

4

UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL LIÉ À L'ORGANISATION DES TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE

« Un territoire qui affirme son mode de développement qualitatif ».



1. LES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS ASSOCIES

LES TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

L'amélioration des conditions de mobilité constitue un des objectifs prioritaires de la Communauté de Communes, car elle constitue un moyen de développement résidentiel, puisqu'elle conditionne l'installation de nouveaux ménages sur le territoire, et un moyen de développement économique, puisque l'accessibilité est un des principaux critères de localisation des entreprises et de l'emploi.

Les objectifs du SCOT visent à :

- Améliorer les conditions de mobilité internes au territoire, entre ses principaux bourgs et villages;
- Améliorer les conditions de mobilité vers les grands pôles d'emplois et de services externes au territoire ;
- Diversifier les modes de déplacements en développant l'offre de transports collectifs et en mettant en place un réseau de liaisons douces, piétonnes et cyclables, sur le territoire.

Outre les décisions internes au Pays de Bray, ces objectifs prennent appui sur la perspective de réouverture au trafic fret, mais également voyageurs, de la ligne Gisors/Serqueux, qui constitue une opportunité importante pour le SCOT. Il est rappelé que le territoire souhaite l'ouverture de gares voyageurs à Ferrières-en-Bray, Sérifontaine et Neufmarché.

Les orientations générales en faveur du transport collectif

A ce jour, l'offre de transport collectif du Pays de Bray, c'est-à-dire les cars interurbains départementaux, se caractérise par :

- Des temps de parcours importants depuis certaines communes pour accéder aux pôles internes ou externes du Pays de Bray ;
- Une faible fréquence et des horaires dissuasifs pour les actifs ;
- Un manque de connexions Nord-Sud;
- Une redondance de l'offre sur certaines zones et une absence sur d'autres.

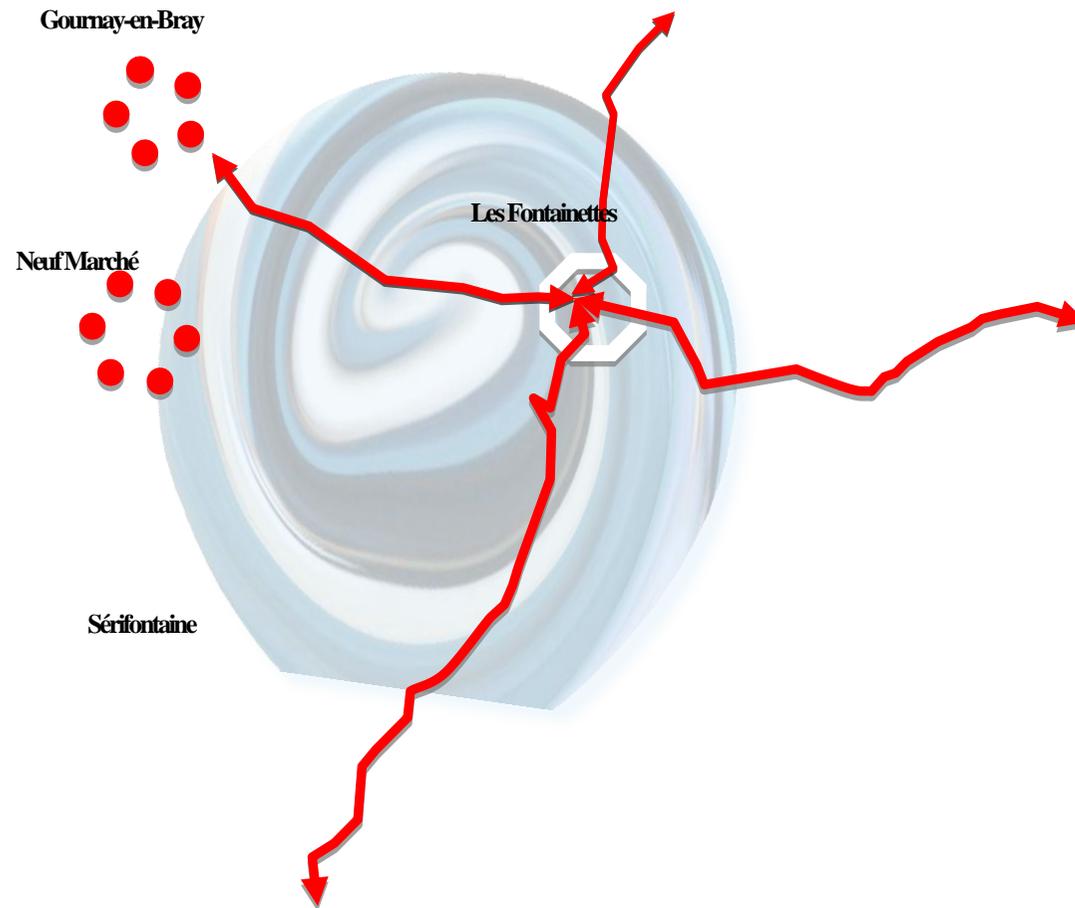
Afin de répondre à ces difficultés, le SCOT définit les priorités suivantes :

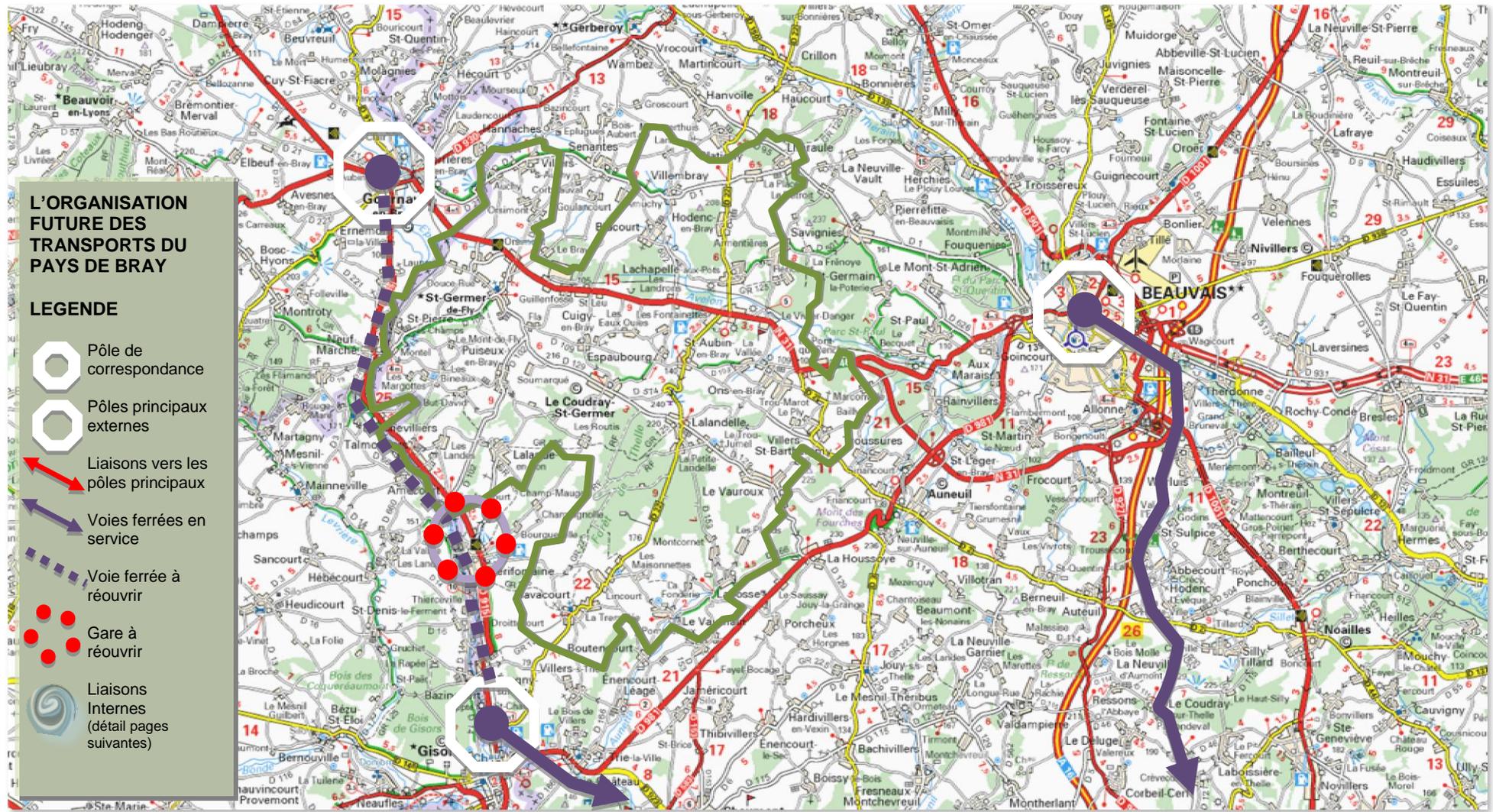
1. Le renforcement des transports collectifs à destination des grands pôles externes du territoire par l'amélioration du réseau de cars interurbains.

L'objectif est de mieux desservir les grands pôles d'emplois et de services, les établissements scolaires et de formation et les gares qui se situent en dehors du territoire et vers lesquels de nombreux actifs et scolaires effectuent des voyages fréquents.

L'amélioration de l'accessibilité des centres urbains proches, principalement Beauvais, Gisors, Gournay-en-Bray, Chaumont-en-Vexin et Sérifontaine, constitue également un enjeu important pour les déplacements.







L'ORGANISATION FUTURE DES TRANSPORTS DU PAYS DE BRAY

LEGENDE

-  Pôle de correspondance
-  Pôles principaux externes
-  Liaisons vers les pôles principaux
-  Voies ferrées en service
-  Voie ferrée à réouvrir
-  Gare à réouvrir
-  Liaisons Internes (détail pages suivantes)





A la suite du diagnostic du Pays du Grand Beauvaisis et des travaux de la Commission intercommunale « transports » du Pays de Bray, qui a tenu plusieurs réunions de travail sur le sujet, en partenariat avec le Département, les préconisations suivantes sont retenues par le SCOT :

- Accélération des temps de trajets avec la sélection d'arrêts prioritaires, la suppression de certains arrêts, le déplacement de lieux d'arrêts,
- Augmentation des fréquences sur les lignes stratégiques afin d'améliorer leur attractivité, notamment pour les actifs.
- Développement des connexions internes entre les centres bourgs : la modification de tracés de lignes permettrait à certaines communes de se raccorder au réseau structurant et d'améliorer ainsi la fréquentation de la ligne.
- Création d'une liaison Nord-Sud a minima au sein de la CCPB, qui pourrait passer par la création d'un pôle de correspondance au niveau de la RN31 au lieu-dit « les Fontainettes ».
- Recherche de correspondances systématiques entre les différents modes de transport, avec les gares situées à la périphérie du territoire et avec les lignes interurbaines vers l'aire francilienne notamment.

