

# LES TRANSPORTS ET LES DEPLACEMENTS

## CADRAGE A L'ECHELLE DU PAYS

*Pour une diversification des modes de déplacements*

### Objectifs généraux

Le désenclavement du territoire, l'accroissement de la mobilité des habitants ainsi que le renforcement des liens et des échanges avec les territoires voisins constituent des enjeux fondamentaux pour le Pays.

Cela se traduit dans le Scot aussi bien par l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau routier, élément de la préservation de l'emploi, que par une organisation plus efficace des transports collectifs en termes d'intermodalité, de développement des lignes urbaines et interurbaines, de mise en place de système de transport à la demande à l'échelle du Pays.

Le maillage du territoire en modes doux, l'accessibilité numérique ainsi que le maintien du transport de marchandises sur le canal de Saint-Quentin et sur la ligne ferrée Saint-Quentin/Origny Sainte Benoîte constituent également des orientations prioritaires dans une perspective de diversification des modes de déplacements et de promotion de moyens de transport durables



## Principe 1

### AMELIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LE RESEAU ROUTIER

#### Objectifs généraux

Si le Saint-Quentinois bénéficie d'une bonne desserte autoroutière avec la présence de l'A26 et de l'A29 aux portes de Saint-Quentin, **le réaménagement de plusieurs axes routiers structurants constitue une attente prioritaire des EPCI affirmée dans le PADD.**

Il vise :

- l'amélioration générale de la mobilité dans le territoire.
- une meilleure accessibilité de l'agglomération de Saint-Quentin, notamment depuis le Val d'Origny et le Vermandois.
- le désenclavement des territoires isolés et la facilitation des échanges Est/Ouest et Nord/sud.
- la sécurisation des conditions de circulation et des traversées urbaines.
- la réduction des conflits d'usage, notamment entre poids lourds et automobiles, mais aussi entre cyclistes, piétons et automobilistes.

#### Principes de mise en oeuvre

##### *Améliorer la qualité du réseau routier secondaire*

- **par la mise hors gel des axes principaux, prioritairement ceux très utilisés par les poids lourds.** Le renforcement de chaussée pourra s'accompagner de réalisation d'aménagements de sécurité, d'aménagement de pistes cyclables, de places de stationnements, d'élargissement de la voirie ou de paysagement, etc.
- **par la prévision de mise en place des infrastructures nécessaires en lien avec le projet de Canal Seine Nord** pour faciliter les échanges.

##### *Encadrer le trafic Poids Lourds et sécuriser les traversées des communes par des aménagements urbains appropriés*

Cette orientation s'applique à l'ensemble du territoire, mais tout plus particulièrement aux trois sections suivantes :

- **sur l'axe Guise/Ribemont**, très emprunté par les Poids Lourds pour traverser la vallée de l'Oise. La réduction du trafic et des nuisances associées (pollution, bruit,...) constitue également un enjeu environnemental primordial.
- **sur la liaison Saint-Quentin-Laon**, également très exposée au trafic Poids Lourds.
- **autour de la sucrerie d'Origny** où les flux de circulation Poids Lourds liés à l'usine Tereos sont importants. L'enjeu est de favoriser, à travers les politiques de déplacements locales et les aménagements, une meilleure cohabitation entre les flux véhicules légers et Poids Lourds, d'autant que la situation risque de se dégrader avec l'évolution des tonnages prévue par la sucrerie dans les années à venir.

##### *Mieux relier les parcs d'activités au réseau routier, TC et modes doux*

- des implantations à définir en fonction des conditions d'accès et de desserte des zones.

- des aménagements à prévoir pour améliorer l'usage des autres modes.

### **Améliorer les conditions de stationnement**

- aux abords des gares afin de favoriser l'intermodalité.

Dans cette logique, la ville de Saint-Quentin prévoit la création d'un parc relais de 500 à 600 places dans le cadre de son projet de réaménagement du parvis de la gare.

- dans les centres villes et centres bourgs où le stationnement investit souvent l'espace public au détriment des autres modes, notamment de la marche à pied et des vélos.
- dans les ZAE en imposant du stationnement sur les emprises privées.
- par l'augmentation du nombre de places de stationnement résidentiel dans certains quartiers de Saint-Quentin.

### **Maintenir les circulations agricoles**

Comme indiqué au chapitre « agriculture », l'accessibilité aux exploitations est essentielle.

En partenariat avec la Chambre d'Agriculture, un Atlas des circulations agricoles sera réalisé, afin de mieux appréhender les routes et les chemins utilisés par les exploitants, et tenir ainsi mieux compte de leurs contraintes dans les aménagements de voiries.

L'utilisation des chemins ruraux par les agriculteurs permet par ailleurs de limiter les problèmes de cohabitation sur les routes. Leur maintien et leur gestion constituent un enjeu important pour le territoire, ce qui suppose :

- d'identifier les chemins à maintenir et entretenir pour le bon fonctionnement des exploitations agricoles.
- d'associer les agriculteurs aux projets urbains afin d'établir une stratégie commune, favorable à l'intégration fonctionnelle de l'agriculture dans les projets.



## Principe 2

### AMELIORER LA COMPETITIVITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

#### Objectifs généraux

L'offre en transports collectifs du Saint-Quentinois se caractérise par :

- le faible cadencement des trains desservant le territoire.
- des lignes départementales de cars s'adressant essentiellement aux scolaires.
- un réseau de transport urbain à Saint-Quentin, fonctionnant de manière satisfaisante, mais ne desservant pas l'ensemble des communes de l'agglomération.

Pour le territoire, le principal enjeu consiste à penser l'offre de transport à l'échelle de Saint-Quentinois afin de mutualiser les moyens et de se doter d'un réseau de transports collectifs plus performant.

Des solutions alternatives (co-voiturage, Transport à la Demande,...) adaptées aux spécificités de chaque EPCI et aux besoins des différents publics (personnes âgées,

scolaires, jeunes, chômeurs,...) devront être étudiées.

Les objectifs visent aussi bien à assurer une meilleure desserte interne au sein du Saint-Quentinois qu'à mieux relier le territoire aux grands pôles d'emplois et de services extérieurs.

Seul le renforcement des dessertes conditionnera un possible report modal des automobilistes vers d'autres moyens de déplacement. Les actifs sont aujourd'hui «captifs» de la voiture, rendant impossible une réduction significative des flux routiers.

La nécessaire évolution suppose, progressivement, de :

- concevoir des transports de qualité accessibles à tous et performants.
- développer des alternatives à la voiture particulière dans les déplacements quotidiens (domicile/travail, domicile/étude, domicile/loisirs) afin d'améliorer la sécurité des déplacements et favoriser le report modal.
- améliorer l'accessibilité aux pôles d'emplois et de services internes et externes au Saint-Quentinois.
- offrir à tous les moyens d'une mobilité.
- faire faire des économies aux ménages, face à la crise énergétique.

## ORIENTATION ET OBJECTIFS DU SCOT DE LA CASQ

### L'ACCROCHE DE L'AGGLOMERATION AUX GRANDS RESEAUX

#### *Améliorer la fréquence des trains pour rendre ce mode plus attractif dans les déplacements quotidiens*

- en interne, par l'augmentation de la fréquence des liaisons entre Saint-Quentin et Bohain-en-Vermandois / Fresnoy-le-Grand.
- vers l'extérieur, par le renforcement du nombre de trains et des liaisons directes vers les agglomérations de Reims, Amiens et Lille pour lesquelles les besoins en mobilité professionnelle sont importants.

