

VOLET MOBILITES



ÉTAT DES LIEUX

Des mobilités pendulaires principalement tournées vers l'agglomération de Brive-la-Gaillarde

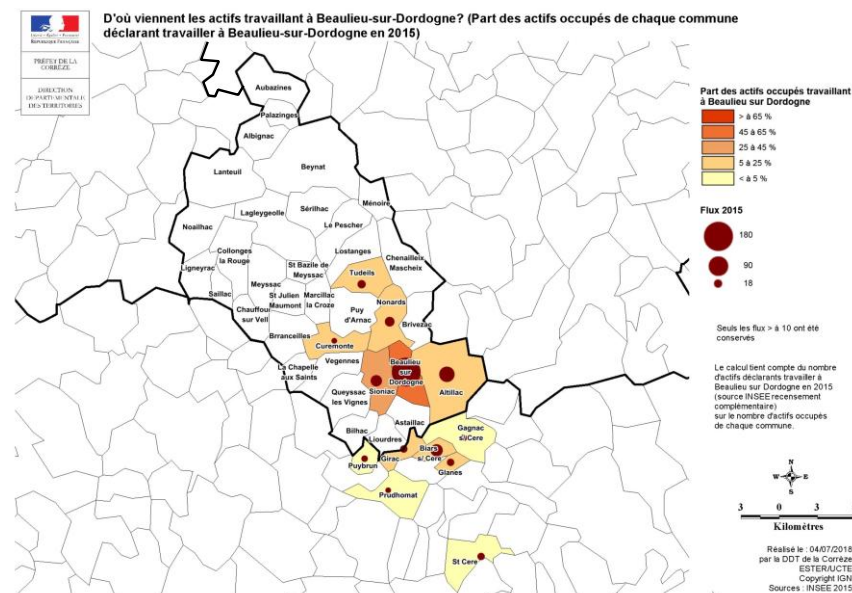
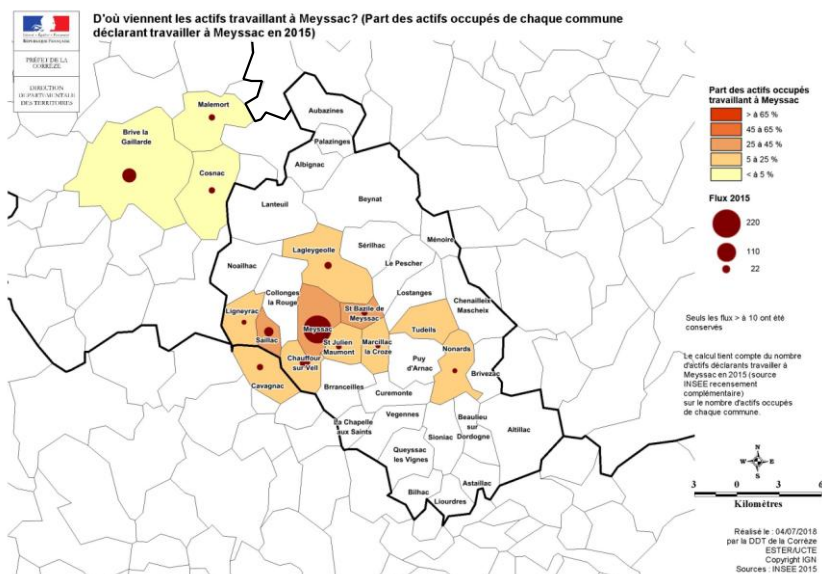
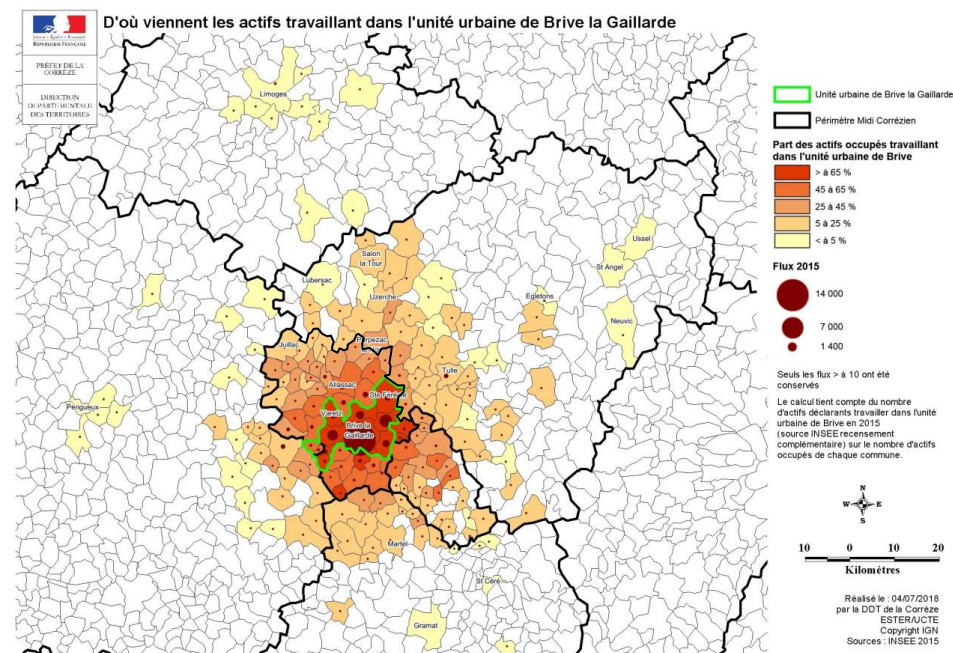
- Sur les 48 273 actifs résidants sur le territoire 80,47% y travaillent également, soit 38 844 personnes.
- Les flux inter-EPCI font apparaître une forte attractivité de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive, qui concentre 93,14% des actifs résidant et travaillant dans le SCoT.
- En ce qui concerne les arrivées, 8 520 actifs n'y résidant pas viennent travailler quotidiennement dans le SCoT Sud Corrèze, 90% au sein de la CA du Bassin de Brive et les 10% restant dans la CC du Midi Corrèzien.
- Un peu plus des trois quarts de ces actifs ne résidant pas dans le SCoT habitent en Nouvelle-Aquitaine (6 474), et 42,8% en Corrèze (3 649). Le département frontalier du Lot en région Occitanie, fournit quant à lui 17,8% des actifs entrants (1 521).

- Sur les 9 445 actifs résidant dans le territoire mais travaillant à l'extérieur, 81% habitent dans la CA du Bassin de Brive et les 19% dans la CC du Midi Corrèzien.
- Les chiffres concernant ces actifs travaillant hors du SCoT se rapprochent de ceux des actifs entrants, avec 73,2% travaillant toujours en Nouvelle-Aquitaine (6 912), et près de la moitié en Corrèze (4 510). Le département du Lot attire cette fois-ci, 15,9% des actifs sortants (1 501).

Actifs travaillant dans le ...	CA Bassin de Brive	CC Midi Corrèzien	Total
Actifs résidants dans le ...			
CA Bassin de Brive	34 891	368	35 259
CC Midi Corrèzien	1 287	2 298	3 585
Total	36 178	2 666	38 844

