

# PLUi-H de Dronne & Belle

---

Compte-rendu de réunion -

Atelier thématique « Vivre à Dronne & Belle »

18 juin 2016

---

**Objet de la réunion** : Atelier thématique avec les habitants de Dronne & Belle afin d'échanger, de discuter et de débattre sur les aspects liés « aux modes de vie » sur le territoire.

Les thèmes abordés lors de cette réunion sont les suivants :

- **A / La vie sociale** : aspects sociologiques, logements, équipements publics, espaces publics, associations, lien social...
- **B / Les mobilités** : armature des infrastructures routières, modes de transports, polarités et flux de déplacements, stationnements, sécurité, adaptabilité aux enjeux de développement durable...
- **C / Le patrimoine bâti** : modes d'habiter, morphologies urbaines, architectures, désirabilité des centres bourgs...

*Avant de débiter ces ateliers, les habitants du territoire de Dronne & Belle sont en premier lieu accueillis par le président de la CCDB, **Mr Jean-Paul COUVY** et conviés à un « déjeuner » de bienvenue.*

*Le bureau d'étude Be-HLC, mandataire, introduit ces ateliers par une brève présentation de la démarche PLUi, de l'équipe projet, de la démarche participative, et de l'organisation des ateliers participatifs.*

***Mme COURNU** présente le bureau d'étude Be-HLC et explique que celui-ci est en charge de piloter, dans sa globalité, la mission du PLUi. Elle ajoute, que chaque cotraitant à un rôle spécifique à jouer dans le PLUi, décliné en grandes thématiques telles que le volet habitat (Mr Benjamin HAURIT), l'approche environnementale (Be-Nature & Compétence géré par Mr Félix BECHEAU), et, l'approche patrimoniale (Mme Lydie CORGNAC).*

***Mme COURNU** rappelle par ailleurs la volonté et la nécessité de réaliser un document co-construit et partagé entre les bureaux d'études (apports techniques), les élus (acteurs du territoire), les personnes publiques associées et les partenaires (PPA), et, les habitants, commerçants, agriculteurs... (usagers et pratiquants du territoire). **Le but étant, par un processus participatif et collaboratif, que chacun apporte son savoir et sa connaissance du territoire afin de faire vivre le projet de territoire.***

***Mme COURNU** termine cette introduction en expliquant le déroulement des ateliers. Trois tables rondes sont proposées afin de répartir équitablement la quarantaine de participants présents. Un animateur est présent par table. Chaque animateur présente sa thématique respective et change de table au bout d'une trentaine de minutes, afin que chacun des participants est abordés les trois thèmes différents. Une restitution à chaud (basée sur les mots-clés des habitants retranscrit sur un post-it à la fin de chaque séquence) permet de rendre compte à chacun des observations entendues durant la matinée.*

## A / LA VIE SOCIALE.

1. L'atelier " habiter sur le territoire de Dronne et Belle " a mis en évidence un double processus :

- **un processus de diversification et de "complexification" de la sociologie locale** : alors que la population se structurait historiquement autour de groupes sociaux hétérogènes mais bien identifiables (les agriculteurs, les commerçants, les "notables locaux", etc.), les participants soulignent la diversité des logiques d'installation des nouveaux arrivants : logiques foncières au sud, "retour au pays" (jeunes retraités), "coup de cœur" (population britannique, "parigourains"...), "hasard" (l'habitat dégradé et dévalué de certains centres-bourgs comme porte d'entrée de ménages fragiles).

La croissance démographique, essentiellement alimentée par le solde migratoire, apparaît donc comme un levier de diversification des groupes sociaux qui composent le territoire, lesquels disposent de modes d'habiter relativement hétérogènes.

Ces différentes logiques d'installation interpellent à plusieurs égards la politique de l'habitat : anticipation d'une "vague de vieillissement" dans les années à venir, adéquation entre l'identité locale et les nouvelles formes urbaines produites, reconquête de l'habitat des centres-bourgs, mise en synergie des acteurs sociaux et de l'habitat, etc.