#### *Favoriser l'intermodalité en gare : train/ voiture / transports en commun / mobilités douces / taxis*

Renforcement de l'intermodalité en gare de Saint-Quentin, principal pôle d'échanges du territoire, qui se traduit par :

- une meilleure synchronisation entre les trains et les réseaux urbains et interurbains.
- la création d'un véritable parvis de la gare dédié en priorité à l'intermodalité : stationnements, aux transports en commun et aux modes doux.
- une mise en évidence de la liaison gare et centre-ville. Le réaménagement des espaces publics, la mise en place d'une signalétique homogène, ainsi que la création de cheminements piétons et cycles lisibles doivent contribuer à cet objectif.
- la création à terme d'une véritable gare routière pour les liaisons interurbaines, avec la mise en place d'information en temps réel.
- le repositionnement des arrêts des bus urbains pour une meilleure visibilité et accessibilité.
- la réorganisation du stationnement et la création d'un parking relais réservé aux automobilistes afin qu'ils puissent se garer et emprunter les transports en commun.
- L'évolution du quartier de la gare en lien avec le développement du faubourg d'Isle et de la future cité universitaire.

La mise en œuvre d'un certain nombre de ces orientations a démarré puisque le parvis de la gare fait actuellement l'objet d'un projet

d'aménagement particulier, favorisant l'intermodalité : parc relais et parking courte durées, parking vélo, réaménagement et optimisation de la gare routière.

La liaison existante en autocar express Saint-Quentin / Gare TGV Picardie, mise en place par la SNCF constitue un exemple en matière d'intermodalité, malgré la diminution récente de la fréquence : avec un car à chaque train et des temps de correspondance optimisés, elle est efficace, pratique et très utilisée car concurrentielle à la voiture.

## Orientation

### AMENAGER LE TERRITOIRE D'INFRASTRUCTURES NUMERIQUES

## Objectifs

Il s'agit d'améliorer la couverture technologique en faisant émerger une offre diversifiée à des coûts compétitifs, de rendre les territoires plus attractifs et ainsi de stimuler la concurrence en aidant les opérateurs à atteindre les zones les moins rentables.

## Orientations de mise en oeuvre

Le déploiement des infrastructures numériques vise à couvrir les besoins en Haut et Très Haut Débit du territoire. Le Saint-Quentinois compte encore beaucoup de zones blanches dans les communes les plus rurales.

La réalisation d'un schéma global de développement du réseau doit permettre de définir dans le temps et dans l'espace les projets d'infrastructures haut débit et très haut débit pour le Saint-Quentinois, à partir, notamment du réseau des parcs d'activité (cf. supra).

Dans ce cadre, l'objectif est de prioriser le développement du THD à partir du cœur de ville de Saint-Quentin, déjà desservi, vers les principaux pôles d'activités économiques puis vers les zones résidentielles.

## Orientation

### LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

## Objectifs

Le maintien du transport de marchandises (céréales, matériaux de construction, engrais, produits métallurgiques) par voie d'eau et par

voie ferrée constitue une orientation forte du Saint-Quentinois.

Elle a une fin à la fois :

- économique par le maintien de l'activité de transport,
- et politique par le maintien d'un trafic alternatif à la route et aux Poids Lourds.

## Orientations de mise en oeuvre

### *Maintien de la ligne St-Quentin / Origny-Ste-Benoîte*

- notamment pour les besoins de fret de la sucrerie d'Origny-Ste-Benoite.

### *Maintien du transport de marchandises sur le canal de Saint-Quentin*

- Encourager la double vocation Fret et Tourisme de cet axe.
- Favoriser le développement de la plaisance : aménagement du port de Saint-Quentin et développement de services connexes.

## LES RESEAUX ET LES SERVICES INTERNES A L'AGGLOMERATION

### *Clarifier le schéma viaire actuel et mieux utiliser le réseau existant*

- L'objectif est de développer un véritable schéma viaire d'agglomération autour d'une hiérarchisation des voies permettant de délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements.
- Mieux organiser le stationnement, notamment en centre-ville, afin de rendre plus lisible l'offre de stationnement réglementé.
- Prévoir le transport de marchandises en lien avec la préservation des lieux de vie et des voiries à apaiser.

### *Conforter et améliorer le réseau de bus PASTEL de la CASQ*

L'évolution des lignes de bus tiendra compte de la politique du SCOT, visant à mieux desservir les zones d'emplois et d'activités de l'agglomération.

Le réseau d'objectif définira les grands principes à atteindre :

- Des trajets plus directs vers les zones d'emplois et d'habitats denses,
- Des temps de parcours optimisés,
- Des fréquences de passage attractives, mieux équilibrées entre les lignes afin de faciliter les correspondances et le cadencement.
- Une meilleure intermodalité, notamment à la gare de Saint-Quentin.
- le réaménagement, même léger, de voiries pour faciliter la circulation des bus.
- la réorganisation du plan de circulation afin de donner aux bus la priorité.
- la création d'arrêts de bus améliorant l'accessibilité et les conditions d'attente des passagers.
- Une réflexion sur le transport à la demande, développé récemment, mais dont les résultats demandent une analyse prospective attentive qui sera entreprise à court terme.
- Anticiper la desserte en bus et des mobilités douces dans les projets d'extensions urbaines, aussi bien résidentielles qu'économiques et

commerciales : cette articulation urbanisation/transports est un axe fondamental de la politique de développement du territoire à long terme ;

### **Rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite tous les TC**

- par la mise en service progressive de véhicules adaptés,
- par la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires (gares, quais) et du matériel roulant,
- par l'aménagement des arrêts de bus et plus globalement la mise en accessibilité des espaces publics.

Le schéma directeur d'accessibilité de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, adopté en juin 2009, prévoit :

- la mise en accessibilité de l'ensemble du parc des transports collectifs urbains en 2012.
- la mise en accessibilité progressive des arrêts de bus, avec objectif de mise en accessibilité d'une dizaine d'arrêts par an.
- l'accessibilité du TAD, qui n'est actuellement pas accessible aux PMR.

### **Rendre plus efficaces les pôles d'échanges et développer la prise en compte des besoins de déplacements**

L'objectif est :

- d'améliorer la liaison entre les différents réseaux et notamment de créer une carte multi-réseaux (SNCF, Pastel, bus départementaux) à l'échelle de la CASQ,
- De développer les plans de déplacements d'entreprise
- A plus long terme d'organiser une réflexion sur les modes alternatifs : co-voiturage, autopartage, vélo à assistance électrique, etc..).

## Orientation

DEVELOPPER ET MAILLER LES MODES DOUX

## Objectifs

L'objectif est de densifier le maillage des modes doux afin de favoriser la pratique de marche et l'utilisation des 2 roues pour les déplacements courts.

Les aménagements viseront à créer les conditions favorables aux modes doux et à protéger et renforcer la place du piéton dans les tissus urbains.



## Orientations de mise en oeuvre

### *L'élaboration d'un schéma des circulations douces à l'échelle du Saint-Quentinois*

Il doit garantir la cohérence des aménagements entre les communes et permettre de coordonner dans le temps et dans l'espace les différentes actions, en mettant en évidence un « plan piétons ». Il s'appuiera notamment sur le Plan Départemental d'Itinéraires de Promenade et de Randonnée qui garantit le maintien ou la continuité des itinéraires inscrits. Les PLU doivent également en tenir compte au titre de l'article L 123-1-5 6° du code de l'urbanisme.

