



SCoT de la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis



Document d'Orientations Générales

Octobre 2011



TERRITOIRES
SITES & CITES

egis France
Villes & Transports

Préambule

Le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT constitue le document de référence du SCoT. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est un document politique qui exprime la stratégie retenue. Le DOG est un document technique qui définit des prescriptions et représente le mode d'application pratique du SCoT.

L'article L. 122-1 du Code de l'urbanisme dispose en effet que :

Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes des parcs naturels régionaux. Ils doivent également être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-3 du même code. Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale tient compte de la charte de développement du pays.

Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

L'article R. 122-3 du Code de l'urbanisme apporte le détail du contenu du DOG :

*Le **document d'orientations générales**, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :*

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;

2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;

3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;

4° Les objectifs relatifs, notamment :

a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;

b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;

c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;

d) A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;

e) A la prévention des risques ;

5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

En zone de montagne, le schéma de cohérence territoriale désigne, le cas échéant, les plans d'eau de faible importance auxquels il est décidé de faire application du huitième alinéa de l'article L. 145-5.

Lorsque le schéma de cohérence territoriale comporte un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, ce chapitre porte sur une partie du territoire qui constitue une unité géographique et maritime et présente des intérêts liés, concurrents ou complémentaires, au regard de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.

Il mentionne les orientations relatives aux cultures marines et aux activités de loisirs. Il précise dans une perspective de gestion intégrée de la zone côtière, les vocations des différents secteurs de l'espace maritime, les conditions de la compatibilité entre les différents usages de ces derniers, et les conséquences qui en résultent pour l'utilisation des diverses parties du littoral qui sont liées à cet espace. Il précise les mesures de protection du milieu marin. Il définit les orientations et principes de localisation des équipements industriels et portuaires, s'il en est prévu.

Il comprend également les dispositions prévues par le décret n° 86-1252 du 5 décembre 1986 relatif au contenu et à l'élaboration du schéma de mise en valeur de la mer lorsqu'elles ne sont pas prévues par ailleurs dans le document. »

La compatibilité des documents d'urbanisme qui sont subordonnées au SCoT s'apprécie exclusivement par rapport au DOG. Le SCoT, sauf lorsqu'il détermine des sites naturels ou urbains à protéger, définit des orientations, fixe des objectifs, détermine des grands projets d'équipements et de services avec lesquels les documents locaux d'urbanisme doivent être compatibles.

Le DOG prend la suite du PADD et est justifié par lui. Les deux documents sont donc indissociables et chacune des prescriptions du DOG doit être une conséquence des axes retenus par le PADD. Par ailleurs, le SCoT et son DOG doivent respecter le **principe de subsidiarité**. Il ne définit que les grandes orientations et laisse une grande liberté aux communes dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme. En particulier, il ne comprend pas de carte générale de destination des sols, même s'il peut identifier ponctuellement des éléments précis à protéger.

Le DOG ne constitue pas un « règlement » au sens de celui d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il fixe des orientations avec lesquelles les plans locaux d'urbanisme, les plans d'occupation des sols, les cartes communales, le plan de déplacement urbain et le programme local de l'habitat doivent être compatibles.

Sommaire

1. Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés à l'horizon 2020	6
1.1. Renforcer l'accessibilité à toutes les échelles pour profiter du positionnement géographique de l'agglomération	6
1.2. Recentrer le développement urbain au plus près de Beauvais, des villes portes et des bourgs relais ainsi que le long de l'axe structurant du Thérain	7
2. Les objectifs relatifs aux activités économiques.....	8
2.1. Encourager et renforcer les dynamiques économiques actuelles pour développer l'attractivité économique en s'appuyant sur les points d'excellence de l'agglomération.....	8
2.2. Conforter l'agriculture dans sa dimension économique	10
2.3. Constituer une destination touristique Grand Beauvaisis autour de 6 pôles majeurs.....	11
3. Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux	13
3.1. Développer un habitat diversifié en accord avec la demande et avec le rythme de développement économique choisi	13
3.2. Favoriser le renouvellement urbain et la concentration de l'effort de construction sur les principaux pôles.....	14
4. Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels ou agricoles ou forestiers	15
4.1. Affirmer la nécessité de limiter l'étalement urbain.....	15
4.2. Assurer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et de la biodiversité.....	16
5. Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville	17
5.1. Conserver les caractéristiques du territoire en intégrant les exigences environnementales et architecturales	17
5.2. Préserver et valoriser les paysages quotidiens.....	18
6. Les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transports en commun et aux transports en général	19
6.1. Favoriser l'accessibilité locale et la multimodalité	19
6.2. Encourager la création de voies douces et voies vertes à travers le territoire.....	21
7. Les objectifs relatifs à la prévention des risques, aux économies d'énergie et à la gestion de l'eau	22
7.1. Prendre en compte les nuisances sonores	22
7.2. Mettre en place une politique de gestion de la ressource en eau.....	22
7.3. Réduire l'émission des gaz à effet de serre	24
8. Carte des espaces naturels, agricoles et forestiers à protéger.....	24

1. Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés à l'horizon 2020

1.1. Renforcer l'accessibilité à toutes les échelles pour profiter du positionnement géographique de l'agglomération

La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis dispose d'une localisation exceptionnelle le long du corridor de développement Paris-Lille. Au croisement des flux Est-Ouest et Nord-Sud et porte d'entrée de l'Île-de-France, l'agglomération se positionne en troisième couronne de la métropole parisienne. Sa position charnière entre les régions Parisienne, Normande, Picarde et Nord – Pas de Calais lui confère un vrai potentiel de développement. De plus, l'agglomération a la chance de disposer d'un aéroport international, 8^{ème} aéroport de France métropolitaine avec près de 3 millions de passagers en 2010.

Prescriptions :

L'Agglomération veut tirer profit de sa position stratégique et renforcer son intégration dans les réseaux de transport ferrés, routiers, fluviaux, aériens et numériques à travers une série d'actions inscrites au SCoT :

1. S'engager en faveur d'un confortement et d'un renforcement des liaisons ferroviaires, notamment en direction de Paris et Creil, au départ des gares de Beauvais mais aussi de Villers-sur-Thère, Saint-Sulpice-Auteuil, Herchies, Milly-sur-Thérain et Rochy-Condé.
2. Appuyer le projet de liaison A16-A29 pour permettre une meilleure connexion avec les ports Normands.
3. Réaliser le tronçon de la déviation Sud de la RN 31 pour renforcer les liens Est/Ouest de l'agglomération et pour résoudre localement les nuisances de congestion.
4. Renforcer l'accessibilité de l'aéroport et des zones économiques qui lui sont liées dans le but de renforcer les liens avec l'agglomération et son système de transports.
5. Développer le numérique sur le territoire pour assurer l'attractivité économique et résidentielle de l'agglomération.

1.2. Recentrer le développement urbain au plus près de Beauvais, des villes portes et des bourgs relais ainsi que le long de l'axe structurant du Thérain

L'agglomération du Beauvaisis s'organise, depuis le XIX^{ème} siècle, le long de la vallée du Thérain. Dans la démarche du SCoT-PLH, il a été proposé de structurer le rôle des villes de l'agglomération en distinguant la ville-centre, Beauvais, les villes-portes, les bourgs-relais et les bourgs-ruraux.

Les « villes-portes », qui se développent dans une relation directe avec la ville-centre, sont : Tillé, Troissereux, Goincourt, Saint-Martin-le-Nœud et Allonne.

Les « bourgs-relais », qui jouent un rôle de pôle d'interface entre l'Agglomération et le Pays du Grand Beauvaisis, sont : Auneuil, Rochy-Condé, Therdonne, Saint-Paul, Savignies, Warluis, Milly-sur-Thérain et Saint-Léger-en-Bray.

Les « bourgs-ruraux », qui conservent leur statut villageois, sont : Aux-Marais, Auteuil, Berneuil-en-Bray, Bonlier, Fontaine-Saint-Lucien, Fouquénies, Frocourt, Guignecourt, Herchies, Juvignies, Maisoncelle-Saint-Pierre, Le Mont-Saint-Adrien, Nivillers, Pierrefitte-en-Beauvaisis, Rainvillers, Saint-Germain-la-Poterie, Verderel-lès-Sauqueuse.

Prescriptions :

6. Le SCoT s'appuie sur la typologie Ville-centre / Villes-portes / Bourgs-relais / Bourgs-ruraux pour la réalisation des objectifs économiques et sociaux fixés par le PLH :
 - Entre 60 et 80 % des nouveaux logements devront être construits sur le territoire de la commune de Beauvais.
 - Entre 10 et 30 % des nouveaux logements devront être implantés dans les villes-portes et les bourgs-relais.

Le respect des objectifs de production de logements exprimés en pourcentage s'apprécie non par commune, mais pour l'ensemble des communes concernées par l'une ou l'autre catégorie.

7. Tout nouvel équipement d'intérêt communautaire nécessitera une réflexion sur la meilleure localisation et la meilleure programmation par rapport aux besoins identifiés.

2. Les objectifs relatifs aux activités économiques

2.1. Encourager et renforcer les dynamiques économiques actuelles pour développer l'attractivité économique en s'appuyant sur les points d'excellence de l'agglomération

Avec près de 45 765 emplois en 2008, l'économie de l'agglomération du Beauvaisis est aujourd'hui dynamique. L'emploi salarié a progressé de 11,4 % sur la période 1999 – 2007 pour atteindre 42 525 postes. L'activité est concentrée sur Beauvais (83,3 % des emplois salariés), Allonne (4,7 %) et Tillé (1,8 %). Une forte tertiarisation des activités est à l'œuvre, prouvant la capacité d'adaptation de l'économie locale mais posant des problèmes de reconversion de la main d'œuvre. Ainsi, 50 % des emplois sont occupés par des actifs résidant en dehors de l'agglomération.

