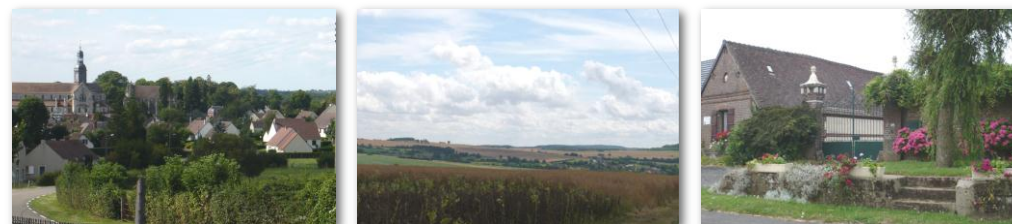


## RESUME NON TECHNIQUE



### Pièce n° 1.7 DOSSIER D'APPROBATION



# Résumé non technique

## Diagnostic

La croissance du territoire a été très dynamique dans les années '80, et même jusqu'à mi-'90, mais elle tend à s'essouffler depuis. La croissance démographique est encore très nette, tandis que la croissance du nombre des emplois n'est pas nettement perceptible sur le long terme, malgré un rebond dans la dernière période. La « tertiarisation » est encore extrêmement limitée, tout comme l'économie résidentielle, malgré le maintien d'un certain rythme de hausse de la population.

L'attractivité du territoire est en baisse, notamment sur le plan des arrivées de population venant de l'extérieur. Certains atouts fondamentaux du territoire (proximité aux grandes agglomérations, insertion dans la zone d'emploi de Beauvais, accessibilité routière) restent pourtant inchangés, mais d'autres, liés au cadre de vie, sont moins perçus par les arrivants potentiels qu'autrefois.

L'équilibre urbain est incomplètement assuré par les pôles principaux, dont le rayonnement est limité à la fois par la proximité de pôles urbains importants et par une lisibilité du « maillage urbain » encore partielle.

La mixité sociale est assurée de façon restreinte, et pâtit de revenus globalement faibles, tandis que la mixité générationnelle reste forte en raison d'un vieillissement encore limité par la jeunesse relative de la population.

Les équipements et services publics et privés sont de niveau satisfaisant, pour ce qui est des services de proximité, et l'équité de leurs accès est garanti par une répartition territoriale adéquate.

Il en va de même de certaines catégories de logements (logements locatifs, libres et sociaux), du marché de l'emploi et de nombre d'activités.

De plus, au plan global, le niveau actuel de formation de la population représente une limitation très forte au développement.

Le cadre de vie, qui résulte d'une combinaison spécifique des atouts environnementaux et paysagers, des sites urbains et de leur qualité, et des services disponibles dans le territoire, est à la fois le principal atout potentiel du Pays de Bray, et son « talon d'Achille » en raison des développements récents de l'urbanisation (RN 31, développements linéaires dans les bourgs) qui rendent la perception de ces atouts fondamentaux incertaine.

## Etat initial de l'environnement

Le Pays de Bray possède des paysages de qualité et très particuliers qui le distinguent des autres territoires picards et en font un espace à vivre et à visiter très attractif. Son fonctionnement écologique relativement préservé et l'existence de ressources naturelles importantes permettent au Pays de Bray d'être dans de bonnes conditions de départ pour élaborer un projet de développement ambitieux tout en garantissant la préservation de l'environnement. Toutefois, un certain nombre d'enjeux doivent être pris en compte.

Pour ne pas perdre l'intérêt des paysages l'urbanisation nécessite d'être mieux organisée, en évitant notamment le bâti linéaire le long des routes et en lisière de forêt pour ne pas occulter les vues sur les paysages lointains et ne pas homogénéiser les cadres de vie. Si les milieux écologiques sont en bon état de conservation, ils connaissent quelques dégradations ponctuelles à maîtriser qui sont souvent la conséquence d'une urbanisation pas nécessairement importante, mais éparse. L'objectif pour le futur repose sur une protection renforcée des milieux les plus sensibles et la mise en place de corridors écologiques qui relient ces espaces afin qu'ils puissent fonctionner ensemble (déplacement de la faune...). Ceci s'inscrit dans la politique de la trame verte et bleue initiée par le Grenelle de l'environnement.

