

# territoires picards et transition écologique

## territoires à enjeux spécifiques

décembre 2017



# Éditorial



Le Président de la République a fixé un nouveau cap pour le pays lors de la conférence environnementale de septembre 2012 : faire de la France la nation de l'excellence environnementale. Il a par ailleurs tracé la feuille de route nationale pour la transition écologique.

Le positionnement de la Picardie comme l'une des premières régions éoliennes de France et comme première région à avoir été dotée d'un schéma régional climat, air, énergie, la récente création du parc naturel marin des trois estuaires ou encore l'adoption récente du plan régional santé environnement, témoignent du dynamisme du territoire picard en matière de développement durable.

Dans la continuité de ces démarches et afin de préciser les enjeux de la Picardie en la matière, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, avec le concours des directions départementales des territoires et de la mer, de l'INSEE et de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, a piloté la démarche « *territoires Picards et transition écologique* ».

Cette étude constitue une photographie des territoires picards au regard des objectifs de la transition écologique.

L'étude met à disposition des services de l'État, et des autres acteurs concernés, un socle commun et particulièrement riche d'informations qui améliorera les analyses des enjeux et des territoires picards. Cela me paraît particulièrement opportun dans la conduite des politiques publiques aujourd'hui.

La richesse des données réunies, sur des thématiques aussi diverses que l'urbanisme, l'énergie et le climat, les transports, la biodiversité, les risques naturels et industriels, les déchets, ou les modes de gouvernance, en fait un outil précieux pour aider à porter avec plus de pertinence les stratégies régionales liées aux grands enjeux environnementaux mais également sociaux et de développement.

Je remercie tous ceux qui ont œuvré à la rédaction de cet ouvrage qui permettra à chacun, dans une période où il est impératif de décider vite et juste, d'affiner son analyse et de mieux conduire son action dans le cadre de la transition écologique.

Le Préfet de Région,



Jean-François CORDET

# Notice méthodologique

## Territoires picards et transition écologique

La démarche entreprise a vocation à mettre à disposition de l'ensemble des services de l'État en région, un socle commun de connaissances. Cette étude pilotée par la DREAL Picardie, avec le concours de ses partenaires, identifie les grands enjeux du territoire dans une perspective de renouvellement de nos approches, conformément à la feuille de route dressée par le gouvernement en faveur de la transition écologique.

L'étude est constituée de 5 volets ;

- **un diagnostic régional** réalisé à partir d'une analyse bibliographique exhaustive des ressources régionales sur les thématiques : bâtiment et urbanisme, énergie et climat, transports, biodiversité, risques - santé - déchets et gouvernance.

Ce volet dresse un état des lieux des territoires picards au regard du cadre législatif existant (notamment la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement), des objectifs fixés par celui-ci et identifie les enjeux régionaux.

- **un cahier d'indicateurs** renseigne sur le niveau d'intégration des objectifs réglementaires à l'échelle des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) en s'appuyant pour chaque thématique sur des données factuelles. Ces outils de comparaison, en prise directe avec les tendances régionales, dressent une photographie de la région et permettent de territorialiser les différents enjeux de la transition énergétique. Les données issues de cette démarche constituent une base actualisée de connaissance à

même d'alimenter diverses réflexions et /ou rédaction de documents stratégiques.

- **des zooms territoriaux** présentent une analyse ciblée de six territoires picards retenus en fonction de leur cohérence et de leur singularité. Ainsi, ont été choisis :

- le Grand Amiens,
- le sud de la Picardie,
- le littoral Picard,
- les territoires concernés par le projet de Canal Seine Nord Europe,
- les plateaux agricoles du nord de l'Aisne,
- la vallée de la Somme.

- **un panorama d'acteurs** intervenant sur le territoire, précisant leurs domaines d'intervention et leurs compétences. L'objectif recherché consiste à identifier les acteurs intervenant dans les projets structurants.

Le rapport est composé de quatre parties identifiant quatre typologies d'acteurs intervenant à différentes échelles de gouvernance :

- dans les grands schémas stratégiques régionaux,
- dans les grands projets d'infrastructures portés par l'Etat en Picardie (liaison ferrée Picardie-Roissy, modernisation de la RN2...),
- dans les projets et instances impliquant d'autres acteurs (les parcs naturels régionaux, les projets de pôles métropolitains...),
- sur des thématiques spécifiques (centres d'expertise et de ressources...)

- **un atlas cartographique illustré**, par thématique, les tendances et enjeux recensés au cours de l'ensemble de la démarche.

*Crédit*

*Philippe*

*Frutier*

# TABLE DES MATIERES

1	La Vallée de la Somme	8
1.1	Présentation générale	9
1.2	Une priorité : la gestion du risque inondation	10
1.3	Thématiques importantes	16
1.3.1	Les Transports et les mobilités	16
1.3.1.1	Les mobilités de personnes	16
1.3.1.2	Le fret	17
1.3.2	La Biodiversité	18
1.4	Thématiques secondaires	21
1.4.1	La maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat	21
1.4.2	L'énergie /climat	22
1.4.3	La Gouvernance	23
1.4.4	La gestion des déchets	27
2	Le Grand Amiens	31
2.1	Présentation générale	32
2.2	Une priorité : la maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat	33
2.3	Thématiques importantes	38
2.3.1	La Biodiversité	39
2.3.2	La gestion des déchets	41
2.4	Thématiques secondaires :	43
2.4.1	Les Transports et les mobilités	43
2.4.2	L'énergie	46
2.4.3	Les Risques naturels et technologiques / lien santé – environnement	47
2.4.4	La gouvernance	50
3	Le Sud de la Picardie	54
3.1	Présentation générale	55
3.2	Une priorité : la Gouvernance	60
3.2.1	Un fort morcellement des territoires	60
3.2.2	Une couverture contrastée en outils de planification	60
3.2.3	D'importants outils d'aménagement dans le département de l'Oise	63
3.2.4	Des implications dans des démarches interrégionales	65
3.2.5	Des enjeux de coopération en regard des aires d'influence du Grand Roissy	66
3.3	Thématiques importantes	69
3.3.1	Des fortes dépenses des ménages liées au transport dans le sud de l'Oise	69
3.3.2	Les Transports et les mobilités	71
3.3.2.1	Le port fluvial de Longueil Sainte-Marie	71
3.3.2.2	Le projet MAGEO pour l'Oise	72
3.3.2.3	La liaison ferroviaire Creil Roissy	74
3.3.2.4	Le projet de modernisation des routes nationales pour la RN2.	75
3.3.3	La maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat	76
3.4	Thématiques secondaires	80
3.4.1	La Biodiversité, un enjeu nécessairement interrégional	80
3.4.2	L'énergie	82

