

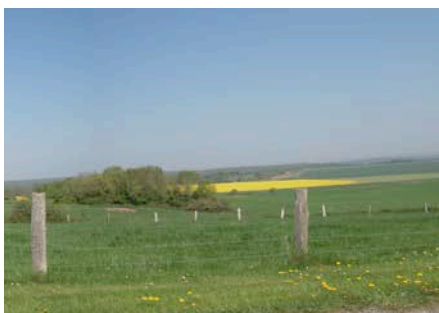


Pièce n°5b

Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Vexin-Thelle

Réponses proposées aux avis des personnes publiques consultées

ARRÊT du projet de SCOT par délibération du conseil communautaire en date du 21 Janvier 2014
APPROBATION du SCOT par délibération du conseil communautaire en date du 16 Décembre 2014
Rendu exécutoire le 20 mars 2015



Communauté de Communes du Vexin-Thelle
BP30 – 6 rue Bertinot Juel – Espace Vexin-Thelle n°5
60240 CHAUMONT-EN-VEXIN
Tél. : 03 44 49 15 15 Fax : 03 44 49 41 59
Courriel : accueil@cc-vexin-thelle.com
Site web : www.vexin-thelle.com

Bureau d'études :
Agence d'Urbanisme Arval
3bis place de la République
60800 Crépy-en-Valois
Tél : 03 44 94 72 16 Fax : 03 44 39 04 61
Courriel : arval.archi@wanadoo.fr
Equipe d'études : N. Thimonier (chef de projet), A.-C. Guigand (chargée d'études)

PRÉAMBULE

Le document analyse chacun des avis émis par les personnes publiques consultées, sur le projet de SCOT du Vexin-Thelle arrêté par délibération du conseil communautaire en date du 21 janvier 2014. Il est voué à être versé au dossier de Projet de SCOT mis à enquête publique, avec le détail de chacun des avis reçus.

Dans le délai légal de 3 mois à réception du dossier de projet de SCOT arrêté, ont émis un avis :

- **L'autorité environnementale** rappelant que son avis n'est pas destiné à se prononcer sur l'opportunité du schéma en lui-même, mais vise à éclairer le public sur la façon dont la communauté de communes a pris en compte les enjeux environnementaux.
- La **Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA)** : avis favorable avec réserves
- Le **Préfet de l'Oise** pour le compte de l'ensemble des services de l'Etat : avis favorable avec réserves
- Le **Conseil Général de l'Oise** : avis favorable avec observations
- Le **Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)** : émettant quelques remarques et préconisations
- La **Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise (CCIO)** : avis favorable avec réserves
- La **Chambre d'Agriculture de l'Oise** : avis favorable sur les thématiques « consommation des espaces agricoles et naturels » et « prise en compte de l'activité agricole » ; avis défavorable sur le volet environnemental
- Le **Centre National de la Propriété Forestière (CRPF Nord-Pas de Calais Picardie)** : demandant quelques rectifications
- La **Communauté de Communes Gisors Epte Lévrrière** : émettant un avis réservé
- La **Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB)** : pas d'observations émises
- La **Commune de Chaumont-en-Vexin** : avis favorable au projet de SCOT et avis défavorable au PPRE annexé au dossier SCOT
- La **Commune de Serans** et la **Commune de Jouy-sous-Thelle** : avis favorable en soulignant quelques points
- La **Commune de Délincourt** : avis favorable sans observation

Conformément aux dispositions de l'article L.122-8 du code de l'urbanisme, les personnes publiques consultées et les communes consultées qui n'ont pas émis d'avis ou fait part d'observations dans le délai de 3 mois à compter de la réception du dossier « Projet de SCOT arrêté », leur avis est réputé favorable.

Ci-après sont reprises, pour chacun des avis émis, les réserves ou observations qui sont en mesure d'appeler une réponse de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle.

ANALYSE DES REMARQUES DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET DE SCOT ARRÊTÉ

Remarques de l'autorité environnementale	Réponses proposées
<p>• <u>Résumé non technique</u> :</p> <p><i>Il est recommandé de compléter le résumé non technique afin de présenter le projet de SCOT et ses incidences de manière exhaustive. Il est plus particulièrement demandé de développer la partie concernant les incidences du projet sur l'environnement et d'apporter des illustrations facilitant la compréhension du projet.</i></p>	<p>Le résumé non technique a pour principal objet d'apporter une lecture rapide du territoire du Vexin-Thelle, de ses principaux enjeux, des principales dispositions du projet d'aménagement et de développement durables retenus (en termes d'organisation de l'espace et de conséquences sur les transports, de consommation d'espaces engendrés par les perspectives démographiques et économiques, de maintien de la qualité des paysages et du patrimoine bâti, de prise en compte des contraintes ou sensibilités environnementales) en mettant en évidence, pour chacune d'entre elles, leurs incidences avec l'environnement. La présentation de manière exhaustive de ces incidences correspond au point 4 de la pièce 1d (pages 24 à 49). Il est proposé d'ajouter cette précision (renvoi aux pages concernées) pour plus facilement orienter le lecteur vers ces éléments qui susciteraient son intérêt.</p> <p>Il est également possible de compléter le résumé non technique par les 4 lettres d'informations sur le projet de SCOT (type « 4 pages »), illustrées de cartes, qui ont été remises aux élus et qui font l'objet d'une mise en ligne sur le site internet de la Communauté de Communes ainsi que dans le Vexinfo.</p>
<p>• <u>Analyse des incidences de la mise en œuvre du SCOT sur l'environnement</u> :</p> <p><i>Il est recommandé de compléter le rapport de présentation pour prendre en compte le cumul des impacts entre les différentes thématiques abordées.</i></p>	<p>L'état initial de l'environnement et les enjeux environnementaux soulevés (voir pièce 1b du dossier SCOT) révèlent que le territoire du Vexin-Thelle présente des sensibilités environnementales (biodiversité, risques, ressource en eau, qualité de l'air, nuisances, déchets) limitées et le plus souvent sectorisées géographiquement. Le cumul des impacts entre les différentes thématiques abordées ne semblerait pas apporter d'éléments essentiels à l'analyse des incidences de la mise en œuvre du SCOT. En revanche, sur les thèmes paysages naturels et patrimoine bâti, les enjeux prioritaires mis en avant par l'état initial de l'environnement ont justifié une analyse cumulée des incidences sur le paysage des orientations avancées par le SCOT (voir pages 32 à 34 de la pièce 1d du dossier). Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p>
<p>• <u>Suivi de la mise en œuvre du SCOT</u> :</p> <p><i>Il est recommandé de compléter le rapport de présentation en indiquant la valeur de référence à utiliser pour chacun des indicateurs avancés ou des outils à utiliser.</i></p>	<p>Le tableau qui propose les indicateurs de suivi du SCOT comprend une troisième colonne qui indique pour chaque indicateur identifié, les données à utiliser (avec une fréquence de suivi à appliquer) ou les outils à mobiliser. Les valeurs de référence sont celles figurant dans le dossier SCOT (éventuellement actualisé dès lors que des données plus récentes seraient disponibles à la date d'entrée en vigueur du document). Il est proposé de compléter le dossier SCOT par un tableau de synthèse reprenant les principaux indicateurs listés à l'état 0 (correspondant à la dernière donnée connue et exploitable telle qu'elle peut figurer dans les pièces 1a, 1b ou 1c du dossier SCOT) permettant ainsi de faciliter la comparaison avec les données constatées dans les années qui suivront la mise en œuvre du SCOT.</p>

