

Compléments d'**EMPREINTES**

Informations de la communauté de communes

Avril 2017  
infos PLUi  
n° 3

## PRÉSENTATION DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Développement urbain  
et déplacements

Vallée  
de l'**Homme**  
Communauté de Communes

PLUi

# Le développement urbain

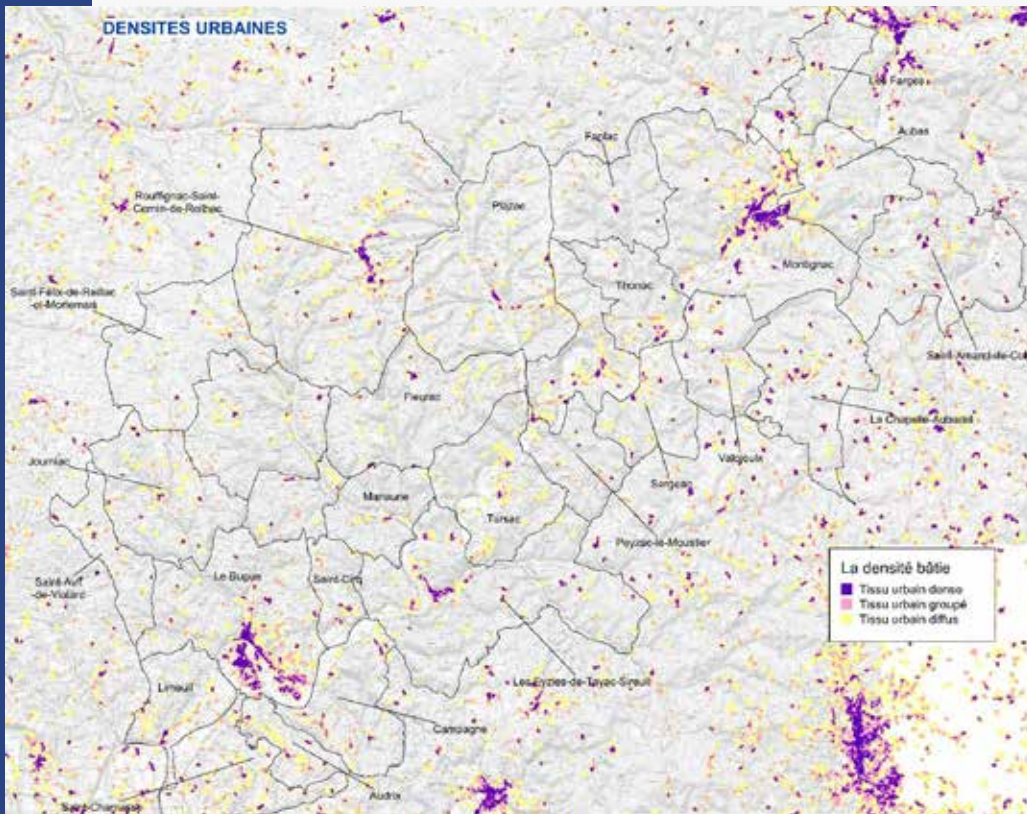
## Un habitat traditionnellement dispersé

L'organisation urbaine d'un territoire découle principalement de son histoire, de ses caractéristiques géographiques, ainsi que des infrastructures de transport.

Sur le territoire de la Vallée de l'Homme, l'histoire urbaine est principalement d'origine médiévale. Les caractéristiques géographiques présentent un relief prégnant alternant les coteaux, les plateaux et les vallées (ou les vallons) autour de la rivière Vézère.

Les transports jouent surtout un rôle dans la diffusion de l'urbanisation récente, à partir des voies de communication.

Sur la communauté de communes, la structure urbaine est multipolaire ; elle s'appuie sur 2 polarités principales (Le Bugue et Montignac) et 2 secondaires (les Eyzies-de-Tayac-Sireuil et Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac) bien réparties sur le territoire.



## Des implantations anciennes qui participent de l'identité du territoire

Le territoire abrite une grande diversité de bourgs, qui animent un bassin de vie très « habité » :

- **bourgs compacts**, autour de l'église et de la place centrale du village : Plazac, Saint-Léon-sur-Vézère, Fanlac, Audrix, Saint-Amand-de-Coly, Fleurac, Sergeac, les Farges, Thonac, la Chapelle-Aubareil, Aubas,
- **bourgs-rues**, alignés le long d'une voie : Manaurie, Savignac-de-Miremont, Tursac, Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart,
- **micro-bourgs**, qui présentent une structure bâtie très réduite : Saint-Cirq, Campagne, Saint-Chamassy, Saint-Avit-de-Vialard, Mauzens-et-Miremont, Journiac, Peyzac-le-Moustier, Valojoux.