Prescriptions :

L'agglomération se fixe l'objectif de consolider et renforcer la dynamique actuelle de création d'emplois, qui est de l'ordre de 400 par an, **pour créer entre 5 000 et 6 000 emplois nouveaux d'ici à 2020** sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis grâce à différentes actions traduites dans le SCoT :

8. Créer sur la façade Est de l'agglomération une vitrine internationale accueillant, préférentiellement, des activités en lien avec l'aéroport dans l'optique de tirer parti de cette infrastructure. La façade internationale à l'Est de l'agglomération sera localisée approximativement dans un triangle formé par l'aéroport Beauvais-Tillé, le village de Therdonne et le village d'Allonne.
9. Le projet de Zone d'Activités Economiques d'Intérêt Communautaire Ecoparc Beauvais-Tillé puis la Zone d'Activités des Larris peuvent être des extensions des zones actuelles entre Beauvais et l'aéroport.
10. Accompagner le développement du « Pôle Industries et Agro-ressources » et de l'Institut LaSalle en mettant en place des partenariats pour favoriser l'implication de cette institution dans le territoire. Pour cela, il peut être envisagé de favoriser les applications sur le territoire de la Communauté d'Agglomération des technologies développées par le pôle de compétitivité. Favoriser l'essaimage d'entreprises liées aux domaines du pôle Industries et Agro-ressources permettra, à terme, de former un véritable cluster au sein de l'agglomération. Une zone dédiée aux activités tertiaires et technologiques est en cours d'aménagement sur le Technoparc LaSalle.
11. Favoriser les partenariats et coopérations entre les institutions d'enseignement supérieur du Beauvaisis afin de constituer un pôle de formation reconnu dans les domaines d'excellence de l'agglomération. Mettre en place une réflexion, avec tous les acteurs concernés, sur l'adéquation entre l'offre de formation et la demande du

système économique local pour permettre aux jeunes formés en Beauvaisis de trouver des débouchés locaux. Si cela est jugé nécessaire, il pourra être envisagé l'accueil ou le développement de formations, notamment supérieures et/ou professionnelles, adaptées à la demande des entreprises locales.

12. Définir une politique commerciale, à même de diminuer l'évasion commerciale dont est victime le territoire, en créant une offre adaptée aux demandes de la population de l'agglomération et faire du Beauvaisis un pôle attractif pour les bassins de vie alentours. D'une manière générale, il s'agit de consolider et restructurer les commerces de centre-bourg dans les villes-portes et bourgs-relais tout en renforçant le commerce en centre-ville de Beauvais notamment autour d'enseignes de notoriété. L'objectif est de soutenir le commerce de proximité, partout où cela est nécessaire, avec comme but de limiter les déplacements et de maintenir ces espaces de sociabilité. Il pourra être envisagé, si la pertinence en est prouvée (étude de marché...), de consacrer tout ou partie des pieds d'immeubles nouveaux situés en centre-ville ou centre-bourg à l'implantation d'activités économiques et/ou commerciales.
13. Développer l'offre d'immobilier de bureau dans le centre-ville de Beauvais afin de renforcer la fonction tertiaire de la ville-centre. De nombreuses opportunités de requalification de tissus industriels abandonnés peuvent ainsi être exploitées et trouver une forte valorisation économique et urbaine. Ces activités, bien adaptées aux centres villes, sont vectrices d'image, créatrices d'emplois et apportent une multifonctionnalité.
14. Soutenir l'artisanat en fournissant une offre foncière adaptée et en accompagnant le développement de ces activités. Pour accueillir des activités tertiaires et artisanales, la création de zones d'activités économiques est envisagée prioritairement sur Auneuil, Allonne, Troissereux et Warluis identifiées dans le PADD pour lesquelles une offre peut être développée.
15. Renforcer la politique menée par la Maison de l'Emploi et de la Formation du Grand Beauvaisis en faveur de la formation artisanale pour fournir à ce secteur dynamique de l'économie du Beauvaisis une main d'œuvre qualifiée et assurer ainsi son maintien sur le territoire. Par ailleurs, un accompagnement concernant les normes, les réglementations et les transmissions d'entreprises répond aux besoins du tissu économique existant.
16. L'amélioration de la qualité des zones d'activités de l'agglomération est un enjeu majeur pour l'attractivité économique du territoire. Les parcs d'activités présents et futurs devront veiller à prendre en compte l'environnement (par exemple avec des démarches de type HQE, AEU@...) et engageront une réflexion sur la qualité paysagère, architecturale et urbanistique de la zone. Des chartes paysagères pourront éventuellement être définies à des échelles pertinentes d'un point de vue paysager.
17. Les parcs d'activités devront être desservis par des transports en commun. Il est recommandé aux entreprises et aux autorités organisatrices des transports d'établir un dialogue sur les besoins en matière de transport des entreprises et de leurs

salariés afin d'aboutir à une rationalisation économique et écologique des transports des biens et des marchandises.

18. Afin de pouvoir réaliser ces projets, la Communauté d'Agglomération surveillera attentivement le marché foncier dans le but de saisir toutes les opportunités intéressantes.
19. L'exploitation de la ressource minérale est approuvée dans une perspective de développement durable. La création ou le renouvellement de carrière est prohibé dans les ZNIEFF de type 1, en site Natura 2000 et dans les zones humides stratégiques identifiées dans des documents juridiquement opposables aux tiers. Dans les autres zones, les documents d'urbanisme autorisent, limitent ou interdisent le développement des carrières au regard du PADD.
20. Les documents communaux d'urbanisme prennent en compte, lorsqu'ils sont compatibles avec le PADD, les besoins liés la création et à l'extension de zones d'activités d'intérêt communautaire identifiées dans le schéma territorial des zones d'activités économiques de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis.
21. Les projets d'intérêt communal de développement économique sont autorisés dans le respect des orientations du SCOT.

2.2. Conforter l'agriculture dans sa dimension économique

Parmi ses multiples fonctions, l'agriculture occupe un rôle économique important et représente plus de 5 000 emplois directs et indirects sur l'agglomération. L'activité agricole est un domaine d'excellence de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis qu'il convient de préserver et de renforcer. Bien que majoritairement à vocation de grandes cultures, l'agriculture du Beauvaisis est diversifiée : filière maraîchage et agriculture vivrière, élevage bovin viande et lait, et filière biomasse en cours de constitution. Les potentialités, tant économiques qu'environnementales, sont très nombreuses pour cette agriculture ayant montré sa capacité à s'adapter à de profondes restructurations.

Prescriptions :

22. Le principe du maintien de la vocation agricole des terres aujourd'hui classées en zone A dans les PLU (ou NC dans les POS) est affirmé dans le cadre du SCoT. D'une manière générale, les espaces utilisés par les activités agricoles qui sont recensés dans le diagnostic agricole du PLU resteront dédiés à ces activités. Le changement de destination pourra être admis sous réserve que ce changement soit justifié par l'intérêt général ainsi que l'absence de solutions alternatives.
23. Les communes volontaires pourront identifier dans leur PLU les espaces valorisés par le biais de filières courtes et/ou en agriculture biologique. Ces espaces devront être préservés de toute artificialisation des sols contraire à leur vocation agricole durable.

24. Lors de leur élaboration ou révision, les documents d'urbanisme prennent en considération, lorsqu'ils sont compatibles avec le PADD, les projets d'extension des activités agricoles et des bâtiments qui leur sont liés, tels que portés à leur connaissance. Ils veillent à ce que le patrimoine bâti agricole ne serve pas de point de départ à une urbanisation diffuse.
25. Dans le respect des exigences de la sécurité routière, des besoins des autres usagers et du gabarit de la voie, les communes veillent à ce que des possibilités de déplacements des matériels agricoles soient maintenues entre les exploitations et les terres agricoles sur les voies dont elles ont la gestion.
26. Les compensations foncières plutôt que financières seront favorisées dans la mesure du possible et dans un cadre concerté, lors des pertes de surfaces agricoles liées au développement de l'agglomération. Pour cela, les PLU peuvent prévoir la possibilité de constituer une réserve foncière.

2.3. Constituer une destination touristique Grand Beauvaisis autour de 6 pôles majeurs

A proximité d'une métropole mondiale et desservie par de nombreuses infrastructures de transport, l'Agglomération du Beauvaisis a le potentiel pour être une destination touristique importante. Cette activité est aujourd'hui peu développée avec seulement environ 1 500 lits marchands sur l'agglomération et une offre culturelle et de loisirs faiblement professionnalisée. Cependant, les succès du parc de loisirs Saint-Paul et du Plan d'eau du Canada démontrent un réel potentiel touristique. Le développement du tourisme peut s'organiser autour de 6 pôles majeurs qui permettent de diversifier l'offre touristique du Beauvaisis.