Remarques de l'autorité environnementale	Réponses proposées
<p>• Biodiversité, prise en compte des sites Natura 2000, des ZNIEFF et de la trame verte et bleue : <i>Il est recommandé de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en indiquant pour chacune des espèces sensibles si les orientations du SCOT sont susceptibles ou non de porter atteinte à leur préservation.</i></p>	<p>Les dispositions du SCOT rappellent que la commune de Troussures, concernée très ponctuellement par le site Natura 2000 de la Cuesta du Bray, a réalisé son PLU approuvé en 2013. Ce document a tenu compte des sensibilités écologiques résultant des espèces recensées dans le site Natura 2000. A l'échelle du périmètre du SCOT du Vexin-Thelle, Troussures occupe l'extrémité nord et est entourée de communes n'appartenant au Vexin-Thelle (à l'exception de La Houssoye qui se trouve en dehors de la cuesta du Bray). Les principaux secteurs sur lesquels les dispositions du SCOT du Vexin-Thelle rendent possible des aménagements significatifs sont très éloignés de Troussures et de l'emprise du site Natura 2000, faisant qu'au regard des espèces concernées largement inféodées aux milieux naturels dans lesquels elles peuvent vivre, les incidences des orientations du SCOT peuvent être considérées comme nulles à très peu notables. C'est pourquoi il n'a pas paru nécessaire d'évaluer ces incidences plus en détail. Il est proposé d'apporter cette précision à la page 28 de la pièce 1d du dossier SCOT.</p>
<p>• La consommation d'espaces agricoles et naturels : <i>Il est recommandé de préciser les moyens d'évaluation mis en œuvre et de compléter le rapport de présentation pour justifier la fiabilité des résultats.</i></p> <p><i>Il est recommandé de revoir l'analyse des incidences du projet sur la consommation des espaces agricoles et naturels jusqu'en 2030.</i></p>	<p>La méthode utilisée semble clairement indiquée puisqu'il est indiqué que trois techniques ont été utilisées : exploitation des données du registre parcellaire graphique (déclaration annuelle à la PAC des exploitants), confrontation cartographique des données exploitées et du repérage par photographie aérienne, vérification sur le terrain quand un doute subsistait sur l'usage réel du terrain n'étant plus déclaré comme étant à usage agricole. Les auteurs du SCOT ne sont pas en capacité technique, voire même juridique, d'obtenir des renseignements sur d'éventuels terrains à usage agricole qui n'auraient jamais été déclarés à la PAC depuis 2003 et pouvant être à prendre en considération dans la consommation d'espaces agricoles. Il est donc proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p> <p>En page 95 du DOO (pièce 3 du dossier), la consommation des espaces agricoles et naturels estimés à l'horizon 2030 est clairement indiquée. Compte tenu du caractère restant aléatoire de cette estimation à une horizon d'une quinzaine d'années, au regard du contexte local, de la confirmation ou non des dynamiques en cours, etc., les auteurs du SCOT ont opté pour travailler sur une estimation à 10 ans qui constitue la référence chiffrée servant de base au suivi du SCOT et au bilan d'application, se laissant ainsi la possibilité d'ajuster (à la baisse) l'estimation à l'horizon 2030 suivant ce qui est constaté sur les 10 premières années d'application du SCOT ou encore dès le premier bilan à 6 ans. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p>
<p>• Sur le paysage : <i>Il est recommandé de compléter l'état initial de l'environnement concernant le paysage en abordant la question des interactions entre le Vexin-Thelle et le parc naturel régional du Vexin Français voisin et en évoquant le projet de classement des buttes de Montjavoult et de la Molière.</i></p>	<p>Il convient de rappeler qu'au moment de la création du PNR du Vexin Français, la communauté de communes du Vexin-Thelle (district du Vexin-Thelle à l'époque) a opté pour ne pas adhérer à ce PNR et avait d'ailleurs décidé d'établir en contrepartie le schéma directeur du Vexin-Sablons. La disparition de ce dernier par dissolution du syndicat mixte d'aménagement qui en avait la charge, a conduit à l'élaboration du SCOT du Vexin-Thelle (et du SCOT des Sablons). La position locale par rapport au PNR n'a pas changé, tout en signalant que les orientations du SCOT du Vexin-Thelle avancent le principe de synergies possibles à développer avec le PNR notamment dans le cadre de la valorisation touristique du territoire. Les représentants de la DDT se proposent de prendre l'attache du PNR du Vexin à ce sujet. Concernant le projet de classement des buttes de Montjavoult et de la Molière, l'information a été communiquée en cours d'études (phase PADD) ; les élus n'ayant jamais été officiellement interrogés sur ce projet de classement n'ont pas souhaité évoquer ce sujet dans le SCOT. Il n'y a donc pas lieu d'apporter de compléments au dossier SCOT.</p>

Remarques de l'autorité environnementale	Réponses proposées
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sur la préservation de la ressource en eau</u> : <p><i>Il est recommandé de compléter le diagnostic par un état des lieux des mesures agro-environnementales évoquées.</i></p>	<p>En page 35 du rapport sur l'état initial de l'environnement (pièce 1b du dossier), il est clairement indiqué que les mesures agro-environnementales concernent les terrains situés dans le bassin d'alimentation du point de captage (BAC) à Chaumont-en-Vexin et à Montagny/Montjavoult. Ces mesures visent notamment à limiter l'utilisation d'intrants à des fins agricoles sur les terrains concernés.</p> <p>Il est proposé d'ajouter cette précision (en page 35 de la pièce 1b du dossier).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sur les transports</u> : <p><i>Il est recommandé de compléter l'analyse du projet concernant la problématique des transports, notamment en ce qui concerne les alternatives à l'utilisation de la voiture.</i></p>	<p>Le transport et les déplacements font l'objet d'un chapitre développé dans le rapport de diagnostic (pages 45 à 52 de la pièce 1a du dossier SCOT) à l'issue duquel sont clairement mis en évidence les tendances en cours et les enjeux d'aménagement. Il est notamment rappelé le risque de fragilisation des ménages en raison d'un budget transport en hausse continue, dans l'optique d'une préférence pour le « tout-voiture ». Les dispositions du SCOT proposent en conséquence toute une série d'actions (maintien, amélioration et valorisation de la desserte ferroviaire, optimisation du transport collectif par route existant, solutions de co-voiturage au lieu stratégique de convergence vers l'Ile-de-France, déploiement des chemins pour encourager le report des déplacements de proximité vers la marche ou le vélo) allant dans le sens d'alternatives à l'utilisation de la voiture (voir axe 2 du DOO, pages 15 à 27 de la pièce n°3 du dossier SCOT).</p> <p>Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p>

ANALYSE DES REMARQUES DE LA CDCEA SUR LE PROJET DE SCOT ARRÊTÉ

Remarques de la CDCEA	Réponses proposées
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Préciser le suivi de l'application du SCOT avec des indicateurs.</i> 	<p>Le suivi de l'application du SCOT fait l'objet d'un chapitre à part entière dans la pièce 1d du dossier SCOT (pages 50 à 54). Il est notamment proposé un tableau identifiant toute une liste d'indicateurs à activer pour assurer ce suivi. Ce tableau contient une sous-rubrique propre à la consommation foncière à des fins urbaines en rappelant les objectifs visés par le SCOT, les indicateurs utiles, les données ou outils à utiliser pour faciliter l'activation de ces indicateurs et notamment au moment de la première évaluation dans 6 ans.</p> <p>Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point, en signalant par ailleurs que la Communauté de Communes du Vexin-Thelle a déjà mis en place un principe d'avis systématique sur les projets de PLU qui lui sont présentés au titre de la consultation des personnes publiques (article L.123-8 du code de l'urbanisme) lors duquel une attention particulière est portée à la compatibilité du projet communal avec les dispositions du SCOT en ce qui concerne la consommation d'espaces.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Faire une répartition de la production de logements par groupe et typologie de communes dans l'objectif de réduire la part attribuée au village et en partant de l'hypothèse basse de création de logements.</i> 	<p>La question de la répartition de la production de logements fait bel et bien l'objet d'une distinction en 4 groupes de communes en fonction de leur rôle de l'organisation territoriale (accès aux équipements, services, commerces, emplois). Le territoire du Vexin-Thelle comporte 39 communes sur 42 qui comptent moins de 1000 habitants. 33 de ces 40 communes sont regroupées dans la catégorie « des villages » où le potentiel de création de logements au sein des trames urbaines déjà constituées est significatif, qu'il convient donc d'intégrer aux projections faisant que les auteurs du SCOT ont pris le parti de continuer à rendre possible l'accueil de logements dans ces communes à un rythme cependant moins élevé que dans les communes dites « bourgs ». Sur ces 33 communes, il paraît difficile de faire une distinction par sous-groupe de village tant leurs caractéristiques sont proches (le nombre d'habitants est compris, pour la quasi totalité d'entre eux, entre 200 et 600 habitants). Pour autant, il est bien indiqué dans le DOO (page 52 de la pièce 3 du dossier SCOT) que dans le groupe des villages, les communes qui pourraient être en mesure de compter un peu plus de logements sont celles qui jouxtent une commune « bourg » du territoire ou celles jouxtant un pôle extérieur au territoire (notamment Gisors et Magny-en-Vexin), sachant qu'il s'agit déjà aujourd'hui des communes du groupe « villages » qui comptent le plus grand nombre d'habitants (Courcelles-lès-Gisors, Le Mesnil Théribus, Montagny-en-Vexin). Les élus du comité de suivi du SCOT veilleront à une répartition cohérente de cette enveloppe au moment de la consultation de CCVT sur les projets de PLU arrêtés, au regard notamment de la pertinence du projet communal proposé et de la consommation foncière impliquée. Il est proposé d'ajouter un plafond maximal au nombre de logements projetés par commune correspondant à 50% du nombre de logements constatés au moment de la réalisation du PLU, sur ces les 33 communes de la catégorie « villages ».</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Apporter des précisions sur le pourcentage d'occupation des zones d'activités (ZAC ?) existantes.</i> 	<p>Cette information est clairement donnée aux pages 41 et 42 du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT). Il convient même de signaler que depuis la réalisation de l'état des lieux, le remplissage de ces zones d'activités s'est poursuivi. Ainsi, les zones situées à Bouconvillers et à Fleury sont remplies à 100%, celle à Chaumont-en-Vexin est en cours de commercialisation sur les 11 ha de la seconde tranche de la ZAC du Moulin d'Angean. Les disponibilités actuelles immédiatement utilisables sont estimées à environ une dizaine d'hectares. Il est proposé d'apporter cette actualisation des données aux pages 41 et 42 du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT).</p>

