



Syndicat Mixte pour le suivi du SCoT du Pays de Tulle

4, rue du 9 juin 1944 – 19000 Tulle

Tél. : 05 55 20 75 00 – Fax : 05 55 20 75 01

scot@cc-tullecorreze.fr

SCOT DU PAYS DE TULLE

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DU PAYS DE TULLE

DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES

**SCoT approuvé
par le Comité Syndical
le 9 avril 2009**

PAIN-PÂTISSERIE
PAIN DE CAMPAGNE
PAIN de CAMPAGNE

TABLE DES MATIERES

Préambule.....	p 5
1. Les grands équilibres spatiaux.....	p7
1.1. Une trame urbaine hiérarchisée.....	p8
1.1.1 Les communes d'accueil	
1.1.2 Les bourgs structurants du territoire rural	
1.1.3 Le pôle urbain central	
1.2. La priorité à un accueil d'habitat économe en espace.....	p12
1.3. La préservation et la valorisation des espaces agricoles, naturels et forestiers.....	p13
1.3.1 Espaces agricoles	
1.3.2 Espaces naturels	
2. Les orientations et prescriptions liées au PADD et aux grands équilibres.....	p15
2.1. Affirmer le positionnement interrégional du Bassin de Tulle.....	p15
2.1.1 Conforter le rôle de Tulle comme ville centre et lui donner les atouts nécessaires pour une perspective d'avenir.	
2.1.2 Promouvoir un développement équilibré et durable de tout le bassin de vie par une bonne répartition des fonctions et des équipements entre les différentes parties du territoire.	
2.1.3 Participer à la dynamique régionale et interrégionale au travers de projets communs avec les Bassins de vie voisins.	
2.2. Choisir la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale comme fil conducteur de l'aménagement du territoire.....	p17
Utiliser au mieux les ressources du territoire.....	p17
2.2.1 Affirmer une politique énergétique territoriale	
2.2.2 Assurer la pérennisation de la ressource en eau	
2.2.3 Développer la multifonctionnalité de la forêt	
Assurer une gestion harmonieuse des espaces	p18
2.2.4 Articuler la politique d'accueil avec le maintien d'une agriculture vivante	
2.2.5 Accorder une place importante au paysage et au patrimoine	
2.2.6 Aménager les entrées de villes et villages et les axes majeurs	
2.2.7 Préserver la trame verte et les milieux naturels	
2.2.8 Accès à la nature et aux espaces de loisirs	
2.3. Faire l'effort de la qualité de l'urbanisme et de l'habitat pour un accueil durable.....	p26
Répartir l'offre de logements de manière équilibrée sur tout le territoire.....	p26
2.3.1 Amplifier et diversifier l'offre de logements publics aidés	
2.3.2 Limiter les nouvelles extensions urbaines	
2.3.3 Organiser les extensions urbaines	
2.3.4 Privilégier la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transport collectif	
Anticiper l'urbanisme du futur par des aménagements de qualité.....	p28
2.3.5 Soigner l'aménagement des opérations d'habitat	
2.3.6 Susciter la construction de logements et la politique énergétique	
2.3.7 Développer les opérations pilotes de développement durable	
2.3.8 Prévenir les risques naturels et technologiques	
2.3.9 Le cas des communes en zone de montagne	
2.3.10 Mettre en place une stratégie foncière	

2.4. Favoriser la pérennisation et le renforcement d'une activité économique diversifiée.....	p34
Les sites d'accueil	p34
2.4.1 Organiser et coordonner l'offre économique sur le territoire du SCoT	
2.4.2 Affirmer la dynamique économique régionale et interrégionale du Bassin de Tulle	
2.4.3 Améliorer la qualité des zones d'activités économiques	
L'offre commerciale sur le territoire.....	p37
2.4.4 Zones commerciales de Tulle et Laguenne	
2.4.5 Autres commerces, artisanat et bureaux	
Autres secteurs économiques sur le territoire.....	p37
2.4.6 Activité agricole, forestière	
2.4.7 Développement touristique	
2.4.8 Constructions à usage économique et politique énergétique	
2.5. Promouvoir une mobilité durable.....	p39
Le développement de solutions innovantes de mobilité constitue un gage d'attractivité pour le territoire.....	p39
2.5.1 Anticiper l'évolution des besoins en déplacements	
2.5.2 Articuler mobilité et aménagement du territoire	
2.5.3 Aménager le pôle multimodal de la gare de Tulle	
2.5.4 Prévoir l'organisation de nouveaux pôles d'échanges pour les déplacements	
2.5.5 Coordonner l'offre de transport	
2.5.6 Améliorer la liaison ferrée Brive - Tulle - Egletons	
2.5.7 Anticiper la hiérarchisation des voiries	
2.5.8 Poursuivre la restructuration du stationnement des véhicules	
3. Les secteurs stratégiques.....	p44
Les sites stratégiques.....	p45
Les axes stratégiques.....	p46
Les territoires stratégiques.....	p48

PREAMBULE

Le Document d'Orientations Générales du SCoT du Pays de Tulle fait suite au PADD¹ qui énonce le projet politique. Il fixe le cadre juridique en transcrivant les objectifs du PADD en orientations spatiales et prescriptions obligatoires qui s'imposent aux communes. Le DOG² reprend les indications formelles définies par l'article R 122-3 du code de l'urbanisme dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L110, L121-1, L122-1 et L122-2.

Principe de compatibilité

La compatibilité fixe les règles à respecter entre deux types de documents :

- Le document de niveau inférieur ne doit pas autoriser une opération qui va à l'encontre de ce qui est dit dans le document de niveau supérieur (ici le SCoT),
- A la différence de la « conformité » qui doit appliquer les orientations et prescriptions « à la lettre », la « compatibilité » impose de respecter « l'esprit et l'économie générale » des orientations et prescriptions du DOG.
- C'est donc sur la base de ce DOG que s'établira la compatibilité pour les documents et procédures de niveau inférieur c'est à dire:
 - au niveau communal, des Plans Locaux d'Urbanisme et des cartes communales
 - au niveau intercommunal, des documents de définition des politiques sectorielles applicables au territoire comme le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Schéma de Développement Commercial (SDC) à l'échelle de la Corrèze, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) quand il existe.
- D'autres documents ou procédures devront également respecter les orientations du SCoT dans un même rapport de compatibilité, comme :
 - les ZAD (Zone d'Aménagement Différé) et les ZAC (Zone d'Aménagement Concerté),
 - les autorisations d'urbanisme commercial,
 - les réserves foncières des collectivités de + de 5 ha d'un seul tenant, les lotissements et constructions de + de 5000 m² de SHON, les remboursements réalisées par les AFU.

Principe de subsidiarité

Le DOG, document prescriptif intercommunal, apporte des orientations globales d'aménagement mais n'a pas vocation à définir des zonages précis ou de cartes de destination des sols. Ainsi les champs de compétences des communes sont respectés. Les orientations se traduisent concrètement dans les PLU, adaptées selon les différentes volontés communales.

¹ P.A.D.D. Projet d'Aménagement et de Développement Durable

² D.O.G. Document d'Orientations Générales du SCoT

Le D.O.G. du SCoT du Pays de Tulle se présente sous la forme de trois grandes parties :

- **LES GRANDS EQUILIBRES SPATIAUX** qui reprennent et précisent les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés, les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers (article R.122-3 du code de l'urbanisme),
- **LES ORIENTATIONS ET PRESCRIPTIONS LIEES AU PADD ET AUX GRANDS EQUILIBRES** qui déclinent les 5 objectifs du PADD et les grands équilibres spatiaux en inscrivant les prescriptions qui en découlent. Elles intègrent les objectifs de la loi relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, la cohérence entre urbanisation et desserte en transports collectifs, l'équilibre commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques, la protection des paysages et mise en valeur des entrées de ville, la prévention des risques ainsi que les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs(article R.122-3 du code de l'urbanisme),
- **LES SECTEURS STRATEGIQUES** qui concrétisent les orientations et prescriptions du DOG sur des secteurs stratégiques d'aménagement qui concernent plusieurs communes et qui ont une forte valeur d'image pour le territoire du SCoT. C'est la volonté partenariale des acteurs du SCoT et des communes concernées qui permettra de préserver ou anticiper la qualité durable de leur aménagement.

1. LES GRANDS EQUILIBRES SPATIAUX

Le PADD a fixé les grands objectifs du SCoT pour répondre aux nouveaux enjeux du territoire.

L'ambition est clairement affichée dans l'objectif-cadre :

- la poursuite de l'atomisation de l'urbanisation n'est pas durable, au sens qu'elle ne permet pas de mettre en place des politiques cohérentes de déplacement, d'environnement, de qualité de l'habitat, des services et de l'urbanisme,
- les atouts de l'environnement, du patrimoine et du paysage ainsi que les ressources d'énergies renouvelables sont méconnus et sous valorisés,
- la multiplication des projets sur le territoire fragilise l'existant.

Pour se positionner dans la logique du développement durable et aménager un territoire accueillant, vivant, un territoire d'avenir, le DOG, Document d'Orientations Générales, fixe les orientations majeures visant à **préserver les grands équilibres autant d'un point de vue économique que social et environnemental.**

Ces grands équilibres concernent :

- **l'organisation de l'espace et la restructuration des espaces urbanisés,**
- **la préservation des équilibres entre les espaces** urbains, à urbaniser et les espaces naturels, agricoles ou forestiers,
- **le rééquilibrage du territoire** entre le Nord Ouest de Tulle, très accessible avec une forte croissance démographique et une transformation des espaces, et le Sud Est à l'intérieur du territoire, plus enclavé, plus encaissé avec un fort potentiel touristique

Ils se traduisent par trois grandes orientations :

- Une trame urbaine hiérarchisée,
- La priorité au renouvellement urbain et à la réhabilitation
- La préservation et la valorisation des espaces naturels et agricoles

1.1 Une trame urbaine hiérarchisée

Avec l'accueil de nouveaux arrivants, la structure territoriale du SCoT du Pays de Tulle va évoluer **d'un fonctionnement globalement rural**, en dehors du pôle urbain central, **vers un fonctionnement d'articulation urbain-rural**.

Face à cette mutation, il est nécessaire, pour **mieux accueillir aujourd'hui et demain** dans une démarche de développement durable, **d'organiser la future trame des villes, bourgs et villages du territoire** à partir des fonctions actuelles et à venir des communes.

Il s'agit de préserver l'intérêt des générations futures et ainsi de :

- assurer l'équilibre des fonctions habitat - travail – loisirs sur le territoire
- bien répartir les différentes activités économiques et les services à la population
- valoriser l'atout Nature et Paysage du territoire
- améliorer l'organisation des déplacements pour une mobilité durable et accessible à tous.

Pour répondre à l'objectif cadre du PADD du SCoT « un territoire accueillant, un territoire vivant, un territoire d'avenir » les communes s'organiseront en « **territoires de projet** ».

Ces territoires de projets et la coordination des communes qui en découle pourront évoluer en fonction de la thématique (par exemple petite enfance, culture, tourisme) et/ou du type d'équipement à localiser.

1.1.1. Les communes d'accueil

Toutes les communes du territoire participent à la politique globale d'accueil affichée clairement dans le SCoT, en particulier en développant les fonctions de proximité nécessaires pour un accueil de qualité et pérenne.

Chacune joue un rôle primordial, en lien avec les communes voisines, dans :

- le maintien des services de proximité : équipements petite enfance, école, cantine, péri scolaire, centre de loisirs, sport, culture, commerces, artisanat
- l'accueil de population et d'habitat dont les logements publics aidés (locatif et accession, neufs et réhabilités)
- l'accueil touristique
- le maintien d'un tissu agricole vivant.

Dans certains cas, ces communes pourront s'organiser en « territoire de projet » en fonction d'enjeux ciblés.

Les communes concernées par un projet devront coordonner leurs actions pour organiser et répartir entre elles les fonctions nécessaires .

Une dynamique de mise en commun et de mutualisation est souhaitable dans le cadre de réseaux de communes à définir.

Plusieurs territoires de projets sont identifiés aujourd'hui suivant les caractéristiques et enjeux de chaque entité territoriale.

Les communes du plateau :

Elles ont en commun d'accueillir une population nouvelle importante. Le risque est de multiplier les équipements sans synergie. Elles doivent coordonner leurs actions pour organiser et répartir entre elles les fonctions comme :

- accueil petite enfance : RAM, crèche, halte-garderie,
- renforcement des structures commerciales et de services,
- localisation des équipements publics ayant un impact sur plusieurs communes
- localisation des zones artisanales communales nouvelles,
- accueil de population et d'habitat dont logements publics aidés (locatif et accession),
- le maintien d'un tissu agricole vivant.

A moyen terme ces communes pourront jouer le rôle de relais de :

- la politique globale d'accueil du territoire affirmée dans le PADD (accueil de population et d'activités) en lien avec les politiques régionale et départementale (pôle local d'accueil)
- la localisation de structures d'hébergement et équipements touristiques,

Les communes autour de la gare de Corrèze :

Le bourg de Corrèze, doté d'une gare (gare de Corrèze), très proche géographiquement de la zone d'activité de la Montane, a basé une grande partie de son développement sur ce site ; il en est de même des deux communes de Saint Priest de Gimel et Eyrein. La commune de Vitrac-sur-Montane est à rattacher à cette dynamique même si Egletons proche joue un rôle de bourg structurant pour elle.

Le risque est une dilution des équipements et une banalisation des espaces autour de la gare. Elles doivent coordonner leurs actions pour organiser et répartir entre elles les fonctions comme :

- accueil petite enfance : RAM, crèche, halte-garderie
- accueil des structures commerciales et de services,
- accueil des équipements publics ayant un impact sur plusieurs communes tout en préservant la qualité d'aménagement,
- accueil de population et d'habitat dont logements publics aidés (locatif et accession)
- le maintien d'un tissu agricole vivant.

La requalification de l'ancienne RN89 dans sa traversée de la partie urbanisée actuelle et future fait l'objet d'un des sites stratégiques présenté en fin de document et doit favoriser:

- la structuration urbaine coordonnée du développement des trois communes
- la programmation commune d'équipements
- la programmation commune d'espaces publics et espaces verts...

Les communes du Sud-Est :

Ces communes dépendent fortement de Tulle. Elles s'organisent autour de petites vallées et sont moins facilement accessibles entre elles.

Le risque est la déprise du secteur, l'enjeu est la coordination des actions pour une mutualisation des services comme cela existe déjà pour les écoles (regroupement pédagogique) pour organiser et répartir entre elles les fonctions comme :

- renforcement ou développement des services de proximité : équipements petite enfance, école, cantine, périscolaire, centre de loisirs, sport, culture, commerces,
- localisation de structures d'hébergement et équipements touristiques,
- accueil de population et d'habitat dont logements publics aidés (locatif et accession)
- maintien d'un tissu agricole vivant.

1.1.2. Les bourgs structurants du territoire rural

A l'image des chefs lieux de cantons en zone très rurale qui regroupaient les services publics et la majorité des commerces, les bourgs structurants assurent des fonctions complémentaires à la simple fonction d'accueil. Ils jouent un **rôle d'attractivité et de structuration sur les communes alentours**.

Les bourgs identifiés ont d'ores et déjà un noyau de services et équipements à renforcer.