3.4.3	La gestion des déchets	83
3.4.4	Des enjeux contrastés en terme de risques santé – environnement entre Oise et Aisne	85
4	Plateaux agricoles du Nord de l’Aisne (Saint-Quentinois, Vermandois et Laonnois)	87
4.1	Présentation générale	88
4.2	Deux priorités : la biodiversité et l’énergie	90
4.2.1	La Biodiversité	90
4.2.2	L’énergie	95
4.3	Thématique importante : Transports et mobilités	99
4.4	Thématiques secondaires	100
4.4.1	La gouvernance	100
4.4.2	La maîtrise de l’urbanisation et de l’habitat	105
4.4.3	La gestion des déchets	108
4.4.4	La gestion des risques naturels et le lien santé - environnement	112
5	Le littoral picard	114
5.1	Présentation générale	115
5.2	Une priorité : la biodiversité	115
5.3	Thématiques importantes	121
5.3.1	La gouvernance	121
5.3.2	Les risques	123
5.3.3	La maîtrise de l’urbanisation et de l’habitat	127
5.4	Thématiques secondaires	130
5.4.1	Les Transports et les mobilités	130
5.4.2	L’énergie	131
5.4.3	La gestion des déchets	132
6	Le projet de canal Seine Nord Europe et les territoires picards	133
6.1	Présentation générale	134
6.2	Une priorité : le fret, la logistique et la mobilité des actifs	138
6.2.1	L’objectif de report modal à l’échelle régionale	139
6.2.1.1	Inscrire le projet Seine Escaut dans le territoire	139
6.2.1.2	Avoir les moyens d’irriguer efficacement les territoires	141
1.	L’approvisionnement en granulats pour la construction de Seine Nord Europe	142
6.2.2	Les services aux personnes	143
6.3	Thématiques importantes	144
6.3.1	La gouvernance	144
6.3.2	La maîtrise de l’urbanisation et de l’habitat	150
6.4	Thématiques secondaires	152
6.4.1	La gestion des déchets	152
6.4.2	La Biodiversité	153
6.4.3	L’énergie	156
6.4.4	Les impacts liés à la santé	156
7	Table des illustrations	159





# 1 La Vallée de la Somme

---

---

## 1.1 Présentation générale

---

La vallée de la Somme s'étend sur 245 km de Fonsommes (02) à Saint-Valéry-sur-Somme, doublés à partir de Saint-Simon d'un canal de 156,6 km, construit de 1770 à 1843, avant une mise au gabarit Freycinet en 1880. Cette vallée forme un ensemble complexe de cours d'eau, de marais, d'étangs et de canaux. Le fleuve a donné son nom au Département : l'origine est « Samara », avec « som » (tranquille) et « aar » (rivière) ou « ar » (vallée).

Le zoom concerne essentiellement les communes de la vallée, bordant le fleuve entre Amiens et Abbeville. Cela représente une bande d'un peu plus de 40 km de long pour 3 km de large. Ce territoire concerne une trentaine de communes, soit environ 180 000 habitants (dont 135 000 pour Amiens et 24 000 pour Abbeville), répartis équitablement de part et d'autre du fleuve, soit 30 % de la population du département.

Il ne s'agit toutefois pas de se limiter aux phénomènes observés sur ces communes, mais également de les replacer dans le contexte plus global d'une vallée qui structure les équilibres départementaux : le fleuve oriente largement des flux et échanges d'Est en Ouest, et crée une véritable coupure historique entre les plateaux au nord et le sud de la vallée.

Sur ce territoire, la forte présence de l'eau et les importantes inondations vécues ont évidemment orienté le diagnostic par rapport à la problématique des **risques** pour la population et l'environnement. L'impact historique de la vallée sur les échanges nous a également conduits à retenir la thématique des **transports** comme un axe prioritaire. Enfin, la richesse écologique de la vallée, concernée par de nombreux périmètres de protection de la faune et la flore, et constituant en elle-même un trame écologique majeure, imposait d'analyser le territoire sous l'angle de la **biodiversité**.

