

SCoT de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis



Document d'Orientation et d'Objectifs





Approuvé par délibération du conseil communautaire de l'Agglomération du Beauvaisis en date du 12 décembre 2014



Préambule

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) 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 DOO est un document technique qui définit des prescriptions et représente le mode d'application pratique du SCoT.

Ce sont **les articles L. 121-1-4 à L.121-1-10** du Code de l'urbanisme qui définissent le contenu du DOO :

Article L122-1-4.

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques.

Article L122-1-5

I. — Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.

Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

II. — Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation.

Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique.

III. — Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Il peut étendre l'application de l'article L. 111-1-4 à d'autres routes que celles mentionnées au premier alinéa dudit article.

IV. — Pour la réalisation des objectifs définis à l'article L. 122-1-4, il peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :

1° L'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 111-4;

2°La réalisation d'une étude d'impact prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;

3°La réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

V. — Il peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter :

1°Soit des performances énergétiques et environneme ntales renforcées ;

2° Soit des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

VI. — Il définit les grands projets d'équipements et de services.

VII. — Il peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation.

VIII. — Dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, il peut déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.

Dans ces secteurs, les règles des plans locaux d'urbanisme et des documents d'urbanisme en tenant lieu qui seraient contraires aux normes minimales de hauteur, d'emprise au sol et d'occupation des sols fixées par le document d'orientation et d'objectifs cessent de s'appliquer passé un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication du schéma, de sa révision ou de sa modification.

Passé ce délai, le permis de construire, d'aménager ou de démolir ne peut être refusé et les projets faisant l'objet d'une déclaration préalable ne peuvent faire l'objet d'une opposition sur le fondement d'une règle contraire aux normes minimales fixées par le schéma de cohérence territoriale ou le schéma de secteur.

IX. Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction.

Article L122-1-6

Le document d'orientation et d'objectifs peut, par secteur, définir des normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère applicables en l'absence de plan local d'urbanisme ou de document d'urbanisme en tenant lieu.

Article L122-1-7

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise :

1°Les objectifs d'offre de nouveaux logements, rép artis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;

2°Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.

Article L122-1-8

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

Il peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

1° Les obligations minimales ou maximales de réalis ation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer;

2° Les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer.

Les trois alinéas précédents ne sont pas applicables dans les territoires couverts par un plan local d'urbanisme comprenant un plan de déplacements urbains.

Article L122-1-9

Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

Article L122-1-10

En zone de montagne, le document d'orientation et d'objectifs définit :

1°La localisation, la consistance et la capacité g lobale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles mentionnées au l de l'article L. 145-11;

2°Les principes d'implantation et la nature des un ités touristiques nouvelles mentionnées au II du même article L. 145-11.

L'article R. 122-3 du Code de l'urbanisme précise le contenu des documents graphiques du DOO et rappelle que :

Le **document d'orientation et d'objectifs** comprend les éléments mentionnés aux articles L. 122-1-4 à L. 122-1-10.

Le document graphique du document d'aménagement commercial doit permettre d'identifier les terrains situés dans les zones d'aménagement commercial délimitées en application de l'article L. 122-1-9.

Lorsque les documents graphiques délimitent :

- a) En application du II de l'article L. 122-1-5, des espaces ou sites à protéger ;
- b) En application du VIII de l'article L. 122-1-5, des secteurs à l'intérieur desquels la valeur en dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles du plan local d'urbanisme ou du document d'urbanisme en tenant lieu,

ils doivent permettre d'identifier les terrains situés dans ces secteurs.

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 subordonnés au SCoT s'apprécie exclusivement par rapport au DOO. 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 DOO prend la suite du PADD et est justifié par lui. Les deux documents sont donc indissociables et chacune des prescriptions du DOO doit être une conséquence des axes retenus par le PADD. Par ailleurs, le SCoT et son DOO 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 DOO 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

		orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration de l'espace et de l'espace et de la restructuration de l'espace et	
	1.1. de l'ag	Renforcer l'accessibilité à toutes les échelles pour profiter du positionnement géographiq glomération	
	-	Recentrer le développement urbain au plus près de Beauvais, des villes-portes et de s-relais ainsi que le long de l'axe structurant du Thérain	11
_	1.3.	Les grands projets d'équipement et de services	
ľł	nabita	objectifs relatifs au développement équilibré dans l'espace rural ent t, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites nature es, forestiers ou urbains à protéger	ls
	2.1.	Affirmer la nécessité de limiter l'étalement urbain	16
		Assurer la protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité, à vation et la remise en bon état des continuités écologiques	17
	2.3. l'attrac 2.4.	Encourager et renforcer les dynamiques économiques actuelles pour développ tivité économique en s'appuyant sur les points d'excellence de l'agglomération	19
	2.5.	Constituer une destination touristique Grand Beauvaisis autour de 6 pôles majeurs	
		objectifs relatifs à la politique de l'habitat au regard de la mixité sociale, et le d'équipements et de dessertes en transports collectifs	
	3.1. dévelo	Développer un habitat diversifié en accord avec la demande et avec le rythme ppement économique choisi	
		Favoriser le renouvellement urbain et la concentration de l'effort de construction sur l aux pôles	25
	3.3.	Les objectifs de réhabilitation du parc existant public et privé	26
4.	Les	objectifs relatifs à la politique des transports et de déplacements	27
	4.1.	Favoriser l'accessibilité locale et la multimodalité	27
	4.2.	Encourager la création de voies douces et voies vertes à travers le territoire	
	4.3.	Les grands projets d'équipements et dessertes par les transports collectifs	30
5.	Le	Document d'Aménagement Commercial	32
	5.1.	Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisation	
	•	entielles des commerces	
	5.2.	Les Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM)	34
6. va		objectifs relatifs à la revitalisation des centres urbains et ruraux, à tion des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville	
	6.1. archite	Conserver les caractéristiques du territoire en intégrant les exigences paysagères	
	6.2.	Préserver et valoriser les paysages quotidiens	53
	6.3.	La revitalisation des centres urbains et ruraux	54

7.1. Prendre en compte les nuisances sonores7.2. Mettre en place une politique de gestion de la ressource en eau		gestion de l'eau	
	. 55	7.1. Prendre en compte les nuisances sonores	55
	. 55	7.2. Mettre en place une politique de gestion de la r	ssource en eau55
7.3. Réduire l'émission des gaz à effet de serre	. 57	7.3. Réduire l'émission des gaz à effet de serre	57

1. Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés à l'horizon 2024

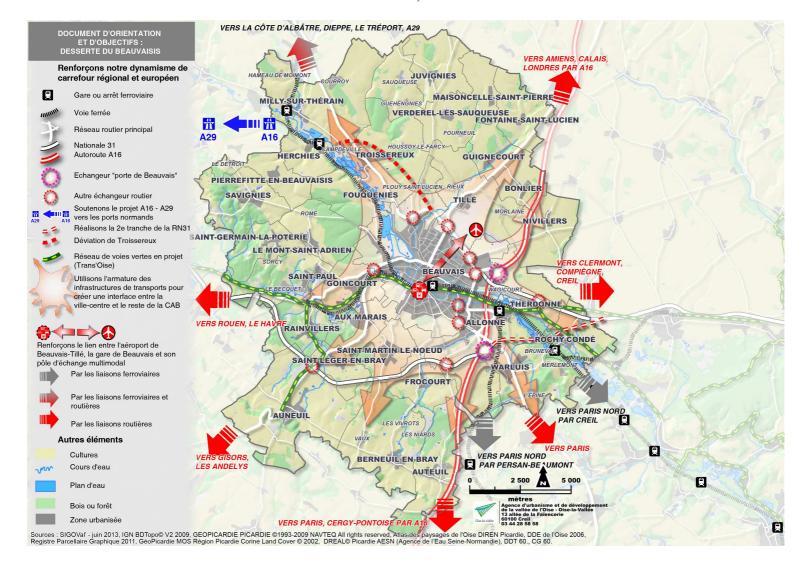
1.1. Renforcer l'accessibilité à toutes les échelles pour profiter du positionnement géographique de l'agglomération

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, 8ème aéroport de France métropolitaine avec près de 4 millions de passagers en 2012.