ANALYSE DES REMARQUES DES SERVICES DE L'ÉTAT SUR LE PROJET DE SCOT ARRÊTÉ

Remarques des services de l'Etat : Préfet de l'Oise	Réponses proposées
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sur le rapport de présentation</u> : <i>La stratégie territoriale mériterait plus de justification pour être confortée et consolidée en l'absence de villes centres et de la forte dépendance vis-à-vis de l'extérieur.</i> 	<p>L'analyse du territoire telle qu'elle a été menée et rendue (pièce 1 du dossier SCOT) ne cherche pas à dissimuler les influences significatives exercées par des pôles voisins (Gisors, Magny, et plus globalement la région parisienne) sur le territoire du Vexin-Thelle. Les dispositions retenues par le SCOT du Vexin-Thelle en tiennent compte puisque les auteurs du SCOT retiennent des choix de développement contenus qui ont pour objet d'organiser un espace périurbain en tenant compte des influences extérieures qui continueront à s'exercer. D'ailleurs, l'absence de SCOT sur ce territoire, pourrait constituer un risque fort de déstructuration par des déséquilibres croissants dans la répartition des hommes, des activités et des équipements, comme le souligne le scénario au fil de l'eau. L'élargissement de la réflexion sur le projet territorial vers les voisins est abordé par le SCOT : en ce qui concerne l'accès aux grands équipements existants ou à venir, en ce qui concerne l'optimisation des déplacements vers la région parisienne notamment, en ce qui concerne les orientations économiques (choix des sites à privilégier, synergies touristiques à développer, etc.). Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sur le rapport de présentation</u> : <i>Un complément est attendu concernant la compatibilité avec le SRCAE et il est demandé d'évoquer les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).</i> 	<p>Il est utile de signaler que le SRCAE de la région Picardie contient de nombreuses orientations générales, sans qu'aucune d'entre elles fasse l'objet d'une traduction territorialisée précise à partir de laquelle les auteurs de SCOT pourraient plus facilement travailler à leur traduction à l'échelle locale. En conséquence, les auteurs du SCOT du Vexin-Thelle considère que les points listés dans l'avis de l'Etat (limiter la consommation des espaces naturels ou agricoles, densifier les tissus urbains existants, développer l'offre de transports collectifs, promouvoir la performance énergétique et la qualité environnementale, etc.) avec lesquels il est attendu une compatibilité du SCOT, sont suffisamment traités : le principe de compatibilité est considéré comme atteint.</p> <p>En ce qui concerne le PPBE porté par le Conseil Général de l'Oise, il convient de signaler que ce document n'a jamais été évoqué dans les réunions de travail auxquelles ont participé les services de l'Etat et les représentants du Conseil Général, en précisant que ce document a été validé postérieurement à l'arrêt du projet de SCOT du Vexin-Thelle. Il est proposé d'évoquer l'existence de ce document dans l'état initial de l'environnement (pièce 1b du dossier SCOT) en signalant que son contenu n'a pas d'incidences notables sur le projet de SCOT du Vexin-Thelle.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Sur le rapport de présentation</u> : <i>Il est demandé à procéder à une actualisation des données INSEE en matière de démographie et de logement.</i> 	<p>Cette actualisation a bien été faite pour les projections à l'horizon 2030 (voir page 43 du DOO, pièce 3 du dossier SCOT). Dans la version finale du dossier, il est proposé d'actualiser les tableaux figurant en page 20 (population) et 26 (nombres de logements) du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT) en précisant que le rythme d'évolution constatée entre 2008 et 2011 laisse supposer une légère accélération de la croissance (taux annuel moyen de 0,66%) correspondant à l'hypothèse haute du scénario proposé au SCOT.</p>

Remarques des services de l'Etat : Préfet de l'Oise	Réponses proposées
<p>• <u>Sur le rapport de présentation</u> :</p> <p><i>Il serait intéressant d'intégrer un état des lieux sur la taille des parcelles construites, la caractérisation des potentiels constructibles dans l'enveloppe urbaine, les abords de gares à densifier.</i></p>	<p>Il paraît nécessaire de rappeler que le SCOT n'a pas à faire état ni d'un Programme Local de l'Habitat, ni d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal dans lesquels pourraient légitimement être étudiés les éléments cités par les services de l'Etat. Pour autant, les informations sur la taille des parcelles construites ou encore sur les potentiels constructibles dans l'enveloppe urbaine sont abordées en pages 30, 31 et 33 du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT). En ce qui concerne, les abords de gares à densifier, il a été signalé dans les réunions de travail que 3 des 4 gares du territoire étaient situées en dehors des espaces urbanisés des communes concernés et ne sont donc pas susceptibles de faire l'objet d'une densification de l'offre en logements à leurs abords. Seule la gare à Chaumont-en-Vexin se trouve dans la trame urbaine constituée, les orientations du SCOT (voir page 24 du DOO, pièce 3 du dossier SCOT) prévoient bien d'en faire un pôle multimodal important en valorisant les espaces restés disponibles qui sont peu nombreux tandis que la CCVT et la ville de Chaumont-en-Vexin ont engagé une réflexion sur la démolition des anciens silos agricoles qui la jouxtent, ce qui permettra d'offrir du foncier pour envisager de nouvelles constructions. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p>
<p>• <u>Sur le rapport de présentation</u> :</p> <p><i>Le diagnostic des mobilités serait à actualiser en investissant les sujets relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, le transport de marchandises, le stationnement, les éventuelles voies à grande circulation, les transports exceptionnels, etc..</i></p>	<p>Il paraît nécessaire de rappeler que le SCOT n'a pas à faire état d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) dans lequel sont à traiter les sujets évoqués par les services de l'Etat. Concernant l'accessibilité de la voirie comme les transports exceptionnels ou de matière dangereuses, ou encore les données sur la sécurité routière, la réglementation existante à ce sujet se suffit à elle-même et il n'est pas paru nécessaire aux auteurs du SCOT d'en faire un sujet traité par ce document. Les orientations avancées en matière d'optimisation des transports et de gestion améliorée des déplacements prennent en considération les questions de stationnement (aire de co-voiturage, parking des gares), de voies à grande circulation (axe Méru-Gisors, itinéraire vert Beauvais - Mantes-la-Jolie), de déploiement des liaisons piétonnes et cycles (en particulier sur la base des travaux entrepris par la CCVT sur les parcours de randonnée) avec pour objectif d'encourager le report modal vers les transports collectifs et les modes doux afin de répondre aux besoins croissants en déplacements vers les lieux d'emplois du territoire ou extérieurs au territoire. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p>
<p>• <u>Sur le rapport de présentation</u> :</p> <p><i>Il serait intéressant d'affiner l'analyse de la précarité énergétique et de présenter un état des lieux du parc social.</i></p>	<p>Il paraît nécessaire de rappeler que le SCOT n'a pas à faire état ni d'un Programme Local de l'Habitat, ni d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat dans lesquels pourraient légitimement être étudiés les éléments cités par les services de l'Etat. Pour autant, il est utile de rappeler qu'en page 28 du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT) sont évoqués d'une part les principales raisons qui conduisent certains ménages à ne rester qu'un temps court sur le Vexin-Thelle (la précarité énergétique du logement n'est pas un motif significatif), est présenté d'autre part un état des lieux du parc social. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point, en précisant que dans l'hypothèse de la mise en place d'une nouvelle OPAH, la question de la mise aux normes énergétiques des logements pourrait être mise en avant.</p>
<p>• <u>Sur le rapport de présentation</u> :</p> <p><i>Il est demandé de compléter l'évaluation de la consommation des espaces agricoles et naturels en précisant l'origine des terres concernées et la destination des terres consommées.</i></p>	<p>En pages 21 et 22 du diagnostic agricole (pièce 1c du dossier SCOT), est clairement précisée la destination des terres consommées. En ce qui concerne, l'origine de ces terres, dès lors que la référence utilisée est le registre parcellaire graphique (déclaration à la PAC), il s'agit de terrains qui sont à considérer comme à vocation agricole. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p>