A plus long terme, la politique générale de développement des transports collectifs, et notamment du réseau ferré, pourrait passer par la réouverture de certaines gares et haltes ferroviaires aujourd'hui désaffectées.

En particulier, la réouverture de la ligne TER Serqueux/Gisors-Embranchement, fermée au trafic commercial en 2009, et dont le « Plan de Relance » a mis à l'étude la rénovation, représente un enjeu fondamental pour le Pays de Bray.

Dans cette perspective, la gare de Sérifontaine pourrait être à terme la gare de référence et le principal pôle de rabattement du Pays de Bray. La réouverture de la gare voyageurs devra nécessairement s'accompagner d'une réflexion sur la création d'un pôle d'échanges multimodal en lien avec le

réseau du territoire (réseau interurbain départemental, réseau de desserte locale, réseau cyclable).

2. La création d'une nouvelle offre de transport, adaptée au territoire

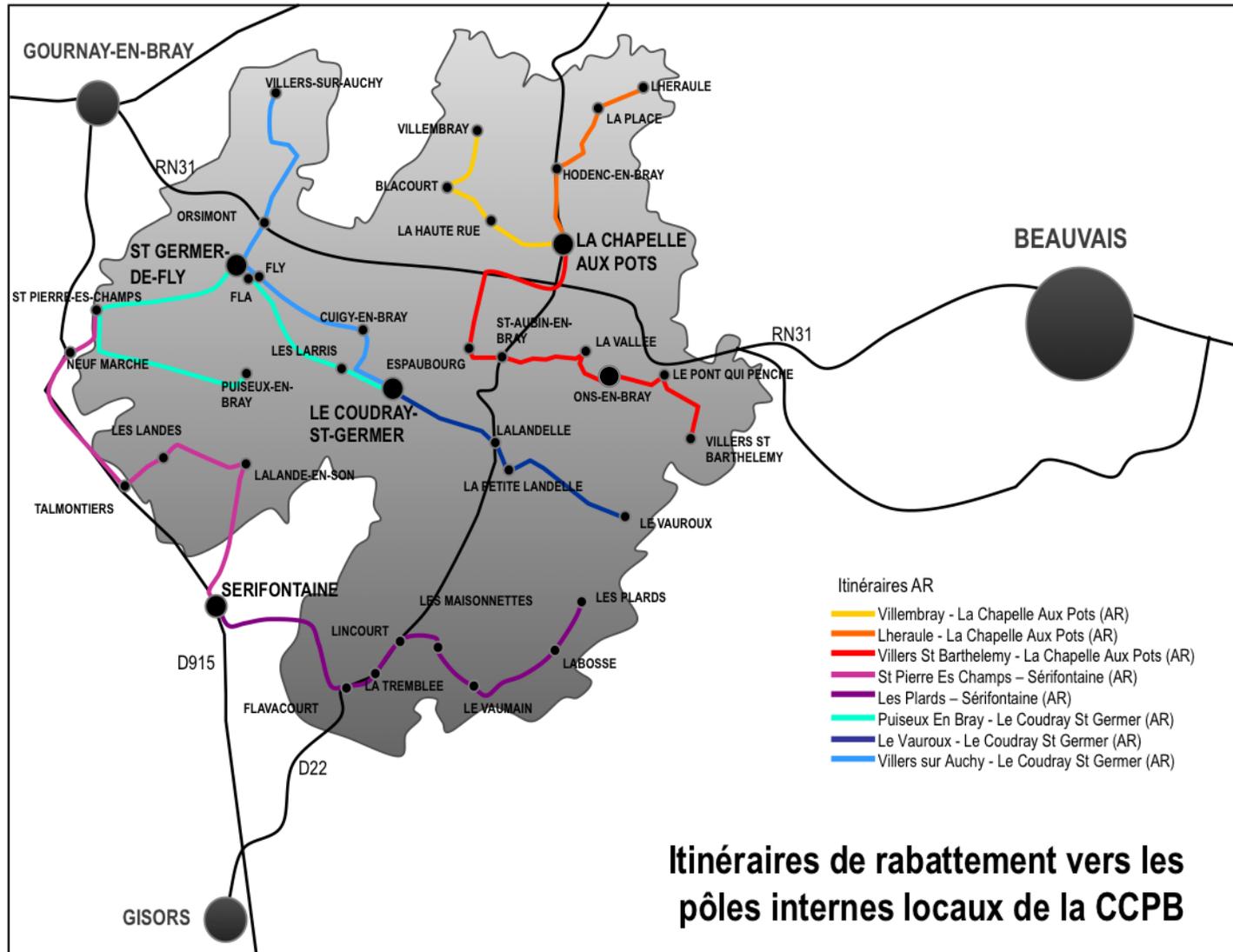
Parallèlement à l'amélioration de l'offre en transport en commun sur les lignes interurbaines départementales, une nouvelle offre de transport collectif sera développée et organisée à l'échelle du Pays de Bray pour réduire les nuisances liées à l'utilisation de la voiture individuelle et offrir une alternative à la voiture particulière.

Ce nouveau réseau de transport collectif intracommunautaire vise à mieux relier entre elles les différentes polarités du Pays de Bray et faciliter ainsi l'accès de la population aux centres bourgs, aux commerces, aux services médicaux, sociaux, scolaires, sports et loisirs, culturels...

Ce service reliera les principales polarités du territoire selon les principes suivants :

- Le regroupement de communes pour un accès vers un centre bourg donné : La Chapelle aux Pots, Le Coudray-Saint-Germer/Saint-Germer-de-Fly et Sérifontaine.
- Une exploitation du service sur des créneaux horaires et des jours pertinents et adaptés à chaque groupement de communes (en fonction des jours de marché, des horaires d'ouverture des services et commerces, des jours de consultation des médecins,...).
- Une exploitation basée sur une rotation afin d'éviter une démultiplication du personnel et des matériels roulants nécessaires.
- Une utilisation des moyens existants (si possible) avec une optimisation, voire une mutualisation des cars présents sur le Territoire (cars de Communes, cars du Centre Social Rural Intercommunal, cars scolaires, etc.).







3. la valorisation du service de co-voiturage mis en place par le Syndicat Mixte des Transports Collectifs (SMTCO) à travers des opérations d'information et de communication

Le SMTCO dispose sur son site Internet d'un système d'information en temps réel des possibilités offertes en matière de co-voiturage.

Afin de favoriser cette pratique, les P.L.U. envisageront, le cas échéant, en liaison avec les maîtres d'ouvrage des infrastructures routières, des emplacements réservés afin de prévoir des aires de co-voiturage pour les axes principaux, en particulier dans les pôles et au sein des nœuds des flux.

Les orientations générales en faveur des modes doux

Les modes doux sont à ce jour peu valorisés sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Bray.

Dans le cadre d'une politique volontariste de la Communauté de Communes sur la mobilité des courtes distances, les usages de l'espace public, le développement des modes de transports doux et la diminution du trafic automobile (économie d'énergie et lutte contre les émissions de gaz à effet de serre), le SCOT favorise :

- L'aménagement de la Trans'Oise, véritable épine dorsale d'un système intercommunal de liaisons douces puisqu'elle constitue un itinéraire cyclable structurant et continu à l'échelle du territoire. Celle-ci croisera une autre voie verte en projet le long de la vallée de l'Epte entre Gournay-en-Bray et Gisors.
- La création de liaisons cyclables/piétons entre les communes et le maillage de ce réseau afin d'éviter les discontinuités des itinéraires piétonniers et cyclables, qui réduisent fortement leur attractivité.
- L'aménagement de circulations douces vers les sites touristiques du territoire, dans le cadre des orientations relatives au tourisme dans le présent document.

- L'amélioration de l'intermodalité entre les différents modes : marche à pied, vélo, transports collectifs, parcs de stationnements, etc.

Un schéma d'aménagement des modes doux à l'échelle du SCOT sera envisagé, en concertation avec la profession agricole, afin d'encadrer les différentes actions et de veiller à leur cohérence aussi bien dans l'espace que dans le temps (itinéraires, jalonnements, parcs de stationnements vélos...), notamment avec les territoires extérieurs (exemple du chemin existant à Boutencourt dans le canton de Pommereux, qui pourrait être prolongé dans le Pays de Bray).

A une échelle plus locale, les PLU prévoient les conditions permettant de :

- Organiser des circulations douces au sein des communes (traitement des abords des écoles, du centre ville, des points d'arrêts de bus, des équipements publics...) et assurer une continuité des cheminements ;
- Aménager l'espace public pour laisser plus de place aux piétons dans les centres bourgs, atténuer l'emprise de l'automobile, notamment en maîtrisant le stationnement ;
- Promouvoir la qualité des espaces publics en y intégrant l'accessibilité et la cohabitation des différents modes ;
- Sécuriser les modes doux sur les axes à fort trafic ;
- Encourager les actions de sensibilisation et de communication relatives à la promotion des modes alternatifs à la voiture ;
- Prendre en compte de façon systématique les personnes à mobilité réduite (PMR) dans les aménagements progressifs du maillage afin de leur assurer l'accessibilité des espaces publics.





Les orientations générales sur le réseau routier

Plusieurs grands projets routiers sont programmés sur le territoire ou à proximité du Pays de Bray.