Bourg compact :  
Saint-Léon-sur-Vézère



Bourg rue :  
Manaurie



Micro-bourg :  
Mauzens-et-Miremont

Le territoire présente également de nombreux hameaux et un habitat isolé ancien, dispersés sur le territoire.



Hameau groupé d'origine agricole :  
Saint-Amand-de-Coly



Hameau qui s'est développé :  
Les Eyzies



Château avec son jardin :  
Tursac

L'habitat traditionnel qui compose ces différentes entités est de qualité et renforce l'attractivité des lieux.

## Un développement urbain récent diffus et consommateur d'espaces

L'habitat pavillonnaire s'est développé sous forme de lotissement (dans la continuité ou non de bourgs ou hameaux existants), ou sous forme plus diffuse, en particulier en linéaire de voie. Il constitue la forme bâtie qui s'est le plus développée ces 40 dernières années.



à gauche : Une urbanisation le long des voies au cœur de l'espace agricole et naturel à Aubas  
à droite : Un habitat plus diffus et banalisé comme à Rouffignac

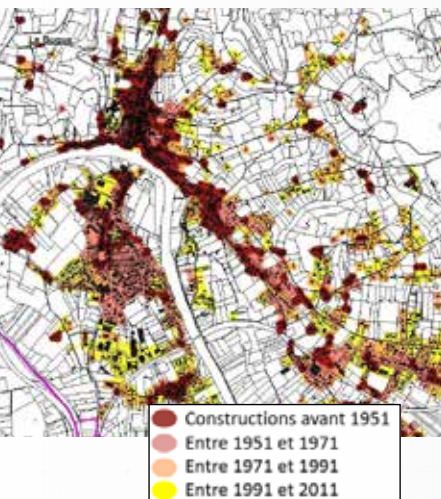
L'habitat pavillonnaire récent est peu intégré, tant dans sa forme urbaine que son architecture.

**Les zones commerciales ou d'activités** sont majoritairement implantées sur les bourgs principaux ; elles présentent une qualité d'insertion urbaine à améliorer.

La communauté de communes dispose par ailleurs de nombreuses zones spécifiques dédiées aux **activités touristiques** : structures d'hébergement, sites touristiques variés, espaces de loisirs et de sport.

Ces activités sont partie intégrante du territoire et de son identité.

## Une évolution de l'urbanisation importante depuis les années 1970...



évolution de l'urbanisation :  
• en milieu urbain au Bugue, ci-dessus  
• en milieu rural à Thonac, à droite



La période 1951-1971, période de l'exode rural, se traduit par des évolutions faibles, avec très peu de constructions neuves sur le territoire rural de la communauté. Les pôles urbains continuent néanmoins de se développer dans la continuité des tissus existants.

Sur la période 1971-1991 : le mouvement de diffusion de la construction s'étend de manière marquée, tant sur l'espace rural que dans les pôles urbains.

Plus récemment, période 1991-2011 : la construction récente se poursuit sous forme pavillonnaire ou isolée, et articule entre eux des îlots bâtis jusque-là discontinus.

## ... qui s'accompagne d'une consommation foncière

La consommation foncière d'espaces agricoles ou naturels à fin d'habitat représente au total, entre 2001 et 2013, près de 240 ha, soit une moyenne de 20 hectares / an.

La surface moyenne d'un terrain bâti se situe ainsi, selon les sources, à environ 2700 - 2800 m<sup>2</sup>. La moyenne se situe à 2200 m<sup>2</sup> à l'échelle du département.

## Des documents d'urbanisme actuels à adapter

Le territoire de la communauté de communes dispose actuellement de 18 cartes communales et de 10 PLU, élaborés pour la plupart au cours de la dernière décennie.

Pour rappel, les cartes communales ne comprennent que 2 types de zones : zones U constructibles et N non constructibles, sans autres distinctions. Les PLU ont une déclinaison de zones beaucoup plus détaillée.

Les lois récentes ont fortement modifié l'approche des documents d'urbanisme, avec un objectif affiché de diminution de la consommation foncière, de limitation de l'étalement urbain et de protection des espaces naturels et agricoles.

Selon une analyse établie par la DDT 24, les surfaces encore disponibles à la construction apparaissent très importantes dans les documents d'urbanisme actuels.

Un décalage semble ainsi apparaître entre un manque ressenti de disponibilités foncières et la réalité de l'offre foncière globale effective des zones constructibles existantes.