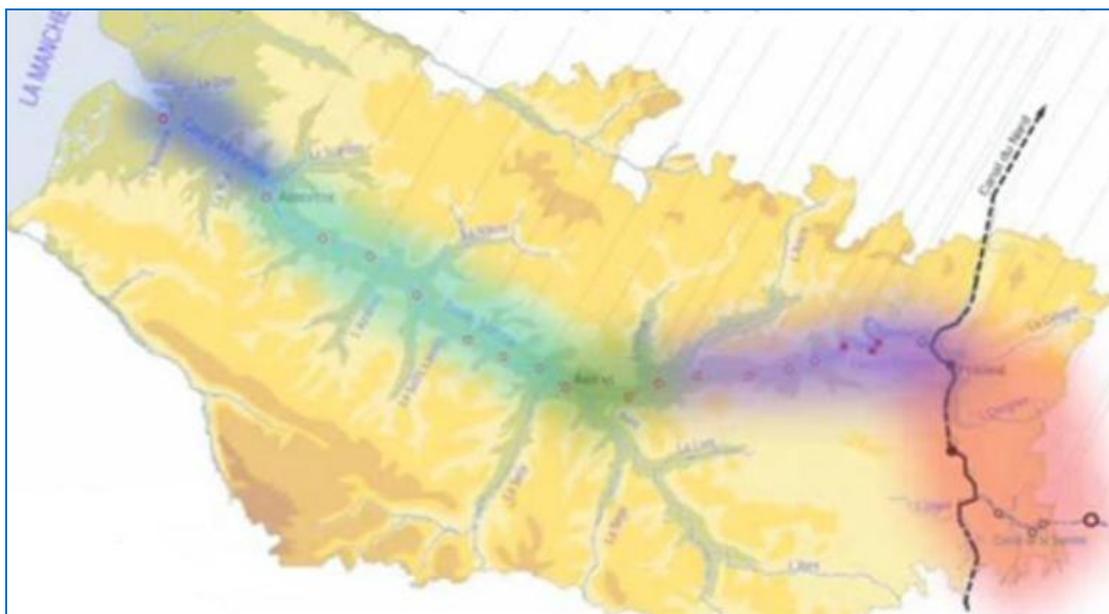


Figure 1 : Topographie de la Vallée de la Somme et principales zones urbanisées

## 1.2 Une priorité : la gestion du risque inondation

Le département de la Somme est soumis essentiellement aux risques de mouvement de terrain (au sud du département, en bord de mer), au risque sismique (secteur nord ouest du département) et surtout au risque d'inondation, le long des cours d'eau.

Le sous-sol du bassin versant de la Somme est presque entièrement constitué de craie, formation qui atteint localement 200 mètres d'épaisseur, reposant sur un sol argilo-marneux. La craie se caractérise par une forte porosité, lui permettant de stocker une grande quantité d'eau. Les communications entre les eaux souterraines et les eaux de surface sont omniprésentes sur l'ensemble de ce territoire, notamment en raison de la perméabilité de cette structure géologique.

Ainsi, un même cours d'eau peut occasionner une crue lente, une crue rapide ou une crue liée à une remontée de nappe, en fonction des conditions hydro-météorologiques. Sur un même bassin versant, plusieurs types d'inondation peuvent donc être observés.

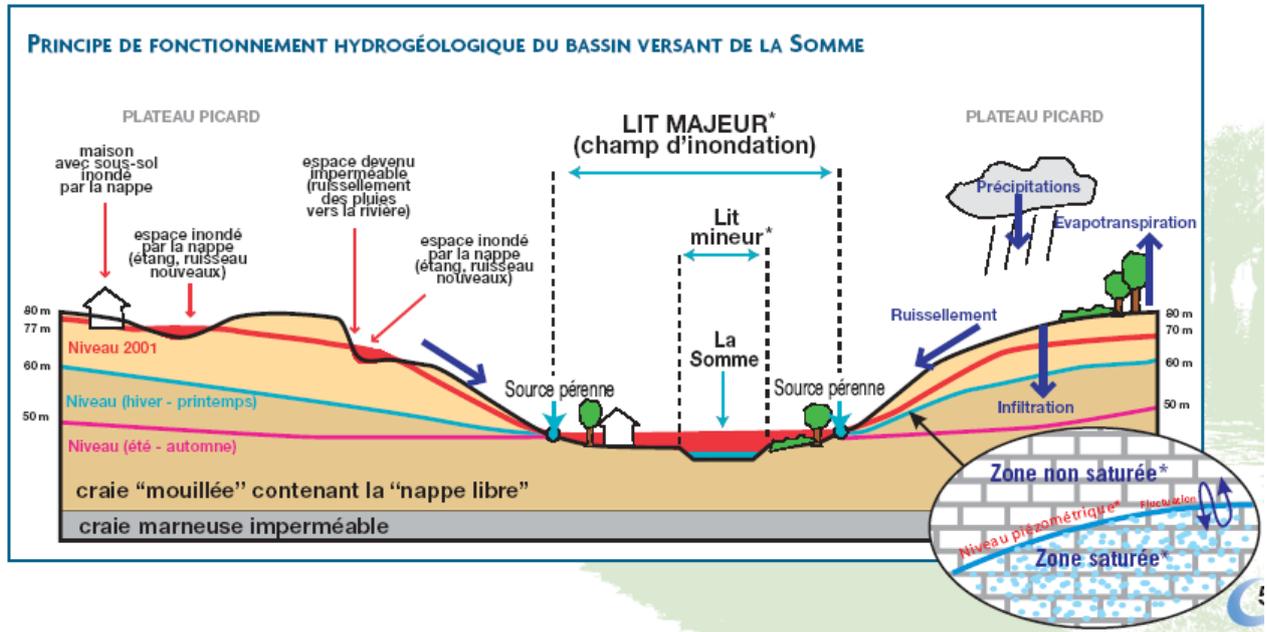


Figure 2 : Fonctionnement du bassin versant de la Somme (source : Guide Inondation, AMEVA)

### La forte présence du fleuve et la contrainte du risque inondation

La Vallée de la Somme forme un ensemble complexe de cours d'eau, de marais, d'étangs, de fossés, de rieux, de canaux et d'ouvrages hydrauliques les plus divers. Les nappes souterraines exercent une influence déterminante sur le niveau des eaux superficielles. Bien que de nombreux débordements aient été recensés dans le secteur, la Somme n'est pas un fleuve considéré comme source de crues catastrophiques.