Le SCOT doit prendre en compte les projets qui dépassent largement les enjeux de son périmètre, en évaluant les retombées urbaines, sociales, économiques et environnementales que ces projets peuvent générer et en anticipant les besoins du territoire vis-à-vis de ces infrastructures :

- Le projet de déviation de la RN 31 (programmation de l'État), conduira la Communauté de Communes à être vigilante sur les impacts de cette nouvelle voie sur les localisations économiques à terme et sur l'accessibilité des différents bourgs et villages du territoire, dans l'objectif de minimiser les effets de coupure éventuels

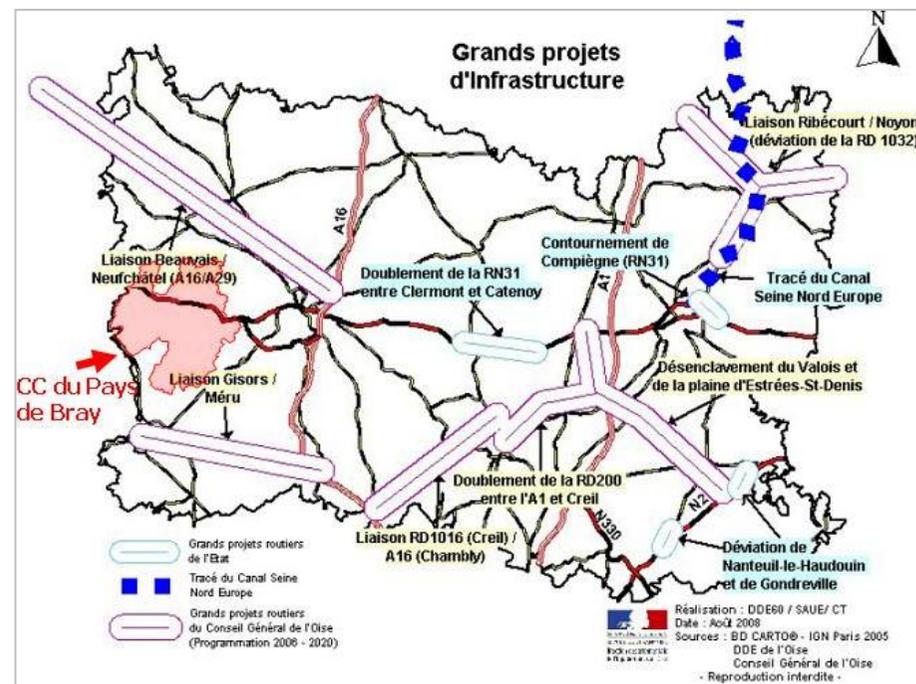
L'arrêté de prise en considération instaure un périmètre d'études (cf. carte page suivante : fuseau de prise en considération du projet) permettant de ne pas compromettre ou rendre plus onéreuse la réalisation de cette liaison. Les effets de la création de ce périmètre d'études sont, d'après l'article L 111-10 du code de l'urbanisme :

- l'obligation pour les communes intéressées de consulter le représentant de l'Etat avant toute délivrance d'autorisation de construire ;
- l'obligation pour la commune d'opposer aux particuliers, dès l'achèvement des formalités de publication de l'arrêté préfectoral, les sursis à statuer demandés par le représentant de l'Etat si l'autorisation a pour effet de rendre le projet plus onéreux ou de le compromettre ;
- la possibilité pour les propriétaires auxquels il a été opposé un refus d'autorisation de construire, de mettre en demeure le Maître d'Ouvrage de procéder à l'acquisition de leurs terrains.

- la liaison A 16/A 29 (programmation 2006 –2020 du Conseil Général de l'Oise) qui concerne une large partie nord du Pays de Bray.

Ces projets incontestablement perçus comme facilitateurs d'implantations d'activités économiques posent néanmoins la question de création de nouvelles coupures urbaines, de consommation foncière importante, de dégradation des paysages et des ambiances rurales.

Pour le Pays de Bray la réalisation de la déviation de la RN31 permettra néanmoins de délester le trafic Poids Lourds de l'actuel axe, qui génère un fort trafic et des problèmes de sécurité sur la totalité de son linéaire.





La Communauté de Communes souhaite être directement associée à la réflexion qui sera menée sur ces deux infrastructures dont elle souhaite la réalisation, mais dont elle souhaite maîtriser les effets sur son territoire.

A l'échelle du périmètre de SCOT, les objectifs du SCOT sont les suivants :

- La stabilisation du trafic automobile, généré par les habitants, par le développement de modes de transport alternatifs, la politique de création d'emplois à proximité des lieux d'habitat et un développement résidentiel concentré dans les pôles principaux du territoire offrant des possibilités d'accès aux transports en commun ;
- La réduction de l'accidentologie sur les routes par la réalisation d'aménagements appropriés et l'entretien des routes, en particulier sur la RN 31 ;
- L'aménagement des infrastructures existantes pour limiter les coupures urbaines et faciliter les liaisons inter-villages ;
- La mise en place d'une offre adaptée de stationnement (véhicules, vélos) à proximité des points d'arrêts des transports en commun (éventuelle réalisation d'aires de stationnement), des commerces dans les centres bourgs (enjeu de maintien et d'attractivité), des sites touristiques, et en direction des personnes handicapées ;
- L'anticipation des conditions d'entrées/sorties d'un site : lors d'un projet engendrant des déplacements supplémentaires, il faudra veiller à ce que les entrées et les sorties du site soient cohérentes au regard du réseau routier (flux automobiles existants, capacité des voies...), des piétons (cheminements, passages sécurisés...) et des vélos.

La requalification de la RN31, véritable épine dorsale du territoire, rendue à terme possible par la déviation, constitue un enjeu important pour le territoire et doit contribuer à :

- Améliorer les conditions de circulation tous modes : notamment sécuriser les cheminements et les traversées des piétons. Plusieurs communes sont aujourd'hui coupées par cette voie et le trafic rend difficile le passage d'un bord à l'autre. La déviation du trafic sur un nouvel axe offre des opportunités de reconquête de l'espace public.
- Maîtriser la vitesse automobile au travers d'un axe devenant un véritable « boulevard rural » ;
- Maîtriser l'urbanisation le long de cet axe et aménager l'espace public : maintien de coupures d'urbanisation, aménagement de trottoirs, de piste cyclable,...
- En faire la vitrine du Pays Brayon : le projet de parc d'activité intercommunal constitue le « signal » de cette requalification et vise à créer un « effet d'entraînement » sur les autres secteurs de la RN 31 en termes d'aménagement et de qualité urbaine.
- Faire de cet axe requalifié une porte d'accès fluide pour les communes avoisinantes, alors que ces accès sont très confidentiels à ce jour : traitement des entrées de bourgs, amélioration de la signalisation et de l'information.

La reprise d'une urbanisation à caractère résidentiel le long de l'actuelle RN 31 ne sera possible qu'après une telle requalification, dans le cadre d'un schéma d'ensemble à l'échelle du SCOT.





LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS

La Communauté de communes du Pays de Bray souhaite mettre en place dans les années à venir plusieurs équipements publics à vocation intercommunale. Elle prévoit notamment :

1. La création d'un équipement Petite Enfance

Afin de répondre aux besoins d'accueil en matière de Petite Enfance et développer l'attractivité du territoire pour les familles avec enfants, la Communauté de communes du Pays de Bray a lancé une étude de faisabilité pour la réalisation d'une structure multi accueil sur son territoire.

Le projet consiste à relocaliser la Halte Garderie Intercommunale dans des locaux modernes, fonctionnels et dimensionnés aux besoins de la population tout en proposant un mode de garde collectif approprié aux besoins de certains parents qui sera une forme de multi-accueil. Il s'agit aussi de diversifier l'offre de garde sur le territoire.

Le futur équipement comptera 22 places et accueillera les enfants, de 3 mois à 4 ans, sur la journée entière avec possibilité de repas et de sieste.

Ce projet qui intégrera des exigences environnementales fortes vise à montrer une exemplarité en matière énergétique avec un bâtiment intégrant la Réglementation Thermique 2012 et de la «Haute Qualité Environnementale (HQE)».

La localisation de cet équipement est aujourd'hui arrêtée. Il se situera dans la commune de Saint Aubin en Bray, au croisement de la RN31 et de la RD22, situation qui facilitera son accès à la population, basée dans le sud comme dans le nord du territoire.

2. La création de pôles touristiques en lien avec le projet de TransOise

La collectivité souhaite se doter de nouveaux équipements en lien avec la construction de la Trans'Oise, voie douce qui traversera le territoire d'Ouest en Est.

Il apparaît cohérent pour la collectivité de créer une halte-vélo : lieu d'accueil, d'information, de réparation, de restauration et de pique-nique ou de repos, qui inciterait les cyclistes et les randonneurs à faire étape dans le Pays de Bray.

Positionnée sur l'itinéraire de la TransOise, elle orienterait également vers les sentiers de randonnée pédestre et équestre présents sur le territoire ainsi que vers les sites naturels aménagés afin de retenir le public le plus large sur de courts ou moyens séjours.

La halte offrirait donc la possibilité de stationner, laver, réparer ou louer les vélos mais également de pique-niquer, se doucher ou encore utiliser des toilettes.

Des services de restauration et d'hébergement, mais également une ou deux boutiques en lien avec le tourisme et les produits du terroir pourraient compléter l'offre sur le site.





3. La création d'une Maison des Tourbières et de la Réserve Naturelle Régionale des larris et tourbières de Saint-Pierre-Es-Champs

Inaugurée en juin 2011, la Réserve Naturelle Régionale des larris et tourbières de Saint-Pierre-ès-Champs s'étend sur près de 80 hectares. Elle recèle notamment l'un des plus beaux réseaux de pelouses calcicoles picards ainsi qu'une zone humide composée d'anciennes tourbières.

Le site des tourbières offre aujourd'hui un lieu de promenade privilégié grâce à la présence de plusieurs sentiers piétons sur et à proximité du site.

Afin de faire découvrir ce patrimoine et de poursuivre la valorisation du site, la Communauté de Communes envisage la création d'une Maison des Tourbières dans la Réserve qui proposerait au grand public (touristes et habitants), aux scolaires et aux centres de loisirs, des informations, des expositions, des ateliers sur les écosystèmes, ou encore des sorties découverte au cœur des tourbières et de la RNR.

4. La création d'hébergements ludiques en lien avec la nature du Pays de Bray

La forêt de Thelle qui s'étend sur les communes de Lalandelle, du Coudray-Saint-Germer et de Flavacourt est constituée d'un mélange riche de futaies de chênes, de hêtres et de taillis.

En partenariat avec l'Europe, le Conseil Régional de Picardie, le Conseil Général de l'Oise et l'ONF, la Communauté de Communes souhaite mener une réflexion sur l'aménagement de structures d'accueil du public, notamment en forêt, afin de mieux prendre en compte et concilier fréquentation, préservation et valorisation des milieux naturels.

