



Brive-la-Gaillarde
Octobre 2017

Préface

En 40 ans, la Ville de Brive a perdu près de 5000 habitants, dont 3600 pour la seule décennie qui vient de s'écouler. Les défis sont fixés :

- ✓ Miser sur la reconquête du centre-ville.
 - Brive ville active
- ✓ Relancer la démographie de Brive et renforcer le pôle urbain du Grand Brive.
 - Brive ville mobile
- ✓ Redresser ses finances et agir pour son développement économique.
 - Brive ville combative.

Approuvée par le Conseil municipal le 5 octobre 2017, la Page urbaine restitue cette vision sous toutes ses facettes et rassemble les moyens existants ou à venir dans une approche globale et prospective. Fait marquant, la Page urbaine s'est appuyée sur la coordination et la mise en cohérence des études passées, abouties ou pas et sur la connaissance et les ressources internes de la collectivité. Cette méthode unique est à saluer car elle illustre la totale implication de l'ingénierie produite par les services de la ville de Brive et de la Communauté d'Agglomération du bassin de Brive.

Notre défi, c'est aussi celui de l'agglomération du bassin de Brive et de la région Nouvelle-Aquitaine.

La capacité de Brive à pouvoir s'affirmer dans ce nouvel espace dépendra d'abord de sa volonté à se redresser par ses propres moyens, c'est son temps 1, où nous sommes très engagés.

Le temps 2, est celui dans lequel nous entrons. Brive doit inscrire son évolution urbaine, être capable d'accroître son influence dans le pôle de croissance formé autour de Brive, Périgueux et Cahors.

Enfin, au-delà des thématiques urbaines, ce travail marquera une nouvelle étape, d'autant plus nécessaire que l'histoire de notre ville est aujourd'hui à la croisée des chemins.

Dans la lignée de mes prédécesseurs Jean Charbonnel, Bernard Murat et Philippe Nauche, nous n'avons pas d'autres prétentions que de conforter l'existant et de transformer ce qui doit l'être avec le souci du bien vivre ensemble pour nos concitoyens.

Frédéric Soulier
Maire de Brive et Président de la Communauté d'Agglomération
du Bassin de Brive



Sommaire

*Des constats,
des ambitions, des actions*

INTRODUCTION	9
1 Brive, ville active	18
AMBITION 1 - Un centre-ville plus moteur	21
STATIONNEMENT CIRCULATION ESPACES PUBLICS COMMERCE	
AMBITION 2 - Une ville plus attractive	41
LOGEMENTS	
2 Brive, ville mobile	51
AMBITION 3 - Mieux vivre dans la ville	53
TRANSPORT INTERMODALITÉ ACCESSIBILITÉ	
TRANSPORTS PUBLICS MOBILITÉS DOUCES VOIRIE	
3 Brive, ville combative	67
AMBITION 4 - Soutenir l'économie et l'emploi	69
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	
AMBITION 5 - Construire le Brive de demain	75
AMÉNAGEMENT	
CONCERTATION	85
SYNTHÈSE FINANCIÈRE ET PROGRAMMATIVE	91
BILAN DES ÉTUDES	95
LEXIQUE	97



BRIVE D’HIER, BRIVE DE DEMAIN UN RÔLE LONGTEMPS LIMITÉ À CELUI DE BOURG RURAL

La ville de Brive est, au XIX^e siècle, très peu industrialisée. Elle ne compte qu'une seule fabrique de tissu, la Manufacture Le Clère qui a occupé, à partir de 1764 et pour près d'un siècle, quelque deux cents ouvriers, d'abord à Brive, puis à Malemort. Brive est surtout un centre agricole. Grâce à des sols très productifs, le bassin de Brive est à cette époque plus fertile et plus peuplé que les régions voisines. En revanche, compte tenu de la lenteur des communications, Brive ne peut véritablement jouer le rôle de marché agricole et demeure jusqu'à l'arrivée des transports rapides, une petite ville à l'activité et à la croissance démographique limitée (12% de la population de la CABB en 1793). Son rayonnement ne dépasse guère les régions voisines.

Pendant la première moitié du XIX^e siècle, l'accroissement démographique est donc faible. La manufacture attire de nombreux ouvriers, mais le déclin de l'industrie du coton va de pair avec la stagnation de la population. De 1851 à 1861, le chemin de fer n'est pas arrivé à Brive mais les grandes

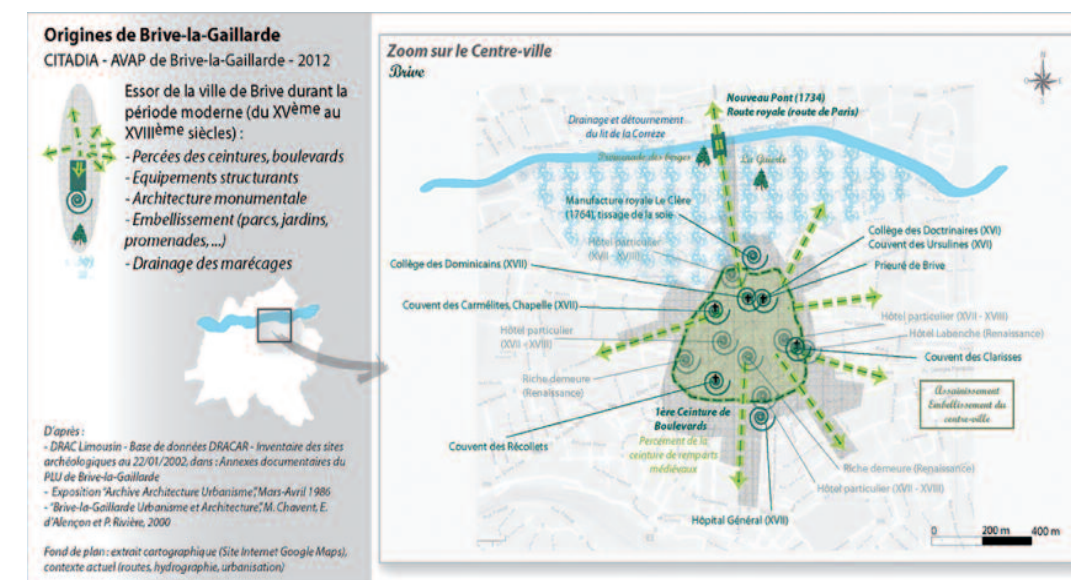
lignes alentours ouvrent de nouvelles perspectives de développement et Brive voit son rôle de marché agricole légèrement renforcé en même temps qu'on assiste à un essor de sa population.

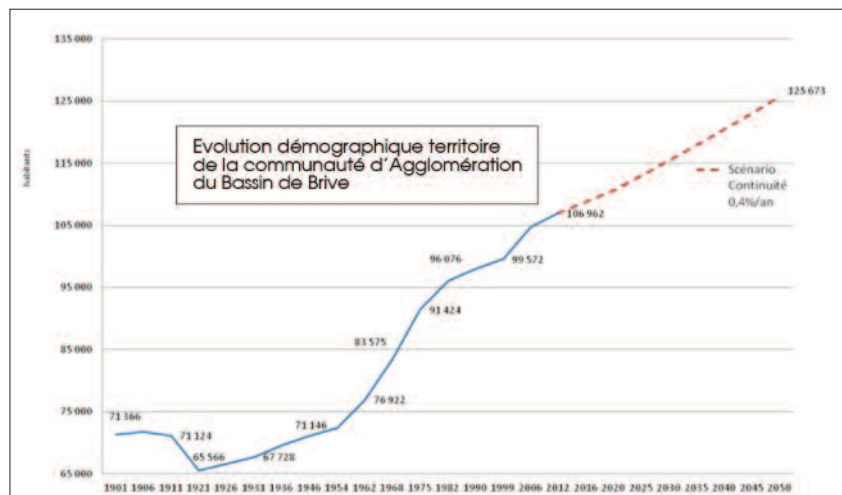
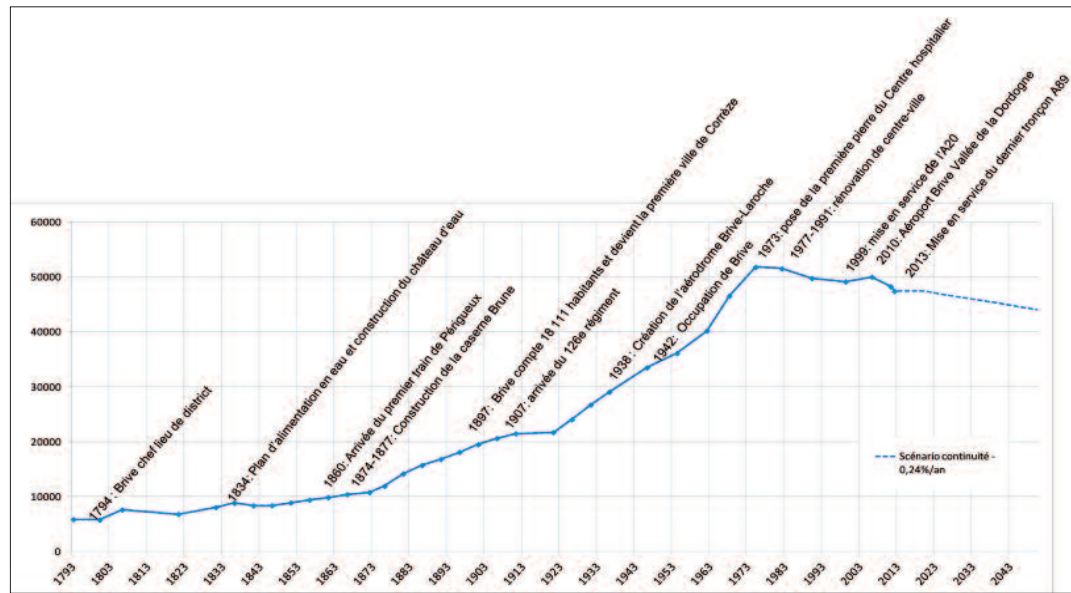
Un essor progressif impulsé par le développement du rail

Entre 1860 et 1893, le rail et la route se développent, le rayonnement commercial de la ville-centre s'amplifie, la population croît (26 % de la population de la CABB en 1896). La ville voit se développer les magasins de gros qui fournissent pour l'alimentation, la quincaillerie, le tissu, les détaillants des régions voisines.

Brive devance Tulle en terme de poids démographique à partir de 1896. Le rôle administratif et la manufacture d'armes avaient jusqu'ici, fait de Tulle la ville la plus peuplée de la Corrèze. Brive se positionne alors comme centre d'approvisionnement.

Introduction





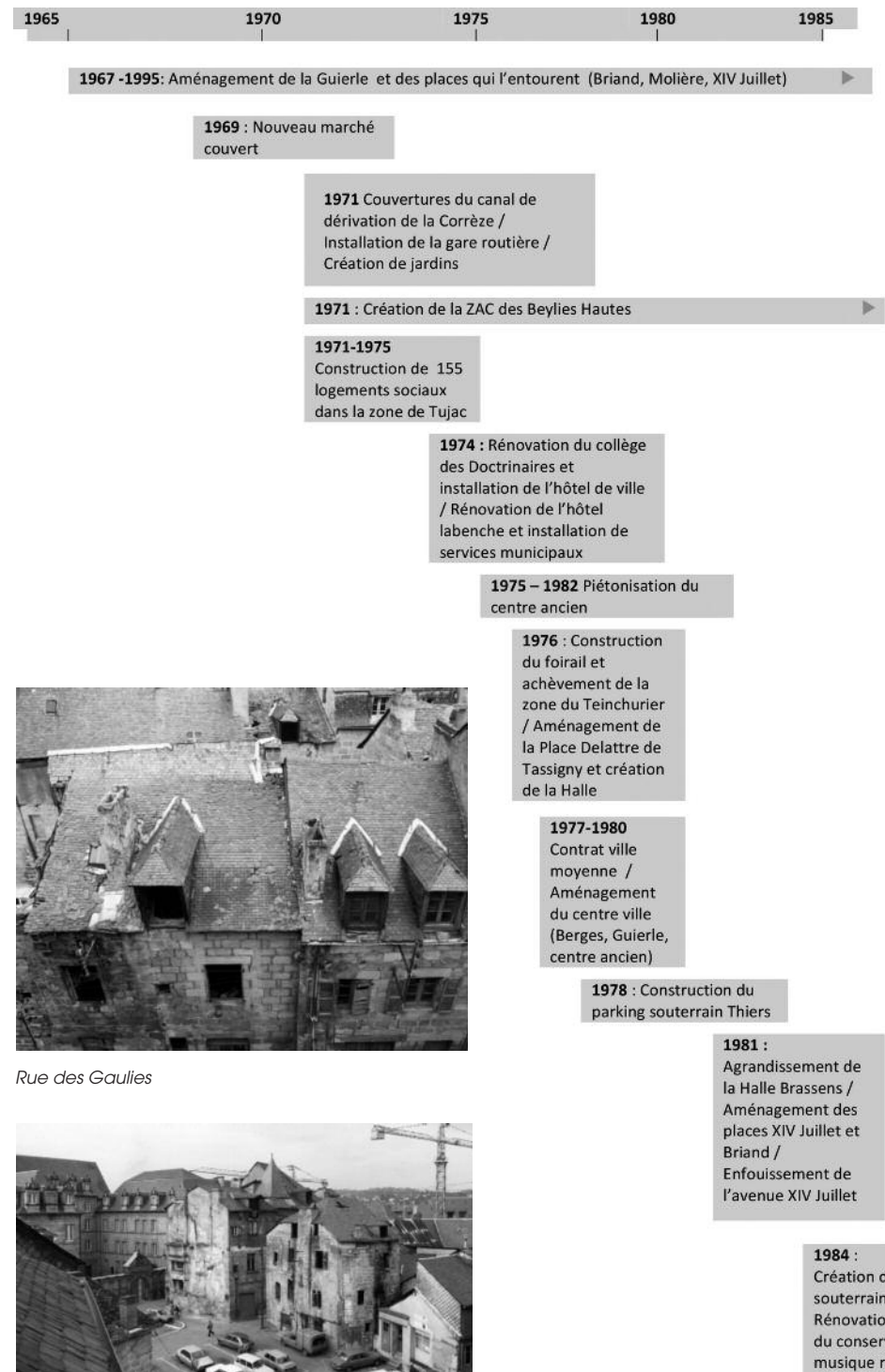
Le début du XX^e siècle est marqué par le développement des industries alimentaires (en particulier conserveries de dimension nationale voire internationale), des industries du bois (scierie, tonnellerie, mobilier...) et d'autres branches industrielles (tannerie, fonderie, émail, papeterie, bâtiment). La période autour de la grande guerre est bien entendu une période de crise, alors qu'à partir des années 20, les gains de populations sont importants. Cet essor démographique prend fin dans les années 70, période lors de laquelle de nouveaux schémas sociaux (exode urbain, baisse du taux de fécondité), économique (choc pétrolier, déclin de certaines industries, mondialisation, chômage) s'imposent.

Lors de cette période, le développement urbain s'organise et de nombreuses opérations de construction, de réhabilitation, d'équipement seront menées, alors que les ménages se détournent progressivement de la ville-centre.

Malgré cela, Brive culmine à près de 52 000 habitants en 1975. Depuis 40 ans, Brive connaît un déclin démographique qui n'a cessé de s'accroître. Ainsi, depuis 5 ans, Brive a perdu près de 2 000 habitants pour atteindre le seuil des 46 794 habitants selon les derniers chiffres connus (population légale millésimée 2013 entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2016).

L'INTERVENTION URBAINE DES ANNÉES 70

A partir des années 1960, la municipalité s'emploie à remanier profondément le tissu urbain et à redistribuer les fonctions urbaines pour asseoir la position de pôle régional de Brive, s'appuyant dans cette tâche sur les programmes nationaux (contrat ville moyenne). Le Brive d'aujourd'hui est le fruit de ces transformations.



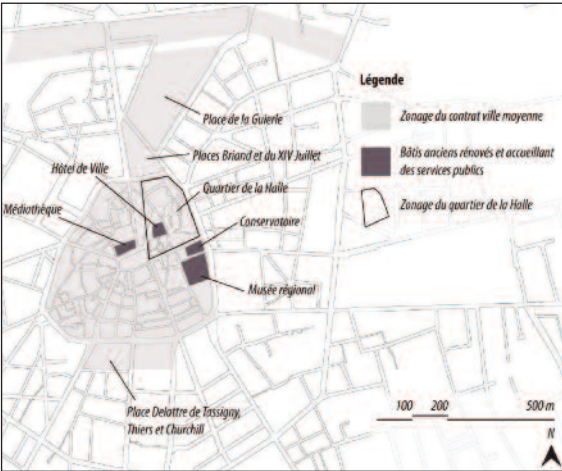
Rue des Gaulies



Place Saint-Pierre

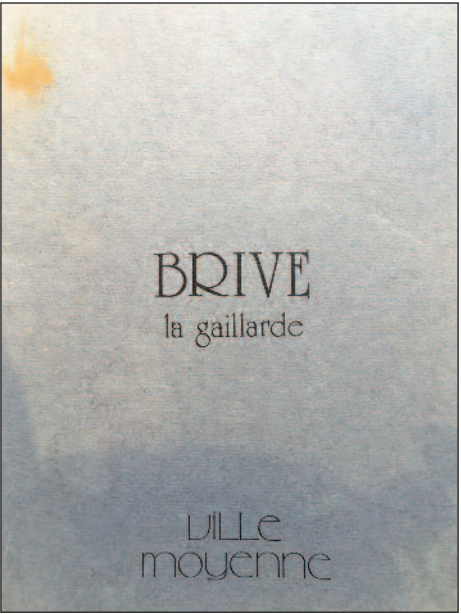
C’est en 1975 que Jean Charbonnel saisit l’opportunité offerte par les pouvoirs publics dans le cadre de la politique d’aménagement du territoire de présenter un dossier de ville moyenne. Le dossier qui sera finalement retenu propose un programme d’actions autour de 7 axes :

- 1. le centre ancien
- 2. Le quartier de la vieille halle
- 3. Place du 14 juillet
- 4. Berges de la Corrèze
- 5. ZAC des Beylies Hautes
- 6. Equipements et animations culturelles
- 7. Transports urbains



Bâts et secteurs du centre ancien rénovés dans le cadre du contrat de ville moyenne.
(source : thèse P. Marty, « Les appropriations urbaines de la question agricole - le cas de Brive de 1945 à 2012 »)

La mise en œuvre du programme d’actions s’échelonna et sera complété jusqu’au milieu des années 1980.
(Chiffres en francs)



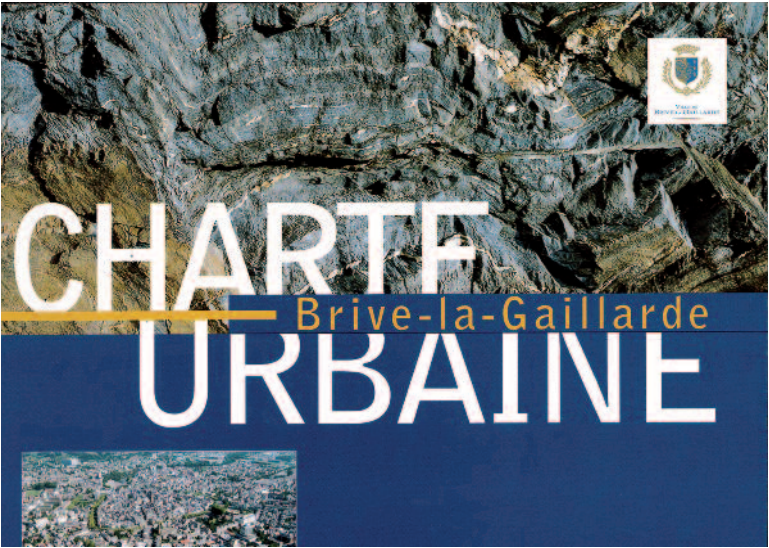
Couverture du dossier de candidature de Brive au contrat de ville moyenne de 1975.