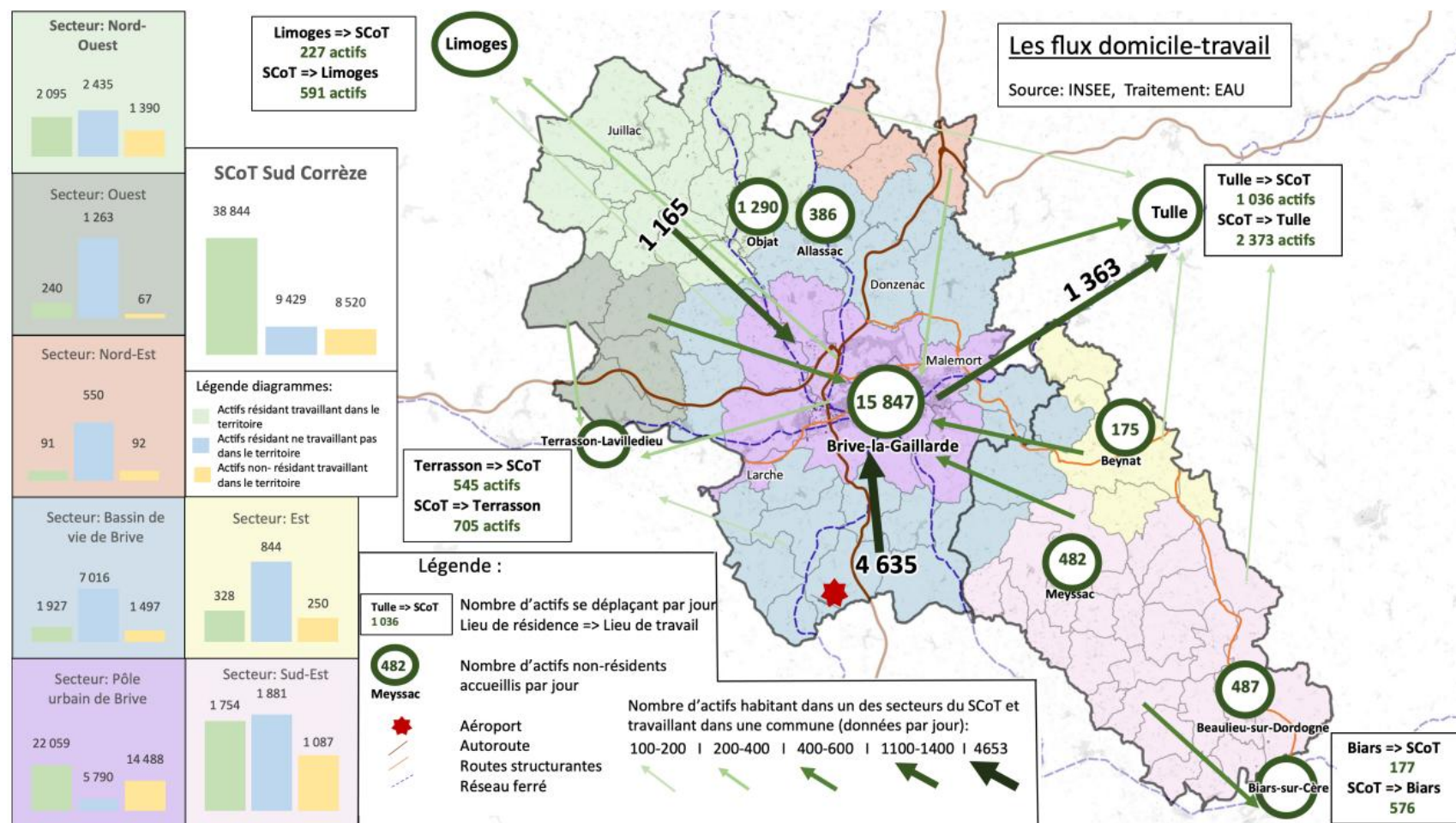
Source : INSEE 2022, traitement EAU

- L'attractivité de la CA du Bassin de Brive s'explique par celle de l'unité urbaine de Brive-la-Gaillarde, qui attire des flux considérables provenant des deux EPCI du SCoT, mais aussi des communes avoisinantes. Des villes comme Tulle ou encore Limoges comptent aussi parmi leurs résidents des actifs travaillant dans l'unité urbaine de Brive.
- Il est également intéressant de regarder l'attractivité de communes de la CC du Midi Corrèzien. On voit que Meyssac, au centre, attire des actifs de ses communes limitrophes, mais également quelques un provenant de l'unité urbaine de Brive-la-Gaillarde. De son côté, Beaulieu-sur-Dordogne, plus au Sud, attire des actifs provenant à la fois du SCoT et du département voisin.



- Cette carte synthétique des flux domicile-travail permet de visualiser l'attractivité du pôle principal et des pôles d'équilibre.
- Brive, est la commune du SCoT qui accueille le plus de travailleurs, Objat en tant que pôle d'équilibre accueille également un nombre important de travailleurs.

- Au sein de villes extérieures au SCoT, Tulle se détache largement tant en termes d'actifs accueillis en provenance du SCoT (2 373), que de Tullistes travaillant dans le SCoT (1 036).



La voiture, moyen de transport de prédilection des actifs Sud
Corrézien au sein d’une armature routière limitée

- Le moyen de transport privilégié des actifs du SCoT Sud Corrèze est de loin la voiture (voiture, camion, fourgonnette), qui représente ainsi 86% des déplacements liés au travail.
- Les transports en commun ne représentent quant à eux seulement 2,5% de la totalité des déplacements des actifs. Au sein de la CC Midi Corrèzien, seulement 0,6% sont concernés, ce chiffre s’explique notamment par la faible présence du réseau de transport en commun au sein de cet EPCI.
- Deux autoroutes traversent le territoire du SCoT, l’A20 (Vierzon - Limoges - Montauban) et l’A89 (Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon). Toutefois, l’armature routière du territoire se trouve limitée par l’absence de route nationale. Plusieurs départementales le parcourent.

EPCI de résidence Modes de transport	CA Bassin de Brive	CC Midi Corrèzien	SCoT Sud Corrèze
Transport en commun	2.7%	0.6%	2.5%
Voiture, camion, fourgonnette	85.7%	89%	86%
Deux-roues motorisé	1.4%	0.9%	1.3%
Vélo (y compris à assistance électrique)	1.2%	0.4%	1.1%
Marche à pied	5.8%	3.7%	5.5%
Pas de transport	3.3%	5.4%	3.5%