### *La réalisation d'itinéraires cyclables maillés sur le territoire en s'appuyant sur les atouts paysagers et touristiques du Saint-Quentinois*

La trame verte et bleue pourra constituer le support d'un «réseau Vert» dédié aux circulations douces. Les opportunités de valorisation des anciens chemins de halage de VNF seront également étudiées.

Les circuits cyclables, comme les boucles de sentiers pédestres constituent des itinéraires de découverte et de loisirs à valoriser.

### *Le développement du réseau cyclable à Saint-Quentin*

Au niveau de la CASQ, un Schéma Directeur Cyclable (SDC), actualisé en 2010, définit les aménagements prioritaires à réaliser.

Si la ceinture des boulevards est presque déjà équipée de pistes cyclables, la plupart du schéma reste à appliquer. L'objectif est de garantir un cheminement cyclable continu maillé sur le territoire de l'agglomération et de relier les équipements phares.

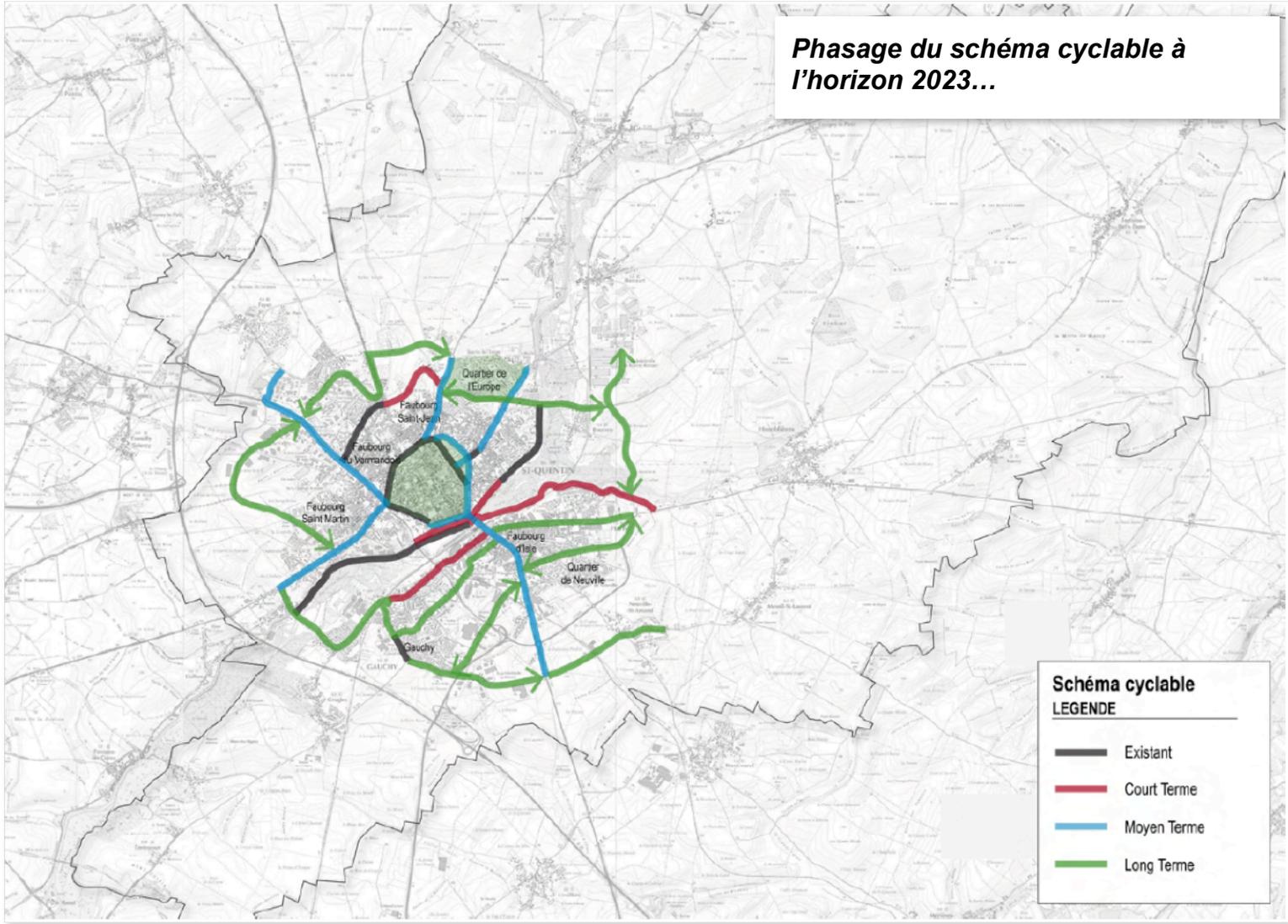
Le schéma directeur cyclable, sera réalisé en s'appuyant :

- En phase 1 « court terme » sur les itinéraires de loisirs ;
- En phase 2 « moyen terme » sur les itinéraires structurants d'agglomération ;
- En phase 3 « long terme » sur les itinéraires inter-quartiers, inter-communaux,

Conformément à la carte de la page suivante.



**Phasage du schéma cyclable à l'horizon 2023...**



### **Anticiper l'aménagement de l'agglomération et des nouveaux quartiers autour du piéton**

Cette orientation vise à faire de la marche le mode prédominant en centre ville. Elle constitue un mode de déplacement efficace, économe, non polluant, bon pour la santé.

Pour cela, il est nécessaire de rendre les centres urbains plus attractifs pour les piétons en favorisant la mise en œuvre de dispositifs tels que l'instauration de zones 30, l'aménagement de zones de rencontre, l'élargissement de trottoirs, la mise en accessibilité PMR des espaces publics, etc. afin de mieux faire cohabiter tous les modes.

Les projets d'aménagement veilleront donc à prendre en considération la problématique des piétons et à apporter des solutions durables en matière de modulation de la vitesse automobile, sécurisation des traversées, continuité des cheminements, cohabitation avec le stationnement, éclairage public, aménagements pour une meilleure complémentarité transports collectifs / piétons.

En particulier, les nouvelles urbanisations doivent permettre aux futurs habitants d'accéder aux principaux lieux de vie et services à pied : commerces de proximité, écoles, arrêts de bus, etc.

L'objectif d'aménagement est de :

- Créer des trames piétonnes bien maillées : par exemple, trame 100 m x 100 m. à adapter aux rénovations et créations de nouveaux quartiers en fonction du contexte géographique et morphologiques (pentes) ;
- Introduire de la mixité fonctionnelles au sein des nouveaux quartiers, pour raccourcir les déplacements utilitaires ;
- Créer des espaces publics agréables et engageant.



**TROISIEME PARTIE :**

**LA GESTION DES RESSOURCES ENVIRONNEMENTALES**

La gestion des ressources environnementales appartient au « projet » du SCOT car elle complète les orientations relatives à la biodiversité, à l'économie, à l'habitat et aux transports en donnant un cadre pérenne aux ressources à préserver et à mobiliser pour le développement et la valorisation attendus.

Ce chapitre constitue donc un prolongement des orientations du SCOT concernant le cadre de vie en ce qu'il vise à déterminer les conditions d'un fonctionnement satisfaisant du territoire sur le plan environnemental.