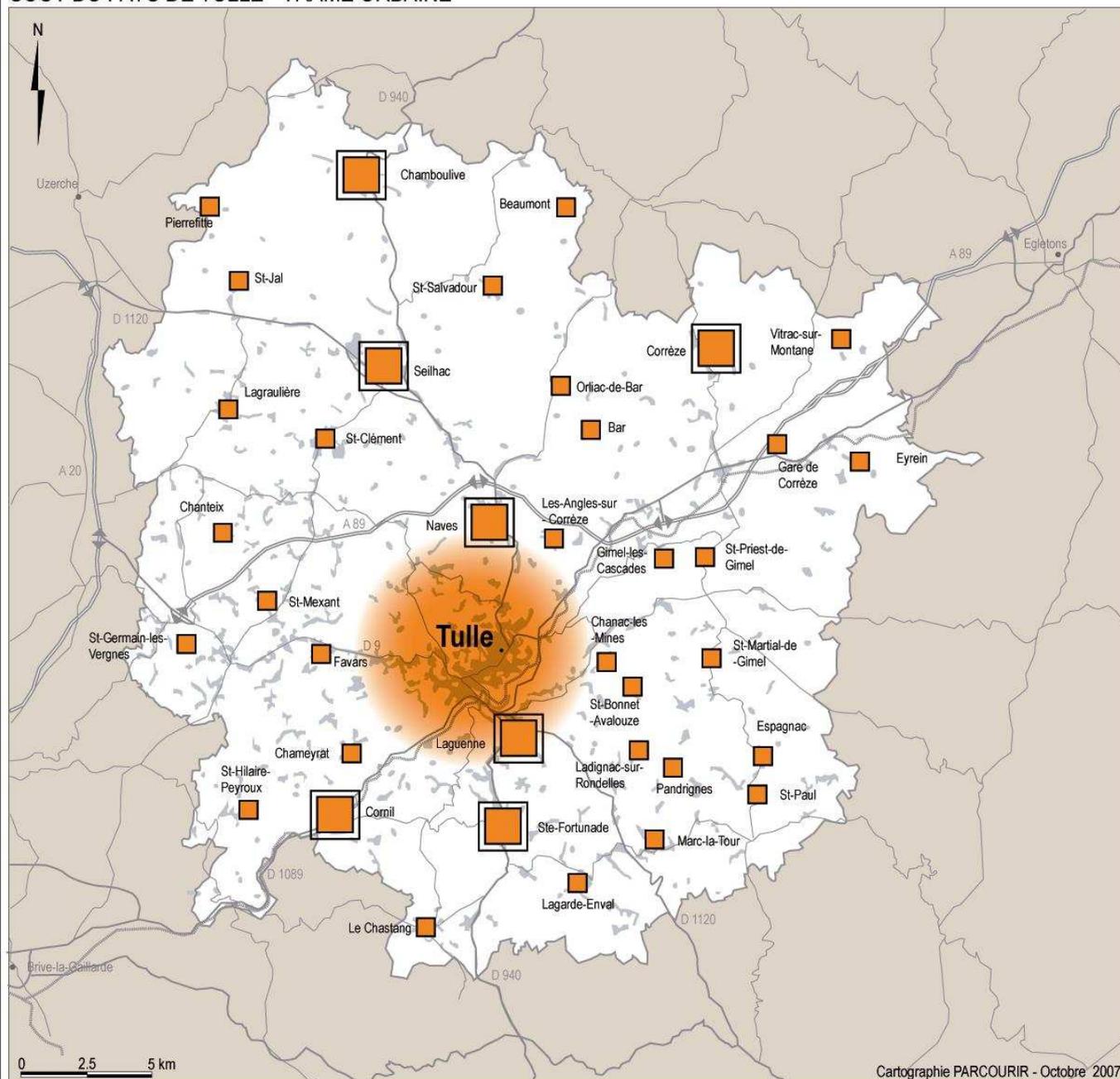
Les fonctions principales suivantes leur sont dévolues :

- renforcement des structures commerciales et de services,
- localisation des équipements publics ayant un impact sur plusieurs communes (par exemple les premières crèches),
- localisation des zones artisanales communales nouvelles,
- localisation de structures d'hébergement et équipements touristiques,
- accueil de population et d'habitat diversifié dont logements locatifs publics aidés,
- maintien d'un tissu agricole vivant.

A moyen terme, ces bourgs pourront jouer **le rôle de bourg relais** pour :

- l'organisation d'une mobilité durable : création de pôle d'échanges,
- la politique globale d'accueil du territoire affirmée dans le PADD : accueil de population et d'activités, en lien avec les politiques régionale et départementale (pôle local d'accueil)

SCOT DU PAYS DE TULLE - TRAME URBAINE



1.1.3. Le pôle urbain central

Le pôle urbain de l'aire urbaine de Tulle est identifié, selon l'INSEE, par la zone urbaine agglomérée et par la forte proportion d'actifs y travaillant (plus de 40% des actifs des communes de l'aire urbaine). Il comprend à ce jour les communes de Tulle et Laguenne. A moyen ou long terme, la commune de Naves pourrait y être associée.

Ce pôle urbain central joue un **rôle majeur dans le cadre de la politique globale de l'accueil** avec un rôle déterminant à l'échelle de tout le territoire du SCoT :

- accueil de populations et d'activités diversifiées
- accueil de grands équipements et services structurants de gamme supérieure
- les équipements sportifs et culturels de niveau intercommunal : médiathèque, théâtre...
- les équipements universitaires, hospitaliers...
- les zones commerciales à l'échelle du bassin de vie.

Il est également le **lieu de centralité et d'échanges** privilégié pour :

- le développement des logements publics locatifs aidés, avec toute la gamme de produits pour loger les plus défavorisés comme les jeunes ménages actifs et les populations plus aisées,
- le développement du réseau de transport collectif urbain,
- la localisation du pôle multimodal principal du territoire autour de la gare de Tulle.
- le développement d'un tourisme urbain.

De plus, le pôle urbain joue un **rôle déterminant dans la structuration du territoire régional et départemental** compte tenu de sa fonction de **ville-préfecture et chef lieu du département de la Corrèze**.

La ville de Tulle dispose d'un éventail d'équipements, de services publics et privés qui rayonnent au-delà des limites du SCoT. Le pôle urbain doit **maintenir un haut niveau d'offre de services** pour continuer à assumer sa fonction de structuration du territoire.

1.2 La priorité à un accueil d'habitat économe en espace

Pour atteindre l'**objectif ambitieux de production et amélioration de 2 700 à 3 400³ logements sur les 10 années** à venir pour résorber les besoins non satisfaits et loger convenablement les nouveaux arrivants, les élus ont fait le choix de :

- accompagner et pérenniser la **politique d'habitat du PLH**, Programme Local de l'Habitat signé en 2005 pour une durée de 5 ans
- amplifier la **dynamique de renouvellement urbain et de réhabilitation** de la ville centre et l'étendre à l'ensemble des centres des autres bourgs et villages du territoire du SCoT.

Cette priorité pour le renouvellement urbain et la réhabilitation se fait dans l'objectif de **maintenir l'équilibre entre le développement urbain et la protection de l'agriculture** :

- éviter l'atomisation de l'habitat, optimiser les équipements existants, revitaliser les centres anciens existants
- limiter la consommation de terres et ainsi préserver et renforcer des espaces agricoles viables et pérennes

L'**offre nouvelle de logements dans les centres bourgs** correspond à un large potentiel identifié dans les communes et dans le cadre de l'étude PLH : 63% des nouveaux logements, soit **900 à 1100 nouveaux logements** sur les 10 ans du SCoT seront créés dans les zones urbaines existantes par :

- le renouvellement urbain,
- l'optimisation de l'urbanisation existante,
- la rationalisation de l'espace.

Cette priorité est complémentaire de la **maîtrise des nouvelles extensions d'urbanisation**, autant au niveau qualitatif que quantitatif : 37% des nouveaux logements créés seront en extension urbaine, soit **500 à 600 nouveaux logements** sur les 10 ans du SCoT.

Cette offre nouvelle de logements sera complétée par l'offre de réhabilitation des logements existants qui reste nécessaire pour poursuivre l'**amélioration et le confort des logements existants publics et privés**, soit **1300 à 1700 logements réhabilités** sur les 10 ans du SCoT.

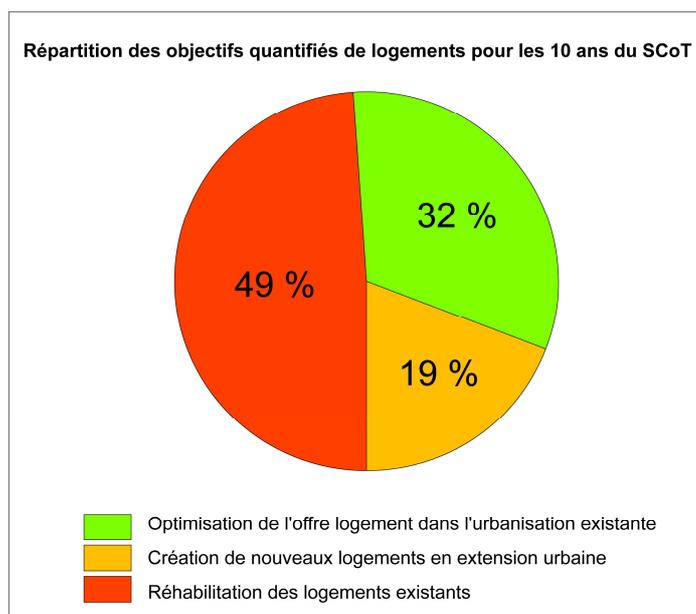
Objectifs quantitatifs	Qualité des logements	Localisation préférentielle
900 à 1100 logements	nouveaux créés	zones urbaines existantes
1300 à 1700 logements	existants réhabilités	zones urbaines existantes
500 à 600 logements	nouveaux créés	zones d'extension urbaine

Nous appelons ici les « **zones urbaines existantes** » les zones déjà équipées avec un règlement de construction : zones U et 1AU des PLU ainsi que les zones urbanisables des cartes communales.

Nous appelons ici les « **zones d'extension urbaine** » les zones 2AU des documents d'urbanisme, urbanisables à terme sous conditions et les zones nécessitant modification des zones N des cartes communales, sans règlement de construction.

En l'absence de document d'urbanisme, les zones constructibles, régies par le RNU, Règlement national d'Urbanisme, seront limitées.

³ 2700 logements suivant l'hypothèse basse de prévision de population et 3400 logements suivant l'hypothèse haute de prévision de population en 2016



1.3 La préservation et la valorisation des espaces agricoles, naturels et forestiers

Les espaces agricoles, naturels et forestiers du territoire du SCoT du Pays de Tulle, sont de très grande qualité paysagère et d'une richesse écologique remarquable. Ils constituent un des éléments forts du projet du SCoT et seront préservés et mis en valeur dans chacune des composantes spatiales du projet.

1.3.1. Espaces agricoles

L'agriculture est une composante majeure de l'espace et de l'économie du territoire couvert par le SCoT. Elle représente 8% des actifs en 2006. La qualité des productions participe à l'image de marque de la région. La structure d'exploitation de prairies organisées en système de bocage participe quant à elle à la qualité des paysages, à l'identité du territoire et à la préservation de continuités de milieux naturels. Dans les communes classées en zone de montagne, qui sont fortement boisées, l'agriculture joue de plus, un rôle dans le maintien d'espaces ouverts. Ce secteur d'activité sera maintenu pour garder un territoire vivant.

Un équilibre général sera préservé entre les espaces urbanisés et les terres agricoles :

- veiller à éviter le morcellement des espaces agricoles en gardant une urbanisation groupée et en évitant l'atomisation de l'urbanisation.
- clarifier la fonction des espaces agricoles et urbanisés sur le long terme.
- Protéger au mieux les zones agricoles classées en AOC

1.3.2. Espaces naturels

La grande qualité paysagère générale est un des atouts spatiaux majeurs du territoire. Le territoire du SCoT est également riche d'une grande diversité d'écosystème à protéger et à valoriser.

Les espaces d'intérêt majeur repérés dans les inventaires patrimoniaux (ZNIEFF actuelles et inventaires modernisés en 2008) et Natura 2000, comprennent :

- les espaces de vallées encaissées et boisées : vallées de la Corrèze et de ses affluents (Bourette, Vimbelle, Menaude), de la Montane, de la Sainte-Bonette, de la Ganette, de la Souvigne, de la Sagne, la Rondelle
- une grande forêt : forêt de Blanchefort,
- des étangs : étang de Ruffaud, étang du Vicomte, étangs de la région de Clergoux,
- des zones humides : marais du Brézou, milieux tourbeux de Vitrac sur Montane.

Les projets sur ces espaces devront avoir pour objet la protection, la mise en valeur et la pédagogie de l'environnement, en préservant les caractéristiques remarquables des milieux et la bio diversité. Certains espaces naturels remarquables, comme les landes sèches résiduelles bénéficieront de mesures de protection strictes qui contribueront à leur pérennité. Enfin, la qualité essentielle du territoire liée à la présence d'un réseau hydrographique dense, à plus de 600 plans d'eaux et à la présence de zones humides dans de nombreuses têtes de bassin sera préservée et mise en valeur.

1.3.3. Forêt

La forêt occupe de grands pans du territoire. Dans l'est du SCoT, la préservation d'espaces ouverts est à rechercher en fonction des situations locales, de façon à conserver certains espaces non boisés autour des villages et hameaux.

Dans l'Ouest du territoire la forêt se présente sous forme de petits massifs fragmentés qui, combinés au bocage, assurent une trame verte assez serrée. Il sera conservé à cette trame une maille suffisante pour assurer une continuité biologique, notamment le long des corridors biologiques cartographiés au 2.2.7.

D'une manière générale les zones forestières présentant un intérêt pour la biodiversité, pour la production, pour les loisirs seront protégées au mieux. Y seront autorisées le maintien et le développement des activités propices à leur maintien et leur entretien.

2. LES ORIENTATIONS ET PRESCRIPTIONS LIEES AU PADD ET AUX GRANDS EQUILIBRES

2.1 Affirmer le positionnement Interrégional du Bassin de Tulle

2.1.1 Conforter le rôle de Tulle comme ville centre et lui donner les atouts nécessaires pour une perspective d'avenir.

Les activités économiques sont localisées sur tout le territoire au sein des zones d'activités intercommunales et communales de façon à rapprocher zones d'emplois et zones d'habitat.

Certaines activités spécifiques seront prioritairement localisées dans le pôle urbain central pour en renforcer l'attractivité :

Poursuivre l'accueil d'équipements et services de niveau central.

La ville de Tulle accueille des établissements universitaires et de formation supérieure, ainsi que des pôles de recherche spécialisés tel que le pôle inter régional du bois. L'accueil de nouveaux établissements de ce type se fera préférentiellement sur la ville centre pour augmenter le poids universitaire de la ville et optimiser les politiques spécifiques : logement étudiant, déplacement...

Les équipements intercommunaux majeurs à caractère culturel, sportif seront positionnés dans le pôle central et articulés avec la desserte en transports en commun pour augmenter leur rayonnement sur tout le bassin de Tulle.

Renforcer les fonctions commerciales du pôle central

Les fonctions commerciales du pôle urbain sont assurées par les zones commerciales dédiées et par l'ensemble des commerces du centre ville. Ces deux ensembles assurent le rayonnement commercial de Tulle sur tout un bassin de vie.

Le projet consiste à adapter la nature de l'offre à la demande ainsi :

- Les zones commerciales existantes pourront être complétées par des commerces identifiés comme sous représentés dans l'agglomération.
- La requalification des zones commerciales anciennes est engagée par la ville de Tulle : amélioration de l'accessibilité, requalification paysagère, travail sur la signalétique et traitement spécifique d'entrée de ville.
- Un travail important de réorganisation du commerce du centre ville associé à l'aménagement des espaces publics est mené par la ville de Tulle.

Structurer le pôle multimodal de déplacements

Le pôle multimodal de déplacements qui va être aménagé autour de la gare de Tulle, dans un quartier proche du centre ville, et qui accueille de grands équipements structurants (médiathèque en construction, centre culturel existant...) est un élément de centralité réel.

2.1.2 Promouvoir un développement équilibré et durable de tout le bassin de vie par une bonne répartition des fonctions et des équipements entre les différentes parties du territoire.

Le pôle central regroupe les fonctions de service de gamme supérieure. Les fonctions de gamme intermédiaire et de proximité seront réparties sur le territoire du SCoT pour un aménagement équilibré.

Cette répartition s'appuiera sur la trame urbaine telle que présentée au 1.1.

Les bourgs structurants joueront un rôle majeur pour l'accueil des services de gamme intermédiaire, les nouvelles zones artisanales, les logements publics aidés, les pôles d'échanges pluri modaux.