Prescriptions:

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

- 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 routière et en transport en commun de l'aéroport et des zones économiques qui lui sont liées dans le but de renforcer les liens avec l'agglomération.
- 5. Développer le numérique et les communications électroniques par le déploiement de la fibre optique sur toutes les communes 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

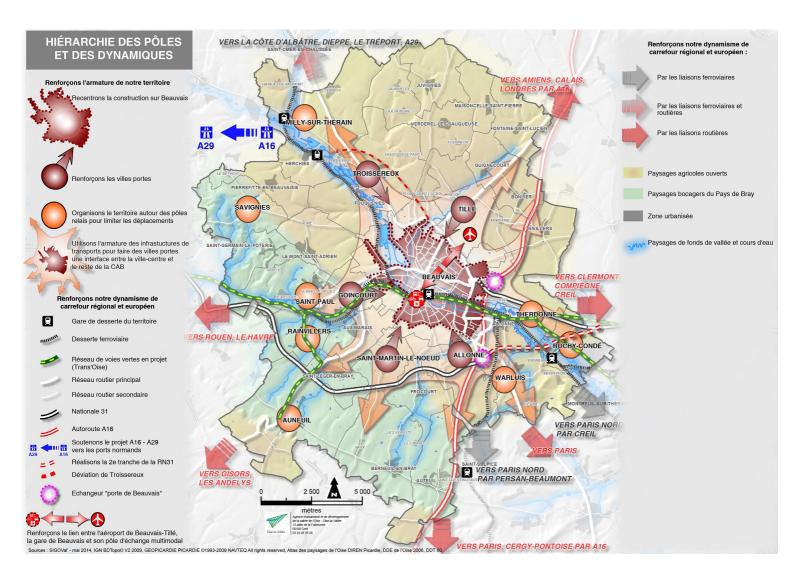
L'agglomération du Beauvaisis s'organise, le long de la vallée du Thérain. Dans la démarche du SCoT et du PLH, il a été proposé de structurer le rôle des villes de l'agglomération en distinguant la ville-centre Beauvais, les villes-portes, les bourgs-relais et les autres bourgs-ruraux.

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 Rainvillers.

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

Rappel du PADD : carte sur la hiérarchie des pôles et les dynamiques



- 6. Le SCoT souhaite encourager la production de logements et la densification de l'habitat. Pour se faire, il définit un objectif de construction de 8 700 à 9 000 logements pour la période du SCoT, qui sera répartie par commune dans les documents d'urbanisme selon la typologie définie ci-après :
- 7. 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 ville-centre.
 - 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'apprécient non par commune, mais pour l'ensemble des communes concernées par l'une ou l'autre catégorie.

De plus, les PLU s'inscrivent dans le respect des densités indicatives fixées par le PLH :

- 60 logements/ha pour la ville-centre,
- 25 logements/ha dans les villes portes et bourgs-relais,
- 10 logements/ha dans les bourgs-ruraux.
- 8. Tout nouvel équipement d'intérêt communautaire nécessitera une réflexion sur la meilleure localisation et la meilleure programmation par rapport aux besoins identifiés.

1.3. Les grands projets d'équipement et de services

L'agglomération du Beauvaisis possède un niveau d'équipements important, qui lui confère son attractivité et son rayonnement, tant par les infrastructures de transports (échangeur de l'A16, routes nationale et départementales, gares, etc.), que touristiques (aéroport, monuments, etc.), ou culturelles avec un maillage d'équipements culturels (école d'Art, salle multifonctions l'Elispace, Conservatoire Eustache du Caurroy, la Maladrerie Saint-Lazare, réseau de médiathèques, ...). Beauvais est le chef-lieu du département de l'Oise. Elle concentre des équipements publics dans le cadre des compétences régaliennes assurées par les services de l'Etat. Elle compte ainsi la préfecture de l'Oise, le tribunal de grande instance, un tribunal de commerce, la Direction Départementale des Territoires,...Afin de conforter son image et son développement, il est important de consolider, renouveler, et développer ce maillage d'équipements et de services par de nouveaux projets ou des réhabilitations, rénovations.

- 9. L'usage prédominant de la voiture rend nécessaire l'amélioration de l'accessibilité et le désenclavement et désencombrement du réseau routier. Des projets routiers de contournement, de maillage ou d'accès à certains sites de développement en y intégrant tous les modes de déplacements sont prévus :
 - Remettre en service en priorité le nouveau pont de Paris, afin de rétablir la liaison routière entre le centre de Beauvais et les quartiers sud (ce projet devrait être finalisé en 2013 avant l'approbation du SCoT).
 - Contournement de Troissereux par la déviation RD 901 (projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Oise). L'aménagement consiste en la réalisation d'une nouvelle déviation de la RD 901 à Troissereux à 2x2 voies

entre la RD actuelle au nord de Beauvais et la RD 901 actuelle au nord de la commune de Troissereux.

- Le prolongement de la déviation RN 31 (défini comme axe européen) au sud de l'agglomération 2ème tranche section Allonne Therdonne (projet sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat). La première tranche a été réalisée au sud de l'agglomération entre les communes de Saint-Paul, Auneuil, Rainvillers, Saint-léger-en-Bray, Saint-Martin-le-Nœud, Frocourt et Allonne et a consisté à désengorger le centre-ville soumis à un trafic important.
- La réalisation de l'échangeur RN31/RD93 (projet sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Oise). Le projet consiste en la réalisation d'un échangeur routier entre la déviation RN31 et la RD 93 au niveau du giratoire déjà aménagé sur la commune de Frocourt.

• ...

- 10. Dans un souci de rationalisation et de réduction des déplacements tout en renforçant le rayonnement du Beauvaisis au-delà du seul périmètre de la CAB, tous les moyens de transports doivent être développés et permettre l'intermodalité et l'alternative à la voiture individuelle :
 - Travaux de modernisation de l'aéroport Beauvais-Tillé et de ses abords dont une partie est déjà réalisée: ouverture d'une nouvelle aérogare, installation d'un système de guidage, mise en œuvre des normes HQE, projet de nouveaux parkings... (tous ces travaux sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du SMABT, syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé).
 - Le pôle gare d'échange multimodal (PEM): ce projet est identifié dans le programme d'action du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Beauvaisis. (action n°17) et rapprochera les réseaux, faciliter a leur connexion et organisera physiquement les espaces d'intermodalité. Ce pôle intègrera tous les modes de déplacements (trains, bus, taxis, voitures particulières, mais aussi vélos, et accessibilité piétonne) et s'intègrera à la fois dans le réseau de transports collectifs urbain dont il deviendra le nouveau cœur et dans la ville grâce à la proximité du centre-ville. Le PEM s'inscrit dans le cadre du projet de la zone d'aménagement concerté (ZAC) dite Beauvais-Vallée du Thérain.
 - Soutenir toute initiative visant à faire émerger le projet d'une gare TGV dans le cadre de la liaison Paris-Londres via Calais, ligne TGV Paris-Londres-Beauvais-Picardie.

• ...

- 11. Dans le but de renforcer l'attractivité touristique et le rayonnement culturel de l'Agglomération, les équipements doivent être renouvelés, rénovés, ou même créés pour diversifier l'offre.
 - Construction du nouveau théâtre du Beauvaisis (projet sous maîtrise d'ouvrage de la CAB). L'ancien théâtre, devenu obsolète, doit être démoli et

reconstruit. Ce nouvel ouvrage vise à prendre toute sa place au sein du projet "Nouveau cœur de ville" de Beauvais. Il s'inscrit dans la continuité des travaux de reconstruction du pont de Paris et de l'aménagement des coteaux de Saint-Jean. En partenariat avec l'espace Jean Legendre et le Théâtre Impérial de Compiègne, le nouveau Théâtre du Beauvaisis aura les moyens de s'affirmer, plus encore qu'aujourd'hui, comme un haut lieu de la culture dans le département et, plus largement, en région Picardie.

- Le centre des congrès et des expositions: projet sous maîtrise d'ouvrage de la CAB. C'est un équipement public intégré dans le programme de la ZAC de Beauvais-Tillé dont l'objet principal est de permettre l'accueil de manifestations à caractère évènementiel et culturel: foire annuelle, salons et congrès, séminaires et colloques, organisation de sessions d'examens et de concours, soirées de gala...
- La restauration de la cathédrale Saint-Pierre et la requalification de son quartier : ce vaste projet d'aménagement et de restauration est mené sous une maîtrise d'ouvrage partenariale de la Ville de Beauvais et de l'Etat. La première tranche de travaux a consisté en la restauration complète de la façade sud de la cathédrale et la refonte de sa toiture.
- ...
- 12. La réalisation d'autres équipements est également nécessaire dans l'agglomération, pour garder son niveau fort d'équipements, notamment en tant que chef-lieu du département de l'Oise, qui concentre nombre d'équipements publics départementaux, dans le cadre des compétences régaliennes assurées par les services de l'Etat.
 - Le nouveau **centre pénitentiaire à Beauvais** (travaux commencés en juin 2013) : au regard de l'état de vétusté actuel de la maison d'arrêt et de la surpopulation observée, l'Etat a engagé le projet de réalisation d'un nouveau centre de détention. Le centre pénitentiaire sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat et du ministère en charge de la justice.