La création d'un gîte forestier qui s'appuierait sur la réhabilitation d'une maison forestière peut marquer le lancement de cette démarche.

Cette initiative peut s'accompagner d'autres projets, comme par exemple : la création d'hébergements insolites : cabanes dans les arbres, cabanes sur l'eau, ou chalets (les formes et les lieux restant à définir).

Le gîte forestier serait situé à proximité du sentier PDIPR « La Boutonnière du Pays de Bray » et du sentier de grande randonnée GR125, qui traverse la forêt de Thelle d'Est en Ouest. Il permettrait d'offrir un lieu d'hébergement ludique et original tout en constituant un lieu d'étape à l'attention des randonneurs et des amoureux de la nature, au cœur de la forêt.

5. La rénovation de bâtiments intercommunaux : le bâtiment qui accueille les locaux du Centre Social Rural intercommunal au Coudray-Saint-Germer.

La collectivité prévoit d'ici trois ans la rénovation du bâtiment intercommunal abritant le Centre Social Rural Intercommunal "François Maillard" afin de remettre aux normes le bâtiment devenu obsolète, d'améliorer sa qualité environnementale (et notamment sa performance énergétique), d'accueillir le public dans de meilleures conditions par une restructuration de l'agencement intérieur et de renforcer ce pôle social structurant pour le territoire.

6. Développer une politique culturelle

La Communauté de Communes du Pays de Bray développe une politique en faveur de la culture. En développant l'accès à la culture pour la population de son territoire, elle optimise les salles polyvalentes communales, elle valorise les monuments historiques locaux qui peuvent accueillir du public. Elle valorise également son patrimoine naturel et bâti à travers la création de la « route des paysages » sur son territoire.

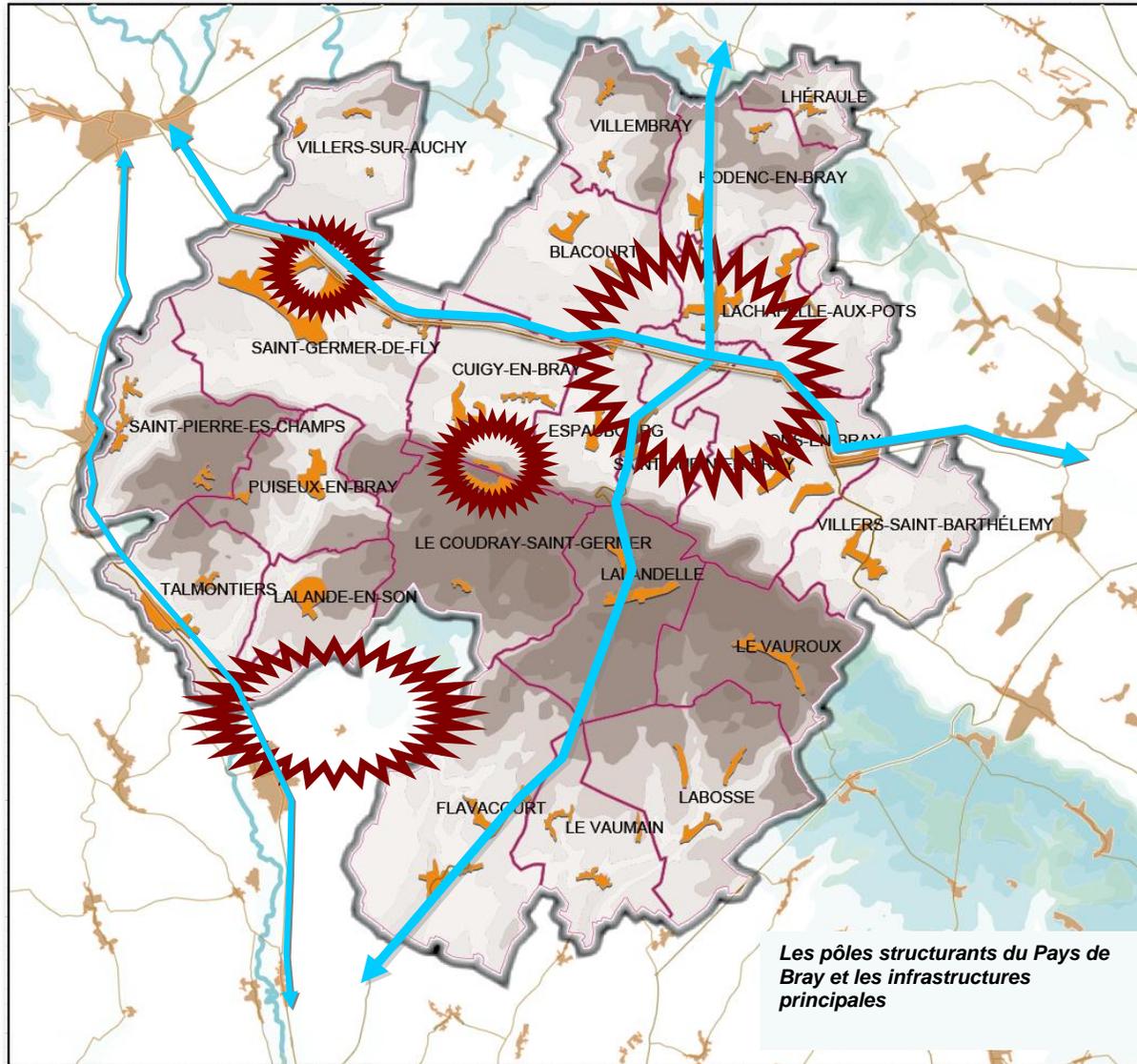
7. Développer l'accès au haut-débit

En addition du réseau TELOISE actuellement disponible, le développement du haut-débit internet sur le territoire sera permis à partir de l'accessibilité numérique réalisée pour les parcs d'activité, comme base de développement en direction des autres entreprises et des particuliers, en cohérence avec le schéma départemental (SDTAN).





Scot du Pays de Bray



Les pôles structurants du Pays de Bray et les infrastructures principales

Une répartition équilibrée des développements résidentiels, réalisés prioritairement dans les bourgs, pourvoyeurs de services, commerces, emplois et mieux desservis par les transports collectifs.

En effet, une bonne correspondance est établie par le SCOT entre les pôles de rabattement internes au Pays de Bray tels qu'ils figurent dans la carte du chapitre « transports et déplacements » et les pôles urbains abordés dans la chapitre consacré à l'habitat : le pôle Lachapelle-aux Pots, Espaubourg, Cuigy, Saint Aubin, Ons-en-Bray est le pôle principal de rabattement prévu, les pôles secondaires de rabattement étant Sérifontaine, Saint-Germer-de-Fly et Le Coudray-Saint-Germer.





2. UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL EN LIEN AVEC UNE QUALITÉ URBAINE RENFORCÉE

Le PADD du Pays de Bray affirme la volonté du territoire de permettre le renouvellement de la population, mais de façon maîtrisée et dans le cadre d'un accroissement de l'attractivité et de la qualité.

Il affiche un objectif de 18 250 habitants (+ 2 550 habitants par rapport à l'estimation 2010) à l'horizon 2030, nécessitant la réalisation de 2 000 nouveaux logements. Ces chiffres tiennent compte du desserrement résidentiel, qui fait tendre la taille des ménages vers 2,3 contre 2,7 aujourd'hui, et, plus marginalement, de l'évolution de la vacance et du renouvellement urbain.

LES OBJECTIFS CHIFFRÉS ET LEUR RÉPARTITION

Lié au réseau de transports collectif, le développement sera réparti en priorité dans les pôles tels que définis dans la carte de la page précédente. Les pôles connaîtraient une croissance de 19,59 % de 2010 à 2030, les autres communes connaissant une croissance de 13,25 %. Ils réaliseraient 55 % des logements à construire à l'horizon 2030.

Ces objectifs constituent des supports permettant d'évaluer la consommation d'espace nécessaire, et d'organiser le territoire en renforçant les pôles. A consommation d'espace égale, et sous réserve de maintenir les équilibres territoriaux entre pôles et non pôles, les communes pourront réaliser un

nombre supérieur de logements.

En outre, ces objectifs sont à concilier avec l'ensemble des autres orientations du DOO relatives notamment à la qualité urbaine et paysagère (cf. infra) et la protection de l'environnement et à la prise en compte des risques (cf. supra). Dans ce cadre, une réflexion sera menée par la CCPB sur la perspective de l'élaboration d'un Programme Local de l'Habitat.

Les objectifs sont fixés à plusieurs échelles :

- celle de la communauté de communes, imposée par le Grenelle II ;
- celle des pôles et des communes rurales, qui laisse aux communes une marge de manœuvre concernant la répartition, en fonction des possibilités de chaque commune au regard de l'ensemble des orientations du SCOT.

Ils serviront d'indicateurs au moment de l'évaluation de SCOT, 6 ans après son approbation. Les objectifs de logements sont répartis dans le tableau ci-dessous. **Ils aboutissent à un besoin en logements (résidences principales) de l'ordre de 2 000 à l'horizon 2030 (sans Sérifontaine) et de 2 400 logements avec Sérifontaine.**

POPULATION							
	1999	2007	Estimation 2010	Objectif 2030	Croissance 2010/2030	Croissance 2010/2030 en %	% de la croissance
Total des pôles	6 753	7 072	7 400	8 850	1 450	19,59%	56,86%
Total communes hors pôles	7 407	7 947	8 300	9 400	1 100	13,25%	43,14%
Total CCPB	14 160	15 019	15 700	18 250	2 550	16,24%	100,00%
Sérifontaine (pm)	2 632	2 553	2650	3 100	450	16,98%	
LOGEMENT (RESIDENCES PRINCIPALES)							
	1999	2007	Estimation 2010	Objectif 2030	Croissance 2010/2030	Croissance 2010/2030 en %	% de la croissance
Total des pôles	2 419	2 650	2 850	3 950	1 100	38,60%	55,00%
Total communes hors pôles	2 551	2 937	3 050	3 950	900	29,51%	45,00%
Total CCPB	4 970	5 587	5 900	7 900	2 000	33,90%	100,00%
Sérifontaine (pm)	1 022	1 085	1150	1 550	400	34,78%	





Les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) « de droit commun »

Elles constituent, depuis leur création en 1977, le principal outil d'intervention publique sur les territoires présentant des difficultés liées à l'habitat privé, dont la vacance. Elles ont pour vocation d'améliorer les conditions de vie des ménages du parc privé, grâce à une concentration de moyens humains, techniques et financiers sur une période de 3 à 5 ans.