Prescriptions :

27. Structurer l'offre touristique autour de 6 pôles :

- Le Quartier-cathédrale : pôle de tourisme patrimonial. Développer l'offre périphérique autour de la cathédrale sur la thématique du patrimoine. La poursuite de la mise en valeur de l'architecture et du patrimoine de Beauvais va dans le sens d'une meilleure protection et valorisation de l'important patrimoine bâti de l'agglomération.
- Le Pôle Ouest du Beauvaisis : le parc Saint-Paul et le tourisme de plein air.
- Le Pôle Sud : il s'articule autour de Saint-Léger-en-Bray et d'Auneuil, avec pour atouts un patrimoine industriel à préserver et mettre en valeur sur Auneuil, et un pôle « nature et loisirs » sur Saint-Léger-en-Bray s'appuyant sur une offre de services préexistante (domaine du Colombier et parc Animalier), orienté vers le tourisme vert (« zéro voiture », mobilité douce...).

- Le Pôle Beauvais-Tillé : propose du tourisme d'affaires à destination d'une population sensiblement différente des autres pôles. Le développement d'une offre de services spécialisés pour les passagers de l'aéroport est nécessaire, un centre des Congrès peut être envisagé et tout autre projet visant à profiter de l'opportunité de la présence d'une infrastructure de niveau international sur le territoire de l'agglomération.
 - Le Pôle Plan d'eau du Canada : l'offre touristique et de loisirs s'adresse ici à la fois à des populations habitant le Pays du Beauvaisis et à des touristes extérieurs. C'est un atout important du territoire en matière de qualité de vie qu'il convient de conforter et de mettre en valeur. Le plan local d'urbanisme de Beauvais peut y fixer des règles permettant de développer l'offre de loisirs et touristique et l'offre d'hébergement adaptée aux besoins.
 - Le Pôle de la Maladrerie : en plus d'un tourisme patrimonial, ce pôle concentre une offre de tourisme d'affaires.
28. Diversifier, augmenter et améliorer l'offre d'hébergement touristique sur chacun de ces pôles en fonction du type de population potentiellement intéressé par le tourisme en Beauvaisis. Au besoin, une offre d'hébergement rural pourra être proposée.
29. Profiter de l'opportunité offerte par le projet Trans'Oise pour proposer une offre touristique adaptée pour les usagers futurs de cet équipement.
30. Les itinéraires de promenade sont des infrastructures ayant un intérêt touristique et de loisirs aussi bien pour la population locale que pour la clientèle de passage. La diversité des paysages du Beauvaisis doit être mise en valeur par la création et la mise en réseau de voies de circulation douces et de promenades.

3. Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux

3.1. Développer un habitat diversifié en accord avec la demande et avec le rythme de développement économique choisi

Rappel du Programme Local de l'Habitat :

L'Agglomération a approuvé son PLH le 30 mars 2010. Sur la période 2010-2015, il prescrit la construction de 5 068 logements pour pouvoir absorber à la fois l'arrivée de 9 860 personnes supplémentaires et la diminution de la taille moyenne des ménages. 80 % de ces logements seront construits sur Beauvais et 20 % sur le reste de l'agglomération avec une répartition de 33 % de logements sociaux, 23 % de logements intermédiaires et de 44 % logements libres.

Prescriptions :

L'amélioration de l'équilibre habitat/emploi sur le territoire de l'agglomération est posée comme axe central du SCoT, ce qui implique un effort important de construction de nouveaux logements et d'amélioration de l'existant. Il est nécessaire d'accompagner par une politique du logement les objectifs économiques ambitieux précédemment fixés. En termes de production de logements, l'action doit se porter simultanément sur deux points : une production quantitative de logements et une diversification du parc pour répondre aux besoins de la population du Beauvaisis.

31. Un objectif de construction de 8 500 logements est proposé sur la période de mise en œuvre du SCoT, afin de prolonger les engagements du PLH, de permettre la réalisation des projets économiques de l'agglomération et d'absorber le desserrement des ménages.
32. Les étudiants doivent pouvoir trouver des logements adaptés lorsqu'ils suivent des formations sur le territoire de l'agglomération.
33. Les personnes âgées doivent pouvoir trouver des logements adaptés leur permettant de poursuivre leur parcours résidentiel sur le territoire.
34. Les communes soumises, aujourd'hui ou dans le futur, à l'obligation de réaliser une aire d'accueil des gens du voyage veilleront à l'inscrire dans leur document d'urbanisme.

3.2. Favoriser le renouvellement urbain et la concentration de l'effort de construction sur les principaux pôles

L'Agglomération du Beauvaisis connaît une dynamique de périurbanisation depuis les années 1960 qui s'est accentuée ces dernières années. 50 % des constructions de ces dernières années se sont réalisées en dehors de la ville-centre, très majoritairement sur des terrains agricoles.

La mutation économique du territoire de l'industrie vers les activités tertiaires a eu pour effet de laisser d'importantes surfaces inutilisées au cœur de l'agglomération. Ce sont d'importantes opportunités à valoriser pour divers usages urbains (habitat, activités, jardins publics...).

Prescriptions :

35. La Communauté d'Agglomération se fixe aujourd'hui comme objectifs une polarisation du développement urbain sur les principaux centres existants et le renouvellement urbain des friches industrielles.
36. Le principe du maintien de la vocation agricole ou naturelle des terres aujourd'hui classées en zone N dans les PLU (ou ND dans les POS) est affirmé dans le cadre du SCoT. Un changement de destination est toutefois possible après étude de solutions alternatives et justification d'un impact limité.
37. Pour chaque commune, la densité moyenne actuelle du bâti consacré à l'habitat sera estimée au moment de l'élaboration du document d'urbanisme, les aménageurs étant encouragés dans leurs opérations à prendre cette densité moyenne comme référence de densité minimale.
38. Dans les villes-portes, les bourgs-relais et les bourgs-ruraux, la production d'un tissu urbain présentant les mêmes caractéristiques (trame viaire, parcellaire, architecture...) que le centre bourg est encouragée.
39. Une réflexion doit être systématiquement engagée pour toutes les franges urbaines et les interfaces rural/urbain. L'insertion paysagère et la transition rural/urbain seront particulièrement étudiées.
40. Une réflexion sur la reconversion systématique des friches industrielles sera engagée.

4. Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels ou agricoles ou forestiers

4.1. Affirmer la nécessité de limiter l'étalement urbain

Depuis la Seconde Guerre Mondiale, l'Agglomération du Beauvaisis connaît, comme le reste du territoire français, une dynamique de dédensification des tissus urbains. Ainsi, entre 1960 et 2000, les surfaces urbanisées ont été multipliées par 2,85 tandis que l'accroissement de la population a été de 1,65. La densité moyenne a été divisée par 1,73. Cette dynamique produit de nombreux effets négatifs sur le territoire : spécialisation sociale, dégradation des paysages, disparition définitive de terres agricoles, consommation d'énergie excessive grevant le budget des ménages...

Prescriptions :

Les documents d'urbanisme orienteront le développement urbain en fonction des grands principes pour économiser l'espace énoncés ci-dessous :

41. La nécessité du renouvellement urbain et de la densification des centres, notamment ceux situés à proximité des gares SNCF. Parallèlement, le renforcement des fonctions de centralités dans les centres-bourg est encouragé : commerces, services, équipements...
42. La concentration des équipements dans les pôles principaux de l'agglomération, suivant la même logique que la concentration de la construction de nouveaux logements.
43. La réinterprétation des formes urbaines traditionnelles afin d'allier tradition et modernité et d'assurer une bonne insertion des bâtiments dans le tissu urbain existant.
44. La production d'un tissu urbain cohérent et accessible via l'établissement ou le rétablissement d'une trame viaire connectant les différents tissus urbains entre eux. Il s'agit d'éviter les phénomènes d'isolement de secteurs entiers au sein des villes et villages.
45. L'utilisation, lorsqu'ils existent et dans la mesure des possibilités offertes localement, des chemins de ville et des ceintures vertes traités comme une infrastructure intégrée dans le projet d'aménagement et de développement durable.

4.2. Assurer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et de la biodiversité

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis est riche d'un patrimoine naturel et forestier important et diversifié. L'identité de « ville à la campagne » et les impératifs de préservation de l'environnement, de la biodiversité et des habitats sont une réalité pour la population.

Prescriptions :

Le SCoT pose le principe de 2 niveaux de protection des espaces naturels :

46. Les **espaces naturels d'importance majeure** : les espaces protégés aux titres des Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope, les zones humides définies par arrêté préfectoral que sont les zones d'Intérêt Environnemental Particulier et les zones Stratégiques pour la Gestion des Crues, les zones protégées au titre du réseau Natura 2000 que sont les Zones Spéciales de Conservation (directive Habitat, 1992) et les Zones de Protection Spéciale (directive Oiseau, 1979). Tous ces espaces seront inscrits en zone N ou A dans les PLU et les règlements prévoiront des protections adaptées aux sites concernés. Toute construction ou aménagement susceptible de leur porter atteinte est strictement interdite.
47. Les **massifs boisés** : les massifs boisés soumis à obligation de réalisation d'un Plan Simple de Gestion (PSG) sont protégés. Leur intégrité doit être assurée. Des changements de destination des sols sont autorisés mais toute surface forestière désaffectée ou défrichée doit être compensée par la création d'une superficie au moins égale, attenante au massif forestier ou contribuant à la reconstitution de continuités biologiques, par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin.

5. Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville

5.1. Conserver les caractéristiques du territoire en intégrant les exigences environnementales et architecturales

Le Beauvaisis est un lieu d'interface paysagère entre 4 grands ensembles distincts : le Plateau Picard, la Boutonnière de Bray, le Clermontois et dans une moindre mesure le Plateau de Thelle. Riche d'une grande diversité, le territoire présente de fortes potentialités de mise en valeur, de préservation et de conservation. Produit de la rencontre entre un environnement physique et une société, le paysage est un bien commun vecteur d'identité et de sentiment d'appartenance. La grande diversité géologique du Beauvaisis couplée à une utilisation très diversifiée de l'espace a créé un ensemble unique de paysages.

Prescriptions :

Les documents d'urbanisme prendront précisément en compte les éléments qui fondent l'identité paysagère locale :

48. Gérer les nécessaires extensions du bâti et leur insertion paysagère par un traitement des interfaces entre les paysages ruraux et urbains. A ce titre, les courtils et tours de ville peuvent jouer un rôle identitaire et paysager important.
49. La question paysagère devra être prise en compte lors des interventions sur les haies, bosquets et espaces boisés en général. Les documents d'urbanisme locaux (PLU) pourront identifier les haies, bosquets, alignements d'arbres à préserver et valoriser.
50. Créer des cohérences paysagères dans les Zones d'Activités Economiques et/ou Artisanales par la mise en place de chartes paysagères, aux échelles considérées comme pertinentes. Les règlements des documents d'urbanisme devront imposer des normes minimales assurant une harmonie paysagère dans les Zones d'Activités Economiques et/ou Artisanales.
51. Poursuivre les travaux préparatoires à la mise en place de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (ZPPAUP – AMVAP) de Beauvais, dans un souci de préservation et de mise en valeur propice au développement touristique, au cadre de vie et à l'attractivité du territoire.
52. Protéger le patrimoine bâti des communes. Une réflexion doit être menée lors de l'élaboration des documents d'urbanisme afin d'identifier les éléments vecteurs d'identité et de les protéger en conséquence. Cela peut aller d'un élément architectural particulier – les portes charretières par exemple – à la préservation d'une structure urbaine comme une organisation en village-rue.

5.2. Préserver et valoriser les paysages quotidiens

Les entrées de ville sont des espaces stratégiques pour l'image de marque d'un territoire. En effet, c'est au niveau de ces espaces que l'agglomération se donne à voir pour la première fois au visiteur. Les principaux axes d'accès du Beauvaisis – notamment l'A16, la RN31, les RD931, RD981, RD1001, RD901 et RD133 – doivent donc être étudiés et mis en valeur avec attention. Sur ce sujet, une étude a été lancée par la Communauté d'Agglomération en 2010. Elle souligne la grande richesse paysagère de l'agglomération et oriente la réflexion des acteurs en faveur d'une valorisation des entrées de ville.

Prescriptions :

53. Prendre en compte les ouvertures visuelles actuelles, notamment depuis les grandes infrastructures de transport que sont l'A16 et la RN31.
54. Préserver, autant que possible, les espaces dégagés, les fenêtres paysagères et les coupures vertes existantes pour maintenir une bonne lecture du paysage.
55. Contrôler l'affichage publicitaire pour éviter sa prolifération en entrée d'agglomération, de ville ou de village. Les principales portes d'entrée de l'agglomération sont les axes : les RD931, RD981, RD1001, RD901, RD133 et la RN31.

6. Les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transports en commun et aux transports en général

6.1. Favoriser l'accessibilité locale et la multimodalité

Le transport et la mobilité font partie de la vie quotidienne des habitants et des entreprises. En Beauvaisis comme dans le reste du Pays du Grand Beauvaisis, on observe une utilisation prépondérante de la voiture individuelle par rapport aux autres modes de transport avec 63 % des déplacements quotidiens. Viennent ensuite la marche à pied (29 %), les transports en commun (6 %) et le vélo (1 %). L'agglomération a la chance de disposer d'une organisation territoriale concentrée autour du pôle de la ville-centre. La concentration des hommes et des activités permet d'augmenter l'efficacité et la rentabilité des transports en commun et des équipements publics. Le potentiel de développement des transports en commun est donc très important.

Prescriptions :

Rappel des précédentes prescriptions allant dans le sens d'un regroupement du développement de l'agglomération dans des pôles bien identifiés :

- *La construction de 60 à 80 % des nouveaux logements sur Beauvais et la construction de 10 à 30 % sur les villes-portes et les bourgs-relais.*
- *Concentration des constructions d'équipements et du développement des activités et des services sur les pôles définis précédemment et respect des objectifs.*
- *Concentration de l'offre de foncier d'entreprise sur Beauvais, Tillé, Allonne, ainsi que sur la façade Est de l'agglomération.*
- *Le renforcement de l'activité économique et commerciale du centre-ville de Beauvais.*

56. L'agglomération se dote d'un Plan de Déplacements Urbains, outil de coordination des politiques de transport, qui reprendra et développera les prescriptions ci-dessous.

57. Le développement d'une offre de transport présentant une véritable alternative à la voiture individuelle est un objectif majeur de la Communauté d'Agglomération.

58. Le réseau de bus urbains devra être développé et renforcé afin de correspondre aux besoins divers des habitants de l'agglomération en termes de mobilité. Les horaires et les destinations devront éventuellement être diversifiés, notamment en direction des principaux pôles d'emploi, d'activités, de services ainsi que les pôles touristiques de l'Agglomération. Une adéquation entre les besoins des usagers et l'offre de transport en commun doit être recherchée, notamment à l'aide d'un travail commun entre la Communauté d'Agglomération et les grandes entreprises génératrices de flux domicile-travail. La qualité, le confort et l'accessibilité du réseau seront améliorés

dans le but de rendre les bus urbains plus agréables et plus compétitifs par rapport à d'autres modes.

59. Une articulation entre réseau de voies douces et lignes de bus est à rechercher. L'objectif est de donner le choix aux usagers entre les différents modes de transport (la multimodalité) et de permettre à chacun d'utiliser les pleines potentialités de la ville (accessibilité).
60. Il est nécessaire de soutenir les systèmes de transports durables : Transport A la Demande du Beauvaisis, covoiturage – notamment en direction et au départ des principaux pôles d'emploi – taxis, modes partagés (location de courte ou de longue durée de vélos ou de voitures).
61. Pour ce faire, il sera notamment nécessaire d'accompagner le développement de la centrale de mobilité Oise Mobilité et de la faire connaître au grand public.
62. Les conditions de transport et de circulation devront être améliorées dans toute l'agglomération et pour tous les modes. Le bouclage de la déviation Sud de la RN31 permettra d'exploiter pleinement cette infrastructure dont l'intérêt est majeur pour la circulation aussi bien dans l'agglomération que lors de sa traversée Ouest-Est. La circulation automobile et le stationnement en centre-ville de Beauvais devront être réorganisés avec comme objectif d'optimiser le parc de stationnement et de fluidifier la circulation. La priorité sera toutefois donnée aux transports en commun et aux cheminements doux, en centre-ville comme ailleurs, pour améliorer la compétitivité de ces modes par rapport au véhicule individuel.
63. Des parkings relais seront créés sur le territoire de l'Agglomération en vue de favoriser l'accessibilité locale et l'intermodalité. Le Plan de Déplacements Urbains précise le plan de localisation des parkings relais en lien avec la création de pôles multimodaux sur le territoire.

6.2. Encourager la création de voies douces et voies vertes à travers le territoire

Le Beauvaisis dispose d'un fort potentiel de développement des circulations douces avec un réseau de plus de 640 km de circuits de randonnée mais également un maillage de pistes cyclables important. Actuellement, l'utilisation des modes de déplacement doux est relativement faible avec 30 % des déplacements effectués à pied ou en vélo. Mais la taille raisonnable de l'agglomération laisse penser que ce type de circulation est très adapté et pourra fortement se développer. En effet, 50 % des déplacements domicile-travail se font dans un rayon de 3 km. Le projet de territoire retient le principe que chaque commune de l'agglomération est reliée à une autre commune de l'agglomération par une voie douce, préfigurant ainsi le maillage d'un réseau visant à rendre possible les déplacements doux, aussi bien pour le loisir que pour les déplacements quotidiens.

Prescriptions :

Dans le présent document, sont considérés comme modes de transports doux, tous modes de transport n'émettant pas de Gaz à Effet de Serre (GES). Les voies douces sont les voies de circulation utilisées par un ou plusieurs modes de transport doux.

64. Un réseau de voies de mobilités douces sera développé à l'échelle de la Communauté d'Agglomération pour offrir aux populations du Beauvaisis des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Ces voies douces constituent également des itinéraires de promenade et de loisirs.

Au-delà du développement quantitatif des voies, c'est un esprit de réseau qui est prescrit. Ceci implique une coordination des actions des différentes collectivités et Autorités Organisatrices de Transport (AOT).

65. Dans l'attente de l'approbation du PDU, les PLU prévoient, en concertation avec la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, des voies douces et des trottoirs partagés (entre les modes) et sécurisés, dans la mesure des possibilités locales et de la demande estimée.

66. Dans les mêmes conditions, ils prévoiront des emplacements de stationnement pour les vélos.

67. Dans un deuxième temps, une fois le réseau renforcé, il pourra être envisagé une signalisation particulière dans le cadre de la promotion et la valorisation des circuits de découverte du Beauvaisis.

68. D'une manière générale, les aménagements urbains prendront en compte le confort et la sécurité des cheminements piétons, cyclistes et déplacements des personnes à mobilité réduite et s'inscriront, dans la mesure du possible, dans le réseau de voies douces.

