiel du TAD. Elle pourrait, si elle souhaitait se doter de la compétence transport, contractualiser avec le Conseil Général pour devenir Autorité Organisatrice de second rang sur ce type de service (exemple de la Communauté de Communes des Vallées de l'Ax dans l'Ariège).

b) Des mesures transversales de développement des transports en commun

Des **mesures transversales** de développement des transports en commun à l'échelle du Pays de Tulle peuvent apparaître pertinentes.

➤ **Une meilleure information des voyageurs**

Il s'agit de faire en sorte que l'information relative aux lignes, horaires et fréquences des transports en commun puissent être facilement accessible aux usagers.

Des fiches horaires et des cartes des réseaux sont actuellement publiées par chaque autorité organisatrice sans qu'il existe aucune carte de synthèse reprenant l'ensemble des lignes et arrêts existant sur le territoire. De même, aucune fiche ne synthétise les horaires de passage des différentes lignes. La signalétique est également déficiente (par exemple, les cartes des réseaux de transports ne sont pas affichées et les fiches horaires des différentes lignes ne sont pas disponibles en gare de Tulle et les arrêts desservis par les différentes lignes ne sont pas toujours signalés dans la ville de Tulle).

Une centrale d'information existe au niveau départemental mais son usage ne semble pas être bien connu des usagers. Un projet de **centrale de mobilité** est en cours au niveau régional et rendra accessible l'information sur l'ensemble des services de transports en commun opérant dans la région. L'information sur les différents services disponibles aux points d'intermodalité – notamment en gare de Tulle- serait utile et fait actuellement défaut. Des arrêts explicitement désignés des services du Conseil Général ou des services routiers TER à Tulle pourraient permettre dans un premier temps de valoriser leur desserte de Tulle.

➤ **Une meilleure compatibilité entre les services de transport en commun**

Il s'agit de valoriser les synergies possibles entre les différents services de transport. L'intermodalité -passage d'un service à un autre- n'est actuellement pas facilité en absence d'information, de points d'arrêts et de tarification commune, de coordination des services. Même si son potentiel de développement est relativement limité, elle valorise l'offre de transport en commun en leur permettant d'assurer davantage de trajets de bout en bout. Elle peut par exemple être valorisée entre les TER ou les services du Conseil Général et les transports urbains. Une tarification commune existe déjà entre les services TER routiers et les services Tull'bus dans la traversée de Tulle (le billet Tull'bus permet d'emprunter le car TER). Un système analogue pourrait être développé avec les cars du Conseil Général. Des projets plus ambitieux de tarification commune peuvent également être envisagés (billets couplant deux services, carte de transport commune pour l'ensemble des services proposés dans le Pays de Tulle etc.).

➤ **Une meilleure concertation entre les autorités organisatrices**

L'optimisation des services existant, l'amélioration de l'information aux voyageurs, l'appréhension de demandes potentielles non – satisfaites, la proposition de nouveaux services demande une meilleure concertation entre les autorités organisatrices.

La Communauté de Communes peut choisir d'impulser cette concertation à l'échelle du Pays de Tulle.

c) Le développement de nouvelles formes de mobilité

➤ **Développement de formes collectives de mobilité**

Le développement du **covoiturage** peut permettre de tirer un meilleur parti des déplacements automobiles en leur donnant une dimension collective. Certains déplacements – domicile travail, des déplacements vers des équipements ou services pourraient ainsi être concernés. Ces mesures de micro mobilité restent limitées quand elles sont informelles et mériteraient d'être plus structurées. Elles fonctionnent actuellement dans un réseau de connaissance et ont du mal à se développer au-delà, ne serait-ce que par manque d'information. Elles supposent de manière plus générale une communauté de déplacement dans le temps et dans l'espace qui n'est pas forcément facile à établir. Des pratiques de covoiturage existent dans le Pays de Tulle, notamment pour des déplacements de distance moyenne. Par exemple, des personnes se regroupent dans un seul véhicule pour accomplir le trajet Tulle – Limoges à partir de la sortie d'autoroute.

Le développement des **plans de déplacement** à l'échelle des **entreprises** (PDE) ou des **zones d'activité** permet une approche par la demande des transports en commun ou des formes collectives de mobilité. Il s'agit ainsi de rationaliser et de mutualiser les déplacements à l'échelle d'un site en ayant une connaissance fine des origines des usagers du site, de leurs rythmes de fréquentation du site, des transports en commun le desservant.