Source : INSEE 2022, traitement EAU

SCoT Sud Corrèze

Typologies de routes

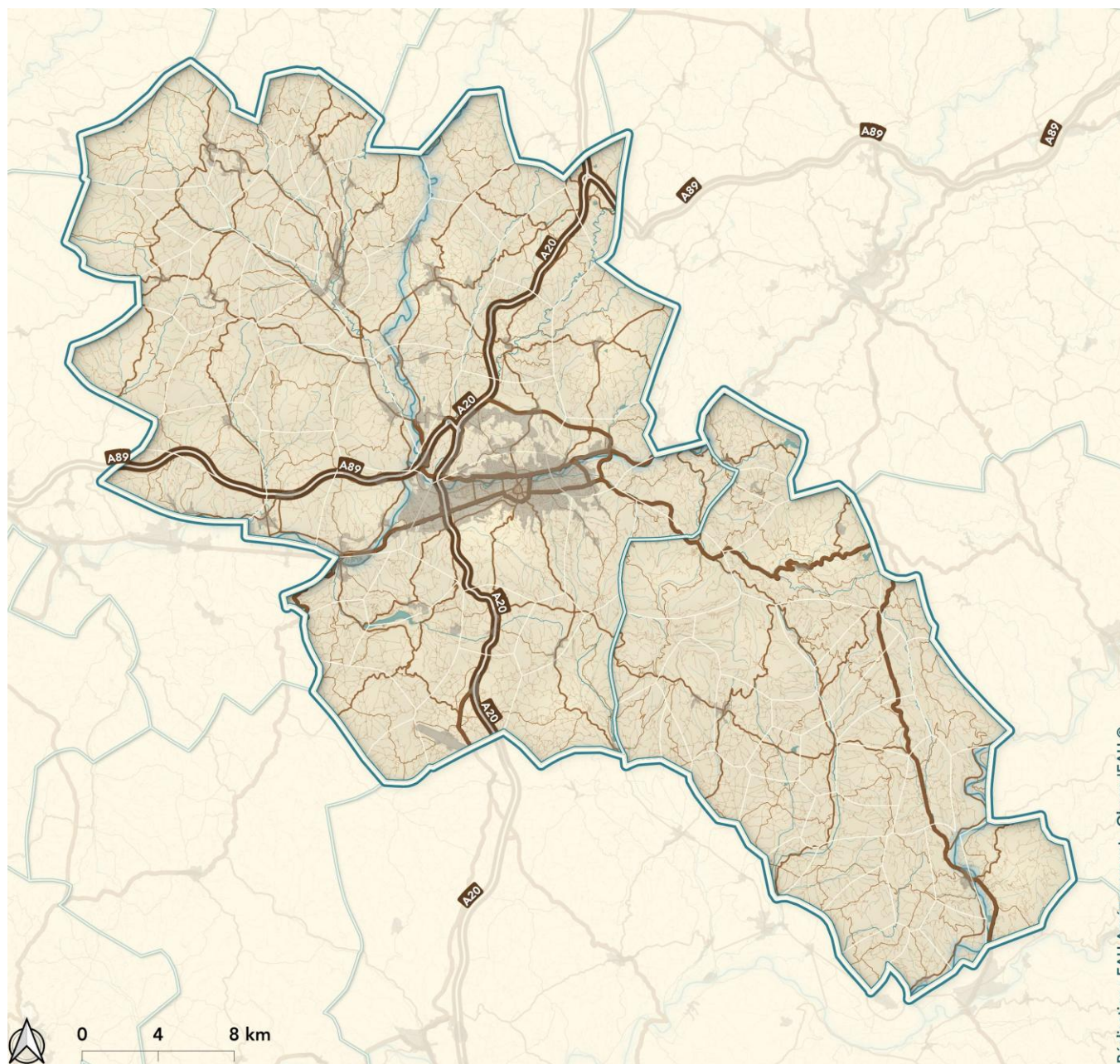
Autoroute/Nationale 

Principales 

Secondaire 

Tertiaire 

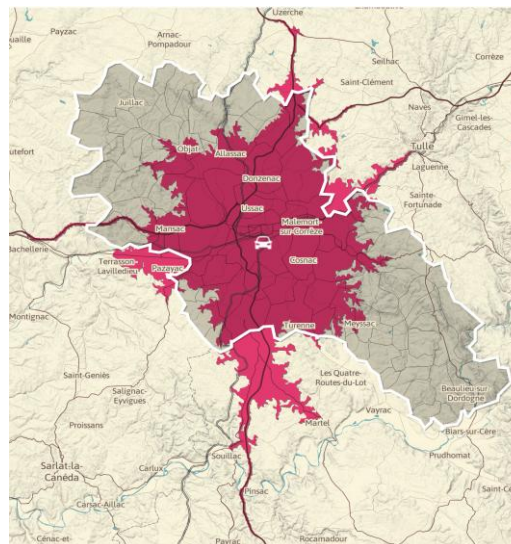
Petites routes 



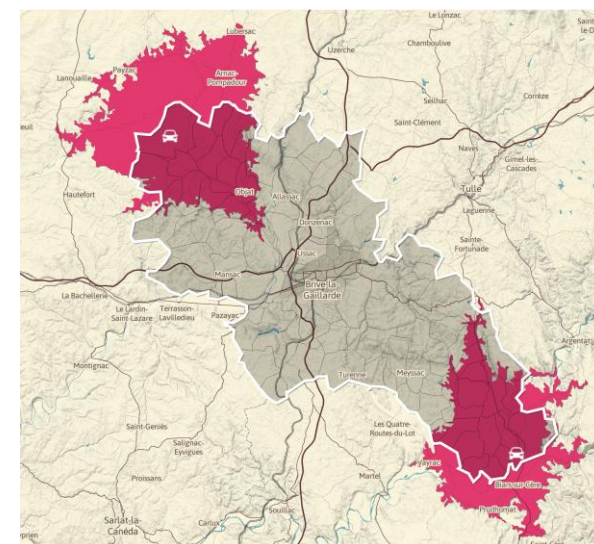
Réalisation : EAU Aménagement - Observ'EAU ©

Source : IGN - La modélisation 2D et 3D du territoire et de ses infrastructures sur l'ensemble du territoire français - 2022

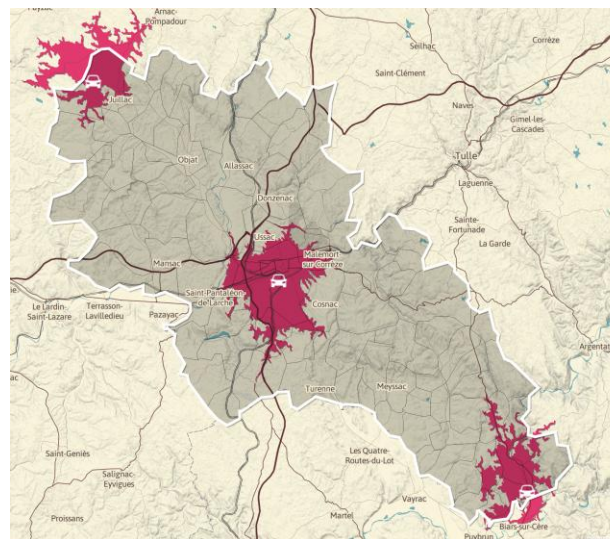
- Les cartes isochrones ci-contre permettent de visualiser les distances parcourues en fonction du temps, et ainsi de mieux comprendre l'efficacité du réseau routier.
- Il apparaît assez clairement sur ces cartes que la distance parcourue pour un temps défini dépend de la localisation autour des grands axes routiers.
- Si l'on compare les isochrones 15 minutes et 30 minutes au départ du centre de Brive-la-Gaillarde, on remarque qu'une fois l'une des routes principales atteintes, que ce soient des autoroutes ou départementales, la distance parcourue augmente plus que proportionnellement. La situation est similaire au départ de Beaulieu-sur-Dordogne, où la distance parcourue augmente considérablement le long de la D940.
- Toutefois pour les communes qui ne sont pas traversées par de tels axes principaux, comme c'est le cas de Juillac au Nord du SCoT, pour des temps de routes similaires les distances parcourues sont moins importantes.



Surface couverte en 30 minutes de voiture au départ de Brive-la-Gaillarde (Source : INSEE, traitement : OBSERV'EAU)



Surface couverte en 30 minutes de voiture au départ de Juillac et Beaulieu-sur-Dordogne (Source : INSEE, traitement : OBSERV'EAU)



Surface couverte en 15 minutes de voiture au départ de Juillac, Brive-la-Gaillarde et Beaulieu-sur-Dordogne (Source : INSEE, traitement : OBSERV'EAU)

L'aéroport de Brive : un équipement au double potentiel d'attractivité économique et touristique

- Le territoire dispose d'un aéroport, Aéroport de Brive-Souillac ou Brive - Vallée de la Dordogne, située dans la commune de Souillac à l'ouest du SCoT.
- Il a été ouvert en 2010 et en 2019, le trafic était estimé à 94 000 passagers, soit une augmentation de 35,5% par rapport à 2018 (La Montagne, Marjorie Ansion, 01/2020).
- Six destinations sont proposées à ce jour : Paris, Lyon, Ajaccio Porto, Londres, et Bruxelles.
- La présence de l'aéroport donne un avantage stratégique au territoire du point de vue du tourisme et de l'économie.
 - D'une part, l'accessibilité du territoire, et notamment de la Vallée de la Dordogne, par avion, rend la destination encore plus attractive pour les touristes nationaux et étrangers, notamment de Belgique et du Portugal.
 - D'autre part, la présence de l'aéroport apporte une plus-value commerciale au SCoT qui peut accueillir plus facilement des acteurs économiques, notamment industriels et commerciaux, qui l'utilisent déjà.

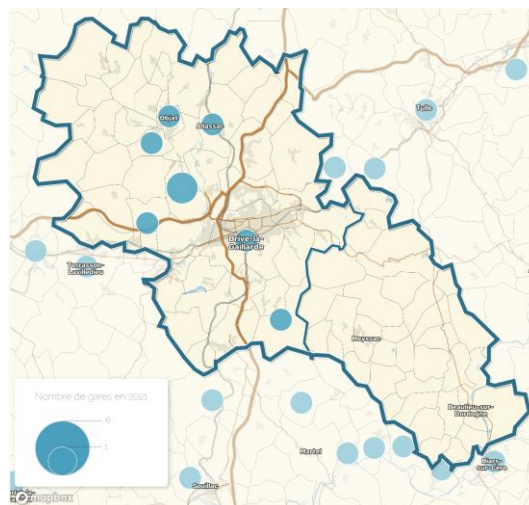


Photographie de l'aéroport de Brive (Source : La Montagne, Marjorie Ansion, 01/2020)

Un réseau ferroviaire concentré uniquement sur le Nord du territoire

- En observant le réseau de chemin de fer, il apparaît immédiatement que seul la CABB, au Nord du SCOT, bénéficie du réseau ferroviaire. L'ensemble des gares y sont situées, dont celle de Brive qui est d'intérêt national et celles d'Allasac, d'Objat, de Varetz (2 gares), de Mansac, de Turenne et de Saint Aulaire qui sont d'intérêt local.
- Ainsi, une grosse partie du territoire n'est pas accessible par voie ferrée. Cependant, même pour les communes disposant d'une gare, l'accès ferroviaire reste compliqué à cause du temps de trajets trop longs et des perturbations fréquentes.
- Les capacités que constitue l'étoile ferroviaire de Brive ne sont donc pas exploitées, ce qui impacte négativement l'attractivité du territoire.