ACTION	COUT TOTAL	MONTANT VILLE MOYENNE	AUTRES FINANCEMENTS	PLANNING 76 - 77 - 78	OBSERVATIONS
1 CENTRE ANCIEN	rues piétonnes 1ère phase 2 000 000 décor urbain 1 000 000	2 000 000 1 000 000	à déterminer		
2 QUARTIER DE LA VIEILLE HALLE	ilot-test	à déterminer			étude préalable au contrat 100 000
3 PLACE DU 14 JUILLET	marché et espaces contigus 4 000 000 ⁽¹⁾ av. Staline et pl. A. Briand 800 000	4 000 000 ⁽¹⁾ 800 000			concours d'idées (sept. 1975) 150 000
4 BERGES DE LA CORREZE	tronçon ouest 1ère phase 1 000 000 tronçon est 750 000	1 000 000 750 000			
5 ZAC DES BEYLIES HAUTES	300 H.L.M.	19 800 000 1 800 000	18 000 000 (H.L.M.)		
6 EQUIPEMENTS et ANIMATION CULTURELS	théâtre municipal 7 500 000 patinoire 250 000 struct. d'animation	1 500 000 250 000	subventionné par Affaires Culturelles (6 000 000)		à définir
7 TRANSPORTS URBAINS	Parking nord 1ère tr. 300 pl. 6 000 000 Parking sud 300 pl. 6 000 000	à définir à définir	concess. concess.		étude préalable au contrat 300 000
TOTAL		49 100 000 13 100 000			

(1) montant indicatif sera précisé après le concours d'idées

Bernard Murat réouvrira la réflexion sur l’aménagement et le développement urbain de la ville dans les années 1995 et suivantes. L’année 2001 voit ainsi la finalisation d’un travail entrepris sous son égide : la Charte Urbaine. Ce document qui proposait de fédérer l’ensemble des actions entreprises sur le territoire dans une logique de prospective urbaine, proposait 5 objectifs opérationnels, lesquels ont été atteints depuis :

- **Objectif 1** : le contournement Nord de l’Agglomération de Brive-la-Gaillarde
- **Objectif 2** : le développement des échanges aériens
- **Objectif 3** : le développement du transfert multimodal
- **Objectif 4** : la formation, la recherche, la mise en place de pôles d’excellence, la réalisation de pépinières et de centre de ressources pour faciliter la création et le développement des entreprises
- **Objectif 5** : l’environnement, le tourisme, l’aménagement d’un grand parc naturel urbain sur le site de la Corrèze



La charte urbaine présentée en 2001.

L’intervention urbaine depuis les années 1970 s’est ainsi concrétisée par différentes réflexions et interventions qui ont progressivement, au fil des mandats, transformé la ville et ont permis de conforter ses atouts.

Préparer le Brive de demain

La stratégie de développement et de positionnement doit se mettre au service du quotidien et de la qualité de vie des habitants de Brive. Les actions de la collectivité doivent être envisagées et analysées à l’aune de cette stratégie de façon à mesurer les impacts sur le cadre de vie de l’Agglo, principale richesse endogène. Cela implique de repenser la planification de l’aménagement du territoire (au travers des SCOT, PLU...) en privilégiant systématiquement les opérations en renouvellement urbain. Les extensions urbaines doivent être contrôlées, l’aménagement de zones commerciales, pavillonnaires ou d’activités périphériques également.

BRIVE, VILLE MOTEUR



La ville centre qui concentre une grande partie des emplois, des équipements majeurs et des services, constitue le «moteur» du territoire. Elle répond à la fois à une logique de proximité et de rayonnement d'échelle départementale et régionale. Des pôles secondaires et intermédiaires présentent une fonction de centralité et organisent également le territoire (d'Allasac, Objat, Juillac, Beynat, Meyssac ou encore Beaulieu-sur-Dordogne).

Brive est un pôle d'influence, et ce en raison du nombre, de la nature et du rayonnement notamment des équipements culturels et sportifs qu'elle propose.

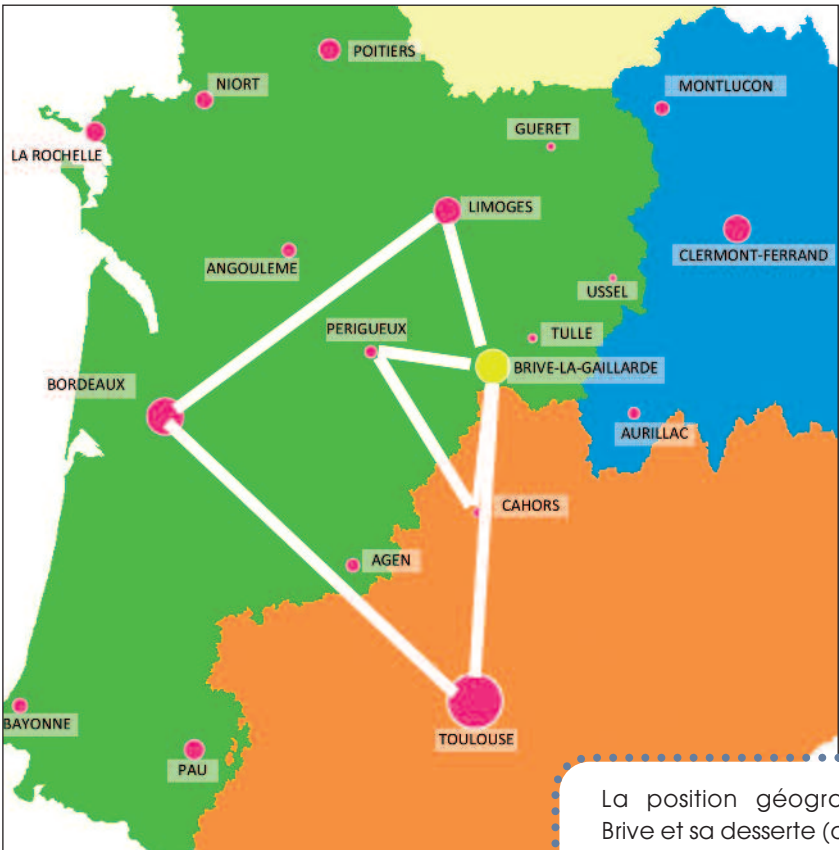
La commune regroupe en effet des aménagements spécifiques dont l'aire d'attractivité dépasse celle de l'agglomération et du département ainsi qu'une très large gamme de services (administratifs, sanitaires, éducatifs...). Au regard de la taille de la commune, Brive apparaît très bien équipée et confirme son rôle de pôle dans la structuration du territoire.

-  Conforter le pôle urbain central
-  Renforcer et conforter la démarche de partenariat entre les pôles d'équilibre d'Allasac et Objat
-  Renforcer et conforter la démarche de partenariat entre les pôles d'équilibre de Beynat, Beaulieu, Meyssac
-  Structurer le pôle économique sur Donzenac en lien avec le pôle urbain et l'A20
-  Structurer un pôle de développement économique lié à l'aéroport et l'A20 et maîtriser le développement de l'habitat (complémentarité avec le pôle urbain)
-  Inscrire le territoire dans une logique de complémentarité avec les pôles voisins extérieurs au SCoT Sud Corrèze
-  Organiser le développement des territoires ruraux en complémentarité avec les différents pôles

Chiffres clés

- Près de 6 emplois sur 10 présents sur la seule commune de Brive à l'échelle du SCoT
- 1 corrézien sur 2 réside sur la CABB

BRIVE, AU CŒUR D'UN ESPACE MÉTROPOLITAIN



La position géographique de Brive et sa desserte (autoroutière, ferroviaire et aéroportuaire) lui confèrent un rôle stratégique en Nouvelle-Aquitaine et auprès de ses régions voisines.

Le territoire de Brive se situe au cœur d'un espace économique constitué avec les aires urbaines de Périgueux, Cahors et Limoges. Assurer la vitalité de cet espace économique implique une vigilance constante sur les infrastructures et réseaux qui irriguent notre territoire.

Par le passé, de nombreux défis ont été relevés et ont permis à notre territoire d'assurer son essor. Grâce à cela, Brive se situe ainsi à la croisée des autoroutes A20 et A89 ; son territoire est desservi par l'aéroport Brive vallée de la Dordogne et la ville constitue une étoile ferroviaire.

Il n'en demeure pas moins que ces investissements structurants ne peuvent suffire à moyen et long terme au développement pérenne de notre territoire. Il convient que les acteurs publics nationaux et décentralisés adaptent les infrastructures existantes aux nouveaux défis et investissent sur les infrastructures nouvelles rendues nécessaires.





DÉFENDRE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE BRIVE

Tout d'abord, des efforts sur l'**accessibilité ferroviaire** nationale et régionale doivent être mis en œuvre par les autorités compétentes, notamment sur :

- l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), mais aussi en direction de Bordeaux, la nouvelle capitale régionale. A ce titre, il serait important que notre cité gaillarde puisse bénéficier de liaisons ferroviaires directes avec la capitale régionale, mettant Brive à 1h15 de Bordeaux.



Aéroport de Brive Vallée de la Dordogne.

- la valorisation de la position de hub (point de connexion central) sud-ouest de la France idéale pour diffuser les richesses de son territoire et accueillir de nouvelles activités.

Ensuite, en termes de **liaisons aériennes**, il est important de développer la proximité de Brive vallée de la Dordogne avec les grandes capitales européennes. A ce jour, plus de la moitié des usagers de l'aéroport de Brive le sont pour des raisons touristiques. Cela émane des interconnexions européennes déjà créées. Il convient de développer cela au regard des potentialités touristiques de notre territoire, par exemple en développant les interconnexions par l'intermédiaire de la plateforme aéroportuaire de

Lyon. Cette interconnexion participerait aussi au développement du potentiel économique du territoire, les entreprises utilisant fortement ce mode de transport.

A noter que l'identification de l'aéroport de Brive dans le schéma structurant régional de la Nouvelle-Aquitaine représenterait un élément majeur en termes d'aménagement du territoire.

Quant à l'automobile, elle a un avenir dans la ville, à condition de bien préciser sa place de manière coordonnée avec les autres modes : le train, les transports en commun, les vélos et la marche à pied...

Aéroport Brive Vallée de la Dordogne

Chiffres clés

- 67 000 passagers accueillis en 2016.
- 55 % de vols sont à caractère touristique.



Le territoire de Brive est enfin confronté comme l'ensemble du territoire national à la **révolution numérique**. Assurer son développement harmonieux au profit tant des entreprises que des habitants nécessite d'être pro actif, afin que notre territoire soit pionnier à l'échelle nationale. C'est dans ce cadre que la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive intervient activement auprès des acteurs régionaux (DORSAL) ; pour ce faire, la CABB a engagé les crédits nécessaires à sa participation financière, afin que l'ensemble du territoire de Brive soit fibré à l'horizon 2022.

100% FIBRE HORIZON 2022

1

Brive

ville active

| DÉVELOPPEMENT URBAIN |
| DÉMOGRAPHIE | CŒUR DE VILLE |
| LOGEMENTS | RÉNOVATION |
| RECONQUÊTE |

AMBITION 1 - UN CENTRE-VILLE PLUS MOTEUR

| STATIONNEMENT | CIRCULATION | ESPACES PUBLICS |
| COMMERCE |

- Sur l'offre de stationnement
- Sur les conditions de circulation et de fluidité du trafic
- Sur la dynamisation commerciale du centre-ville

AMBITION 2 - UNE VILLE PLUS ATTRACTIVE

| LOGEMENTS |

- Par la reconquête d'îlots en s'appuyant sur l'initiative privée
- Par les dispositifs en faveur de l'amélioration de l'habitat privé
- Sur les îlots à enjeux dans le centre-ville
- Par le renouvellement urbain des quartiers prioritaires
- Par l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs
- Sur l'harmonisation de la voirie du centre historique





AMBITION 1

UN CENTRE-VILLE PLUS MOTEUR

| STATIONNEMENT |
| CIRCULATION | ESPACES PUBLICS |
| COMMERCE |

STATIONNEMENT ► **CONSTATS**

**UNE OFFRE PUBLIQUE DE STATIONNEMENT
DE 5 000 PLACES À L'INTÉRIEUR DE LA 2^E CEINTURE
DES BOULEVARDS**

STATIONNEMENT BRIVE

Zone tarifaire actuelle :



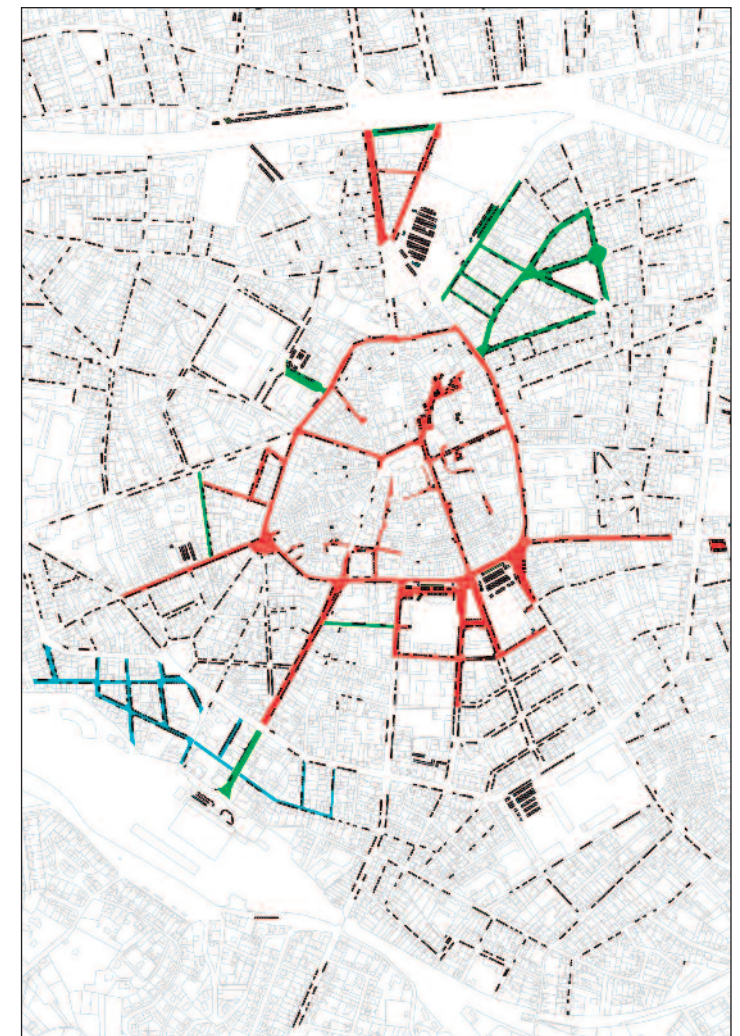
1 heure : 1 €
2 heures 30 min maxi : 3,50 €



1 heure : 0,90 €
2 heures : 1,70 €
3 heures : 2,50 €
4 heures : 3,50 €



Zone bleue
Durée maxi : 12h



TROP DE VOITURES VENTOUSES

Stationnement sur voirie

- 824 places de stationnement payant de surface gérées par horodateur
- 373 places dans les parcs en enclos (14 juillet, 15 août, Zola, Churchill)
- 97 places « arrêt minute »
- 49 places PMR

Zone bleue en périphérie du parvis nord de la gare SNCF

- 218 places durée maximale de stationnement 12h
- Stationnement des résidents autorisé (166 résidents/270 macarons)

Parcs en ouvrage

- Deux parcs de stationnement en ouvrage situés en périphérie du Centre Historique :
 - Parc Thiers : 465 places
 - Parc de la Guierle : 1200 places
- Soit au total 1665 places

Parc relais

- Un parc relais situé au Parc des Trois Provinces, liaison avec le Centre Historique avec une navette gratuite cadencée à 15 minutes.

Le cœur marchand profite d’une offre de stationnement totalisant 2 800 places réparties à l’extérieur du centre-ville autour du « ring ». Cela représente un total d’une place de

stationnement pour 34m² de commerce (moyenne observée autour d’1 place pour 50m²). Malgré un stationnement suffisant et plutôt bien calibré, l’amélioration de l’offre en stationnement apparaît comme prioritaire pour les commerçants et les consommateurs.

Une offre à réadapter

- Côté sud, les zones gratuites courte durée sont saturées et l’offre pour du stationnement de moyenne durée (< 4h) est inexistante
- Emplacement 20 minutes : ce stationnement de très courte durée remplit parfaitement son rôle. On observe des rotations supérieures à 8 véhicules par place
- Zone bleue en périphérie du parvis nord de la gare : sur cette zone, il semble nécessaire de revoir la durée du stationnement autorisé qui apparaît trop longue.

- En ouvrage, par rapport à des villes de taille comparable, les recettes sont faibles du fait du tarif des abonnements (5h/21h) et de la gratuité du samedi.

Comparaison de la politique tarifaire avec des villes similaires

TTC en Euros	Aurillac	Cholet	Castres	Montauban	Bourges	Moy.	Brive
Abonnement Mensuel Jour	40,83	23,50	38,00	42,20	24,90	33,89	17,00
Abonnement Mensuel 24/24	46,63	47,50	44,00	48,70	56,60	48,65	40,00
Tarification 1ère heure	0,80	0,80	1,00	1,20	1,00	1,00	1,00

SUR L’OFFRE DE STATIONNEMENT

STATIONNEMENT ► ACTIONS

Les objectifs en matière de stationnement sont différents si l’usager est résident, chaland du centre-ville ou actif venant travailler à Brive.

Concernant les résidents, il s’agit de favoriser et privilégier le stationnement au travers :

- De parkings accessibles,
- D’une offre de stationnement de proximité, en ouvrage ou sur voirie, à un tarif qui ne soit pas dissuasif pour le choix de résider en centre-ville.

Concernant les chalands, il s’agit de leur offrir toutes les possibilités de choix pour venir faire des achats, se promener et effectuer des démarches :

- Un stationnement bon marché ou gratuit en périphérie du centre-ville pour un séjour de longue durée,
- Un stationnement en ouvrage pour des achats nécessitant un temps de stationnement de moyenne durée,
- Un stationnement de proximité sur voirie offrant des places disponibles pour des achats ciblés,
- Un stationnement de proximité gratuit pour des achats minute.

Concernant les actifs travaillant au centre-ville, il s’agit :

- De leur offrir la possibilité de stationner gratuitement sur des parkings périphériques ou avec des tarifs adaptés sur les parkings au niveau de la première ceinture,
- De leur donner le moyen de rejoindre rapidement leur lieu de travail.

ENGAGEMENTS DE MANDAT

- N°19 : Stationner en centre-ville
- N°21 : Reprendre le plan de circulation et de stationnement

Modification tarifaire et de fonctionnement

- La zone courte durée (zone rouge) : généralisation de cette zone au niveau des rues plus commerçantes de la zone payante, plus quelques extensions et adaptations.
- Afin de faciliter les courses rapides, il est proposé en zone rouge d’offrir 30 minutes, 1 fois par jour et par véhicule sur toutes les places de stationnement.



- Extension de la zone longue durée (zone verte) pour permettre de renforcer l'offre de stationnement longue durée sur la voirie à proximité du Centre Historique et de ses abords immédiats.
- Des abonnements plus attractifs pour les résidents et les actifs en zone verte :
 - o Abonnement mensuel résidents : gratuité pour le 1er véhicule et 10 € pour le second
 - o Abonnement actifs : 25 € mensuel
- Maintien de la gratuité moins de 2h sur les parcs à enclos (14 juillet et Winston Churchill)
- Evolution de la tarification du stationnement en ouvrage jusque-là très bon marché : évolution de l'abonnement 5h/21h à 20 €/mois et tarification forfaitaire le samedi (1 € la journée)



Concertation de la Page urbaine

Proposition 2 :

Création d'un parking en superstructure sur le site du centre hospitalier

Avec 174 000 patients vus en consultations par an, 200 praticiens, et 34 200 passages aux urgences, le centre hospitalier qui a connu de récentes restructurations, est désormais un pôle de centralité majeur de la ville. La faiblesse de l'offre de stationnement pénalise le fonctionnement de l'établissement et ses usagers. La création d'un parking en superstructure par le centre hospitalier est dans ce contexte, une action qu'il convient d'initier.

Concertation de la Page urbaine

Proposition 1 :

Ouverture en continu des parkings souterrains pour faciliter le stationnement en soirée

Afin de permettre aux clientèles des bars et restaurants de stationner aisément en soirée, favoriser l'activité culturelle, et l'accès aux commerces, il est proposé d'offrir une ouverture continue des parkings en ouvrage 7j/7 et 24h/24.