7. Les objectifs relatifs à la prévention des risques, aux économies d'énergie et à la gestion de l'eau

7.1. Prendre en compte les nuisances sonores

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis est traversé par l'A16, RN31, RD 1001 et accueille un aéroport international. L'aéroport de Beauvais-Tillé connaît un fort développement de son trafic avec une croissance de 40 % du nombre de passagers et du nombre de mouvements commerciaux entre 2005 et 2009. L'actuel Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Beauvais-Tillé est en cours de révision. Ce document prévoit la limitation de l'urbanisation dans la zone de nuisance de l'aéroport pour ne pas entraver son développement et pour réduire le nombre de riverains concernés par le bruit. Les infrastructures routières connaissent également une croissance de leur utilisation.

Prescriptions :

69. Les PLU prennent en compte le PEB.

70. Les PLU des communes concernées par le PEB de l'aéroport de Beauvais-Tillé et/ou par les infrastructures terrestres bruyantes notamment celles citées précédemment intégreront dans leur réflexion la réduction et l'adaptation au bruit (choix de zonages, techniques d'isolation phonique des bâtiments, ouvrages naturels ou artificiels de protection contre le bruit...).

7.2. Mettre en place une politique de gestion de la ressource en eau

L'eau, sous toutes ses formes, est un élément marquant du territoire beauvaisien. La vallée du Thérain, l'ensemble des cours d'eau et des plans d'eau impriment une marque à l'économie, aux loisirs et aux paysages locaux.

Les multiples usages de l'eau – agriculture, industrie, assainissement, consommation... – dans l'agglomération impliquent une gestion attentive de cette ressource précieuse. Une attention particulière doit être portée à la qualité des eaux de surfaces et des eaux de stockage. Il convient donc de mettre en œuvre les prescriptions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands adopté le 29 octobre 2009 par le comité du bassin « Seine-Normandie ».

Prescriptions :

71. Les PLU des communes concernées par les Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du Thérain aval (approuvé le 13/10/2005), du Thérain amont et Petit Thérain (approuvé le 01/03/2010) et de l'Avelon (approuvé le 01/03/2010) devront appliquer les prescriptions de ces documents.
72. Les rejets d'eau pluviale sans rétention étant des sources de nuisances potentielles (ravines, aggravation des crues), les PLU doivent intégrer la gestion des eaux pluviales et de ruissellement ainsi que leur devenir.
73. L'agglomération se dotera d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).
74. Les PLU doivent être compatibles avec le SDAGE Seine Normandie et, lorsqu'il sera approuvé, avec le SAGE de l'agglomération.
75. Les projets d'aménagement – zones d'activités économiques ou artisanales, ZAC de toutes natures, lotissements, infrastructures routières etc. – devront inclure une étude préalable de la consommation de la ressource en eau durant les travaux et en période de fonctionnement normal. Des mesures devront être prises pour limiter la consommation et les pollutions des eaux. L'objectif est une réutilisation totale des eaux pluviales récoltées et, ainsi, de tendre vers le « zéro rejet d'eau pluviale ».
76. Instaurer des périmètres pertinents de protection autour des points de captage dans le but de préserver la qualité des eaux potables du territoire de l'agglomération. Dans le bassin des captages protégés, les eaux pluviales sont gérées et leur rejet surveillé. Il en est de même pour l'assainissement des eaux usées soit avec un assainissement collectif, soit avec une mise aux normes de tous les assainissements non collectifs.
77. Préserver le foncier autour de la station d'épuration de Beauvais afin de pouvoir augmenter sa capacité à 155 000 éq/hab. De plus, les rédacteurs des documents d'urbanisme veilleront sur l'ensemble du périmètre du SCoT à prévoir des espaces d'extension potentielle des stations d'épuration afin de ne pas compromettre le développement futur de l'agglomération.
78. D'une manière générale, poursuivre l'effort d'extension et d'amélioration du réseau d'assainissement collectif au sein de la Communauté d'Agglomération.
79. Dans les nouvelles opérations d'aménagement et de construction, les techniques d'assainissement alternatives doivent être privilégiées par rapport aux techniques traditionnelles.
80. Les communes prennent les mesures nécessaires pour assurer la mise en conformité des dispositifs d'assainissement non collectifs.

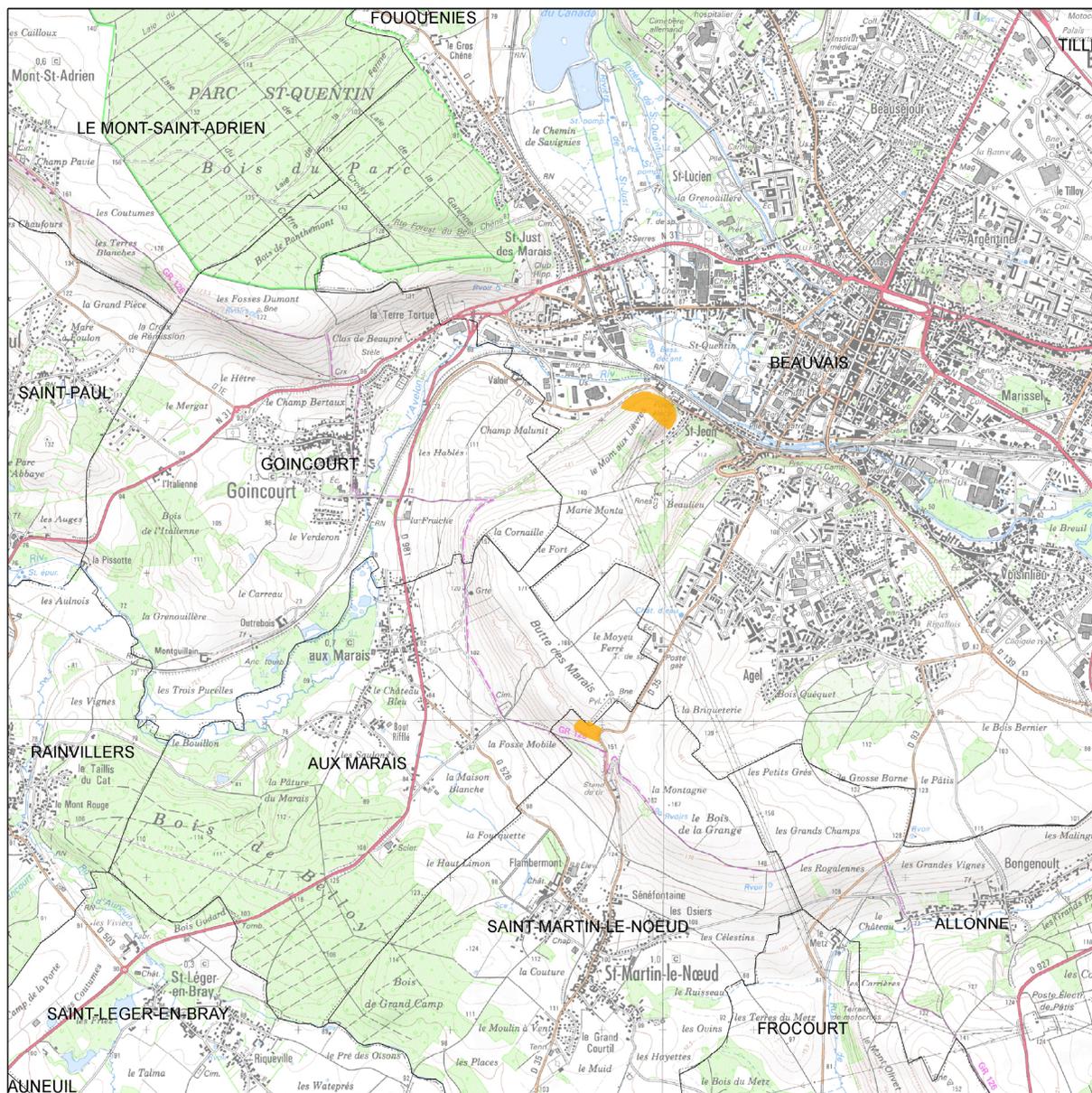
7.3. Réduire l'émission des gaz à effet de serre

L'agglomération doit contribuer à l'effort mondial de réduction significative des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). L'ensemble des actions de la Communauté d'Agglomération tend vers cet objectif, notamment par des outils de planification (Plan Climat, Plan de Déplacements Urbains, la démarche Prospective 21...). La valorisation du pôle IAR favorise la recherche de techniques nouvelles plus respectueuses de l'environnement. Enfin, l'engagement en faveur de la compacité urbaine, de la concentration sur Beauvais des constructions et du renouvellement urbain cherche autant à limiter les besoins en déplacement qu'à économiser un foncier agricole devenu précieux.

Prescriptions :

81. L'implantation d'unités de production d'énergies renouvelables prendra en compte la préservation et la valorisation des paysages.
82. La construction de logements sociaux proposant de bonnes performances énergétiques (label Bâtiment Basse Consommation (BBC), Haute Performance Energétique (HPE)...) pourront être aidées financièrement afin de favoriser le développement d'un habitat de qualité tant sur le plan social qu'environnemental.
83. La gestion des déchets, de la production à la valorisation, a fait l'objet de nombreuses politiques en Beauvaisis. Il convient de poursuivre et amplifier ces efforts en intensifiant la sensibilisation des populations, en réduisant la production de déchets sur le territoire communautaire et en développant leur valorisation. L'avancement de la réflexion sur la politique de gestion des déchets, en cours d'élaboration, ne permet pas d'identifier et de localiser les nouveaux équipements qui la mettront en œuvre. Une fois ces équipements définis, le SCoT sera adapté.