Trois domaines, compte tenu des compétences du SCOT, sont spécifiquement concernés :

- Celui des ressources en eau, en énergie, qui conditionnent le développement du territoire ;
- Celui des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre, dont la maîtrise et la réduction constituent des objectifs nationaux auxquels doit participer le Saint-Quentinois, mais également des objectifs liés au cadre de vie spécifique du Pays ;
- Celui, enfin, des risques naturels et technologiques qui constituent le dernier volet de l'objectif qui est d'assurer aux populations actuelles et futures un « environnement sain et sûr ».

# L'ENERGIE ET LA REDUCTION DES GAZ A EFFET DE SERRE (GES)

## ORIENTATION ET OBJECTIFS DU SCOT DE LA CASQ

### Objectifs

L'objectif est améliorer les performances énergétiques, le confort des logements et aider les ménages en situation de précarité énergétique. Les logements neufs doivent également viser à avoir une performance énergétique maximale.

Le SCOT favorise, au travers de ses orientations concernant les transports, les déplacements, l'activité économique, le résidentiel, le développement de modes de déplacements moins générateurs de GES.

### Orientations de mise en oeuvre

- **Réduire la consommation énergétique et la production de Gaz à Effet de Serre (GES).**

- **Précarité énergétique de l'habitat** : en lien avec les prescriptions du chapitre « habitat » du présent D.O.O., la réflexion autour de l'engagement ou de la poursuite d'OPAH ou de PIG « précarité énergétique » sera menée en parallèle avec celle sur la remise sur le marché des logements devenus obsolètes ou dégradés.
- Les matériaux écologiques et durables ainsi que l'utilisation de sources d'énergies renouvelables doivent être favorisé lors de rénovations ou constructions neuves, et leur utilisation ne peut être contrainte par un document d'urbanisme sans justification particulière.
- Les démarches de type « écoquartier » seront encouragées au travers des développements envisagés dans le SCOT, comme éléments exemplaires d'une amélioration de la qualité résidentielle et énergétique des constructions. Ces démarches pourront consister à :
  - Favoriser le bioclimatique grâce à un aménagement adapté des zones à urbaniser : orientation du bâti, forme des parcelles, plantations régulant l'exposition solaire et venteuse, espace suffisant pour les puits canadiens...
  - Favoriser l'utilisation de biomatériaux (faible facteur d'émission de GES : bois, terre, laine de roche et laine de bois...);
  - Ne pas s'opposer, mais cadrer esthétiquement dans les P.L.U. l'architecture contemporaine qui est souvent nécessaire pour les constructions bioclimatiques : grandes baies, etc ...
  - Favoriser une démarche de type « approche environnementale de l'urbanisme » (AEU) dans les opérations d'aménagement, y compris des parcs d'activité ;
  - Favoriser l'éclairage public à basse consommation ;
  - Chercher à réduire la progression de déchets verts : choix des plantations, éco-compostage...

## Outils

### **Les OPAH**

les Opérations Programmées d'amélioration de l'Habitat (OPAH), constituent un outil d'intervention publique mis en place sur des territoires conjuguant des difficultés liées à l'habitat privé.

En fonction des enjeux thématiques et des problèmes spécifiques à des situations urbaines ou rurales, ces OPAH, communément appelées « opérations programmées » se déclinent en plusieurs catégories pour traiter au mieux des enjeux particuliers : logements insalubres, problèmes de santé publique, économies d'énergie dans les logements, territoires ruraux en dévitalisation, copropriétés en grande difficulté..

### **Les P.I.G.**

Le Programme d'Intérêt Général (PIG) est un programme d'action visant à améliorer des ensembles d'immeubles ou de logements, approuvé par le préfet du département ou le délégataire.

Sous l'impulsion politique de la collectivité territoriale sur la base d'une contractualisation préalable avec l'Etat, voire à défaut, sur décision propre de l'Etat, l'objectif du PIG est de promouvoir des actions d'intérêt général, afin de résoudre des problèmes particuliers dans l'habitat existant, dont la nature peut être sociale ou technique, et ce, hors d'une logique de projet de quartier ou de territoire.

### **« Habiter mieux »**

Le programme Habiter mieux s'adresse aux propriétaires occupant leur logement, pour lequel l'achat n'a pas donné lieu à d'autres financements de l'Etat, comme un prêt à taux zéro depuis 5 ans.

Le logement concerné a nécessairement plus de 15 ans. L'octroi de l'aide du programme « Habiter Mieux » est soumis à l'existence d'un Contrat local d'engagement (CLE) de lutte contre la précarité énergétique sur le territoire où est situé le logement.

## Recommandation

- L'utilisation de dispositifs particuliers de type OPAH ou PIG peut être envisagée, tout comme l'appui au programme « Habiter Mieux »

– Exemplarité des bâtiments publics, en particulier dans le cadre des nouvelles constructions ou réhabilitations : efficacité énergétique, systématisation du respect de la Règlementation Thermique 2012 (RT 2012), solaire et panneaux photovoltaïques, chauffage bois, etc...

– **Déplacements doux** (orientation en lien avec le volet transport):

▪ Dans toutes les nouvelles opérations résidentielles et d'équipements, la définition des projets étudiera les possibilités de raccordements doux (piéton et/ou vélo) à l'existant avec les quartiers voisins, les centres de bourg et de village, les grands équipements ou arrêts desservis en transports en commun.

▪ Il s'agira de créer ou renforcer des liens de proximité pertinents (prise en compte de l'intérêt des sites à desservir) et opérationnels (prise en compte de la distance de parcours, du contexte de déplacement...) qui cherchent à réduire l'obligation d'utiliser la voiture et évitent le cloisonnement des quartiers bâtis.

Les nouvelles urbanisations pourront, sur cette base optimiser leur organisation interne (bâti, autres voies...) et prévoir l'espace

nécessaire pour réaliser ces liaisons douces.

▪ **Développer les énergies renouvelables**

– Dans le cadre des nouvelles dispositions législatives tendant à favoriser la production d'énergies renouvelables, et interdisant aux documents d'urbanisme de rendre impossibles à installer, par exemple, les panneaux photovoltaïques, le SCOT favorise la mise en œuvre de règles d'urbanisme permettant effectivement le développement de la production domestique d'énergie, au travers, par exemple, des pentes des toitures, de l'orientation des bâtiments dans les nouvelles urbanisations, etc...

– **S'agissant du grand éolien**, le SCOT favorise son implantation, en compatibilité avec le schéma régional air-climat-énergie (SRCAE), et sous réserve des effets patrimoniaux et paysagers des éoliennes.

A l'échelle du Pays, le « cône de vue » sur la basilique de Saint-Quentin est un élément fort du paysage à préserver, ce qui conduit à ne pas retenir de projet éoliens sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin.

Cependant, le SCOT prend en compte les installations éoliennes existantes et

autorisées à la date d'approbation du SCOT, qui pourront, le cas échéant, connaître une évolution dans le temps en fonction des caractéristiques techniques ou des besoins d'exploitation.

Dans les territoires extérieurs limitrophes de celui de la Communauté d'Agglomération, en fonction des projets éoliens approuvés et de l'évolution de la législation, la CASQ souhaite que, le cas échéant, des projets soient développés, à condition qu'ils n'entretiennent pas de rapports de co-visibilité avec la basilique de Saint-Quentin.