UN PROJET POUR BRIVE CONCERTÉ

Concertation de la Page urbaine

Proposition 3 :

Création de stations vélo

L'usage du vélo doit être facilité par la création de zones de stationnement réservées. Prenant la forme d'abris couverts, éclairés et sécurisés, ces « vélostations » pourraient être implantées aux portes d'entrée du centre-ville.

CIRCULATION ▷ CONSTATS

UNE CIRCULATION GLOBALEMENT FLUIDE MAIS DES DIFFICULTÉS DE CIRCULATION OBSERVÉES AUX HEURES DE POINTE

Malgré un trafic chargé à l'heure de pointe et notamment sur les deux couronnes périphériques, le réseau briviste n'est pas saturé. Allant de 15 à 30 minutes, des difficultés de circulation au niveau des différents carrefours et axes stratégiques ont pu être observées. Les temps de parcours sont évidemment plus importants que pendant les heures creuses mais doivent être relativisés.

Des itinéraires de délestage ont été identifiés par l'avenue Emile Zola, et également par les rues Pascal et Moissan, ce qui génère du trafic parasite sur des voies non dimensionnées.

Les traversées de la Corrèze sont toutes très utilisées (>1000 véhicules/heure de pointe) sauf le quai Tourny (seulement 250). Une modélisation du réseau routier a permis de tester différents scénarios dans divers secteurs de la ville et d'envisager les pistes d'amélioration.

Les principales difficultés ont été relevées :

- Carrefour Pont Cardinal
- Carrefour Pierre Sépard / Roosevelt en entrée de ville depuis l'ouest
- La seconde couronne des boulevards (Brune, Grivel)



CIRCULATION ► ACTIONS

ENGAGEMENT DE MANDAT N°21 : Reprendre le plan de circulation et de stationnement

Sur les conditions de circulation et de fluidité du trafic

Secteur Brune/CCI

Les trafics induits après la restructuration de « la Caserne Brune » pourraient engendrer une légère augmentation des ralentissements

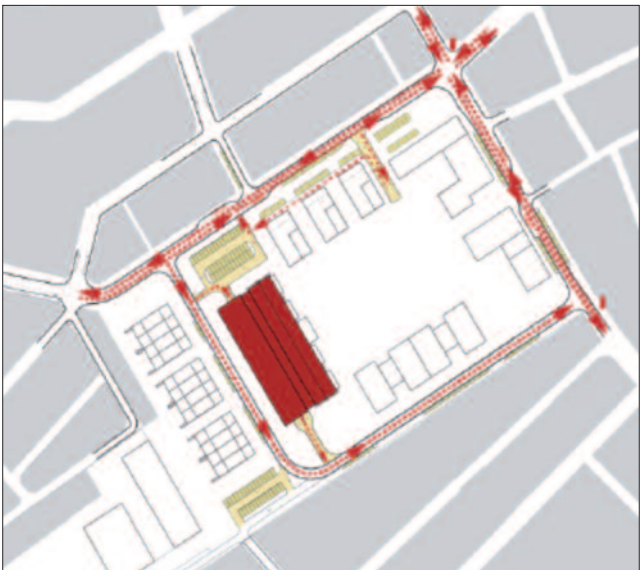
sur l'axe de la deuxième couronne (Bd Brune, Bd Grivel) et sur les carrefours concernés. La mise en place d'un îlot giratoire autour de « la caserne Brune » fluidifierait le trafic sur la deuxième couronne (option 1). La variante avec gestion par feux du carrefour Avenue Alsace Lorraine / Bd Brune est à privilégier, puisqu'elle permet de réguler le trafic de la seconde couronne et de sécuriser les échanges (option2). En revanche, ce scénario induira des trafics importants sur la rue d'Espagnac (de 900 véhicules en heure de pointe du matin à 1200 véhicules en heure de pointe du soir) qu'il s'agira de traiter avec attention.

Option 1

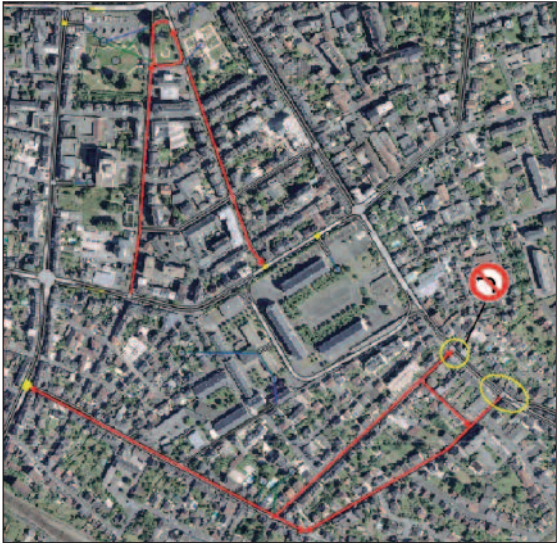


Maintien du fonctionnement actuel de la ceinture des boulevards et création d'une voie nouvelle au caractère plus doux mais permettant de délester le trafic en direction du sud.

Option 2



Mise en place d'un principe de giratoire autour du site Brune.



Le plan de circulation sera opérationnel à l'horizon 2020.

L'étude étendue à "l'Îlot Brune" met également en évidence les solutions suivantes :

- Inversion du sens de circulation Avenue Maréchal Leclerc
- Inversion du sens de l'Avenue Poincaré
- Îlot giratoire au niveau de la Poste.

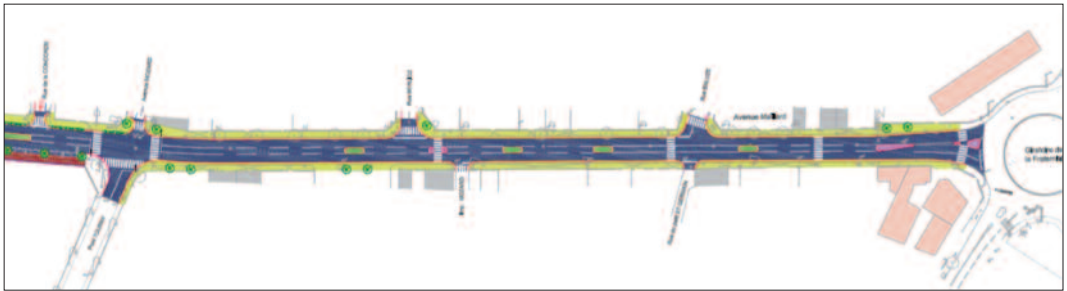
L'îlot à sens giratoire devant la poste montre un fonctionnement intéressant. En revanche, la sortie sur le Boulevard Brune de l'Avenue Poincaré présente quelques difficultés. Par ailleurs, un plan de circulation est proposé au niveau des carrefours de l'Avenue de la Bastille, des rues Courteline et Desbrulys avec l'Avenue Alsace Lorraine.

Secteur Maillard / Tourny / Pasteur

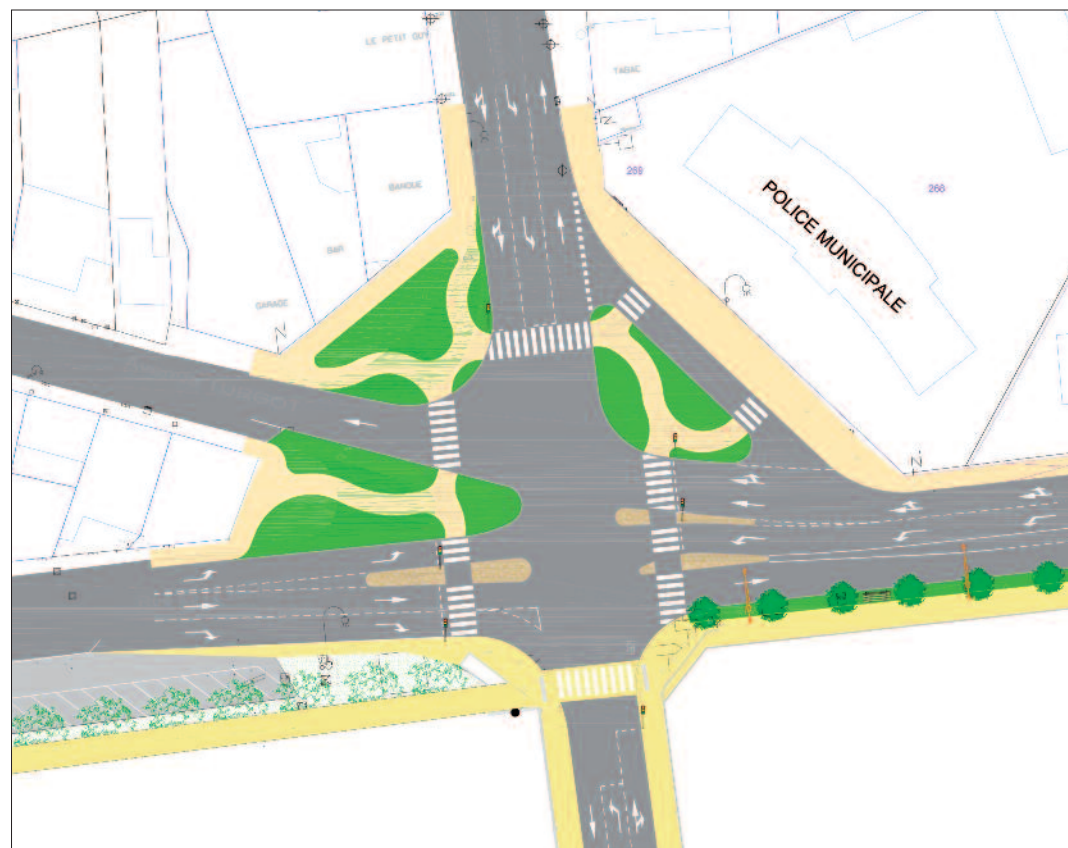
La requalification de l'Avenue Jacques et Bernadette Chirac (antérieurement Av. Kennedy) offrira une amélioration des conditions de circulation :

- Le temps de trajet des bus devant être antérieurement amélioré
- Une meilleure lisibilité du fonctionnement de cet axe.

Il est préconisé de conserver à sens unique les voies perpendiculaires, et à double sens celles débouchant dans un carrefour à feux. Par ailleurs, la modélisation a confirmé la nécessité de conserver deux voies d'entrée au niveau du giratoire de la Fraternité (sens rentrant).



Aménagements Avenues Maillard / Tourny / Pasteur (2021/2022).



Aménagement du carrefour du Pont Cardinal pour davantage de fluidité.

Secteur Pont Cardinal :

L'aménagement d'un giratoire au carrefour du Pont Cardinal ne serait pas une solution positive pour fluidifier et améliorer l'écoulement du trafic.

- Fortes dégradations des conditions de circulation vers Marcelin Roche
- Traversées des piétons et des cycles moins sécurisées.

La suppression de la fontaine permettrait la mise en place d'un carrefour à feux plus classique et davantage lisible pour les usagers. Le fonctionnement de ce carrefour à feux serait ainsi amélioré par rapport aux conditions actuelles.

Par ailleurs, vis-à-vis des difficultés rencontrées aux heures de pointe de l'avenue de Paris, il serait intéressant d'inciter les automobilistes à utiliser le Pont Tourny (sous utilisé). La conservation du double sens de circulation au niveau de cet ouvrage serait dans ce cas à examiner.

Secteur entrée ouest / Carrefour Sémard / Roosevelt :

Aucune marge de manœuvre n'existe au niveau des temps de feux et de phasage, (ceux-ci sont optimisés), ni même des modifications géométriques du carrefour. La suppression du mouvement « Tourne à gauche » (Boulevard Colonel Germain vers Av. Pierre Sémard) offrirait davantage de capacité au carrefour, mais ceci entraînerait de fortes dégradations de la circulation au niveau d'autres carrefours. Les scénarios testés n'ont au final pas montré d'amélioration par rapport au fonctionnement actuel. Une action sur les dispositions d'arrêt du bus de l'avenue Roosevelt (en direction du cœur de Ville) pourrait par contre offrir une petite amélioration.

ESPACES PUBLICS ▷ CONSTATS

RENDRE PLUS ATTRACTIF LE CŒUR DE VILLE PAR LE TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS

A l'intérieur de la première ceinture des boulevards, se côtoient des aménagements de qualité très différente :

Des rues piétonnes aménagées principalement depuis le milieu des années 1970 / début des années 1980.

- Traitement de façade à façade en pavage
- Vitesse limitée à 10 km/h
- Tonnage limité à 3T5
- Stationnement non autorisé



Rue Toulzac

Des rues dites « semi piétonnes » aménagées avec des séquences de plateau traversant : « style rue de Corrèze »

- Traitement de façade à façade par séquence incluse dans la zone de rencontre
- Vitesse limitée à 20 km/h
- Tonnage limité à 3T5
- Circulation : pas de restriction particulière vis-à-vis des riverains et des livraisons
- Stationnement matérialisé de façon ponctuelle.



Rue Jean Labrunie.

Des rues aménagées de façade à façade sans aménagement particulier :

- Chaussée traitée en enrobé avec caniveau central
- Inclues dans la zone de rencontre
- Vitesse limitée à 20 km/h
- Circulation : pas de restriction particulière vis-à-vis des riverains et des livraisons
- Généralement pas de stationnement matérialisé.



Rue Maillard.

Des rues classiques (trottoir/chaussée)

- Chaussée traitée généralement en enrobé
- Trottoir pavé ou en enrobé
- Inclues dans la zone de rencontre
- Vitesse limitée à 20 km/h
- Tonnage en général : 15 T
- Stationnement matérialisé.

Exemples d'aménagements actuels de voirie au cœur de ville.

LA PLACE CHARLES DE GAULLE : UN EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Au travers de l'aménagement de la place Charles de Gaulle et de l'ensemble de l'espace autour de la Collégiale, un élan d'attractivité a été affecté au Centre Historique :

- Aménagement d'espaces de détente, de convivialité pour les habitants et les chaland
- Embellissement du cœur de ville (plantation d'arbres, espaces plantés)
- Une nouvelle place à l'eau
- Une nouvelle ambiance lumineuse des espaces publics.

L'aménagement de façade à façade a permis :

- La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

- Des améliorations de l'accessibilité des commerces (effacement des marches)
- L'animation du Cœur de Ville (développement de terrasses, facilités au niveau de l'installation des animations)
- La prise en compte des déplacements de mode doux (double sens cyclable généralisé, stationnement vélos).

L'aménagement de l'espace public est un élément moteur à l'attractivité du Cœur de Ville.

Situation actuelle



- Zone piétonne existante
- Zone en plateau existant
- Zone en plateau à aménager

Propositions d'évolution

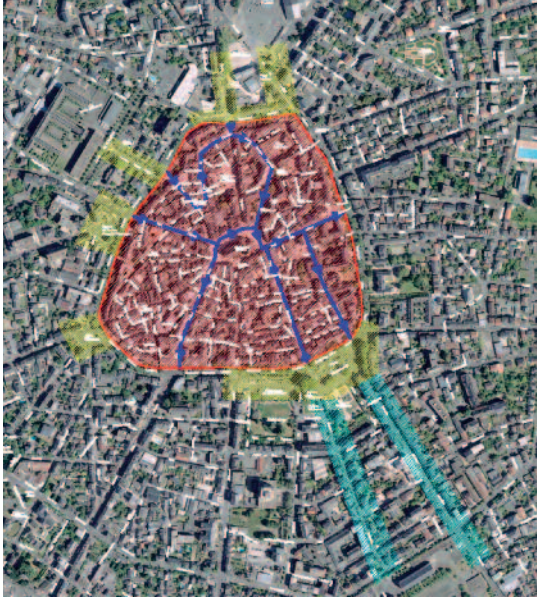


- Parking
- Sens de circulation

PLAN DE CIRCULATION ET AMÉNAGEMENT DU CŒUR DE VILLE

Sur l'harmonisation de la voirie du centre historique

Des zones restent à aménager pour assurer une cohérence avec la réglementation applicable à la zone de rencontre généralisée à l'intérieur du centre historique. La mise en plateau généralisée permettra d'apporter une lisibilité de cet espace partagé et contribuera fortement à son attractivité.



- Mise en plateau généralisée
- Liaisons avec la 1ère ceinture des boulevards
- Liaisons avec l'ancienne caserne Brune
- Plan de circulation proposé



Rue Majour

Cheminements piétons

Il est important que le cheminement du piéton soit accompagné au niveau de la première ceinture par l'aménagement de liaisons, en relation avec les principaux pôles de stationnement et d'attractivité (Place Winston Churchill, Place De Lattre de Tassigny, Place du XIV Juillet, Caserne Brune).



Place Charles de Gaulle



Place Charles De Gaulle

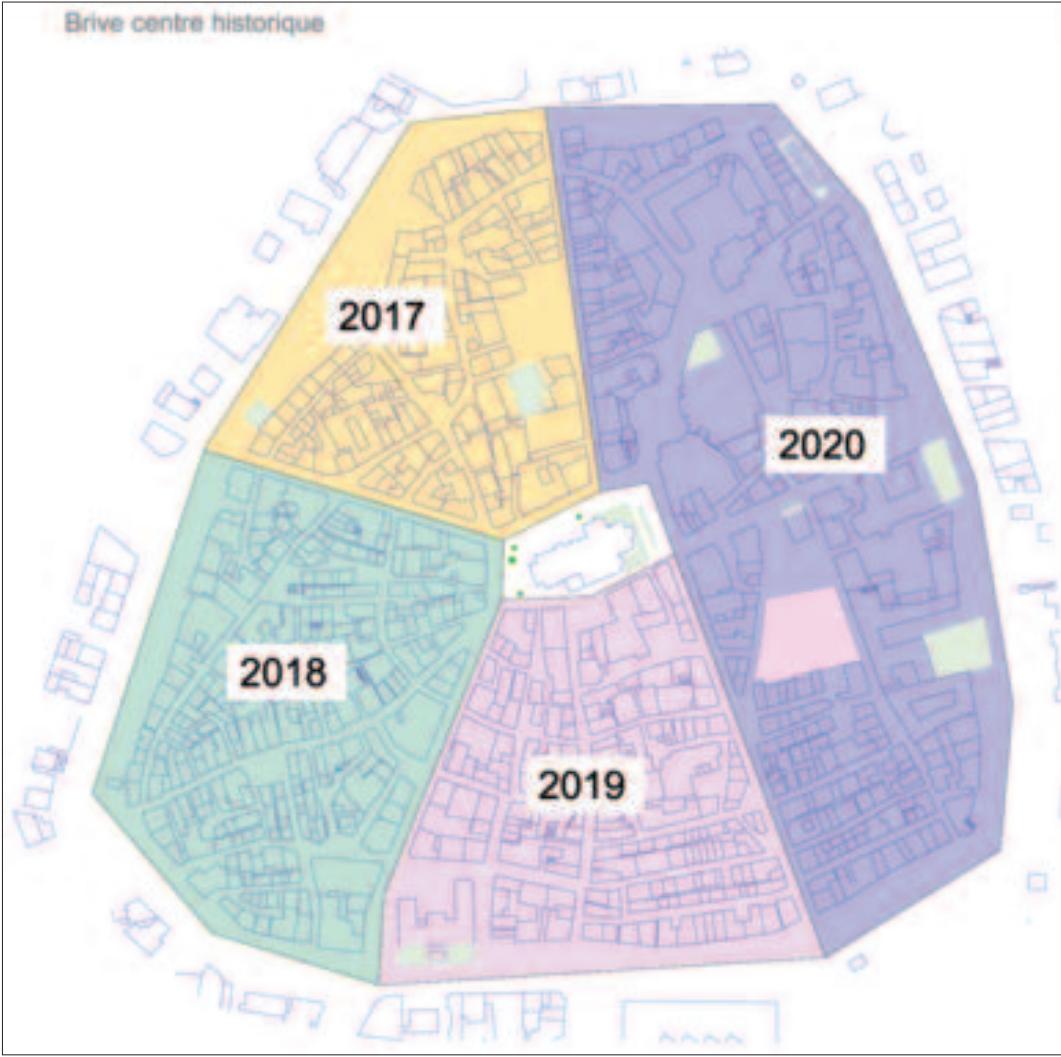


Rue Gambetta

Les premiers secteurs à traiter

D'ici 2020, différents secteurs seront réaménagés, à l'image du travail réalisé rue Gambetta ou rue Majour. Certaines rues péri-

phériques feront également l'objet d'un travail de remise en état et d'embellissement.