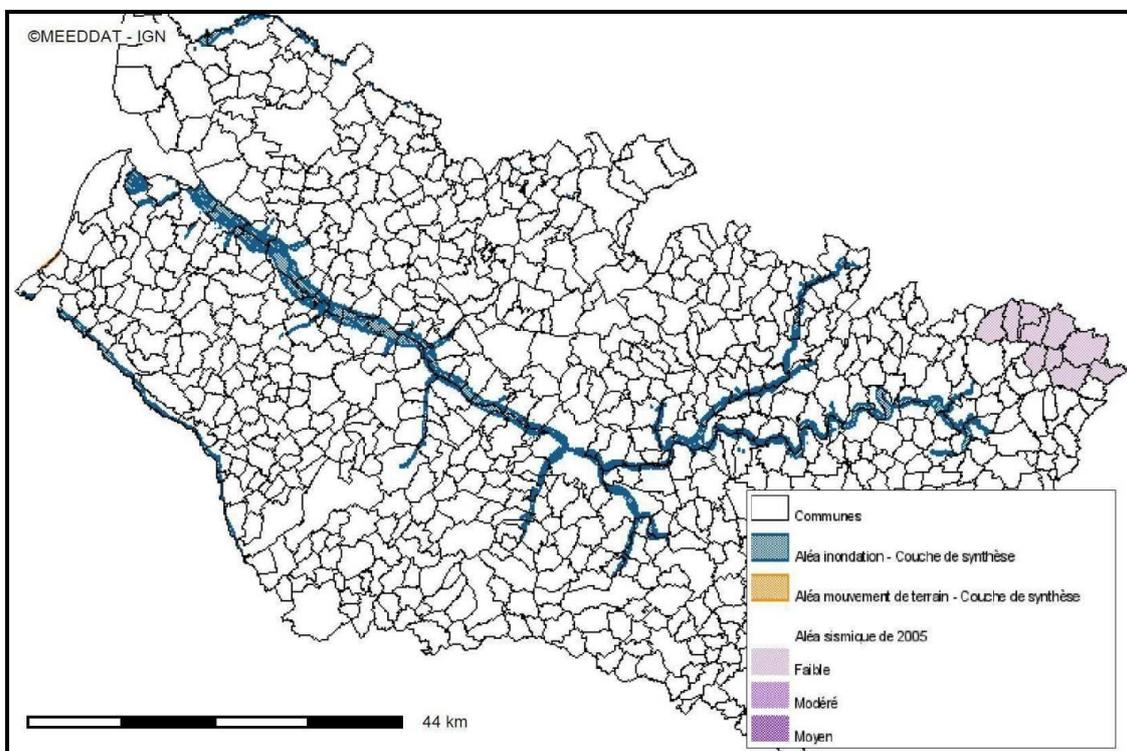


Figure 3 : Risque inondation en Vallée de la Somme

Néanmoins, la Vallée de la Somme a fait face au début de l'année 2001 à une crue d'une ampleur et d'une durée exceptionnelles : 138 communes concernées, 2000 maisons inondées, 1100 personnes évacuées, des équipements publics sont touchés (voirie, lignes ferroviaires, canaux, réseaux publics), 150 Millions d'euros de dégâts estimés (dont 3,5 millions d'euros pour les activités agricoles et horticoles). Il est capital pour la région des bords de Somme de se prémunir contre les inondations, d'établir un plan de réponse à l'aléa, étant donné que les plus grandes villes s'y sont installées.

### ☞ Un secteur peu sujet à l'impact sanitaire des pollutions environnementales, mais sensible à la pollution de l'eau

La vallée de la Somme bénéficie d'un cadre de vie agréable et relativement préservé (qualité des paysages, préservation du patrimoine et du caractère rural des villages de la vallée, absence relative de nuisances environnementales). On notera toutefois que :

- ⇒ Le secteur de la Vallée de la Basse Somme entre Amiens et Abbeville, plus dense en matière de population et d'infrastructures (réseau ferré et autoroutier) et plus industrialisé, est plus exposé : nuisances sonores, qualité moyenne de l'air et des eaux,...
- ⇒ Ponctuellement, certains points du territoire de la vallée sont particulièrement soumis à certaines nuisances : ligne LGV, autoroute et roclades des agglomérations, pollutions électromagnétiques,...
- ⇒ Les activités de loisirs développées autour de l'eau ont toutefois tendance à dégrader la qualité des sites : campings, cabanons, stationnements « sauvages » le long du canal, etc. nuisent à l'harmonie des paysages, à la qualité de sites naturels (perturbation de la faune et la flore) et sont potentiellement source de nuisances pour la qualité de l'eau du fait d'effluents sanitaires non gérés.



**Figure 4 : impact des cabanons et stationnements « sauvages » le long du fleuve**

(Source : Inddigo / Etude d'impact pour le projet de véloroute voie verte le long du canal de la Somme)

- ⇒ L'eau et les milieux aquatiques, sous toutes leurs formes, représentent un patrimoine riche et à préserver pour la vallée. Les enjeux de préservation de la ressource en eau sont directement liés à la gestion des enjeux :
  - ⇒ qualitatifs de la ressource dus aux différentes activités : industrie, agriculture, assainissement...
  - ⇒ quantitatif (problèmes de sécheresse sur certains secteurs de plateaux) et donc de restriction d'usage,
  - ⇒ de santé publique : problèmes bactériologiques touchant l'activité conchylicole en aval, ainsi que la contamination du milieu aquatique par les PCB,

- ⇒ de sécurité avec les inondations de la Somme ainsi que les problèmes de ruissellement et de mouvements de terrains,
- ⇒ enjeux économiques pour les activités liées à l'eau telles que l'industrie, l'agriculture, la pêche, la chasse, le tourisme, les sports nautiques et les loisirs.

L'amélioration de la qualité de l'eau est une mission importante. La Somme a été classée en objectif d'atteinte du bon état pour 2015 : atteindre le bon état pour les masses d'eau, veiller à leur non-dégradation et réduire la concentration des substances dangereuses.

### ➤ Les dispositions du Grenelle doivent permettre d'améliorer la réponse à cet enjeu

La maîtrise des risques est traitée dans la première loi Grenelle et reprise dans le cinquième objectif de la loi Grenelle 2. Celles-ci préconisent une intégration dans les documents d'urbanisme des mesures de réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation, en facilitant d'une part l'infiltration des eaux de pluie et d'autre part, en sécurisant les bords des cours d'eau.