Elles sont impulsées par les collectivités locales, qui contractualisent avec l'Etat et l'ANAH, et éventuellement d'autres partenaires, pour :

- la mise en place d'un dispositif d'incitations ouvert aux propriétaires privés, pour la réalisation de travaux dans les logements ;
- un engagement de la collectivité, en contrepartie, pour la mise en œuvre d'opérations d'amélioration du cadre de vie (espaces publics, commerce, équipements, etc.).

Le Programme d'Intérêt Général (PIG)

Il s'agit d'un programme d'action visant à améliorer des ensembles d'immeubles ou de logements, qui doit être approuvé par le Préfet.

Il repose, comme les autres dispositifs, sur la base d'un contrat, impulsé par la collectivité locale, et passé avec l'Etat, dont la durée est librement définie en fonction du contexte et des enjeux locaux.

Il s'adresse aux collectivités qui peuvent avoir à résoudre des problèmes spécifiques d'habitat sans pour autant présenter d'importants dysfonctionnements nécessitant un projet d'ensemble.

Il peut par exemple s'agir, par la mise en place d'un programme d'action ciblé et adapté :

- de traiter du logement des jeunes travailleurs, des personnes âgées, des personnes handicapées, etc.,
- de résorber la vacance, lutter contre l'urbanisation diffuse, accroître l'offre de logements privés à vocation sociale, ...
- de mettre en place une opération « façades »
- ou d'améliorer les performances liées à l'habitat, gérer les problématiques de santé et de sécurité de l'habitat, ...

La précarité énergétique :

Elle a été définie par le rapport Pelletier en 2009 de la manière suivante : "Est en précarité énergétique, une personne qui éprouve dans son logement des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison notamment de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat. » : Il s'agit donc de l'incapacité à occuper son logement à un coût acceptable. Elle vise donc en particulier les logements mal isolés, et les équipements de chauffage et de production d'eau chaude.

L'Etat a instauré en 2010 un dispositif, financé par le Fart (Fond d'Aide à la Rénovation Thermique), destiné, en particulier dans les zones rurales, à lutter contre ce phénomène. Il repose sur des Contrats Locaux d'Engagement (CLE), s'inscrivant dans le cadre du plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD), passés entre l'Etat, l'ANAH et les départements, qui prévoient l'attribution d'aides aux travaux pour des économies d'énergie, et des prestations d'assistance des particuliers pour la mise en œuvre de leurs projets. Si les collectivités locales s'engagent également à compléter l'aide financière, l'aide versée par l'ANAH est augmentée d'autant.





Les objectifs en faveur de l'amélioration de l'habitat, de réhabilitation du parc de logements et de résorption de la vacance

Bien que la vacance reste faible, elle s'est accrue ces 20 dernières années, du fait du vieillissement du parc rural devenant obsolète.

Pour atteindre un objectif de réduction de la vacance de presque la moitié (-140 logements vacants), les communes devront poursuivre des efforts importants dans trois directions :

- réduction de la précarité énergétique, en agissant en particulier sur l'isolation et le chauffage ;
- amélioration du confort des logements (habitat indigne ou précaire)
- encouragement à l'entretien et au ravalement des façades.

Si le Pays de Bray n'entre pas dans les critères permettant la mise en place d'une OPAH spécifique « Revitalisation Rurale », il étudiera l'opportunités de réaliser des contractualisations avec l'Etat et l'ANAH au moins – d'autres partenaires pouvant être associés - pour la mise en place d'une OPAH ou un FIG.

Elle pourra également encourager le département à mettre en place un « Contrat Local d'Engagement » dans le cadre du programme « Habiter mieux » visant à diminuer les situations de précarité énergétique, et, le cas échéant, réfléchir à une politique d'accompagnement financier complémentaire.

LES OBJECTIFS QUALITATIFS EN DIRECTION DE LA DIVERSITE DU PARC RESIDENTIEL

Les objectifs du SCOT conduisent à un effort spécifique pour accroître la qualité urbaine et résidentielle, dans une perspective de développement maîtrisé mais qualitatif.

Cette qualité urbaine et résidentielle comprend à la fois les questions d'insertion paysagère, de qualité d'aménagement et de qualité architecturale dont il est traité dans les paragraphes suivants, et les questions de diversité résidentielle qui donnent un contenu concret à la qualité du développement du territoire.

La diversité résidentielle comprend à la fois la diversité des formes urbaines et la diversité des populations accueillies au travers des typologies et des modes de financement du logement.

La diversité des formes urbaines

La condition du développement voulu par le SCOT réside dans un fonctionnement cohérent du réseau viaire en lien avec les pôles de centralité, une diversification des formes urbaines dans un contexte qualitatif, ce qui nécessite avant tout une démarche projet dans laquelle :

- Le développement de l'urbanisation linéaire sera évité,
- Les opérations d'aménagement et de construction devront s'insérer dans une approche globale qui fera prévaloir le projet urbain comme cadre du dispositif réglementaire et notamment les orientations d'aménagement des P.L.U.
- Ainsi, l'ouverture d'une zone à l'urbanisation dans le PLU devra prendre en compte l'accessibilité aux ressources urbaines (services, commerces, etc.) et les objectifs de qualité urbaine,





Le cadre réglementaire des PLU devra permettre la réalisation de formes urbaines diversifiées au sein des opérations, en accord avec le fonctionnement de la commune et avec les modes d'habitats recherchés (actifs) :

- Les formes urbaines peuvent selon les sites aller du petit collectif, notamment lorsque les voies comportent déjà de telles constructions, au logement intermédiaire (plusieurs logements dans un bâtiment sur R+1 ou R+2) mais avec des entrées individuelles pour chaque logement), des maisons de ville, des maisons groupées ou mitoyennes, des maisons individuelles.

Dans les bourgs dont l'urbanisation traditionnelle comporte des fronts bâtis sur les voies principales en R+1 ou R+2, on cherchera à prolonger ces fronts bâtis plus ou moins continus, et non pas à interrompre ces fronts en construisant des maisons individuelles discontinues.

La diversité de forme permettra de définir des typologies également diversifiées (studio au 5 pièces) mais aussi de répondre aux besoins spécifiques des habitants selon leur statut (actifs résidents, jeunes, personnes âgées, avec une réflexion spécifique à mener sur la création de nouvelles résidences pour personnes âgées, médicalisées ou non).

Cette diversité sera alors un moyen indirect selon les pratiques de chacune des communes pour influencer l'usage du logement.

Recommandation :

La définition d'orientations particulières d'aménagement dans les P.L.U., en corrélation avec les dispositifs réglementaires s'inscrit dans une démarche d'urbanisme de projet et permet de favoriser une diversité de formes urbaines qui répondent aux besoins diversifiés de typologies de logements ainsi qu'aux besoins d'économie foncière.

La diversité des populations accueillies

La programmation des logements doit permettre la création prioritaire de logements principaux dans un cadre de mixité sociale, en faveur des actifs et des besoins particuliers (jeunes, personnes âgées...).

Un objectif global de 10 % de logements à prix maîtrisés est fixé pour les pôles, et de 5 % pour les autres communes.

Cet objectif global est envisagé à 2030, et constitue une proportion à atteindre sur la totalité du parc de résidences principales à cette date, intégrant donc les logements sociaux et en accession sociale existants.

Les logements à prix maîtrisés, au sens du SCOT, comportent à la fois les logements locatifs sociaux au sens de l'article 55 de la Loi SRU (comportant un loyer maximum sur la base d'une convention entre le bailleur et l'État) et les logements en accession sociale, bénéficiant de financements de type prêt à taux zéro ou autres dispositifs visant à permettre à des ménages à revenus modestes ou moyens d'accéder au logement dans le Pays de Bray.

Les communes tiendront compte dans la mise en œuvre de cet objectif des conditions du marché du logement social.

En effet, compte tenu de la nécessaire gestion économe de l'espace ainsi que de l'éloignement des pôles d'emploi, certains programmes peuvent ne pas trouver de candidats, donc d'opérateurs prenant le risque de les construire.

Les opérations ne doivent pas être bloquées en l'absence d'opérateur et il est en revanche important de mettre en place une politique de réserves foncières pour permettre la réalisation d'une offre à vocation sociale à moyen terme.

Ce point devra bien évidemment être précisé au bilan à mi-parcours du PLH afin de définir des objectifs de programmations relevant de sa compétence et prenant en compte ces orientations.





Les PLU pourront notamment traduire ces objectifs par la mise en place des secteurs tels que définis à l'article L123-1 16° du Code de l'Urbanisme permettant la programmation de pourcentages de logements spécifiques dans un objectif de mixité sociale. Cet article permet une ventilation intégrant l'accession sociale à prix maîtrisé.

Les dispositifs d'accession sociale :

- **Le Prêt à Taux Zéro (PTZ)**, est le plus répandu et concerne désormais logement neuf et anciens. Il est distribué par les banques et intervient comme prêt complémentaire au prêt principal. Ce prêt principal est soit un prêt classique, soit, si les conditions sont réunies, un prêt à l'accession sociale.
- **Le Prêt à l'Accession Sociale (PAS)** est un prêt conventionné garanti par le Fonds de Garantie de l'Accession Sociale. Ce prêt concerne la construction, l'achat ou l'amélioration d'un logement, (des conditions de surfaces et de normes y sont attachées).
- **Le Prêt Social Location Accession PSLA** permet dans le cadre d'une location d'accéder à la propriété du bien loué

L'ensemble de ces dispositifs renvoient à des caractéristiques communes:

- Ils prennent en compte les revenus des primo accédants, soit pour dimensionner le montant du prêt (PTZ) soit sa durée de remboursement, soit sa disponibilité (pour les autres prêts).
- Ils concernent des primo-accédants.
- A l'exception du PSLA, ils sont sans incidence sur la nature juridique du programme de construction : il s'agit de logement banal.
- En revanche il est nécessaire que le prix de construction soit maîtrisé, afin que le niveau d'endettement induit, même dans des conditions optimisées, reste compatible avec le revenu des populations visées par les dispositifs : ceci ramène à l'importance d'une politique foncière.