Rue Majour



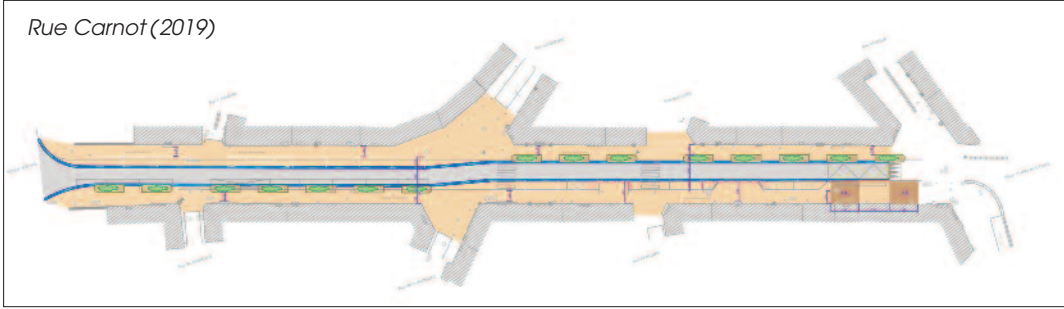
Avant



Après



Avenue de Paris/Prom. des Tilleuls / Allée Bos (2018)

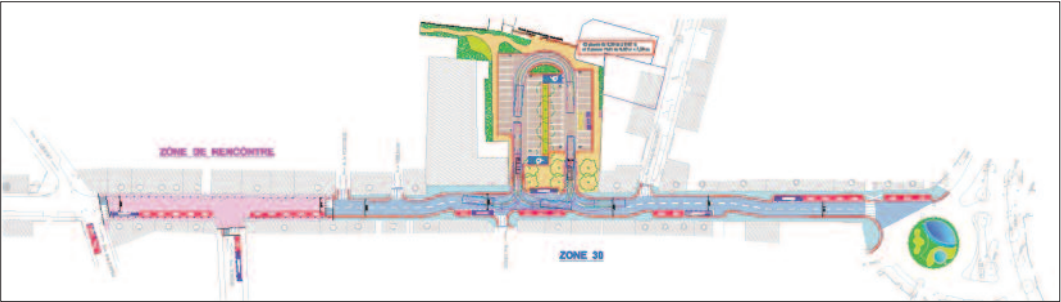


Rue Carnot (2019)

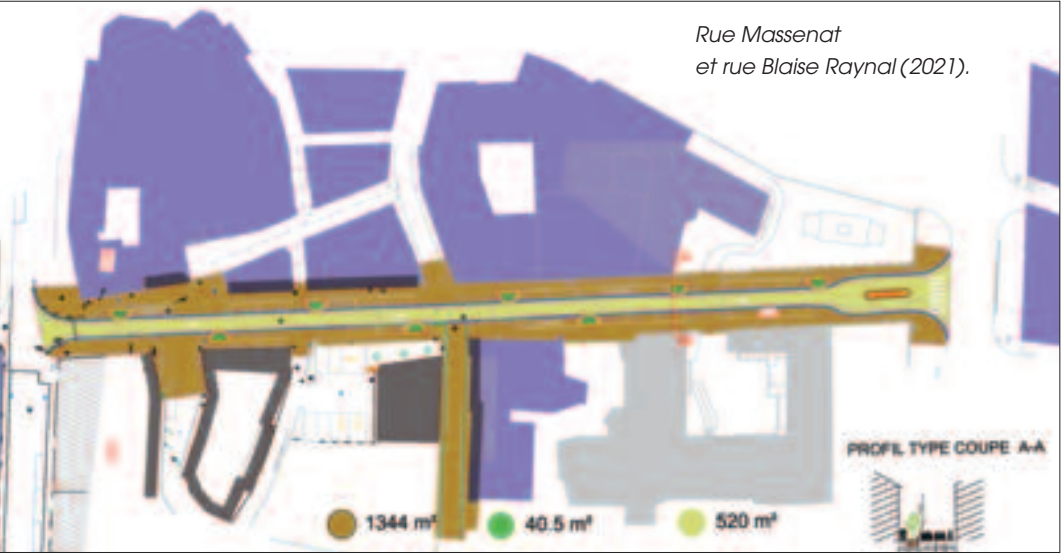


Mise en plateau de la rue Carnot.

Avenue Emile Zola (2020)



Vue actuelle
de l'avenue Emile Zola



La rénovation de la rue Massenat
accompagnera la réalisation
d'un projet résidentiel.

COMMERCES > CONSTATS

UN CENTRE-VILLE STRUCTURANT PROFITANT D'UNE OFFRE COMMERCIALE DENSE



Au regard des densités commerciales observées dans des communes de taille similaire, on observe dans le cœur marchand de Brive, une densité commerciale particulièrement élevée avec 1 commerce pour 84 habitants (contre 1 commerce pour 49 habitants en moyenne).

La compacité marchande est un réel atout pour une ville de 50 000 habitants, permettant de créer une destination marchande au-delà de Brive.

Mais un taux élevé de locaux vacants

La vacance commerciale dans le cœur marchand de Brive est supérieure aux moyennes observées (autour de 15%, contre 6 à 8% en moyenne) et peut contraindre l'attractivité de certains linéaires.

Et les signes d'un centre-ville en perte d'attractivité

Si le commerce et ses commerçants participent à l'attractivité d'un centre-ville, Brive montre également les signes d'un commerce en perte de vitesse :

- la présence de locaux vieillissants sur certains linéaires (avenue Ribot, avenue de Paris, avenue du Président Roosevelt, avenue Jean Jaurès, rue de la République)
- des locaux dont on ne sait pas s'ils sont abandonnés ou en activité
- des ruptures dans les continuités marchandes.

Ces signes sont particulièrement localisés sur les artères principales hors du centre-ville (81% des locaux vieillissants).

- 970 locaux commerciaux en centre-ville
- 160 façades rénovées depuis 2006 grâce aux Fonds d'Aides à la rénovation des façades
- 27 commerces ayant bénéficié des aides à la rénovation des devantures depuis 2015
- Autour de 13% de vacance commerciale en centre-ville
- Sur 100 € dépensés, 80 € dépensés en périphérie et 20 € en centre-ville

SUR LA DYNAMISATION COMMERCIALE DU CENTRE-VILLE

Le soutien au commerce du centre-ville est une des priorités fortes de l'action économique, et vient en complément des actions développées par l'Agglo en faveur du développement économique et de l'emploi. Les actions menées par la Ville dans le domaine de l'attractivité commerciale passent notamment par :

1/ L'animation et la coordination réalisées par le manager du centre-ville : cette action est réalisée en partenariat avec la CCI de la Corrèze. Les animations de Noël, par exemple, entrent dans le champ de cette action, avec un budget direct de 80 000 € /an.

2/ Aide administrative, financière et logistique apportée aux associations de commerçants pour mettre en place des actions (animations dans leurs rues).

3/ Création de boutiques éphémères tout le mois de décembre, depuis 3 ans. Projet d'installation sur 6 mois (de juillet à décembre) avec un loyer modéré.



ENGAGEMENTS DE MANDAT

N°17 : Défendre le commerce de proximité.

N°18 : Installer de grandes enseignes en ville.

N°22 : Réhabiliter le commerce et l'habitat.

5/ Les interventions sur l'immobilier commercial (menées soit directement par la ville, soit déléguées à la SEM Territoires dans le cadre de la Convention Publique d'Aménagement CPA) :



Un ancien local commercial vide, transformé en nouvelle boutique.

- Le programme d'actions de la CPA a été recentré sur l'action immobilière et plus particulièrement sur la rue de la République avec pour objectif l'acquisition de biens immobiliers commerciaux attractifs en location et/ou accession. L'objectif financier pour la collectivité est la réalisation a minima d'opérations à l'équilibre (recettes issues des loyers et des cessions compensant les dépenses d'acquisition, de travaux et de gestion). Les dépenses estimatives en termes d'action immobilière pour 2016 sont de 365 000 €.

- Les dispositifs incitatifs habitat / commerce pour 2016 s'élèvent à 50 000 € pour les aides concernant les devantures commerciales et à 92 000 € pour les aides à la rénovation des façades.



Habillage des vitrines après l'incendie d'une bijouterie en centre-ville.

SOUTENIR LE COMMERCE DE BOUCHE PROJET D'UNE HALLE ALIMENTAIRE PERMANENTE

Brive-la-Gaillarde bénéficie d'un cœur de ville d'une grande richesse patrimoniale, un cadre favorable à son attractivité.

Cela étant, force est de constater que l'attractivité des centres-villes se nourrit avant tout du dynamisme de leurs commerces. La vacance commerciale, qui frappe certaines rues et places de la cité gaillarde, est vécue par ses habitants et ses commerçants comme un véritable traumatisme. La reconquête de l'attractivité commerciale du cœur de ville est ainsi une nécessité économique mais aussi un enjeu patrimonial et identitaire pour les brivistes.

Face à cette situation, l'équipe municipale se mobilise et s'engage dans son projet de mandat pour l'attractivité de son cœur de ville à travers des actions concrètes qu'elle souhaite mettre en œuvre telles que la construction d'une halle alimentaire permanente en centre-ville.

Les objectifs poursuivis

- Redonner de l'attractivité au cœur de ville par l'implantation d'un équipement commercial structurant : une halle alimentaire permanente.
- Affirmer la fonction marchande de cet espace,
- Valoriser le patrimoine historique et bâti alentour,

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°23 : Dynamiser le commerce de bouche en centre-ville

- Augmenter l'attractivité du centre face à l'influence des zones commerciales.

Les enjeux d'aménagement

La place De Lattre de Tassigny, bordée par la première ceinture des boulevards, le boulevard Puyblanc et l'avenue Edouard Herriot, doit devenir un lieu dynamique d'animations, un espace ouvert, accessible et partagé. Les connexions avec son environnement immédiat : squares, stationnement, cœur historique, seront travaillées.

La création de cet équipement structurant doit permettre de renforcer et de dynamiser le tissu commercial du centre-ville et du quartier en devenant une locomotive commerciale et asseoir cet espace comme pôle économique structurant du centre-ville.

Elle permettra d'augmenter l'attractivité globale du centre-ville et d'élargir le centre-ville, notamment vers le sud, en renforçant le lien entre le centre historique et les espaces de projets (îlot consulaire, quartier Brune...).



Esquisse du projet de la future halle, façade coté boulevard.

L'offre de la halle alimentaire permanente

Elle doit :

- Préserver l'offre sédentaire actuelle,
- Compléter l'offre sur des typologies peu présentes en centre-ville,
- Renforcer la convivialité du lieu (restauration, liaisons avec le jardin Auboiron),
- Implanter des commerces de destination : pour capter les touristes notamment (1,2 M de touristes par an à Brive).
- Tenir compte des offres alimentaires présentes autour du site pressenti.

Quelques chiffres clés :

- Une offre alimentaire plutôt faible en nombre (9% de l'offre contre 12-16% en moyenne),
- Une offre de qualité et diversifiée avec 84% de commerces de bouche (36% de boulangerie, 21% de boucherie-charcuterie, 16% de caviste, 9% de chocolaterie, 9% d'épicerie fine)

- Une concentration d'alimentaire sur les rues Gambetta et du Colonel Farro définissant l'identité gourmande de ce secteur.

Dimensionnement

Le nombre de commerçants dans la halle serait fixé à 17 commerçants et artisans, ce qui constitue une taille cohérente pour :

- Proposer une offre alimentaire variée répondant à la demande de la population
- Limiter à 1 ou 2 artisans ou commerçants du même métier pour permettre une concurrence équilibrée
- Limiter les surfaces construites pour amortir les coûts de construction et de fonctionnement du bâtiment.
- Obtenir un bâtiment de taille suffisante pour offrir le volume et le caractère souhaité à un équipement urbain.



Esquisse du projet de la future halle, façade côté Square Auboiron.

Sont ainsi envisagés 16 étals pour accueillir les métiers suivants :

- primeurs (fruits et légumes)
- épiceries
- boulangeries / pâtisseries
- boucheries/charcuteries/traiteurs
- poissonnerie
- fromager / crémier
- stand producteur
- cafetier
- caviste
- fleuriste
- kiosque à journaux

Calendrier

Définition du programme : 1^{er} semestre 2016
Concours architectes : 2^e semestre 2016
Etudes maîtrise d'œuvre : 2017
Travaux de construction équipement : 2018-2019.



Esquisse du projet de la future halle, galerie centrale à l'intérieur.

Concertation de la Page urbaine

Proposition 4 :

Installation d'une grande enseigne commerciale sur un des îlots en cours de restructuration

Avec le retour progressif du commerce urbain, de nombreuses enseignes nationales redéfinissent de nouveaux formats pour réinvestir les centres-villes. Bien entendu, les emplacements marchands n°1, les rues à forte commercialité sont les plus prisés. Les îlots Churchill et Massenat en cours de restructuration, auront de nombreux atouts et pourront certainement accueillir une grande enseigne nationale qui viendra compléter l'offre de proximité existante. L'opération "Visio commerce", expérimentée par différentes CCI, pourrait être mise en place sur le secteur Brive-Tulle afin d'accueillir les développeurs d'enseigne et leur présenter les possibilités d'implantation.



AMBITION 2

UNE VILLE PLUS ATTRACTIVE

| LOGEMENT |

LOGEMENT ► CONSTATS

INVERSER LA TENDANCE D'UNE VILLE-CENTRE EN PERTE DE VITESSE

A partir de 1970, ceux qui quittent la ville pour la campagne sont plus nombreux que ceux qui y arrivent. Les communes périurbaines se développent, ainsi que certaines des communes plus rurales de l'agglomération. Les facteurs explicatifs sont essentiellement psychologiques (campagnes idéalisées, goût pour l'habitat pavillonnaire), et financiers (réforme du financement du logement en 1977 et instauration des prêts à l'accession). Consommation d'énergie, d'espace, altération des paysages, renchérissement des prix de l'immobilier, les impacts de ce mouvement sont nombreux et se mesurent encore aujourd'hui.

Aujourd'hui, notre ville continue de perdre des habitants : près de 2 000 les 5 dernières années.

Parmi différents facteurs, la fiscalité semble prendre une place de plus en plus importante dans le choix d'installation. La ville-centre qui supporte les coûts d'équipements et de services importants, ne peut proposer une fiscalité aussi favorable aux ménages que certaines communes, lesquelles bénéficient alors d'un report des familles vers les périphéries.

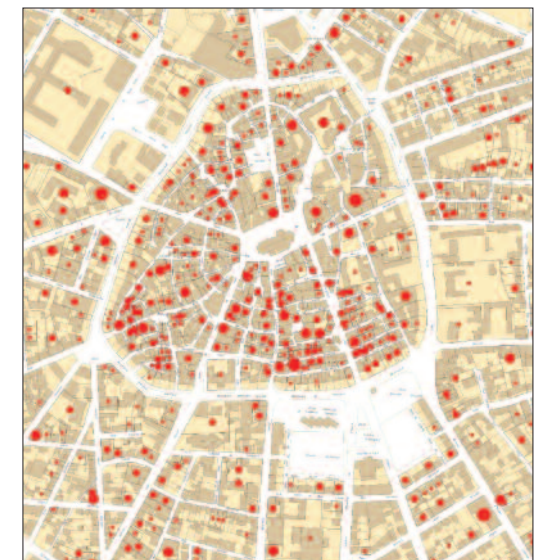
LUTTER CONTRE LA PROGRESSION DE LA VACANCE DES LOGEMENTS

L'essor de la vacance est significatif malgré les différentes opérations d'amélioration de l'habitat menées depuis maintenant 10 ans. De nombreux logements anciens non entretenus et ne répondant pas aux critères de qualité, notamment en matière de bilan énergétique, restent vacants.

- 668 immeubles observés et 1756 logements comptabilisés
- 104 immeubles concernés
- 61 immeubles qualifiés de dégradés
- 35 par la double vacance résidentielle et commerciale
- 7 périmètres ORI comprenant 22 immeubles prioritaires

Nombre de logement vacants

- 1
- 2 à 4
- 5 à 10



Repérage du bâti dégradé et vacant du centre-ville

CHIFFRES CLÉS

- **372 logements vacants** environ identifiés dans le centre-ville, soit un taux de vacance estimé autour de 21%
- **75 locaux commerciaux** soit un taux de vacance estimé autour de 15%



FAIRE ÉMERGER DE NOUVEAUX SECTEURS D'HABITAT

Nous devons déplorer une perte démographique profitant aux territoires en périphérie (jusqu'à 30 minutes en voiture de Brive), qui sont quant à eux en croissance positive depuis 2007 (entre +3,3% pour Chateaux, 0,8% pour Cosnac). L'identification, la restructuration et la remise sur le marché de logements vacants apparaissent donc comme l'un des objectifs pour accueillir de nouveaux habitants.

Les îlots Toulzac, Massenat et Churchill notamment pourraient être requalifiés pour accueillir du commerce et des logements de standing. Ces projets emblématiques sur des emplacements premium nous amènent à imaginer une programmation commerciale de grande qualité (enseigne, concept innovant) participant à l'intensité marchande du centre-ville.

LOGEMENT ► ACTIONS

SUR LES ÎLOTS À ENJEUX DANS LE CENTRE-VILLE

Pour certains îlots repérés par différentes études sur le centre-ville de Brive, on ne peut que constater les limites des programmes d'amélioration de l'habitat d'ordre incitatif qui n'ont pas permis de débloquer ces situations.

ENGAGEMENT DE MANDAT
N°56 : Aider financièrement les réhabilitations de logements

Des outils plus juridiques et financiers dynamiques :

- les Opérations de Restauration Immobilière (ORI) visant à imposer, lorsque cela est nécessaire, d'importants travaux de remise en état des logements,

- les outils de Résorption de l'Habitat Indigne (RHI),
- le curetage d'îlot ou la dédensification,
- l'expropriation pour cause d'utilité publique lorsque l'acquisition à l'amiable ne peut être envisagée



1 République Centre	9 îlot Massenat
2 République Pharmacie	10 Chapeau Rouge
3 République Ouest	11 Gambetta/Ténèze
4 St Ambroise/Jaubertie	12 Lestang
5 Majour Est	13 Echevins Nord/Faro
6 Toulzac Civoire	14 Echevins Sud
7 Toulzac Hôtel de Ville	15 Villebois/Monange
8 Toulzac St Martin	

PAR LA RECONQUÊTE D'ÎLOTS EN S'APPUYANT SUR L'INITIATIVE PUBLIQUE ET PRIVÉE



1. POURQUOI ?

Dans un contexte où l'argent public est très rare, gérer la ville est une priorité à laquelle nous sommes très investis, mais la développer est une priorité majeure du mandat. Les murs porteurs de la ville sont fragiles, et nous ne pouvons continuer de vivre sur ses acquis. Il faut donner à Brive une perspective nouvelle qui s'inscrit, comme dans les années 70, dans un nouveau cycle de son évolution urbaine.

2. COMMENT ?

- par des droits à construire sur du nouveau foncier,
- pour une offre de logements neufs supplémentaires et des actions d'aménagement sur le parc ancien non réhabilité et vacant,
- par des opérations ciblées d'acquisitions et de réhabilitations

3. OBJECTIFS :

- Regagner des habitants en centre-ville
- Regagner du chaland par l'attractivité commerciale face aux zones commerciales
- Développer l'immobilier résidentiel et commercial par des programmes sur du nouveau foncier à libérer pour des opérations en îlot.

1 ILOT MASSENAT



Aujourd'hui :

- Une dent creuse et un espace « délaissé » en cœur de ville
- Un bâti avec des qualités architecturales certaines mais fortement dégradé

Demain :

- Une mise en valeur du patrimoine bâti remarquable (immeuble Saligné)
- Une mobilisation du foncier délaissé par la création d'un programme de logements neufs avec une surface commerciale en pied d'immeuble (parking en sous-sol).



2 ILOT CHURCHILL

Aujourd'hui :

- Un espace minéral de parking



Demain :

- La programmation d'un parking paysager en surface.