L'Ouest du territoire est le plus concerné par la croissance démographique actuelle, les services et les équipements s'adapteront à l'évolution de population, selon les territoires de projets identifiés localement (notamment équipements sportifs, petite enfance...).

Le Nord Ouest bénéficie d'une excellente accessibilité par l'A20 et l'A89, la création d'une nouvelle zone d'activité intercommunale à moyen terme bénéficiera de cette situation. En outre, elle permettra de limiter les déplacements quotidiens domicile travail en stabilisant l'emploi sur le territoire en lien avec le développement de l'habitat.

L'Est va connaître une réorganisation forte autour du pôle d'emploi de la Montane ainsi qu'autour du nouveau pôle urbain intercommunal qui se constitue autour de La Gare de Corrèze.

Le Sud Est du territoire doit conserver un niveau de service satisfaisant et adapter les équipements existants (hébergements touristiques, équipements d'accueil et d'animation....) pour développer les potentiels loisirs, nature et tourisme qui sont déjà très forts. Il s'appuiera, entre autre, sur le pôle d'excellence rurale lié au Transcorrèzien et à la transformation des ateliers du Mortier à Espagnac. C'est un territoire fragile qui doit être soutenu par des actions volontaristes.

Quand au Sud, il est dans un axe global Nord Sud, sur les voies d'accès à l'A89 depuis le Sud du département et les départements voisins. La proximité de la ville-centre lui confère un dynamisme de l'habitat qu'il sera nécessaire d'accompagner par les services et à terme par la création d'une nouvelle zone d'activité intercommunale.

2.1.3 Participer à la dynamique régionale et interrégionale au travers de projets communs avec les Bassins de vie voisins.

Prendre en compte les projets d'infrastructures qui vont améliorer l'accessibilité externe du territoire :

- la mise à deux fois deux voies du barreau autoroutier A20-A89 qui complètera le dispositif autoroutier autour de Tulle
- la déviation Nord de Brive entre Ussac (à partir du nouvel échangeur sur l'A20) et Malemort.
- l'aéroport Brive Souillac
- la ligne LGV

Les deux premiers projets vont avoir un impact sur la réorganisation des flux de déplacements routiers à l'intérieur du territoire, il conviendra de ne pas urbaniser le long de la RD9 entre Saint Germain les Vergnes et Tulle en dehors des zones agglomérées pour conserver à cet axe un caractère de desserte inter urbain marqué.

La mise en service de l'aéroport Brive-Souillac va accroître l'accessibilité du territoire et augmentera les flux touristiques à destination de la Corrèze, du Lot et de la Dordogne, c'est un atout qui sera relayé par l'orientation du Scot en faveur du tourisme.

Développer la mise en valeur touristique du site archéologique majeur de Naves.

Le site archéologique de Naves est pressenti comme porteur d'un grand potentiel de développement, son aménagement prendra en compte les critères de qualité générale préconisés par le SCoT. Qualité d'insertion paysagère dans le site, qualité du bâti et de ses performances énergétiques, articulation à moyen terme avec le pôle d'échange plurimodal de Naves.

Accueillir des équipements de niveau inter agglomérations

L'accueil de nouveaux équipements à même de desservir les agglomérations de Tulle et Brive et leurs bassins de vie pourra se faire dans les sites déterminés comme pertinents par les études préliminaires. Ils seront choisis préférentiellement en fonction de leur accessibilité.

Au moment de leur création, un volet accessibilité et desserte par les transports en commun sera pris en compte dans les études préalables. Ces projets répondront également aux critères de qualité énoncés par le SCoT : qualité d'insertion paysagère, performance énergétique, caractère durable de l'aménagement.

2.2 Choisir la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale comme fil conducteur de l'aménagement du territoire

Utiliser au mieux les ressources du territoire

2.2.1 Affirmer une politique énergétique territoriale

Le SCoT appuie cette politique énergétique par des prescriptions inscrites dans les orientations correspondant à l'habitat, à l'économie et aux déplacements, notamment par

- la localisation et l'organisation de l'urbanisation (habitat, activités, services) pour limiter les différents déplacements motorisés et favoriser les déplacements de courte distance.
- l'incitation aux pratiques favorables aux économies d'énergie dans la construction, et au développement durable.

Il permet l'installation d'unités de production d'énergie renouvelable (production de biogaz, bois énergie, production de plaquettes bois...), après étude d'impact dans les conditions décrites par les articles L. et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'utilisation des nouvelles techniques de construction liées aux économies d'énergie : isolation par l'extérieur, installation de systèmes de production d'énergie renouvelable : panneaux solaires, autres types de technologie liées à l'énergie solaire, toitures végétalisées, systèmes de protections solaires pour le confort d'été.... (Liste non exhaustive qui permet l'utilisation des technologies connues et à venir.) sera privilégiée dans la rénovation des bâtiments ainsi que dans la construction neuve (habitat, équipement public, activités). Les communes qui opteront pour un COS dans leur PLU, utiliseront au mieux le dépassement de COS pour les constructions remplissant des critères de performance énergétique ou comportant des équipements de production d'énergie renouvelable.

Les bilans énergétiques des installations publiques pour maîtriser la consommation d'énergie des bâtiments publics seront également privilégiés.

Pour **concilier politique énergétique et politique patrimoniale**, dans les secteurs proches de patrimoine bâti de qualité ou dans les sites de caractère, l'utilisation de ces techniques sera faite judicieusement de façon à ne pas dénaturer la qualité initiale du lieu.

2.2.2 Assurer la pérennisation de la ressource en eau et préserver la qualité des eaux superficielles

Le projet du SCoT prévoit une augmentation de population de 5% à 10%.

Le développement urbain doit s'accompagner d'un effort sur la gestion de l'eau et de l'assainissement pour adapter la ressource et les équipements aux besoins futurs. Ainsi, les projets d'urbanisation nouvelle seront subordonnés à des mises à niveau adéquates des réseaux d'eau potable et d'assainissement.

Les économies d'eau et la lutte contre le gaspillage (35% de fuite) doivent être prioritaires sur la mobilisation de nouvelles ressources.

Le traitement des eaux usées et l'élimination des déchets doivent s'intégrer dans une politique globale et cohérente permettant à la fois de maîtriser l'étalement urbain et de préserver l'environnement.

Il est préconisé d'améliorer ou renouveler les ouvrages en limite de capacité ou présentant des dysfonctionnements et des rejets de qualité insatisfaisante, ainsi que de renouveler et adapter les réseaux de collecte des communes.

Le SCoT incite les communes à urbaniser en regroupant les opérations sur certaines parties du territoire communal, ce qui optimise l'utilisation des réseaux.

La poursuite de la mise en place des périmètres de protection des captages d'eau potable existants et futurs est nécessaire. Les servitudes créées par les périmètres de protection seront strictement respectées. Les bassins d'alimentation autour des captages doivent être préservés, les choix d'urbanisation devront, dans la mesure du possible, se faire en dehors de ces espaces

Les têtes de bassin versant seront protégées des installations polluantes, les aménagements y seront réglementés de façon à éviter tout risque de pollution.

Une attention particulière est à porter au traitement des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel. Dans les futurs projets d'aménagement (lotissement, ZAC, zones d'activités), il sera prévu des solutions adaptées de stockage et de traitement des eaux pluviales avant rejet dans les zones sensibles : proximité de milieux naturels d'intérêt patrimonial, zones humides, périmètres de captages...

2.2.3 Développer la multifonctionnalité de la forêt

La forêt du territoire, très présente, assure d'ores et déjà plusieurs fonctions, économiques, sociales et environnementales : forêt paysanne, forêt de production, filière bois, rôle de puits de carbone, fonctions écologiques et réserve de bio diversité. Le projet du SCoT vise à maintenir et développer ces fonctions et à en développer d'autres notamment la filière bois énergie, les loisirs et le tourisme.

Par leur réglementation, les documents d'urbanisme communaux veilleront à l'exercice possible de ces fonctions.

Assurer une gestion harmonieuse des espaces

2.2.4 Articuler la politique d'accueil avec le maintien d'une agriculture vivante

L'agriculture est une composante essentielle de l'espace du SCoT, les documents d'urbanisme communaux veilleront à pérenniser les conditions spatiales de son exercice en affirmant des zonages clairs dédiés à l'agriculture, la forêt et l'urbanisation.

2.2.5 Accorder une place importante au paysage et au patrimoine

Par la qualité des paysages et du patrimoine bâti, le territoire du SCoT est remarquable. Les documents d'urbanisme communaux prendront en compte la dimension paysagère et patrimoniale dans le projet de la commune. Ainsi dans les secteurs de qualité environnementale et paysagère, repérés en jaune sur la carte de synthèse de l'état initial de l'environnement, des réglementations spécifiques seront mises en place dans le document d'urbanisme communal. Le patrimoine sera identifié, qu'il soit monumental ou vernaculaire. Les nouveaux secteurs à urbaniser seront choisis de façon à préserver les points de vue remarquables, les paysages emblématiques, la mise en valeur des éléments de patrimoine bâti. Puis au sein des zones à urbaniser des prescriptions viseront à harmoniser les extensions nouvelles avec l'urbanisation existante. Elles porteront par exemple sur les règles d'implantation du bâti, et sur les caractéristiques des constructions.

2.2.6 Aménager les entrées de villes et villages et les axes majeurs

Les axes routiers qui traversent le territoire offrent une image des paysages emblématiques du Pays de Tulle, le développement de l'urbanisation ne doit pas entamer cette image.

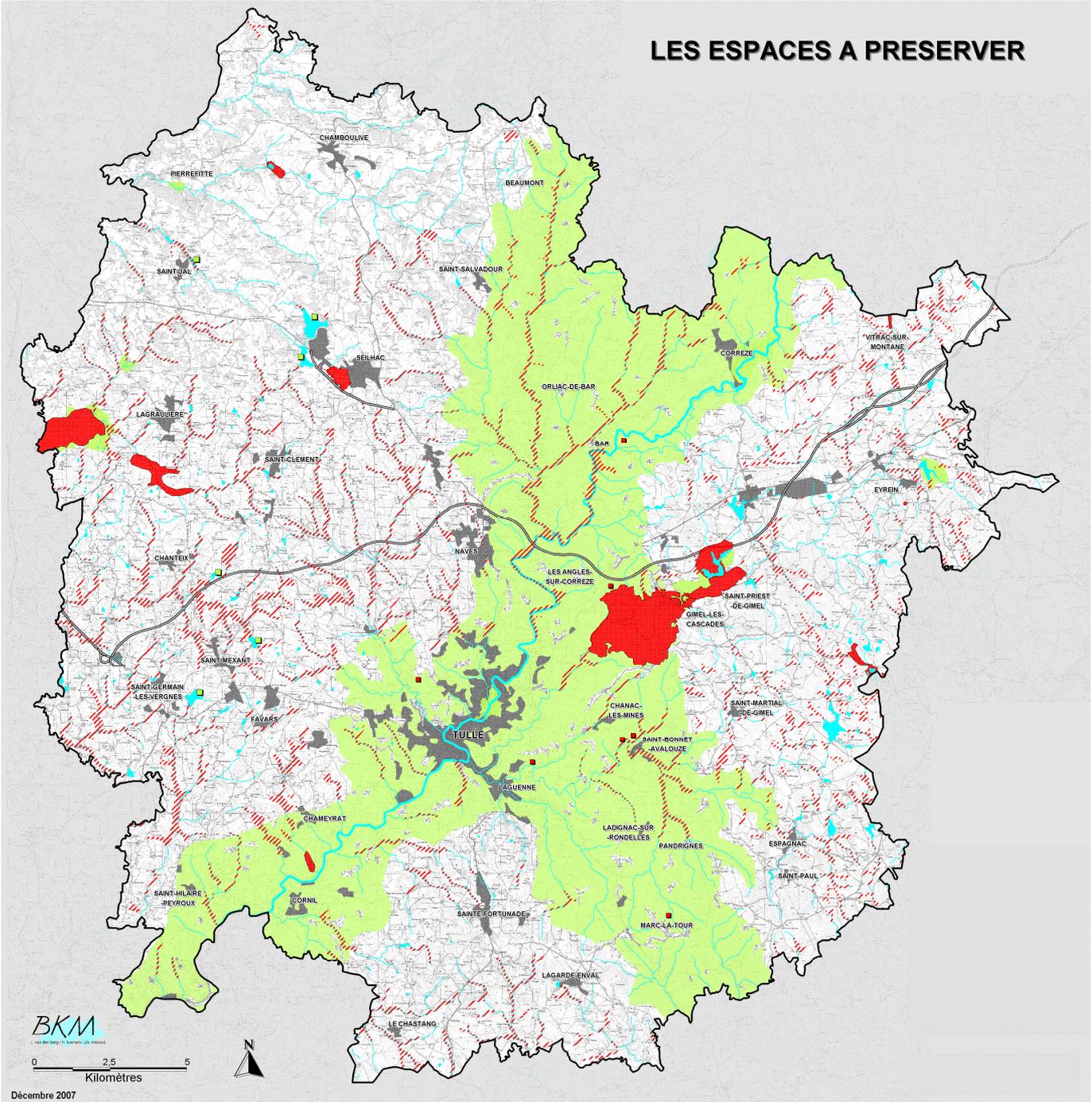
Une attention particulière sera portée au respect de la réglementation d'affichage publicitaire et à l'incitation des communes à faire des règlements locaux de publicité.

L'urbanisation linéaire le long des axes principaux (axes routiers classés en première catégorie), à l'extérieur des bourgs, sera évitée. Un travail paysager fin préservant les points de vue majeurs, traitant les fronts urbains et les limites de l'urbanisation sera réalisé pour toute nouvelle zone d'urbanisation le long d'un axe. Lorsque la topographie le permet, il sera préféré un développement de l'urbanisation en profondeur par rapport à la voie plutôt qu'en linéaire. Les documents d'urbanisme organiseront la nature de la limite d'urbanisation, par exemple en s'appuyant sur une limite naturelle : haie, bosquet, en prescrivant les modalités d'implantation du bâti, les clôtures, les plantations associées, de façon à s'insérer harmonieusement dans le paysage rural.

Des coupures vertes seront ménagées entre les bourgs. Les coupures vertes représentées sur la carte devront être reprises dans les documents d'urbanisme communaux et dimensionnées en fonction du contexte paysager local. Dans ces coupures, aucune construction ou aménagements ne seront autorisés.

L'étude des secteurs stratégiques affinera cette dimension qualitative et permettra une coordination intercommunale sur les axes.

LES ESPACES A PRESERVER



BKM

0 2,5 5
Kilomètres

Décembre 2007

-  Espaces à préserver pour leur intérêt écologique et / ou paysager majeur (ZNIEFF type I, site Natura 2000, sites classés)
-  Espaces à préserver pour leur intérêt écologique et / ou paysager majeur (Principales zones humides du territoire)
-  Espaces à préserver pour leur intérêt écologique et / ou paysager majeur (Principales landes sèches du territoire)

-  Espaces à conserver globalement (Unité centrale des vallées et leurs affluents, sites inscrits)
-  Espaces à conserver globalement (Plans d'eau d'intérêt paysager hors loi Montagne)

Cette carte permet d'identifier globalement la localisation des espaces à préserver. Il ne s'agit pas d'une délimitation précise des espaces.

2.2.7 Préserver la trame verte et les milieux naturels

Les espaces à préserver pour leur intérêt écologique et/ou paysager majeur – en rouge sur la carte

Les espaces d'intérêt majeur, repérés dans l'état initial de l'environnement, dont la conservation de l'intérêt biologique et paysager est essentielle, doivent être protégés.

Trois types d'espaces sont concernés :

- **Les espaces reconnus pour leur valeur écologique et paysagère majeure**

Les espaces reconnus pour leur intérêt écologique majeur sont ceux qui figurent dans les inventaires patrimoniaux (ZNIEFF de type I) ou bénéficient d'un outil de protection et de gestion des habitats et des espèces (Natura 2000).

Ils comprennent :

- une grande forêt : forêt de Blanchefort (ZNIEFF 1),
- des étangs : étang de Ruffaud, étang du Vicomte, étangs de la région de Clergoux (ZNIEFF 1),
- des zones humides : marais du Brézou, milieux tourbeux de Vitrac sur Montane (ZNIEFF1),
- une vallée : vallée de la Montane près de Gimel (Natura 2000).