Bâti



Voirie



Haie bocagère



Boisements



Cours d'eau



Espace agricole



Friche agricole



Verger



Village / bourg principal devant porter le développement de l'urbanisation



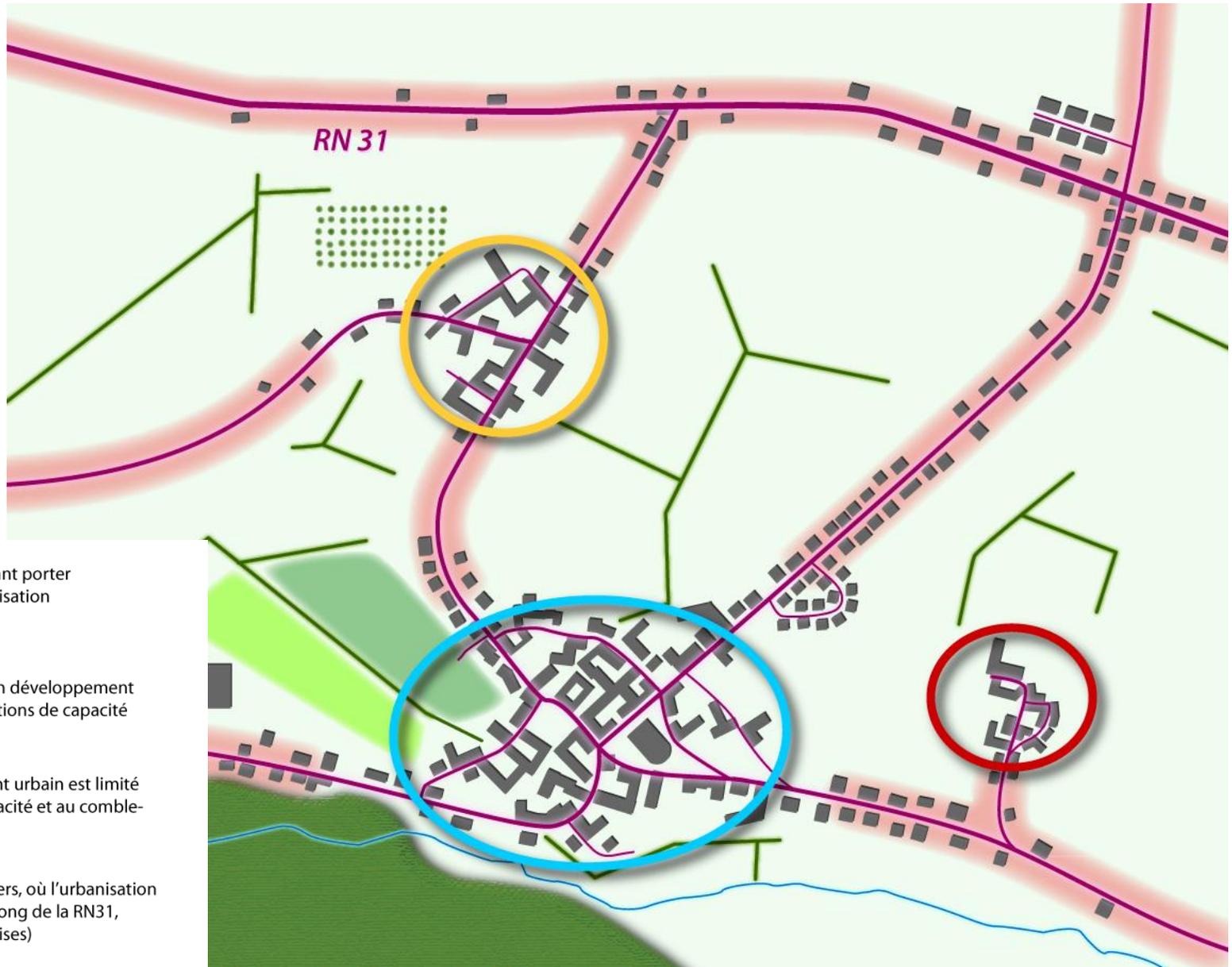
Hameau pouvant accueillir un développement de l'urbanisation (sous conditions de capacité suffisante, accessibilité...)



Hameau où le développement urbain est limité au renforcement de sa compacité et au comblement des dents creuses



Zones au droit des axes routiers, où l'urbanisation est proscrite (notamment le long de la RN31, excepté sous conditions précises)





LES MODES DE DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION VERS PLUS DE DENSITÉ ET DE QUALITÉ URBAINE

Ces objectifs seront atteints dans le cadre d'une élévation de la qualité urbaine, ce qui suppose une plus grande intervention des communes, qui, grâce à la réalisation d'orientations d'aménagement et plus généralement de leurs PLU, disposent d'une marge de manœuvre bien plus importante pour maîtriser les formes urbaines souhaitées dans les zones ouvertes à l'urbanisation.

Cette élévation de la qualité urbaine aura pour corolaire une plus grande attention à l'espace utilisé, pour ne pas le « gaspiller », dans une perspective de recherche des densités adéquates, c'est-à-dire similaires à celles rencontrées traditionnellement dans les villages.

Pour atteindre ces objectifs, les communes devront se poser une série de questions, et justifier de leurs choix dans le rapport de présentation au regard des critères énoncés ci-dessous :

En premier lieu, comment optimiser le tissu urbain ?

Afin de déterminer au plus juste les besoins liés aux extensions de l'urbanisation, les communes devront évaluer, dans le cadre de leurs documents d'urbanisme, les possibilités d'urbanisation offertes par les dents creuses des bourgs, des villages et des hameaux.

L'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation ne sera possible que si le document d'urbanisme :

- réalise un inventaire des potentialités existantes dans le tissu urbain : cœurs d'îlots, friches agricoles, friches industrielles ou artisanales, etc.
- et met en place toutes les dispositions nécessaires à l'optimisation du tissu urbain, dans le règlement, mais également, le cas échéant – secteur à enjeu car présentant un fort potentiel notamment – par la réalisation d'orientations d'aménagement et de programmation.

Il s'agira de mettre en place un corpus de règles qui permettront l'optimisation du tissu urbain, tout en préservant des espaces de respiration qui jouent un rôle paysager, y compris dans le cadre de perspectives lointaines.

En effet, il ne s'agira en aucun cas de porter atteinte aux typicités locales – le tissu urbain étant relativement lâche – mais au contraire de rechercher la réalisation de formes urbaines traditionnelles :

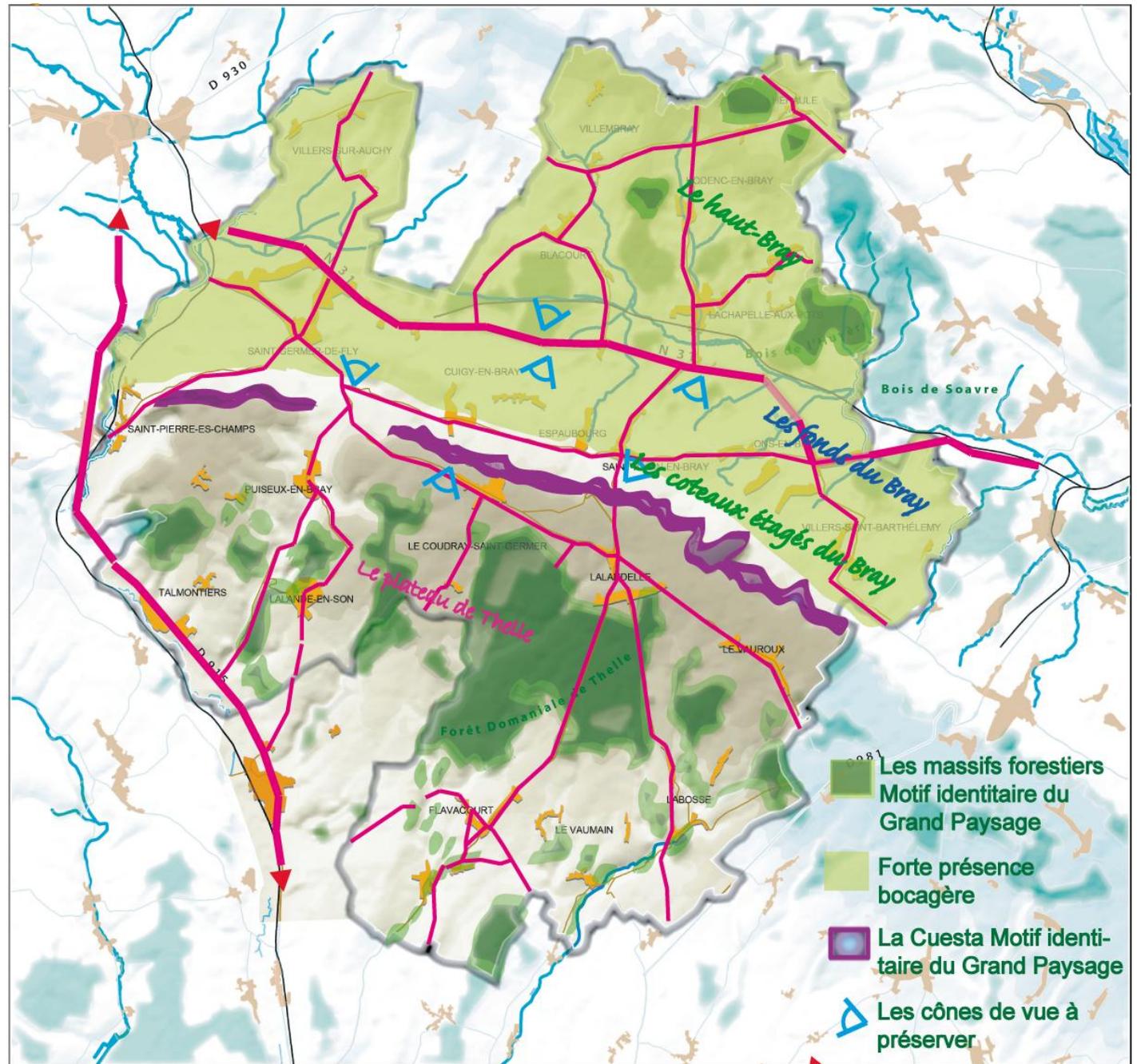
- constitution de fronts bâtis en R+1+combles ou R+2 dans les cœurs de bourg ;
- et maintien d'implantations à l'alignement des façades principales ou des pignons, même non continues lorsqu'elles sont prolongées par des murs de clôture.