3 ILOT CHAPEAU ROUGE



Programme :

- Conservation des parkings en souterrain
- Réalisation d'un programme immobilier résidentiel (déconstruction/reconstruction)



4 ILOT RÉPUBLIQUE

Programme :

Curetage d'îlots avec déconstruction, élargissement de la place et requalification des espaces publics. L'installation de nouveaux commerces illustre déjà le renouveau de la rue de la République dans son ensemble et de la place Hyllaire.



Immeuble insalubre avant la déconstruction réalisée en 2017.



Projet d'aménagement de la place Hyllaire, une véritable place de village.

5 ILOT BRUNE (voir page 78 et suivantes)

PAR LES DISPOSITIFS EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT PRIVÉ

Une nouvelle Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) visant à soutenir financièrement les projets de rénovation des logements anciens est lancée en septembre 2016, selon 4 principaux axes d'intervention :

- La résorption de l'habitat vacant,
- La lutte contre l'habitat indigne et le traitement des logements très dégradés,
- L'amélioration de la performance énergétique des logements,
- L'adaptation des logements occupés par des personnes âgées et/ou handicapées.

Il s'agira de proposer simultanément aux demandeurs :

- Un accompagnement dans les démarches via le guichet unique « la Maison de l'Urbanisme et de l'Habitat » de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive.
- Un accès aux aides financières de l'Agence Nationale d'Amélioration de l'Habitat, de la Région, du Conseil Départemental et de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive.



Impasse des Échevins.

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°56 : Aider financièrement les réhabilitations de logements



Hôtel Marquessac.

En parallèle de l'OPAH, la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive (CABB) a mis en place pour 2016 un dispositif d'aides au parc privé :

- La Prim'Energie pour soutenir les travaux à fort potentiel d'économies d'énergie
- La Prim'Ardoise en faveur de la valorisation du patrimoine
- La Prim'Adaptation pour les travaux d'accessibilité des logements
- Le prêt 1^{ère} Clé en faveur des primo-accédants : la CABB prend en charge les intérêts d'un prêt variable entre 8 000 €, 15 000 € et 20 000 € selon le type de projet.

De plus, le conventionnement de la CABB avec la Fondation du Patrimoine permettra d'attirer des investisseurs privés dans le secteur de l'AVAP qui bénéficieront pour les travaux portant sur les éléments extérieurs (façades, toitures, huisseries...) à la fois de subventions mais aussi d'une défiscalisation jusqu'à 100% des travaux.

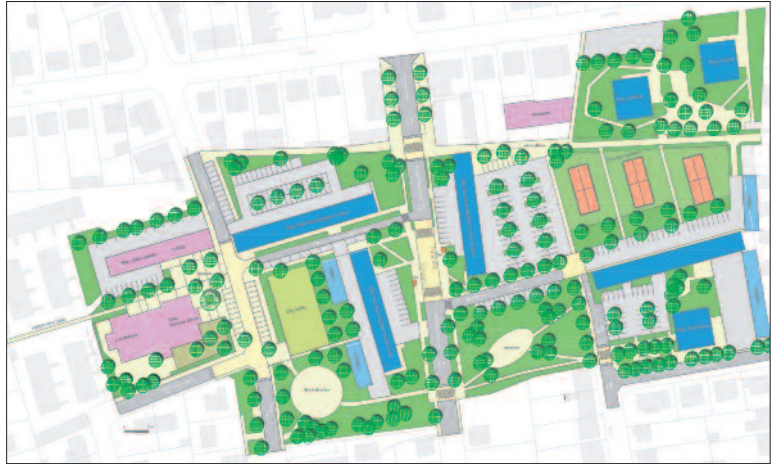
Enfin, la mobilisation des bailleurs sociaux est impérative, ils seront soutenus par un dispositif d'aides en faveur du parc public mis en place par la CABB axé notamment sur l'acquisition-amélioration.

PAR LE RENOUVELLEMENT URBAIN DES QUARTIERS PRIORITAIRES

D'une manière générale, les quartiers des Chapélies, de Gaubre, de Rivet et de Tujac ont un rôle essentiel à jouer pour répondre aux enjeux de redynamisation de Brive. C'est pourquoi la Ville depuis de très nombreuses années porte des programmes de réhabilitation permettant de restaurer l'attractivité des quartiers, d'élargir la gamme de produits logements, de désenclaver et de connecter les quartiers au reste de la ville et d'implanter des activités et des services nouveaux.

Lors des deux mandatures précédentes, des actions majeures ont été portées en termes de renouvellement des quartiers prioritaires de Tujac et des Chapélies. Même s'il reste encore des actions d'ajustement à porter sur ces deux quartiers de Brive, la Ville de Brive entend porter, en lien avec Brive Habitat, des interventions structurelles lourdes sur les quartiers de Rivet et de Gaubre pour un montant global de 23 M€ HT.

Concernant le quartier de Rivet, la Ville et Brive Habitat travaillent actuellement en lien avec l'ANRU et les autres partenaires financiers (dont le Département, la Région, l'Europe, la CAF, ...) à la réalisation d'un projet d'aménagement urbain de plus de 13 M€



Quartier de Gaubre



Quartier de Rivet

HT et qui serait réalisé sur la période 2018/2023. Les objectifs de ce projet de restructuration visent à :

- relancer l'attractivité résidentielle du quartier,
- améliorer le cadre de vie des habitants du quartier,
- créer une véritable centralité au sein du quartier, entre autres, par l'implantation d'un nouvel équipement de quartier (comprenant un centre social et une crèche),
- faciliter les cheminements et le fonctionnement urbain,
- soutenir la pérennité du tissu économique local.

Concernant le quartier de Gaubre, nous travaillons à un second projet de renouvellement urbain évalué à un coût global de 10 M€ HT. Les actions liées à l'aménagement de l'espace public et aux équipements collectifs (city stade, ludothèque, salle Georges Simon,

TUCSS, marché, jeux pour enfants,...) seront réalisés par la Ville de Brive sur la période 2017/2018. Les actions liées à la rénovation et à la restructuration de l'habitat s'échelonneront sur la période 2024/2027. Les objectifs de ce projet de restructuration sont de :

- valoriser l'image du quartier et améliorer le cadre de vie par l'aménagement de vastes espaces verts,
- ouvrir le quartier en dessinant de nouveaux parcours piétons et en installant un équipe-

ment structurant, la ludothèque, au coeur de Gaubre,

- conforter le coeur de quartier en renforçant l'offre d'équipements sportifs,
- offrir de nouveaux espaces de jeux pour les enfants et les adolescents,
- assurer des continuités d'un côté à l'autre de l'avenue Toulzac,
- retrouver les qualités d'espace de la cité parc d'origine (en ouvrant l'espace aujourd'hui refermé par les boxes).

PAR L'OUVERTURE À L'URBANISATION DE NOUVEAUX SECTEURS



La révision générale du Plan Local d'Urbanisme

Afin d'activer tous les leviers pour atteindre les objectifs de dynamisation et d'accroissement de population, la Ville de Brive va également revisiter ses documents de planification et notamment par une **révision générale de son Plan Local d'Urbanisme (PLU)**. Ce dernier devra traduire la volonté communale de favoriser un développement respectueux du cadre de vie et de l'image de la ville.

Véritable outil foncier qui fixe les règles d'urbanisme sur la commune, le PLU actuel de la Ville de Brive a été adopté en 2011. Aujourd'hui, le PLU doit prendre en compte de multiples évolutions législatives (Loi Grenelle II, Loi ALUR, Loi Macron,...) et la commune a la volonté d'utiliser le levier des zones ouvertes à l'urbanisation pour :

- Créer des conditions favorables à l'activité économique ;
- Enrayer la spirale négative de fuite de la population.

Cette révision répond aux principes de réalité et aux défis que la Ville doit relever. Une attention toute particulière sera apportée à la concertation lors de cette phase d'élaboration de ce document qui va dessiner notre cadre de vie de demain. Des ateliers de travail seront organisés avec les professionnels de la construction et de l'immobilier ainsi que de nombreuses réunions d'échanges avec les conseils de quartier.

La modification simplifiée et la révision du SPR (Site Patrimonial Remarquable)

Le site patrimonial remarquable n'a pas vocation à sanctuariser le centre historique. Au contraire, il doit concilier les enjeux de protection et de sauvegarde avec les enjeux de modernisation et de réhabilitation. Le patrimoine incarne aujourd'hui l'héritage commun d'une collectivité. Il est vecteur de sens et d'identité pour ses habitants, en définissant le socle de l'histoire collective. Le patrimoine est une valeur en mouvement et dépend du regard qu'on lui porte.

2

Brive

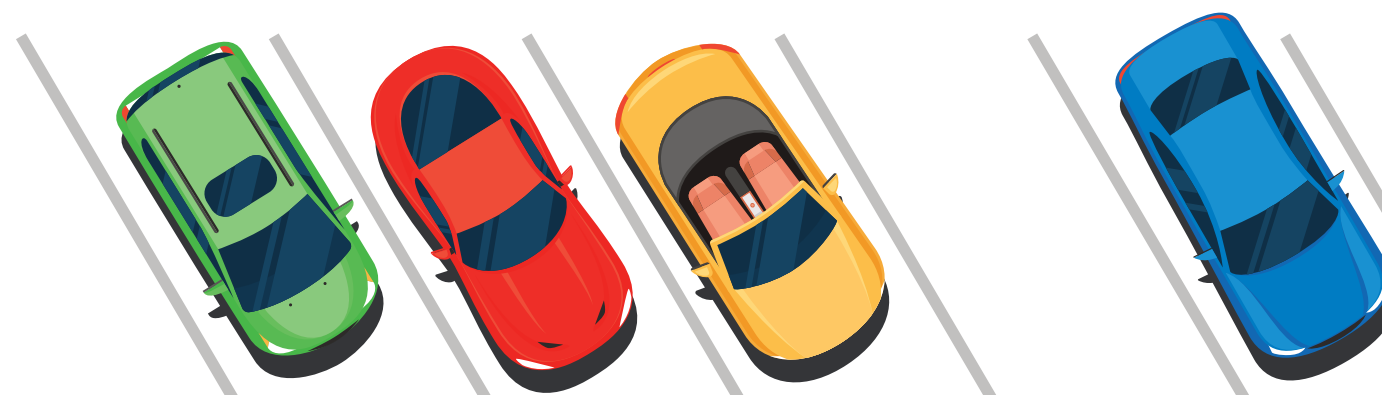
ville mobile

| TRANSPORT | INTERMODALITÉ |
| ACCESSIBILITÉ |
| TRANSPORTS PUBLICS |
| MOBILITÉS DOUCES | VOIRIE |

AMBITION 3 - MIEUX VIVRE DANS LA VILLE

| TRANSPORT | INTERMODALITÉ | ACCESSIBILITÉ | TRANSPORTS PUBLICS |
| MOBILITÉS DOUCES | VOIRIE |

- Création de parkings relais aux points cardinaux du pôle urbain
- Des parkings de services à la mobilité - de covoiturage
- Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
- Mise en place d'un bus à haut niveau de service sur l'axe est-ouest du pôle urbain
- Mesures pour un réseau proche des usagers
- Voies vertes
- Aménagement de la RD1089





AMBITION 3

MIEUX VIVRE DANS LA VILLE

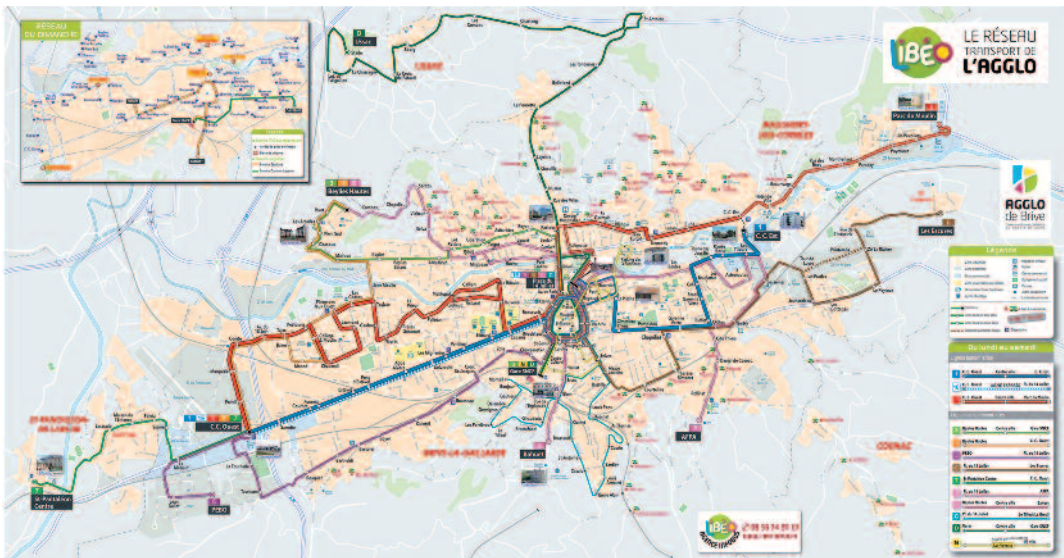
TRANSPORT	INTERMODALITÉ
ACCESSIBILITÉ	TRANSPORTS PUBLICS
MOBILITÉS DOUCES	VOIRIE

TRANSPORT ► CONSTATS

Le Plan de Déplacements Urbains, articulé avec le SCOT et le PLU, proposera les orientations et actions à mettre en œuvre en termes de mobilité sur le territoire de la ville de Brive, et sera validé au premier semestre 2017. Cependant, certaines actions améliorant l'accessibilité de Brive ont déjà été prises en compte et sont déjà avancées pour certaines. Le panorama ci-dessous permet d'en présenter les plus grandes lignes, en commençant par un zoom sur le réseau Libéo.

CHIFFRES CLÉS

- 350 km de voirie à entretenir
- 17,6 km de bandes cyclables
- 10,3 km de pistes cyclables
- 350 km de voirie



Le réseau actuel dessert 4 communes, Brive, Malemort, Ussac et Saint-Pantaléon, à l'aide de 12 lignes régulières (3 lignes essentielles pour 65% de la fréquentation totale du réseau et 9 lignes complémentaires) et d'une navette de centre-ville.

En 2016, 2,29 millions de voyages pour 1,55 million de kilomètres

Le service Libéo à la demande permet aux habitants des communes de : Allasac, Chabannes, Cublac, Dampniat, La Chapelle-aux-Brocs, la Rivière de Mansac, Noailles, Sainte-Féréole, Saint-Viance, Turenne, Varetz, Venarsal et Voutezac de pouvoir se rendre au marché de Brive ou dans ses pôles d'échanges (centres commerciaux est et ouest), grâce à deux allers retours par semaine (sauf jours fériés).

Présentés et validés au sein du diagnostic territorial du PDU, les principaux enjeux sont :

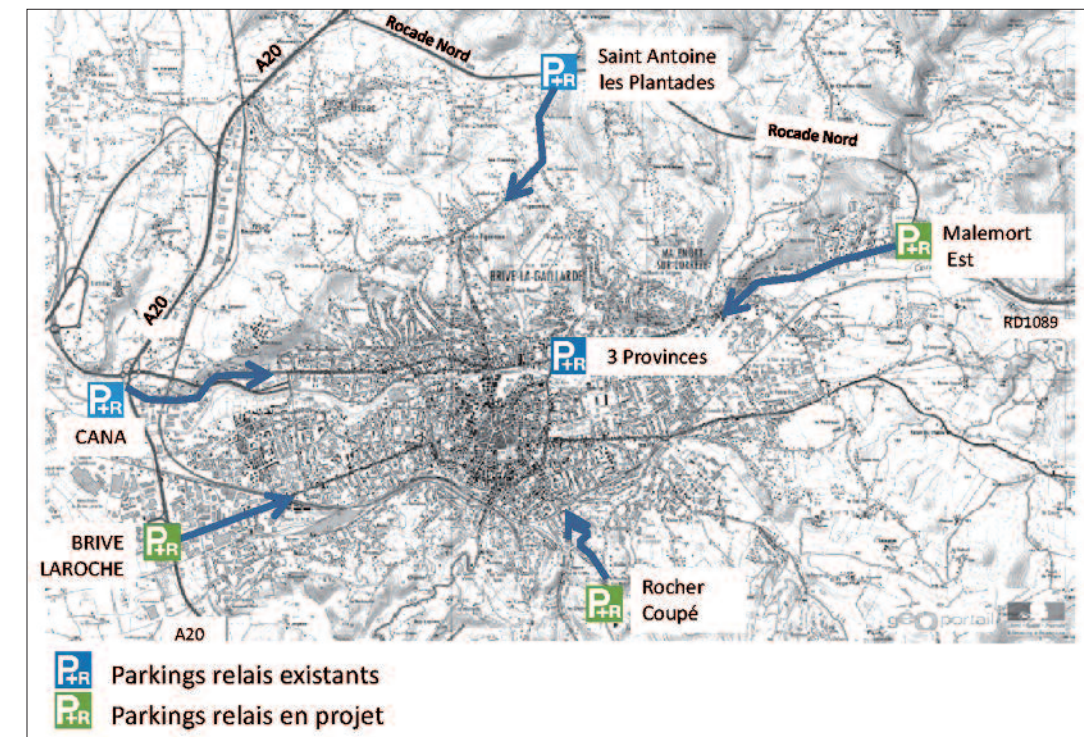
- Poursuivre la décongestion du trafic tout en essayant de faire évoluer les comportements de mobilité et en organisant le stationnement dans une optique de dynamisation économique et de report modal.

- Adopter une stratégie de mobilité qui fait évoluer les comportements et qui favorise le lien social et l'accès à l'emploi.
- Créer un réseau structurant d'agglomération optimisé et adapté aux besoins, diffuser cette offre à tout le territoire et améliorer le transport scolaire en valorisant l'étoile ferroviaire.
- Poursuivre la politique d'incitation aux modes actifs et prioriser les itinéraires à aménager pour les piétons, PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et renforcer la coopération avec les associations.



INTERMODALITÉ ► ACTIONS

CRÉATION DE PARKINGS RELAIS AUX POINTS CARDINAUX DU PÔLE URBAIN



Afin de garantir un accès aisé et rapide au cœur de ville en transport en commun, mais aussi d'assurer une desserte adaptée des quartiers d'habitat ainsi que des zones regroupant les emplois, plusieurs projets sont aujourd'hui en cours au rang desquels, l'aménagement de parkings relais.

La création de 5 parcs-relais nord, sud, est et ouest sont en réflexion avancée, notamment pour le P+R Brive Laroche, qui aura vocation à s'intégrer dans un pôle situé sur la zone de Brive Laroche.

Ces parcs-relais permettront le report modal des automobilistes vers le réseau de transport en commun, le covoiturage ou les modes doux pour les déplacements quotidiens des personnes se rendant sur le territoire de la commune de Brive.

Ils seront desservis par des lignes structurantes rapides et proposeront des horaires adaptés aux demandes des usagers.

ENGAGEMENT DE MANDAT N°37 : Créer des parkings relais gratuits

La création de ces parcs-relais débutera par l'ouest à l'horizon 2017 en lien avec la création du pôle d'échanges multimodal ouest sur la zone de Brive Laroche.

Le site du P+R de Brive Laroche proposera un ensemble de services à la mobilité : gare routière des réseaux de transport urbain, interurbain, rechargements véhicules électriques, stationnement vélos, covoiturage, ... Notons que ce site permettra également de poursuivre la structuration du réseau de transport en commun Libéo en créant un nœud de correspondances de plusieurs lignes urbaines. Ce site sera également un lieu privilégié d'arrêts commerciaux des autres services de transports réguliers de personnes (lignes nationales...).

Des parkings de services à la mobilité, de covoiturage

Dans ce cadre, l'Agglo et le Département travaillent de concert sur les infrastructures de services à la mobilité et notamment de covoiturage, courte distance pour la première et longue distance pour le second. Un projet d'aire de covoiturage longue distance sera créée par le département de la Corrèze pour finir de mailler le territoire à proximité de l'autoroute A20 et de la zone de Cana. Une réflexion sur un maillage d'installation de bornes de recharge électrique

pour les particuliers est actuellement en cours, dont un des objectifs est d'assurer un maillage nécessaire et cohérent sur le territoire de la CABB.

Le parking des Trois Provinces, de par sa position géographique, deviendra un parking de services à la mobilité desservi par la navette de centre-ville (gratuité en lien avec utilisation du parking). Stationnement, covoiturage, cycles en lien avec l'espace partagé Kennedy et la voie verte, recharges de véhicules électriques seront proposées sur ce site.