Les espaces d'intérêt paysager majeur sont les sites classés qui sont protégés pour leurs qualités (pittoresques, artistiques, légendaires, historiques ou scientifiques).

Les sites classés du territoire sont :

- le site classé des cascades de Gimel et gorges de la Montane en aval de Gimel,
- le site classé de la vallée de la Montane en amont de Gimel qui est situé dans la continuité du site précédent,
- le Rocher de Larrichière à Eyrein,
- le château de Seilhac et son parc.

A cette liste s'ajouteront les éventuelles nouvelles ZNIEFF de type 1 issues de la modernisation des Znieff (2008-2009) ainsi que les sites qui seraient classés pendant la durée du SCoT.

Le SCoT prévoit que ces espaces ne sont pas urbanisables.

Les activités agricoles et sylvicoles y sont respectueuses de l'environnement et adaptées à la conservation de la richesse du milieu.

Les activités humaines relevant de l'entretien du paysage et de la gestion écologique sont autorisées .

Ces espaces peuvent faire l'objet d'une ouverture au public à condition qu'elle soit orientée vers la pédagogie de l'environnement et la découverte de la nature et que la fréquentation ne menace pas leur identité.

- **Les cours d'eau et les zones humides**

Les cours d'eau, comme partout en Limousin, sont une composante majeure du patrimoine naturel de l'aire du SCoT ; les zones humides, qui leur sont étroitement associées, assurent des fonctions essentielles pour le territoire. La prise en compte des zones humides et des cours d'eau dans les documents d'urbanisme, est une assurance de leur protection pérenne.

Les communes, lors de l'élaboration de leur document d'urbanisme délimitent les zones humides de leur territoire en s'appuyant sur le pré inventaire réalisé dans l'état initial de l'environnement du SCoT, à savoir les zones humides à jonc, les zones humides à cariçaies et mégaphorbiaies, les tourbières ou zone para tourbeuse de la carte milieux naturels.

Les cours d'eau et les zones humides sont classés en zone naturelle dans les documents d'urbanisme.

Sont interdits la transformation des zones humides par remblaiement, affouillement, dépôt.

Il est fortement recommandé de ne pas les drainer, les retourner ou les planter.

Ces espaces peuvent faire l'objet d'une ouverture au public à condition qu'elle soit orientée vers la pédagogie de l'environnement et la découverte de la nature et que la fréquentation ne menace pas leur identité.

- **Les landes sèches résiduelles**

Les landes sèches étaient autrefois très répandues sur les hautes terres du Limousin. D'origine anthropique, elles sont en forte régression du fait de l'abandon des pratiques agricoles qui permettaient leur conservation. Leur prise en compte dans les documents d'urbanisme est essentielle pour tenter de préserver les quelques espaces de landes encore présents sur le territoire du SCoT.

Les communes délimitent les landes sèches de leur territoire en s'appuyant sur le pré inventaire réalisé dans l'état initial de l'environnement du SCoT, carte Milieux Naturels.

Les landes sèches sont classées en zone naturelle dans les documents d'urbanisme.

Sont interdits la transformation des landes sèches par affouillement, mise en culture, plantation, dépôt.

Sont interdits sur ces espaces les pratiques de loisirs motorisés qui dégradent fortement la végétation et perturbent les espèces animales.

Les espaces à conserver globalement – en vert sur la carte

En dehors des espaces d'intérêt majeur évoqués ci avant, il existe dans plusieurs secteurs de l'aire du SCoT une qualité des espaces naturels, agricoles et forestiers qui doit être conservée dans sa globalité. Les secteurs concernés sont :

- **L'entité centrale des vallées et leurs affluents**

L'entité centrale des vallées et de leurs affluents constitue un espace rural particulier qui demande une prise en compte adaptée à ses spécificités. La configuration complexe du relief avec ses nombreuses pentes prononcées est à l'origine de cette entité unique qui marque fortement le territoire par ses dimensions, ses perspectives, ses grands espaces boisés, ses bourgs et hameaux en promontoire, ses clairières prairiales, ses cours d'eau majeurs,...

Cette entité englobe par ailleurs toutes les ZNIEFF de type II du territoire : vallées de la Corrèze et de ses affluents en amont de Tulle.

- **Les sites inscrits**

Les trois sites inscrits dans la ville de Tulle concernent des quartiers et le centre ancien de la ville (par ailleurs inclus dans la ZPPAUP). Les sept sites inscrits sur le reste du périmètre du SCoT expriment une bonne part de la diversité paysagère de l'aire d'étude : bourg et vallée (Corrèze, Gimel), étang (Chabières à Eyrein, Ruffaud à Gimel), forêt et parc de château (Blanchefort), cascade et gorge (Pierrefitte).

- **Les plans d'eau d'intérêt paysager et leurs rives (hors zone de montagne) en bleu sur la carte**

L'intérêt paysager des rives naturelles des plans d'eau varie en fonction de leur taille. Cet intérêt est considéré comme significatif pour des plans d'eau d'une superficie supérieure à 2 hectares et avec un axe de vision d'au moins de 300 m. Sept plans d'eau, situés en dehors du périmètre d'application de la loi Montagne, sont concernés par cette taille (les plans d'eau situés à l'intérieur du périmètre de la loi Montagne font l'objet d'une prescription spécifique) :

- le moulin de St-Jal (St-Jal)
- le moulin de Noilhac (St-Jal)
- les Rivières (Chanteix)
- lac de Bournazel (Seilhac)
- l'étang neuf (Seilhac)
- l'étang de Lachamp (Saint Germain les Vergnes)
- Bois Barot (Favars, St-Mexant)

Pour l'ensemble des sites mentionnés dans ce chapitre, les extensions de l'urbanisation dans ces espaces devront maintenir le fonctionnement écologique et les caractéristiques paysagères de ces espaces.

Les documents d'urbanisme devront évaluer la pérennité de l'équilibre écologique de ces espaces dans leur évaluation environnementale (de type « loi SRU »).

Les usages agricoles et sylvicoles qui permettent de maintenir la qualité écologique et paysagère de ces espaces sont à conforter.

Les principaux corridors écologiques

Les espaces naturels ont besoin d'être en contact pour préserver leur richesse biologique par des phénomènes d'échanges et de déplacements d'espèces animales et végétales.

Sur le territoire du SCoT, les espaces naturels sont encore peu morcelés et bien reliés entre eux, grâce notamment à la densité du réseau hydrographique et à la qualité du maillage bocager.

Les corridors écologiques sont donc nombreux et leur prise en compte est importante pour maintenir, voire améliorer les connexions biologiques. Deux principaux types ont été identifiés dans le territoire du SCoT :

- les corridors qui suivent les grandes vallées (Corrèze et affluents) et relient le Sud-Ouest du département avec la « montagne limousine ».
- les corridors qui assurent les liaisons entre les bassins versants (Corrèze- Vézère, Corrèze-Dordogne) à travers le réseau de haies, boisements et bosquets sur les plateaux et collines.

Au niveau local, la multitude de petits vallons et de réseaux de haies permet aussi des liaisons entre des espaces de plus petite dimension. Ces corridors d'intérêt local ont aussi leur importance pour le maintien de la biodiversité.

Pour l'ensemble des corridors aquatiques et terrestres figurant sur la carte page suivante :

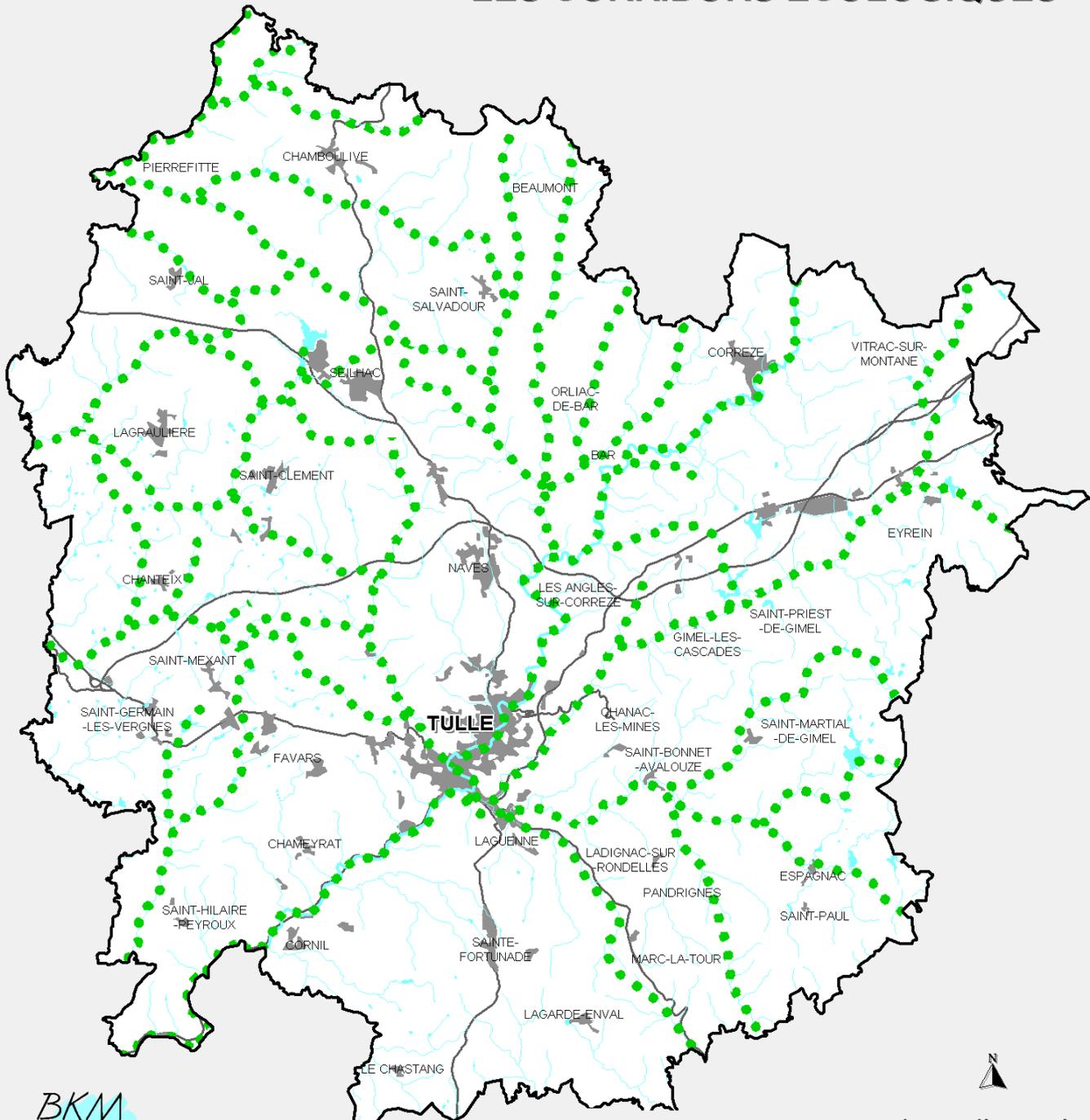
- les corridors ne doivent pas être interrompus par l'urbanisation.
- Si un projet venait à entraver la circulation de la grande faune, la continuité devra être rétablie par tout moyen adapté.
- les continuités sont rétablies lors de la construction de nouvelles infrastructures de transport : aménagement de passages pour la faune, continuité naturelle des cours d'eau et de leurs berges.
- Des dispositions sont prises pour que les équipements liés à la gestion de l'eau ou la production d'énergie, les opérations de restauration et d'entretien des cours d'eau ne compromettent pas les continuités de ces liaisons biologiques.
- L'équipement des ouvrages hydrauliques en aménagements destinés à assurer la libre circulation des espèces piscicoles, notamment migratrices, doit être poursuivi.
- Dans leur document d'urbanisme, les communes peuvent délimiter les corridors d'intérêt local et prendre des mesures adaptées pour assurer leur préservation.

Les paysages autour du pôle central

L'agglomération principale qui concerne les communes de Tulle, Laguenne, Chameyrat et touche le territoire de Chanac-les-Mines, se caractérise par une forte imbrication des espaces bâtis et non bâtis. Les relations visuelles avec « la campagne » existent depuis le centre-ville de Tulle.

Cet équilibre entre ville et campagne mérite d'être conservé de façon durable par l'identification d'une trame verte à l'échelle de l'agglomération. La reconnaissance des différentes fonctions de cette trame est essentielle pour justifier l'importance de cet élément structurant. Parmi les différentes fonctions de cette trame l'on peut citer, par exemple, : la production agricole, le rôle pour les loisirs, les fonctions écologique et paysagère...

LES CORRIDORS ECOLOGIQUES



● ● ● ● Principaux corridors écologiques à maintenir

2.2.8 Accès à la nature et aux espaces de loisirs

Sur le territoire du SCoT, pour répondre à la demande de loisirs de la population plusieurs sites majeurs ont été aménagés ou le seront :

Espaces de loisirs :

- l'étang de Lachamp à Saint Germain les Vergnes
- le lac de Bournazel à Seilhac
- le site de l'Etang de Ruffaud
- le site de l'étang de Taysse à Espagnac

Espaces naturels :

- le Marais du Brézou, initiation à l'environnement
- la forêt de Blanchefort.
- le site des Cascades de Gimel (aménagement privé)

Espaces liés au patrimoine :

- le site archéologique de Tintignac à Naves
- le circuit de la pierre à Marc la Tour

Itinéraires :

- les itinéraires du Transcorrézien (ligne du Tacot et du POC)

Un projet de trame de déplacements vélos, articulé avec la vélo route, complètera ce dispositif à moyen terme.

Le site du Coiroux sur Aubazines, à proximité du SCoT (jouxte les communes du Chastang et de Cornil), est attractif pour la population du SCoT notamment pour la pratique des activités de loisirs et sportives de pleine nature (plan d'eau, golf 18 trous et 9 trous, tennis, camping, chalets, restaurant, acro-branches, ...). C'est aussi un complexe touristique important.

De même le projet de création d'UTN (Unité Touristique Nouvelle) à Meyrignac-l'Eglise, une commune voisine du SCoT, avec l'aménagement du « Domaine de campagne des Monédières », complexe touristique et hôtelier d'envergure, complètera l'offre touristique et de loisirs accessible aux habitants du territoire.

Le SCoT est favorable à la création de projets touristiques, dans le respect global des autres prescriptions du SCoT.

2.3 Faire l'effort de la qualité de l'urbanisme et de l'habitat pour un accueil durable.

Les élus ont fait le choix de mener une politique globale d'accueil à destination des habitants, des entreprises et des touristes pour **pérenniser l'attractivité actuelle du territoire en terme démographique.**

La **mise en place d'opérations d'urbanisme et de logements** est complémentaire des autres actions du SCoT visant **la qualité de vie et de travail** sur le territoire :

- diversité des activités économiques,
- structuration de la trame urbaine,
- qualité paysagère et environnementale,
- mixité sociale et solidarité intergénérationnelle ...

Les opérations de logements qui seront montées dans les communes du territoire du SCoT consistent à **structurer et pérenniser une offre d'habitat** pour les 10 ans à venir qui prenne en compte **les objectifs de la loi** :

- l'équilibre social de l'habitat et la construction de logements sociaux,
- la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs,
- les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs
- l'équilibre commercial et artisanal,
- la protection des paysages et la mise en valeur des entrées de ville,
- la prévention des risques.

Le choix des opérations d'habitat autant en renouvellement urbain, qu'en réhabilitation et en extension urbaine sera réalisé pour :

- produire une offre en réponse aux besoins actuels insatisfaits en qualité et quantité (poursuivre les actions du PLH)
- répondre aux besoins des nouveaux arrivants
- faire face à la diminution de la taille des ménages
- permettre à tous les types de population de trouver un logement adapté à ses capacités financières.

