

Tulle, le 12/03/2026

PASCAL COSTE

PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

V/CORRESPONDANT : MME Sandrine THIBAUT
TÉL : 05.55.93.74.02
Mail : sthibault@correze.fr

Monsieur Michel BREUILH
Président de la Communauté
d'Agglomération de Tulle
7 impasse Sylvain Combes
19000 TULLE

OBJET : Avis sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Tulle Agglo

Monsieur le Président,

le 8 décembre 2025, le projet de SCOT valant plan Climat Air Energie Territorial (SCOT AEC) de Tulle Agglo a été arrêté par le Conseil Communautaire de l'Agglomération de Tulle. Conformément aux articles L132-7 et L143-20 du Code de l'urbanisme, vous avez sollicité l'avis du Conseil Départemental de la Corrèze en tant que personne publique associée le 17 décembre 2025, sur ce projet arrêté.

Le périmètre du SCOT de l'Agglo de Tulle couvre les 43 communes de la Communauté d'Agglomération de Tulle.

Un premier SCOT a été approuvé le 9 avril 2009 sur un périmètre de 37 communes. Il a été évalué en 2014 et la présente révision générale a été lancée à l'échelle des 43 communes de Tulle Agglo en 2021. Ce SCOT Tulle Agglo intègre le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Tulle Agglo.

Ce document constituera un cadre de référence pour l'élaboration des documents locaux d'urbanisme (PLU et PLUi) qui devront lui être compatibles.

A l'issu du travail de diagnostic et de prospection, le projet d'aménagement stratégique (PAS) affiche quatre grandes orientations stratégiques pour le territoire du SCOT :

- s'adapter aux effets du dérèglement climatique et préserver la biodiversité du territoire,
- veiller à la solidarité et l'attractivité du territoire,
- produire et travailler « au Pays »,
- se déplacer sur le territoire.

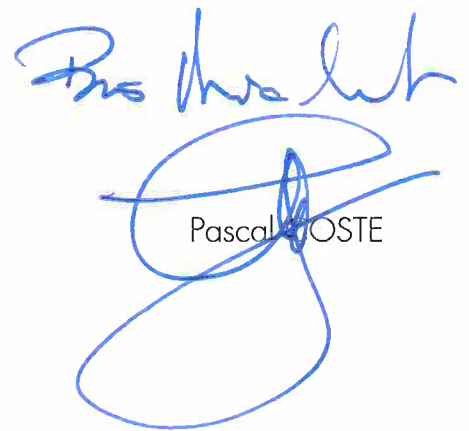
Ces quatre orientations ont été déclinées sous forme de mesures opérationnelles prescriptives, regroupées sous 14 axes dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), cadrant ainsi les principes d'aménagement du territoire.

Enfin, un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) a été élaboré, pour orienter et encadrer le volet économique.

L'analyse des pièces constitutives du SCOT de Tulle Agglo a donné lieu à des observations formulées par les services départementaux, consignées en annexe jointe au présent courrier.

Cependant, le Conseil Départemental de la Corrèze émet un avis favorable sur ce projet de SCOT tel qu'arrêté le 8 décembre 2025.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Pascal COSTE

Annexe à l'avis du Département de la Corrèze
sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Tulle Agglo
arrêté le 8 décembre 2025

Observations

Observations relatives au DOO :

Axe 3 - Rendre le territoire sobre et efficace

Partie 3 " porter l'ambition d'une autonomie énergétique et de la neutralité carbone"

Photovoltaïque au sol et agrivoltaïsme :

"le SCoT accompagne la mise en œuvre du Document-Cadre élaboré à l'échelle départementale pour la production d'énergie photovoltaïque au sol sous forme «Agri-compatible». Le SCoT ne prévoit aucune autre consommation d'espace naturel, agricole ou forestier pour la production d'énergie photovoltaïque au sol (hors dispositif répondant strictement au cadre « agri-voltaïque », n'étant donc pas considéré comme une consommation d'espace agricole)."

Cette préconisation interdit la création de zone AUph ou AUpv dans les documents d'urbanisme.

Concernant le volet agrivoltaïsme, il est utile de préciser que le Conseil Départemental soutient la mise en œuvre de projets permettant de :

- optimiser un partage de la valeur sur le territoire,
- considérer l'énergie solaire comme un bien commun ,
- privilégier les installations photovoltaïques répondant à cet enjeu de territoire de préservation du potentiel de production agricole.

AXE 6- Permettre la rénovation et le développement maîtrisé du parc de logements

Partie 1 donner la priorité au réinvestissement des logements vacants

"Le SCoT recommande de sensibiliser collectivement ou individuellement les propriétaires et élus sur les enjeux de la vacance et du recyclage urbain (dangerosité, opportunités, dispositifs existants) en insistant sur les acteurs et programmes existants :"

Le Conseil Départemental encourage la reconquête et la mise en valeur du bâti vacant pour redynamiser et redonner de l'attractivité aux communes rurales par le biais d'une subvention intitulée "Valorisation du vacant dans les communes rurales".

Axe 12 - Limiter la dépendance à la voiture individuelle

Partie 2 Promouvoir et faciliter les alternatives à la voiture individuelle

Page 70 → La prescription : "Le SCoT demande d'étudier les besoins en co-voiturage et de mettre en place, le cas échéant, des aires de covoiturage.