- **une tendance à la déconnexion entre les sphères du résidentiel, des loisirs, de la consommation et du travail** : les témoignages font apparaître le constat que la vie sociale ne se joue plus sur un seul territoire, comme c'était encore le cas jusque dans les années 1970.

Par exemple, deux des participants travaillent sur Paris mais résident 2/3 jours par semaine sur le territoire. Tous se rendent fréquemment sur les agglomérations de Périgueux et d'Angoulême, et dans une moindre mesure sur Nontron, Ribérac ou encore Verteillac. Si certains admettent qu'ils effectuent ces déplacements par défaut, d'autres indiquent au contraire qu'ils sont le reflet d'une offre territoriale riche : *"On a le choix pour les courses, pour le sport, pour les services. Ça permet d'aller voir des connaissances à droite à gauche. Ça fait faire des déplacements mais ça évite aussi la routine."*

Les participants ont ainsi décrit un fonctionnement territorial "complexe", "éclaté" et "mouvant", avec pour corollaire une dépendance accrue à la voiture, ce qui confirme les constats établis lors des ateliers de secteur. **Leurs témoignages permettent en outre de donner de la substance au concept de "territoire pivot"** qui avait émergé lors des précédentes rencontres avec les élus ; celui-ci suppose que le projet de territoire devra prendre appui sur les échanges interterritoriaux et travailler les interfaces et les seuils entre le "dedans" et les "extérieurs".

2. Tous les participants ont souligné la qualité du cadre de vie, vecteur d'attractivité mais aussi de qualité résidentielle dont les principaux ingrédients sont :

- **sa dimension paysagère**, avec une présence affirmée de la forêt, des cours d'eau plus "discrets" (exception faite de la vallée de la Dronne) mais aussi des perspectives visuelles ouvrant sur le grand paysage.
- **sa dimension patrimoniale et historique**, qui s'incarne notamment dans la "vieille pierre", dans les centres-bourgs, dans le petit patrimoine et dans les châteaux, même si certains ont déploré le fait que la plupart de ces châteaux ne soient pas ouverts au public.

- **son échelle et sa faible densité**, garante d'une qualité de vie fondée sur l'intimité, le silence et les interactions "choisies". Autant d'éléments qui contrastent avec la vie urbaine, que nombre de participants et d'habitants ont cherché à fuir en venant s'installer sur le territoire.

**Il apparaît ainsi que la "dispersion" constitue une valeur territoriale plébiscitée** et avec laquelle le projet de territoire devra nécessairement composer ("*Je suis pour la sauvegarde de cette réserve*", "*il faut préserver ce cadre et cette faible densité*").

Une participante ayant toujours vécu sur le territoire souligne toutefois le paradoxe entre :

- cette quête d'un mode de vie fondée sur la distance, l'intimité, le calme, la nature...
- et le souhait, exprimés à de multiples reprises par des habitants arrivés plus récemment, de voir le territoire se "*mettre à niveau*" : réseaux routiers et internet, économie, services...

**3. Face à cette diversité des parcours socio-résidentiels, des pratiques territoriales et des modes d'habiter, les participants étaient invités à s'exprimer sur les modes d'intégration : cette diversité fait-elle système ? Comment tous ces groupes sociaux vivent-ils ensemble ? Quels sont les lieux support de la vie locale ?**

Plusieurs vecteurs d'intégration ont ainsi été identifiés par les participants, à l'instar notamment de l'enfance (école, collège), de la dynamique associative, du centre social du Ruban Vert, de la chasse et de l'évènementiel.

Toutefois, certains ont nuancé le propos en indiquant que ces vecteurs de lien social étaient "catégoriels" et qu'ils ne permettaient pas de dépasser les cloisonnements sociaux et spatiaux : "*l'école, ça concerne que les jeunes, la chasse que les plus anciens, l'évènementiel ne brasse pas encore tout le territoire, on a du mal à faire venir les mareuillais à Brantôme et vice-versa*". "*Nous les nouveaux, on est encore perçu comme des parachutés qui n'ont rien à faire là*". "*On ne vient pas vers vous, c'est vous qui devez aller vers les habitants d'origine*".