8. Carte des espaces naturels, agricoles et forestiers à protéger



**SCOT DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS**

**CARTE DES ESPACES NATURELS,
AGRICOLES ET FORESTIERS
À PROTÉGER**

**Cavité du Larris Millet et
réseau des coteaux crayeux
de l'Oise Avale**

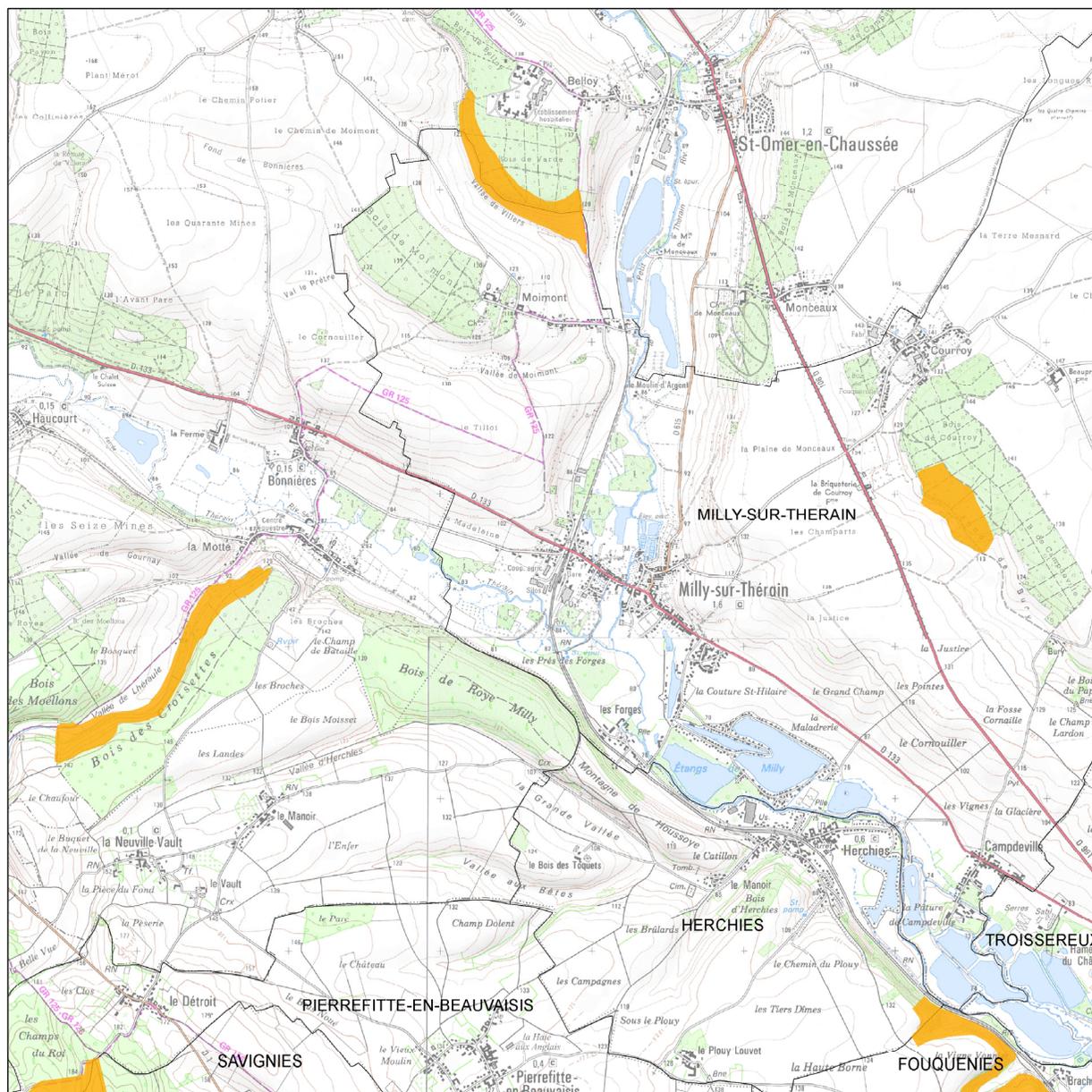
**Assurer la protection des
espaces remarquables**

 Espaces naturels d'importance majeure

0 1 000 Mètres



Sources : BD Carto - IGN Paris 2007 -
Licence n°553/CUGX/2007 - Reproduction interdite -
Mis à disposition par la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis - SRTM Worldwide Elevation Data -
Museum National d'Histoire Naturelle [Ed]. 2003-2010.
Inventaire national du Patrimoine Naturel.
Site Web : <http://inpn.mnhn.fr>
Réalisation : TERRITOIRES SITES & CITES



**SCOT DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS**

**CARTE DES ESPACES NATURELS,
AGRICOLES ET FORESTIERS
À PROTÉGER**

**Coteaux crayeux
de l'Oise Avale
N°1**

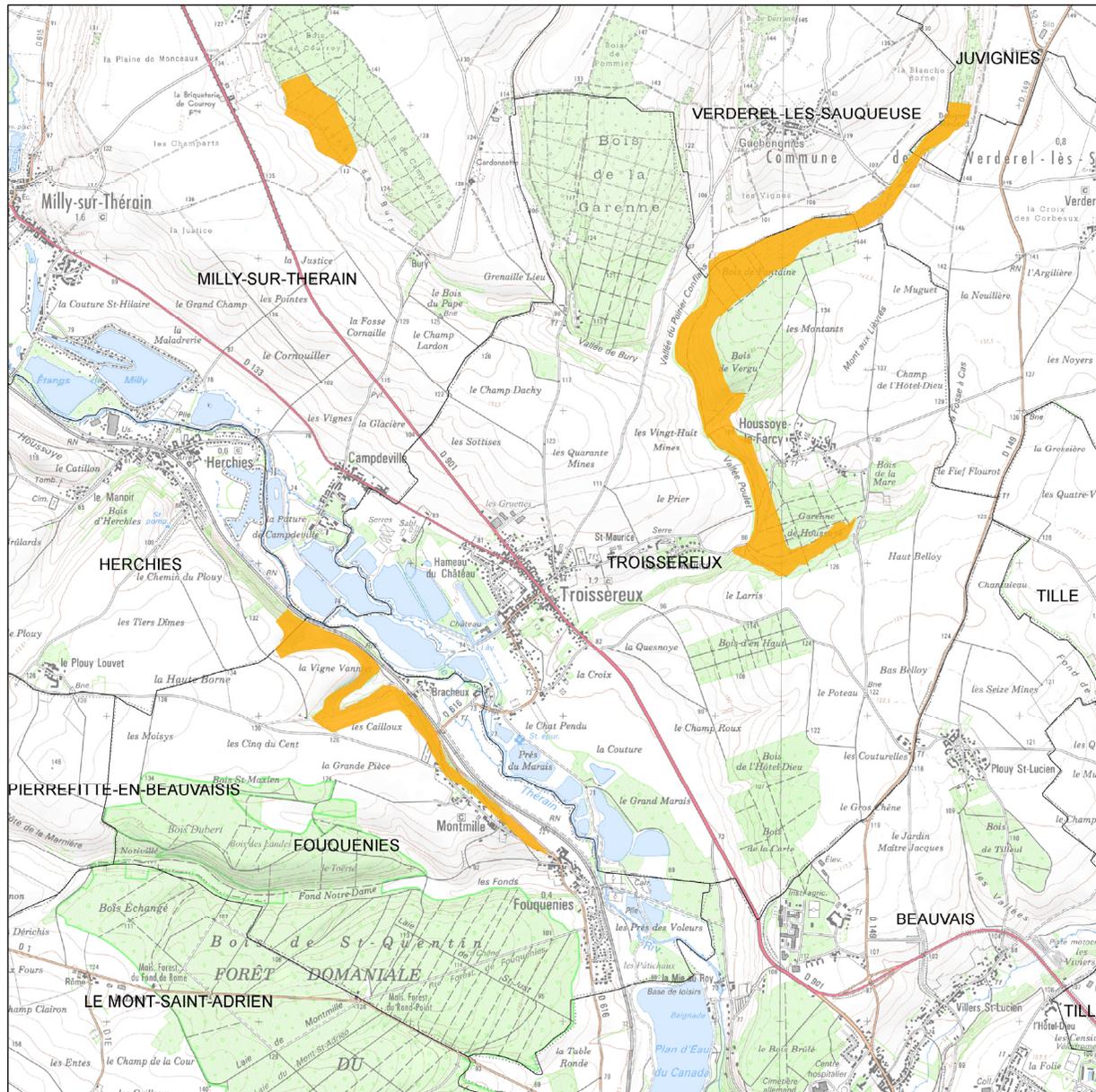
**Assurer la protection des
espaces remarquables**

 Espaces naturels d'importance majeure

0 1 000 Mètres



Sources : BD Carto - IGN Paris 2007 -
Licence n°553/CUGX/2007 - Reproduction interdite -
Mis à disposition par la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis - SRTM Worldwide Elevation Data -
Museum National d'Histoire Naturelle [Ed]. 2003-2010.
Inventaire national du Patrimoine Naturel.
Site Web : <http://inpn.mnhn.fr>
Réalisation : TERRITOIRES SITES & CITES