La Ville de Beauvais et la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis seront particulièrement vigilantes sur le devenir de l'ancienne prison dont la cession pourrait être envisagée à la ville de Beauvais, afin notamment de concourir à la réalisation de certaines opérations du Plan de Déplacements Urbains (action 18 concernant les parking-relais).

2. Les objectifs relatifs au développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger

2.1. Affirmer la nécessité de limiter l'étalement urbain

Depuis la Seconde Guerre Mondiale, l'Agglomération du Beauvaisis connait, 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 :

- 13. 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-bourgs est encouragé : commerces, services, équipements...
- 14. La concentration des équipements dans les pôles principaux de l'agglomération, suivant la même logique que la concentration de la construction de nouveaux logements.
- 15. Limiter la consommation des terres agricoles, naturelles et forestières. *Pour rappel, le SCoT prévoit la construction de 8 700 à 9 000 logements*. Le SCoT prévoit la possibilité pour l'ensemble des communes de la CAB d'inscrire 630 ha, soit 280 ha pour le développement de l'habitat, 50 ha pour les équipements, et 300 ha pour le développement économique afin de gérer leurs réserves foncières et de réaliser leur projet communal.
- 16. 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.

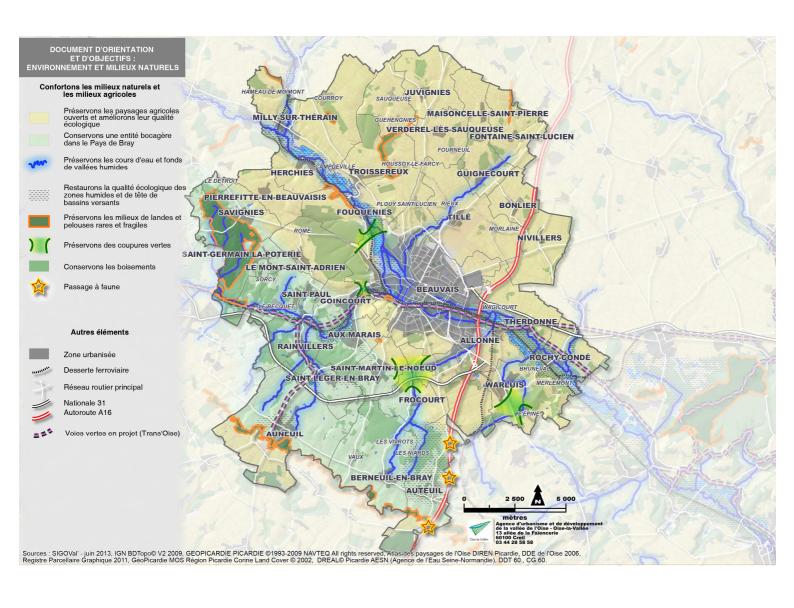
2.2. Assurer la protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité, à la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques

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. S'agissant des ZNIEFF, elles constituent une référence scientifique permettant une meilleure connaissance de l'environnement, avec cette précision que la loi ne confère pas au zonage des ZNIEFF de portée juridique. Pour cette raison, le SCOT ne les intègrent pas à son dispositif règlementaire.

Prescriptions:

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

- La protection de niveau 1 pour les espaces naturels d'importance majeure :
- 17. Les espaces naturels d'importance majeure : les espaces protégés au titre 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, étant précisé que les exploitations agricoles déjà existantes dans ces espaces naturels d'importance majeure devront pouvoir vivre et se développer.
 - La protection de niveau 2 pour les espaces naturels d'importance locale :
- 18. 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.



2.3. 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, soit 4 000 pour la période du SCoT 2014-2024, sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis grâce à différentes actions traduites dans le SCoT :

- 19. 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, la commune de Therdonne et la commune d'Allonne.
- 20. 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.
- 21. 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.
- 22. 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.

- 23. 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.
- 24. 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.
- 25. 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.
- 26. 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.
- 27. Afin de pouvoir réaliser ces projets, la Communauté d'Agglomération surveillera attentivement le marché foncier dans le but de saisir toutes les opportunités intéressantes.
- 28. L'exploitation de la ressource minérale est approuvée dans une perspective de développement durable. Les documents d'urbanisme des communes autorisent, limitent ou interdisent le développement des carrières au regard de leur PADD et du schéma régional des carrières à compter de son approbation.
- 29. 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.
- 30. Les documents communaux d'urbanisme prennent en compte les besoins liés la création et à l'extension de zones d'activités d'intérêt communautaire identifiées dans le schéma territorial des nouvelles zones d'activités économiques de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, validé en 2011.
- 31. Les projets d'intérêt communal de développement économique sont autorisés dans le respect des orientations du SCoT.
- 32. Pour l'ensemble des orientations mentionnées ci-dessus, il est prévu une enveloppe foncière globale sur le territoire de la CAB de 300 ha, destinée au développement économique dans le cadre de ces prescriptions et objectifs.

2.4. 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 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.

- 33. Le principe du maintien de la vocation agricole des terres aujourd'hui classées en zone A dans les PLU est affirmé dans le cadre du SCoT. Lors de l'élaboration ou la révision des PLU, les communes réaliseront un diagnostic agricole et une évaluation des incidences des projets communaux sur l'activité agricole. 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.
- 34. 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. En tout état de cause, les PLU ne doivent pas se faire prescriptifs pour imposer ou interdire tel ou tel type de culture, lequel reste le choix de l'exploitant.
- 35. Lors de leur élaboration ou révision, les documents d'urbanisme prennent en considération les projets d'extension des activités agricoles et des bâtiments qui leur sont liés, tels que portés à leur connaissance. Les projets de diversification de l'activité agricole sont encouragés (vente directe, accueil à la ferme, développement d'une petite offre d'hébergement rural). Les PLU veillent à ce que le patrimoine bâti agricole ne serve pas de point de départ à une urbanisation diffuse et non maitrisée.
- 36. 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. De plus, elles veillent à éviter l'enclavement des exploitations agricoles nuisibles à leur fonctionnement et leur développement futur.
- 37. 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.

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

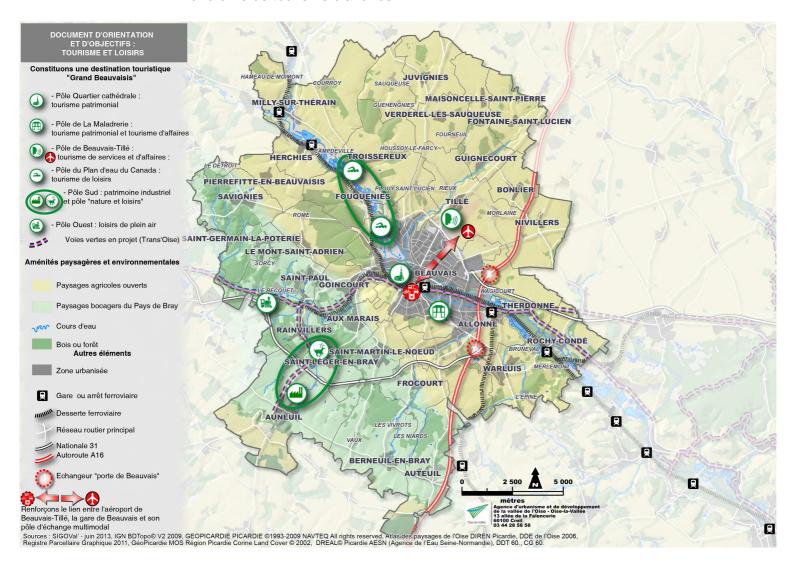
A proximité de la capitale mondiale touristique et desservie par de nombreuses infrastructures de transport, l'Agglomération du Beauvaisis a le potentiel pour être une destination touristique importante. Cette activité est aujourd'hui peu développée avec seulement environ 1 500 lits marchands sur l'agglomération 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:

38. 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. C'est dans ce cadre que pourra être développé le centre des Congrès. Il pourra également être envisagé 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. La commune de Troissereux souhaite réorienter son développement vers le tourisme en lien avec le développement du pôle Plan d'eau du Canada. Son plan local d'urbanisme pourra ainsi définir des orientations pour ce développement.

• Le Pôle de la Maladrerie : en plus d'un tourisme patrimonial, ce pôle concentre une offre de tourisme d'affaires.



- 39. Diversifier, augmenter et améliorer l'offre d'hébergement touristique sur chacun de ces pôles en fonction du type de population potentiellement intéressée par le tourisme en Beauvaisis. Au besoin, une offre d'hébergement rural pourra être proposée.
- 40. Profiter de l'opportunité offerte par le projet Trans'Oise pour proposer une offre touristique adaptée pour les usagers futurs de cet équipement.
- 41. 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 la politique de l'habitat au regard de la mixité sociale, et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs

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 à Beauvais et 20 % sur le reste de l'agglomération avec une répartition de 33 % de logements sociaux, 23 % de logements intermédiaires et de 44 % de 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.