Une action efficace nécessite au préalable un inventaire précis des zones à risques importants.

Egalement, parmi les 4 grands objectifs fixés par la DCE pour la gestion de l'eau, figure « l'atteinte du bon état écologique, pour les eaux de surface, les masses d'eaux artificielles et les eaux souterraines d'ici 2015 ». L'atteinte de cet objectif de bon état écologique de l'eau (objectifs de qualité chimique et biologique DCE) semble être difficile pour la Somme, principal cours d'eau du pays et du département, même si, globalement, la qualité des cours d'eau s'est améliorée essentiellement grâce à une diminution des matières organiques, azotées et phosphorées et aux travaux d'assainissement et d'épuration (eaux usées et pluviales), menés au niveau des agglomérations.

Concernant les masses d'eau souterraines, la nappe de la « craie de la vallée de la Somme aval » risque de ne pas atteindre le bon état qualitatif, notamment du fait de la pollution en nitrates et pesticides. Il est constaté une stabilité de la pression des captages d'ici l'horizon 2015, due à la compensation de l'augmentation des prélèvements agricoles par la diminution des prélèvements pour la production d'eau potable. La nappe de la « craie de la vallée de la Somme amont » risque également de ne pas atteindre le bon état qualitatif du fait de pollution en nitrates et pesticides, mais il est constaté une hausse de la pression des captages agricoles et de production d'eau potable.

### ➤ Des politiques qui anticipent les exigences Grenelle

#### **Plan de Prévention des Risques**

Suite à l'évènement dévastateur de 2001, une commission d'enquête fut chargée d'établir les causes et les responsabilités de ces crues, d'évaluer les coûts et de prévenir les risques d'inondations.

Un premier Plan de Prévention des Risques Inondation a été adopté en décembre 2004 (118 communes concernées, objectif d'assurer une cohérence dans la gestion du risque) mais a été annulé le 10 décembre 2009 en raison d'un vice de forme.

Une actualisation du PPRI a été élaborée, et une enquête publique s'est déroulée du 4 janvier au 16 février 2012, avant approbation par le préfet le 2 août 2012.

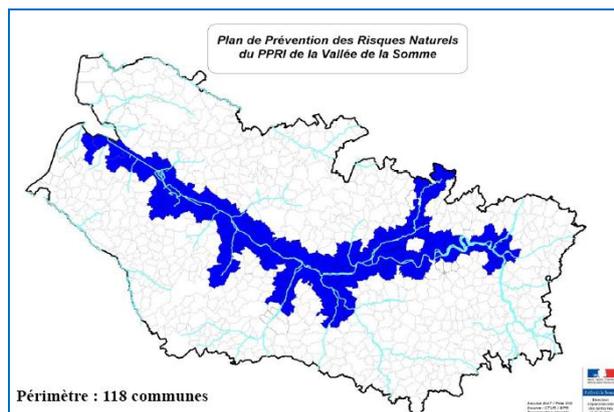


Figure 5 : PPRI Vallée de la Somme (Source : DDTM Somme)

La totalité des communes de la vallée sont incluses dans le périmètre du PPRI, qui concerne au total 118 communes, représentant une population d'environ 270 000 habitants, soit la moitié de la population du département.

### Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Le SAGE Somme aval et cours d'eau côtiers est en cours d'élaboration (démarche lancée le 23 octobre 2009). La Commission Locale de l'Eau a été installée le 16 janvier 2012 par le Préfet de Picardie : le SAGE entre donc dans la phase d'élaboration de ses documents. La structure porteuse de ce SAGE est le syndicat mixte d'aménagement hydraulique du bassin versant de la Somme (AMEVA). L'AMEVA porte également le SAGE Haute Somme qui concerne quant à lui 64 communes réparties au niveau de 4 départements : la Somme (165 communes), l'Aisne (83 communes), l'Oise (9 communes) et le Pas-de-Calais (7 communes) : ce double portage permet une synergie et une cohérence entre les 2 démarches.

Le périmètre du SAGE « Somme aval et cours d'eau côtiers », délimité par arrêté inter-préfectoral du 29 avril 2010, couvre 569 communes :

- ⇒ sur 3 départements (485 dans la Somme, 76 dans l'Oise, 8 dans le Pas-de-Calais)
- ⇒ et 2 régions (Picardie et Nord-Pas-de-Calais).

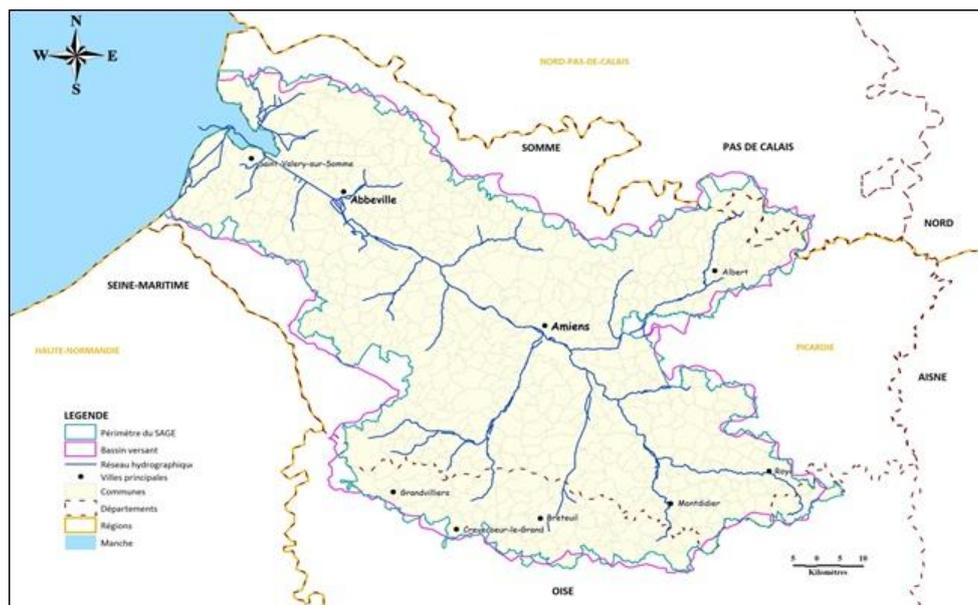


Figure 6 : Périmètre du SAGE Somme aval et Cours d'eau côtiers

Afin de protéger les espaces urbanisés le long du fleuve, un schéma d'aménagement global et cohérent a été décidé. Il comprend des actions de l'amont à l'aval, telles que :