Scot du Pays de Bray

Les cônes de vue





Ensuite, le cas échéant, où réaliser les développements urbains ?

Si les disponibilités présentes dans le tissu urbain sont insuffisantes et que doivent être réalisées des zones en extension du tissu existant, alors les communes, pour la localisation de ces zones, devront respecter les orientations suivantes :

Prise en compte du grand paysage :

Les documents d'urbanisme devront préciser la localisation des **cônes de vue** ci-contre, et les assortir de modalités d'urbanisation propres à ces espaces afin de garantir qu'ils ne soient pas occultés :

- Ils ne pourront accueillir de développement urbain majeur ;
- et toutes les nouvelles constructions devront laisser des percées (implantation des constructions, hauteurs, plantations) sur le paysage lointain.

D'autres cônes de vue, à l'échelle du PLU, pourront être identifiés, en particulier sur perspectives intéressantes en entrées de village ou de bourg sur une construction remarquable (église, ferme, etc.) ou sur l'ensemble bâti.

Ces cônes de vue ne sont pas contradictoires avec l'implantation de parcs éoliens, dès lors que ces derniers créent un événement paysager organisé et en accord avec la valorisation identitaire du territoire.

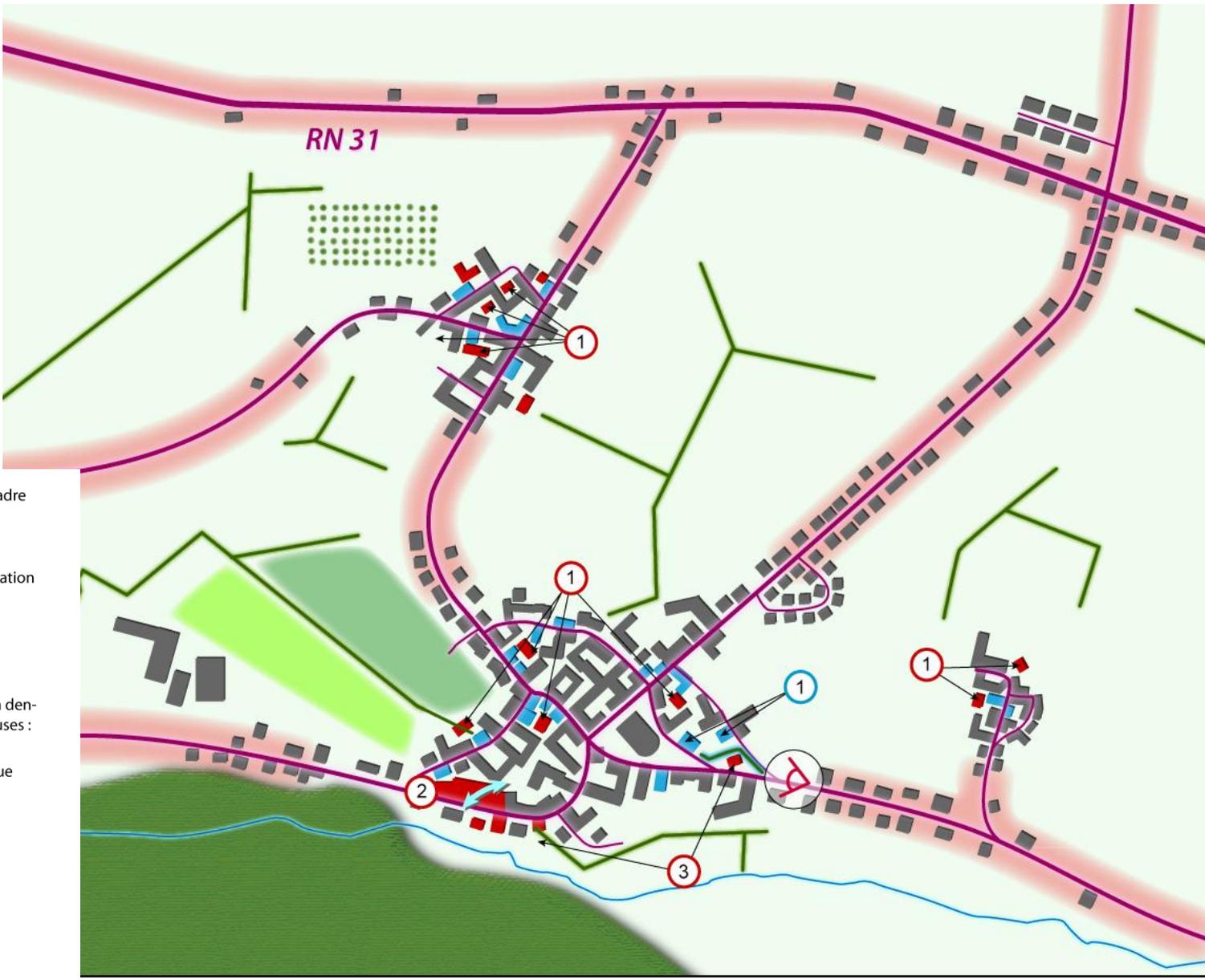
Les communes devront également **prendre en compte le relief** et son impact sur la perception au loin des constructions, dans leurs choix de localisation des espaces de développement urbain, en évitant en particulier des extensions urbaines sur des coteaux visibles depuis des axes de circulation.

Lorsqu'aucune autre localisation n'est possible, en particulier pour les villages implantés sur les versants ou sur l'éperon de plateau de Thelle (Le Montcarnet, Lalande en Son), l'aménagement devra être réalisé de sorte à assurer une transition qualitative entre ces nouveaux espaces et les espaces naturels et à limiter l'impact visuel des nouvelles constructions (hauteur, paysagement très qualitatif, allant au delà de la simple haie : bosquets, petits massifs arborés d'essences locales).



-  Bâti
-  Voirie
-  Haie bocagère
-  Boisements
-  Cours d'eau
-  Point de vue remarquable
-  Espace agricole
-  Friche agricole
-  Verger

-  Implantation du bâti à privilégier dans le cadre de la densification et du comblement des dents creuses
-  1 Implantation de bâti permise par compensation paysagère
-  Implantation à proscrire dans le cadre de la densification et du comblement des dents creuses :
 -  1 Bâti non implanté en front ou pignon sur rue
 -  2 Tissu ou gabarit de bâti non traditionnel
 -  Permettre liaison et perméabilité urbaine
 -  3 Implantation du bâti portant atteinte aux éléments écologiques ou paysagers





Prise en compte du contexte local

Les extensions devront être réalisées dans le prolongement des bourgs et villages, en maintenant des coupures d'urbanisation entre les différents espaces bâtis.

Dans le cas où les extensions dans le prolongement du bourg ou du village ne permettent pas d'atteindre les objectifs de développement, les communes identifieront le ou les hameaux qui pourront connaître des extensions, au regard des critères suivants :

- ressources urbaines : desserte, capacité des réseaux,
- morphologie urbaine : capacité de l'extension à s'appuyer sur le hameau pour former un nouvel ensemble cohérent. L'extension urbaine devra permettre de renforcer la compacité du hameau, et non consister en une simple urbanisation linéaire le long d'un axe existant.

Dans tous les cas, les nouvelles urbanisations résidentielles le long de la RN31 doivent être stoppées. Ces développements urbains, qui se sont accentués ces dernières années, posent de nombreux problèmes fonctionnels (accentologie liée à la multiplication des accès sur cette route passante et à grande vitesse, dévitalisation des centres bourgs du fait du « déport » des nouvelles constructions le long de cet axe sans création d'une nouvelle centralité) et posent la question de l'image que le territoire souhaite donner : c'est cet espace déqualifié qui constitue la porte d'entrée dans le Pays de Bray. Aujourd'hui, les communes devront travailler à récréer des liens fonctionnels entre leurs bourgs et le tissu qui s'est développé le long de la RN31 (accès, trame viaire,...).

En revanche, les activités économiques, qui nécessitent une certaine visibilité et une bonne desserte routière pourront être implantées le long de cet axe, à condition d'être réalisées dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble qui :

- conserve des retraits conformes aux exigences de l'article L. 111-1-4

du code de l'urbanisme ;

- et prévoit un traitement qualitatif des espaces libres et des façades visibles depuis la route.

Au sein de la commune, le PLU devra, pour déterminer la localisation et la taille des zones à urbaniser, prendre en compte les éléments suivants :

- Impact potentiel sur le fonctionnement des espaces agricoles (cf. théorie du bilan dans la partie « agriculture ») ;
- Objectif de renforcement de la compacité du bourg/village/hameau, tout en veillant à respecter les formes urbaines traditionnelles, plutôt que la poursuite d'une urbanisation linéaire le long des axes existants. Il s'agira ainsi de former de nouveaux îlots dont la structuration est similaire aux formes traditionnelles, et de maintenir des coupures d'urbanisation entre les espaces urbanisés constitués (entre le bourg/village et les hameaux ou entre les hameaux entre eux).
- Possibilités de liaisons morphologiques et physiques entre l'existant et le nouveau quartier :
 - Poursuite d'une trame urbaine cohérente, sans rupture morphologique majeure ;
 - Accessibilité au centre bourg, possibilités de création de liaisons piétonnes ou cyclistes ;
- Impacts sur le fonctionnement environnemental :
 - Prévoir des zones tampons à proximité des cours d'eau (l'Avelon et ses affluents) et des zones humides ;
 - Non rapprochement significatif de l'urbanisation des lisières des espaces boisés présentant un intérêt paysager ou environnemental ;
 - Présence de trames bocagère jouant un important rôle paysager ou environnemental, et dont la suppression est à éviter.



Comment réaliser les extensions urbaines ?
Schéma illustratif



-  Bâti
-  Voirie
-  Haie bocagère
-  Boisements
-  Cours d'eau
-  Point de vue remarquable
-  Espace agricole
-  Friche agricole
-  Verger





Comment réaliser les extensions urbaines ?

La qualité des extensions urbaines repose sur la mise en œuvre systématique d'une approche proche de celle de l'« AEU » (Approche Environnementale de l'Urbanisme), qui s'attache tant aux aspects liés à l'aménagement de la zone qu'à la qualité architecturale des constructions à édifier, dans une démarche qualitative et qui s'approprie les enjeux environnementaux.