- 42. Un objectif de construction de 8 700 à 9 000 logements est proposé sur la période de mise en œuvre du SCoT (2014-2024), soit 870 à 900 logements par an, afin de prolonger les engagements du PLH, de permettre la réalisation des projets économiques de l'agglomération et d'absorber le desserrement des ménages.
- 43. Les étudiants doivent pouvoir trouver des logements adaptés lorsqu'ils suivent des formations sur le territoire de l'agglomération.
- 44. Les personnes âgées doivent pouvoir trouver des logements adaptés leur permettant de poursuivre leur parcours résidentiel sur le territoire.
- 45. 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 connait 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...).

- 46. 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.
- 47. Pour les deux tiers, les objectifs de construction de logements sont réalisés dans les zones de renouvellement, et pour un tiers dans les zones à urbaniser des PLU, cet objectif s'appréciant à l'échelle globale du territoire.
- 48. Le principe du maintien de la vocation agricole ou naturelle des terres aujourd'hui classées en zone N dans les PLU 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.
- 49. 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.
- 50. Une enveloppe globale de 280 ha pour le développement de l'habitat à inscrire dans les documents d'urbanisme est prévue par le SCoT.
- 51. Une réflexion sur la reconversion systématique des friches industrielles sera engagée.
- 52. Le développement urbain se fera de manière préférentielle et prioritaire dans les pôles desservis par une gare, ou par un autre service de transports en commun (Beauvais, Milly-sur-Thérain, Rochy-Condé, ...).

3.3. Les objectifs de réhabilitation du parc existant public et privé

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite loi Grenelle 1 fixe le objectifs nationaux en matière de réhabilitation du parc de logements, privés et public. Elle indique à l'article 5 : « l'Etat se fixe comme objectif la rénovation complète de 400 000 logements chaque année à compter de 2013 » et « 800 000 logements sociaux dont la consommation d'énergie est supérieure à 230 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré et par an feront l'objet de travaux avant 2020, afin de ramener leur consommation annuelle à des valeurs inférieures à 150 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré ». C'est la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite Grenelle 2, dans son article 17, qui créé l'article L22-1-7 du code de l'urbanisme, demandant au DOO de préciser « des objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé. ». Ces objectifs représentent 1,3% du parc total à rénover par an, dont 2% du parc public par an. De même, le Schéma Régional Climat Air Energie de Picardie, approuvé le 6 juillet 2012 prévoit la rénovation de 1,5% du parc total par an, dont 2% du parc public par an. Le SCoT se fixe les mêmes objectifs.

- 53. Le SCoT fixe l'objectif de rénovation et réhabilitation du parc de logements entre 4 700 et 5 400 logements sur la période 2014-2024, soit environ 500 logements par an.
- 54. Cet objectif se décompose selon le parc privé ou public. Sur les 4 700 à 5 400 logements à réhabiliter, on estime à 2 000 le nombre de logements faisant partie du parc public devant être réhabilité, soit environ 200 logements par an.
- 55. Le parc de logement privé à réhabiliter se situe donc à environ 300 logements par an, pour un objectif d'ici 2024 entre 2 700 et 3 400 logements.

4. Les objectifs relatifs à la politique des transports et de déplacements

La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis a élaboré, dans une démarche volontaire, un Plan de Déplacements Urbains, approuvé en Conseil Communautaire du 12 avril 2013. Les prescriptions ci-dessous, correspondent bien aux, 27 actions du PDU et aux grandes thématiques traitées notamment le développement :

- des transports en commun : thème 2, actions 4 à 16 du PDU
- de l'intermodalité : thème 3, actions 17 à 21 du PDU
- des modes doux : thème 4, actions 22 à 31 du PDU
- ...

4.1. 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 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 à Beauvais et la construction de 10 à 30 % dans les villes-portes et les bourgs-relais.
- Concentration des constructions d'équipements et du développement des activités et des services dans les pôles définis précédemment et respect des objectifs.
- Concentration de l'offre de foncier d'entreprise à 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 est dotée d'un Plan de Déplacements Urbains, outil de coordination des politiques de transport, qui reprend et développe 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 les parcs 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.

4.2. 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 de l'ordre de 30 % des déplacements effectués à pied ou en vélo. 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. 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.

4.3. Les grands projets d'équipements et dessertes par les transports collectifs

Le Beauvaisis possède un réseau de transports collectifs performant mais perfectible, car notamment peu développé en dehors de la ville-centre. Les transports en commun constituent le troisième mode de déplacement dont les deux tiers des déplacements effectués sur le réseau de transport urbain de l'Agglomération (TUB) et un tiers sur d'autres réseaux de transports collectifs (scolaire) et le TER. L'utilisation des transports en commun demeure trop faible (4 à 6% en moyenne) et l'intermodalité est quasiment inexistante en raison notamment de la faible articulation des différents réseaux (pas de pôles d'échanges) et de la qualité des services offerts (pas ou peu de desserte en dehors de la ville centre, faibles fréquences, horaires inadaptés ...). Le projet du territoire consiste à développer ce réseau de transports en commun, notamment en renforçant les gares, et relier les différents modes notamment par le Pôle d'Echange Multimodal en lien avec une offre de stationnement suffisante.

Prescriptions:

Les projets majeurs en termes de transports en commun et de réduction des déplacements ont déjà été mentionnés (1.3). Rappel des précédentes prescriptions : Dans un souci de rationalisation et de réduction des déplacements tout en renforçant le rayonnement du Beauvaisis au-delà du seul périmètre de la CAB, tous les moyens de transports doivent être développés et permettre l'intermodalité et l'alternative à la voiture individuelle :travaux de modernisation de l'aéroport Beauvais-Tillé et de ses abords, soutenir toute initiative visant à faire émerger le projet d'une gare TGV dans le cadre de la liaison Paris-Londres via Calais, le pôle d'échange multimodal (PEM) : ce projet est identifié dans le programme d'action du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Beauvaisis. (Action n°17).

Le Plan de Déplacements Urbains du Beauvaisis a été approuvé en 2013, et a été élaboré en lien étroit avec le SCoT SRU initial. La révision du SCoT selon la loi Grenelle va permettre de renforcer ce document, en intégrant et en renforçant la portée de ses objectifs en les inscrivant dans le SCoT. On retrouve ainsi des objectifs du PDU intégré au présent document pour porter les projets définis. Les projets principaux mentionnés par le PDU et donc portés par le SCoT sont les suivants :

- 69. Le réseau doit être restructuré en affirmant la hiérarchisation du réseau de bus en étoile autour des lignes structurantes, renforçant sa lisibilité et en développant des liaisons secondaires reliant les grandes zones d'habitat et les pôles d'emplois.
- 70. Un rabattement du réseau vers les gares du territoire doit être pensé.
- 71. Renforçons le lien entre l'aéroport de Beauvais Tillé, la gare de Beauvais et son pôle d'échange multimodal, en améliorant l'accessibilité à l'aéroport de Tillé par les transports

- collectifs en valorisant les liaisons de bus existantes entre la gare et l'aéroport. De même, des rabattements des liaisons de bus vers la gare pourront être organisés.
- 72. Promouvoir l'usage du train pour les déplacements internes et vers le Pays, et à long terme, envisager des navettes ferroviaires internes entre les gares de Rochy-Condé et Milly-sur-Thérain. De même à long terme, un nouvel arrêt TER pourrait être créé pour desservir la zone d'activités Est.
- 73. Confortons le réseau de parcs relais destinés au stationnement des voitures, deux roues et vélos des usagers à destination des transports collectifs. Cela passera par la valorisation du parc existant de Saint-Quentin mais aussi la création de nouveaux parcs en périphérie du centre (Avenue Kennedy, site de l'ancien centre pénitencier, site hors du centre de l'agglomération, ...), voire aux abords de la ville-centre, dans d'autres villes de l'Agglomération.
- 74. L'Agglomération soutient le projet à grande vitesse Roissy Picardie via Creil, dans lequel elle souhaite s'inscrire par l'amélioration de la liaison Creil-Beauvais

5. Le Document d'Aménagement Commercial

5.1. Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces

5.1.1. Les grands objectifs fixés par la loi

L'article L122-1-9 du code de l'urbanisme pose quelques principes concernant l'implantation des commerces, parmi lesquels la limitation de l'étalement urbain. La consommation économe de l'espace va de pair avec le développement du commerce dans les centres-villes et les centres-bourgs, pour lesquels la loi fixe un objectif de revitalisation, et qui ont souffert depuis plusieurs décennies du développement de grandes zones commerciales périphériques. Par ailleurs, au-delà des seuls centres-villes, le retour du commerce dans les espaces habités, et plus largement la mixité fonctionnelle des territoires, doivent constituer un objectif fondamental du SCoT.