Egalement, les projets en ligne de crête des principales vallées du territoire seront évités.

– Filière bois énergie : cette filière, peut bénéficier des productions liées aux boisements et aux haies du Pays; son développement constitue un des objectifs du SCOT, à la fois sur le plan du développement durable et sur le plan économique et de l'emploi.

– Méthanisation : il sera développé, partout où cela sera possible, en lien avec la profession agricole, le cas échéant, à une échelle élargie à celle du Pays.

# LA PREVENTION DES RISQUES ET DES NUISANCES

## Les objectifs de la gestion des risques

A la date de réalisation du SCOT, les éléments relatifs aux risques du territoire qui sont portés à la connaissance, sont notamment :

- Le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs-DDRM,
- Le Porter à connaissance de l'Etat,
- Le Plan de Prévention des Risques inondations et coulées de boue de la vallée de la Somme (entre Dury et Séquehart, approuvé le 6 décembre 2011),
- Le Plan de Prévention des Risques mouvements de terrain (Harly, Gauchy, St. Quentin, prescrit),
- Les Plans de Prévention des Risques Technologiques (Sicapa, approuvé – cf. DACOM),

*Ces éléments ont vocation à évoluer en étant précisés ou complétés par de nouveaux documents.*

## Qu'est-ce qu'un risque majeur ?

### Le risque

La notion de risque qualifie la conjonction de phénomènes naturels ou technologiques potentiels ou avérés pouvant générer une menace (aléas) avec la présence d'enjeux (humains, matériels...).

- L'aléa est la manifestation d'un phénomène naturel d'occurrence et d'intensité données ;
- L'enjeu est l'ensemble des personnes et des biens susceptibles d'être affectés par un phénomène naturel.

### Le risque majeur

D'une manière générale, le risque majeur se caractérise par de nombreuses victimes, un coût important de dégâts matériels, des impacts sur l'environnement. Il importe donc que la société comme l'individu s'organisent pour y faire face, en développant, en particulier, l'information préventive.

Deux critères caractérisent le risque majeur :

- Une faible fréquence : l'homme et la société peuvent être d'autant plus enclins à les ignorer que les catastrophes sont peu fréquentes ;
- Une énorme gravité : nombreuses victimes, dommages importants aux biens et à l'environnement. (Chloe et Sicapa, approuvés)



La notion de risque (source : <http://www.prim.net>)

## Orientations de mise en oeuvre

L'ensemble des informations connues sur les phénomènes d'inondation seront pris en compte dans le cadre de la réalisation des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement, et notamment :

- les éléments portés à la connaissance relatifs aux différents risques naturels (atlas de zones inondables en particulier);
- le cas échéant, les compléments d'information issus d'études sectorielles, soit directement liées aux risques, soit des études connexes telles que les schémas d'eaux pluviales, les inventaires de mares, zones humides et de talwegs... afin de préciser la nature des aléas et des vulnérabilités ;
- les études publiées relatives aux PPR prescrits mais non encore approuvés, en ce qu'elles présentent des informations utiles indépendamment de la valeur réglementaire des PPR.

La gestion des risques visera à réduire ou ne pas accroître les risques au travers de modalités urbanistiques et constructives adaptées ou de mesures de prévention et de lutte contre les risques permettant d'en maîtriser les effets sur les personnes et les biens (politique de diminution ou de non

augmentation de la vulnérabilité des populations et des biens).

Cette gestion pourra nécessiter d'intervenir notamment sur :

- la qualité de la gestion des eaux pluviales ;
- la programmation d'ouvrages de lutte contre les risques ;
- l'implantation des constructions et l'organisation de la voirie de façon à ce qu'elles n'aggravent pas le contexte des risques en constituant des obstacles ou en augmentant les ruissellements ;
- la réserve d'espaces libres de constructions dans les secteurs exposés ;
- la préservation des éléments du paysage qui ont un rôle hydraulique, tels que des haies, des talus plantés, des mares...
- la mise en place de mesures agri-environnementales (orientation des labours, assolement...)...

L'urbanisation nouvelle se développera en dehors des zones potentiellement concernées par les inondations, les mouvements de terrain et les coulées de boue

## Les risques d'inondation, de mouvements de terrain et de coulées de boue

Le territoire du SCOT est doté d'un Plan de Prévention des Risques inondations et coulées de boue de la vallée de la Somme (entre Dury et Séquehart, approuvé le 6 décembre 2011):

- Les PLU feront une application conforme des dispositions prévues par les plans de préventions des risques et leurs modifications éventuelles ;
- En outre, sur les espaces couverts conjointement par ce PPRI et par les inventaires de zones inondables ou études simples d'aléas, l'application des règles du PPRI s'imposent.

En l'absence de PPRI applicable, les PLU prendront en compte l'ensemble des informations connues sur les phénomènes d'inondation (aléas) dont, notamment, les atlas de zones inondables (AZI) et les éléments portés à la connaissance par l'Etat.

Dans les zones inondables identifiées par ces informations (aléas), les PLU devront prendre les mesures proportionnées au risque qui pourront consister à interdire l'urbanisation ou la soumettre à conditions spéciales.

Les communes pourront améliorer ces informations par des études locales spécifiques et sérieuses permettant de préciser la nature des aléas et le niveau de risque qu'ils génèrent.

Cette amélioration de la connaissance du risque doit permettre d'apprécier plus précisément le risque pour que les PLU et les cartes communales puissent déterminer les modalités de l'urbanisation potentielle dans les zones urbanisées existantes et, exceptionnellement dans les zones non urbanisées, à condition, dans tous les cas, qu'elle respecte les conditions suivantes :

- garantir la sécurité des personnes et des biens au travers de prescriptions réglementaires du PLU, selon la méthode utilisée dans les PPRI.
- garantir que les capacités d'expansion naturelle de crue sont conservées et non compromises par des remblaiements ou endiguements. Si de tels ouvrages étaient indispensables, ils donneront lieu à compensation de l'espace ainsi perdu dans une logique de non aggravation du risque.
- garantir que l'urbanisation n'entrave pas le libre écoulement des eaux (dont les ruissellements), ne crée pas d'effets préjudiciables sur les secteurs voisins ou

aval, ni n'augmente les vitesses d'écoulement.

En outre, la gestion des phénomènes d'inondation doit intégrer les objectifs de préservation des mobilités des cours d'eau et de protection des zones humides telles qu'elles sont établies dans le SDAGE applicable.

Pour ce qui concerne le risque de coulées de boue, au-delà des aménagements et ouvrages prévus par l'AMEVA (Syndicat Mixte d'Aménagement Hydraulique du Bassin versant de la Somme), les PLU prévoient :

- le maintien et le développement des haies, dont l'importance vis-à-vis des coulées de boue est grande. Les haies pourront être transférées ou modifiées sous condition d'efficacité hydraulique équivalente ;
- la gestion des ruissellements et de l'érosion des sols ;
- une interdiction de l'urbanisation en particulier en fond de talweg dans les zones sensibles.

Pour ce qui concerne les mouvements de terrain, les PLU détermineront les mesures :

- de protection active : consolidation de cavité, comblement, contrôle des infiltrations ;
- de protection passive : liée à des mesures constructives (renforcement des fondations

ou de la structure), qui limitent les dommages sur les bâtiments.