Cette orientation passe aussi par la volonté de **s'engager dans une vision d'avenir** en anticipant sur les évolutions sociétales liées à la prise en compte des enjeux de l'énergie dans l'habitat : le résidentiel consomme à lui seul 35% d'énergie devant les transports (30%), l'industrie (23%), le tertiaire (12%). Avec l'augmentation prévisible du coût du pétrole, il apparaît judicieux de réétudier l'habitat en zone urbaine et/ou de nouveaux modes de transport pour le logement périurbain qui reste à développer.

Répartir l'offre de logements de manière équilibrée sur le territoire

2.3.1 Amplifier et diversifier l'offre de logements publics aidés

Les orientations et prescriptions qui suivent s'inscrivent dans une politique globale de l'habitat du SCoT:

- Accueil de logements publics aidés en locatif ou locatif-accession dans toutes les communes du SCoT
- Priorité aux logements publics aidés ou conventionnés, en neuf ou en réhabilitation, dans le cadre des procédures intercommunales : PLH et OPAH.
- Négociation avec les organismes HLM et autres opérateurs ou collectivités publics pour offrir une réelle alternative aux opérations immobilières défiscalisées qui ne répondent pas à ces besoins (loyers trop élevés, typologies non diversifiées de logements)
- Mise en place d'indicateurs de suivi de ces logements dans le cadre du PLH.

Pour tenir compte des revenus des familles les plus modestes, des jeunes et des personnes âgées et leur permettre de trouver un logement de qualité à bon marché à proximité de leur lieu de travail et à proximité des services

structurants (commerces, social, santé, emploi...) le SCoT s'engage à privilégier **les opérations de logements publics aidés**, en lien avec les partenaires concernés, que ce soit en location ou en location-accession dans **toutes les communes du SCoT** pour favoriser la mixité sociale.

Type de logement social	Population ciblée	Localisation prioritaire
Logement très social	Population en difficulté, défavorisée, souvent sans moyen de locomotion, nécessite un accompagnement social et un accès facile aux équipements et services	Ville centre de Tulle Bourgs structurants
Logement social	Population avec des revenus faibles, jeunes actifs ou personnes âgées, avec leur moyen de locomotion, population autonome. La majorité de la population corrézienne peut y accéder en lien avec le niveau de ressources.	Toutes les communes
Logement intermédiaire	Population avec des revenus modestes mais tout de même c'est le « haut de gamme » du social, souvent proposé par les promoteurs privés, nombre limité de financements.	Toutes les communes

Le choix pour le logement très social se fera de manière prioritaire dans les communes du pôle urbain et des bourgs structurants pour assurer la cohérence entre le développement de l'habitat et le maintien et le développement des services à la personne : à ce jour, ces communes concentrent les services publics, la majorité des commerces, l'accès aux transports collectifs.

La localisation des futurs équipements sera privilégiée dans ces communes : futurs pôles d'échanges pour les transports collectifs, relais de la politique globale d'accueil (pôle local d'accueil).

Pour les autres communes, la preuve devra être faite de l'accès aisé à ces mêmes services par une coordination et une mutualisation au sein des différentes communes.

En 2007, le territoire des 37 communes compte **1566 logements publics aidés** dont 1112 (71 %) sur la seule commune de Tulle. L'objectif de répartition de logements publics aidés pour les 10 années à venir dans les nouvelles opérations de logements et dans les réhabilitations doit s'intégrer dans la politique de reconquête du bâti des centres bourgs.

Répartition indicative des logements publics aidés pour les 10 ans du SCOT

	Récapitulatif des besoins en logements	Logements publics aidés : objectif 30%
Optimisation de l'offre logement dans l'urbanisation existante	900 à 1100	270 à 330
Création de nouveaux logements en extension urbaine	500 à 600	150 à 180
Réhabilitation de logements	1300 à 1700	390 à 510
Total	2700 à 3400	810 à 1020

2.3.2 Limiter les nouvelles extensions urbaines

Le nombre important d'opérations de logements (900 à 1100 logements répartis sur les 10 ans) en centre bourg ou dans les zones urbaines existantes vise :

- la préservation de la viabilité des espaces agricoles et de la qualité des espaces naturels existants,
- la diversité de l'offre sur le territoire : développer la location face à l'accession, dominante dans les opérations des 5 dernières années, favoriser les logements collectifs pour les jeunes ménages ou les personnes âgées.

L'**optimisation d'une offre nouvelle de logement concerne l'ensemble des zones urbaines existantes**⁴ et doit être envisagé dans sa globalité :

- Reconquête de bâti vacant
- Changement d'affectation de bâtiments
- Constructions nouvelles en tissu urbain bâti et en zones U et AU.

Un **état des lieux des disponibilités** pour une optimisation de l'habitat et une rationalisation des espaces urbanisés sera réalisé dans les communes (logements vacants, bâtiments non occupés ou en friche, parcelles non bâties dans la partie urbanisée, possibilités de mutation d'anciens locaux...) afin de clarifier l'offre nouvelle potentielle et d'identifier les causes de non occupation de certains bâtiments. Cet état des lieux se fera avant d'ouvrir de nouvelles zones urbanisables dans la commune afin d'inscrire les extensions dans un cadre global maîtrisé de l'urbanisation.

2.3.3 Organiser les extensions urbaines

Les extensions nouvelles d'urbanisation étant limitées pour l'accueil de l'habitat (500 à 600 logements pour les 10 années du SCoT).

Un **schéma d'orientation et d'organisation** sera nécessaire avant d'ouvrir une nouvelle zone urbanisable (AU), s'il est démontré que les zones U ne peuvent assurer les fonctions de renouvellement urbain préconisées pour organiser la desserte et l'équipement, répartir les fonctions de la zone et choisir les formes urbaines.

Les extensions urbaines se feront **dans les secteurs déjà équipés et bien structurés** pour :

- éviter l'atomisation de l'habitat
- optimiser les équipements existants,
- limiter la consommation de terres
- et ainsi préserver et renforcer des espaces agricoles viables et pérennes

2.3.4 Privilégier la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transports collectifs

La constitution d'une trame urbaine hiérarchisée définit les conditions permettant de favoriser le développement prioritaire de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports en commun.

En effet, jusqu'à ce jour le territoire s'est urbanisé principalement en s'appuyant sur l'usage de la voiture individuelle. La dimension prospective du SCOT (prise en compte du changement climatique, de l'épuisement des ressources pétrolières, modification des besoins en mobilité...) a mobilisé les élus sur la nécessité de faire le lien entre l'urbanisation future prioritaire et la desserte prévue en transport collectif :

- Favoriser une urbanisation plus dense dans le pôle urbain et dans les bourgs structurants desservis actuellement par les bus et supports à venir de pôles d'échanges pour les déplacements (voir 2.5 promouvoir une mobilité durable)
- Rabattre les déplacements (co-voiturage, transport à la demande...) depuis les communes d'accueil vers les bourgs structurants ou de nouveaux pôles d'échange à créer desservis par des lignes régulières.

Anticiper l'urbanisme du futur par des aménagements de qualité

2.3.5 Soigner l'aménagement des opérations d'habitat

Dans le **pôle urbain** et les **bourgs structurants**, les opérations de **renouvellement urbain** pour le logement seront faites dans un esprit de **mixité sociale** (diversité et qualité des produits proposés) et accompagnée d'**actions publiques**, support de la **vie locale** : équipements, services, commerces, aménagement d'espaces publics, stationnements, prise en compte des mobilités réduites.

⁴ Voir définition dans le chapitre 1.2

- **Limiter la consommation de l'espace dans les extensions urbaines** (zones à urbaniser existantes ou à venir des communes), chaque fois que c'est possible.
- **Proposer une offre alternative à la seule maison individuelle isolée avec des formes nouvelles plus conviviales et moins consommatrices d'espaces**, adaptées aux caractéristiques des communes et aux différents besoins résidentiels: maisons accolées, maisons de ville, maisons bi-familles, petits collectifs etc.
- **Préciser les orientations d'aménagement par zone d'extension urbaine, et non par opération**, avec document graphique de type schéma d'aménagement d'ensemble qui organise la zone à urbaniser comme un nouveau quartier :
 - la vocation des différents espaces urbanisés
 - le type et le nombre de logements envisagés
 - la hiérarchisation des voiries : voie principale, voie secondaire, cheminements piétons liens entre les opérations et avec le centre, liens avec les écoles...
 - l'organisation et l'aménagement des espaces publics et espaces verts
 - les mesures prises pour la gestion des eaux

2.3.6 Susciter la construction de logements et politique énergétique

Susciter le développement de nouvelles formes urbaines durables et la prise en compte de la dimension énergétique dans les opérations d'habitat:

- organisation de l'urbanisation pour maîtriser les déplacements en voiture et développer les déplacements à pied
- maîtrise des consommations d'énergie dans les nouvelles constructions, incitation à l'utilisation d'énergies renouvelable,
- respect du cadre patrimonial bâti et paysager
- Tenir compte des normes en vigueur liées à la réglementation thermique pour les bâtiments : implantation, ventilation, confort d'hiver et d'été si possible sans recourir à la climatisation.

Les documents d'urbanisme communaux veillent dans leur règlement à laisser la possibilité de l'utilisation de nouveaux matériaux en façade, à la pose de panneaux solaires sur les toitures ou de systèmes de stockage et récupération des eaux de pluie. Ces règlements seront à étudier finement et à moduler par quartier, selon la présence de site ou monuments classés ou de site d'intérêt particulier.

2.3.7 Développer les opérations pilotes développement durable

Mener les opérations d'habitat soutenues par la communauté de communes comme des opérations pilotes en développement durable et étudier l'impact énergétique en fonction de différents facteurs:

- Consommation d'espace
- Economie générale des formes urbaines
- Type d'éclairage public
- Mixité sociale
- Localisation proche ou pas de pole intermodal de transport
- Intégration des modes de déplacements doux : piétons, vélos
- Proximité des services et équipements à la personne
- Traitement des eaux pluviales et de l'imperméabilisation des sols
- Orientation des bâtiments
- Maîtrise des coûts des logements (investissement et entretien)
- Implication des acteurs locaux le plus en amont possible
- Mise en place d'un dispositif de suivi
- Incitation à la prise en compte de la mobilité réduite

2.3.8 Le cas des communes en zone de montagne



Le code de l'urbanisme, complété par le décret du 26 décembre 2006, précise l'interaction entre les SCoT et la loi Montagne.

Pour les communes de montagne, le SCoT du Pays de Tulle se prononce sur trois points :

- **règle unifiée de mise en œuvre de la loi montagne autour des plans d'eau situés en zone de montagne :**

1°) les plans d'eau pris en considération pour l'application des dispositions prévues par l'article L.145-5 du code de l'urbanisme sont ceux d'une surface supérieure à 1000 m² (par similitude au seuil inférieur des plans d'eau soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau).

En conséquence la bande de 300m comptés à partir des berges naturelles des plans d'eau d'une superficie inférieure à 1000 m² n'est pas soumise à la règle d'inconstructibilité. Ces plans d'eau étant considérés par le SCOT comme de faible importance.

2°) Pour les plans d'eau situés dans les communes bénéficiant d'un classement en zone de montagne, les PLU et communes concernés devront se conformer à la démarche suivante :

- **les plans d'eau présentant un caractère d'ordre paysager, biologique et écologique remarquable inventorié**, ne pourront en aucun cas déroger à la règle d'inconstructibilité des rives naturelles dans la bande des 300 mètres.

Il s'agit des plans d'eaux situés :

- dans la zone Natura 2000,
- dans les ZNIEFF de type 1
- dans les zones humides remarquables inventoriées dans l'état initial de l'environnement du SCoT
- le long d'un corridor biologique protégé dans le SCoT
- sur un cours d'eau classé
- dans un site classé

Conformément à la loi montagne instituant la règle d'inconstructibilité applicable aux parties naturelles des plans d'eau de moins de 1000 hectares, il est rappelé que dans ces secteurs ne peuvent être autorisés que des bâtiments à usage agricole, pastoral ou forestier, des refuges ou des gîtes d'étape, des aires naturelles de camping, un équipement culturel dont l'objet est directement lié au caractère lacustre des lieux, des installations à caractère scientifique si aucune autre implantation n'est possible, des équipements d'accueil et de sécurité nécessaires à la pratique de la baignade, des sports nautiques, de la promenade ou de la randonnée ainsi que des projets visés au 1° de l'article L111-1-2.

- **pour les autres plans d'eau**, si la commune, en fonction des spécificités locales, voit la nécessité de prévoir une urbanisation qui serait dans la bande de 300m comptés à partir des rives naturelles et qui serait compatible avec le respect des objectifs de protection des terres agricoles, pastorales et forestières et avec la préservation des paysages et des milieux caractéristiques du patrimoine naturels et avec la protection contre les risques naturels, alors elle mènera une étude, conformément aux dispositions prévues par l'article L.145-5 du Code de l'Urbanisme.

L'étude prendra en compte les critères liés à :

- l'environnement, la biodiversité, la circulation des espèces (aquatiques et terrestres),
- la qualité du paysage (qui devra être particulièrement développé pour les plans d'eau de plus de 2 ha et de plus de 300m de long) et le caractère patrimonial du plan d'eau
- le fonctionnement hydraulique du bassin versant,
- la qualité de l'eau (périmètre de protection des captages d'eau, conditions d'assainissement : la desserte par un assainissement collectif sera nécessaire...)
- aux enjeux agricoles et forestiers,
- aux risques du territoire considéré,

Alors le PLU ou la carte communale délimitera les zones à urbaniser dans le respect des conclusions de cette étude.

- **la possibilité de création d'unités touristiques nouvelles (UTN) sur certaines parties du territoire classé en zone de montagne.**

A ce jour, le SCoT ne peut définir la localisation, la consistance et la capacité d'accueil de futures unités touristiques nouvelles, qui pourraient être envisagées sur les communes situées en zone de montagne.

Cependant dans le cadre de la politique de développement touristique menée sur ce territoire, il n'est pas exclu que de tels projets voient le jour. Ainsi pour la création, tout projet d'UTN donnera lieu à une modification du SCoT conformément aux dispositions de l'article L145-12 du code de l'urbanisme.

- **la création de nouveaux hameaux qui ne seraient pas en continuité de l'urbanisation existante n'est pas possible.**

Dans le souci de ne pas accentuer l'atomisation de l'urbanisation existante, le SCoT se prononce de façon défavorable à la création de nouveaux hameaux en dehors de toute urbanisation pré existante.

Dans le cas où une commune aurait un impératif besoin de créer ce type de nouveau hameau, elle ne pourra le faire que si elle établit un document d'urbanisme communal et si cette création est justifiée par un intérêt en lien avec la protection de l'activité agricole, pastorale ou forestière.

2.3.9 Prévenir les risques naturels et technologiques

Prévenir les risques d'inondation

Le risque d'inondation de la Corrèze et de ses affluents (Vimbelle, Céronne, Solane, Montane,...) a été pris en compte dans le Plan de Prévention des Risques PPRI Corrèze amont approuvé le 9 octobre 2006, couvrant 11 communes du SCOT (Bar, Les Angles, Naves, Gimel-les-Cascades, Tulle, Laguenne, Chameyrat, Chanac-les-Mines, Sainte-Fortunade, Cornil, Saint-Hilaire-Peyroux).

Les communes, d'une manière générale, dans leur projet de développement veilleront à ne pas modifier l'impact sur les crues et à ne pas exposer les biens et les personnes aux inondations.

Préserver les lits des cours d'eau, les champs d'expansion des crues et les zones humides de l'urbanisation.

Avant toute urbanisation d'un secteur proche d'un cours d'eau, une étude préalable dans le cadre de la réalisation du document d'urbanisme devra définir les limites de la zone inondable ; à ce titre, en l'absence d'enjeux, une approche hydrogéomorphologique permet de réaliser cette cartographie à un coût raisonnable.

Les aménagements de nouvelles infrastructures traversant des zones inondables seront réalisés de manière à réduire au maximum les impacts sur l'écoulement des crues. Les projets assureront la transparence hydraulique totale des ouvrages de franchissement.

Prévenir les risques liés aux glissements de terrains

Dans les communes connaissant des risques de mouvement de terrain, il sera strictement veillé à la sécurité des biens et des personnes dans les projets d'urbanisation et d'aménagement.