Remarques des services de l'Etat : Préfet de l'Oise	Réponses proposées
<p>• <u>Un projet de renouvellement urbain à approfondir</u> :</p> <p><i>Il est souhaité un complément portant sur un diagnostic préalable de la situation du parc de logements en mesure de faire l'objet de renouvellement, et la définition d'une stratégie de réhabilitation.</i></p>	<p>Les principales caractéristiques du parc de logements existants sont présentées en pages 26 à 30 du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT). Il est notamment indiqué le nombre de logements vacants et de résidences secondaires (environ 1100) dont une partie pourrait devenir des résidences principales, la présence de grandes bâtisses qui pourraient faire l'objet de division en plusieurs logements, les projets de construction engagées ou de réhabilitations envisagées offrant un potentiel de 250 logements, auxquels s'ajoutent les terrains restés libres de construction au sein de la trame urbaine dont une estimation sommaire a été effectuée lors des enquêtes communales (en 2011), qui, avec l'application d'un coefficient de pondération (d'au moins 50% du potentiel total) en raison du risque de rétention foncière, conduisent à un potentiel estimée d'environ 700 logements (voir page 44 du DOO, pièce n°3 du dossier SCOT). La réalisation d'un travail plus affiné relève d'une mission spécifique qui n'est pas envisagée dans la convention passée avec le bureau d'études en charge de l'élaboration du SCOT. Il est cependant proposé d'apporter cette précision dans le rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT). En ce qui concerne la stratégie de réhabilitation, les auteurs du SCOT estiment que c'est à l'échelle de chaque commune de l'envisager, en demandant notamment d'évaluer clairement le potentiel de logements pouvant être réalisé dans la trame urbaine déjà constituée (page 49 du DOO, pièce 3 du dossier SCOT). Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce dernier point.</p>
<p>• <u>Des prévisions de consommation foncières à préciser</u> :</p> <p><i>Il est signalé que le SCOT ne prend pas en compte l'enveloppe foncière dédiée au développement des activités touristiques ; le SCOT ne fixe pas d'enveloppe foncière pour l'éventuelle zone d'activités qui serait développée au sud du territoire ; les zones d'activités déjà équipées ou aménagées (mais pas totalement urbanisées) pourraient consommer des surfaces non chiffrées ; la réalisation de plusieurs infrastructures routières n'est pas incluse dans l'estimation de consommation d'espaces agricoles ou naturels.</i></p>	<p>L'enveloppe foncière dédiée au développement touristique est indiquée en page 95 du DOO (pièce 3 du dossier SCOT) en précisant que cette consommation peut correspondre à une valorisation d'espaces naturels faisant qu'il ne s'agit pas nécessairement d'une consommation à des fins urbaines. Concernant l'éventuelle zone d'activités au sud du territoire, les auteurs du SCOT ne souhaitent pas évaluer d'emprise foncière compte tenu que cela ne reste qu'une hypothèse de principe (aucun site n'est clairement identifié, les besoins ne peuvent être estimés à ce jour, la réalisation d'une telle zone est liée à ce qui se passera sur les autres zones retenues). Il est en outre clairement inscrit (page 36 du DOO, pièce 3 du dossier SCOT) que les communes concernées peuvent inscrire en zone agricole ou naturelle les emprises qui seraient en mesure de recevoir cette éventuelle zone, faisant donc qu'à ce stade des réflexions, on ne peut pas considérer qu'il y aurait une consommation d'espaces agricoles ou naturels. A propos des zones d'activités déjà équipées, mais pas nécessairement totalement urbanisées, il ne paraît pas juridiquement tenables d'envisager leur classement en zone agricole ou naturelle d'un PLU. Pour autant, l'utilisation à des fins agricoles ou naturelles des emprises concernées dans l'attente d'une éventuelle urbanisation, reste tout à fait possible et même souhaitable (comme cela est indiqué en page 34 du DOO, pièce 3 du dossier SCOT). L'enveloppe d'une dizaine d'hectares évoquée pour répondre à d'éventuels besoins de développement des entreprises déjà implantées comme les éventuels besoins de développement des sites isolés n'a pas à faire l'objet d'une délimitation en zone urbaine ou à urbaniser des documents d'urbanisme tant qu'aucun projet suffisamment abouti ne soit avancé (en rappelant qu'il n'y en aura peut-être aucun d'ici 2030), faisant qu'ils ne sont pas considérés comme de la consommation d'espaces agricoles ou naturels (ils pourraient le devenir dans le cadre d'une révision ou d'une modification du SCOT rendue nécessaire si l'enveloppe globale de 30 ha proposée à des fins d'activités était consommée).</p> <p>Au sujet des infrastructures routières envisagées, il convient de rappeler que le SCOT exprime ici un souhait des élus locaux qui, cependant, n'ont pas la compétence en ce qui concerne leur éventuelle réalisation et leur tracé. En conséquence et au regard de l'état des réflexions ou études sur le sujet, estimer au SCOT la consommation d'espaces agricoles ou naturels engendrée paraît totalement impromptu. Il est proposé d'apporter cette précision au dossier SCOT sur ce point.</p>

Remarques des services de l'Etat : Préfet de l'Oise	Réponses proposées
<p>• <u>Des objectifs de densité de logements faibles</u> : <i>Est souhaité un réexamen du choix prévoyant la réalisation d'un nombre encore important de logements dans les villages (33 communes) entraînant une consommation d'espaces agricoles ou naturels importante.</i></p>	<p>Ce choix est justifié par la configuration périurbaine du territoire (39 communes sur 42 comptent moins de 1000 habitants). Sur ces 33 communes, il paraît difficile de faire une distinction par sous-groupe de village tant leurs caractéristiques sont proches (le nombre d'habitants est compris, pour la quasi totalité d'entre eux, entre 200 et 600 habitants, leur niveau de service ou la présence d'un assainissement collectif est très faible). Pour autant, il est bien indiqué dans le DOO (page 52 de la pièce 3 du dossier SCOT) que dans le groupe des villages, les communes qui pourraient être en mesure de compter un peu plus de logements sont celles qui jouxtent une commune « bourg » du territoire ou celles jouxtant un pôle extérieur au territoire (notamment Gisors et Magny-en-Vexin), sachant qu'il s'agit déjà aujourd'hui des communes du groupe « villages » qui comptent le plus grand nombre d'habitants (Courcelles-lès-Gisors, Le Mesnil Théribus, Montagny-en-Vexin). Par ailleurs, ce sont le plus souvent dans ces communes qu'il reste un potentiel significatif de création de logements au sein de l'enveloppe urbaine déjà constituée (dents creuses, résidences secondaires, division de propriété). Dès lors, les logements qui pourraient y être autorisés n'engendreront pas nécessairement une consommation notable d'espaces agricoles ou naturels. Il est prévu de veiller à une répartition cohérente de cette enveloppe au moment de la consultation de CCVT sur les projets de PLU arrêtés, au regard notamment de la pertinence du projet communal proposé et de la consommation foncière impliquée. Il est ajouté une disposition complémentaire au SCOT sur ce point, qui consiste à fixer un plafond maximal au nombre de logements projetés par commune correspondant à 50% du nombre de logements constatés au moment de la réalisation du PLU. Les élus du comité de suivi veilleront, en fonction des projets communaux présentés, au respect de l'enveloppe globale attribuée aux 33 communes du groupe « villages ».</p>
<p>• <u>Des parcours résidentiels à faciliter pour toutes les populations</u> : <i>Il est demandé d'être plus précis quant à la répartition des logements locatifs aidés au sein des 42 communes. Il est regrettable que le SCOT ne présente pas d'objectifs chiffrés concernant le parcours résidentiel des personnes âgées. Aucune mention n'est faite de l'accueil des gens du voyage.</i></p>	<p>En page 28 du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT), il est précisé qu'aujourd'hui l'offre locative sociale est principalement concentrée sur 5 communes du territoire, mais que depuis une dizaine d'années, d'autres communes (notamment des villages) ont vu l'intérêt de diversifier leur offre en logements en créant également une offre aidée. Les auteurs du SCOT ne veulent pas aller à l'encontre de cette tendance qui justement va dans le sens de parcours résidentiels facilités pour toutes les populations. Il convient également de rappeler que le territoire fait l'objet d'une classification au niveau du financement du logement aidé qui rend difficile financièrement la réalisation d'opérations de ce type. En conséquence et compte tenu qu'aucune commune n'est soumise à des obligations légales en matière d'offre en logements aidés, il n'a pas semblé opportun de fixer au SCOT des conditions de répartition de cette offre en logements. En page 14 du rapport de diagnostic (pièce 1a du dossier SCOT), sont clairement indiqués le nombre de structures d'accueil pour personnes âgées et leur capacité. L'objectif chiffré est clairement affiché puisqu'en page 13 du DOO (pièce n°3 du dossier SCOT), le SCOT vise au moins au maintien de l'offre existante. Il convient de rappeler que la politique départementale pour les personnes âgées porte en priorité sur leur maintien à domicile et sur l'implantation de nouvelles structures d'accueil plutôt en milieu urbain qu'en milieu périurbain ou rural qui caractérise le Vexin-Thelle. La problématique des gens du voyage est mentionnée dans le SCOT du Vexin-Thelle (page 12 de la pièce n°1d) en rappelant que le diagnostic n'a pas mis en évidence des besoins locaux à ce sujet et que les communes du territoire ne sont pas concernées par la réglementation sur l'accueil des gens du voyage. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ces points.</p>
<p>• <u>L'importance du suivi de la mise en œuvre du document approuvé</u> : <i>L'Etat invite à mener une réflexion inter-territoriale quant à l'évolution du SCOT à une échelle qui reste à définir.</i></p>	<p>Les auteurs du SCOT considèrent que le projet inscrit dans le SCOT du Vexin-Thelle a déjà pris en compte une approche inter-territoriale du fait notamment de la particularité de la situation du territoire à l'extrémité sud-ouest de la région Picardie et au contact de deux autres régions (Haute Normandie et Ile-de-France). L'évolution du SCOT vers une échelle plus large reste envisageable, encore faut-il pouvoir trouver le ou les territoire(s) voisin(s) prêt(s) à s'inscrire dans la même logique au regard des affinités constatées et au-delà notamment des limites du découpage administratif.</p>

Les réponses détaillées ci-dessus proposent des éclaircissements et des ajustements au contenu du SCOT de manière à prendre en compte cet avis.