D'autres ont souligné que les nouveaux arrivants se partageaient en deux groupes :

- les "préretraités" ou les "jeunes retraités", qui ont suffisamment de temps et de ressources pour s'investir dans la vie locale. Cette catégorie alimente la dynamique associative du territoire.
- les ménages plus jeunes, dont une partie travaille hors du territoire et n'ont que très peu de temps pour s'investir dans la vie associative.

**4. Les trois points précédents amènent à se poser deux questions, dont les réponses devront être débattues au stade du PADD :**

- **Comment fabriquer de l'identité et de la cohésion socio-territoriale dans un territoire peu polarisé, diffus, dispersé et qui fonctionne avec toutes ses franges ?**
- **Comment trouver un équilibre entre le maintien d'une faible densité et la nécessité de revitaliser ou de conforter les principaux pôles ?**

**5. Face à ces enjeux, les participants ont apporté de multiples réponses, sans toutefois s'entendre sur tous les points :**

- **pour certains, la cohésion socio-territoriale ne saurait s'améliorer sans la mise en œuvre d'une politique économique plus offensive** : développement de la fibre, portage foncier plus ambitieux, assouplissement des contraintes architecturales, incitations diverses...
- **pour d'autres, le territoire bénéficie déjà d'une certaine dynamique sur le plan économique, sans que celle-ci n'ait d'impact sur la démographie** : "*il ne suffit pas de faire venir des*

*entreprises, il faut réussir à maintenir les actifs sur le territoire*". Les tenants de cette option estiment ainsi que la priorité doit être donnée à l'attractivité résidentielle, laquelle implique prioritairement un développement des équipements et des services (la question de la désertification médicale est revenue de manière récurrente) et par la mise en valeur du patrimoine paysager.

- **tous les participants estiment cependant qu'il est nécessaire de faire de la reconquête des centres bourgs une priorité du projet de territoire.** Même si tous les centres-bourgs ne connaissent pas le même niveau de déclin, les participants déplorent le délaissement de certains d'entre eux (Brantôme et Mareuil notamment) : disparition des commerces de centre-bourg, immeubles en ruines, places et parcours peu amènes, absence de petits équipements (bancs, aires de jeux...).

Face à des discours parfois pessimistes, certains ont rappelé que des expériences réussies existaient sur le territoire : c'est le cas notamment à Monsec, Champagnac-de-Belair ou à la Tour Blanche (hors du territoire), où les leviers de cette reconquête furent la création de logements communaux et la mise en place de systèmes d'assainissement performants.

Certains ont déploré l'absence de réflexion sur l'aménagement des espaces publics et ont regretté que certains choix esthétiques prennent parfois le pas sur une dimension fonctionnelle, pratique et sociale (retrait de bancs à Bourdeilles, etc.).

Paradoxalement, l'atelier a mis en évidence l'inquiétude de certains vis-à-vis de la diminution des terrains constructibles en périphérie des centres-bourgs.

- **les participants ont enfin émis le souhait de mettre en synergie l'ensemble des dynamiques et des acteurs,** qui cohabitent parfois sans se connaître : *"Il faut miser sur l'inter-associatif."* *"Il est difficile de monter des projets sur le territoire car il est trop grand et parce qu'il y a trop d'acteurs."*

Ce constat interpelle la manière de faire vivre le projet de territoire : plus qu'une image ou un résultat, il devra s'agir de mettre en place les conditions propices au décloisonnement des acteurs et des dynamiques et d'impulser une logique de "territoire en réseau".

## B / LES MOBILITES.

L'atelier " Vivre à Dronne et Belle ", et la thématique concernant les mobilités ont par ailleurs mis en évidence, d'autres points importants à intégrer dès la phase diagnostic de l'élaboration du PLUi :

- 1. Le territoire de Dronne & Belle apparaît comme un territoire vaste (plus de 504 km<sup>2</sup>), étendu et particulièrement rural qui oblige à l'utilisation massive de la voiture individuelle.**

Selon les participants, eux même usagers du territoire, **le mode de transport le plus utilisé est la voiture individuelle** : *« on est obligé d'avoir au moins une voiture par personne ».*

Cela s'apparente à des tendances nationales, pour lesquelles, la prédominance de l'automobile individuelle est essentiellement due au caractère diffus de l'habitat présent en milieu rural.