Une adaptation des services de transport en commun, la création de navettes, la mise en place de bourse de covoiturage constituent par exemple des solutions envisageables à cette échelle. La zone de la Montane pourrait faire l'objet d'une telle démarche, d'autant que les entreprises ont exprimé une demande de navette vers le site. Une telle navette relèverait de la compétence du Conseil Général ou de l'initiative des entreprises. Toutefois, la diversité des temps de travail, l'intégration du bassin d'emploi qui engendre des diversités d'origine importantes sur un même site constituent des limites au développement de ces services.

➤ **Adaptation des services afin de limiter les déplacements**

L'adaptation de certains services peut permettre de limiter les déplacements. Par exemple, une école de musique peut donner un même cours plusieurs fois par semaine dans différents lieux plutôt qu'une seule fois dans la ville centre.

d) Les contraintes pesant sur le développement des transports en commun

Un certain nombre de contraintes encadrent toutefois les projets de développement des transports en commun :

➤ **Une position dominante de la voiture dans les déplacements**

Des distances relativement limitées au sein du Pays de Tulle, une absence de congestion (malgré quelques ralentissements perceptibles en heures de pointe), une absence de dissuasion pour l'usage de la voiture (offre de stationnement gratuite en centre ville de Tulle

par exemple) ne permettent pas d'envisager des restrictions sur son usage dans les conditions actuelles. Celles-ci ne seraient de surcroît pas opportunes, l'attractivité du centre ville par rapport aux pôles commerciaux de périphérie ou de Brive tenant notamment à un accès automobile aisé.

➤ **Une marge de croissance des transports en commun limitée**

Les transports en commun s'adressent en premier lieu à une population captive ne disposant pas de véhicule (jeunes, personnes âgées). L'accroissement de leur attractivité pour des publics équipés en automobile n'est possible qu'à la marge.

La densité relativement faible du Pays de Tulle et son étendue ne permettent pas un accroissement massif de l'offre de transport en commun.

Les publics disposant de véhicules personnels n'ont que peu d'intérêt à utiliser les transports en commun (rigidité du service, temps de déplacement etc.) et n'en ont aucun à prendre leur véhicule pour accéder à un service de transports en commun.

C. Mobilité et gouvernance

➤ **Compétence transport et organisation d'un TAD**

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).

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).

Si la Communauté de Communes se dotait de la compétence transport, elle aurait la capacité de devenir autorité organisatrice des services de transport en commun propres à son territoire. Des autorités organisatrices sont déjà compétentes sur le périmètre de la Communauté de Communes (le Conseil Général de la Corrèze au titre des transports interurbains à l'échelle départementale et la ville de Tulle au titre des transports urbains). La Communauté de Communes aurait préalablement à s'entendre avec ces autorités organisatrices pour matérialiser ses compétences dans l'organisation de services de transports en commun. Elle pourrait de la sorte devenir autorité organisatrice de second rang sur son territoire.

Il n'apparaît pas pertinent que la Communauté de communes devienne autorité organisatrice du réseau de transport en commun de la ville de Tulle, même étendu à quelques communes proches, les deux échelles étant trop distinctes.

Les transports interurbains départementaux ne pourraient pas ressortir d'une éventuelle compétence de la Communauté de Commune, leurs lignes ayant des origines et destination extérieures au territoire du Pays.

Il ne semble pas non plus pertinent de développer un service propre au Pays de Tulle, compte tenu des services existant. L'enjeu est davantage d'optimiser les services existants et d'assurer des interfaces bien gérées entre les différents services.

Il pourrait être en revanche envisageable de développer un service TAD. Si la Communauté de Commune se dotait de la compétence transport, elle pourrait contractualiser avec le Conseil Général pour devenir Autorité Organisatrice de second rang sur ce type de service (exemple de la Communauté de Communes des Vallées de l'Ax dans l'Ariège).

➤ **Extension du PTU**

La commune de Laguenne est aujourd'hui desservie par le service Tull'Bus sans cadre légal et financier. Cette situation de fait pourrait être régularisée par une convention ad hoc. A plus long terme l'extension du PTU à d'autres communes limitrophes (Naves par exemple) pourrait être envisagée, éventuellement sous forme de transport à la demande.

L'extension du PTU à Laguenne n'est-elle pas suffisante ? Peut-on étendre le PTU à Laguenne en gardant la ville de Tulle comme AO ? Faut-il au contraire faire un SIVU Laguenne – Tulle pour le piloter ?

Tulle se charge du transport urbain il n'existe pas d'enjeu de développement à l'échelle du Pays de Tulle, celle-ci étant trop large.

➤ **Une réflexion à une échelle plus large**

Les enjeux en matière de transports peuvent dépasser le périmètre du pays de Tulle et une réflexion plus large mériter d'être engagée, par exemple avec la Communauté d'Agglomération de Brive pour assurer une meilleure liaison entre les deux territoires.