Réalisation d'une carte des pentes dans le cadre des documents d'urbanisme afin de prévenir le risque de coulée de débris sur les versants qui présentent une pente supérieure à 30% lors d'éventuelles opérations d'aménagement notamment création de voirie (route ou pistes forestières) qui en modifiant l'écoulement des eaux de ruissellement peuvent conduire à une augmentation du risque. De la même manière, une attention particulière devra être portée sur l'incidence des travaux forestiers (coupe et dessouchage) situés sur des versants en amont de secteurs à enjeux.

Gérer les eaux pluviales

Les pluies qui s'abattent sur les surfaces imperméabilisées ont des conséquences sur la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel mais elles surchargent également les réseaux, diminuent les performances de traitement des stations d'épuration (eaux parasites) et accroissent les risques d'inondation. La gestion des eaux pluviales est nécessaire dans les futurs projets d'aménagement afin de limiter les risques induits.

L'objectif quantitatif est de diminuer les débits d'eaux pluviales et la concentration des écoulements. Pour cela plusieurs solutions sont envisageables dans les secteurs urbains ou à urbaniser et dans tous futurs projets d'aménagement (lotissements, ZAC, zone d'activités,...).

Conformément à la réglementation (art. L 2224-10 du CGCT), le plan de zonage pluvial annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme délimitera les secteurs où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales, et les secteurs où des ouvrages de collecte, de stockage et de traitement doivent être prévus.

Mettre en œuvre, chaque fois que cela est possible, des techniques alternatives d'assainissement pluvial telles que, les chaussées réservoirs, les bassins d'écrêtement paysagers, les revêtements poreux et drainant ou végétalisés, les toitures et terrasses végétalisées.

Quand la nature du sol et du sous sol le permettent, favoriser l'infiltration naturelle (noues, fossés, bassins,...).

Les surfaces non bâties et non aménagées pour la circulation et le parking dans les zones à urbaniser seront végétalisées.

Les conditions de la loi sur l'eau seront strictement respectées pour le rejet d'eaux pluviales dans le milieu naturel.

Prévenir les risques technologiques

Un risque industriel a été inventorié sur la ZAC de la Montane avec un impact sur les communes d'Eyrein et Saint-Priest-de-Gimel, par arrêté du Préfet le 18 janvier 2008. Il concerne une installation classée soumise à autorisation sur la zone qui n'a pas été réalisée à la date de l'approbation du SCoT (9 avril 2009). L'arrêté précise à l'article 1-4-1 que l'autorisation cesse de produire effet si l'installation n'a pas été mise en service dans un délai de 3 ans ou n'a pas été exploitée durant 2 années consécutives, sauf cas de force majeure.

Prévenir l'exposition des populations aux nuisances sonores

Limiter l'implantation nouvelle d'habitat le long des axes recensés bruyants.

Eloigner les activités bruyantes des secteurs d'habitation et des équipements sensibles (enseignement, établissement sanitaires et sociaux,...).

Limiter le développement de l'habitat vers les zones à vocation économique pouvant générer du bruit.

2.3.10 Mettre en place une stratégie foncière

Pour maintenir les grands équilibres entre les espaces urbains, à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers et réussir la mise en œuvre du projet d'aménagement que constitue le SCoT, il est nécessaire d'engager une **réflexion sur le foncier très en amont**. En effet, la réalisation des différentes orientations et prescriptions nécessite de mobiliser les terrains nécessaires dans des conditions de temps, de coûts et de localisation adaptées aux projets.

2.4 Favoriser la pérennisation et le renforcement d'une activité économique diversifiée

Les sites d'accueil

2.4.1 Organiser et coordonner l'offre économique sur le territoire du SCoT

Pour accueillir au mieux, coordonner la gestion des zones économiques et les mettre en réseau avec une règle commune à fixer :

- rendre lisible les offres communautaire et communale : connaître les qualités, les prix, les disponibilités, les services, ...
- l'associer à l'accueil de population (entre +0.5% et +1% par an)
- faire évoluer la compétence économique communautaire avec des zones communautaires et des zones communales qui pourraient rester de gestion communale mais avec une coordination et une règle concertée intercommunale.

Cette politique sera soutenue et accompagnée dans le cadre de « la mise en œuvre du SCoT ». Les zones communautaires et communales avec celles du SYMA chercheront à avoir un positionnement marketing différent et complémentaire.

2.4.2 Affirmer la dynamique économique régionale et interrégionale du Bassin de Tulle

Conforter les trois zones communautaires

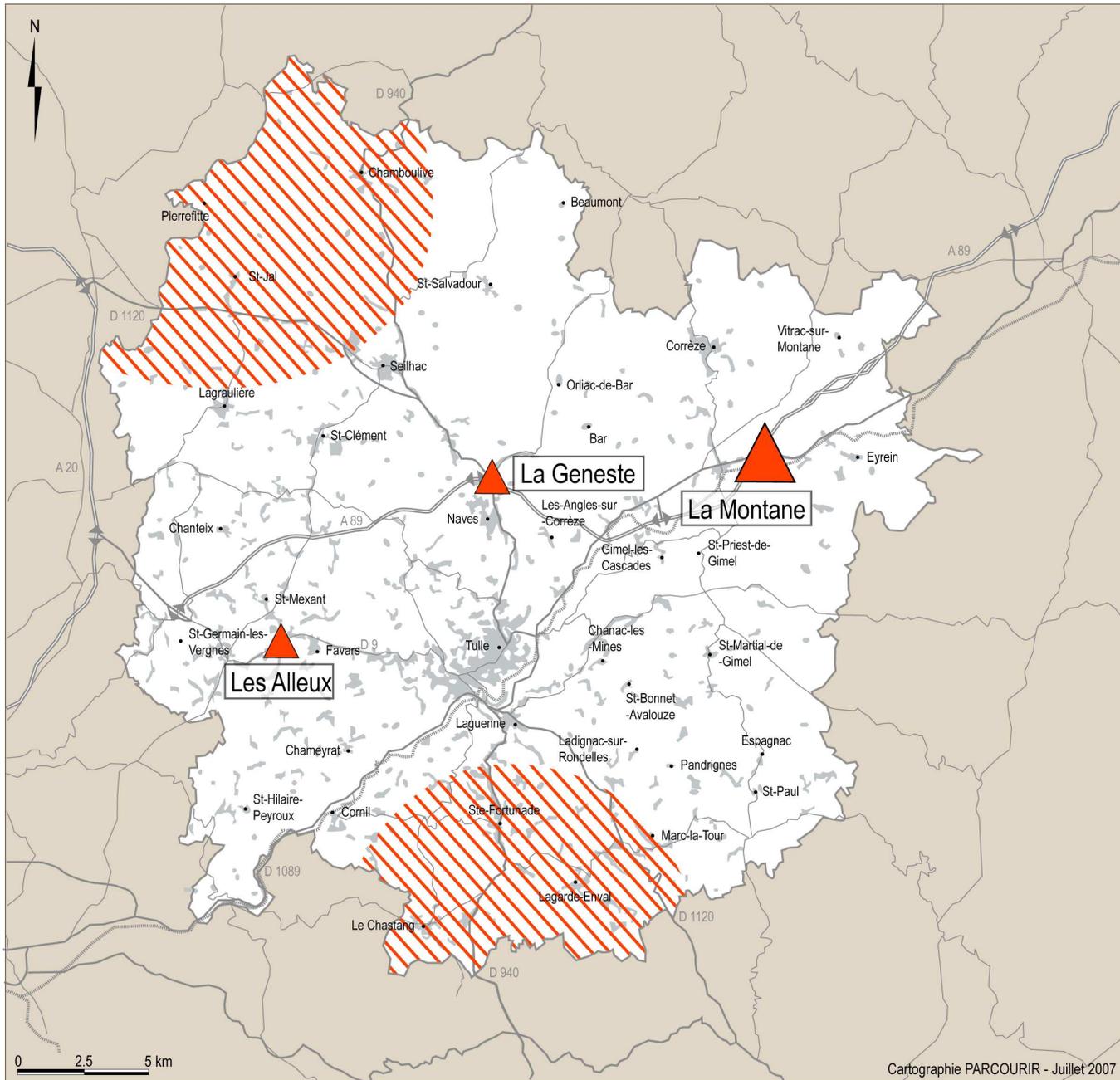
Les trois zones communautaires : la zone de la Montane, la zone de la Geneste, la zone des Alleux vont évoluer pendant la durée du SCoT. Ainsi elles pourront s'agrandir. Les projets de densification des parcelles seront acceptés, en prenant en compte la question des eaux pluviales. Les aménagements visant à densifier, à agrandir et à équiper (services aux entreprises, services aux salariés) ces zones seront favorisées.

Anticiper la localisation de deux sites nouveaux d'accueil d'activités communautaires : les deux sites proposés viennent en complémentarité des 3 sites existants de la communauté de communes. Ils se situent à proximité de l'axe de communication routière RD 1120 et devront prendre en compte les zones d'activités des territoires voisins, notamment les zones du SYMA Portes de Corrèze pour la zone sur la partie Nord-Ouest. Il s'agit de mettre en place une politique d'anticipation foncière intercommunale, de favoriser l'accessibilité, facteur d'attractivité pour les entreprises ainsi que la viabilité et l'adaptabilité des réseaux pour un aménagement durable:

- une zone à vocation artisanale d'une dizaine d'hectares au Sud pour ré-équilibrer l'offre de zones communautaires et ainsi développer l'emploi sur ce territoire stratégique Sud-Est car l'enjeu de développement économique est fort sur ce territoire: un site à déterminer sur une des communes parmi Sainte Fortunade, Lagarde Enval, Laguenne, Le Chastang, Ladignac-sur-Rondelles ou Marc la Tour.
- une zone à vocation plus large d'une vingtaine d'hectares au Nord Ouest pour favoriser le lien entre les zones de travail et d'habitat en forte hausse dans ce secteur aussi profiter de la proximité des échangeurs de l'A20 : un site à déterminer sur une des communes parmi St Jal, Chamboulive, Pierrefitte, Lagraulière ou Seilhac.

Requalifier, réorganiser les autres zones d'activités existantes dans les communes pour compléter et diversifier l'offre économique sur le territoire selon la réflexion menée au niveau communautaire : équipement, aménagement, densification pour de nouveaux services et nouvelles activités.

SCOT DU PAYS DE TULLE - LES ZONES D'ACTIVITES INTERCOMMUNALES DU TERRITOIRE



Zone d'activité intercommunale, à conforter, étendre, densifier.



Secteurs du territoire dans lesquels se trouveront les 2 prochains projets de zones d'activités intercommunales.

2.4.3 Améliorer la qualité des zones d'activités économiques

Aménager ou réhabiliter les zones économiques en respectant des critères de qualité, et notamment :

- La gestion économe de l'espace : mode d'occupation des sols, conservation et préservation des milieux naturels, impacts liés à l'imperméabilisation des sols
- La gestion de l'eau : alimentation, rejets, impact de la zone sur les zones humides, les rivières, gestion des eaux pluviales, gestion et traitement des effluents
- La mobilité durable du territoire : situation par rapport aux pôles d'échanges, prise en compte des déplacements doux pour les déplacements domicile travail
- L'aménagement paysager, urbain et architectural : insertion de la zone dans son environnement, aménagements internes, volumes, matériaux et couleurs des bâtiments, gestion des équipements et de l'espace public, accès à la zone, signalétique, éclairage, pré verdissement.
- La gestion des déchets : nature, tri, transport, traitement information des salariés et résidents
- Les économies d'énergie et les énergies renouvelables en accord avec la politique énergétique menée à l'échelle de la Communauté de Communes

Ces critères seront appliqués en partie ou en totalité, au cas par cas, à partir des principes suivants :

- **zone nouvelle à créer** : prise en compte des critères énoncés ci dessus
- **zone existante** : prise en compte des critères ci-dessus dans le cas de travaux de réhabilitation ou de requalification
- **zone existante sans aménagement ou déjà remplie** : pas d'obligation de prise en compte des critères à posteriori.

L'offre commerciale sur le territoire

2.4.4 Zones commerciales de Tulle et Laguenne

Le projet CITEA en cours sur l'ancien site BWA à Tulle constitue un des derniers investissements car, pour les 10 ans à venir, au regard d'une prévision d'augmentation de population de 5% à 10%, il n'y a pas besoin de créer de nouvelles zones commerciales.

Le territoire doit plutôt travailler à **conforter, compléter les zones existantes** (accueil de nouvelles enseignes, aménagement des dessertes...), les **requalifier**, (améliorer leur accessibilité et le traitement qualitatif) notamment quand elles sont en **entrée de ville**, pour qu'elles restent **attractives et compétitives** au sein du territoire départemental et interrégional.

2.4.5 Autres commerces, artisanat et bureaux

Commerces, bureaux, services dans le tissu urbain du pôle urbain

Poursuivre le travail de recomposition des locaux commerciaux et de rénovation des devantures, de renouvellement urbain pour les bureaux, services éducatifs, universitaires culturels, sportif, de réinvestissement de sites en mutation, d'aménagement des espaces publics et du stationnement pour conforter le rôle de la ville centre, dans les 10 ans à venir.

Commerces hors pôle urbain

Renforcer les noyaux déjà existants et structurés en s'appuyant sur la trame urbaine hiérarchisée des bourgs structurants et des communes d'accueil, en accompagnant l'action purement économique par un aménagement adéquat des espaces publics et des stationnements.

En dehors de tels noyaux, les installations sont plus fragiles économiquement, notamment dans les milieux où l'habitat est atomisé, et les zones d'emploi sont hors de la commune.

Artisanat, bureaux hors pôle urbain

En vue de diversifier l'offre économique et permettre l'accueil de nouveaux emplois et nouveaux services dans les bourgs, permettre dans les documents d'urbanisme communaux, la construction ou la réhabilitation de bâtiments à usage de bureaux ou d'ateliers ainsi que les changements d'affectation de bâtiments en y associant les besoins en stationnement.

Autres secteurs économiques sur le territoire

2.4.6 Activité agricole, forestière

La dimension économique de l'agriculture fait partie intégrante du SCoT. Pour préserver l'outil de production des agriculteurs et pérenniser la dynamique agricole, le développement de l'urbanisation et des infrastructures qui accompagnera la politique globale d'accueil, se fera de telle sorte que cette activité ne soit pas entravée.

A cette fin, les documents d'urbanisme communaux :

- protègent les terres agricoles et veillent à ce que les projets d'habitat et d'équipement ne créent pas d'obstacle à l'exploitation (pas de mitage du parcellaire agricole, pas de conflits de proximité entre maisons et bâtiments agricoles, permettre les circulations agricoles...)
- autorisent l'extension des exploitations agricoles existantes (création et transformation de bâtiments),
- favorisent l'accueil de nouveaux exploitants pour maintenir ou diversifier l'activité agricole existante
- permettent le changement d'affectation de certains bâtiments agricoles anciens, qui représentent un patrimoine bâti de qualité, à usage de logement ou d'hébergement touristique, quand cela est possible.

2.4.7 Développement touristique

Le SCoT favorise la production d'hébergement et contribue à la préservation de l'atout touristique majeur du territoire, à savoir le paysage, le patrimoine, la nature.

Dans la perspective de favoriser la création d'hébergements touristiques, les documents d'urbanisme communaux permettent le changement d'affectation des bâtiments en zone agricole pour les transformer en hébergement touristique, dans les cas où la desserte en réseaux et l'accessibilité le permettent ainsi que la qualité du bâti (il doit présenter une valeur patrimoniale) et quand cela est possible au regard de la réglementation.

Les communes veillent à préserver sur leur territoire des chemins ruraux de caractère champêtre sur lesquels puissent être aménagés des itinéraires de randonnées qui permettent des continuités avec ceux des communes voisines. En parallèle un autre réseau de chemin pourra être modernisé pour faciliter l'accessibilité aux engins agricoles pour l'exploitation des parcelles.