- ⇒ Le prélèvement de  $5 \text{ m}^3/\text{s}$  à l'amont et la restitution vers le canal Seine Nord Europe en cas de crue centennale (type 2001),
- ⇒ La réfection (modernisation ou augmentation de la capacité) des ouvrages de gestion à Saint Valéry sur Somme, Lamotte Brebière, Amiens,
- ⇒ La création et restauration de digues,
- ⇒ L'amélioration des écoulements,
- ⇒ La réfection des franchissements routiers.

### ➤ Une application progressive des autres exigences Grenelle : l'inventaire des zones à risques importants

La loi Grenelle 2 imposait la réalisation, avant le 22 décembre 2011, d'une évaluation préliminaire des risques d'inondation au niveau de chaque grand bassin versant. Ces documents ont été produits pour le fleuve Somme. L'identification des territoires, dans lesquels il existe un risque d'inondation important (TRI) ayant des conséquences de portée nationale, est actuellement en cours (obligation légale d'achèvement pour le 22 décembre 2013).

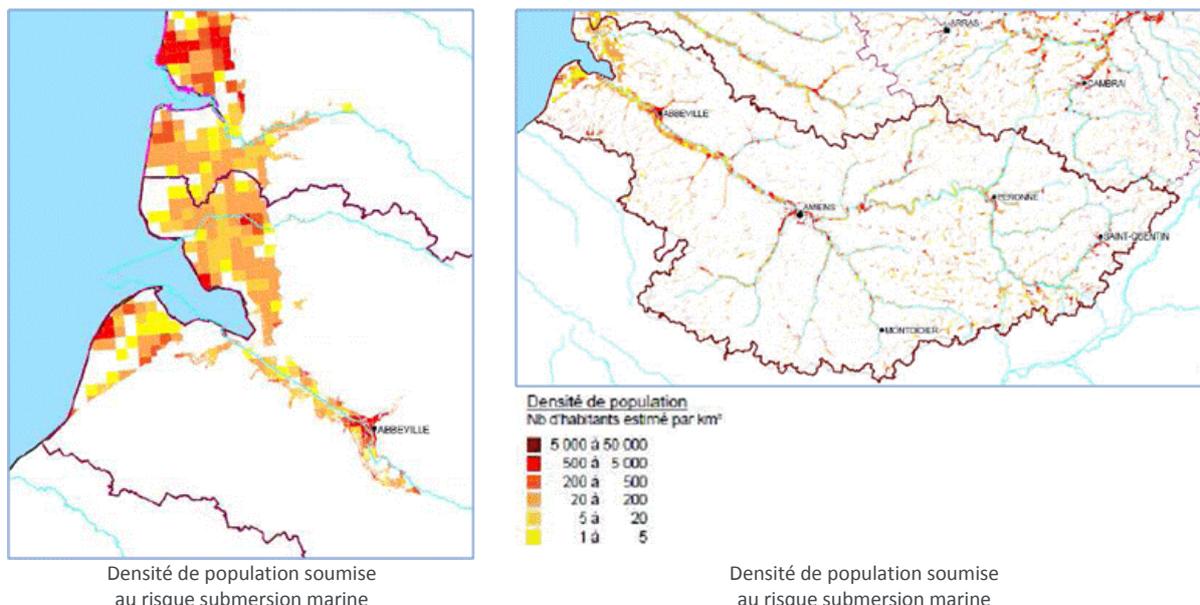


Figure 7 -L'évaluation Préliminaire du Risque Inondation (Source : Commission Géographique des Vallées de Somme)

L'évaluation préliminaire des risques d'inondation sur le bassin Artois Picardie a retenu 11 communes de l'Amiénois comme « territoires à risques importants d'inondation » (Amiens, Boves, Cagny, Camon, Dreuil Les Amiens, Longueau, Pont de Metz, Saleu, Salouël, Dury, Rivery) et 5 communes de l'Abbeillois (Abbeville, Caours, Drucat, Grand Laviers, Mareuil Caubert).

Un TRI est une zone où les enjeux potentiellement exposés aux inondations sont les plus importants (comparés à la situation globale du district), ce qui justifie une action volontariste et à court terme et la mise en œuvre d'un plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) : il s'agit donc à la fois d'agir là où les enjeux sont les plus menacés, mais également d'agir là où il y a le plus à gagner en matière de réduction des dommages liés aux inondations.

## 1.3 Thématiques importantes

### 1.3.1 Les Transports et les mobilités

#### 1.3.1.1 Les mobilités de personnes

L'analyse des résultats du secteur transports met en avant l'utilisation majoritaire de la voiture par les particuliers, aussi bien au quotidien que pour les déplacements exceptionnels. Il apparaît dans l'étude de l'INSEE de 2011, qu'Abbeville et Amiens gagnent des emplois, plus vite qu'elles ne gagnent en population. Comme le montre la carte ci dessous, leur aire d'attraction augmente et il en résulte un étirement des distances domicile-travail.