ANALYSE DES REMARQUES DES PERSONNES PUBLIQUES SUR LE PROJET DE SCOT ARRÊTÉ

Remarques du Conseil Général de l'Oise	Réponses proposées
<p>• Habitat :</p> <p><i>Il serait souhaitable de mentionner le Plan Départemental de l'Habitat (PDH) adopté le 20 juin 2013, dans la partie du rapport de présentation relative à l'articulation du SCOT avec les autres documents, plans ou programmes. Les objectifs démographiques affichés dans le PADD et le DOO semblent raisonnés et pertinents. En revanche, les objectifs minimaux en logements locatifs aidés sont significativement inférieurs à ceux étudiés par le PDH (environ 90%). Il est essentiel de traiter de la qualité du parc de logement privé existant ; l'opportunité d'élaborer un PLH et d'y articuler une OPAH, en mesure de traduire une politique de réhabilitation du parc, apparaît nécessaire et pertinente.</i></p>	<p>Il est proposé d'évoquer le Plan Départemental de l'Habitat (PDH) en page 12 de la pièce 1d du dossier SCOT. Concernant l'offre en logements sociaux, il convient de rappeler que le territoire fait l'objet d'une classification au niveau du financement du logement aidé qui rend difficile la réalisation d'opérations de ce type. En conséquence et compte tenu qu'aucune commune n'est soumise à des obligations légales en matière d'offre en logements aidés, il n'a pas semblé opportun de fixer au SCOT des objectifs qui pourraient être compliqués à atteindre.</p> <p>Concernant la qualité du parc de logements privés existants, une analyse fine relève d'une mission à part entière qui, au regard des données statistiques exploitables (celle de l'INSEE) donnant une première série d'indicateurs sur l'état des logements, ne paraît pas constituer un travail essentiel à la pertinence des orientations proposées au SCOT. Les auteurs du SCOT ont donc opté pour avancer des pistes de travail à venir (intérêt ou non d'une nouvelle OPAH, échelle pertinente pour un éventuel PLH, etc.), sur ce sujet, sans aller plus loin.</p>
<p>• Aménagement numérique :</p> <p><i>La Communauté de Communes du Vexin-Thelle a très clairement intégré l'aménagement numérique dans son SCOT.</i></p>	<p>La Communauté de Communes du Vexin-Thelle prend bonne note de cette remarque qui n'appelle pas d'ajustement au dossier SCOT.</p>
<p>• Economie :</p> <p><i>Il est indiqué que les logiques d'aménagement et les orientations proposées sont en phase avec les objectifs énoncés par le département.</i></p>	<p>La Communauté de Communes du Vexin-Thelle prend bonne note de cette remarque qui n'appelle pas d'ajustement au dossier SCOT.</p>
<p>• Tourisme :</p> <p><i>Est souhaitée l'association du département ainsi que Oise Tourisme aux réunions de suivi de l'étude lancée sur le tourisme à l'échelle du Vexin-Thelle qui mériterait d'apporter des réponses au déficit de communication de l'offre touristique. Il est rappelé que la concertation avec le département sera nécessaire en ce qui concerne le développement d'une signalétique touristique.</i></p>	<p>La Communauté de Communes du Vexin-Thelle a d'ores-et-déjà associé le département et de Oise Tourisme à l'étude récemment lancée sur le tourisme à l'échelle du territoire dont un des objectifs majeurs est la mise en place d'une véritable stratégie touristique dans laquelle s'inscrit entre autres l'amélioration de la communication et l'offre en hébergement non marchand. En ce qui concerne la signalétique, les services du département par l'intermédiaire du Comité Départemental du Tourisme seront associés aux réflexions menées et aux actions envisagées.</p>
<p>• Infrastructures routières et circulations douces :</p> <p><i>Sont rappelées les routes à grande circulation qui traversent le Vexin-Thelle. Il est demandé de remplacer le renvoi au plan routier départemental (page 47 et 48 de la pièce n°1a du dossier SCOT) par Plan Départemental pour une Mobilité Durable. Il est indiqué qu'il n'est pas possible d'engager une programmation au sujet de l'aménagement de l'axe Méru/Gisors, en précisant que la déviation de Loconville n'est pas inscrite au Plan.</i></p>	<p>Il est proposé d'apporter l'ajustement demandé aux pages 47 et 48 de la pièce 1a du dossier SCOT. Les élus du territoire prennent bonne note de la réponse du Conseil Général en ce qui concerne la programmation de l'aménagement de l'axe Méru/Gisors tout en confirmant leur souhait d'une réalisation à court terme. Concernant la déviaton de Loconville (secteur urbanisé), il paraît délicat de ne pas l'envisager dans ce projet au regard des hypothèses de tracé conduisant à envisager un passage au nord du golf de Rebetz et de la plaine des sports à Chaumont-en-Vexin. Il est proposé de maintenir ce souhait dans les orientations du SCOT.</p>

Remarques du Conseil Général de l'Oise	Réponses proposées
<p>• Infrastructures routières et circulations douces : <i>Il est rappelé qu'il n'a pas été donné suite à la DUP (en 2000) de la déviation nord/sud de Chaumont-en-Vexin. Il est signalé que les tracés figurant en pages 17 à 19 du DOO sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas le département. Il est indiqué que le développement économique envisagé sur des sites desservis par des routes départementales devra veiller à sa compatibilité avec la capacité de ces axes à absorber le trafic induit.</i></p> <p><i>Concernant les transports, il pourrait être précisé dans le rapport de diagnostic que le Conseil Général est l'autorité organisatrice des transports interurbains et que le transport scolaire est pris en charge gratuitement par le département, au-delà de ses compétences obligatoires puisqu'il prend en charge le transport des lycéens et des primaires. Par ailleurs, le SCOT pourrait envisager la création d'un service de transport à la demande.</i></p> <p><i>Concernant les circulations douces, il pourrait être précisé que le Schéma Départemental des Circulations Douces (SDCD) a été adopté le 16 décembre 2010 par le Conseil Général. La liaison Auneuil/Gisors/Vallée de l'Epte (ancienne voie ferrée) de priorité 2 ne sera pas réalisée sous maîtrise d'ouvrage départementale. Le SCOT pourrait prescrire la réalisation d'un schéma local de circulations douces associant le département.</i></p>	<p>Les auteurs du SCOT ont jugé utile de mettre en avant le souhait d'un dévoiement du trafic de transit suivant l'itinéraire vert Mantes-la-Jolie – Beauvais qui transite par la trame urbaine à Chaumont-en-Vexin. Cela est confirmé par l'avis de la commune de Chaumont-en-Vexin sur le projet de SCOT arrêté. A défaut d'un délestage par d'autres voies de circulation, la confirmation de la déviation nord/sud de Chaumont-en-Vexin reste la solution à privilégier. Il est bien indiqué sur la légende des cartes des pages 17 à 19 du DOO et dans le texte d'accompagnement, que les tracés sont donnés à titre indicatif.</p> <p>Le choix des sites économiques appelées à se développer suivant les orientations du SCOT prennent bien en considération la capacité du réseau routier qui les dessert, celui-ci recevant déjà un trafic de transit important qui pourrait alors être capté.</p> <p>Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ces points.</p> <p>Il est proposé d'ajouter cette précision dans le rapport de présentation (pages 48 et 49 de la pièce 1a du dossier SCOT) en ce qui concerne le transport scolaire.</p> <p>Au sujet du transport à la demande, la Communauté de Communes du Vexin-Thelle a déjà réalisé des études de faisabilité sur la mise en œuvre d'un tel service qui s'avérerait extrêmement coûteux pour la collectivité publique et difficile à optimiser compte de la configuration étendue du territoire, ce qui a justifié le fait de ne pas donner suite à cette éventualité. Il est donc confirmé le fait de ne pas avancer d'orientation à ce sujet dans le SCOT.</p> <p>Il est proposé d'ajouter l'existence du SDCD dans le rapport de présentation (page 50 de la pièce 1a du dossier SCOT).</p> <p>La Communauté de Communes du Vexin-Thelle n'envisage pas prendre à sa charge la réalisation de la liaison entre Auneuil et Gisors, au regard du coût engendré et d'autant plus que cette liaison revêt un intérêt interdépartemental et interrégional. Par ailleurs, la Communauté de Communes du Vexin-Thelle met déjà en place toute une série d'actions en ce qui concerne la création de circuits de promenade en lien avec le SDCD pouvant s'apparenter à un schéma local de circulations douces. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ces deux points.</p>
<p>• Environnement : <i>Une information complémentaire pourrait être ajoutée sur les débits maximaux autorisés par les Déclarations d'Utilité Publique relatives au point de captage de l'eau potable distribuée, et il pourrait être précisé que le point de captage de Montagny-en-Vexin a fait l'objet de travaux d'aménagement en vue d'assurer sa protection, que le captage de Lavilletertre vient d'être abandonné.</i></p>	<p>Il est proposé d'apporter ces compléments d'information en page 35 de la pièce 1b (rapport sur l'état initial de l'environnement) du dossier SCOT.</p>

Remarques du Conseil Général de l'Oise	Réponses proposées
<p>• <u>Environnement</u> :</p> <p><i>Une information complémentaire pourrait être ajoutée sur le rôle de l'ASA (Association Syndicale Autorisée) de l'Epte.</i></p> <p><i>Il convient de préciser que le souhait d'extension après 2015 de l'autorisation d'exploitation du centre de stockage des déchets de Liancourt-Saint-Pierre doit être compatible avec le Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets non Dangereux en vigueur.</i></p> <p><i>Il convient d'ajuster le contenu de la page 30 du rapport sur l'état initial de l'environnement avec la présence de l'ENS « Pelouses et bois de la Cuesta Sud du Pays de Bray » dont le périmètre concerne la commune de Troussures. Il serait intéressant de préciser que le Conservatoire d'Espaces Naturels de Picardie gère et met en valeur deux sites situés à Lavilletterte et à Reilly (dans les périmètres d'ENS d'intérêt départemental), entretient et met en valeur des cavités à chauves-souris sur les communes de Lavilletterte, Monneville et Montagny-en-Vexin. En outre, le territoire du Vexin-Thelle compte un Grand Ensemble Naturel Sensible (GENS) « Lande du Vexin » d'intérêt local.</i></p>	<p>Compte tenu des réflexions en cours sur les évolutions possibles de la gestion des milieux aquatiques à l'échelle de la CCVT et des territoires voisins, il est proposé de ne pas apporter ce complément d'information au dossier SCOT ; l'étude en ce sens n'étant pas finalisée.</p> <p>Dans la mesure où ce souhait ne présente pas aujourd'hui d'incompatibilité avec le Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets non Dangereux (ou document en tenant lieu), il paraît important de l'inscrire au SCOT du Vexin-Thelle.</p> <p>Il est proposé d'ajuster la page 30 de la pièce 1b (rapport sur l'état initial de l'environnement) du dossier SCOT avec l'existence de l'ENS d'intérêt départemental « Pelouses et bois de la Cuesta du Pays de Bray » sur la commune de Troussures et l'existence du GENS « Lande du Vexin » d'intérêt local.</p>