Il est ressorti, durant l'atelier que ce constat contribuait nettement à l'aggravation des multiples nuisances générées par la circulation automobile (bruit, pollution atmosphérique, isolement des personnes âgées en situation de perte d'autonomie...).

**2. Une armature routière partagée entre deux fonctionnalités : moyen de désenclavement et d'accessibilité au territoire de Dronne & Belle, et, lieu de transit et de passage reliant les grandes polarités urbaines avoisinantes.**

Les habitants, usagers, et riverains du territoire de Dronne & Belle **ont associé une double casquette à l'armature routière** en présence sur le territoire :

- Pour certains la structuration de la trame viaire est **un moyen de désenclavement et d'accessibilité au territoire de Dronne & Belle**. Celle-ci est, selon les participants, vouée à devenir un axe de développement (implantation de l'activité économique) afin de faire « *vivre le territoire de Dronne & Belle, d'y créer de l'emploi et d'attirer de nouvelle population* ».
- Pour d'autres, il s'agit plutôt d'**un lieu de transit et de passage reliant les grandes polarités avoisinantes** que sont Périgueux, Angoulême, Nontron, Ribérac et Thiviers. La plupart des participants contribuent par ailleurs à inscrire cette trame viaire en tant qu'axe de passage, puisque eux même favorisent les flux et les déplacements domicile/travail, ou domicile/école, ou domicile/supermarché par exemple.

**3. Des axes structurants peu « coordonnés » entre la volonté de développer des activités économiques, en bordure de voirie, et, la volonté de pérenniser le confort des habitants.**

D'après les dires des participants, **les axes routiers en présence sur le territoire de Dronne & Belle peuvent être à la fois considérés comme des axes structurants vecteurs d'un maillage attractif pour les entreprises et l'activité économique, et, à contrario, comme des axes apparentés à des nuisances sonores, à l'insécurité, et à l'inconfort des habitants.**

Effectivement, le constat est tel que les grands axes de circulation décelés (axe Périgueux / Angoulême, Mareuil / Ribérac, Nontron / Périgueux et Brantôme / Thiviers) sont généralement assimilés à l'implantation de nouvelles entreprises et de secteurs d'activités économiques (à titre d'exemple les habitants citent l'implantation des Z.A.E le long de la RD939, ou bien encore les nombreuses exploitations de carrières dans le mareuillais qui génèrent un important trafic de poids lourds). Dans ce cas, ils représentent un apport considérable en terme d'économie. Paradoxalement, les participants ont souligné la contradiction naissante liée à l'évolution potentielle de ces infrastructures et des zones d'activités économiques.

En effet, les usagers du territoire ont souhaité mettre en exergue la problématique liée à ces axes routiers, générateurs de trafic de plus en plus important (notamment de Poids Lourds), d'insécurité sur les routes (gabarits des routes non adaptés, manque de visibilité, pas ou peu de zones de dépassement), de détérioration des voiries (à force de passage massif de Poids Lourds) et de nuisances sonores. L'un d'entre eux qualifie par ailleurs la RD939 comme « *une déviation de Périgueux* ».

Un des participants souligne en ce sens la nécessité de réaliser des projets de déviation dans les centres bourgs afin de « *ne pas sacrifier l'habitat et de désengorger les centres bourgs* ».

Pour exemple, celui de Bourdeilles, initialement prévu, mais encore non réalisé à ce jour : « *le centre bourg de Bourdeilles se vide à cause de tous ces poids lourds. Les rues sont trop étroites, et on a beaucoup de mal à circuler à cause des poids lourds. L'économie touristique de Bourdeilles en pâtit, tenez, par exemple, les hôtels le long de la rue principale ont diminué de moitié leurs possibilités d'hébergement, puisque les chambres côté rue sont inutilisables* ».