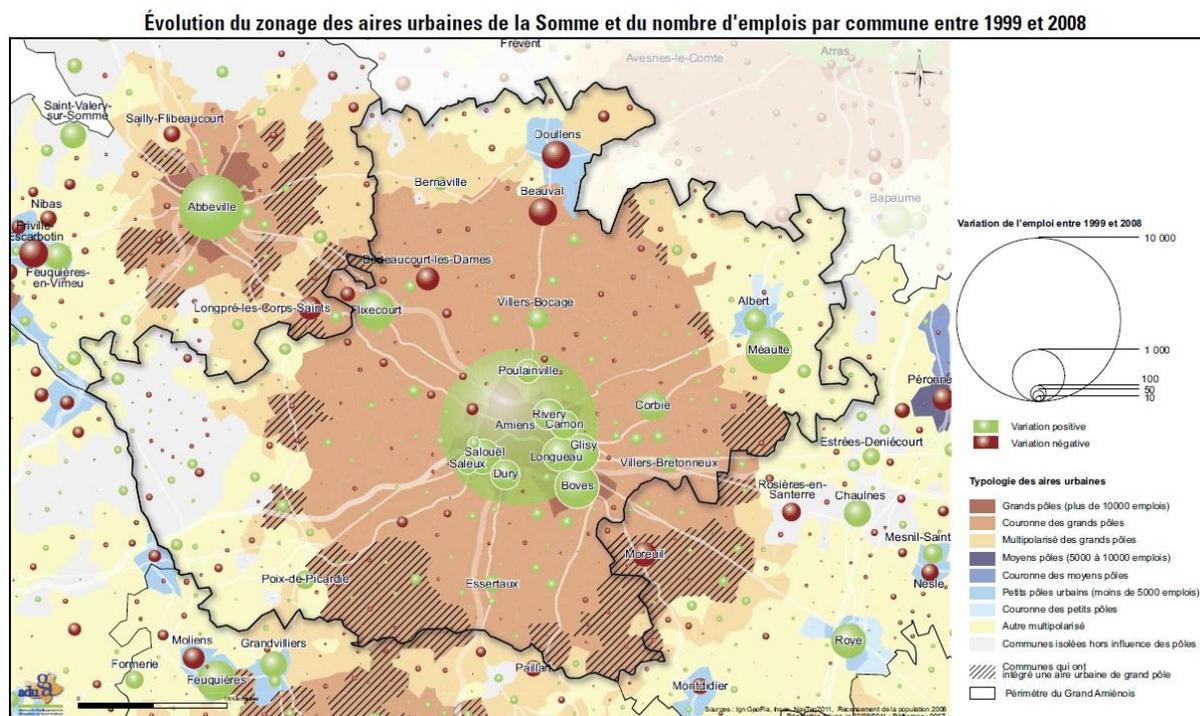


Figure 8: les pôles d'emplois de la vallée de la Somme (source INSEE, IPA n°60, 2011)

A noter que les liaisons interurbaines depuis et vers Abbeville, ou depuis et vers Saint Quentin, selon un axe Est-Ouest, ont augmenté plus rapidement que sur l'axe Nord Sud. C'est vrai aussi bien pour les flux routiers (avec des augmentations entre 40 et 70% vers l'A1 et Saint Quentin entre 2001 et 2008) que pour l'offre TER (avec des augmentations supérieures à 130% pour le même axe). Dans les deux cas, un renouvellement de l'offre (ouverture de 2x2 voies et fréquence de l'offre TER) explique ces progressions. Les croissances sont plus modestes en direction d'Abbeville.

La Vallée de la Somme met en avant dans son projet global de développement les atouts de son paysage qui justifient la pratique touristique du vélo et de la marche. Ainsi le conseil général du département développe les vélo-routes, infrastructures douces, continues et confortablement aménagées, permettant de traverser la Somme en profitant des bords du fleuve et du canal.

Au total, la mobilité en Vallée de Somme augmente rapidement et sur un rythme plus soutenu que dans le reste de la région. Un système de rabattement efficace vers les gares reste à trouver pour les navettes domicile travail mais un certain nombre d'initiatives vont dans le sens d'une diversification des offres et d'un rééquilibrage des modes.

### 1.3.1.2 Le fret

En ce qui concerne le transport des marchandises, les transports dans la Vallée de la Somme se font ultra-majoritairement sur le mode routier. Plusieurs éléments peuvent expliquer la situation :

- La structure industrielle de la Vallée de Somme ne prédispose pas à l'emploi de transports alternatifs.
- Les infrastructures existantes sont déclassées ou inutilisées :

- La Somme qui a été rendue navigable pendant le 19<sup>ème</sup> siècle n'est plus accessible aujourd'hui aux bateaux de marchandises.
- Par ailleurs, le chemin de fer depuis Abbeville jusque Cayeux est déclassé. Ainsi, les exploitations de granulats de la Baie (vers Cayeux) sont uniquement desservies par le mode routier.
- Un équipement comme la gare de Longueau est très largement inutilisé.
  
- Le bassin de consommation de la vallée de la Somme reste modeste et ne génère pas des volumes de trafic très importants.
- Les infrastructures routières sont récentes et loin d'être saturées.

Dans le cadre de son Agenda 21, le Conseil général de la Somme s'est engagé à curer le canal entre Sormont et Sailly-Laurette afin de relancer le transport de marchandises par voie fluviale, mais les marges de progression sont modestes.

### 1.3.2 La Biodiversité

La Vallée de la Somme est composée de différents milieux et de paysages emblématiques et historiques. Les protéger ainsi que leur faune et leur flore, revient à préserver l'identité de la région.

#### ➤ Une grande richesse et une grande diversité biologique

Les différents inventaires ont mis en évidence son rôle de réservoir d'habitats naturels et d'espèces pour la Région Picardie, la France et l'Europe.

On trouve en effet, par exemple, de nombreux types d'habitats naturels remarquables (13) en basse vallée de la Somme (FR2200355) et de nombreuses espèces <sup>1</sup> (2 mammifères, 1 amphibien, 49 plantes). Le site d'intérêt communautaire de la moyenne vallée de la Somme (FR2200357) est également riche de 13 habitats remarquables et 66 espèces importantes.