SCOT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

CARTE DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS À PROTÉGER

Coteaux crayeux de l'Oise Avale N°2

Assurer la protection des espaces remarquables

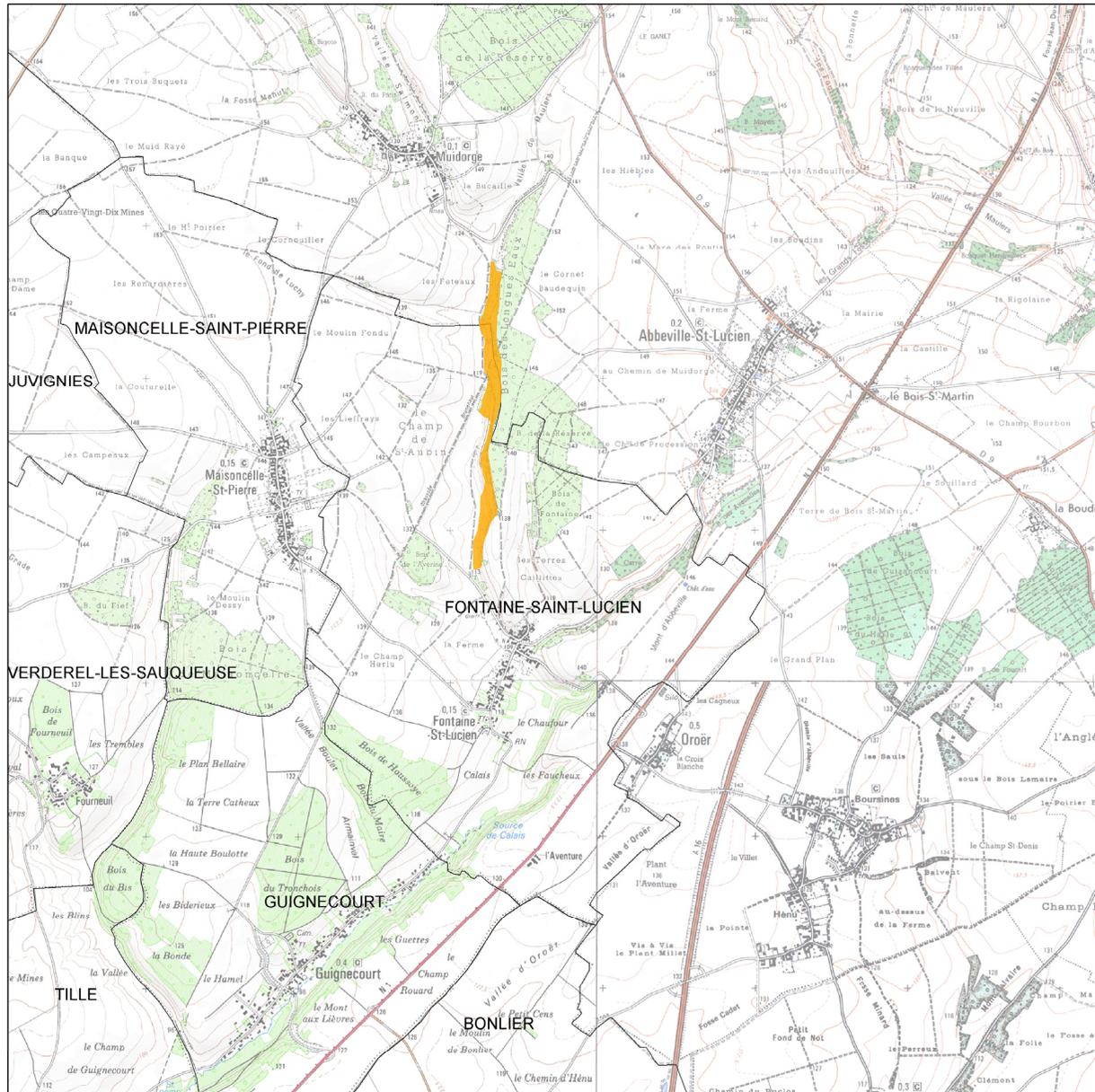
 Espaces naturels d'importance majeure

0 1 000 Mètres

N



Sources : BD Carto - IGN Paris 2007 -
 Licence n°553/CUGX/2007 - Reproduction interdite -
 Mis à disposition par la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis - SRTM Worldwide Elevation Data -
 Museum National d'Histoire Naturelle [Ed]. 2003-2010. Inventaire national du Patrimoine Naturel.
 Site Web : <http://inpn.mnhn.fr>
 Réalisation : TERRITOIRES SITES & CITÉS



**SCOT DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS**

**CARTE DES ESPACES NATURELS,
AGRICLES ET FORESTIERS
À PROTÉGER**

**Coteaux crayeux
de l'Oise Avale
N°3**

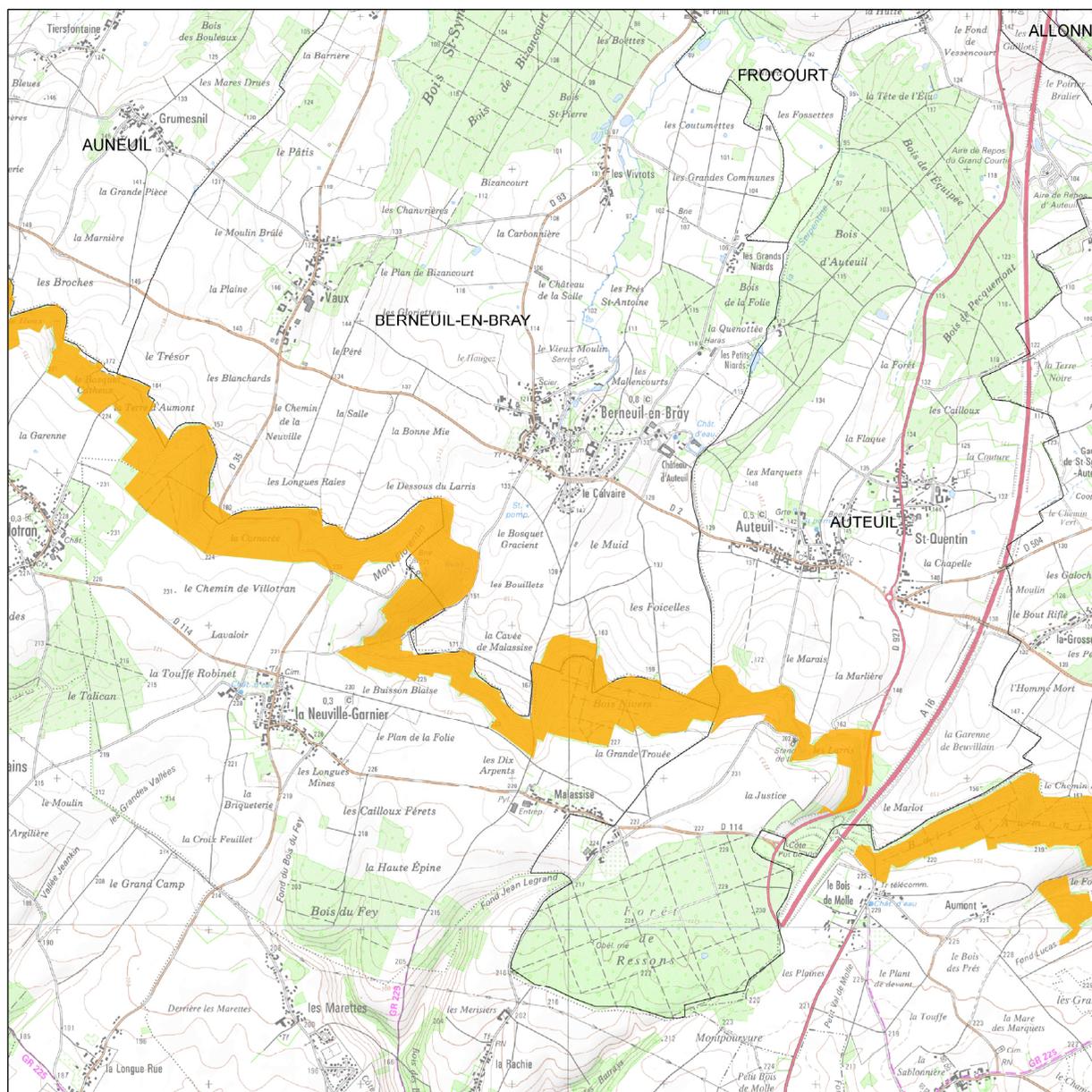
**Assurer la protection des
espaces remarquables**

 Espaces naturels d'importance majeure

0 1 000 Mètres



Sources : BD Carto - IGN Paris 2007 -
Licence n°553/CUGX/2007 - Reproduction interdite -
Mis à disposition par la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis - SRTM Worldwide Elevation Data -
Museum National d'Histoire Naturelle [Ed]. 2003-2010.
Inventaire national du Patrimoine Naturel.
Site Web : <http://inpn.mnhn.fr>
Réalisation : TERRITOIRES SITES & CITÉS