D'autres habitants précisent que la commune de Bourdeilles n'est pas la seule concernée par cette problématique : Champagnac-de-Belair et Condat-sur-Trincou le sont particulièrement (à cause de leur entreprise en agro-alimentaire), Brantôme également.

Au vu des débats engagés autour des déviations, certains des participants souhaitent bloquer des réserves foncières pour envisager ces déviations en parallèle de l'élaboration du PLUi. A contrario, d'autres préconisent d'agir tout de suite : « *le plan camion ne peut pas attendre 4 ans* ».

#### **4. Des stationnements problématiques, manquants et parfois mal pensés dans les centres-bourgs.**

D'une manière générale, les participants ont exposé la problématique des stationnements comme une problématique interne aux centres bourgs de Brantôme et de Mareuil.

En effet, certains, enthousiastes face au développement de zone bleue dans le centre bourg de Brantôme (permettant de limiter l'utilisation et la mobilisation de ces emplacements par les commerçants et les habitants puisque d'une durée limitée) souhaiteraient mettre en place ce système également sur la commune de Mareuil.

D'autres estiment, quant à eux, que **cette opération « zone bleue » n'a pas été suffisante pour réduire cet effet massif des voitures en centre bourg, et évoquent la volonté de rendre les centres bourgs davantage piétonniers, et d'y instaurer des zones de stationnement en périphérie.**

Certains déplorent par ailleurs des projets de stationnements enherbés tels que celui de Brantôme, particulièrement onéreux, et inutilisé car « *mal étudié* » (dès qu'il pleut la plupart des véhicules y restent coincés).

#### **5. Des transports collectifs sous-exploités, et mal développés.**

L'atelier a permis de souligner le manque de pragmatisme associé aux transports collectifs tels que l'autobus. En effet, les participants ont déploré le service d'autocars (manque de plages horaires, manque d'arrêts, lignes essentiellement réservées aux scolaires).

**La seule ligne à priori potentiellement exploitable sur le territoire serait celle de Transpérigord, reliant Périgueux à Angoulême, accessible à moindre coût (tarif unique de 2 euros), et permettant d'accéder au TGV.** Néanmoins, son utilisation reste minime, puisque un problème de correspondance entre les horaires de bus et les horaires de TGV persiste.

Un point positif a néanmoins été soulevé par une majorité des participants concernant les transports collectifs, il s'agit de la présence sur le territoire, **d'un système de navette (mis en place par le service AAA du CIAS de Brantôme, moyennant 14 euros / mois), à destination des personnes âgées,** qui leur évite l'isolement, leur permette de se rendre sur le marché de Brantôme le vendredi matin, et une fois par mois au pôle de santé de Périgueux.

Toutefois certains ont nuancé le propos en expliquant que cette initiative était mise en place quasiment uniquement sur Brantôme et ses alentours. Les participants souhaiteraient voir développer cette démarche également sur le Mareuillais.

Certains évoquent par ailleurs **la volonté de créer des services du type « transport à la demande », et souhaite pérenniser le service existant de taxi** (« taxi scolaire » financé par le Conseil Général qui permet aux enfants du territoire de Dronne & Belle de se rendre sur Ribérac ou Angoulême).

#### **6. Une volonté de développer des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, par l'expansion de modes de transport plus économiques et moins polluants.**

Les participants trouvent peu pertinent d'aborder le sujet de la voiture électrique et des bornes de recharges comme alternative réductrice des gaz à effets de serre. En effet, selon eux, d'une part, tout le monde n'est pas équipé d'une voiture électrique ; d'autre part, le territoire de Dronne & Belle étant vaste, la question de l'autonomie de ces modes de transport reste en suspens.

Un autre moyen de transport est évoqué au cours de l'atelier par grands nombres de participants : il s'agit du covoiturage. Actuellement employé de manière informelle, **les habitants émettent le souhait de développer davantage cette pratique, et de conforter le covoiturage**, notamment par la création d'aires spécifiques destinées à accueillir les co-voitureurs, et **par la mise en place d'une application smartphone** (autre que Blablacar) qui permettrait de faciliter cette pratique à l'échelle du territoire intercommunal.