Remarques du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise	Réponses proposées
<p>• <u>Sur le rapport de présentation / Diagnostic</u> :</p> <p><i>Il est précisé (pages 48 et 49 de la pièce 1a du dossier SCOT) que 6 lignes régulières interurbaines de cars départementaux ainsi qu'une ligne routière régionale (Gisors – Cergy) desservent le Vexin-Thelle, et que le billet unitaire à 2 euros est désormais le tarif de référence pour tout déplacement (plus des offres d'abonnement).</i></p>	<p>Il est proposé d'ajuster en conséquence la rédaction du texte en page 48 de la pièce 1a du dossier SCOT.</p>
<p>• <u>Sur le PADD</u> :</p> <p><i>Il convient de prendre en compte le rabattement vers les transports en commun et le développement en faveur des modes doux vers les gares en créant ou réhabilitant des chemins piétons et des pistes cyclables, ce qui peut impliquer l'aménagement d'espaces publics. Il serait souhaitable que les équipements sportifs, culturels, les extensions urbaines et économiques puissent être desservis par les modes doux. L'urbanisation est à favoriser à proximité des axes de transports collectifs et aux abords des arrêts.</i></p>	<p>Il est utile de rappeler que l'ensemble des ces objectifs et orientations sont développés dans le SCOT. En effet, il est proposé d'optimiser la desserte des lignes régulières interurbaines en passant prioritairement par les communes « pôles » ou « bourgs » du territoire, appelées à recevoir l'essentiel de l'offre en commerces, équipements, services et en emplois, et appelées à connaître un développement démographique un peu plus soutenu. Le déploiement d'un réseau de voies douces est clairement envisagé, notamment depuis les communes autour des pôles et bourgs, plus particulièrement pour faciliter l'accès aux collèges, aux équipements sportifs et culturels (page 18 du PADD, pages 25 et 26 du DOO, pièce 3 du dossier SCOT). Il n'y a donc pas lieu d'apporter d'ajustement au dossier SCOT.</p>

ANALYSE DES REMARQUES DES PERSONNES PUBLIQUES SUR LE PROJET DE SCOT ARRÊTÉ

Remarques de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise	Réponses proposées
<p>• <u>Rapport de présentation</u> :</p> <p><i>Il serait souhaitable d'évoquer les besoins en matière d'accessibilité et de réseaux envoyés par la société Valéo par courrier en date du 26 août 2013. Les extensions foncières économiques sont également importantes pour le maintien et le développement des entreprises existantes, ainsi que pour aider à adapter l'offre d'emploi aux profils socio-économiques des habitants. Les projets définis par le SCOT vont induire un besoin évident en matériaux de construction (logements, infrastructures). Le rapport de présentation (état initial de l'environnement) aurait à gagner à rappeler l'intérêt des matériaux géologiques dans la réalisation de ces projets et à établir en conséquence le potentiel local en matériaux de construction.</i></p>	<p>Les besoins soulevés par l'entreprise Valéo l'ont été après que la phase diagnostic et la phase PADD du SCOT aient été validées par le conseil communautaire. C'est pourquoi ils n'ont pas été clairement retranscrits dans le rapport de diagnostic. Pour autant, ils sont clairement pris en compte par les orientations et objectifs du SCOT (DOO notamment) dans la limite de ce que les collectivités publiques locales concernées peuvent apporter à ce sujet. Le projet territorial traduit dans le PADD et les objectifs du DOO visent bien à proposer des possibilités d'extension des sites d'activités existants, notamment pour répondre aux besoins endogènes des entreprises, tout en veillant à être économe en termes de consommation d'espaces. Il est proposé de ne pas apporter de compléments au dossier SCOT sur ce point.</p> <p>Concernant les besoins en matériaux, il est exact que les dispositions du SCOT n'ont pas développé ce sujet. Cependant, ces besoins restent difficiles à évaluer. Dans le même temps, l'absence de plan départemental des carrières à jour n'aide pas les auteurs du SCOT à se positionner à l'échelon local sur les possibilités d'extraction de matériaux tout en précisant que les dispositions du SCOT du Vexin-Thelle ne créent pas un obstacle à cette éventualité dans le respect des sensibilités environnementales mises en avant. Il est proposé d'ajouter un élément d'information dans le rapport de diagnostic du dossier SCOT sur ce point.</p>
<p>• <u>Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)</u> :</p> <p><i>Il est nécessaire d'inscrire plus clairement l'objectif d'une déviation favorisant l'accessibilité de Valéo et rejoignant la RD153. L'anticipation de la mise en compatibilité du SCOT du Vexin-Thelle avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique, en ce qu'il identifie la trame verte et bleue à préserver, est prématurée et pourrait avoir un impact sur le développement des sites d'activités (notamment Valéo à Reilly). Cela demande une reformulation.</i></p>	<p>Concernant l'amélioration de la desserte de l'entreprise Valéo, les dispositions du SCOT la mettent clairement en avant tout en rappelant que ce sujet ne résulte pas uniquement d'une décision de la Communauté de Communes du Vexin-Thelle et des communes concernées. Le lien avec la gestion du trafic nord/sud dans la traversée de Chaumont-en-Vexin est évident. Les observations du Conseil Général sur le projet de SCOT du Vexin-Thelle indiquent que la réalisation d'une déviation nord/sud de Chaumont-en-Vexin n'est actuellement pas envisagée par le Plan Départemental pour une Mobilité Durable. La disposition du SCOT à ce sujet affiche bien la volonté locale allant dans le sens de l'entreprise Valéo, mais qui achoppe au niveau départemental. Il est proposé de mettre davantage en avant l'enjeu économique majeur de l'amélioration de cette desserte.</p> <p>L'identification d'une trame verte au SCOT du Vexin-Thelle vise à répondre aux dispositions de l'article L.122-1-3 et de l'article L.122-1-5 du code de l'urbanisme (le DOO précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques). Il est précisé en page 77 du DOO que cette trame verte est distincte de celle du SRCE (non validé). La trame ainsi identifiée s'est attachée à ne pas perturber le développement de sites pouvant accepter une nouvelle urbanisation (cas de Valéo à Reilly). En conséquence, il est proposé de maintenir ce principe de trame verte principale identifié au SCOT en supprimant pour autant la formule indiquant la recherche d'une anticipation pour la mise en compatibilité du SCOT avec le SRCE en cours d'élaboration.</p>