En matière de nuisances et de pollution, les enjeux se situent surtout autour de l'évolution du développement urbain le long de la RN 31 et de la préservation durable de la ressource en eau. Le RN 31 part son fort trafic et sa linéarité crée pour l'habitat un contexte relativement bruyant, localement accidentogène et difficile à aménager au plan paysager. La ressource en eau est abondante, mais sa qualité doit être améliorée notamment par une meilleure protection des cours d'eau, des zones humides et par la maîtrise des ruissellements et des pollutions issues des bourgs (assainissement) comme des espaces agricoles (fertilisants...).

Le territoire ne montre pas de risques notables susceptibles de limiter le choix de développement du territoire. Néanmoins, les différents risques naturels (inondation, mouvement de terrain...) et technologiques (établissement Seveso, transport de matière dangereuse) doivent être anticipés pour que l'urbanisation puisse être cohérente et ne pas augmenter les dangers sur les personnes et les biens.



## Explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOO

Sur la base de ces facteurs, plusieurs scénarios d'évolution ont été envisagés, qui représentent des futurs plus ou moins probables pour le périmètre du SCOT.

La construction d'un «scénario souhaitable», base du PADD, dans les nombreux débats qui sont intervenus à cette phase d'élaboration du SCOT, reposait sur certains objectifs-clés qui ont été exprimés de la manière suivante :

Concilier au mieux développement économique, qualité environnementale, qualité paysagère, identité brayonne et spécificité rurale.

**« Le Pays de Bray,  
un poumon vert conciliant accueil de population  
(résidents, actifs, touristes), développement économique et  
agriculture».**

Cet objectif répondait à une série de préoccupations que les scénarios avaient permis d'explicitier :

- Le refus d'une « périurbanisation » indifférenciée provenant de l'Île-de-France ;
- La conscience d'atouts paysagers et environnementaux exceptionnels ;
- La volonté de s'appuyer sur ces atouts pour permettre un développement économique du territoire ;

- L'exigence d'allier développement économique et croissance résidentielle, dans le cadre d'une politique des transports à promouvoir.

Le territoire entendait développer son attractivité, mais de façon maîtrisée et équilibrée, notamment autour du rapport emploi/actifs à améliorer par la création d'emploi.

Territoire potentiellement péri-urbain, le Pays de Bray entendait préserver sa spécificité rurale par une qualité environnementale et d'aménagement, tout en préservant les conditions d'une croissance plus autonome.

## La stratégie du territoire et le P.A.D.D.

Sur cette base, une stratégie était élaborée, avec :

- Une trame économique alliant concentration et diffusion
  - **Réalisation d'un parc d'activités intercommunal, véritable vitrine du territoire, accroché à la RN31**
  - **Développement ou extension de petites zones artisanales à l'échelle communale dans une optique de diffusion de l'emploi.**





Cette trame économique doit faciliter :

- La valorisation de l'image du territoire donc son attractivité
  - L'amorce de la requalification des abords de la RN31 : un parc d'activités de bonne qualité est le signal de l'évolution de cet axe
  - Une coopération possible avec Gournay, Gisors et Beauvais, mais sur la base d'une émergence économique du Pays de Bray
  - L'initialisation d'une politique de développement des NTIC sur le territoire,
  - Une valorisation des ressources propres du territoire : éco-industries, éco-construction, argile, bois, etc.
  - Le développement de l'offre de transport collectif et à la demande,
  - Une gestion éco-responsable : gestion de l'eau, déchets, insertion paysagère...
- Une trame urbaine, résidentielle et de services présentant un maillage complet du territoire autour de polarités à développer
- Un développement maîtrisé qui concerne toutes les communes et qui permet l'émergence de pôles structurants,
  - Une urbanisation plus compacte dans ces pôles pour préserver les caractéristiques du Pays.