ACCESSIBILITÉ ► ACTIONS

LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS

Les principaux axes du plan sont les suivants :

1. Itinéraire Hôpital / Centre Historique / Gare SNCF

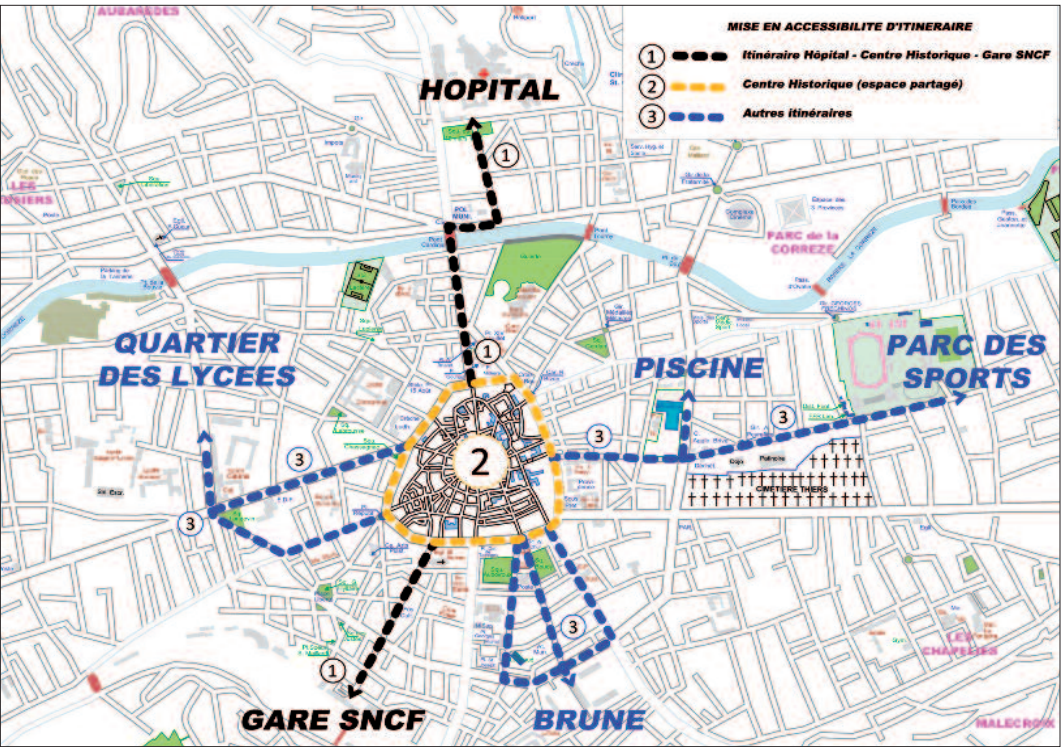
Au travers de divers aménagements réalisés dans le cadre d'opérations d'aménagements importants de voirie et d'urbanisme, l'itinéraire depuis le carrefour avenue de Paris/avenue Maréchal Brune, traversant le centre historique jusqu'au bas de l'avenue Jean-Jaurès a été rendu accessible. L'opération d'aménagement du Pôle Inter-

ENGAGEMENT DE MANDAT N°38 : Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

modal de la gare SNCF a complété l'itinéraire pour la partie de l'avenue Jean-Jaurès, allant de la 2^e ceinture des boulevards à la gare SNCF.



Aménagement des trottoirs au croisement de l'avenue de Paris et boulevard Anatole France.



Les opérations restant à réaliser :

- Avenue de Paris (de l'avenue du Maréchal Brune au Pont Cardinal),
- Avenue Michel Labrousse,
- Avenue Jean-Jaurès (partie entre les deux ceintures des boulevards). Les associations souhaitent que l'itinéraire soit prolongé jusqu'à la M.D.P.H. (Maison Départementale pour Personnes Handicapées), située 8 Boulevard Marx Dormoy.

2. Centre historique

Des avancées importantes ont été apportées en matière d'accessibilité du centre historique tant au niveau des cheminements que l'accessibilité des commerces, que du stationnement et de la mise en place de sanitaires. L'objectif est la mise en plateau du centre historique, visant à obtenir une accessibilité parfaite prolongée jusqu'aux 2 parcs de stationnement (Guierle et Thiers).

3. Autres cheminements

- A partir du centre historique, il est envisagé d'aménager des cheminements :
- Vers la piscine et les équipements sportifs du Parc des Sports,
 - Vers l'ancienne caserne Brune via les avenues Maréchal Leclerc, Alsace Lorraine et la rue Poincaré,
 - Vers le quartier des lycées, via les avenues Zola et Roosevelt, voire la rue Fernand Delmas.

4. Stationnement

Poursuivre la mise en place en conformité des emplacements de stationnements existants.

5. Feux sonores

Poursuivre l'équipement des carrefours à feux, en priorité 1^{ère} ceinture des boulevards (7 carrefours restent à équiper) puis la deuxième.

6. Transport

La ville s'inscrit dans les Ad'ap présentés par la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive, dans le cadre de la mise en accessibilité des arrêts de transports urbains, au niveau des continuités à partir du quai.

MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC



La gare routière mise en accessibilité est en service depuis septembre 2014.

Deux grands items participent à l'accessibilité du réseau Libéo, à savoir la mise en accessibilité des points d'arrêts du réseau de transport ainsi que celle des matériels roulants.

Cette action a été menée avec implication et volontarisme par l'équipe municipale précédente.

CHIFFRE CLÉS

107 arrêts de bus
à aménager sur la période
2016/2018

Au 31 décembre 2016, 51,20 % des 211 arrêts prioritaires ont été rendus accessibles. Des travaux d'amélioration et de sécurité ont également été réalisés sur 26 arrêts prioritaires accessibles. Par délibération du 29 septembre 2015, le conseil municipal de Brive a approuvé les travaux à réaliser en sa qualité de gestionnaire de voirie pour assurer la mise en œuvre du projet de SDA Ad'AP élaboré en concertation avec la CABB, autorité organisatrice de la mobilité. Le coût global prévisionnel des travaux nécessaires à cette mise aux normes est estimé à 420 000 € HT sur 3 ans dans le SDA - Ad'AP et porte sur 110 arrêts de bus.

Avec l'acquisition en 2016 de 3 minibus électriques, 30 véhicules sont désormais accessibles soit 93,3 % du matériel roulant de la CABB.

Par ailleurs, des services réservés au Transport des Personnes à Mobilité Réduite sont organisés sur les 48 communes de la CABB, dont la ville de Brive.

CONSTITUTION DU GROUPE DE TRAVAIL AUTONOMIA

Intégré au sein du processus de conception des projets d'aménagement de la voirie et de l'espace public ainsi que des transports, le groupe de travail AutonomiA émettra un avis consultatif sur la prise en compte des normes et préconisations facilitant le déplacement des personnes en situation de perte d'autonomie.

Conjuguant les expertises respectives des associations, le groupe de travail AutonomiA veillera, tout particulièrement, à l'accessibilité de l'espace public pour toutes formes de handicap, ainsi qu'à l'adaptation du cadre de vie au vieillissement de la population et au bien-être des personnes âgées.

Maîtrisant les spécificités structurelles et techniques pour l'habitat des personnes en



situation de perte d'autonomie, le groupe de travail AUTONOMIA pourra émettre un avis sur les programmes de construction et de réhabilitation de logements.

TRANSPORTS PUBLICS ► ACTIONS

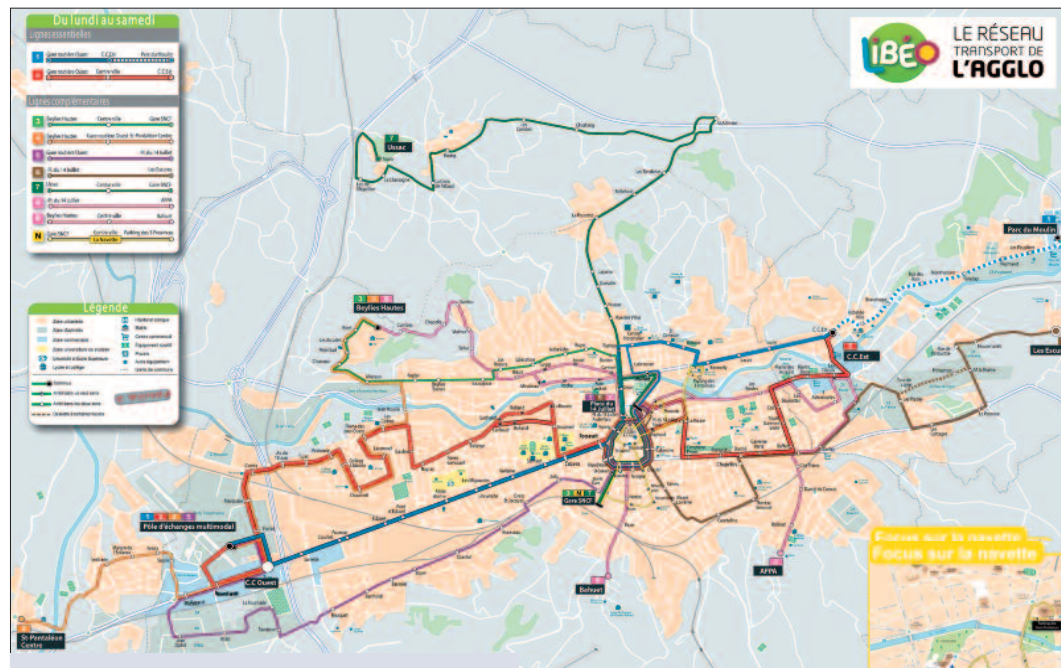
MISE EN PLACE D'UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) SUR L'AXE EST – OUEST DU PÔLE URBAIN

ENGAGEMENT DE MANDAT
N°34 : Des transports
publics adaptés



Ce projet décliné en plusieurs tranches débutera par la réalisation des aménagements (sites propres, priorisation aux feux) de l'ancienne RD 1089 (entre les ronds-points Géant et Pasteur) permettant au bus de gagner en rapidité et en confort de déplacement en entrée de ville (mise en œuvre fin 2017).

Le BHNS sera prolongé par la suite en direction de Brive ouest grâce à un principe de priorisation aux feux afin de desservir rapidement et efficacement Brive ouest à l'horizon 2020.



Concertation de la Page urbaine

Proposition 5 :

Création de nouveaux arrêts pour la navette du centre-ville

La navette électrique du centre-ville offre un moyen convivial et écologique de se déplacer en centre-ville. Forte de son succès, la navette pourrait voir son circuit modifié, et de nouveaux arrêts intégrés de manière à mieux répondre aux attentes.

Une priorisation aux feux, permettant de favoriser le passage du bus en cas de retard de ce dernier, sera également mise en place sur le pôle urbain et principalement la commune de Brive.

MESURES POUR UN RÉSEAU PROCHE DES USAGERS

L'optimisation du réseau principal de transport en commun

A la fin de l'été 2015, l'offre de transport en commun a évolué, permettant :

- la création d'une ligne desservant la commune de Saint-Pantaléon-de-Larche, d'une ligne express permettant de relier l'ouest de la Ville au centre-ville à une fréquence de 10 min aux heures de pointe (en complément avec la ligne 1),
- la limitation des concurrences entre les lignes payantes et la ligne gratuite.

ENGAGEMENTS DE MANDAT

N°34 : Des transports publics adaptés

N°35 : Améliorer le service

« La consultation du nouveau contrat de délégation de service public a permis de définir le réseau de transport en commun qui desservira le pôle urbain au 1^{er} janvier 2018. »



La navette du centre-ville.

Un nouveau dépôt de bus a été construit au plus près du cœur du réseau de transport afin d'optimiser les charges du service (kilomètres haut le pied...).

Le transport à la demande

Afin de s'inscrire complètement dans une démarche d'amélioration continue, un gain en efficacité du système de réservation sera à atteindre.

La navette gratuite au départ du parking

L'itinéraire de la navette gratuite sera adapté pour plus d'efficacité. Son principe général sera affiné pour dynamiser la montée sur ce réseau complémentaire depuis le parking de services à la mobilité des Trois Provinces.

Un réseau plus facile à utiliser

• L'information des voyageurs

Afin de faciliter l'accès au réseau de transport en commun et sa modernisation, depuis septembre 2015, l'information des voyageurs est possible à tous les arrêts par flash code. L'utilisateur peut ainsi connaître en temps réel les horaires de passage des prochains bus à cet arrêt en scannant un code avec son smartphone. Ce travail sera poursuivi par une réflexion sur le déploiement de bornes d'informations voyageurs aux arrêts les plus fréquentés du réseau / nœuds de correspondances du réseau.

• La billettique

Le développement des nouvelles technologies, les services en ligne disponibles aujourd'hui et demain nous amènent à programmer l'évolution de la billettique du réseau (téléphonie, mise en place de distributeurs) ainsi que son interopérabilité avec les réseaux existants des autres AOM (horizon 2018).

**MAINTIEN
DE LA
TARIFICATION
UNITAIRE
À 1 EURO**



MOBILITÉS DOUCES ► ACTIONS

VOIE VERTE

En termes d'aménagement de voies vertes structurantes, l'agglomération de Brive a élaboré un Schéma Directeur des voies cyclables qui intègre le projet « Voie Verte » le long de la Corrèze et de la Vézère.

La voie verte est déjà réalisée sur 7 km dans Brive (2 km côté plaine des jeux des Bourriottes et 5 km côté plaine des jeux de Tujac). En 2009, deux autres tronçons ont été aménagés : l'un de 6,5 km entre Malemort

ENGAGEMENT DE MANDAT

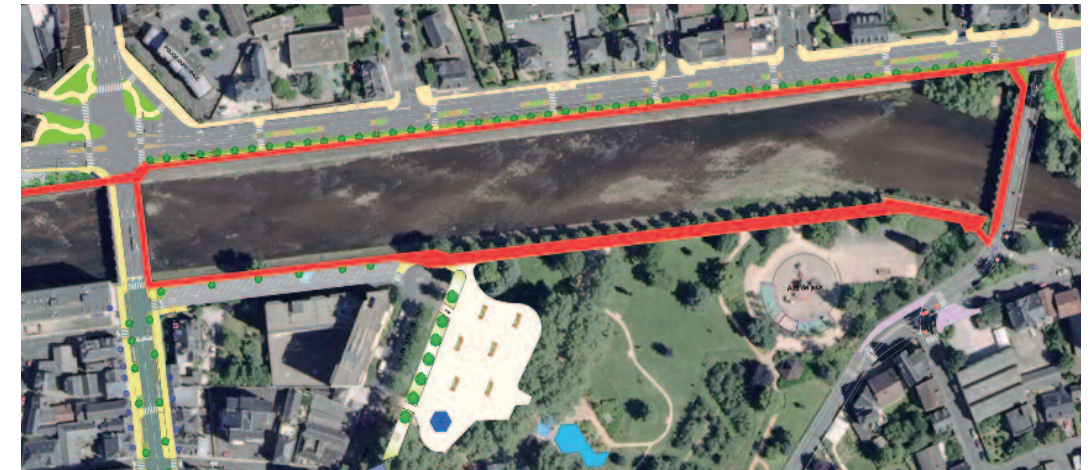
N°34 : Concrétiser enfin la voie verte

et Dampniat à l'est de Brive, et l'autre de 1,8 km au nord de Brive sur la commune de Saint-Viance. Une partie de cette voie reste à réaliser dans le secteur Brive Centre.



L'aménagement de la voie verte est prévu à l'horizon 2020.

La finalisation de cette voie verte, épine dorsale des déplacements à vélo, en direction de l'ouest comme de l'est, est recherchée pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo, qu'ils soient de loisirs ou de déplacements domicile-travail. Afin de profiter de cet aménagement structurant, les projets d'espaces publics comportant des aménagements cyclables devront être reliés à la voie verte lorsque cela est possible.



La voie verte entre les deux ponts, Cardinal et Tourny, faisant le tour des berges.

Séquence Pont du Buy Pont Quai Tourny

Pour continuer à offrir la possibilité de se déplacer à vélo, la création de continuités cyclables sera recherchée, par des aménagements lorsque cela est possible, mais aussi par la création d'itinéraires bis empruntant des voiries peu circulées et donc sécurisées, sans aménagement autre que des marquages au sol.

En outre, la création d'espaces partagés vélo – piéton dans les aménagements d'axe

structurant, d'espaces partagés maillés avec des sites dédiés aux modes doux ou au report modal est d'ores et déjà prévue.

Quelques exemples de réalisations projetées :

- L'aménagement de l'avenue Kennedy : création de 1,6 km d'espaces partagés maillés avec la voie verte longeant la Corrèze, le BHNS, le parking relais des 3 Provinces
- La zone de Brive Laroche : création sur l'ensemble de la zone d'espaces partagés reliés au futur pôle d'échanges multimodal ouest et à terme à la voie verte.

VOIRIE ► ACTIONS

AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE JACQUES ET BERNADETTE CHIRAC

Les communes de Brive et de Malemort ont décidé de procéder au réaménagement de l'ex RD1089 du giratoire de la fraternité à la Mairie de Malemort. Cette voie en très mauvais état est empruntée par pratiquement 20 000 véhicules par jour.

ENGAGEMENTS DE MANDAT

N°32 : Une voirie mieux entretenue

N°20 : Aménager les avenues Maillard et Kennedy

L'objectif de ce projet est de prévoir une bonne desserte par les transports publics, de considérer la mobilité douce dès sa planification. Par sa qualité et sa fonctionnalité, il apportera du cachet aux entrées de villes.

Une étude de circulation sur la 1089 (ex Av. Kennedy) a mis en évidence que la gestion des principaux carrefours (Leclerc et Coppée) devait se faire par feux tricolores synchronisés sur le PC GERTRUDE avec la priorisation des transports en commun.

Le projet prend en compte l'ensemble des modes de déplacement. Une attention

particulière a été apportée aux modes doux et aux bus. Un traitement particulier par couloirs bus avec priorité « absolue » aux feux tricolores apportera un certain confort à la circulation des bus. Côté nord, un trottoir aux normes PMR est aménagé pour les piétons. Côté sud, un espace partagé par les piétons et les vélos est créé et séparé de la rue par une séquence de terre-plein planté.

Suite à l'aménagement de cet axe, il est apparu judicieux de reprendre tous les réseaux souterrains (eau et assainissement) et d'enfourer les réseaux aériens (ERDF et éclairage public).



L'avenue en travaux au niveau du rond point de la Fraternité (2017).

Les aménagements paysagers ne peuvent plus se prévaloir uniquement de la fonctionnalité esthétique mais doivent aussi mettre en avant le développement durable. La palette végétale est aménagée de façon à garder un caractère « urbain » ; un alignement alterné de Lilas des Indes et de Lauriers du Portugal vient cadencer la section entre l'entrée d'agglomération et la rue Charles Guieu. Ces essences d'arbres ont été choisies pour leurs caractéristiques esthétiques (floraison, alternance entre caduque et persistant) mais aussi physique car ce sont des variétés qui demandent peu d'entretien grâce à une croissance peu rapide et des besoins en eau faible. Après cette section, un alignement de platanes centenaires a été renforcé par la plantation de quelques sujets supplémentaires.



Un investissement total de 9,7 M€.

Les différentes collectivités ont choisi de favoriser les performances économiques et environnementales. Le choix de luminaires à LED permet d'avoir un éclairage performant avec une puissance installée moindre.

Pour limiter les impacts environnementaux et les nuisances générées par le transport des matériaux routiers, il a été décidé de réutiliser des matériaux en place. En effet, le frézat issu de la chaussée sera réutilisé pour le remblaiement des cheminements modes doux. Cette technique permet en outre de préserver les ressources naturelles non renouvelables.



Le nouvel axe fait la place aux mobilités douces.



Le mobilier urbain et l'éclairage seront harmonisés sur tout l'axe.

Repères

- Le coût prévisionnel des travaux est de 9,7 millions d'euros TTC dont 3,43 millions d'euros pris en charge par la Ville de Brive.
- Le poste le plus important concerne la signalisation horizontale et verticale appelée VRD (Voirie et Réseau Divers) avec plus de 2 millions d'euros.
- Un chantier socialement responsable : les communes de Brive et Malemort ainsi que la

Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive ont souhaité intégrer une clause sociale dans le cahier des charges de travaux de la 1089. Favorisant l'accès ou le retour à l'emploi, ces dispositions vont permettre de réserver plus de 4000 heures de travail à des demandeurs d'emploi de plus d'un an, bénéficiaires de minima sociaux, seniors ou encore des jeunes de moins de 26 ans sortis du système scolaire.