L'éloignement progressif entre le consommateur (son lieu de vie ou de travail) et l'offre commerciale s'est traduit par un allongement des temps de parcours au bénéfice de l'usage de la voiture. C'est également contre ce phénomène que le SCoT doit lutter en fixant des règles visant à rendre accessibles les secteurs commerciaux via le réseau de transport collectif.

Enfin, la loi affirme la nécessité d'inscrire ce développement dans le respect des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti.

5.1.2. Les enjeux

L'Agglomération du Beauvaisis possède de nombreuses entreprises de commerce et services. Le diagnostic du SCoT a recensé 1 835 établissements dont plus de 80% pour la seule commune de Beauvais. Mais aucune hiérarchie claire de pôles commerciaux n'apparaissait entre les communes, comparées à la prédominance de Beauvais. Afin de rendre plus lisible et conforter les bassins de vie locaux, le PADD a défini des pôles commerciaux amenés à être confortés ou renforcés, comme relais de la ville centre : Auneuil, Goincourt, Milly-sur-Thérain, Saint-Paul, Savignies, Tillé, Troissereux.

De même, au sein de la commune de Beauvais, une structure de l'offre commerciale est apparue à préserver, à savoir un centre-ville fort, cœur de ville de Beauvais, dont le centre commercial du Jeu de Paume, qui s'articule autour de pôles complémentaires que sont les zones commerciales (la ZAC de Ther/Allonne, le pôle Beauvais-Est de la Marette), les quartiers (Argentine, Saint-Quentin, Saint-Jean, Saint-Lucien) et les rues de faubourg (rue de Clermont, rue de Paris, rue d'Amiens, ...).

Le PADD, sur la base du diagnostic et de son état des lieux, a affirmé la nécessité de maîtriser le développement et l'adaptation de l'offre commerciale en fonction de chaque bassin de vie et de favoriser l'équilibre géographique de l'offre.

Principes généraux du DOO

Le SCoT affirme la nécessité de diminuer l'évasion commerciale 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 alentour.

D'une manière générale, il s'agit de consolider et restructurer les commerces de centrebourg dans les villes-portes et bourgs-relais tout en renforçant le commerce en centre-ville de Beauvais notamment autour d'enseignes de notoriété.

Le territoire devra favoriser la constitution de pôles commerciaux autour des centresbourgs et des ZACOM identifiés dans le DAC, qu'il s'agisse aussi bien des commerces de fréquentation courante et/ou des commerces de fréquentation plus occasionnelle ou exceptionnelle. Dans l'intérêt des habitants et dans le souci de limiter les déplacements, cette diversification et répartition de l'offre commerciale doivent constituer un objectif des communes.

La consolidation et le développement du rayonnement commercial de l'agglomération du Beauvaisis passe nécessairement par des politiques transversales, intégrant les thématiques d'aménagement urbain, amélioration de la desserte en transport, protection de l'environnement, etc., qui permettront le renforcement global de l'attractivité de l'agglomération.

Dans le souci de maximiser les démarches environnementales du territoire, l'intégration du commerce devra être accompagnée par l'optimisation de la gestion des consommations d'espace, d'énergie, et des déchets.

Le renforcement commercial doit s'accompagner de l'adaptation des services publics ainsi que de l'amélioration de la desserte en transports en commun (cf. axe 4.3.) afin de favoriser l'animation des centres-bourgs

- 75. Les magasins ou ensembles commerciaux d'une surface de vente de plus de 1 000 m² s'implantent de manière préférentielle, par voie de création ou d'extension, dans les 8 ZACOM définies par le SCoT.
- 76. Hors des ZACOM, l'implantation des magasins ou ensembles commerciaux d'une surface de vente de plus de 1 000 m², par voie de création ou d'extension, est admise dans les zones d'aménagement concerté (ZAC), prévoyant le développement de surfaces commerciales de plus de 1 000 m².
- 77. En dehors des ZACOM ou des ZAC prévoyant le développement de surfaces commerciales de plus de 1 000 m², l'ouverture d'un magasin ou ensemble commercial d'une surface de vente de plus de 1 000 m² peut être envisagée lorsque cette ouverture intervient sous forme d'extension ou réaménagement d'un commerce déjà existant à la condition notamment d'être intégralement comprise au sein des parties actuellement urbanisées de la commune, hors espaces protégés au plan local d'urbanisme, en particulier pour des raisons architecturales ou paysagères, et sous réserve que la voirie

et les accès existants permettent d'assurer dans des conditions normales de sécurité la desserte du magasin ou ensemble commercial, les besoins en stationnement devant être intégralement satisfaits sur le terrain d'assiette de l'opération.

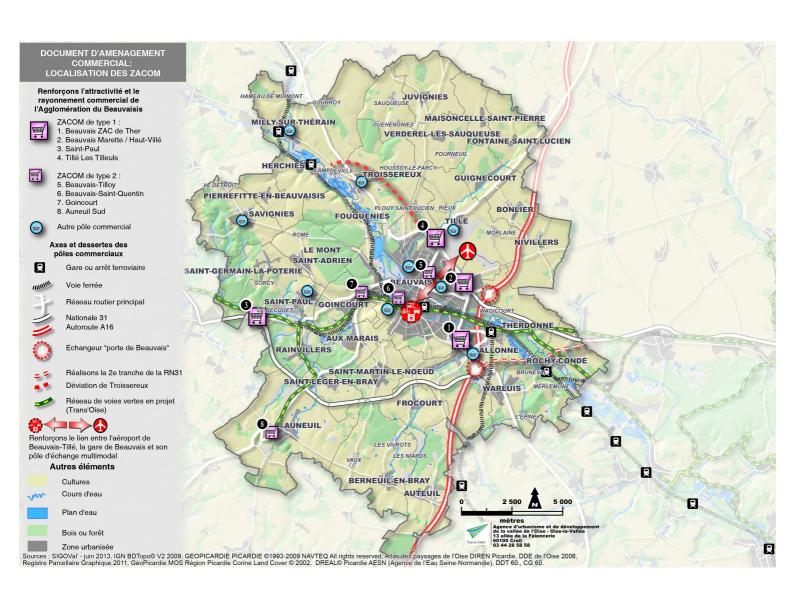
- 78. Les PLU favorisent la mixité fonctionnelle des opérations d'aménagement (habitat, bureaux, industrie, équipements) et en particulier dans les centres-villes et centres-bourgs, pour générer une nouvelle offre de magasins ou ensembles commerciaux d'une surface de vente inférieure à 1 000 m². Cette mixité fonctionnelle doit également avoir pour objectif de rapprocher les clients (habitants ou professionnels) des commerces.
- 79. Si toutes activités commerciales venaient à cesser dans une ZACOM, le SCoT préconise qu'il soit procédé par l'autorité compétente en matière de PLU et la Communauté d'agglomération à la réalisation d'une étude urbaine, la zone pouvant faire l'objet d'un gel maximum de 5 ans au titre de l'article L123-2 a) du code de l'urbanisme dans l'attente de l'approbation d'un projet d'aménagement global.
- 80. Le rapport de présentation des PLU des communes concernées par une ZACOM indique, le cas échéant, les aménagements à réaliser pour assurer la continuité des liaisons douces entre les parties habitées de la commune et la ZACOM, en particulier s'agissant des ZACOM accueillant des commerces de fréquentation habituelle.

5.2. Les Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM)

En complément des prescriptions relatives à l'implantation commerciale et l'équipement commercial et artisanal, le SCoT délimite les zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Comme le rappelle le Code de l'urbanisme, la délimitation des ZACOM ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière de nouveaux projets de commerces. L'implantation d'équipements commerciaux dans ces zones est donc subordonnée au respect de conditions fixées ci-dessus en termes de transports, de protection de l'environnement, ou de localisation préférentielle des commerces concernant ces zones. Il est rappelé que les ZACOM sont simplement des périmètres réglementaires issus de la loi et défini par le SCoT. Ils ne correspondent pas à un périmètre de projet porté spécifiquement par la CAB. En conséquence l'aménagement de la ZACOM peut relever de tout acteur concerné et prioritairement le propriétaire ou le promoteur commercial de la zone.

Une typologie des zones d'aménagement commercial a été définie afin de différencier l'importance des zones et d'y prescrire des orientations d'aménagement différentes. On distingue deux niveaux de zones :

- les zones de type 1 sont des zones situées en entrée de ville, aux franges du tissu bâti et des espaces naturels. Ces zones représentent un total de près de 150 ha.
- les zones de type 2 sont des zones situées au sein du tissu urbain de la commune. Ces zones représentent un total d'un peu plus de 20 hectares.