**SCOT DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS**

**CARTE DES ESPACES NATURELS,
AGRICLES ET FORESTIERS
À PROTÉGER**

**Cuesta du Bray
N° 1**

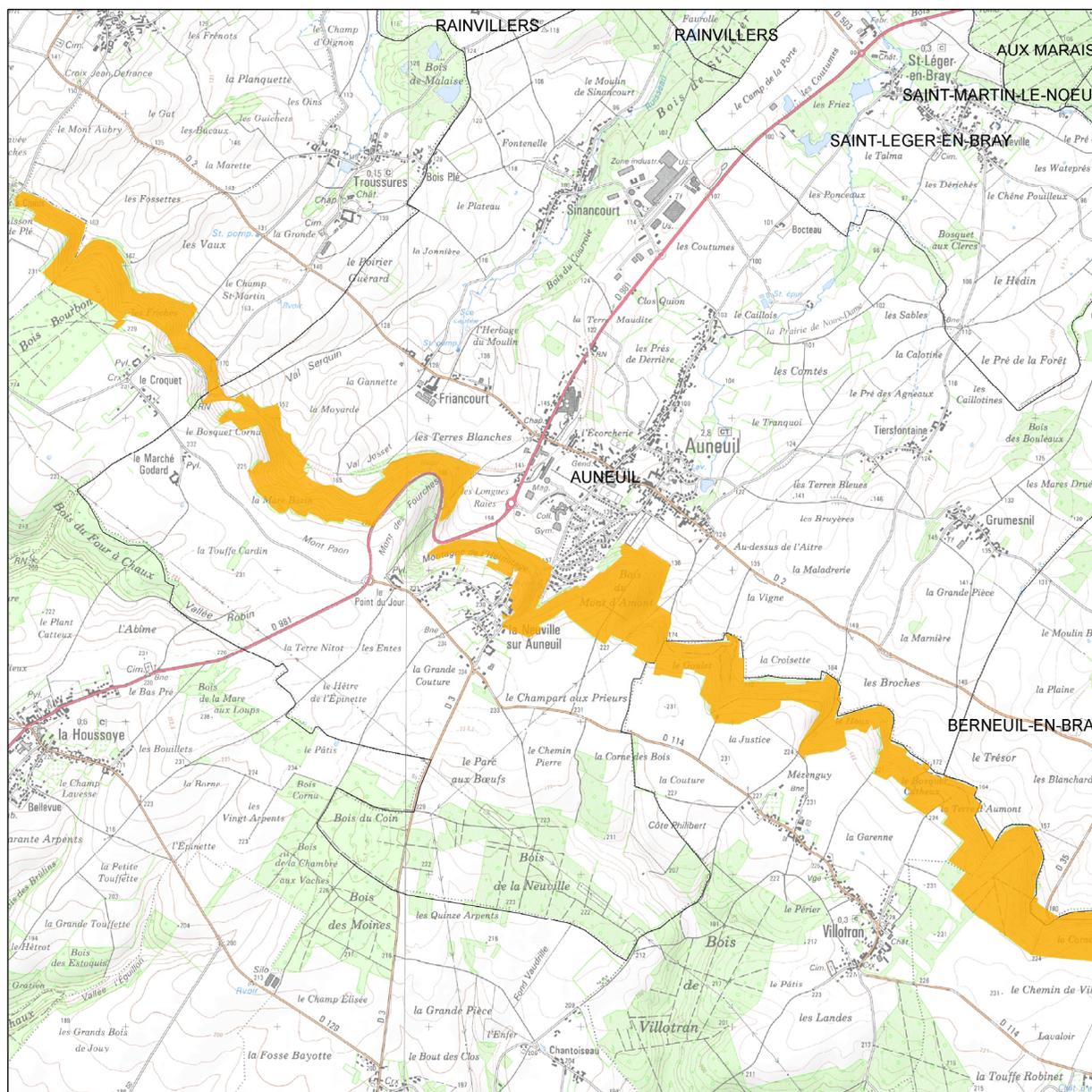
**Assurer la protection des
espaces remarquables**

 Espaces naturels d'importance majeure

0 1 000 Mètres



Sources : BD Carto - IGN Paris 2007 -
Licence n°553/CUGX/2007 - Reproduction interdite -
Mis à disposition par la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis - SRTM Worldwide Elevation Data -
Museum National d'Histoire Naturelle [Ed.]. 2003-2010.
Inventaire national du Patrimoine Naturel.
Site Web : <http://inpn.mnhn.fr>
Réalisation : TERRITOIRES SITES & CITÉS



**SCOT DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS**

**CARTE DES ESPACES NATURELS,
AGRICOLES ET FORESTIERS
À PROTÉGER**

**Cuesta du Bray
N° 2**

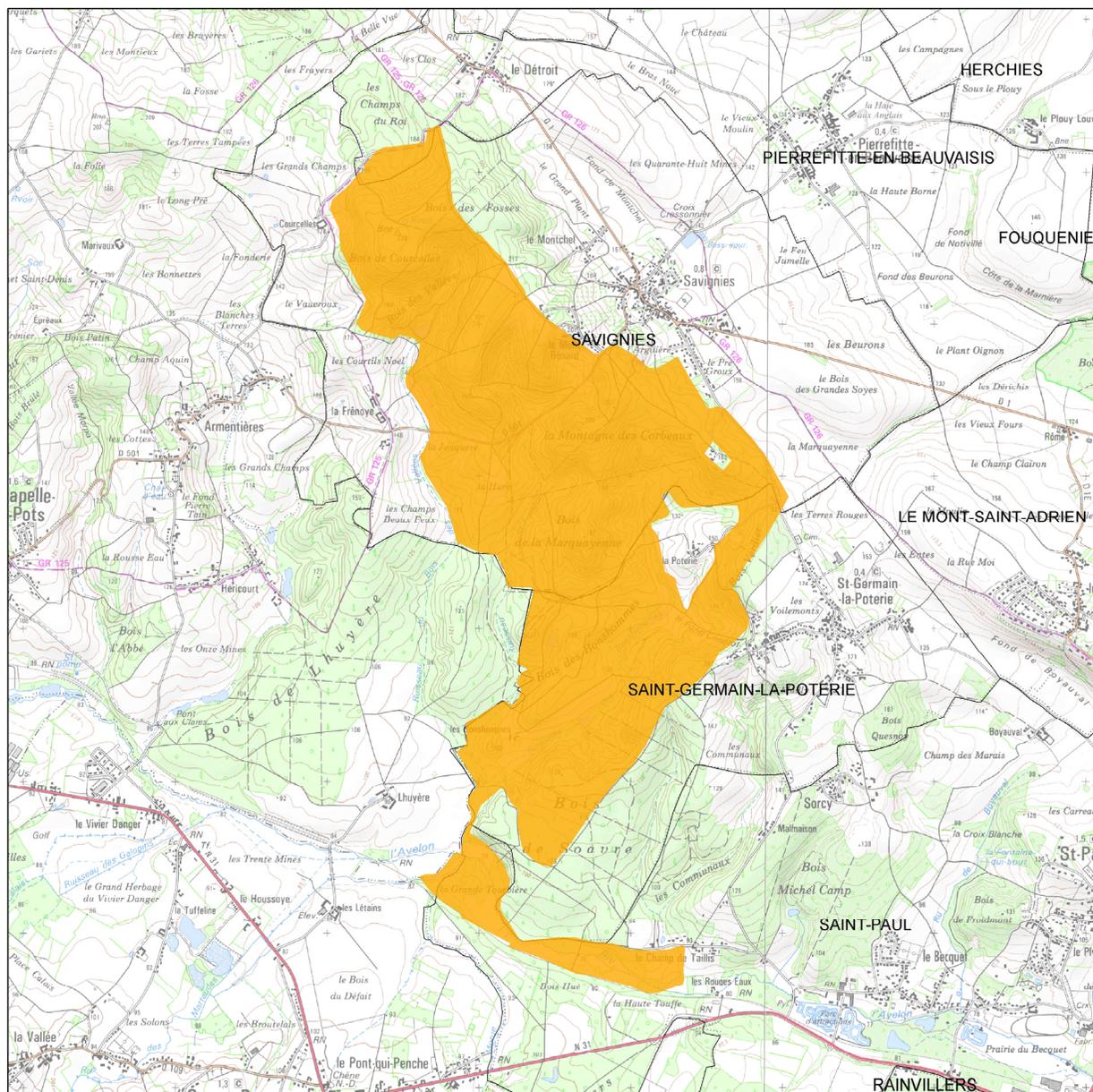
**Assurer la protection des
espaces remarquables**

 Espaces naturels d'importance majeure

0 1 000 Mètres



Sources : BD Carto - IGN Paris 2007 -
Licence n°553/CUGX/2007 - Reproduction interdite -
Mis à disposition par la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis - SRTM Worldwide Elevation Data -
Museum National d'Histoire Naturelle [Ed]. 2003-2010.
Inventaire national du Patrimoine Naturel.
Site Web : <http://inpn.mnhn.fr>
Réalisation : TERRITOIRES SITES & CITES



**SCOT DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS**

**CARTE DES ESPACES NATURELS,
AGRICILES ET FORESTIERS
À PROTÉGER**

**Massif forestier du Haut Bray
de l'Oise**

**Assurer la protection des
espaces remarquables**

 Espaces naturels d'importance majeure

0 1 000 Mètres



Sources : BD Carto - IGN Paris 2007 -
Licence n°553/CUGX/2007 - Reproduction interdite -
Mis à disposition par la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis - SRTM Worldwide Elevation Data -
Museum National d'Histoire Naturelle [Ed]. 2003-2010.
Inventaire national du Patrimoine Naturel.
Site Web : <http://inpn.mnhn.fr>
Réalisation : TERRITOIRES SITES & CITES

Document d'Orientations Générales