Nombre de gares en 2021 (Source : INSEE, traitement : OBSERV'EAU)

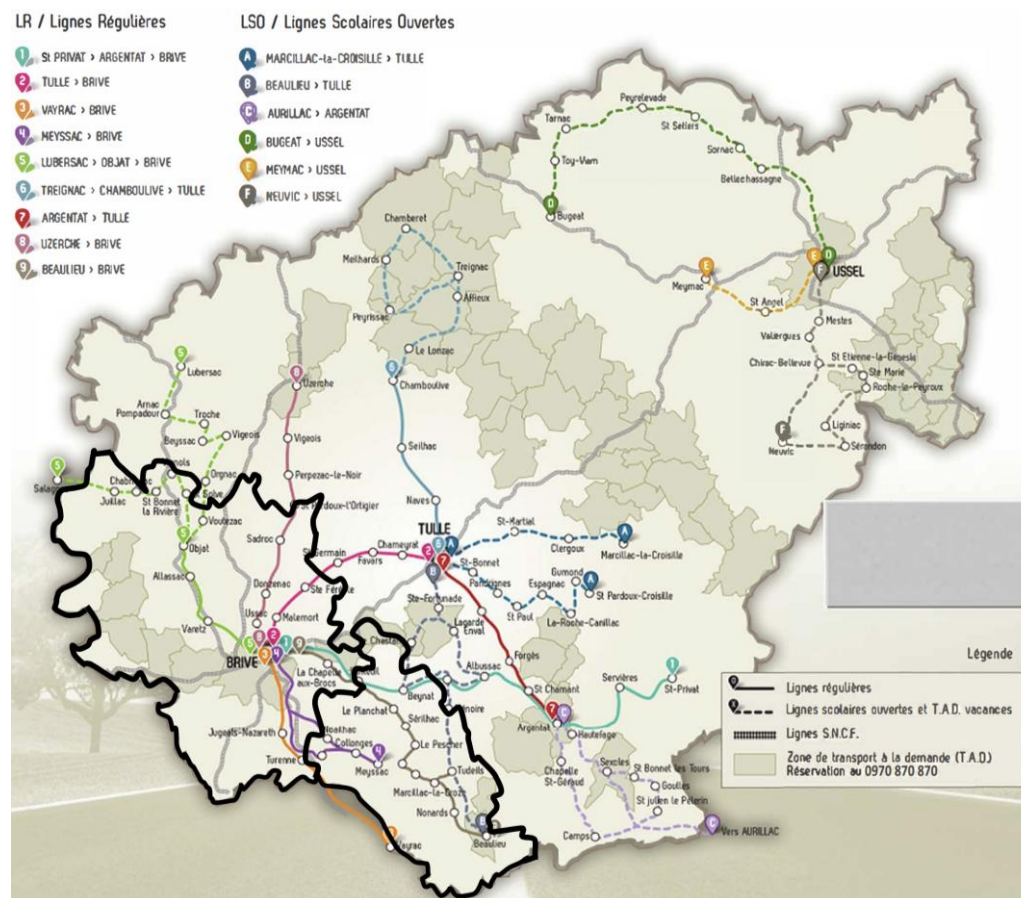


Carte des lignes de transport ferroviaire (Source : SNCF, 2021)



Une offre de bus et de transport à la demande développée à plusieurs échelles

- Le réseau de bus a quant à lui une emprunte plus globale sur le territoire et en couvre une grande partie.
- Sur les neuf lignes de bus départementales, sept d'entre elles circulent sur le territoire du SCoT, reliant ses deux EPCI et les connectant aux territoires voisins.
- Seulement une seule ligne scolaire existe sur le territoire (Ligne B Beaulieu – Tulle), ce qui n'est pas suffisant pour répondre à la demande.
- Le territoire du SCoT dispose également d'une offre développée de transport à la demande (service de transport collectif public, fonctionnant sur réservation des usagers, aux horaires et itinéraires flexibles, et adapté à la faible densité rurale).
- Les communes situées à l'Ouest du territoire, sur l'axe Saint Robert - Brive-la-Gaillarde sont ainsi concernées, ainsi qu'une partie des communes d'Aubazines et Dampniat à l'Est, et celle de Beaulieu-sur-Dordogne au Sud. L'offre de transport à la demande à l'Ouest du territoire permet notamment de palier à l'absence de ligne de bus sur cette zone. Toutefois, des réalités de difficultés de fonctionnement existent affaiblissant ce système de transport.



Carte des lignes de bus et de transport à la demande (Source : Conseil départemental de Corrèze)

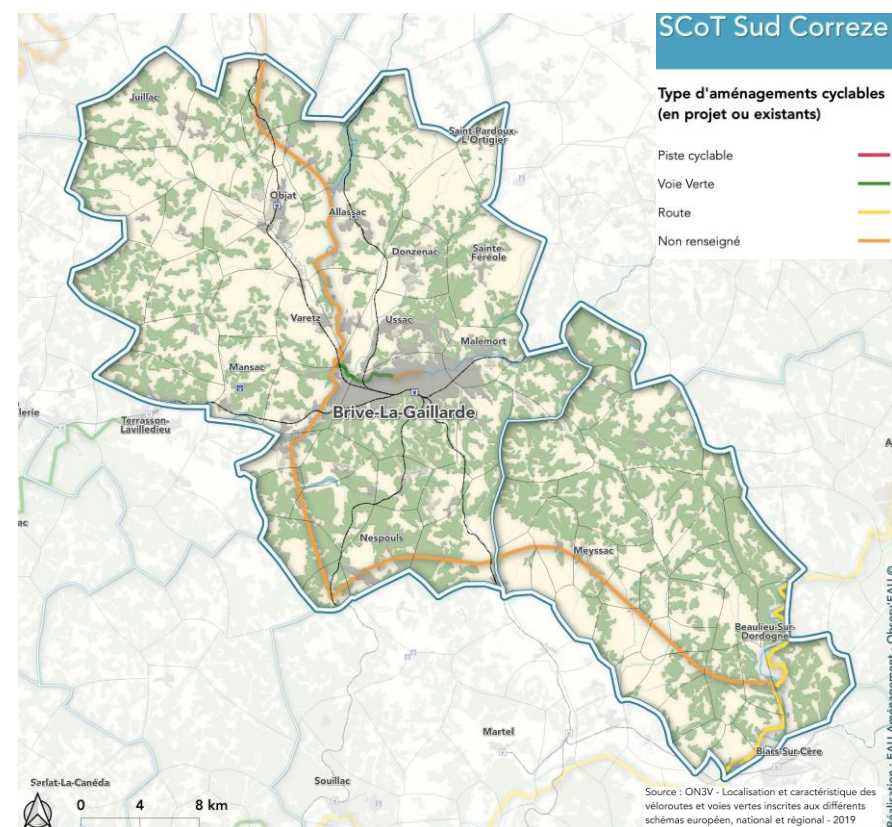
- Plans du réseau de bus Libéo (Source : Libéo, 2022)