Zones de types 1

ZACOM 1.1. Beauvais - Ther

> Hectares: 102 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- Pôle commercial défini dans le PADD.
- o La zone Beauvais Ther est située en entrée sud de Beauvais, à cheval sur les communes de Beauvais et Allonne, au croisement de trois axes majeurs de l'agglomération : la RD 1001 (ex route nationale n⁴), l'autoroute A16 (échangeur sud), la déviation sud de Beauvais (RN 31).

> Objectifs de développement urbain

- Développer les liaisons douces situées dans la ZACOM ainsi que celles y menant qui requièrent une valorisation.
- Accompagner le développement des liaisons douces dans la ZACOM d'une réflexion sur la mise en valeur des espaces végétalisés de la zone.
- Encourager à l'amélioration, au fur et à mesure des renouvellements d'enseignes, de l'aspect extérieur des constructions, sur toutes les façades visibles depuis l'espace public.
- Interdire toute occupation sous forme de construction, installation et ouvrage à usage d'habitat, étant précisé que les hôtels ou résidences de loisirs sont autorisés comme constituant une destination distincte de l'habitat au sens du code de l'urbanisme.

> Objectifs de développement commercial

 Maintenir la diversité de l'offre commerciale correspondant à des commerces de fréquentation habituelle et à des commerces de fréquentation occasionnelle.



ZACOM 1.2. Beauvais - Marette/Haut-Villé

> Hectares : 16,6 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- o Pôle commercial défini dans le PADD.
- La zone Marette/Haut-Villé est située à l'entrée est de Beauvais, à proximité de trois axes majeurs de circulation: l'autoroute A16 (échangeur sud), le contournement nord de Beauvais (RD 901), la RD 938 (route de Saint-Justen-Chaussée).

> Objectifs de développement urbain

- Préserver la qualité paysagère dont témoignent aujourd'hui les espaces publics et privés d'entrée de ville (et en particulier la présence végétale forte qui les caractérisent).
- Interdire toute occupation sous forme de construction, installation et ouvrage à usage d'habitat, étant précisé que les hôtels ou résidences de loisirs sont autorisés comme constituant une destination distincte de l'habitat au sens du code de l'urbanisme.

Objectifs de développement commercial

 Maintenir et développer la présence d'une offre commerciale correspondant de préférence à des commerces de fréquentation occasionnelle.



ZACOM 1.3. Saint-Paul

> Hectares: 13,9 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- o Pôle commercial défini dans le PADD.
- La zone de Saint-Paul est située à l'entrée ouest de l'agglomération à proximité de deux axes de déplacements importants (RD 931 route de Rouen) et la déviation sud de Beauvais (RN31). Il s'agit de la seule ZACOM dont le SCOT prévoit la création sur des terrains n'accueillant aujourd'hui aucun commerce.

Objectifs de développement urbain

- Affirmer l'émergence d'une véritable entrée d'agglomération structurée autour d'un complexe de loisirs se développant de part et d'autre de la RD 931 et d'un secteur d'habitat nouveau dans un cadre de vie paysager préservant et valorisant les boisements présents sur le site.
- Interdire toute occupation sous forme de construction, installation et ouvrage à usage d'habitat, étant précisé que les hôtels ou résidences de loisirs sont autorisés comme constituant une destination distincte de l'habitat au sens du code de l'urbanisme.

Objectifs de développement commercial

 Développer la présence d'une offre commerciale correspondant de préférence à des commerces de fréquentation habituelle.



ZACOM 1.4 Tillé – Les Tilleuls

> Hectares: 12,7 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- o Pôle commercial défini dans le PADD.
- La zone des Tilleuls est située en entrée nord de l'agglomération à proximité de deux axes de circulation importante : le contournement nord de Beauvais (RD 901) et la RD 1001 (route de Beauvais à Amiens).

Objectifs de développement urbain

- Encourager l'amélioration, au fur et à mesure des renouvellements d'enseignes, de l'aspect extérieur des constructions, sur toutes les façades visibles depuis l'espace public, en particulier s'agissant des commerces implantés en vitrine de la RD 981.
- Interdire toute occupation sous forme de construction, installation et ouvrage à usage d'habitat, étant précisé que les hôtels ou résidences de loisirs sont autorisés comme constituant une destination distincte de l'habitat au sens du code de l'urbanisme.

Objectifs de développement commercial

 Maintenir la présence d'une offre commerciale correspondant à des commerces de fréquentation habituelle et à des commerces de fréquentation occasionnelle.



ZACOM 2.1. Beauvais -Tilloy

> Hectares: 10 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- o Pôle commercial défini dans le PADD.
- La zone de Tilloy est située sur le plateau nord de la ville de Beauvais à la jonction entre des zones d'habitat et les zones d'activités des Champs Dolents et Pinçonlieu.

Objectifs de développement urbain

 Renforcer la fonction de centralité jouée par la ZACOM sur le plateau nord de la ville, à la couture entre les quartiers Argentine et Notre-Dame-du-Thil.

> Objectifs de développement commercial

 Maintenir et développer la présence d'une offre commerciale correspondant de préférence à des commerces de fréquentation habituelle.



ZACOM 2.2. Beauvais – Saint Quentin

> Hectares: 7,3 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- o Pôle commercial défini dans le PADD.
- La zone de Beauvais Saint-Quentin est située à la couture entre le cœur de ville de Beauvais et le quartier de Saint-Just des Marais. La ZACOM est comprise dans le périmètre de la ZAC des Tisserands. La ZAC des Tisserands est une première opération d'aménagement global qui vise à faire émerger à terme, autour de la ZACOM Saint-Quentin qui en serait le centre, un neuvième quartier de Beauvais.

> Objectifs de développement urbain

 A la fois développer la fonction de « centralité de quartier » de la ZACOM dans le cadre de l'émergence du quartier Saint-Quentin comme 9^{ème} quartier de Beauvais et contribuer à la revitalisation du centre-ville de Beauvais, auquel ce secteur quasi limitrophe se rattache fonctionnellement.

Objectifs de développement commercial

 Maintenir la présence d'une offre commerciale correspondant de préférence à des commerces de fréquentation habituelle.



ZACOM 2.3. Goincourt

> Hectares: 2,9 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- o Pôle commercial défini dans le PADD.
- La zone de Goincourt, est située entre le centre-bourg de Goincourt et le quartier de Saint-Just-des-Marais à Beauvais, à la couture entre des secteurs urbanisés (secteurs d'habitat et zone d'activités de l'Avelon) et des espaces agricoles et naturels présentant une forte sensibilité environnementale et paysagère (Avelon, forêt de Saint-Quentin, etc.).

Objectifs de développement urbain

 Affirmer le rôle de « centralité périphérique » de la ZACOM de Goincourt, dans un secteur constitutif d'une conurbation urbaine complexe.

Objectifs de développement commercial

 Maintenir la présence d'une offre commerciale correspondant de préférence à des commerces de fréquentation habituelle.



ZACOM 2.4. Auneuil Sud

> Hectares : 2,5 ha

Délimitation de la ZACOM

> Typologie:

- o Pôle commercial défini dans le PADD.
- La zone Auneuil Sud est située en entrée de village, le long de la route RD 981 (route de Gisors). La surface limitée de la zone interdit toutefois de la regarder comme une ZACOM de type 1, la zone jouant ici essentiellement un rôle de pôle de proximité, au sein de la seconde commune de l'agglomération.

> Objectifs de développement urbain

O Renforcer l'intégration de la ZACOM, au tissu bâti de la commune par un développement maîtrisé de l'urbanisation venant envelopper la zone dans un plus vaste secteur d'entrée de bourg accueillant, outre les commerces de la ZACOM, en limite extérieure de celle-ci, de l'habitat (zone 1AUhr du PLU) et des équipements, services et bureaux (zone 1AUmr du PLU).

Objectifs de développement commercial

 Maintenir la présence d'une offre commerciale correspondant de préférence à des commerces de fréquentation habituelle.



6. Les objectifs relatifs à la revitalisation des centres urbains et ruraux, à la valorisation des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville

6.1. Conserver les caractéristiques du territoire en intégrant les exigences paysagères 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 :

- 81. 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.
- 82. 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.
- 83. 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.
- 84. 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'identifé 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.