#### **7. Un besoin de sécurisation des espaces publics pour favoriser le maillage de cheminements doux sur le territoire de Dronne & Belle (pistes cyclables, cheminements piétons, ...).**

**Les usagers du territoire regrettent l'absence de pistes cyclables sur le territoire. Ils déplorent par ailleurs l'insécurité qui règne autour des espaces publics et qui n'incite pas à pratiquer le vélo et la marche à pieds sur le territoire** (trop de Poids Lourds, routes étroites, trop de « chauffards » qui ne respectent pas les limitations...).

Les participants soulignent néanmoins l'intérêt de **développer des zones de partage** sur tout le territoire (20km/h, piétons...), à l'instar de celle de Brantôme.

En terme de maillage vert, lié aux chemins de randonnée, **les participants expriment le besoin de valoriser, et d'entretenir davantage ces cheminements afin de faire découvrir le territoire.**

Un des participant explique que : « *les ¾ des chemins ruraux sont entretenus par les chasseurs grâce à leur passage régulier, ce qui limite la repousse des herbes* ».

Finalement, il est apparu, au travers de cet atelier, que les participants expriment leur souhait et leur volonté de créer une carte mutualisée des chemins de randonnée communaux (hors PDIPR). En effet, aujourd'hui chaque commune fait sa propre carte, avec ses sentiers, l'intérêt étant de centraliser et de mutualiser ces données pour plus de lisibilité.

## **B / LE PATRIMOINE BATI.**

En forte articulation avec la première thématique traitée « vie sociale », ce 3<sup>e</sup> thème sur les modes d'habiter, les formes urbaines, la désirabilité des centre-bourgs, etc. a fait émerger des propos similaires. Pour ne pas être redondant dans la retranscription des tables rondes, seuls les points spécifiques traitant du patrimoine bâti, des formes architecturales et du petit patrimoine sont explicités ci-après :

- 1. La sauvegarde du bâti ancien** a fait l'unanimité des participants, et ce, sur plusieurs points :
  - L'image attractive des « vieilles pierres », tant pour les nouveaux arrivants (« *coup de cœur* ») que pour les touristes. C'est un véritable atout économique à préserver/restaurer.



- L'Histoire locale, l'appartenance à ce territoire, mais à mieux communiquer auprès des jeunes. Une habitante regrette qu'il y ait tant de maisons délaissées en centre-bourg et a contrario tant de maisons neuves, « *c'est notre histoire, notre patrimoine qui se perd* ».
2. Et pourtant, il est souligné **la perte de l'identité architecturale locale** et ce, depuis longtemps, en raison de l'important développement pavillonnaire aux styles variés, qui a supplanté les constructions traditionnelles aux abords des bourgs et de manière isolée. Les moindres coûts de construction et moindres contraintes sont responsables à leurs yeux de l'engouement pour l'habitat neuf. Il faudrait apporter plus de règles au bâti neuf et baisser les contraintes sur le bâti ancien pour rééquilibrer, améliorer l'intégration et mieux prendre en compte l'identité régionale (« *garder l'aspect vieilles pierres et tuiles canal* »).
  3. La priorité doit être donnée à **la réoccupation des centre-bourgs**, en facilitant les investissements privés (en proposant moins de contraintes pour les restaurations), en incitant fiscalement pour promouvoir les locations à l'année plutôt que les locations saisonnières, en priorisant les investissements publics sur la réhabilitation des logements anciens des bourgs plutôt que la viabilisation de nouveaux lotissements (« *quand on veut, on peut* »), en réadaptant les logements pour la population-cible des centre-bourgs, les personnes âgées, et en prévoyant l'assainissement collectif des bourgs pour résoudre le problème d'absence ou de trop petites parcelles.  
  
La sauvegarde des bâtiments des bourgs, c'est « *redonner un visage à nos villages* ».
  4. Concernant **la richesse du petit patrimoine**, les participants regrettent le manque de communication et de mise en valeur. A part Brantôme et Bourdeilles, le reste est mal connu, sous-fréquenté. Il faut « *pendre soin du patrimoine existant* ».