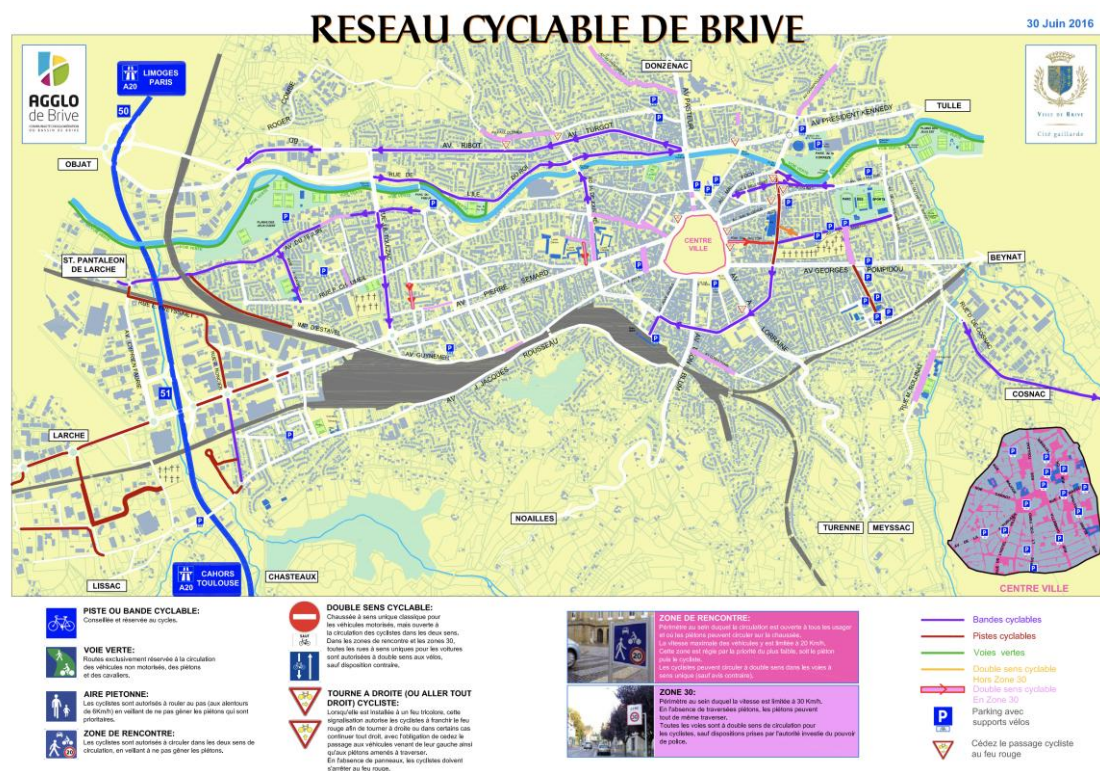


Un réseau d'aménagements cyclables peu développé limitant les possibilités

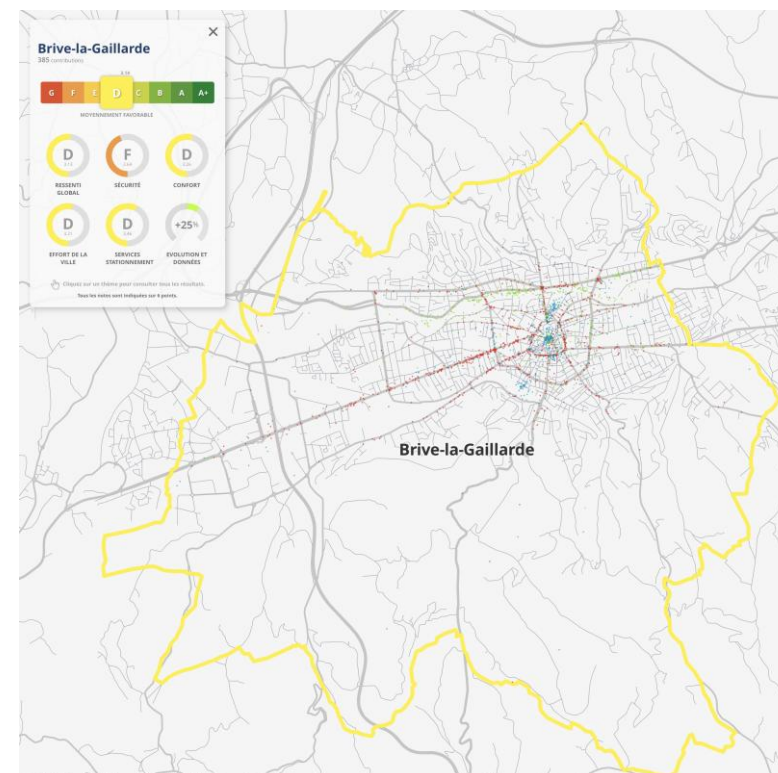
- Bien que 48% des habitants travaillent dans leur commune de résidence, seulement 1,1% des actifs du SCoT utilisent au vélo dans leurs déplacements, il reste donc un mode de transport peu utilisé, ce qui peut s'expliquer par le manque d'infrastructures dédiées. Toutefois, la topographie du territoire peut en partie expliquer ce manque.
- La partie Nord-Ouest du SCoT et tout le côté Est sont dépourvus de voies cyclables. Seule une vélo route du schéma régional traverse le territoire (en orange sur la carte).
- L'existence de données plus pointues concernant Brive-la-Gaillarde permettent d'avoir une idée détaillée des équipements disponibles. Plusieurs types de voies cyclables sont en place dans la commune : bandes et pistes cyclables, voies vertes, double sens cyclables, zone de rencontre, etc. Certaines de ces voies relient même Brive-la-Gaillarde et les communes avoisinantes comme Larche, Saint Pantaléon de Larche, ou encore Cosnac. De plus, près de 26 parkings à vélos sont en accès libre dans la ville.
- Brive-la-Gaillarde est également la seule ville du SCoT ayant participé au baromètre des villes cyclables en

2021 (enquête réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette auprès des cyclistes sur les actions favorisant la pratique du vélo dans leurs villes). La commune a obtenu une note de D (échelle de A+ à G) dite « moyennement favorable ».





Plan du réseau cyclable de Brive-la-Gaillarde (Source : Ville de Brive, 2017)



Résultats de Brive-la-Gaillarde à l'enquête Baromètre des villes cyclables 2021

Un effort d'innovation notable vers des modes de transports plus doux

- La région Nouvelle-Aquitaine et le département de la Corrèze se sont engagés à travers plusieurs mesures dans la transition écologique qui ont un impact concret sur les politiques d'aménagement du territoire. Ainsi, les réseaux de transport et les offres en termes de mobilités à l'échelle du SCoT Sud Corrèze sont aussi impactés.

La Région

- La région Nouvelle-Aquitaine a adopté une feuille de route pour la transition énergétique et écologique portant plusieurs ambitions ayant également des conséquences sur la mobilité dans le SCoT Sud Corrèze, notamment à travers l'ambition numéro 4 « Développer les mobilités propres pour tous ».
- Le défi 1, « Peser sur les choix de mode de transports des voyageurs » engage la région à proposer une offre de transport en commun de qualité et à des tarifs attractifs pour inciter les voyageurs à privilégier leur utilisation.
- Le défi 2 de cette ambition vise à « Favoriser le report modal des marchandises vers le ferroviaire et le maritime », le but étant de désengorger les axes routiers et diminuer la pollution de l'air.
- Enfin, le défi 3, « Accompagner le développement de motorisations alternatives », implique une promotion

croissante des véhicules électriques et des carburants alternatifs, de façon à réduire la dépendance au pétrole et la pollution atmosphérique.

- Ainsi, la région d'est engagée à abandonner les carburants fossiles pour toutes les lignes de cars interurbains. L'utilisation de biocarburants, agrocaburant et de véhicules électriques, y est ainsi préférée et ces mesures de remplacement sont en cours de déploiement en Corrèze. Depuis 2020, il est imposé aux transporteurs un seuil de 50% de kilomètres commerciaux effectués en car devant être réalisés avec de telles motorisations alternatives.
- Le réseau ferré est également concerné, avec 24% des TER de la région étant déjà à 100% électriques, et une mise en circulation en 2023 du premier train électrique-thermique-batterie de France. D'autre part, 34% du parc ferroviaire régional est aujourd'hui composé de trains à émission plus faible de gaz à effet de serre et de particules.