La maîtrise d'ouvrage des travaux de protection, mesures constructives, lorsque ceux-ci protègent des intérêts collectifs, revient aux communes dans la limite de leurs ressources.

Dans le cas contraire, les travaux sont à la charge des particuliers, propriétaires des terrains à protéger.

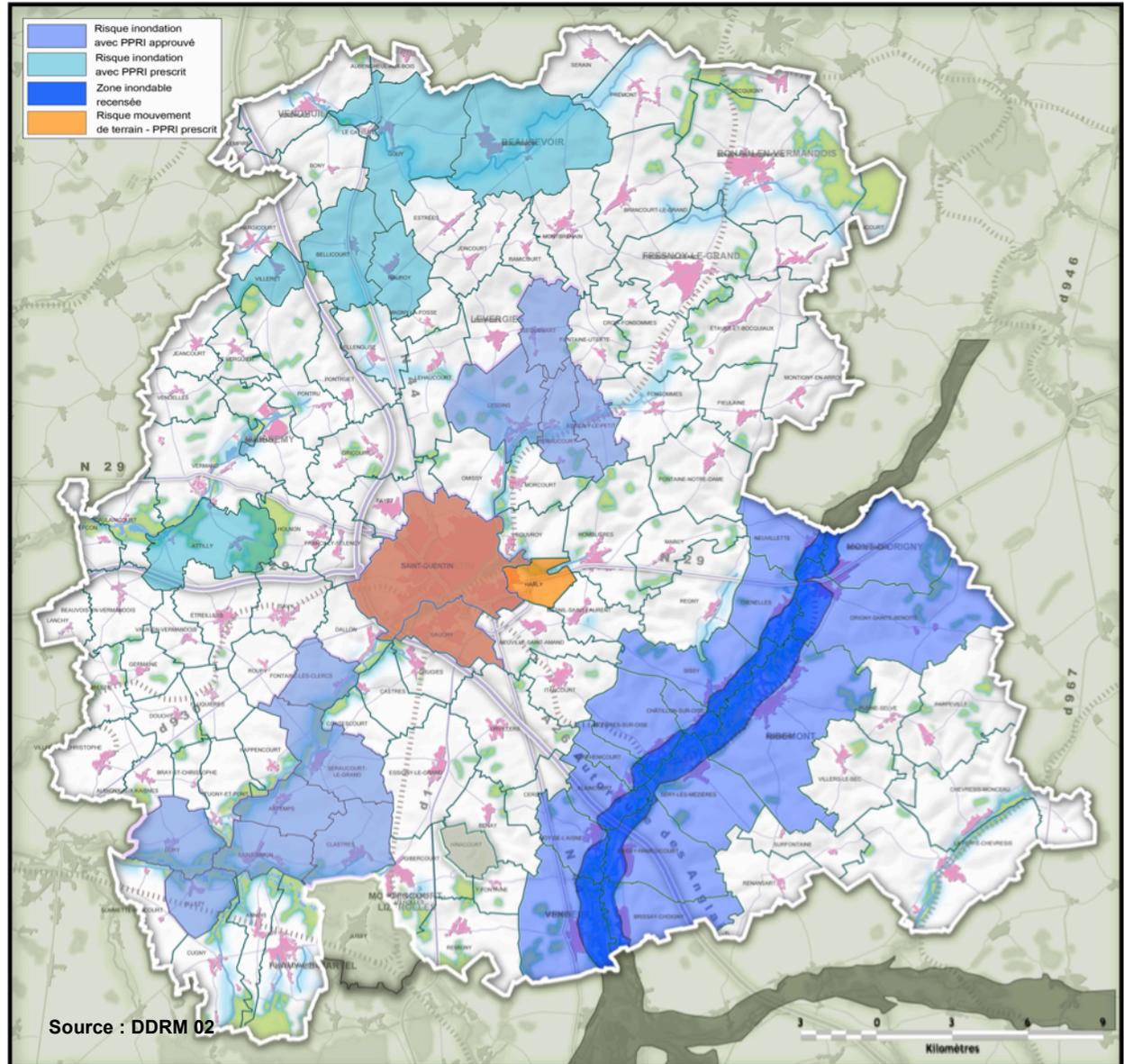
En l'absence de zonage réglementaire (PPR) qui suppose une forte prédisposition des terrains à cet aléa, ce risque nécessite une prise en compte qui n'exclut pas, par principe, l'urbanisation à l'échelle du SCOT.

En revanche, la prise en compte de ce phénomène à l'échelle communale ou de la parcelle peut entraîner des limitations à construire dans les cas les plus sévères.

Le plus souvent, des mesures constructives spécifiques (fondation, consolidation de sol) suffisent à neutraliser ce type d'aléa.



PRINCIPAUX RISQUES NATURELS



### Les risques technologiques

Sur le territoire, deux sites SEVESO sont recensés :

- **Etablissement SICAPA à La Neuville-St-Amand (SEVESO seuil haut)**
- **Etablissement SOPROCOS à Gauchy (SEVESO seuil bas)**

Les PLU appliqueront les distances d'éloignement entre les zones d'habitat et les installations à risques éventuellement prévues dans le cadre des législations spécifiques à l'exploitation de ces installations.

En outre, la modification des activités d'établissements existants ou la création de nouveaux établissements aux activités dangereuses, classés Seveso ou non, pourront demander une gestion particulière, gestion qu'il convient d'anticiper.

A cette fin, les aménagements et plans d'urbanisme veilleront à garantir la compatibilité des usages du sol (habitat, activités, équipements publics, agriculture..) et de la vocation des espaces (touristique, de loisirs, espaces naturels valorisés...) au regard des installations pouvant générer des risques technologiques ou des nuisances élevées.

Il s'agira notamment de :

- Prendre en compte les éventuelles contraintes d'urbanisation et d'organisation issues des sites à risque élevé ;
- Considérer les extensions potentielles des établissements à risque ou leur regroupement au regard des zones d'habitat existantes et des projets de développement des bourgs et des villages ;
- Développer la connaissance des sites et sols pollués du territoire ainsi que le suivi de ceux identifiés comme actif (base de données basol) dans l'optique de prévoir les conditions d'usages du sol en conséquence et de faciliter le renouvellement urbain.
- Tenir compte des infrastructures supportant des transports de matières dangereuses (axes routiers majeurs : le DDRM estime le risque plus important sur les communes de St-Quentin et Omissy, où il existe des sites à fort trafic de matières dangereuses) pour ne pas augmenter l'exposition au risque des populations et limiter, sur les voies de communication, l'augmentation des conflits d'usages qui sont sources d'accidents (cohérence d'aménagement au regard des

différents types de flux : flux liés aux activités, au résidentiel, aux loisirs...).