6.2. 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:

- 85. Prendre en compte les ouvertures visuelles actuelles, notamment depuis les grandes infrastructures de transport que sont l'A16 et la RN31.
- 86. Préserver, autant que possible, les espaces dégagés, les fenêtres paysagères et les coupures vertes existantes pour maintenir une bonne lecture du paysage.
- 87. Règlementer l'affichage publicitaire en favorisant la rédaction de règlement local de publicité (RLP) notamment pour les entrées d'agglomération, de ville ou de village.
- 88. Composer un plan d'éclairage communautaire qui s'attachera parmi ses recommandations à mettre en valeur les monuments historiques.
- 89. Encourager des aménagements de requalification des axes avec un traitement qualitatif de l'éclairage public, une cohérence du mobilier urbain et un développement des espaces plantés.
- 90. Aménager des points d'arrêts, vitrine des enjeux écologiques et paysager en connexion avec le réseau de circulation douce.
- 91. Mettre en scène les repères urbains (cathédrale, églises, ...) et naturels (alignements, vues sur les étangs ...) avec un traitement des abords et espaces publics.
- 92. Préconiser quand il est possible et à l'occasion de travaux de requalification, l'enfouissement des réseaux.
- 93. Privilégier la création, quand elle est possible et sans empiéter sur l'espace agricole, ou le maintien en entrée de ville de larges accotements enherbés.

6.3. La revitalisation des centres urbains et ruraux

La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis est constituée de 31 communes, de taille et de structure différente, dont Beauvais est la ville centre, pôle urbain le plus important, mais dont la vitalité du centre-ville est importante à maintenir pour le dynamisme et l'attractivité de la commune. Les autres communes, de taille plus réduite doivent continuer à se développer et à conforter leur autonomie propre, pour ne pas être de simples périphéries de la villecentre. Elles doivent attirer de nouvelles populations, maintenir une autonomie commerciale, et s'affirmer dans leur rôle et leur hiérarchie, sans perdre leur identité et particulière.

Prescriptions:

Les documents d'urbanisme orienteront leurs objectifs en fonction des grands principes de maintien de commerce et de développement dans le respect des formes urbaines traditionnelles énoncés ci-dessous :

- 94. 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.
- 95. 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.
- 96. 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.
- 97. 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.
- 98. 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.
- 99. Il pourra être envisagé, 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.
- 100. Confronté à la disparition des chemins ruraux, le SCoT réaffirme sa volonté de les conserver. C'est pourquoi le PLU identifie les chemins à conserver voire recréer lorsqu'ils ont été supprimés

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 connait 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 a été approuvé le 26 juin 2012. 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:

- 101. Les PLU prennent en compte le PEB.
- 102. 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:

- 103. 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.
- 104. 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.
- 105. L'agglomération se dotera d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) à l'échelle de la Vallée du Thérain en partenariat avec les autres EPCI concernés, les syndicats intéressés, l'Etat et l'Agence de l'Eau.
- 106. Les PLU doivent être compatibles avec le SDAGE Seine Normandie et, lorsqu'il sera approuvé, avec le SAGE de l'agglomération.
- 107. 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 ».
- 108. 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.
- 109. 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.
- 110. D'une manière générale, poursuivre l'effort d'extension et d'amélioration du réseau d'assainissement collectif au sein de la Communauté d'Agglomération.
- 111. Dans les nouvelles opérations d'aménagement et de construction, les techniques d'assainissement alternatives doivent être privilégiées par rapport aux techniques traditionnelles.

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.

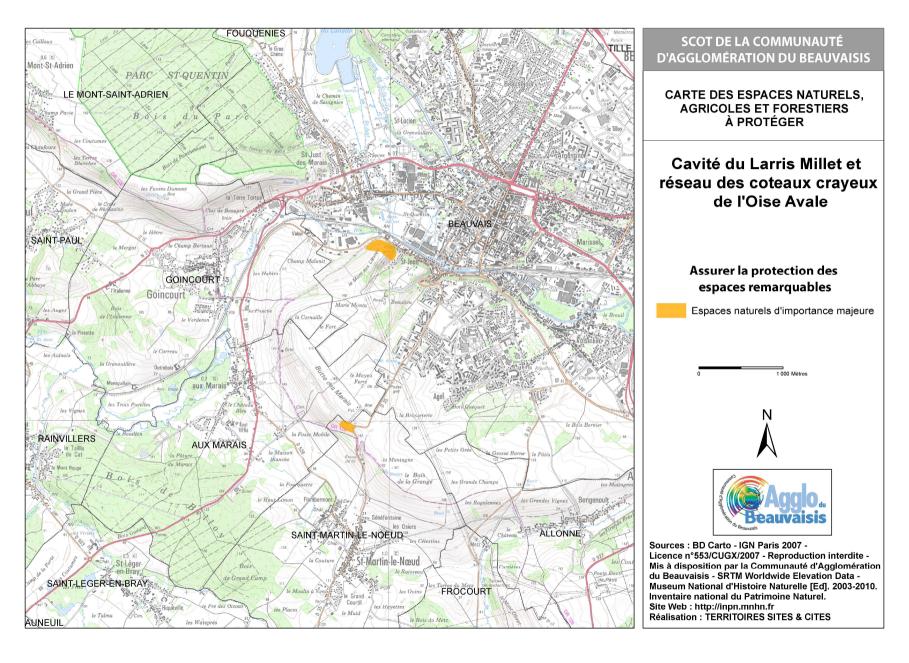
Prescriptions:

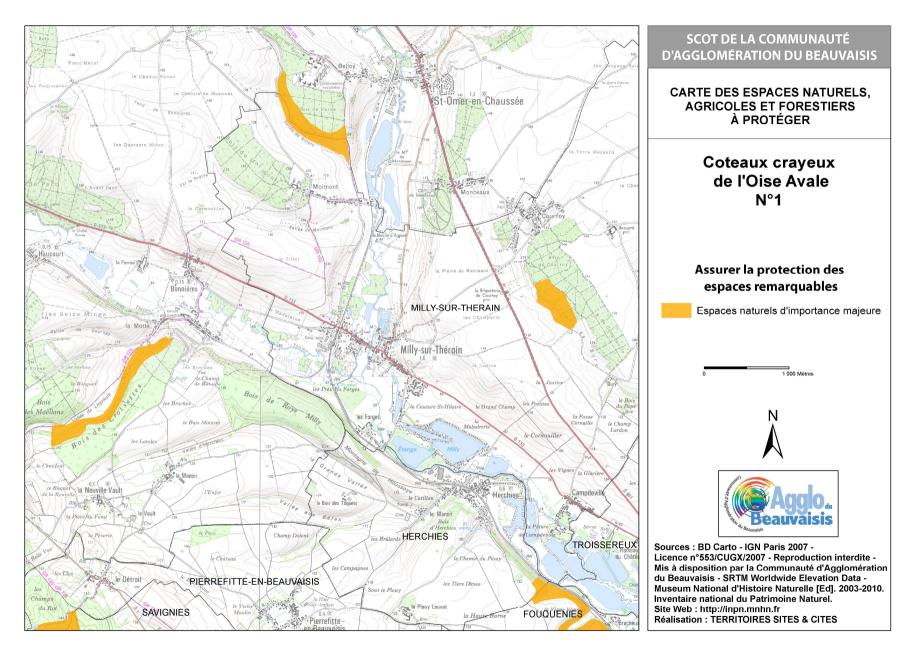
- 112. L'implantation d'unités de production d'énergies renouvelables prendra en compte la préservation et la valorisation des paysages. De plus, l'implantation de panneaux photovoltaïques est interdite sur les espaces agricoles cultivés.
- 113. La construction de logements sociaux proposant de bonnes 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.
- 114. 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.