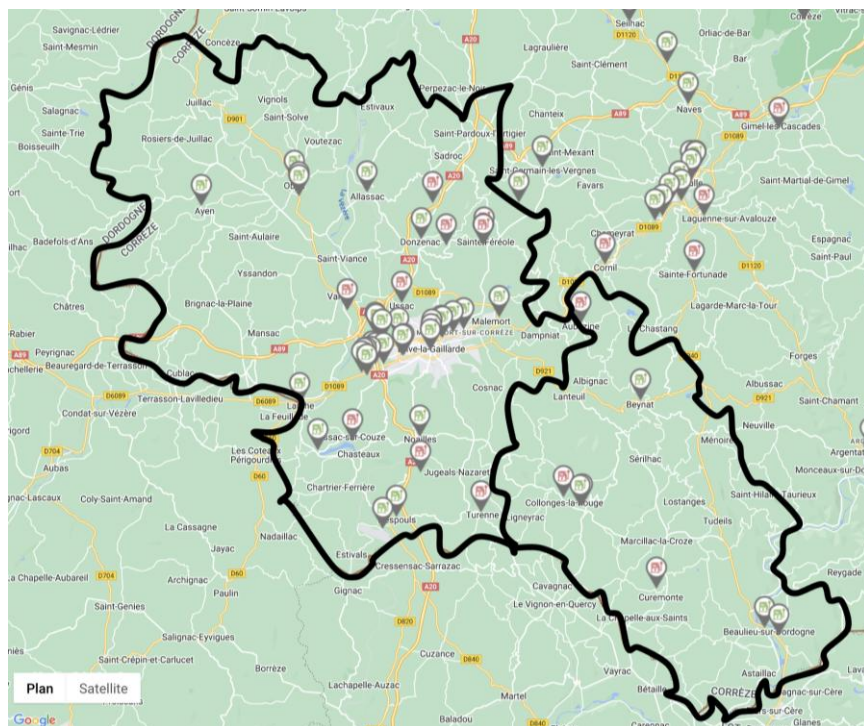
Le Département

- De son côté, le département s'est engagé dans le programme Corrèze Transition Écologique en 2018 dont l'orientation 3 consiste à « Promouvoir de nouvelles mobilités choisies et durables en milieu rural », et répond également aux ambitions de la feuille de route régionale.
- L'une de ses sous-orientations est la promotion de la mobilité électrique. Ceci se ressent sur le territoire du SCoT Sud

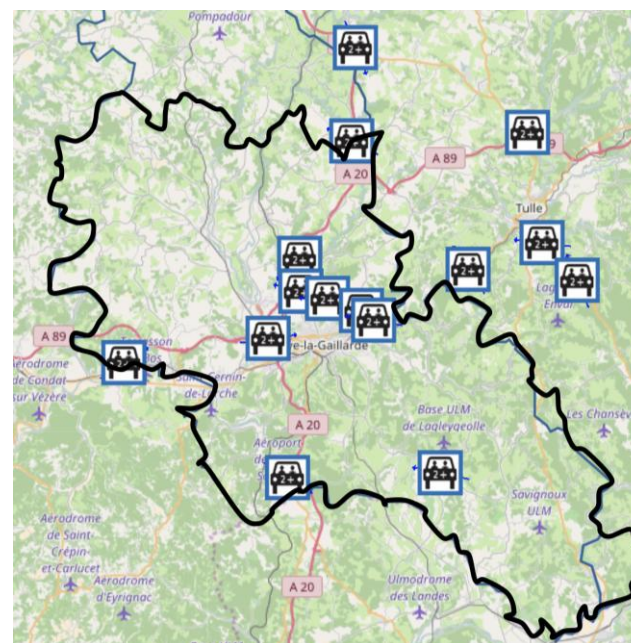
Corrèze où 39 bornes de recharge pour véhicules électriques ont été installées et 12 sont aujourd'hui en projet.

- Ces bornes sont réparties sur tout le territoire. On peut par exemple en trouver 17 existantes à Brive-la-Gaillarde, 3 à Objat, 3 à Malemort, 2 à Collonges-la-Rouge, 2 à Nespouls, ou encore 2 à Ussac. En ce qui concerne les projets, 2 seront par exemple situées à Donzenac, et 2 autres à Sainte Férolles.

Plan du réseau de bornes de recharge électrique en Corrèze (Source : Conseil départemental de Corrèze)



- Une seconde sous orientation de cet engagement pris par le département concerne la favorisation de la mutualisation et le partage de l'usage des véhicules. Elle se traduit sur le territoire Sud Corrèze par la présence de 11 aires de covoiturage, rassemblant ainsi plus de 300 places. Une meilleure visibilité et communication autour de ces infrastructures permettraient un usage encore plus répandu.
- Ces aires de covoitages sont principalement situées autour du centre du SCoT, avec notamment 4 aires localisées sur la commune d'Ussac et 2 à Malemort. Elles suivent les tracés des grands axes routiers, et facilitent ainsi la mutualisation des trajets en offrant de plus amples possibilités de changement.



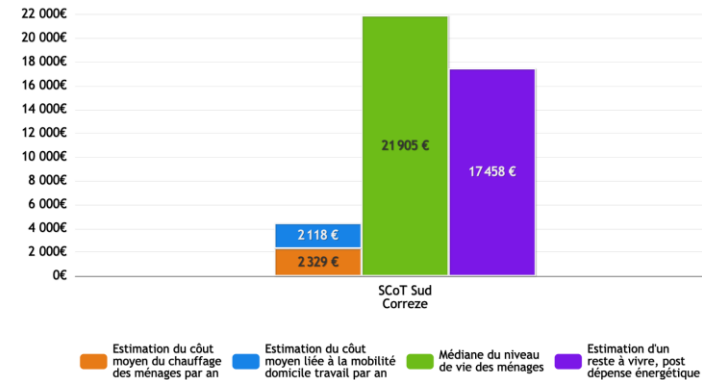
Plan des aires de covoiturage en Corrèze (Source : Conseil départemental de Corrèze)

La précarité énergétique : un enjeu transversal présent sur le territoire

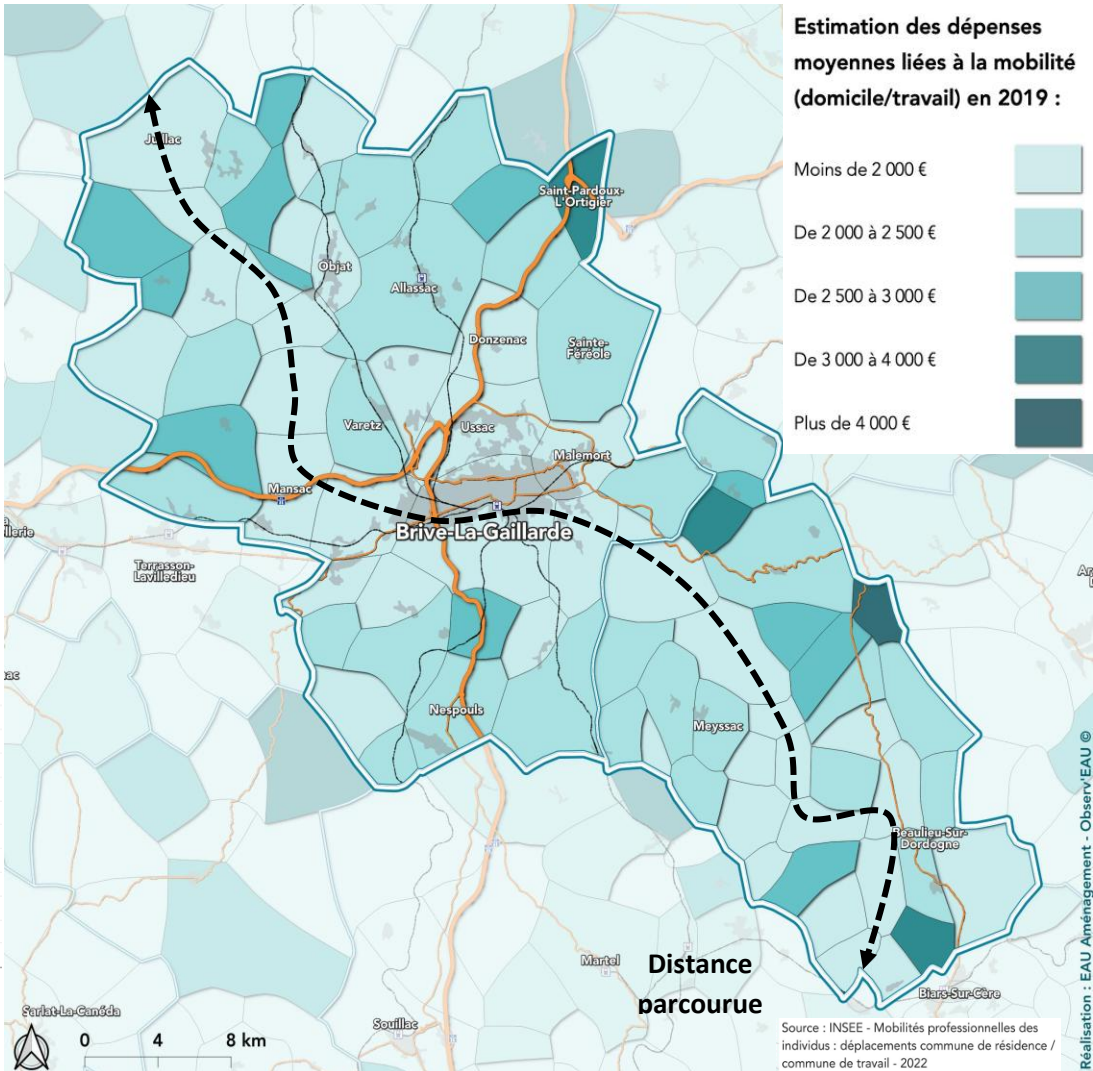
- La précarité énergétique résulte de la moyenne des coûts énergétique des ménages rapportés à leur niveau de vie. Elle prend en compte les dépenses énergétiques liées à l’habitat, et au transport.
- L’estimation du coût moyen énergétique est de 4 447€, dont 2 118€ liés à la mobilité.
- Sur le territoire, la distance parcourus se situe majoritairement entre 10 et 20 km par jour. Dans 38 communes du SCoT, cette moyenne est de 15-20km, et dans 35 il s’agit de 10-15km.