Le chantier a rempli ses objectifs de développement durable (réutilisation de matériaux, bus à haut niveau de service...).

3

Brive ville combative

| DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE |
| BRIVE ENTREPRENDRE |
| ZONES D'ACTIVITÉS |

AMBITION 4 - SOUTENIR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI

| DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE |

- Plateforme numérique de l'offre et de l'emploi
- Les Assises de l'entreprise
- Action de valorisation et d'animation des zones existantes

AMBITION 5 - CONSTRUIRE LE BRIVE DE DEMAIN DANS LA NOUVELLE RÉGION

| AMÉNAGEMENT |

- Aménagement de Brive Laroche
- Reconversion de Brune
- Modernisation d'un espace de congrès





Deshors Moulage, zone d'activité Laroche, construction en 2016

AMBITION 4

SOUTENIR L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI

| DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE |

EMPLOI ► CONSTATS

UN MARCHÉ IMMOBILIER D'ENTREPRISES D'ENVERGURE

Avec 219 hectares disponibles pour les activités économiques, la Ville offre un accès au foncier d'entreprise facilité.

- Un taux de remplissage important pour les zones d'activités

BEAUREGARD	Brive	47 ha	Industrielle, artisanale, commerciale et tertiaire
BRIVE EST	Brive	16 ha	Artisanale et commerciale
CANA	Brive	24 ha	Industrielle, artisanale, commerciale et tertiaire
MAZAUD	Brive	26 ha	Artisanale et commerciale
MARQUISIE	Brive	17 ha	Industrielle et tertiaire
SARRETIE	Brive	16 ha	Commerciale, industrielle et tertiaire
TEINCHURIER	Brive	73 ha	Commerciale, industrielle et tertiaire
TOTAL		219 ha	

- Certaines zones d'activités offrent encore du foncier disponible :

Le Fourneault : reste 4,5 ha à commercialiser sur 7 ha commercialisables.
Le Parc d'Entreprises Brive Ouest : reste 6.5 ha à commercialiser sur 67 ha commercialisables.



Zone d'activité du Mazaud.

UNE OFFRE IMMOBILIÈRE POUR LES CRÉATEURS D'ENTREPRISES À BRIVE

La pépinière et l'hôtel d'entreprises Startech localisés au Mazaud proposent 26 bureaux de 12 à 41 m² pour une surface totale de 660 m². L'animation de la pépinière d'entreprises est assurée par la CCI CORREZE pour le compte de la Ville de Brive. Les prestations de la CCI sont les suivantes :

Assistance individuelle aux créateurs :

- Communication : établissement et mise en œuvre d'un plan de communication ;
- Prospection et identification des porteurs de projets ;
- Accueil des créateurs.

Animations collectives :

- Organisation de réunions collectives périodiques visant à favoriser l'échange entre les créateurs ;

STARTECH

Taux d'occupation	2013	2014	2015
Hôtel d'entreprises	100%	97%	97%

- Organiser des rencontres thématiques ;
- Assurer la participation de la pépinière et des créateurs à des événements.

Suivi de l'outil pépinière :

- Obtention certification norme AFNOR NF ;
- Animation d'un comité de suivi des pépins. L'ensemble immobilier accueille 30 emplois. La structure accueille également très régulièrement des sociétés ou des associations en location ponctuelle dans la grande salle de réunion ou dans un bureau de la pépinière. Les entreprises sont domiciliées par STARTECH (avec mise à disposition d'une boîte aux lettres et ponctuellement d'un bureau).

Novapole :

La pépinière et l'hôtel d'entreprises Novapole avant tout dédiés à l'agroalimentaire et aux biotechnologies accueillent 14 entreprises. Novapole c'est 9 bureaux, 3 ateliers, 4 laboratoires et une salle blanche conforme à la norme internationale NF EN ISO 14644, Classe ISO 7.



Novapôle accueille des créateurs d'entreprises de service ou de production dans les secteurs de l'agroalimentaire



Zone de La Nau

EMPLOI ► ACTIONS

BRIVE ENTREPRENDRE, LE GUICHET UNIQUE DE L'ENTREPRENEURIAT ET DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



La CABB, la Ville de Brive et la CCI de la Corrèze ont décidé d'allier leurs compétences et leurs offres de services par la création d'un guichet unique en faveur du développement économique en intervenant sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive.

Ce guichet unique est dédié à l'entrepreneuriat et au développement économique du territoire de l'agglomération de Brive. Il est mobilisé pour le développement et la pérennisation de l'emploi auprès des habitants de la CABB qu'ils soient demandeurs d'emploi, salariés, étudiants, ou entrepreneurs.

Le guichet unique témoigne d'une nouvelle dynamique de travail mutualisé visant à renforcer le développement économique et l'emploi sur le territoire.

L'engagement des deux partenaires est contractualisé sous la forme d'une convention de partenariat.

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°7 : Créer un « guichet opportunités d'emploi »

Au travers de cette convention, les signataires s'engagent à agir en complémentarité, selon leur champ de compétence, sur des domaines d'actions variés pour mettre en œuvre le projet de guichet unique dont les premiers objectifs sont :

- Assurer un service quotidien performant aux entreprises ;
- Stimuler l'émergence d'un écosystème entrepreneurial favorable à la croissance des entreprises sur le territoire ;
- Développer un programme d'actions global et adapté pour les territoires.

BRIVE EMPLOI, LES OBJECTIFS

- Travailler au rapprochement de l'offre et de la demande.
- Mettre en place un outil innovant et expérimental.
- Capturer l'emploi caché.

Pourquoi

- Faciliter la mise en relation entre l'offre et la demande par une approche innovante.
- Volonté des partenaires de pouvoir mettre à disposition un outil permettant d'activer la rencontre entre l'offre et la demande tout en laissant entrevoir toute l'offre de service économique sur un même territoire.
- Révéler une partie du marché caché de l'emploi.

Brive Emploi est une plateforme numérique qui valorise les compétences en fonctionnant sur le principe du "matching".

Le but : mettre en relation efficacement employeurs et chercheurs d'emploi.

Outil innovant et expérimental

- Plus-values pour les entreprises
- Dispositif porté par les acteurs économiques locaux.
- Approche par les compétences : valoriser les talents.
- Suivi des statistiques liées à l'offre d'emploi publiée (nombre de consultations, suivi des candidatures, candidats potentiels inscrits dans la banque de données).
- Suivi qualitatif à 2 mois par le référent Plateforme RH.

- Plus-values pour le territoire :
- Déclinaison d'une offre de service économique complète à travers Brive Entreprendre, au service du territoire.
- Site permettant de centraliser et de diffuser les offres d'emploi sur un même territoire.
- Volonté des partenaires de créer un site « identitaire », participe à l'attractivité du territoire.

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°8 : Créer une plateforme numérique de l'offre d'emploi

Process

- Les plus pour l'Entreprise :
 - Détecter les talents.
 - Identifier des profils à potentiel.
 - Recherche de candidats facilitée par le "matching" instantané.
 - Valoriser sa politique, ses pratiques RH et rendre son entreprise attractive.
- Les plus pour le Candidat :
 - Une approche par les compétences, simple, décloisonnée quel que soit le statut (conjoint, salarié, stagiaire, demandeur d'emploi).
 - Valoriser ses compétences dans des domaines variés et même ceux auxquels on ne pensait pas ! (Transférabilité des compétences).
 - Recherche d'emploi simplifiée par le "matching" instantané.
 - Accéder au marché caché de l'emploi en toute confidentialité.



- Plus-values pour les partenaires :
 - Rendre visible une partie du marché caché.
 - Anticiper une situation économique (création d'entreprise, reprise ou implantation) et ainsi avoir accès aux besoins par le partage d'informations.

LES ASSISES DE L'ENTREPRISE



Les Assises de l'entreprise

Les Assises de l'entreprise figurent parmi les 10 initiatives de la feuille de route de Brive Entreprendre.

L'objectif de cet événement est de porter la parole des entreprises et de ceux qui en connaissent la réalité quotidienne.

Dès la première édition 2016, la méthode associant les chefs d'entreprise sous forme de laboratoire d'idées a été pour eux l'occasion d'exprimer non seulement leurs besoins et leurs idées mais aussi de porter des orientations stratégiques et un programme d'actions concrètes.

Les premières Assises de l'entreprise étaient tournées vers l'industrie et les services à l'industrie. Près de 300 personnes ont assisté à la présentation des travaux du laboratoire d'idées formalisé dans un Livre Blanc. Suite à ce succès, Brive Entreprendre a engagé l'organisation de la deuxième édition des Assises de l'entreprise sur le thème du numérique.

Showroom sur les prestataires et produits numériques locaux, tables rondes autour de l'usine du futur ou du e-business, conférences de personnalités et d'entreprises locales. L'objectif de la journée est d'apporter aux entreprises des outils et des conseils pour se familiariser avec ces nouveaux concepts et s'engager dans la démarche de transformation numérique.

L'enjeu est fort pour ces Assises 2017 : montrer que tous les secteurs sont concernés, du petit commerce à l'entreprise industrielle en passant par l'entreprise de services.

Enfin, les Assises sont l'opportunité de promouvoir les prestataires et acteurs du territoire et de les faire se rencontrer.

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°12 : Créer des États Généraux de l'entrepreneur.

ACTION DE VALORISATION, DE COMMERCIALISATION ET D'ANIMATION DES ZONES EXISTANTES

La qualité de gestion des zones d'activités économiques

La ville de Brive accueille 7 zones d'activités économiques communales développées sur 219 Ha et 2 zones communautaires développées sur 108 Ha.

Afin d'assurer une plus grande efficacité et cohérence dans la gestion de ces zones, les deux collectivités ont décidé de retenir d'intérêt communautaire les 7 zones communales d'activités économiques de Brive.

La gestion et l'entretien des 9 zones d'activités économiques brivistes développées sur 327 ha seront assurés par l'Agglo de Brive avec le souci de développer la qualité du service à leurs occupants (entretien, signalétique, assistance à la commercialisation des biens à la vente ou à la location, etc.).

5 nouvelles usines, 350 emplois pérennisés et/ou créés

Des projets de développements industriels et de messagerie sur les zones de Brive :

- Brown Europe
- Mécanat
- Deshors Moulage
- Chronopost
- Viapost

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°15 : Dynamiser les zones
d'activités existantes



Chantier Chronopost, 6500 M².



Projet Viapost, 10500 M²

AMBITION 5 CONSTRUIRE LE BRIVE DE DEMAIN

| AMÉNAGEMENT |

Construire un chemin pour notre ville, c'est aussi porter des projets d'avenir, des projets novateurs qui participent au développement harmonieux de notre cité sur le très long terme. Des projets de restructuration urbaine majeurs sont ainsi portés par la municipalité. Chacun de ces projets est de nature à :

- créer ou recréer des équipements collectifs,
- transformer des bâtiments par démolition ou remodelage,
- construire ou reconstruire des logements et des bâtiments d'activité.

- améliorer le cadre bâti des quartiers concernés, en recréant un paysage urbain plus agréable, et en intervenant sur l'urbanisme (rues, places...),



L'Avenue de Paris, l'entrée de ville réhabilitée.



Le parc de la Guierle avec son kiosque à musique.

AMÉNAGEMENT DE BRIVE LAROCHE

Le transfert de l'activité de l'aérodrome de Brive Laroche a défini de nouvelles perspectives de valorisation et de développement pour un vaste espace (85 ha environ) bien situé à l'interface de l'aire urbaine centrale et des grands espaces économiques, directement accessible à partir du réseau autoroutier.

Consciente des enjeux économiques et urbains d'une valorisation maîtrisée du potentiel foncier offert, la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive a décidé d'engager un projet d'aménagement.

L'Agglomération de Brive souhaite mettre en œuvre un projet d'aménagement cohérent capable de répondre aux problématiques liées à la libération de cette emprise :

- sur les dynamiques de développement de l'agglomération en lien avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)
- sur sa structuration (Brive Laroche comme pôle de centralité du secteur ouest à l'interface de la ville dense et des pôles urbains secondaires)
- sur son fonctionnement (gestion des flux économiques et urbains, incidences sur les déplacements, capacité à répondre aux effets de congestion et à impulser des changements de comportements en matière de déplacements)

Infrastructures : priorité à l'accès nord et à l'accès est.



ENGAGEMENT DE MANDAT

N°74 : Aménager Brive Laroche

- sur sa forme (capacité à transformer la morphologie urbaine de la ville et du secteur ouest) et son image (impact sur l'image de l'entrée de ville et les possibilités de requalification).

Objectifs d'occupation : priorité à l'industrie

Le site de Brive-Laroche présentera différents secteurs dédiés :

- sur la moitié nord, la ZAE de la Galive pourrait être agrandie pour accueillir des activités industrielles, de recherche, artisanales et logistiques,
- la partie centrale sera dédiée à des activités industrielles, de recherche et d'artisanat productif,
- la partie sud intègre des terrains qui composeront un espace mixte pour des activités à dominante commerciale, de service et d'habitat collectif.

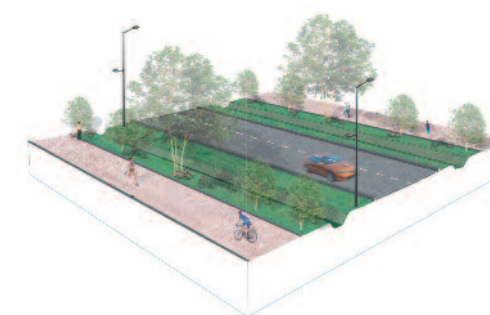
Infrastructures :

priorité à l'accès nord et à l'accès est

- Le projet d'accès nord permettra de faciliter une connexion directe à l'A89 et pourra capter les flux nord de l'A20. Enfin, l'accès nord soulagera à terme la RD 1089 et permettra de garantir le fonctionnement du secteur avec une zone complètement réalignée.

- Un autre accès connectera la zone aux infrastructures structurantes, à l'est, via l'avenue du Teinchurier, toujours au bénéfice de la RD 1089 dans la partie sud du site. Les maillages intra et inter-zone seront renforcés, principalement grâce à l'amélioration des cheminements existants et, à la marge, par la création de nouvelles voies.

La zone de Laroche sera connectée aux autoroutes A20 et A89.



Le parti pris d'aménagement

Deux espaces partagés de 3 mètres de large seront disposés de part et d'autre du profil en travers, protégés de la circulation automobile par un espace paysager de 5 mètres de large.



Le giratoire du Teinchurier mis en service en 2016.

RECONVERSION DE BRUNE

Parc urbain, emploi tertiaire, résidence pour seniors
pôle culturel, stationnement.

Brune, site de 6 hectares placé sur l'axe secondaire du centre-ville est un enjeu urbain de la dynamisation du centre-ville de Brive pour l'emploi tertiaire et de service.

Le site aujourd'hui

Le site de la caserne Brune se situe en périphérie du centre ancien dans un quartier résidentiel en 2^e couronne.

Le bâti environnant, assez hétéroclite, est principalement composé de maisons individuelles, de petits immeubles en R+2 et R+3 d'architecture traditionnelle locale du bassin de Brive (façades pierre de Gramont, toitures en ardoise).

Des constructions récentes, résidences de logements côté rue Espagnac en R+4, bâtiment UNOFI (bâtiment au gabarit important en R+4), ont modifié la typologie et le rapport d'échelle des constructions traditionnelles du quartier d'origine.

La proposition d'implanter sur le site des bâtiments RDC à R+4 séquencés permettra de redonner une cohérence architecturale en relation avec l'environnement du quartier. Le site fermé sur la ville (mur d'enceinte, bâtiments de grande hauteur R+4) par une

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°73 : Faire du quartier Brune
un centre d'affaires

implantation en U des 3 bâtiments de casernement refermés sur la place d'armes se justifiait en son temps par le caractère militaire du site mais cela n'est plus adapté à la volonté d'ouverture et de lien social avec la ville souhaitée par la municipalité.

Après démolition des différents bâtiments et annexes de qualité médiocre, il restait 3 bâtiments de casernement de belle qualité structurelle mais inaptes, de par leurs gabarits (largeur intérieure de 14,60 m, hauteur des planchers à 4,33 m), pour implanter des activités tertiaires, commerciales ou de logements.



Le nouveau siège de l'UNOFI inauguré en 2015.



Les objectifs d'aménagement du site de la caserne Brune

- Ouvrir le site de 6 hectares sur la ville : faire un quartier dynamique et attractif,
- Concevoir un lieu de vie pour les usagers et les riverains,
- Proposer une architecture aérée.

Les enjeux d'aménagement

- Proposer une offre immobilière adaptée aux professions tertiaires,
- Développer un pôle culturel sur l'actuel bâtiment de commandement,
- Accueillir un pôle seniors permettant d'offrir un équipement adapté et moderne.
- Développer une offre en stationnement pour les futurs usagers du site et plus globalement pour les usagers du quartier et du centre-ville,

- Développer un parc urbain sur la place d'armes actuelle,
- Mailler et connecter ce site avec les quartiers environnants et le centre-ville,
- Gérer la temporalité de projet.
- Rappeler l'historique du 126^e régiment d'infanterie.

C'est pour cette raison que le maître d'ouvrage, au vu de ce diagnostic, souhaite la démolition des bâtiments 1 et 3.

Le bâtiment 2 (face à la place d'armes) est toutefois conservé en mémoire du site et accueillera, malgré son gabarit, le futur parking en silo en réponse aux problèmes et besoins récurrents de stationnement de ce quartier en devenir.



Le futur parc urbain Brune.



Vue coté rue d'Espagnac.



Le monument en hommage aux bisons rappellera le passé militaire du site.

Les principes d'aménagement

Le site de la caserne constitue une opportunité foncière exceptionnelle en cœur de ville pour développer une opération nouvelle susceptible de renforcer le rôle économique de Brive. Cette vaste unité contraste avec la taille des îlots environnants dessinés par la maille urbaine serrée de la première ceinture. L'histoire militaire du site en est la principale explication puisque le périmètre était jusqu'alors clos par un mur d'enceinte qui ne laissait deviner ce qu'il se passait à l'intérieur que par une discrète perspective d'entrée sur la place d'armes depuis l'avenue Alsace Lorraine. L'aménagement du site en quartier à vocation principalement tertiaire impose de retourner cette situation pour passer d'un espace clos et réservé, fermé aux brivistes, à un lieu vivant, pratiqué et traversé, ouvert sur la ville qui doit servir de repère urbain et s'intégrer sans rupture dans un environnement avant tout résidentiel.

Un quartier ouvert en greffe avec l'existant

Compte tenu de l'échelle du site, la création d'un nouveau barreau reliant le boulevard Brune à la rue Espagnac permet de désenclaver le terrain opérationnel en le scindant en deux et en libérant de nouveaux droits à construire.

Ce nouveau maillage viaire a pour but de décroisonner le site de l'ancienne caserne et de créer deux secteurs à la vocation contrastée bien que complémentaire :

- à l'est, recentré sur la place d'armes, le quartier actif,
- à l'ouest, en transition avec le quartier Louis Pons un quartier mixte habitat et services aux abords du groupe scolaire réimplanté à terme sur une parcelle de l'armée.



Le site de Brune sera dédié à diverses activités de service, une fois les bâtiments latéraux démolis (2019).



Vue du site aménagé depuis l'avenue Alsace Lorraine, sous réserve de la modification du SPR.

Sous réserve de la modification du SPR (Site Patrimonial Remarquable), la démolition des deux bâtiments latéraux de la caserne libèrera une large ouverture sur la place d'armes, coeur de l'opération. Il n'est pas question de reconstituer un front urbain linéaire et opaque en réponse, mais à l'inverse, d'instaurer un principe d'îlot ouvert, jouant de plots et de volumes découpés, d'échelle mesurée, organisant des perspectives nord-sud ou est-ouest qui invitent à traverser le site. Les perspectives diagonales, depuis l'avenue Alsace Lorraine et le boulevard Brune, sont particulièrement mises en scène en signalant les principales entrées du site par de larges ouvertures (placette de l'angle Espagnac-Lorraine et parking aérien dégageant la vue sur le bâtiment centre).