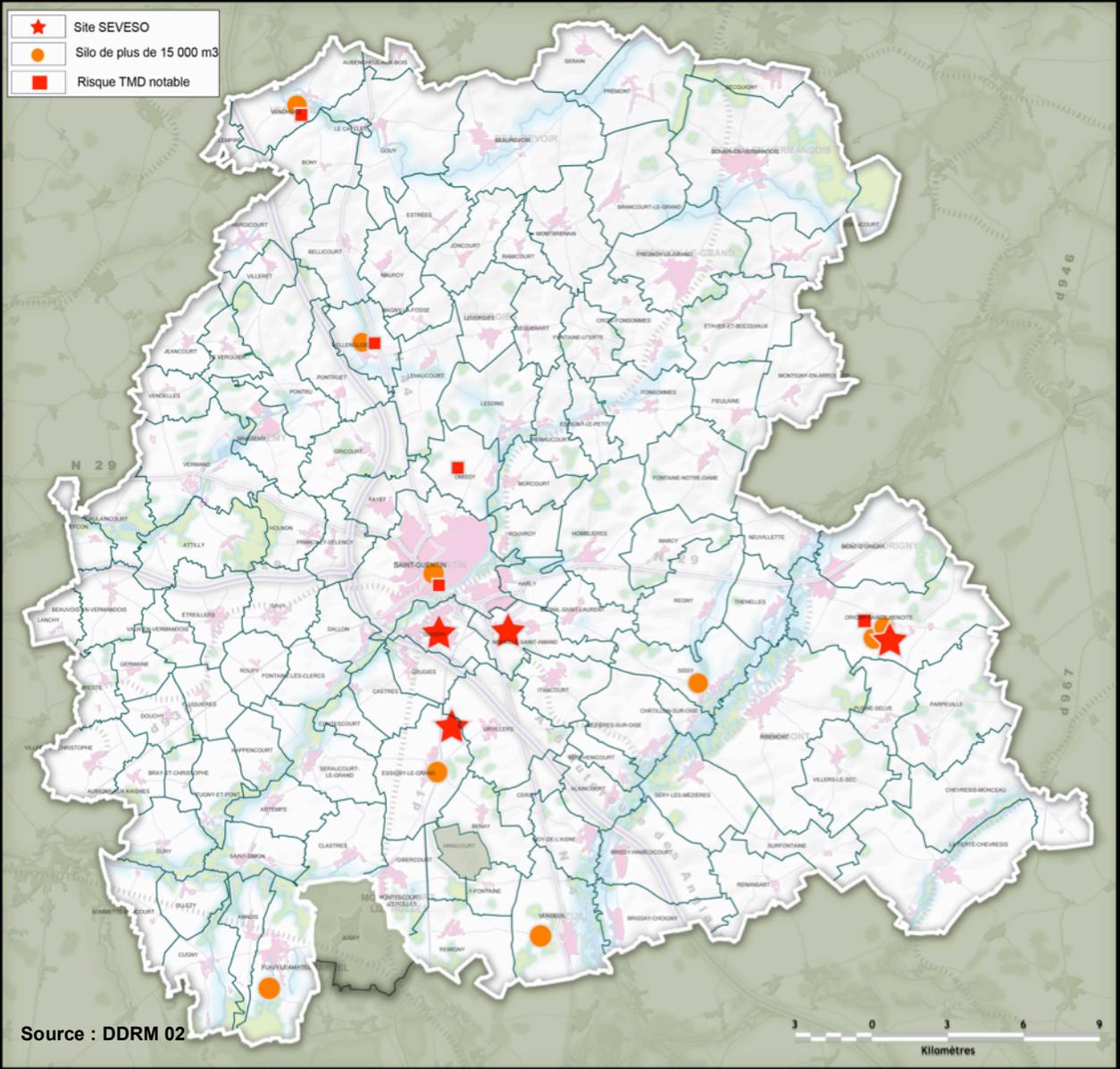
- De prendre les mesures de sécurité civile nécessaires à la découverte d'engins de guerres.

A noter également la présence de silos de céréales de plus de 15 000 m<sup>3</sup> de capacité : l'établissement TERNOVEO (issu de la fusion des établissements HUBAU et GRAINOR), est soumis à déclaration et doit être pris en compte dans les documents d'urbanisme.

Quelques événements récents ont montré que ces silos présentaient des risques d'explosion non négligeables (liés à la poussière) et qu'il convenait donc de ne pas autoriser la construction d'habitation à proximité immédiate.

En l'absence de périmètres définis par étude de danger, une distance non urbanisable forfaitaire de 25 m autour de l'installation est généralement préconisée (attention toutefois, certaines études de danger sont en cours de réalisation et pourraient aboutir à des périmètres plus importants).

PRINCIPAUX RISQUES TECHNOLOGIQUES



# LA GESTION DES RESSOURCES ET LES POLLUTIONS

## Objectifs

L'objectif du SCOT est de contribuer à une évolution pérenne de la ressource, en articulation avec les autres plans et programmes spécifiques de la gestion de l'eau.

Les objectifs liés à la Directive-Cadre sur l'Eau (DCE) concernant les masses d'eau du territoire sont les suivants :

- Somme canalisée : report du bon état écologique fixé en 2021 et du bon état chimique en 2027 ;
- Canal de St-Quentin : bon état écologique reporté en 2021, et bon état chimique reporté en 2027
- Nappe de la craie : bon état quantitatif maintenu en 2015, mais report de l'aspect qualitatif fixé en 2021 sur le bassin versant de l'Escaut, en 2021 sur le bassin versant de la Haute-Somme.

Le bon état a également été reporté et fixé à l'échéance 2021 sur les bassins versants de l'Oise et de la Serre.

## Orientations de mise en oeuvre

En complément de la trame verte et bleue qui favorise un fonctionnement cohérent des milieux naturels et du cycle de l'eau, l'exploitation de la ressource en eau nécessite d'adopter 3 principes fondamentaux :

- **Assurer la protection de la ressource.**
  - Les documents d'urbanisme inférieurs garantiront la protection des périmètres de protection des captages en eau potable, conformément aux prescriptions des arrêtés préfectoraux déterminant ces périmètres, en garantissant leur affectation en zone naturelle.

En outre, les PLU pourront déterminer, le cas échéant, des règles particulières de gestion de l'urbanisation lorsque les captages sont localisés en zones urbaines ou à leur proximité immédiate.

Pour les captages qui ne font pas l'objet d'un périmètre défini par arrêté préfectoral (captage de Fontaine-Notre-Dame et captage « Grenelle » d'Harly, pour lequel

la délimitation du périmètre de l'Aire d'Alimentation du Captage (AAC) et l'étude de vulnérabilité est engagée), il conviendra de mettre en oeuvre la procédure réglementaire ad hoc, afin que les PLU puissent prendre en compte les périmètres définis dans leur zonage.

Dans le cadre de l'application de la trame bleue du SCOT, l'urbanisation veillera à ne pas faire obstacle aux cours d'eau permanents ou temporaires qui pourraient compromettre l'exploitation des captages ou leur alimentation.

Enfin, compte tenu des risques de dégradation de la qualité de la ressource en eau, une gestion spécifique et une surveillance renforcée à l'égard de tout projet d'urbanisation et d'aménagement sera mise en oeuvre dans les bassins d'alimentation des captages (BAC) qui constituent des espaces plus vastes que les périmètres réglementaires.

- Les communes seront attentives aux évolutions normatives en matière de protection de la ressource en eau.

Il s'agit notamment des programmes spécifiques pour la gestion des captages et de leurs aires d'alimentation (ou bassins d'alimentation) qui pourront être définis notamment dans le cadre de l'application des SDAGE, pour le périmètre de leurs bassins (Seine-Normandie et Artois-Picardie).

Ces programmes spécifiques pourront conduire à des mesures qualitatives de gestion de l'urbanisation, de maîtrise des ruissellements, de protection des milieux naturels et de réduction des pollutions diffuses que les PLU intégreront dans le cadre de leurs compétences.

#### ■ Economiser l'eau.

- Les développements urbains futurs s'assureront des ressources suffisantes en eau potable.