Lors de nouveaux projets d'urbanisation, habitat ou équipements publics, situés en co visibilité avec un monument ou un site inscrit ou classé, ou un site de qualité patrimoniale reconnue, il sera porté une attention particulière à la qualité du bâti et à son insertion dans le site, et à l'aménagement des abords.

2.4.8 Constructions à usage économique et politique énergétique

L'activité économique génère environ 35% de l'émission des Gaz à Effets de Serre (GES) en Limousin, l'industrie 23% et le tertiaire 12%.

La prise en compte de la dimension énergétique dans les opérations à usage économique vise à :

- organiser la localisation des zones d'activités près des axes, développer les activités économiques, artisanales, commerciales et de services dans le tissu urbain pour maîtriser les déplacements en voiture et développer les déplacements de proximité à pied
- maîtriser les consommations d'énergie dans les nouvelles constructions, incitation à l'utilisation d'énergies renouvelable,
- respecter le cadre patrimonial bâti et paysager
- Pour les nouvelles installations, les bâtiments tiennent compte des normes en vigueur liées à la réglementation thermique. Leur implantation et ventilation viseront autant que possible, à assurer un confort d'hiver et un confort d'été, sans recourir à la climatisation.
- Les documents d'urbanisme communaux veillent dans leur règlement à laisser la possibilité de l'utilisation de nouveaux matériaux en façade, et de nouvelles technologies visant à utiliser des énergies renouvelables ou à récupérer ou stocker l'eau de pluie. A titre d'exemple citons la pose de panneaux solaires sur les toitures ou façades, les systèmes de stockage et récupération des eaux de pluie Ces règlements seront à étudier finement et à moduler éventuellement par quartier, selon la présence de site ou monuments classés ou de site d'intérêt particulier.

2.5 Promouvoir une mobilité durable

Les objectifs du SCoT en matière de déplacements sont clairement définis par la loi. Il doit promouvoir une mobilité durable c'est-à-dire une mobilité qui concilie des objectifs :

- écologiques : économies d'énergies et de consommations d'espaces, réduction des nuisances, amélioration de la sécurité des déplacements, protection des sites naturels...
- sociaux : mise en œuvre du droit au transport pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, les personnes socialement défavorisées et celle qui ne possèdent pas de véhicule automobile
- économiques : assurer l'accessibilité et l'attractivité des pôles d'emploi, des lieux d'habitat, de services et faciliter leurs liaisons, organiser la circulation des marchandises.

L'échelle intercommunale, en accord avec les différentes autorités de transports, est pertinente, notamment pour :

- assurer la cohérence des besoins de mobilité,
- développer une offre de services de transports adaptée
- développer différents projets incitatifs pour une mobilité durable : incitation au covoiturage, à l'utilisation des mobilités douces (pédibus par exemple), aménagements de circulations piétonnes etc.

Le développement de solutions innovantes de mobilité constitue un gage d'attractivité pour le territoire.

Le SCoT adopte une approche globale des déplacements **en articulant mobilités individuelles et collectives avec l'organisation de l'espace**.

C'est ainsi que la prise en compte d'une mobilité durable se fait en amont de nombreuses prescriptions d'incidence spatiale (orientations précédentes 1, 2, 3, 4). D'autres prescriptions proposent des mesures concrètes, notamment :

- stationnement à proximité des nœuds routiers pour le covoiturage,
- aménagement de circulations piétonnes dans les opérations d'urbanisation.
- urbanisation privilégiée dans les bourgs structurants ou proches des autres pôles d'échanges

Il privilégie une **cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transports collectifs** par la constitution d'une trame urbaine hiérarchisée qui définit les conditions permettant de favoriser le développement prioritaire de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports en commun. (voir orientation 2.3.4.).

Il incite aussi à poursuivre le travail réalisé **en synergie avec les différentes AOT**, Autorités Organisatrices de Transport que sont la Région, le Département et la Ville de Tulle pour passer d'une logique segmentée de gestion de services de transports en commun pour **une approche globale des besoins de mobilité de la population**.

2.5.1 Anticiper l'évolution des besoins en déplacements

Les besoins à venir pour le déplacement des personnes, liés à des évolutions sociétales ou énergétiques, vont se modifier :

- vieillissement de la population, nouvelles attentes des populations en terme de services
- épuisement des ressources pétrolières, changements climatiques

Pour répondre à cette nouvelle demande potentielle une évolution de l'offre, en plusieurs étapes, est à engager dans une perspective de développement durable:

- Articuler les mobilités avec l'aménagement du territoire : habitat, emplois, services
- Améliorer l'intermodalité sur le territoire en lien avec les territoires voisins
- Coordonner l'offre de transport collectif en lien avec la hiérarchisation nouvelle des voies de communication

2.5.2 Articuler mobilité et aménagement du territoire

La question de la mobilité dépend étroitement de la répartition et de la concentration de l'habitat, des services et des activités. Par exemple, des bourgs ruraux équipés en services de base permettent d'éviter des déplacements vers des centres de services plus éloignés. Un aménagement plus dense et plus compact de ces bourgs peut également favoriser les déplacements à pied plutôt que l'usage de la voiture.

Le territoire du SCoT présente en 2007 un habitat dispersé, avec des communes comptant de nombreux hameaux. Forme d'occupation de l'espace héritée de la mise en valeur agricole et d'une mobilité limitée, celle-ci doit pouvoir évoluer en fonction de nouvelles contraintes potentielles.

- **La hiérarchisation de la trame urbaine (d'après carte du 1.1)**

En renforçant les centralités, cette hiérarchisation permet d'anticiper les évolutions et de favoriser une mobilité plus durable :

- Rapprochement des lieux de travail, d'habitat et de services dans le pôle urbain et les bourgs structurants
- Réduction du nombre et de la distance des déplacements motorisés dans toutes les communes (vers les services de proximité par exemple)
- Développement des circulations douces pour les proximités dans toutes les communes : marche à pied, vélos
- Mise en place de nouveaux lieux d'échanges pour les déplacements : rabattement vers les bourgs structurants où passent les lignes régulières et création de nouveaux pôles

- **Le maillage de l'offre économique sur le territoire**

Ce maillage permet une hiérarchisation et une évolution des besoins de mobilités :

- Accessibilité des grandes zones d'activités par la route et/ou le fer
- Développement d'activités, de l'artisanat, des commerces et des services dans la ville centre, les bourgs structurants et villages
- Organisation de pôles multimodaux pour articuler mobilités individuelles et collectives
- Aménagement adapté des voiries et évolution des modes transport collectif pour les zones d'emploi.

2.5.3 Aménager le pôle multimodal de la gare de Tulle

- Organisation des différents modes de transport sur le site, mise en place de parcs de stationnements adaptés (bus, voitures, vélos),
- Mise en place d'un dispositif d'information unifié des différents modes de transport en commun et de la localisation des principaux équipements et services sur le territoire,
- Densification de l'aménagement urbain autour de la gare : médiathèque, autres équipements et services, habitat, ...
- Aménagements des liaisons piétonnes vers le centre ville et les différents équipements et services de la ville.

2.5.4 Prévoir l'organisation de nouveaux pôles multimodaux pour les déplacements

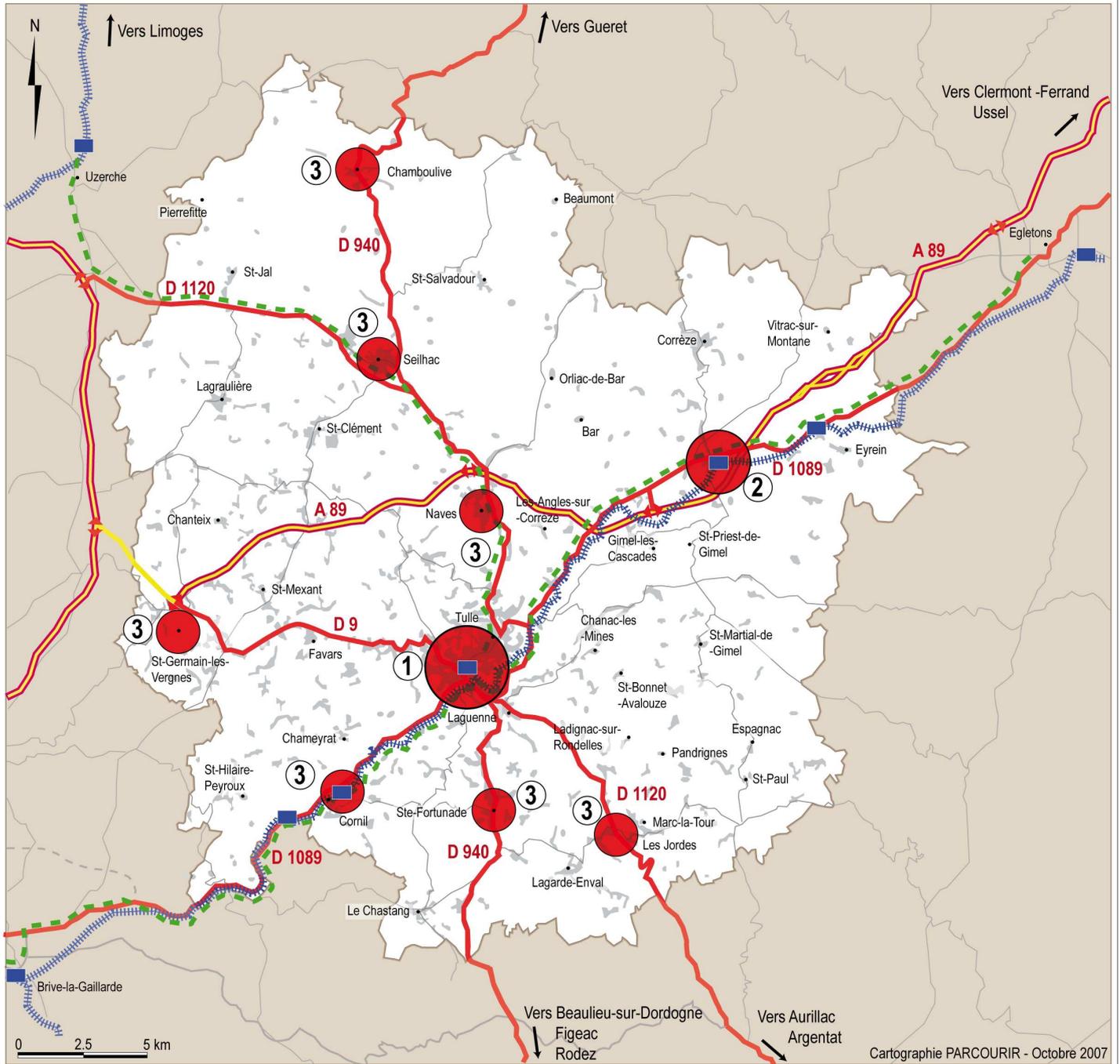
- **Pôle multimodal autour de La Montane**

Ce site stratégique rassemble une gare (la gare de Corrèze), une zone d'activités intercommunale (la Montane) et des projets d'habitat, d'activités et de services des trois communes limitrophes (Corrèze, Saint Priest de Gimel et Eyrein). A ce jour, un bus relie la zone de la Montane à Tulle.

Organiser un pôle multimodal signifie :

- Coordonner les différents modes d'accessibilité à la zone d'emploi de la Montane (train, bus, voitures) et aménager des parcs de stationnement adaptés (bus, voiture, vélos)
- Renforcer l'urbanisation autour du pôle: favoriser un projet urbain intercommunal en coordonnant les projets d'habitat, d'activités et de services communaux, en programmant des équipements et services communs : crèche, parkings d'échanges, aménagements de voiries, espaces publics, espaces verts.

SCOT DU PAYS DE TULLE - ORGANISATION DES POLES D'ECHANGES DEPLACEMENTS



Cartographie PARCOURIR - Octobre 2007

LEGENDE :

- ① Pôle multimodal de la gare de Tulle à renforcer
 - ② Pôle multimodal de Gare de Corréze - La Montane à organiser
 - ③ Pôles secondaires d'échange à anticiper
- Voie ferrée et gare SNCF
 - Lignes TER (bus)

Vers des pôles multimodaux dans les bourgs structurants ou proches des lieux d'échanges

Mettre en place de nouveaux lieux d'échanges pour les déplacements : rabattement des transports bus TER et/ou du Conseil Général, aménagement de parkings pour le covoiturage.

Concevoir, en fonction des nouveaux besoins de mobilités à venir, ces pôles d'échanges pour accueillir plusieurs modes de déplacement :

- dans les bourgs structurants, où passent les lignes régulières actuelles et lieux d'accueil prioritaire d'habitats, d'activités et de services
- aux nœuds stratégiques de communication : échangeurs autoroutier de St Germain-les-Vergnes, croisement des routes départementales autour des Jordes.

Les lieux d'arrêts des lignes interurbaines, la fréquence ainsi que les trajets des bus du Conseil Général de la Corrèze et des bus TER de la Région devront être réorganisés si nécessaire et optimisés pour répondre aux nouveaux besoins.

2.5.5 Coordonner l'offre de transport collectif

Il est important de coordonner l'offre de transport collectif à l'échelle du périmètre du SCoT mais aussi d'envisager les articulations avec les espaces voisins.

Ce décloisonnement des différentes interventions en matière de mobilité favorise une approche transversale :

- aux différentes échelles de territoire : inter-urbain, ville centre, pôle urbain, bourgs structurants, communes en réseau, communes d'accueil...
 - aux différents types des besoins : par public (scolaires, personnes âgées, jeunes publics), par horaire (semaine, vacances, mercredi et samedi), par usage (déplacements travail, loisirs, sports, santé)
 - aux différents types de mobilités : services collectifs (Transports en commun et Transports à la Demande), mobilités douces, mobilité individuelle, mobilité individuelle à dimension collective comme le co-voiturage etc.
- **Rendre lisible les offres de transport et participer au suivi du dispositif de centrale de mobilité dès 2009:**
 - clarifier l'offre de transport collectif par un dispositif d'information unifié à l'attention des usagers des transports en commun : lignes régulières TER, Conseil Général, différents services de transport à la demande.
 - coordonner les actions des 3 Autorités Organisatrices de Transport (Conseil régional, Conseil général, Ville de Tulle) : étude en cours, aide dans la définition et la clarification de leurs offres)
 - optimiser les lignes en ajustant les correspondances : mieux coordonner les différentes offres entre elles, articuler lignes régulières et transport à la demande
 - mettre en place un billet commun (services communs et tarification unique)
 - **Envisager l'évolution des besoins de mobilité et de transports collectifs à l'échelle du territoire dans une perspective durable en plusieurs étapes :**
 - Optimiser le service existant de transport à la demande (TAD) des 3 Autorités Organisatrices de Transport qui correspond à l'éparpillement actuel des zones à desservir et à la demande actuelle
 - Améliorer la desserte de la trame urbaine hiérarchisée entre le pôle urbain, les bourgs structurants qui organise les différents lieux futurs d'urbanisation regroupée (habitat, activités, services)
 - Prévoir la desserte en transport collectif ou le co-voiturage pour les nouveaux pôles d'échanges de St Germain-les-Vergnes et des Jordes.

2.5.6 Améliorer la liaison ferrée Brive –Tulle –Egletons

La liaison Tulle-Brive-Egletons constitue un enjeu particulièrement important pour coordonner l'offre de transport collectif à l'échelle du périmètre du SCoT et au delà. Compte tenu de la proximité des villes de Brive et Tulle, les questions de pré et post acheminement en gare sont essentielles pour assurer l'attractivité de ce service et capter des actifs utilisant actuellement la voiture. Cette coordination en amont et en aval de la ligne, passe par l'amélioration du cadencement des fréquences et leur nécessaire accroissement ainsi que par l'amélioration de la qualité de l'infrastructure ferrée. Elle joue un rôle dans l'organisation du rabattement vers la ligne TGV Brive-Lille et jouera un rôle pour la future ligne LGV Brive-Limoges-Paris via Poitiers.