■ **Les enjeux d'aménagement de la zone**

Afin de garantir un aménagement cohérent des opérations, toutes les zones ouvertes à l'urbanisation présentant une superficie supérieure à 5000 m² pour une vocation principalement résidentielle, devront être réalisées sous la forme d'opérations d'aménagement d'ensemble, réalisées conformément à une orientation d'aménagement et de programmation préalablement réalisée dans le document d'urbanisme.

L'enjeu principal est de créer un nouveau « quartier » qui s'intégrera naturellement à la trame urbaine existante, et renforcer la compacité des bourgs et villages. A ce titre :

- Toute nouvelle urbanisation en extension crée une nouvelle entrée de ville et une nouvelle lisière avec les espaces agricoles. Aussi, les nouvelles urbanisations devront jouer ce rôle et créer une rupture franche avec les espaces non bâtis le long des axes, tout en ménageant des transitions douces avec l'espace agricole grâce, notamment, aux plantations d'essences locales ;
- Les trames viaires créeront chercheront à s'accrocher aux voies existantes afin d'étoffer le réseau et non à créer des espaces au fonctionnement autonome, physiquement coupés des espaces environnants. Les aménagements prévoiront également, en complément, des connexions douces avec les centres bourg et villages.
- Les formes urbaines choisies devront s'approcher des formes urbaines auxquelles le projet se raccroche, avec des implantations traditionnelles (murs pignons ou façades en front de rue, prolongés par des murs de

clôture, aménagements autour d'espaces intérieurs – cours, parcs herbacés – perceptibles depuis l'espace public. Dans le cas où l'extension est réalisée dans le prolongement d'un tissu récent peu typique, alors le nouveau projet recherchera tout de même à recréer en son sein, sans rupture franche, des implantations variées et s'inspirant des centres anciens. Ne faut-il pas intégrer la possibilité de réaliser des constructions mitoyennes comme cela était courant dans les bourgs de village ?

- Lorsque le projet est situé dans un cône de vue, les implantations et les gabarits devront être conçus de manière à maintenir des percées visuelles.

Enfin, lorsque le projet sera réalisé à proximité d'une trame bocagère, il devra, si des nécessités techniques empêchent sa conservation, recréer, au sein de l'espace urbanisé ou sur sa lisière, une haie bocagère ayant le même rôle écologique et/ou paysager. Les PLU prévoiront les modalités de préservation et de compensation grâce aux protections paysagères prévues par l'article L. 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme et aux orientations d'aménagement et de programmation.

■ **Les enjeux liés à la qualité architecturale**

Les constructions nouvelles éviteront la banalisation :

- Par le choix de constructions faisant explicitement référence à l'architecture locale, que ce soit le bâti de bourg ou agricole : volumes (qualité et variété des modénatures, bâtiments plus longs que hauts, organisation structurée de la façade et des ouvertures, toitures à deux pentes, etc.)
- Ou par le choix d'architectures contemporaines innovantes, détachées des codes de l'architecture locale tout en pouvant, ponctuellement, s'y référer par un rappel.

Dans tous les cas, sauf motifs particuliers, les dispositifs innovants de production d'énergie devront être autorisés, même si leur intégration à l'architecture du bâtiment pourra être encadrée.





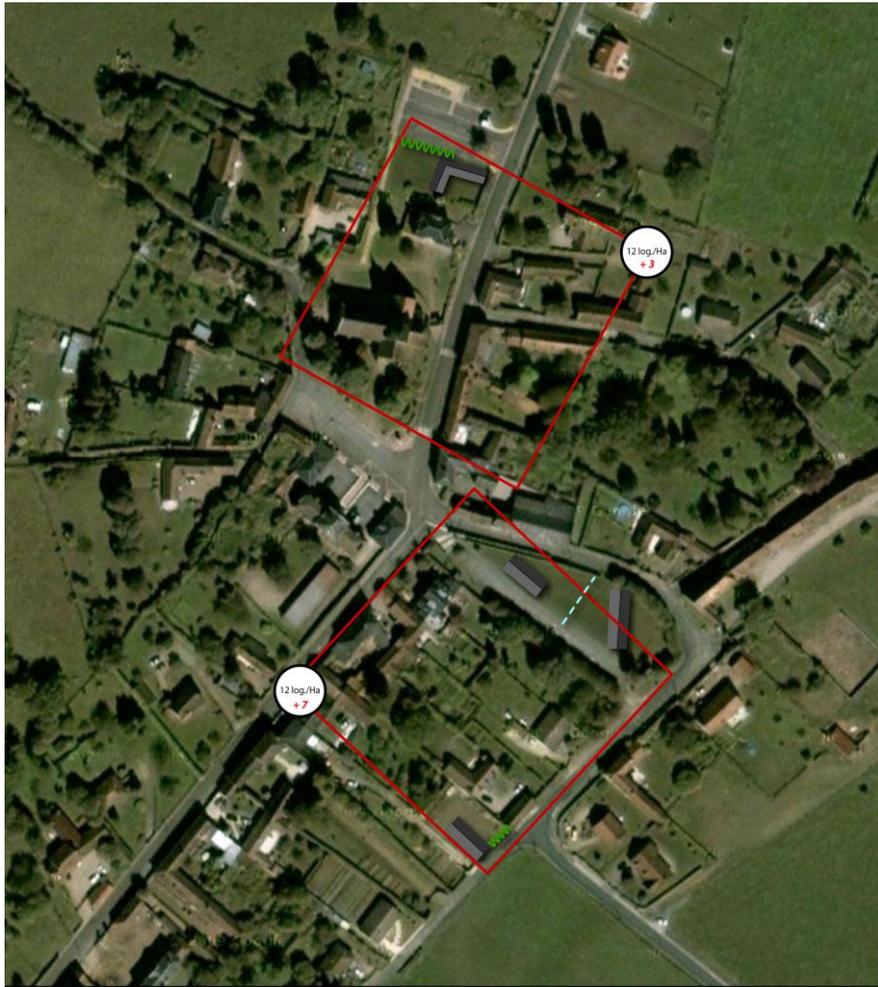
■ Les enjeux liés au développement durable

Les projets devront également tenir compte des enjeux propres au développement durable, ce qui pourra se traduire par des prescriptions à introduire dans les règlements de zone et les cahiers des charges de cession de terrains / règlements de lotissement :

- Gestion de l'eau :
 - pour les petites opérations, non soumises à la Loi sur l'Eau, déterminer des modalités de gestion de l'eau adaptées : part obligatoire de rétention à la parcelle par la limitation des débits de fuite, en particulier dans les zones soumises à risque d'inondation et touchées par des risques de mouvements de terrain ;
 - pour les autres opérations, privilégier les noues paysagères et l'infiltration, au détriment des bassins de rétention, sous réserve de la faisabilité technique.
- Implantation des constructions tenant compte de l'ensoleillement ;
- Recours aux dispositifs de production d'énergies renouvelables à favoriser ;
- Gestion des déchets en prévoyant des locaux suffisants pour une bonne mise en œuvre du tri,
- Accessibilité aux projets via le réseau routier et les transports collectifs, dans une optique de rapprochement de l'habitat, des lieux de vie et des lieux de travail,
- Mutualisation du stationnement,...



Comment optimiser le tissu urbain ?
Schémas illustratifs



-  Construction nouvelle
 -  Compensation paysagère
 -  Division parcellaire
- } Implantation de principe

0 10 m 50 m



-  Construction nouvelle
 -  Compensation paysagère
 -  Division parcellaire
- } Implantation de principe

0 10 m 50 m



LES OBJECTIFS DE LIMITATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE

« Consommer moins d'espace » ne signifiera pas « réduire la qualité urbaine ». Au contraire, la mise en œuvre des orientations précédentes relatives à la qualité urbaine permettront naturellement de réduire l'espace consommé par rapport au nombre de logements réalisés.

L'objectif est en effet de construire des développements urbains présentant une densité moyenne à l'échelle du SCOT :

- De 22 logements par hectare dans les communes-pôles : centres des bourgs et leur prolongement immédiat ;
- De 18 logements par hectare dans les communes non-pôles les parties plus éloignées, accrochées à une urbanisation plus diffuse.

Toutefois, un minimum de 12 logements à l'hectare pourra être accepté en référence aux surfaces nécessaires à la réalisation du système d'assainissement non collectif.

Ces indicateurs comprennent les voiries de distribution et les équipements directement nécessaires à la zone, mais pas les équipements plus importants ni les voiries externes à la zone.

Ces indicateurs pourront être abaissés en fonction des études de sols pour tenir compte des surfaces nécessaires à la réalisation de l'assainissement individuel, avec, toutefois, un minimum de 12 logements à l'hectare en fonction des études de sol.

Ces efforts portent également sur les opérations visant à l'optimisation du tissu urbain (cf. schémas illustratifs).

Avec un objectif de 25 % des constructions réalisées au sein du tissu urbain, ce sont 70 à 90 hectares qui seront nécessaires en ce qui concerne les extensions urbaines, pour atteindre les objectifs de logements fixés à l'horizon 2030.

Ces objectifs de densité ne sont pas à rapporter à la parcelle, ni même nécessairement à mettre en œuvre sur chacune des opérations ou dans chaque commune, mais ce sont des objectifs à atteindre à l'échelle des communes à 20 ans.

Pour y parvenir, il s'agira, au sein des opérations, de prévoir une mixité des formes urbaines, mêlant petit collectif, semi-collectif, maisons groupées et maisons individuelles (cf. schéma ci-contre).

Dans le cadre de la Loi Grenelle II, le SCOT est évalué au bout de 6 ans.

L'évolution des densités effectives constituera un des indicateurs essentiels de cette évaluation.

En outre, un bilan triennal sera établi par la CCPB sur la base des surfaces consommées au sein des surfaces ouvertes à l'urbanisation (U et AU) dans les PLU et cartes communales du Pays de Bray.

Les voiries de distribution et les équipements directement nécessaires à la zone de logements pourront être comptabilisés, mais pas les équipements plus importants ni les voiries externes à la zone.





Schéma illustratif :
exemple
d'opération
comportant 22
lgt/ha, avec des
morphologies
proches de celles
du tissu urbain
voisin