Moyenne des coûts énergétiques, des médianes du niveau vie en 2020

Source : Filosofi - Principaux résultats sur les revenus et la pauvreté des ménages



Estimation des dépenses moyennes liées à la mobilité (domicile/travail) en 2019



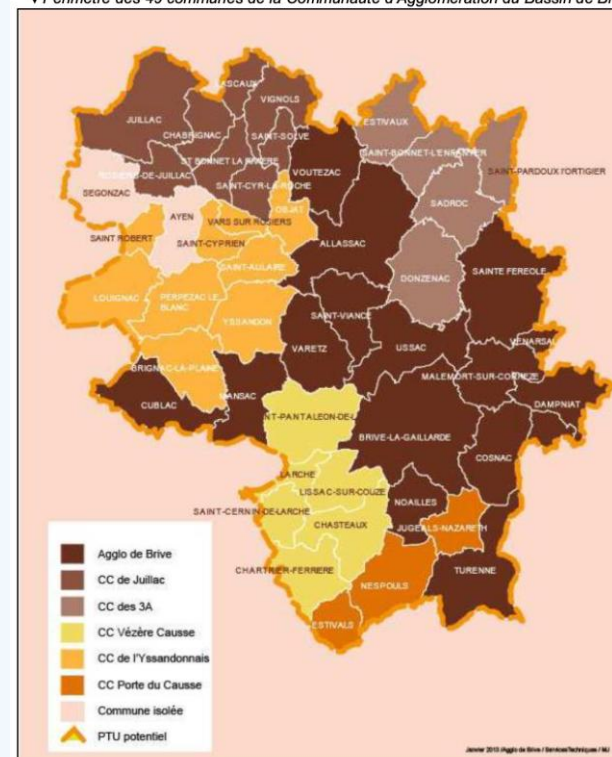
Encart sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'agglomération du Bassin de Brive

- Le PDU est un document de planification sur 10ans, déterminant l'organisation du transport et des mobilités au sein du territoire. Les PDU se doivent d'être compatibles avec les SCoT.
- La CABB est l'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) sur son périmètre, l'élaboration du PDU lui revient donc. L'élaboration du PDU de la CABB a démarré en 2014, et a été arrêté le 18 décembre 2017.
- La stratégie du PDU vise principalement à renforcer les transports collectifs par la valorisation du TER, à améliorer la mobilité en milieu rural (alternative à l'autosolisme), et à développer des pratiques automobiles moins polluantes (co-voiturage, électromobilité).
- 7 axes stratégiques et 42 actions ont été déterminés par ce PDU. Les axes stratégiques sont les suivants:
 - **Axe 1 : Faciliter le développement des nouvelles pratiques liées à la voiture, moins polluantes** que l'autosolisme dans un véhicule thermique. Il s'agit également de prendre en compte la réalité du territoire de la CABB, dont une grande partie à vocation rurale ne permet pas un déploiement efficace de transports collectifs à moindre coût.
 - **Axe 2 : Améliorer le maillage du réseau viaire** permettant d'améliorer les conditions de déplacements dans une optique de développement économique et de réduction des émissions polluantes liées à la congestion ou au trafic Poids Lourds.
 - **Axe 3 : Agir sur l'offre et la gestion du stationnement** pour faciliter le report modal vers les transports collectifs, rééquilibrer le partage de l'espace public et préserver le cadre de vie des résidents et des commerces du centre-ville de Brive.
 - **Axe 4 : Développer les transports collectifs et faciliter l'inter-modalité, en particulier en milieu rural.** La couverture territoriale de la CABB est à améliorer, tout comme les temps de parcours et les correspondances. L'étoile ferroviaire doit être valorisée.
 - **Axe 5 : Diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises** en préservant le développement économique. Il s'agit notamment de diminuer le trafic Poids Lourds et ses

nuisances (bruit, pollution) dans le cœur urbain de l'agglomération et dans la zone de Brive Ouest.

- **Axe 6 : Permettre le développement des modes actifs** par la création d'aménagement et des actions de sensibilisation, afin que progressivement les habitants de la CABB puissent utiliser les modes les plus économes et opportuns à leurs besoins qui ne cessent de varier, mais aussi que la mobilité des habitants de la CABB s'adapte aux nouvelles contraintes énergétiques et environnementales
- **Axe 7 : Promouvoir des actions transversales** en matière d'amélioration du cadre de vie, de développement économique, et d'accès à l'emploi, pour que les projets de mobilité soient au service des habitants et des entreprises de la CABB.

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



Source : PDU de la
CABB, Résumé non
technique,
Septembre 2018

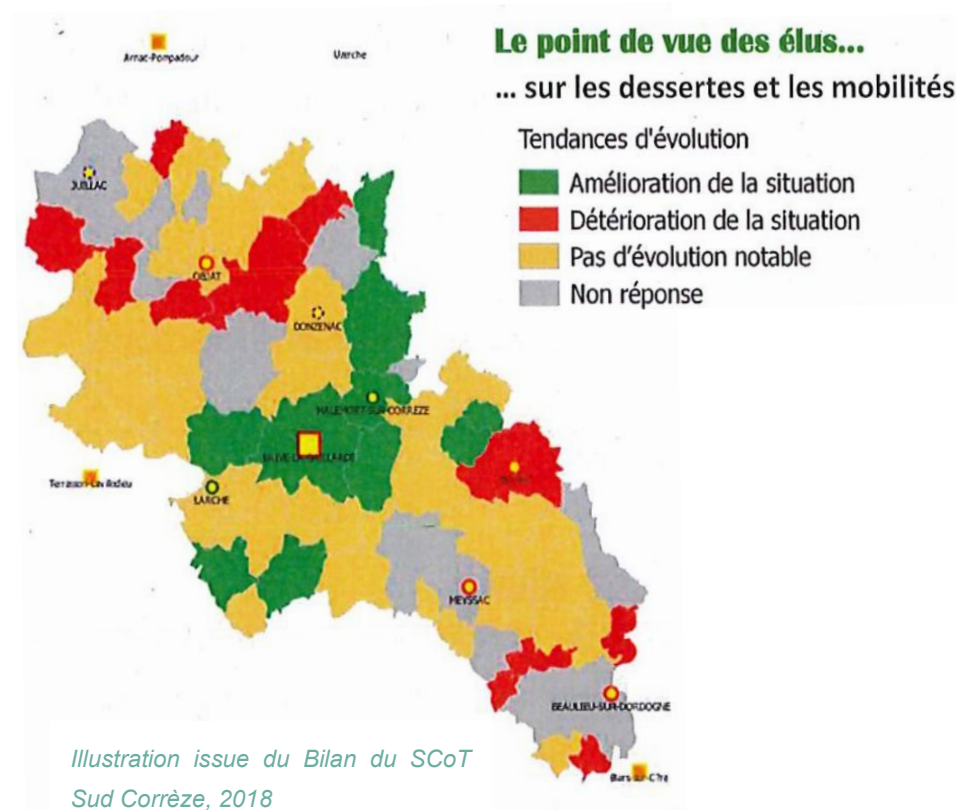
BILAN DU SCoT DE 2012

Des systèmes de transports en communs développés depuis le dernier SCoT

- Il apparaît que depuis le SCoT de 2012 des systèmes de transport en commun ont été développés par certaines communes et EPCI comme c'est le cas d'Ecosyst'M développé à l'initiative de la commune d'Ayen et desservant 8 autres communes, ou encore de l'élargissement du transport à la demande sur la CABB (Libéo à la Demande).
- Un plan de déplacement urbain (PDU) a également été adopté en 2019 par la CABB, dont certaines orientations concernaient le développement des transports collectifs, des mobilités alternatives, des modes doux, etc.