En outre, les PLU veilleront à ce que l'évolution des capacités d'alimentation en eau potable soit compatible avec les projets de développement urbain. Ils prévoiront, le cas échéant, les espaces nécessaires à la réalisation des ouvrages de stockage, d'acheminement ou de traitement des eaux.

- Poursuivre l'amélioration de la qualité du réseau de distribution de l'eau potable.
- Les dispositifs et les processus économes en eau (équipements hydro économes...) seront encouragés dans les constructions et les activités.

Les équipements publics nouveaux veilleront particulièrement à mettre en œuvre cette politique d'économie d'eau.

- La réutilisation (par exemple à des fins d'arrosage, en-dehors de toute réintroduction dans le réseau d'eau potable) des eaux pluviales dans les projets individuels de constructions ou les opérations d'aménagement sera encouragée, que ce soit les dispositifs techniques individuels ou collectifs, et pour les projets d'habitat ou les parcs d'activités.

Sauf si les conditions sanitaires, de sécurité ou patrimoniales l'imposent, les PLU ne s'opposeront pas à la mise en place de ces dispositifs mais pourront en réglementer l'insertion paysagère : aspect des toitures végétalisées, des annexes abritant les cuves de stockage...

#### ■ Maîtriser les pollutions

- Les PLU veilleront à faciliter la mise en œuvre des mesures agro-environnementales (MAE) applicables dans le territoire en ne s'opposant pas notamment aux éventuelles mesures de plantation et de gestion des Artois-Picardie) et de la di-cours d'eau, des mares, des plans d'eau et des milieux naturels sensibles.

#### ■ Poursuivre l'amélioration de l'assainissement collectif et non collectif ainsi que la gestion des eaux pluviales.

- Il conviendra d'assurer une capacité épuratoire des stations de traitement compatible avec les objectifs de développement des communes et permettant un niveau de traitement des rejets adapté à la sensibilité des milieux récepteurs : objectifs de qualités des masses d'eau à prendre en compte, mise aux normes des stations d'épuration...
- La station d'épuration (STEP) de Saint-Quentin-Gauchy, certifiée ISO 14001, qui alimente 17 communes dont 15 appartiennent au territoire de la CASQ, est prévue pour traiter les effluents de 151 000 équivalents-habitants a été déclarée conforme pour 15 ans par arrêté préfectoral du 8 août 2011, sous

condition de performance, de contrôle et de surveillance.

La station de Marcy, de type lagunage est dimensionnée pour 300 équivalents-habitants. Elle a été déclarée non conforme en performance.

Une étude diagnostique a été lancée, avec une participation financière du Département.

En fonction du diagnostic prévu et des contrôles, il appartiendra à la CASQ de veiller à la conformité des installations et à leurs performances épuratoires.

En fonction de la capacité globale des STEP, les objectifs de développement économique et résidentiel du SCOT sont compatibles avec les installations existantes.

Ces objectifs et notamment l'urbanisation de nouveaux secteurs sont, cependant, soumis à l'existence avérée de capacités de collecte et de traitement des eaux résiduaires urbaines dans des conditions conformes à la législation en vigueur, en application de la circulaire du 08/12/2006 publiée le 20/01/2007 relative à la mise en conformité des installations des communes, à la suite

de la Directive Européenne n° 91/27/CEE du 21 mai 1991.

- En particulier dans les secteurs où la nappe souterraine est sub-affleurante, les communes seront attentives à la qualité du réseau de collecte des eaux usées et pluviales de façon à maîtriser les entrées d'eau claire parasite et diminuer les risques de pollution des milieux naturels.

- Les schémas d'assainissement et de gestion des eaux pluviales seront mis à jour en fonction des objectifs de développement définis dans les PLU.

Ceci concourra non seulement à la maîtrise des pollutions domestiques mais également à la gestion des ruissellements et des pollutions qu'ils peuvent éventuellement transporter par transfert direct dans les milieux naturels.

- Le cas échéant, les documents d'urbanisme locaux prévoiront les espaces suffisants pour que les ouvrages nécessaires au traitement des eaux usées, aux connexions des réseaux entre communes ou à la gestion des ruissellements puissent être mis en œuvre.

- Les PLU garantiront la cohérence entre les choix d'assainissement et de gestion des eaux pluviales, d'une part, et les règles urbaines et orientations d'aménagement et de programmation, d'autre part : taille des parcelles et densité de bâti au regard de l'assainissement non collectif, espaces libres permettant la réalisation d'une noue, secteur de densification de la commune cohérent avec la présence du réseau collectif...

- **Favoriser une gestion qualitative des eaux pluviales.**

*Pour favoriser une gestion qualitative des eaux pluviales, notamment dans un esprit d'approche environnementale de l'urbanisme, plusieurs principes peuvent être observés à différents niveaux de la mise en œuvre des projets urbains.*

- La qualité des voiries : éviter les risques d'infiltration non maîtrisée des eaux pluviales vers le milieu naturel par le choix du tracé routier, la qualité du revêtement roulant, la cohérence de la collecte des eaux pluviales, la bonne mise en œuvre des ouvrages...
- L'imperméabilisation : il peut être choisi de maîtriser l'imperméabilisation pour favoriser l'infiltration à la parcelle ou dans un secteur particulier d'une opération d'aménagement.

Dans ce cas, il convient de veiller à la cohérence de l'urbanisation et des plantations pour permettre cette infiltration (densité bâtie, type d'essence ne favorisant pas les ruissellements) et éviter que ces espaces ne soient exposés à des pollutions significatives.

- Les solutions de gestions hydrauliques douces : elles peuvent notamment consister en des noues paysagères (précédées de désableurs/déshuileurs), dont l'aménagement spatial et paysager devra être intégré à celui des espaces urbains afin de créer une unité cohérente et attractive au plan esthétique.

En effet, elles nécessitent des surfaces importantes qui sont, la plupart du temps, valorisées en espaces verts. Elles doivent donc être prévues en amont pour garantir leur faisabilité et être traitées comme de réels objets du paysage urbain.

Les solutions d'hydraulique douce doivent être compatibles avec la préservation d'éventuels cours d'eau ou zones humides proches. Elles ne peuvent en aucun cas être implantées dans les zones humides naturelles et les cours d'eau.

## Illustration : l'hydraulique douce

Les techniques d'hydraulique douce s'appuient sur les phénomènes d'évaporation, de transpiration par les plantes et d'infiltration, ainsi que sur la valorisation des eaux collectées. Le fonctionnement de tels ouvrages est optimisé par la plantation de végétaux adaptés dont les rôles sont multiples :

- Stabilisation des ouvrages (digue, profils et redents des fossés, berges des bassins),
- Epuration des eaux (décantation, absorption foliaire, absorption des ions et des métaux lourds, dégradation des chaînes hydrocarbonées, sécrétion bactéricide),
- Protection contre l'érosion des surfaces où circulent les eaux de ruissellement,
- Captation des précipitations, avec restitution différée de l'eau de pluie lors de l'égouttement des feuilles ; amélioration de l'évaporation directe,
- Amélioration de l'infiltration et épuration,
- Evapotranspiration : rejet dans l'atmosphère de l'eau absorbée par les racines et transpirée par les feuilles,
- Intégration des ouvrages, amélioration du cadre de vie et développement de la biodiversité,
- Mise en place de niches écologiques.