Ces aires pourront être créées soit à proximité des centralités, soit des lieux générant des déplacements (écoles, collèges, lycées), soit le long des principaux flux pendulaires. Leur visibilité et leur accessibilité devront être assurées.

Elles devront dans tous les cas être accessibles en vélo, et prévoir un stationnement vélo adapté et sécurisé (de type box). Les aires situées à proximité des centralités devront être aisément accessibles par les piétons."

Le Département met déjà à disposition un réseau d'aires de covoiturage, dont une supplémentaire doit être mise en service prochainement sur la commune de Seilhac le long de la RD 1120.

Tout projet d'aménagement d'aire de covoiturage supplémentaire "*le long des principaux flux pendulaires*" devra systématiquement faire l'objet d'une consultation du service voirie départemental, afin de garantir une répartition cohérente de ces aires et de définir, le cas échéant, les conditions de raccordement au réseau routier Départemental.

Axe 13 - Conforter tous les services de transport en commun existants

Partie 1 Générer une urbanisation propice à l'utilisation des transports collectifs et favoriser l'intermodalité.

Page 72 → La Prescription : " L'ensemble des arrêts de transport en commun doit bénéficier d'accès aisés et sécurisés à pied, à vélo et pour les personnes à mobilité réduite."

Le long du réseau routier départemental hors agglomération, le Département n'a pas vocation à réaliser de quelconques aménagements (trottoirs par exemple).

Par ailleurs, tout aménagement envisagé le long du réseau routier départemental devra faire l'objet d'une consultation des services départementaux pour approbation et sera soumis à autorisation de voirie.

Par principe, le Département en tant que gestionnaire de voirie est défavorable à l'implantation de passages piétons hors agglomération (au sens Code de la Route). Cette position s'appuie sur les recommandations émises par les instances techniques nationales.

Axe 14 - Développer les mobilités actives

Partie 1 Favoriser un urbanisme des courtes distances.

Page 74 → La recommandation : " Dans les centralités de bourg et de village, le SCoT recommande de redéfinir un partage de la voirie publique au profit des piétons et des vélos. Dans tous les projets de voiries, il est demandé d'intégrer des aménagements pour les mobilités actives (piétons, vélos...). Dans les rues principales des centres des pôles centraux et structurants, le SCoT recommande la mise en place de d'espaces piétons ou de « zones de rencontre » dans lesquelles la vitesse est limitée à 20km/h et où les piétons sont prioritaires et autorisés à circuler sur la chaussée. Dans les secteurs à dominante résidentielle et sans flux de transit, le SCoT recommande la généralisation des zones 30, dans lesquelles la circulation est apaisée et la vitesse limitée à 30km/h."

Même s'il s'agit de recommandations de mesures de police en agglomération (relevant de la compétence du Maire), l'attention est attirée sur le fait que la création de "zone de rencontre", de "zone 30" ou de "limitation à 30 km/h" en milieu rural est souvent inadaptée et peut même nuire à la crédibilité de telles zones. Des guides techniques définissent les conditions d'implantation des zones de circulation apaisées, prenant notamment en compte les équilibres entre vie locale et circulation motorisée (exemple de la zone de rencontre où le trafic piétons/vélos doit être supérieur à celui motorisé).

Axe 14 - Développer les mobilités actives

Partie 2 "Développer les infrastructures et équipements nécessaires aux mobilités douces".

Page 74 → La prescription : "Le SCoT demande, à l'échelle de chaque commune, de mettre en place des schémas de mobilités actives prenant en compte :

- les principaux lieux générant des déplacements (centralités, équipements...),
- les principaux lieux habités ainsi que les extensions de l'urbanisation,
- les arrêts de transports en commun,
- les itinéraires de déplacements déjà existants (voies vertes, voies « vert pâle »...)
- les itinéraires en projets."

Les nouveaux aménagements cyclables mise en place par le Département en 2025 sont bien prises en compte. Cependant, il s'agit de "Voies Vertes Pâles" et non de "voies vert pâle". Cette dénomination doit être rectifiée car les "Voies Vertes Pâles" se caractérisent comme suit :

- Un réseau reliant les principaux sites remarquables de la Corrèze,
- Des routes déjà existantes et à faible trafic,
- Une voirie partagée et utilisable par tous (Voitures, Vélos et Piétons),
- Une signalétique spécifique pour prévenir et sécuriser les cyclistes et les piétons.

Observation relative au Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL)

Partie B, Orientations générales, Chapitre 1 Intégrer la 5^{ème} révolution du commerce

Page 10 → Prescription "Proscrire les implantations diffuses sur les flux de circulation."

Le service voirie départemental est favorable à cette prescription dans la mesure où ce type d'implantation est de nature à générer du stationnement anarchique ou des manœuvres peu conventionnelles, dégradant les conditions de sécurité routière.

Partie D, Fiches Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP)

Les 3 Secteurs d'implantation périphérique suivants : Mulatet - Tulle (pages 34 et 35) , Route de Brive Est - Tulle (pages 38 et 39) et Route de Brive Ouest - Tulle (pages 40 et 41), concernent la RD 1089 hors agglomération. Cette voie est inscrite au réseau routier structurant du Département et supporte un Trafic Moyen Journalier (TMJ) voisin de 12000 véhicules/jour, dont 3,6% de poids lourds. Aussi, quel que soit le type de projet (création, restructuration ou changement de destination), le Département devra être consulté quant aux conditions de desserte et du traitement apporté au traitement des eaux pluviales des surfaces artificialisées.