**Cette trame urbaine, résidentielle et de services doit constituer une véritable vitrine de l'aménagement résidentiel durable du territoire, avec :**

- L'accueil d'une population jeune et active autour de bourgs plus attractifs et d'une urbanisation plus qualitative

- Le maintien d'une population âgée à proximité des services
- Un rapprochement des lieux d'emplois et d'habitat
- Un développement des commerces, équipements et services pour une meilleure convivialité et animation des bourgs
- La mise en place de liaisons inter-bourgs et vers les gares (Gisors, Beauvais, Gournay, et idéalement Sérifontaine
- L'amélioration de l'accessibilité pédestre et des modes doux
- Une gestion économe des réseaux (eau, assainissement, électricité)
- Le développement maîtrisé de toutes les communes autour d'un équilibre à déterminer entre bourg et hameau.

- Une trame environnementale reposant sur :

- Une maîtrise des pressions permise par un développement urbain plus compact et organisé entre des bourgs structurants et les autres villages du territoire
- Une valorisation des paysages et de l'espace agricole
- La préservation des ressources et du capital en biodiversité garants d'une attractivité réelle du Pays de Bray
- Une gestion énergétique permise par une trame urbaine optimisée au plan des transports et des réseaux et un habitat dont la qualité progresse (voir précédemment trame urbaine)

Une gestion rationnelle des secteurs d'habitat au regard des grandes infrastructures routières (existantes et futures) afin de garantir un cadre de vie de qualité et de maîtriser les nuisances ainsi que les conflits d'usages.





## Le document d'orientations et d'objectifs (D.O.O.)

Le D.O.O. met en avant les objectifs économiques et environnementaux et lie le développement résidentiel à l'amélioration des transports collectifs, ce que son plan fait nettement ressortir :

### 1. Le développement économique et commercial

*(« un territoire qui affirme son rôle économique »)*

Le développement économique

La préservation et la valorisation de l'agriculture

Le développement du tourisme

Le document d'aménagement commercial (DACOM)

### 2. La gestion de l'environnement et des paysages

*(« un territoire qui affirme son potentiel environnemental »)*

Organisation de la trame verte et bleue

Modalités de protection et de mise en valeur de cette trame

Les éléments de paysage emblématiques et la gestion des entrées de ville

La gestion des risques, des ressources et des nuisances

### 3. Un développement résidentiel lié à l'organisation des transports sur le territoire

*(« un territoire qui affirme son mode de développement qualitatif »)*

Les infrastructures et équipements associés

Un développement résidentiel en lien avec une qualité urbaine renforcée.





## Analyse et justification de la consommation d'espace

La consommation d'espace peut être estimée de la façon suivante pour la période 2002/2012 :

- **Consommation d'espace agricole, par an : 10 ha.**
- **Progression de l'urbanisation (artificialisation) : 10 ha par an**
- **Consommation d'espace forestier : 0 ha par an**
- **Consommation d'espace naturel : 0 ha. par an.**

Le D.O.O. prévoit, dans la lignée des axes du P.A.D.D., les consommations d'espace suivantes :

- 56 hectares sur 20 ans pour l'activité et le commerce, soit 2,8 ha/an
- 70 à 90 hectares pour le résidentiel sur 20 ans, soit de 3,5 à 4,5 ha/an

**Le total de cette consommation d'espace pour l'urbanisation est donc de l'ordre de 6 à 7 hectares par an.**

**Comparaison absolue de la consommation d'espace :** la consommation d'espace agricole passée (2002/2012) a été estimée à 10 ha/an, alors que la consommation d'espace future est prévue à 5/6 Ha. par an, soit une diminution de 40 à 30 %.

**Comparaison relative :** ces consommation d'espace ne s'entendent que comme support du développement résidentiel, démographique et économique. De ce point de vue, **l'intensité du développement est presque trois fois plus forte pour le résidentiel.**

**Cette intensité est liée à la densité prévue pour les nouvelles urbanisations, liée à la priorité accordée aux polarités du territoire, au renouvellement urbain et, plus généralement, à un effort de rationalisation et de compacité de l'urbanisation.**