Un quartier vivant

L'opportunité de renforcer la fonction économique de la ville se traduit par :

- la constitution de façades commerciales ou d'activités de services le long du boulevard Brune et de l'avenue Alsace Lorraine agrémentées par l'aménagement de balades piétonnes et cyclistes protégées du flux des voitures. Ces linéaires sont complétés par la constitution de 2 façades d'activités supplémentaires organisées sur la voie nouvelle et son débouché rue Espagnac,
- le développement d'une offre d'immobilier de bureaux modernes, située de manière stratégique (proximité de l'hyper centre).

CRÉATION D'UN PÔLE CULTUREL DANS LE BÂTIMENT DE COMMANDEMENT

MODERNISATION D'UN ESPACE DE CONGRÈS, DE CONVENTION ET D'AFFAIRES

ENGAGEMENT DE MANDAT

N°73 : Brive ville congrès

L'historique du projet du centre de congrès

Le projet de création d'un centre de congrès à Brive-la-Gaillarde a été initié dès 2001. Il s'agissait alors de créer un espace dédié au tourisme d'affaires en centre-ville attaché à un complexe hôtelier 4* et une offre de services annexes, le tout épaulé par une structure de gestion et de commercialisation.

Ce projet a été relancé dès 2008. Au programme initial d'un espace dédié au tourisme d'affaires, s'associe la création d'une salle de concert. Le choix du site d'implantation s'est porté sur l'ancienne Caserne Brune. Le coût de construction de l'espace de congrès (capacité de 600 à 800 personnes) et de concert (capacité de 1 000 personnes) avait été évalué à 24,6 millions d'euros (hors Moe, hors foncier et hors équipement) pour une surface de plancher de 10 700 m².

Au printemps 2014, les équipes de l'Agglo retravaillent sur un projet de centre de congrès adapté aux capacités financières de la collectivité (forte pression fiscale de la collectivité, baisse des dotations de l'Etat, etc.), au nouveau marché national du congrès (marché en forte baisse suite à la crise économique et à la révolution du numérique) et aux attentes des entreprises du territoire.

Un projet de centre de convention et d'affaires adapté aux besoins et aux attentes du territoire

Début 2015, la création du guichet unique de l'économie, Brive Entreprendre, partagé par l'Agglo de Brive et la CCI de la Corrèze, et l'implantation de la direction du développement économique et des EPL de la

ville et de l'Agglo dans l'immeuble consulaire de Brive marquent la volonté de conforter et développer l'adressage économique du site.

Parallèlement à cet événement, la libération de plus de 2 000 m² par l'INISUP (centre de formation de la CCI de la Corrèze) qui s'est implanté dans des locaux neufs mitoyens de l'immeuble consulaire, offraient l'opportunité d'implanter un espace dédié aux conventions, aux congrès et aux affaires, et de développer un équipement tourné vers les entreprises du territoire.



Le futur centre permettra à Brive de se positionner sur l'organisation de petits et moyens congrès.

Après avoir pris conseil sur le projet auprès des acteurs nationaux du secteur du congrès dont GL EVENTS, leader mondial du congrès dont le siège est à Lyon, le calibrage du programme à un équipement de 2 000 m² a été confirmé comme plus adapté au nouveau marché français des congrès et des conventions. Ces 2 000 m² accueilleront un espace de congrès et de convention mais également un espace d'affaires. Le coût global de l'opération qui sera défini à l'issue des études de programmation devrait s'inscrire entre 5 et 6 millions d'euros.



Concertation



L'avant-projet de la Page urbaine présenté au Conseil municipal du 18 mai 2016, eu égard à son importance et à la diversité des champs qu'il traite, a été soumis à un processus de concertation et notamment lors des différentes réunions :

- Conseillers de quartier : 07/06/2016
- Commerçants : 01/06/2016
- Socio-professionnels : 04/07/2016
- Conseil des Sages : 07/07/2016
- Professionnels COBATY : 05/09/2016
- Brivistes : 06/09/2016
- Commerçants avenue Alsace-Lorraine : 12/09/2016
- Le Phare : le 20/12/2016

Deux catégories d'acteurs ont été sollicitées : les citoyens et les professionnels.

• Les citoyens

Lors d'une réunion plénière à l'antenne universitaire le 7 juin dernier, ce sont tout d'abord les 16 conseils de quartier qui se sont vu présenter le projet. Le conseil des sages a bénéficié ensuite d'une présentation particulière.

A l'issue de ces présentations, les différentes instances ont été invitées à remettre une contribution écrite.

En parallèle, un dossier dans le Brive Mag' de juillet/août a consacré son dossier sur la présentation de la Page, une campagne de communication déployée et un espace dédiée à la Page urbaine ouvert sur le site internet.

• Les professionnels

Avec l'appui et le soutien des réseaux consulaires, la Ville a souhaité ouvrir le dialogue avec les associations de commerçants et les professionnels de l'immobilier. Différentes réunions d'information se sont ainsi déroulées avant et après l'été et ont permis ensuite aux forces vives du territoire de formuler avis et propositions autour des différentes composantes du projet.

La participation

La participation citoyenne autour de la Page urbaine peut être qualifiée de satisfaisante :

- l'ensemble des conseils de quartier, à l'exclusion d'un, a pris part à la concertation, en apportant la plupart du temps une contribution écrite,
- une quinzaine de contributions, via le site internet de la ville, a été enregistrée,
- un travail de fond et la formulation de propositions de la part de la CCI, du Conseil des Sages et de l'association « Brive le Phare » ont été réalisés.

En préambule d'un dossier approfondi, la CCI s'est exprimée favorablement par rapport à la démarche volontariste entreprise par la Ville de Brive. Elle a ainsi été sensible à la « vision cohérente et globale des problématiques traitées ».



Les apports majeurs de la concertation

Des projets et actions très positivement accueillis

La rénovation de logements anciens, la construction de logements dans le centre, la modernisation de l'Espace de Congrès, le guichet unique Brive Entreprendre, la requalification de la RD1089, requalification de la voirie en centre-ville, font partie des actions plébiscitées par les acteurs du territoire.

Au sujet de Brive entreprendre : « On assistait jusqu'alors à un éparpillement des acteurs et des subventions. Le recentrage n'a que des avantages à tous points de vue. De plus le guichet unique devient responsable devant le maire de ses actions menées et de ses résultats. »

Au sujet de l'Espace de Congrès : « Cet aménagement semble urgent et aisément réalisable. »

Des suggestions de nature à enrichir les projets

• Ilot Churchill

Face aux contraintes liées au transfert du foyer logement sur l'îlot Churchill, certains ont imaginé une solution alternative, avec un déplacement du projet à la caserne Brune. D'autres demandent qu'une attention particulière soit portée à la conservation d'espaces publics non bâtis (places et espaces verts) dans le cadre des opérations de déconstruction/construction ou de production de programmes neufs.

• Halle alimentaire

Concernant la halle alimentaire, si certaines réserves s'expriment, d'autres propositions pourraient faire évoluer le projet :

« Les commerçants non sédentaires devront pouvoir continuer à animer le marché du samedi matin en s'installant sur le pourtour de la halle. »

« Il apparaît nécessaire de ne pas créer une offre supplémentaire en restauration mais plutôt d'étudier la complémentarité avec les établissements situés aux alentours. »

• Stationnement

Afin de limiter les effets de la fin de la gratuité du samedi, il est proposé de limiter le coût à 1€ et de ne l'appliquer qu'à partir de 9h. La simplification de la tarification est également évoquée : « En matière de stationnement il conviendrait d'abord de rechercher une plus grande simplification sur les différentes zones ».

La question des horaires d'ouverture des parkings souterrains a également été soulevée à plusieurs reprises, une fermeture à 21h pénalisant la clientèle des bars et restaurants.

Enfin la création d'un parking en ouvrage à proximité du centre hospitalier a été plusieurs fois proposée :

« Un gros problème récurrent autour du centre hospitalier, de la clinique et du quartier. »

• Intermodalité

« La création des parkings relais est très bien, mais une fréquence des navettes toutes les 15 minutes serait nécessaire afin que les gens soient pris en charge rapidement »

• Voirie

La requalification des voiries rue Gambetta, avenue Zola, avenue de Paris, rue Massenat est globalement bien perçue. Un point de vigilance a été cependant soulevé :

« Il est indispensable qu'une attention particulière soit apportée aux commerces situés à proximité des travaux »

Des réserves exprimées sur certaines actions

C'est sans doute au sujet de l'îlot Churchill qu'habitants et commerçants expriment le plus de réserves. Plusieurs aspects du projet cristallisent les inquiétudes :

- la disparition du parking de surface qui, selon les commerçants, serait un frein à la fréquentation des bars et autres restaurants,
- la cohabitation difficile entre la clientèle des « bars à ambiances » (Le Shamrock, Le Lord, Le Café de la Poste, Le Conti, le Bar basque) et les personnes âgées,

- le coût du parking (8M€ pour 150 places) jugé trop élevé,

- la faisabilité technique, incertaine, du fait notamment de la nature du sous-sol,

- l'impact sur l'ambiance urbaine avec notamment une rupture de la perspective.

Si le conseil des sages a souligné son adhésion à une large part du dossier, de fortes réserves ont été émises au sujet de ce projet. Concernant la halle alimentaire, les avis sont globalement positifs, même si certains expriment des doutes, qui peuvent la plupart du temps être éclaircis : « Si les commerçants existants transfèrent leur activité on ne pourra pas empêcher des fermetures en cœur de ville. ».

Des propositions hors du périmètre d'actions de la ville

La mise en place d'une structure d'accueil dédiée aux personnes ayant un proche hospitalisé figure parmi les actions proposées dans le cadre de la concertation, mais ne pouvant être mise en œuvre par la municipalité.

Dans le même registre ont été soulevés :

- l'accélération du déploiement d'infrastructures numériques et électriques,

- la réflexion sur le contournement sud de Brive

- la faisabilité d'une gare routière dans le cadre de libéralisation des transports par autocars.

Si la ville ne peut jouer le rôle de chef de file sur ces problématiques, il n'en demeure pas moins que des partenariats pourraient s'engager avec l'Agglo, les autres acteurs institutionnels mais également avec la sphère privée.



La création de stations vélo facilitera l'usage des mobilités douces en centre-ville.

Les 5 actions à intégrer à la Page urbaine

Cinq actions majeures ont émergé du processus de concertation et ont été intégrées à la Page urbaine :

Concertation de la Page urbaine

Action 1 :

Ouverture en continu des parkings souterrains pour faciliter le stationnement en soirée.

Afin de permettre aux clientèles des bars et restaurants de stationner aisément en soirée, favoriser l'activité culturelle, et l'accès aux commerces, il est proposé d'offrir une ouverture continue des parkings en ouvrage 7j/7 et 24h/24.

Concertation de la Page urbaine

Action 2 :

Création d'un parking en superstructure sur le site du centre hospitalier.

Avec 174 000 patients vus en consultation par an, 200 praticiens, et 34 200 passages aux urgences, le centre hospitalier qui a connu de récentes restructurations, est désormais un pôle de centralité majeur de la ville. La faiblesse de l'offre de stationnement pénalise le fonctionnement de l'établissement et ses usagers. La création d'un parking en superstructure par le centre hospitalier est dans ce contexte, une action

Concertation de la Page urbaine

Action 3 :

Création de stations vélo.

L'usage du vélo doit être facilité par la création de zones de stationnement réservée. Prenant la forme d'abris couverts, éclairés et sécurisés, ces « vélostations » pourraient être implantées aux portes d'entrées du centre-ville.

Concertation de la Page urbaine

Action 5 :

Création de nouveaux arrêts pour la navette du centre-ville.

La navette électrique du centre-ville offre un moyen convivial et écologique de se déplacer en centre-ville. Forte de son succès, la navette pourrait voir son circuit modifié, et de nouveaux arrêts intégrés de manière à mieux répondre aux attentes.

Concertation de la Page urbaine

Action 4 :

Installation d'une grande enseigne commerciale sur un des îlots en cours de restructuration

Avec le retour progressif du commerce urbain, de nombreuses enseignes nationales redéfinissent de nouveaux formats pour réinvestir les centres-villes. Bien entendu les emplacements marchands n°1, les rues à forte commercialité sont les plus prisées. Les îlots Churchill et Massenat en cours de restructuration auront de nombreux atouts et pourront certainement accueillir une grande enseigne nationale qui viendra compléter l'offre de proximité existante. L'opération Visio commerce expérimentée par différentes CCI pourrait être mise en place sur le secteur Brive-Tulle afin d'accueillir les développeurs d'enseignes et leur présenter les possibilités d'implantation.

En synthèse, la concertation a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

- un fort consensus autour du travail réalisé et l'intérêt porté dans l'obtention d'un document cadre programmatique avec une vision générale et globale de l'action publique à réaliser.
- l'intervention en faveur de l'habitat vacant et/ou dégradé, la mise en place d'un stationnement résident attractif sont deux actions bien accueillies et jugées très utiles pour le centre-ville.
- entre soutien affirmé et rejet total, les positions concernant la halle alimentaire sont extrêmement divergentes.

Réunion publique à Chadourne le 6 septembre 2016.





Synthèse financière et programmatrice

Actions	Dépenses estimées	Recettes estimées	Maître d'ouvrage	Echéancier
Stationnement				
Reprise du plan de stationnement	Changement et déploiement des horodateurs Investissement : 0,6 M € HT	+ 0,3 M € / an	Ville de Brive	2017
Circulation				
1 - Caserne Brune (phase 1)	3,0 M € HT		Ville de Brive	2017/2020
2 - Avenue Kennedy (1 ^{ère} T)	8,0 M € HT		Ville de Brive / Agglo	2016/2018
3 - Avenue Kennedy / Maillard / Tourny / Pasteur	8,0 M € HT		Ville de Brive / Agglo	2021/2022
Piétonnisation				
1 - Rue Gambetta	0,8 M € HT		Ville de Brive	2017
2 - Avenue Emile Zola	0,7 M € HT		Ville de Brive	2020
3 - Rue Carnot	0,6 M € HT		Ville de Brive	2019
4 - Avenue de Paris	0,7 M € HT		Ville de Brive	2018
5 - Rue Massenat / Blaise Raynal	0,5 M € HT		Ville de Brive	2020
6 - Autres rues	0,5 M € HT		Ville de Brive	2016/2020
Commerces				
1 - Aides devantures et boufiques	0,1 M € /an		Territoires	2016/2020
2 - Halle Thiers	3,0 M € HT		Territoires	2017/2018

.....



Actions	Dépenses estimées	Recettes estimées	Maître d'ouvrage	Echéancier
Logements				
1 - Îlot Massenat			Montage Privé (SEM / Opération privée)	2018/2020
2 - Îlot Chapeau Rouge	0,7 M €		Opération privée	2017
3 - Îlot République	0,1 M € HT		Montage Privé (SEM / Opération privée)	
4 - Opération d'amélioration de l'habitat	0,5 M € /an		Ville de Brive	2018/2022
5 - ANRU 2			En cours de contractualisation	2018/2024
Transports				
1 - Parking P + R	2,0 M € HT		Agglo	2016/2022
2 - Plan de mise en accessibilité	0,1 M € HT /an		Ville de Brive	2016/2022
3 - Mise en accessibilité du réseau de transport public	0,1 M € HT /an		Agglo Ville de Brive	2016/2020
4 - BHNS	1,0 M € HT		Agglo	2016/2022
5 - Voie verte	3,0 M € HT		Agglo	2016/2022
Economie				
1 - Aménagement de Brive-Laroche	8,0 M € HT		Agglo	2016/2018
2 - Gestion des zones d'activités	0,1 M € HT / an		Agglo	
Deux projets majeurs				
1 - Reconversion du site Brune	2,0 M € HT		Ville de Brive / Territoires	2018/2023
2 - Centre de congrès	6,0 M € HT		Agglo / CCI	2020
TOTAL	49,6 M € HT et 0,9 M € HT / an	3,7 M € HT et 0,3 M € HT / an		

HABITAT ET STRATÉGIE

- 2004**
- Elaboration du programme local de l’habitat 2004 – 2010
- 2005**
- Etude pré-opérationnelle d’OPAH sur le territoire du Pays de Brive
- 2007**
- Evaluation intermédiaire du PLH 2004-2010
- 2009**
- Elaboration du PLH 2010-2016
- 2011**
- OPAH Pays de Brive : bilan des 5 ans d’animation
 - Des filières agricoles à l’Agropole, élaboration d’un programme d’actions en faveur des filières agricole locales
 - Diagnostic Agenda 21
- 2012**
- Etude pré opérationnelle OPAH
 - Etude sur l’offre culturelle du Pays de Brive
 - Etude de positionnement stratégique
- 2013**
- Evaluation intermédiaire PLH 2010-2016
 - La grande Agglo à la loupe : atlas cartographique
 - Faisabilité et pré-programme d’un projet de pôle agro-alimentaire
- 2014**
- Bilan des DCT 2° génération
- 2015**
- Socio-démographie du territoire : brève approche des dynamiques à l’œuvre
 - Repérage du bâti dégradé et vacants du centre-ville - 2015 – Direction Générale Adjointe Aménagement et Services Techniques

- 2016**
- Etude pré-opérationnelle d’OPAH – ORI – 2016 - Direction Générale Adjointe Aménagement et Services Techniques

MOBILITÉ

- 2007**
- Le Plan de Déplacement Urbain de 2007- 2010
- 2009**
- Le schéma cyclable
- 2010**
- Schéma directeur du patrimoine ferroviaire SNCF 2010
- 2011**
- Le Schéma Directeur d’accessibilité
- 2012**
- LGV Poitiers Limoges 2012

URBANISME

- 2007**
- Etude Urbaine Caserne Brune
- 2008**
- Elaboration convention ANRU
- 2009**
- Révision PPRI Corrèze
- 2010**
- Etude Modélisation hydraulique
 - Elaboration PLU
- 2011**
- PPRT TOTAL (abrogée)
 - GOLF Loi sur l’Eau / étude d’impact
- 2012**
- PPRT BUTAGAZ
- 2013**
- BASSIN PLUVIAL MIGOULE Loi sur l’Eau

Bilan des études et techniques

- 2014**
- Elaboration AVAP
 - Convention d’aménagement de gestion des terrains BUTAGAZ

- 2016**
- Reconversion de la caserne Brune

CIRCULATION

- 2009**
- Etude circulation EGIS

- 2013 / 2014**
- Cartographie comptages routiers

- 2015**
- Etude du plan de circulation et de stationnement

COMMERCE

- 2015**
- Analyse commerciale du cœur de ville - 2016 - Brive Entreprendre

- 2016**
- Pré-programme pour la construction d’une halle alimentaire

LEXIQUE

A.D'A.P.	Agendas d'Accessibilité Programmée
A.O.M.	Autorité Organisatrice de la Mobilité
A.V.A.P.	Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine
B.H.N.S.	Bus à Haut Niveau de Service
C.A.B.B.	Communauté d’Agglomération du Bassin de Brive
C.C.I.	Chambre de Commerce et d’Industrie
C.P.A.	Convention Publique d’Aménagement
E.P.L.	Entreprise Publique Locale
M.D.P.H.	Maison Départementale des Personnes Handicapées
M.O.E.	Maîtrise d’Œuvre
O.P.A.H.	Opération Programmée d’Amélioration de l’Habitat
O.R.I.	Opération de Restauration Immobilière
P.D.U.	Plan de Déplacement Urbain
P.L.H.	Programme Local de l’Habitat
P.L.U.	Plan Local de l’Urbanisme
P.M.R.	Personne à Mobilité Réduite
P.P.R.I.	Plan de Prévention du Risque Inondation
P.O.S.	Plan d’Occupation des Sols
R.H.I.	Résorption de l’Habitat Indigne
S.C.O.T.	Schéma de Cohérence Territoriale
S.D.A.	Schéma Directeurs d'Accessibilité
S.E.M.	Société d’Economie Mixte
V.R.D.	Voirie et Réseau Divers
Z.A.C.	Zone d’Aménagement Concertée
Z.A.E.	Zone d’Activité Economique



Remerciements aux agents des services de la Ville de Brive et de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive
qui ont permis la réalisation de ce document programmatique.

Octobre 2017