Une situation qui stagne majoritairement selon les élus

- Le bilan du SCoT effectué en 2018 fait état du point de vue des élus sur les dessertes et mobilités. On remarque grâce à cette cartographie de leur réponse, que dans la majorité des communes la situation n'a pas eu d'évolution notable. On observe toutefois une amélioration notamment dans les communes du pôle urbain de Brive, et une détérioration au Nord et dans quelques communes au Sud du territoire.



SYNTHESE

Une attractivité des actifs vers Brive-la-Gaillarde et des flux entrants et sortants similaires

- L'aire urbaine de Brive attire la majeure partie des actifs résidants à la fois dans le SCoT et hors du SCoT.
- 80% d'actifs résidant dans le SCoT y travaillent également, et 48% des actifs travaillent dans leur commune de résidence.
- Les flux entrants et sortants suivent des dynamiques proches (8 520 entrants, 9445 sortants). Les départements principaux d'origine et de destination étant la Corrèze, la Dordogne et le Lot.

Une sur-représentation de la voiture

- 86% des actifs du territoire utilisent leur voiture pour aller au travail, ce qui est supérieur à la moyenne nationale de 77%.
- Seul 0,6% des actifs de la CC du Midi Corrèzien utilisent les transports en commun, ce qui s'explique notamment par leur inégale répartition à travers le territoire.
- L'armature routière s'articule autour des autoroutes A20 et A89 et de quelques départementales principales, qui permettent de relier rapidement le SCoT Sud Corrèze aux territoires avoisinants. Ces routes se rencontrent au niveau d'Ussac, ce qui renforce l'attractivité du bassin central, mieux desservi.

Une offre de transport en commun inégalement répartie sur le territoire

- Seule la CABB est desservie par le réseau ferroviaire, avec la totalité des 7 gares qui y sont situées. La mauvaise connexion du SCoT avec les territoires extérieurs via le réseau ferré impacte négativement son attractivité, l'étoile ferroviaire de Brive n'étant pas utilisée à son plein potentiel.
- L'offre de bus est d'avantage répartie dans l'ensemble du SCoT et se décline à plusieurs échelles, notamment via des lignes régionales et un réseau d'agglomération. Toutefois l'unique ligne scolaire ne suffit pas à répondre à la demande.
- Des zones de transport à la demande ont été mises en place et permettent de compenser l'absence d'autre types de transport en commun sur certaine partie du territoire, mais leur exploitation reste à améliorer.

Des innovations en faveur d'une mobilité plus douce

- Les efforts de la région et du département en faveur de la transition écologique et énergétique, ont des impacts sur la mobilité à l'échelle du SCoT Sud Corrèze.
- Plus de 300 places en aire de covoiturages, situées près des croisements stratégiques, ont été créés et des bornes de recharge électrique sont également présentes, et en projet, sur l'ensemble du territoire.
- Les trains et car sont également en cours de transition, via l'utilisation de batteries et de biocarburants.
- Toutefois, les aménagements cyclables restent cantonnés à quelques parties du territoire causant une faible utilisation quotidienne du vélo (1,1% des actifs).

MATRICE AFOM

Atouts

Un bilan presque neutre de sortie et d'arrivée d'actifs

- Avec un différentiel de moins de 1 000 actifs entre ceux sortants et entrants, le SCoT maintient un équilibre important pour son économie.

Un bassin d'emploi central attractif

- La CA du Bassin de Brive soutient l'attractivité du SCoT en termes d'emploi, même au-delà de ses frontières départementales.

Opportunités

Des innovations vers la transition écologique et énergétique

- La promotion des mobilités alternatives participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Le SCoT a l'opportunité de devenir un exemple de la transition écologique et énergétique en termes de mobilités, à travers l'importance et la diversité de son offre à la fois pour les professionnels du transport et les individuels (biocarburants, véhicules électriques, covoiturage, etc.).

Faiblesses

Une sur-représentation de la voiture

- La voiture individuelle reste encore prédominante dans les modes de transport ce qui contribue à la pollution atmosphérique.

L'inégale répartition des transports en commun

- L'inégale répartition des réseaux de trains et de bus, en défaveur du Sud et de l'Ouest du territoire, contraint les voyageurs à se rabattre sur des modes de transports plus polluant comme la voiture.

Menaces

L'attractivité affaiblie par une mauvaise connexion

- La mauvaise connexion du territoire par voie ferrée avec les centres décisionnels comme Paris, Bordeaux ou Toulouse, nuit grandement à son attractivité notamment pour des populations plus jeunes privilégiant le train.
- La faible offre de transport en commun au sein du SCoT, notamment de transport scolaire, décourage également des populations actives avec des enfants à s'y installer.

Un oubli des infrastructures cyclables

- Bien que les mobilités alternatives se développent, les aménagements cyclables restent limités sur le territoire.
- Leur faible proportion et inégale répartition n'encourage pas la population à s'en servir quotidiennement alors que 48% des actifs travaillent dans leur commune.

GRANDS ENJEUX

Maintenir un équilibre d'emploi à l'échelle du SCoT

- L'équilibre entre les actifs entrants et sortants du territoire constitue une stabilité dans les flux économiques du SCoT.
- En maintenant l'attractivité de l'agglomération de Brive en termes d'emploi, cet équilibre sera maintenu et les échanges avec les territoires voisins continueront de dynamiser le tissu social et économique du SCoT Sud Corrèze.

Développer l'offre de transport en commun dans l'ensemble du territoire, en accentuant la desserte vers les pôles d'emplois et de services

- L'inégale répartition de l'offre de transport en commun, que ce soit le train, le bus ou le transport à la demande, favorise l'utilisation de la voiture individuelle et donc l'augmentation de la pollution atmosphérique.
- D'une part, il est nécessaire de développer davantage les transports en commun, pour une offre plus homogène sur l'ensemble du territoire en particulier vers les pôles d'emplois et de services. D'autre part il est question, à l'avenir, de favoriser le développement, notamment résidentiel, d'emplois et de services, dans les secteurs les mieux desservis. Ce qui permettrait de diminuer considérablement les trajets en voiture, tant pour les besoins des actifs que pour les besoins des écoliers et étudiants.

Poursuivre l'innovation dans les mobilités alternatives et investir dans les infrastructures nécessaires

- La promotion des mobilités alternatives telles que le covoiturage ou l'usage de véhicules électriques et roulant aux biocarburants, a des avantages clairs pour la réduction de la pollution.
- Continuer à favoriser leur déploiement est nécessaire, que ce soient à travers la construction d'infrastructures (aires de covoiturages, bornes de recharges électriques), ou d'outils de régulation (obligations auprès des transporteurs).
- Il faut toutefois être vigilant à ne pas oublier certains modes de transport et poursuivre le développement des aménagements qu'ils requièrent, comme c'est le cas du vélo et du manque de voies cyclables à travers le territoire du SCoT (à adapter en fonction du contexte naturel comme la topographie).

Développer les transports pour augmenter l'attractivité

- Développer les connexions aux grandes métropoles via les transports en commun, ainsi qu'au sein même du territoire est un levier d'attractivité pour des populations plus jeunes, étudiants / actif / autre, préférant ces modes de déplacement quand ceux-ci sont pratiques.
- Il s'agit également d'optimiser l'utilisation de l'aéroport en réfléchissant à comment l'intégrer plus efficacement dans le territoire afin d'attirer d'avantage d'acteurs économiques qui nécessite ce mode de déplacement.