## Articulation du SCOT avec les autres plans et programmes

Le SCOT s'articule avec les autres plans et programmes de l'Etat, de la Région, du Département... et certaines politiques ciblées notamment sur la gestion des ressources naturelles et des pollutions. Cette articulation permet d'assurer une gestion cohérente du projet du Pays de Bray par rapport à des échelles territoriales plus grandes (région, Département... France) ou à des planifications sectorielles particulières (ressource en eau, déchets...). Ainsi comme le prévoit le Code de l'urbanisme et compte tenu du contexte local :

- Le SCOT est compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux de Seine-Normandie (protection des milieux humides et des cours d'eau, maîtrise des pollutions, utilisation économe de l'eau potable...).
- Le SCOT prend en compte :
  - Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de l'Oise ;
  - Le plan régional d'élimination des déchets industriels spéciaux de Picardie ;
  - Le Schéma départemental des carrières de l'Oise ;
  - Les Programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates ;
  - Le Schéma Régional de Gestion Sylvicole des Forêts Privées de Picardie ;
  - Les Directives Régionales des Forêts Domaniales de Picardie ;
  - Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air de Picardie ;
  - Les Programmes situés à l'intérieur des sites NATURA 2000 du territoire (DOCOB) ;
  - Les autres plans, schémas, programmes et documents de planification adoptés par l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les établissements publics.







## Evaluation environnementale

L'évaluation environnementale a été mise en œuvre tout au long de l'élaboration du SCOT pour être dans une logique de valorisation de l'environnement et d'évitement des impacts plutôt que de leur compensation.

Au global, le projet du Pays de Bray améliorera la qualité environnementale du territoire. En effet, même si des effets négatifs liés à la consommation de l'espace agricole, à l'artificialisation issue de route... les incidences environnementales ne seront pas notables.

- La consommation d'espace nécessaire à 20 ans pour l'urbanisation future s'élèvera autour de 130 ha. Elle viendra remplacer des espaces agricoles et des sites naturels sans valeur écologique intéressante. Cette surface ne représente que 0,5% du territoire et correspond à une baisse de 40 à 30 % du rythme de consommation d'espace par rapport à la période 2002 – 2012 (qui était de 100 ha, mais en 10 ans).
- La biodiversité profitera des orientations du SCOT puisqu'il met en place une protection renforcée des milieux remarquables et organise des corridors écologiques permettant à ces milieux d'être reliés pour fonctionner ensemble. Ces corridors apportent un cadre supplémentaire à la préservation des déplacements de la faune et de la flore, mais aussi contribue à préserver des espaces importants pour la gestion du cycle de l'eau (protection du bocage et des forêts luttant contre les ruissellements, protection des zones humides...). Ainsi les incidences du développement ne pourront concerner éventuellement que des espaces naturels sans intérêt écologique notable.
- La ressource en eau sera plus exploitée du fait de la croissance démographique et du développement de l'activité économique. Toutefois, cette demande supplémentaire est compatible avec la capacité de la ressource puisqu'elle ne sera sollicitée qu'à 25% de son potentiel (à 20 ans). En outre, le SCOT permet le renforcement de la qualité des milieux naturels liés à l'eau : cours d'eau, berges, zones humides, bocage. Il les protège et organise l'urbanisation en conséquence.

Cette action se traduit au travers de la trame verte et bleue qui, en plus de remplir des fonctions écologiques, permet de lutter contre les ruissellements, les pollutions diffuses et l'augmentation des pressions urbaines sur les milieux remarquables (zones tampons entre l'urbanisation et les milieux naturels, préservation des fonds de vallon sec, prise en compte du réseau hydrographique pour gérer les relations amont/aval...).

L'augmentation de la population entrainera une progression des volumes d'eaux usées à traiter et nécessitera un renfort des systèmes d'assainissement individuels et collectifs. A cette fin, le SCOT prévoit des mesures spécifiques pour assurer les capacités des stations d'épuration et que l'assainissement individuel puisse se faire en cohérence avec la densité de bâti.