2.5.7 Anticiper la hiérarchisation des voiries

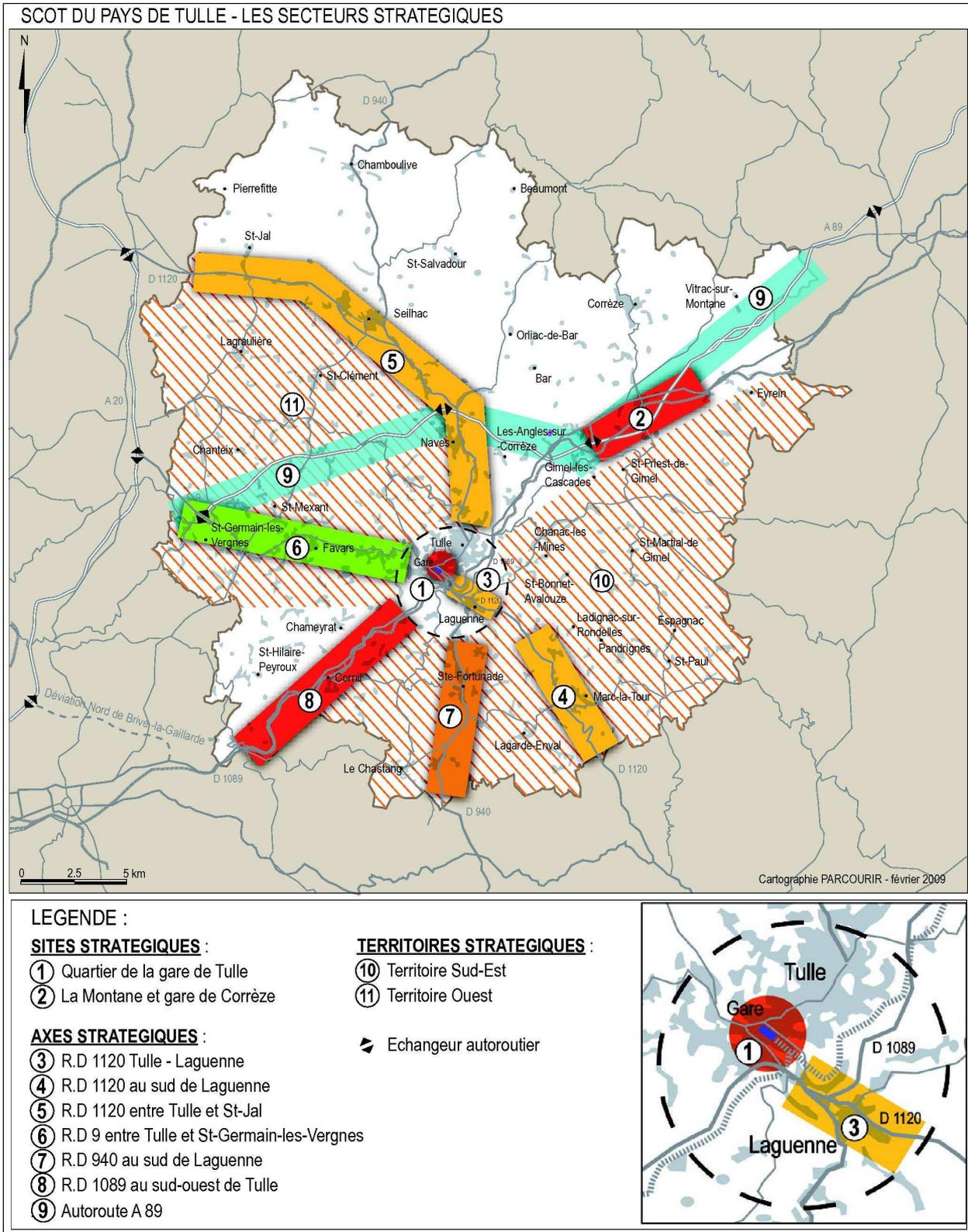
Pour desservir les zones d'habitat et d'activités actuelles et leurs évolutions dans les 10 ans à venir, pour assurer une bonne cohérence et garantir la sécurité des personnes :

- aménager les routes en fonction de l'évolution des usages et des trafics
- envisager les axes routiers actuels comme de potentiels axes support de transport en commun: prévoir l'espace suffisant au delà de la chaussée
- aménager les abords des axes routiers et les entrées de ville.

2.5.8 Poursuivre la restructuration du stationnement des véhicules

- mettre en place les pôles multimodaux avec la réorganisation du stationnement qu'ils entraînent
- poursuivre la politique de parkings relais et réserver des places de stationnements pour les véhicules de marchandises dans la ville centre
- mettre en place une politique de stationnement dans les bourgs et villages pour limiter l'usage de la voiture pour les déplacements de proximité et inciter au co-voiturage .

3 LES SECTEURS STRATEGIQUES



Les grandes orientations et prescriptions traduites dans le DOG s'appliquent de manière générale sur l'ensemble du territoire.

Les secteurs stratégiques concrétisent ces orientations et prescriptions sur des secteurs complexes d'aménagement qui regroupent :

- **Une échelle intercommunale**
- **Des enjeux d'image et d'attractivité qui marquent l'identité du territoire du SCoT.**
- **Des enjeux d'organisation et de mixité de fonction qui nécessite une programmation partagée.**

C'est la **volonté partenariale des acteurs du SCoT** et des communes concernées qui permettra de préserver la cohérence et d'anticiper une qualité durable de leur aménagement.

Les sites stratégiques

1 - Quartier de la gare de Tulle

Le quartier de la gare de Tulle, au cœur du pôle urbain, concerne une emprise foncière importante qui pourra fortement évoluer dans les années à venir et qui nécessite une anticipation de la politique foncière (nouvelles acquisitions, échanges...) et d'aménagement.

Situé à la confluence de plusieurs axes de déplacements (routiers et ferrés pour les transports collectifs urbains et interurbains) et de plusieurs espaces d'attractivité à renforcer (zones commerciales, pôle universitaire, services administratifs...), il superpose plusieurs fonctions d'importance intercommunale, départementale et interrégionale qui nécessite une cohérence d'action :

- pôle multimodal de la gare de Tulle : organisation des différents modes de transport sur le site, mise en place de parcs de stationnements adaptés, mise en place d'un dispositif d'information unifié
- localisation des principaux équipements et services de niveau intercommunal et départemental et densification de l'aménagement urbain autour de la gare : médiathèque, autres équipements et services, habitat, ...
- aménagement des liaisons piétonnes vers le centre ville et les différents équipements et services de la ville.

2 - La Montane et gare de Corrèze

Un site stratégique qu'il est urgent d'organiser est le nouveau pôle qui s'organise autour du lieu dit « gare de Corrèze ».

Il est doté d'une gare (gare de Corrèze) et est très proche géographiquement de la zone d'activité de la Montane.

Les trois communes de Corrèze, Saint Priest de Gimel et Eyrein ont basé une grande partie de leur développement sur ce site, tant en matière d'accueil d'habitat, de développement de commerce et d'activité.

Le risque est une dilution des équipements et une banalisation des espaces autour de la gare et de la RD1089.

De forts enjeux se concentrent sur cet espace qui nécessite une coordination des actions de requalification de la RD1089 dans sa traversée de la partie urbanisée actuelle et future.

- Structuration urbaine coordonnée du développement des trois communes
- Programmation commune d'équipements
- Programmation commune d'espaces publics et espaces verts...

Les axes stratégiques

3 - RD 1120 Tulle – Laguenne

Cet axe majeur de liaison interrégionale connaît une forte augmentation des trafics qui a donné lieu à de récents aménagements dans la traversée du centre de Laguenne. Il concentre ici plusieurs fonctions :

- axe de transit et desserte locale, site du transport collectif urbain
- accès aux grandes zones commerciales du pôle urbain, au quartier de la gare de Tulle en restructuration : grands équipements, pôle multimodal.
- entrée de ville majeure depuis le Sud qui constitue une porte touristique du territoire
- La coordination des actions entre les deux villes et les autres collectivités concernées est nécessaire pour poursuivre et élargir les aménagements de ce secteur stratégique.

4 - RD 1120 au sud de Laguenne

Cet axe majeur de liaison interrégionale Nord - Sud entre Limoges via Tulle et Argentat puis Aurillac connaît une forte augmentation des trafics qui nécessitera des aménagements pour maintenir la sécurité et une bonne articulation entre les fonctions de transit et de desserte locale des communes traversées.

Un projet d'aménagement et de mise en sécurité est prévu par le Conseil Général de la Corrèze et la Région Limousin.

Au-delà de l'aménagement de l'axe, des réflexions avec les partenaires concernés pourront être conduites pour la recherche d'une éventuelle liaison entre Les Jordes et Gimel-les-Cascades, pour accéder à l'échangeur autoroutier, à la zone d'activité de la Montane, et au delà déboucher près futur pôle multimodal de la Montane et gare de Corrèze.

5 - RD 1120 entre Tulle et St Jal

Cet axe a toujours été un axe fort de liaison du Pays de Tulle avec le Nord et en particulier la capitale régionale Limoges par Uzerche.

La gare d'Uzerche a joué (et continue de jouer malgré la suppression de plusieurs arrêts et le changement d'horaires) un point de rabattement pour accéder à Limoges ou Paris par le train.

Proche des échangeurs de l'A 20, sur une section d'autoroute gratuite, cette fonction va s'accroître et les évolutions récentes de trafic le démontrent.

Facteur d'accessibilité, il est le lieu de développement d'une urbanisation importante et diversifiée des communes qu'il traverse : accueil d'activités, d'habitat, lieux de développement touristique...

L'évolution des nouveaux documents d'urbanisme élaborés dans ces communes montre une diffusion de l'urbanisation le long de cet axe majeur d'entrée qui risquent de rompre la lisibilité du paysage depuis l'axe par la fermeture des vues et de fragiliser la sécurité des accès.

Les aménagements des abords de cet axe doivent désormais intégrer les enjeux complexes qui le caractérisent :

- organisation des tissus urbains qui le bordent pour travailler en profondeur et limiter l'urbanisation en linéaire le long de l'axe
- délimitation de coupures nettes d'urbanisation pour maintenir la lisibilité des paysages urbains des bourgs et des paysages ouverts sur la campagne et marquer bien les délimitations entre eux
- mise en valeur des sites forts (Tintignac, vallée de la Corrèze etc...)
- aménagement de qualité d'une zone d'activité communautaire

6 - RD 9 entre Tulle et St Germain les Vergnes

Depuis la mise en service de l'A89 et du barreau de liaison entre l'A20 et l'A89 qui n'était pas prévu dans les réflexions initiales, cet axe prend une fonction complexe de desserte locale et d'entrée principale du territoire du SCoT et du pôle urbain central.

La forte augmentation du trafic des dernières années ajoutée à ces nouveaux enjeux d'entrées nécessite un aménagement de l'axe et de ses abords qui prenne en compte le maintien de la sécurité et la valorisation de l'image du territoire.

Lieu de développement d'une urbanisation importante et diversifiée des communes qu'il traverse (accueil d'activités, d'habitat, équipements ...) l'aménagement doit être coordonné tout au long de cet axe pour :

- ne pas rompre la lisibilité du paysage depuis l'axe par la fermeture des vues
- assurer la sécurité des riverains qui accèdent, traversent ou circulent le long de l'axe

Les aménagements des abords de cet axe doivent désormais intégrer les enjeux complexes qui le caractérisent :

- organisation des tissus urbains qui le bordent pour travailler en profondeur et limiter l'urbanisation en linéaire le long de l'axe
- délimitation de coupures vertes non urbanisées pour maintenir la lisibilité des paysages urbains des bourgs et des paysages ouverts sur la campagne .
- mise en valeur des sites forts (valorisation des points de vues etc....)
- agrandissement de qualité de la zone d'activité communautaire.

Au-delà de l'aménagement de l'axe, des réflexions avec les partenaires concernés devront être conduites pour la recherche d'une éventuelle nouvelle entrée ouest du pôle urbain, pour éviter les virages de la côte de Poissac de la RD 9, qui débouche sur le futur pôle multimodal. Ce dernier nécessitera donc un accès facile et sécurisé ainsi qu'un aménagement global cohérent autour de la gare.

7- RD 940 au Sud de Laquenne

Cet axe majeur d'entrée du territoire du SCoT par Sainte Fortunade connaît une forte augmentation de trafic, principalement de poids lourds, du fait de la fonction de liaison (touristique et économique) qu'il joue entre la capitale régionale limousine et le territoire du Lot avec les zones d'activités de Beaulieu, Altillac et Bretenoux.

Cette augmentation des trafics devra être prise en compte et nécessitera des aménagements pour maintenir la sécurité et une bonne articulation entre les fonctions de transit et de desserte locale des communes traversées.

8- RD1089 au Sud Ouest de Tulle

La mise en service au cours de l'année 2009 du contournement Nord de Brive va revaloriser l'entrée à Tulle par l'axe RD 1089, ainsi que les gares d'Aubazines/St-Hilaire-Peyroux et Cornil avec le pôle secondaire d'échange à anticiper autour de la gare de Cornil. Cette nouvelle liaison avec Brive est stratégique car elle permettra de délester le trafic de la RD 9 qui augmente régulièrement depuis la mise en service du barreau vers l'A20.

Le contournement Nord de Brive-la-Gaillarde va permettre de renforcer l'accessibilité aux autoroutes A89 et A20 pour les communes du Sud-ouest du territoire.

Cette ancienne route nationale doit garder sa fonction « d'épine dorsale » du département et continuer à irriguer le territoire d'Est en Ouest tout en reliant Tulle à Brive-la-Gaillarde et à Egletons/Ussel.

9 – Autoroute A 89

Cette autoroute constitue un axe majeur de découverte du territoire, autant du point de vue des entreprises que des habitants et des visiteurs.

La préservation, requalification et valorisation de l'image donnée depuis l'autoroute est stratégique pour le territoire : paysages et aménagements doivent être traités en conséquence.

Les territoires stratégiques

10- Territoire Sud- Est

Le maintien des grands équilibres spatiaux à l'intérieur du territoire fait partie des priorités du SCoT. De nombreuses orientations et prescriptions participent de la volonté des élus de rééquilibrer le territoire pour maintenir la qualité de vie dans ce secteur et le maintien d'une agriculture vivante.

Les élus se mobilisent pour structurer les communes en réseau. Dans un premier temps, les communes doivent s'organiser entre elles pour répartir les services potentiels à la population et ensuite pour anticiper le développement du tourisme (hébergement, activités). Le Pôle d'Excellence Rurale autour du Transcorrézien est un élément moteur de ce développement. De la même façon, la maison des services à Espagnac est un exemple de développement de services de qualité en milieu rural.

En effet, l'enjeu de développement économique est fort sur ce territoire et réside principalement par la structuration d'une économie touristique volontariste et diversifiée qui amène de nouveaux revenus dans ce territoire :

- production d'hébergement et préservation de l'atout touristique majeur du territoire, à savoir le paysage, le patrimoine, la nature.
- cohérence des documents d'urbanisme communaux permettant le développement touristique coordonné : hébergements, activités, réseaux et accessibilité.
- préservation des chemins ruraux de caractère champêtre sur lesquels puissent être aménagés des itinéraires de randonnées qui permettent des continuités avec ceux des communes voisines, à l'image du Transcorrézien ou des sentiers botaniques existants.
- attention particulière à la qualité du bâti et à son insertion dans le site, et à l'aménagement de ses abords.

Ce maillage à tous les niveaux est la condition nécessaire pour maintenir de manière durable un niveau de qualité des services et des petites activités économiques (commerces, artisanat...) à la hauteur des exigences des habitants et des visiteurs.

11- Territoire Ouest

Le plateau ouest est un secteur à fort enjeux avec des conflits d'usage et une pression foncière qui nécessite une forte coordination intercommunale de la planification territoriale : documents de planification et actions qui en découlent.

Au-delà d'une répartition efficace des équipements nécessaires pour répondre à la forte poussée démographique de ces communes, le lien entre les zones d'habitat et de travail ainsi que les liaisons routières entre elles et avec la ville de Tulle devront être renforcées en prenant en compte les deux axes stratégiques qui l'encadrent.

La mise en place d'une démarche de type politique globale des déplacements devra être envisagée en prenant en compte la mise en place des futurs pôles d'échanges prévus dans le SCoT.