ANALYSE DES REMARQUES DES PERSONNES PUBLIQUES SUR LE PROJET DE SCOT ARRÊTÉ

Remarques de la Chambre d'Agriculture	Réponses proposées
<p>• <u>Sur la consommation d'espaces naturels ou agricoles :</u> <i>Il aurait été nécessaire de préciser, dans le DOO, la manière dont la collectivité veillera à la réduction de la consommation d'espaces.</i></p> <p><i>Il est indispensable de faire figurer une analyse quantitative de la consommation d'espaces agricoles sur les 10 années écoulées.</i></p> <p><i>Il est demandé que les projets impliquant une forme d'habitat spécifique restent le moins possible consommateurs d'espaces agricoles et/ou naturels. Il est considéré qu'une emprise golfique est consommateur d'espaces agricoles et/ou naturels contrairement à ce qui est évoqué en page 95 du DOO.</i></p>	<p>Il est rappelé que la Communauté de Communes du Vexin-Thelle n'a pas la compétence en urbanisme lui permettant d'agir sur le contenu des documents d'urbanisme communaux. En revanche, dans le cadre du suivi du SCOT, en particulier sur la compatibilité entre la consommation foncière impliquée par les projets communaux traduits dans un PLU et les dispositions du SCOT à ce sujet, la CCVT veillera à cette réduction de la consommation d'espaces. Les élus devront faire des choix.</p> <p>L'analyse quantitative de la consommation d'espaces agricoles sur les 10 années écoulées figure dans la pièce 1c (rapport de diagnostic agricole, pages 19 à 23) du dossier SCOT. Il est rappelé que, sur la période d'observation suivant les données disponibles, 122 ha d'espaces agricoles ont été consommées alors que sur les 10 années à venir, le SCOT ne prévoit qu'entre 75 à 95 ha de consommation possible d'espaces agricoles ou naturels.</p> <p>Les auteurs du SCOT prennent bonne note du souhait de la Chambre d'Agriculture en ce qui concerne la limitation de la consommation d'espaces sur des projets impliquant une forme d'habitat spécifique. Il est utile de signaler que le projet connu à ce jour impliquant une forme d'habitat spécifique est en cours de modification pour réduire les emprises où seraient implantées les constructions à usage d'habitation, allant donc dans le sens des attentes de la Chambre d'Agriculture. Concernant la consommation d'espaces agricoles et/ou naturels engendrée par une activité golfique, il convient d'indiquer que le remaniement par l'homme d'une telle emprise n'a pas plus d'impact sur le milieu naturel que l'intervention humaine sur les espaces cultivés. En outre, il est attesté (voir l'étude d'impact du projet d'extension du domaine golfique de Rebetz) qu'une emprise golfique peut contribuer à redéployer de la biodiversité (sur la flore comme sur la faune) contribuant donc à la valorisation des espaces naturels.</p> <p>Il est donc proposé de ne pas apporter de modifications au dossier SCOT sur ces points.</p>
<p>• <u>Sur l'état des lieux de l'activité agricole et son dynamisme à l'échelle territoriale :</u> <i>Le diagnostic agricole demandé au moment de l'élaboration d'un document d'urbanisme à l'échelle communale, pourrait utilement recenser les sites d'enjeux agricoles, veiller à l'absence de concurrence entre un projet de délocalisation agricole et un projet d'extension urbaine sur des terres de moindre qualité, veiller au maintien d'accès adaptés aux corps de ferme.</i></p>	<p>Il est proposé de compléter la rédaction en pages 40 et 41 du DOO (pièce 3 du dossier SCOT) en demandant de veiller aux bonnes conditions d'accès aux corps de ferme et en renvoyant notamment à la possibilité de s'appuyer sur le document présenté par la Chambre d'Agriculture lors des réunions d'élaboration des documents d'urbanisme communaux (en particulier lorsque sera abordé le diagnostic agricole).</p>

Remarques de la Chambre d'Agriculture	Réponses proposées
<p>• <u>Sur la gestion durable des sensibilités environnementales (Axe 7 du DOO) :</u> <i>Les dispositions du SCOT relatives aux ZNIEFF de type 1 pourraient rendre non constructibles des espaces agricoles (ayant actuellement cette vocation) en précisant que la ZNIEFF ne présente pas un caractère réglementaire.</i></p> <p><i>Les dispositions du SCOT relatives aux continuités écologiques par anticipation du futur SRCE risqueraient de se traduire au PLU notamment par des zonages et règlements interdisant toute construction agricole.</i></p> <p><i>Il est demandé de préciser, dans les prescriptions du DOO et dans la cartographie (planches 3a et 3b) que le classement en zone agricole n'est pas incompatible avec ces orientations.</i></p>	<p>Il est clairement indiqué en page 75 du DOO que le classement en zone agricole des terrains situés en périmètre de ZNIEFF de type 1 est possible tout en précisant les dispositions réglementaires relevant du code de l'environnement (article L.411-1) quant aux possibilités de constructions.</p> <p>Il en est de même dans les secteurs de continuités écologiques à préserver ou à restaurer, en précisant qu'il convient de limiter les possibilités d'aménagement ou de construction qui pourraient perturber le fonctionnement de la continuité écologique sachant pour autant que la mise en œuvre de mesures compensatoires reste envisageable dans ce cas de figure. Suivant la réponse proposée à l'observation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise au sujet de l'anticipation du SRCE, il est donc proposé de supprimer la formulation y faisant référence.</p> <p>Il est bien indiqué sur les planches graphiques 3a et 3b du dossier SCOT que les conditions d'aménagement et d'urbanisations sur les secteurs identifiés sont précisées dans le DOO.</p> <p>Il est proposé de ne pas apporter de modifications au dossier SCOT sur ces points.</p>
<p>• <u>Sur la préservation de la ressource en eau (Axe 7 du DOO) :</u> <i>Il est demandé d'envisager en concertation avec les exploitants concernés, les mesures avancées au SCOT, notamment par le biais d'un conventionnement porté par la collectivité dans la mesure où ces aménagements seraient consommateurs d'espaces agricoles préjudiciable à l'activité agricole.</i></p>	<p>Il est utile de préciser que les dispositions reprises au SCOT ne font que rappeler les dispositions réglementaires déjà existantes par l'intermédiaire de la loi sur l'Eau et sa traduction dans le SDAGE Seine Normandie. La CCVT prend bonne note de la proposition de la Chambre d'Agriculture au sujet d'un conventionnement entre la collectivité et les exploitants, tout en indiquant qu'à ce jour elle n'a pas la compétence en matière de politique globale de l'eau. La mise en œuvre d'un SAGE avec une structure en charge de sa réalisation et de son application pourrait envisager ce type de conventionnement (voir étude juridico-technique).</p> <p>Il est proposé de ne pas apporter de modifications au dossier SCOT sur ce point.</p>
<p>• <u>Sur l'Axe 6 (paysages) du DOO :</u> <i>Il est craint que la prescription sur le traitement des franges forestières génère des protections inadaptées avec la gestion de l'exploitation forestière. Il est rappelé que l'élaboration d'un Plan Simple de Gestion n'associe à aucun moment la commune.</i></p>	<p>Il est clairement indiqué en page 66 du DOO (pièce n°3 du dossier SCOT) que l'application d'un recul non aedificandi d'au moins 20 mètres comptés depuis la lisière forestière a pour objectif de limiter les risques et les nuisances (chutes d'arbres, ombre, humidité, etc.) et que ce recul ne s'applique pas aux installations liées à l'exploitation forestière faisant que cela ne remet pas en cause la gestion forestière. Il est proposé de préciser que cette bande s'applique sur la lisière extérieure du boisement.</p> <p>Il n'est nullement indiqué dans le dossier SCOT que la commune est appelée à se positionner sur le contenu et l'application d'un Plan Simple de Gestion d'un boisement. En revanche, il est rappelé que le code de l'urbanisme rend possible, pour une commune au moment de l'élaboration d'un PLU, l'identification de boisement à conserver au titre de l'article L.130-1 ou encore d'éléments plantés présentant un intérêt paysager au titre de l'article L.123-1-5 7° sachant que les dispositions du SCOT précisent justement que le recours à ces articles du code de l'urbanisme sont à évaluer en fonction de l'application ou non d'une réglementation sur les boisements concernés, au titre du code forestier ou d'un plan simple de gestion, afin d'éviter un empilement des mesures de protection. Il est proposé de ne pas apporter de modifications au dossier SCOT sur ce point.</p>

Remarques de la Chambre d'Agriculture	Réponses proposées par le groupe de travail
<p>• <u>Sur le diagnostic agricole</u> :</p> <p><i>Il est observé que les chapitres intitulés « impact et rôle environnemental » et « tourisme et cadre de vie » figurant dans le rapport sur le diagnostic agricole n'ont pas de « lien » avec l'agriculture.</i></p>	<p>Il a paru utile aux auteurs du SCOT d'aborder ces thématiques (« impact et rôle environnemental » et « tourisme et cadre de vie ») dans le diagnostic agricole, du fait que l'activité agricole occupe les 2/3 de la superficie du territoire du Vexin-Thelle, qu'en conséquence des enjeux d'articulation avec la prise en compte des milieux naturels existaient (ne sont présentées dans ce rapport que les principales caractéristiques environnementales du territoire). Par ailleurs, il est fréquemment constaté la recherche de diversification de l'activité agricole vers le tourisme (accueil à la ferme par exemple) sachant que le Vexin-Thelle présente un véritable intérêt sur ce point (proximité des milieux urbains de la région parisienne). C'est pourquoi une présentation des principales caractéristiques touristiques du Vexin-Thelle figure dans le diagnostic agricole.</p> <p>Il est convenu de les laisser en apportant les précisions ci-dessus pour mieux justifier leur présence dans le rapport de diagnostic agricole.</p>
<p>• <u>Sur le PADD (thème économie)</u> :</p> <p><i>Pour le développement futur autorisé des sites d'activités isolés, il serait souhaitable que le SCOT affiche une notion de proportionnalité par rapport à l'existant.</i></p>	<p>Au sujet des sites d'activités isolés, les dispositions du SCOT n'affichent pas d'enveloppe foncière détaillée en cas d'extension compte tenu de la difficulté à la définir aujourd'hui. A titre d'exemple, le site Valéo à Reilly qui constitue un des principaux employeurs recensés sur le Vexin-Thelle souhaite pouvoir se développer sans être en mesure de préciser l'enveloppe foncière dont il aurait besoin au regard du contexte économique général. Il est proposé de ne pas apporter de modifications au dossier SCOT sur ce point en indiquant que, dans le cadre du suivi du SCOT et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux, la CCVT veillera à ce que la consommation d'espaces qui pourrait être envisagée reste adaptée.</p>