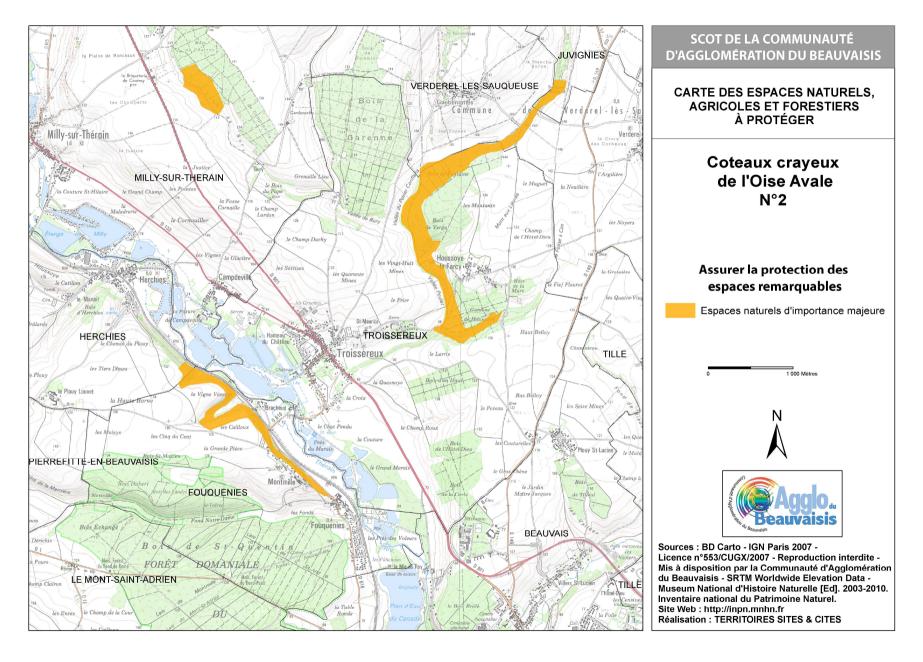
7.4. Etudes d'impact

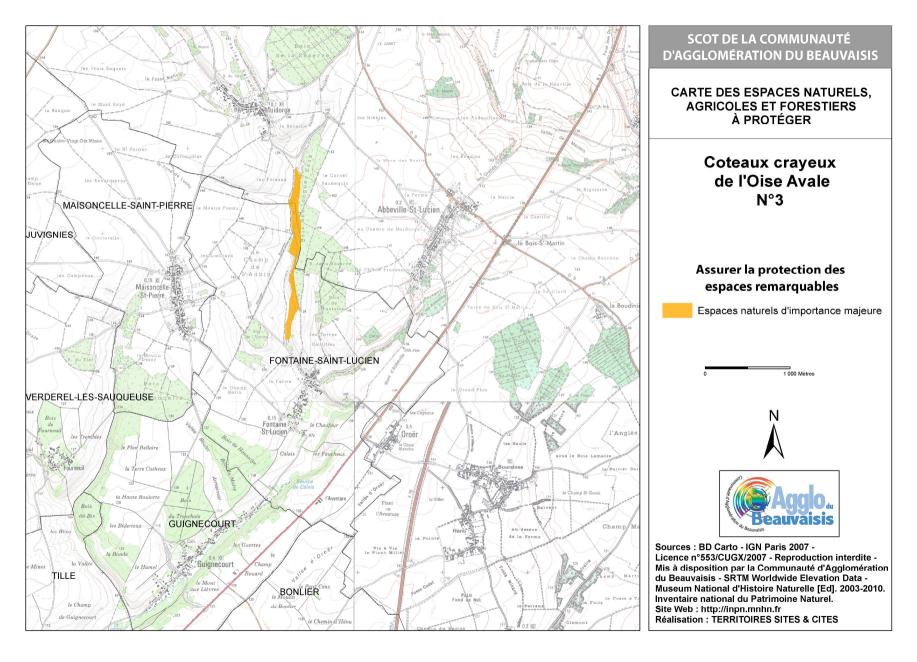
115. Tous les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés portant sur une superficie de plus de 5 hectares devront faire l'objet d'une étude d'impact afin d'évaluer s'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

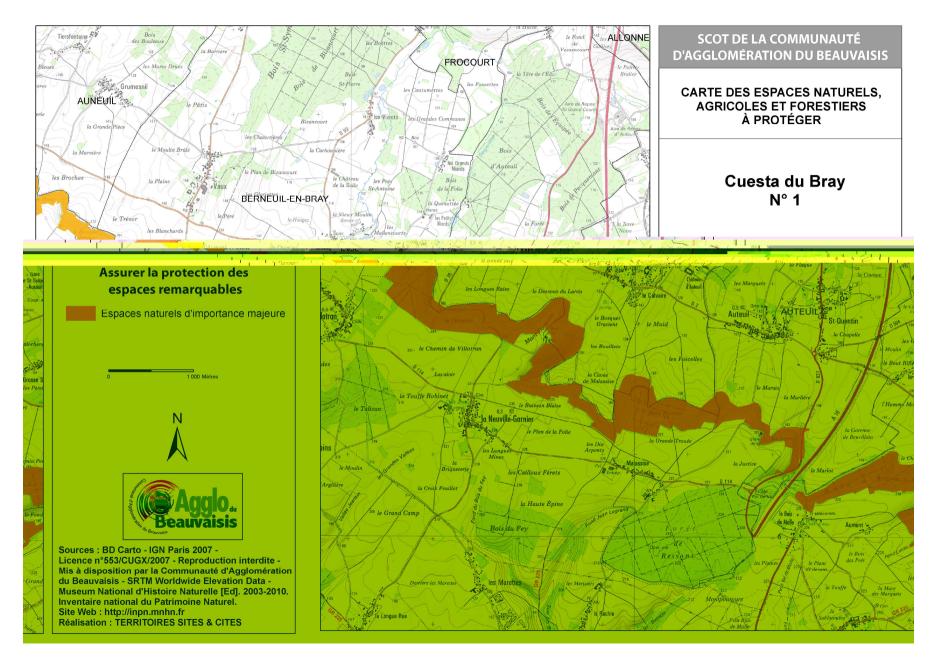
8. Carte des espaces naturels, agricoles et forestiers ou urbains à protéger

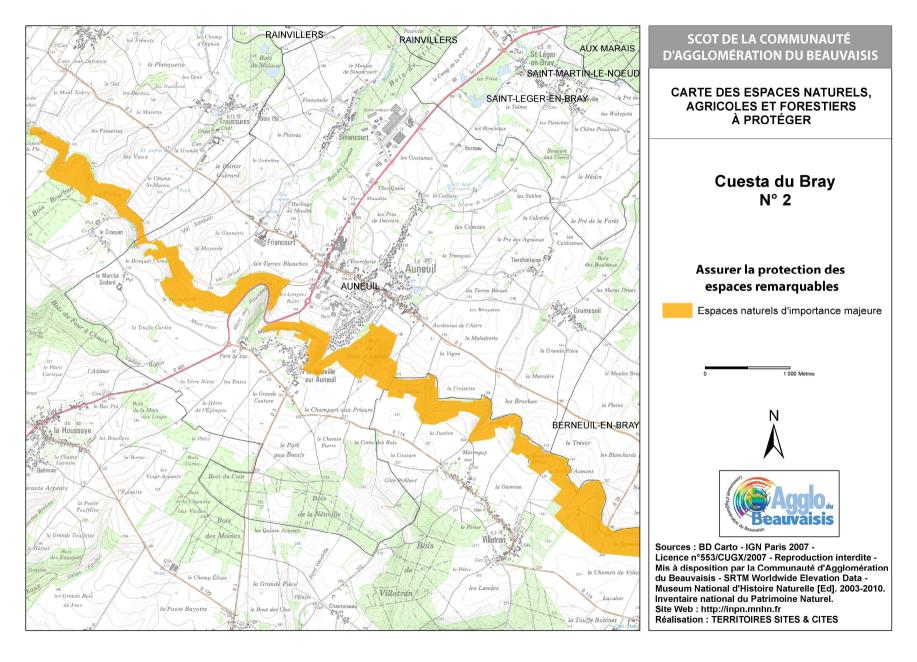


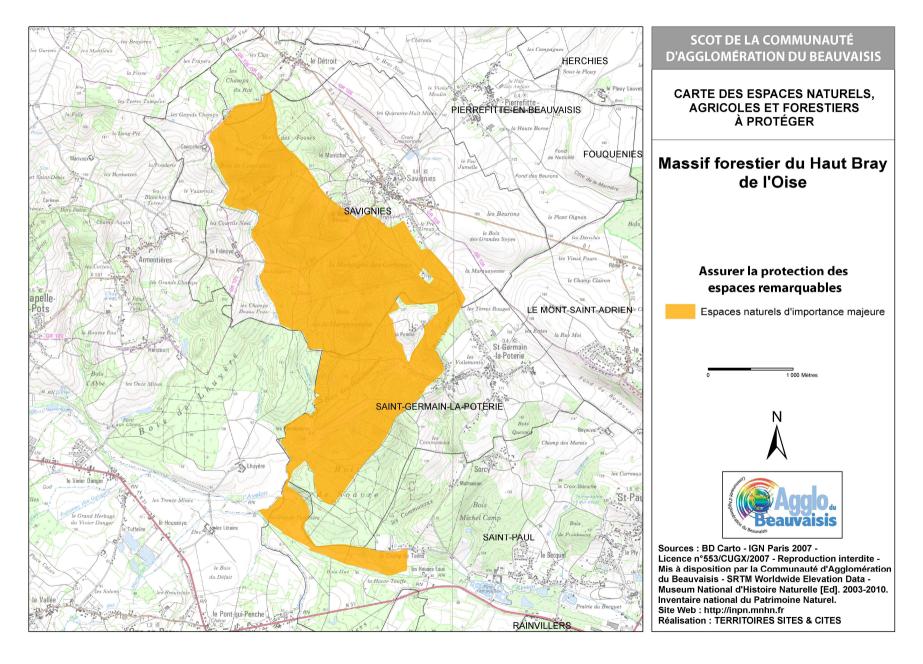












Document d'Orientation et d'Objectifs – décembre 2014	