- Les déplacements des personnes et des marchandises augmenteront ce qui aura des effets sur la consommation énergétique, la production de gaz à effet de serre et les nuisances sonores, notamment sur les grands axes routiers (Rn 31...). Toutefois, pour anticiper ces effets, le SCOT met en place une politique des déplacements ambitieuse ayant pour objectif de développer les transports alternatifs à la voiture pour des liaisons intracommunautaires mais aussi vers les grands pôles proches du Pays de Bray : liaisons bus hiérarchisées pour les trajets domicile-travail et pour les déplacements non quotidien (depuis les villages vers les bourgs pôles du territoire), liaisons douces, co-voiturage, recherche de remise en fonctionnement de gares et lignes ferrées désaffectées. En outre, le SCOT organise l'évolution de l'urbanisation le long de la RN31 pour faire de cette artère un espace d'une meilleure qualité paysagère et possédant des espaces publics plus adaptés et conviviaux favorisant notamment le commerce. En revanche, l'habitat nouveau aura vocation à ne pas s'implanter au bord de cette voie bruyante, mais vers les centres de bourgs plus en retrait afin de donner un meilleur cadre de vie aux habitants. Ces actions permettront de maîtriser l'accroissement des nuisances, de la consommation énergétique et de la production de gaz à effet de serre.





En complémentarité, le Pays de Bray mènera une politique énergétique en faveur de la réhabilitation de l'habitat et du développement des énergies renouvelables (photovoltaïque, méthanisation...). Toutefois, il est probable que l'éolien ne se développe pas en raison des contraintes existantes liés à l'éloignement réglementaire par rapport au bâti et à la sensibilité des paysages et des milieux naturels.

- La mise en œuvre du SCOT n'augmentera pas les risques, au contraire il améliorera leur prise en compte, qu'ils soient d'origine naturelle ou technologique.
- Les paysages naturels et urbains seront valorisés dans l'objectif de respecter la spécificité rurale du Pays de Bray et la qualité de ses bourgs et villages. Bien sûr les nouvelles urbanisations modifieront ponctuellement l'aspect de certains secteurs (entrée de ville, lisière de village, création de route) en remplaçant des sites naturels ou agricoles existants. Grâce aux orientations du SCOT, ces développements urbains permettront de conserver la qualité globale du territoire et ne modifieront pas la personnalité existante des bourgs et des villages. Au contraire, les mesures qualitatives du SCOT devraient apporter une amélioration sur la préservation de cônes de vue, sur la qualité des lisières paysagères et la diversité des cadres de vie urbains (gestion végétale autour des urbanisations, accroche des nouvelles urbanisations au tissu urbain ancien...).
- L'espace productif agricole sera préservé. Certes les objectifs de développement conduiront à consommer environ 130 ha en 20 ans mais dans le cadre d'une urbanisation plus compacte et qui devra éviter ou étudier la compensation des ponctions de terres nécessaires au fonctionnement des exploitations. Cette démarche d'optimisation de l'urbanisation se traduit concrètement dans le projet du territoire. Par rapport à la dernière période 2002-2012, le projet accueille plus de population et consomme de l'espace à un rythme presque 2 fois plus réduit. En outre, il vise à mieux utiliser les espaces libres à l'intérieur des urbanisations existantes (friches, dents creuses non affectées), mais en respectant la qualité du cadre de vie, car en effet cette optimisation urbaine devra permettre le maintien et la création d'espaces verts urbains caractéristiques du territoire.

- Des indicateurs sont définis dans le dossier de SCOT pour suivre la mise en œuvre du projet. Une nouvelle évaluation du SCOT devra être réalisée au plus tard 6 ans après son approbation.

*Note : le projet de déviation de la RN31 qui fait l'objet d'un fuseau d'étude de tracé (DUP) ainsi que le projet de barreau A16-A29 ne sont pas à un stade suffisamment avancé pour permettre de prévoir leur implantation et leurs caractéristiques. Il n'est ainsi pas possible d'effectuer une analyse de leurs incidences probables. En tout état de cause, ces ouvrages devront faire l'objet de procédures administratives spécifiques qui analyseront les impacts environnementaux et les moyens pour les éviter ou les compenser.*

## Phases de réalisation du SCOT

Le SCOT ne prévoit pas de phasage particulier. Un suivi, notamment des ouvertures à l'urbanisation est prévu tous les 3 ans.