## Les enjeux :

- Réimplanter l'urbanisation dans un contexte local, en lien avec le tissu bâti existant et son environnement immédiat.
- Encourager une meilleure organisation des développements futurs (articuler en cohérence les différents projets de construction ; définir les limites à l'extension bâtie ; approcher les qualités intrinsèques du potentiel à bâtir - parcelles agricoles, espaces naturels de qualité, paysage perçu-).
- Favoriser un développement respectueux des bourgs et villages (caractère « urbain » des extensions ; physionomie et perception du village dans ses relations visuelles au site d'implantation).
- Eviter les développements bâtis diffus ou linéaires le long des voies.
- Objectiver l'écart entre un manque apparent de disponibilités foncières et la réalité d'une offre foncière globale théorique importante. Contribuer à une moindre consommation foncière.

# Les transports

## Une mobilité essentiellement assurée par la voiture

Le territoire est bien relié, en voiture, aux bassins d'emplois et de vie extérieurs : au Nord, par l'autoroute A89, au Sud, par la voie de la Vallée Dordogne, ainsi que par les axes Nord-Sud, RD. 710/31E1 et 47 à l'Ouest ; RD.704 à l'Est.

La RD.706, véritable artère centrale du territoire, constitue une voie majeure de découverte de la vallée Vézère.

Un réseau de voies secondaires, relativement dense, dessert l'ensemble du territoire.

## Une desserte routière parfois saturée pendant la période estivale

Des ralentissements sont enregistrés en période estivale, notamment au niveau de la traversée du bourg du Bugue, mais également sur certains bourgs (engorgement, combinaison de l'étroitesse des bourgs anciens avec le passage d'engins de grand gabarit).

Le relief appuyé rend plus difficile les aménagements sur certains axes.

## Des transports en commun insuffisamment développés et inégalement répartis

La communauté de communes est concernée par deux lignes ferroviaires et gares proches et accessibles : la ligne Périgueux-Brive (Gare du Condat/ le Lardin), la ligne Bergerac-Sarlac (gares du Buisson-de-Cadouin, de Siorac-en-Périgord, et de Saint-Cyprien).

La voie ferrée Périgueux-Agen dessert l'Ouest du territoire, avec haltes en gares de Mauzens-et-Miremont (à l'écart du bourg), des Eyzies-de-Tayac-Sireuil et du Bugue (nombre d'arrêts néanmoins limités).

L'offre de transport bus est peu développée et concerne principalement le Nord du territoire.



## Un réseau de déplacements doux principalement orienté vers le tourisme et les loisirs

A l'échelle du territoire, la part modale des déplacements doux (modes de transports sans moteur, comme le vélo ou la marche à pied) est limitée et ne représente pas un mode alternatif à la voiture. Le relief accidenté, les distances et l'étroitesse de certaines voies ne favorisent pas l'utilisation des modes doux.

A noter l'intérêt du projet le long de la Vézère de Schéma régional Véloroute et Voies Vertes d'Aquitaine, qui concerne le territoire.

## Les enjeux :

- Poursuivre les efforts en matière de sécurité en particulier au niveau des bourgs.
- Éviter un développement bâti désordonné en bordure de voies, générateur d'insécurité liée à la multiplicité des accès, en particulier sur les voies départementales.
- Optimiser l'usage de la voiture : intermodalité, développement du covoiturage.
- Pour les publics « captifs », développer une offre de transports en commun (transport à la demande ou service spécifique).
- Concernant les « cheminements doux », permettre une desserte sécurisée dans les bourgs, entre centre bourgs et quartiers proches ; vers les équipements publics et touristiques.
- Intégrer les liaisons douces à la conception et réflexion sur les zones d'habitat.

Vallée  
de l'  
Homme  
Communauté de Communes

Service Urbanisme

Mairie (2<sup>ème</sup> étage)  
24580 Rouffignac  
Saint-Cernin de Reilhac  
05 53 02 50 20  
[urbanisme@cc-vh.fr](mailto:urbanisme@cc-vh.fr)



Imprimé sur du papier recyclé 170g cyclus offset.

Directeur de Publication : Philippe Lagarde / Coordination de rédaction : Pierre Boulanger / Mise en page : Damien Portier, [www.lagencecom.fr](http://www.lagencecom.fr) / Fourniture d'impression : PB' Damien Portier, RCS Périgueux 438 236 069 / Crédits iconographiques : Banque d'images de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme. Couverture : © BiankaB, Fotolia.com