Remarques du Centre National de la Propriété Forestière (CNPF) – Délégation Nord-Pas de Calais Picardie	Réponses proposées
<p><i>Sur la protection des boisements, il est demandé de retirer les dispositions avancées à la page 65 du DOO, contradictoires dans leur contenu notamment en ce qui concerne la participation des élus et personnes publiques dans la procédure d'élaboration des documents de gestion durable des forêts.</i></p> <p><i>Cette demande vaut également pour les objectifs et les principes d'application affichés dans l'encadré (page 65 du DOO).</i></p>	<p>Il semble y avoir une interprétation inexacte des principes exprimés au SCOT du Vexin-Thelle sur la gestion des boisements. En effet, il convient de rappeler, dans un premier temps, que les boisements outre leur fonction économique, ont également un rôle paysager, écologique, cynégétique, récréatif ou encore anti-érosif ; ces différents rôles et fonctions sont habituellement traités dans les plans simples de gestion quand ils existent. A ce titre, il est attendu des différents partenaires publics associés ou consultés que le SCOT avance un certain nombre de dispositions sur la prise en compte de ces boisements. Sur ce point, les auteurs du SCOT ont opté pour se limiter à rappeler le cadre réglementaire existant (celui du code forestier et/ou du plan simple de gestion qui peut suffire pour garantir une évolution adaptée des boisements ou encore celui complémentaire du code de l'urbanisme en distinguant l'application possible de l'article L.130-1 (notamment sur les massifs boisés) ou l'article L.123-1-5 7° pour les éléments plantés plus isolés). C'est au moment de l'élaboration du PLU (seul outil par lequel ces articles du code de l'urbanisme peuvent éventuellement être utilisés) que la commune aura à étudier, en partenariat avec les personnes concernées et habilitées, leur intérêt ou non, plus particulièrement quand existeront déjà des mesures de gestion (celles du code forestier, plan simple de gestion) des boisements concernés, l'objectif étant d'éviter d'empiler les dispositions réglementaires. En ce qui concerne les plans simples de gestion, il n'est aucunement indiqué que d'autres personnes que celles figurant dans la loi peuvent s'immiscer dans le processus décisionnel de leur rédaction.</p> <p>Il est proposé d'ajouter à la rédaction de ces dispositions du SCOT (page 65 du DOO, pièce n°3 du dossier), ce souci d'éviter un empilement des mesures de protection des boisements qui pourrait nuire à leur exploitation.</p>
<p><i>Il est demandé de supprimer ou de corriger les corridors écologiques intra ou inter forestiers figurant sur la carte 3b sachant que le projet de SRCE de Picardie a validé le principe de ne pas cartographier les corridors intra forestiers.</i></p>	<p>Sur la carte 3b du dossier SCOT, sont identifiées les continuités écologiques à préserver, voire à restaurer, afin de respecter les dispositions de l'article L.122-1-3 et de l'article L.122-1-5 du code de l'urbanisme (le DOO précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques). Il est précisé en page 77 du DOO que cette trame verte est distincte de celle du SRCE (non validé). Même si ces continuités écologiques peuvent correspondre à ces corridors écologiques inter ou intra forestiers, elles attestent bien d'une sensibilité écologique forte à l'échelle du Vexin-Thelle comme l'atteste le rapport sur l'état initial de l'environnement (pièce 1b du dossier SCOT).</p> <p>Il est proposé sur la carte 3b du dossier SCOT de conserver le principe de continuité écologique principale à l'échelle du territoire et de supprimer la trame corridor écologique intra ou inter forestier.</p>

Remarques de la Communauté de Communes Gisors Epte Lévière	Réponses proposées
<p><i>Avis réservé compte tenu des zones d'activités envisagées à Eragny-sur-Epte qui jouxtent la ville de Gisors.</i></p>	<p>Les nouveaux sites d'activités proposés à Eragny-sur-Epte répondent à une logique de valorisation de la desserte routière et ferroviaire dans cette partie du territoire. Il est indiqué en page 36 du DOO (pièce n°3 du dossier SCOT) que cet aménagement pourrait associer la ville de Gisors pour rechercher de la cohérence, comme cela a été demandé en son temps, par la Communauté de Communes Gisors Epte Lévière. Il est proposé de ne pas modifier le dossier SCOT.</p>
Remarques de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis	Réponses proposées
<p><i>Pas de remarque.</i></p>	<p>Sans objet.</p>

ANALYSE DES REMARQUES DES COMMUNES SUR LE PROJET DE SCOT ARRÊTÉ

Remarques de la Commune de Chaumont-en-Vexin	Réponses proposées
<p>Avis favorable en demandant que la déviation nord-sud de Chaumont-en-Vexin soit actée plus précisément. Avis défavorable au plan pluriannuel de restauration et d'entretien (PPRE) des cours d'eau.</p>	<p>Il est rappelé que la déviation nord-sud de Chaumont-en-Vexin relève d'une compétence du Conseil Général de l'Oise. Dans son avis sur le projet de SCOT du Vexin-Thelle, le Conseil Général indique que ce projet ne figure plus dans le Plan Départemental pour une Mobilité Durable adopté en juin 2013 suivant les études menées révélant les difficultés techniques et économiques liées à un site contraint et à une utilisation limitée des ouvrages par un trafic de report modeste ce qui remet en question de l'opportunité de l'opération. Dans le même temps, la CCIO met en avant la nécessité d'envisager une amélioration de l'accès à l'entreprise Valéo située à Reilly, depuis la RD153 ; cette amélioration pouvant être facilitée dans l'hypothèse de la réalisation de la déviation nord-sud de Chaumont-en-Vexin comme il est proposé par le SCOT du Vexin-Thelle. Il est proposé de maintenir les dispositions du SCOT du Vexin-Thelle en ce qui concerne la déviation nord-sud de Chaumont-en-Vexin sachant que le Conseil Général sera aussi saisi des attentes de l'entreprise Valéo quant à l'amélioration de son accessibilité.</p> <p>Concernant le PPRE, il convient de préciser que ce document est annexé au dossier SCOT au regard de l'intérêt du travail qui a été réalisé au sujet de la gestion de l'eau (trame bleue du territoire). Il est clairement indiqué en page 79 du DOO que les actions proposées sur les cours d'eau par le PPRE restent à valider localement. La commune de Chaumont-en-Vexin pourra donc demander des modifications à ce plan au moment de sa mise en œuvre et auprès de la collectivité en charge de sa mise en œuvre.</p> <p>Il est proposé de ne pas apporter de modifications au dossier SCOT sur ces points.</p>
Remarques de la Commune de Délicourt	Réponses proposées
Pas de remarque.	Sans objet.
Remarques de la Commune de Jouy-sous-Thelle	Réponses proposées
<p>Avis favorable en précisant que la commune étant la 3^{ème} agglomération de la CCVT, étant identifiée en bourg relais, possédant des commerces de proximité et une zone d'activité économique, étant située sur une liaison routière Nord/Sud à revoir, doit prévoir des avantages, des aménagements urbains sur la Commune.</p>	<p>Les dispositions du SCOT telles qu'elles sont proposées confirment bien le rôle important de la commune de Jouy-sous-Thelle dans l'organisation territoriale du Vexin-Thelle. A ce titre, le SCOT rend possible sur la commune des perspectives de développement qui lui sont favorables et qui pourront notamment être traduites lors de l'élaboration du PLU et éventuellement à la suite de choix d'aménagement de portée intercommunale qui pourraient intervenir sur le secteur.</p> <p>Il est proposé de ne pas apporter de modifications au dossier SCOT sur ce point.</p>

Remarques de la Commune de Serans	Réponses proposées
<p>Avis favorable en soulignant que la commune n'est pas favorable à la réalisation d'une éventuelle déviation sud (sur la RD153) et souhaite que soit privilégié l'itinéraire de délestage sur le réseau existant (RD43 et RD14) ce qui permettra d'éviter de porter atteinte aux paysages naturels aux abords du village, de réduire les coûts pour la collectivité publique, de limiter les nuisances sonores pour les habitations qui seraient situées à proximité de cette éventuelle déviation.</p> <p>La commune souhaite également une réorientation des lignes de bus régulière, notamment dans le but d'accéder plus facilement aux pôles du territoire.</p>	<p>La solution privilégiée par la commune de Serans en ce qui concerne le délestage du trafic de transit (en particulier les poids-lourds) sur la RD153 (itinéraire vert Beauvais / Mantes-la-Jolie) est bien envisagée par les orientations du SCOT et est en attente de réponse des services concernés (Conseil Général de l'Oise, Conseil Général du Val d'Oise, Etat). Il peut être envisagé de ne retenir que cette solution dans les dispositions du SCOT, ce qui impliquerait la modification de la carte figurant en page 17 du DOO (pièce n°3 du dossier SCOT) en supprimant le principe de contournement de Serans.</p> <p>Au sujet de la réorientation des lignes de bus afin de pouvoir mieux accéder aux bourgs du territoire identifiés au SCOT, des actions pourraient être envisagées sur la ligne Vexin Bus qui a l'intérêt de relier le sud du territoire (Lierville) à Chaumont-en-Vexin. Il est proposé d'ajouter une phrase dans ce sens à la page 24 du DOO (pièce n°3 du dossier SCOT).</p>

Les 38 autres communes ont émis un avis favorable tacite (pas de délibération prise ou d'avis transmis dans le délai de 3 mois à compter de la réception en commune du dossier « Projet de SCOT arrêté ») en signalant que M. le Vice-Président de la CCVT en charge du dossier SCOT a reçu (ou a répondu), à la demande de plusieurs élus du territoire qui souhaitaient obtenir des explications complémentaires sur le contenu du projet de SCOT arrêté et ses implications et notamment par rapport à leur propre commune et l'articulation avec la CCVT. La plupart des nouveaux élus ont souhaité ces rencontres.