On trouve notamment la plus vaste tourbière alcaline d'Europe qui, avec ses 20 000 hectares de superficie et ses 190 km de linéaire abrite d'importantes populations d'espèces remarquables. On y trouve également les plus importantes populations françaises de Fougère à crête. Il y a encore quelques dizaines d'années ces zones d'étang concentraient une part importante des populations françaises de hérons, Blongios nain et Grand Butor, et de certaines espèces de poissons (Anguille, Saumon...).

<sup>1</sup> Mentionnées à l'article 4 de la directive/409/CEE et figurant à l'annexe II de la directive 92/43/CEE et évaluation du site pour celles-ci. Source INPN.



Figure 9: Zone d'étangs de la Vallée de la Somme vers Hangest-sur-Somme  
(source : <http://crdp.ac-amiens.fr>)

### Quelques menaces sur les espèces et habitats de la Vallée de la Somme :

- ⇒ L'importante superficie du bassin versant alimentant la vallée de la Somme associé au caractère intensif de l'agriculture locale a pour conséquence l'envasement des milieux aquatiques (par eutrophisation), leur pollution chimique et organique et donc la forte régression des herbiers aquatiques.
- ⇒ L'abandon ou la régression des anciens modes d'exploitation (pâturage, pisciculture extensive, récolte des roseaux...) a favorisé le développement spontané des bois d'aulnes et de saules dans les roselières et l'installation de plantations de peupliers ou d'habitats légers de loisirs sur les anciennes prairies. La surface et le nombre d'étangs ont ainsi progressé au détriment des végétations de marais réduisant de 30 à 40 % la surface végétale totale de certains secteurs.
- ⇒ De nombreux barrages bloquent les migrations piscicoles (aujourd'hui la technicité des ouvrages bloque même les anguilles qui auparavant arrivaient à se frayer un passage).

Ces mutations ont un impact négatif sur nombre d'espèces : il n'existe plus qu'une seule population viable de Fritillaire pintade (dans les environs d'Abbeville) et la Gesse des marais est en forte régression. Les hérons paludicoles disparaissent peu à peu et le nombre de Butor étoilé est passé de 100/200 en 1970 à moins de 20 en 2007.



Figure 10: Fritillaire pintade (source : <http://thecherinette.centerblog.net>)

### Les dispositions Grenelle peuvent optimiser les réponses à la préservation de la biodiversité

Les Loi Grenelle 1 et 2 ont pour objectif de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, de restaurer et maintenir ses capacités d'évolution. Pour y parvenir, l'Etat contribuera au financement des actions suivantes :

- ⇒ La mise en place de la trame verte et bleue, par l'intermédiaire du SRCE qui est en train d'être lancé, permettra de maintenir en cohérence (ou de restaurer) les corridors et flux de

faune/flore dans la vallée de Somme et de résorber les différents points de blocage actuels (pôle urbain, notamment agglomération Amiénoise).

La composante « bleue » de la trame verte et bleue revêt, en vallée de Somme, un caractère particulièrement important et, dans ce sens, le SRCE respectera et prendra en compte les éléments pertinents du SDAGE et des SAGE.

- ⇒ Les plans de lutte contre les espèces envahissantes permettront de lutter efficacement contre la Jussie, la renouée du Japon...
- ⇒ L'agriculture devra s'orienter vers la durabilité en maîtrisant les produits phytopharmaceutiques et en développant le bio. Ce dispositif permettra de lutter contre la mauvaise qualité des eaux et les processus de concentration des MES et polluants dans les étangs.
- ⇒ Les zones humides et les captages d'eau potable doivent faire l'objet d'une protection accrue.

### Des Travaux Grenelle en cours ... avec un retard par rapport aux objectifs

- ⇒ Contrairement au SRCAE, le document cadre de la mise en place régionale de la trame verte et bleue n'en est qu'à sa phase de lancement, mais cela n'empêche pas certains SCoT de d'ores et déjà prendre en compte cette composante dans leur réflexion.  
En l'état d'avancement du SRCE, la Vallée de Somme n'est pas prise en compte dans son intégralité.

D'autres outils permettent la mise en cohérence des actions, la sensibilisation du grand public, une meilleure connaissance du patrimoine naturel :

- le schéma régional du patrimoine naturel (2007),
- le schéma départemental de protection et de gestion des milieux naturels (réactualisé et élargi en 2011),
- le Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources piscicoles de la Somme,
- les déclinaisons régionales des plans nationaux d'action en faveur des espèces menacées (Butor étoilé et Liparis de Loesel pour la vallée de la Somme),
- le SDAGE ...

Dans le cadre de sa politique de préservation des espaces naturels sensibles, le Département de la Somme a mis en place des zones de préemption lui permettant d'acquérir des sites naturels afin de mettre en œuvre des mesures de gestion et de protection du patrimoine naturel.

Les acquisitions du Département de la Somme, du Conservatoire du Littoral et du Conservatoire d'Espaces naturels de Picardie représentent plus de 1300 ha le long de la Vallée de la Somme.

## 1.4 Thématiques secondaires

### 1.4.1 La maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat

#### ➤ une certaine pression foncière et des enjeux différents selon les secteurs de la vallée

La Vallée de la Somme possède différentes facettes dont les enjeux vis-à-vis de l'urbanisation diffèrent. Le secteur Basse Somme subit une pression foncière liée au tourisme relativement forte, le nombre de maisons secondaires y est élevé. Dans les terres, on constate que les grandes villes, Amiens et Abbeville, perdent leur population au profit des campagnes environnantes. Se pose alors le problème de l'étalement urbain et du mitage dans ces communes rurales. Concernant l'habitat résidentiel et tertiaire, il est le principal consommateur d'énergie sur la région, a fortiori en vallée de Somme, territoire peu industrialisé. Le parc est majoritairement individuel et ancien.

La Vallée de la Somme est également marquée par un nombre important de zones d'activités qui ont un impact sur le paysage. Ce paysage recèle des atouts et des potentialités remarquables (patrimoine culturel et architectural) souvent lié à l'eau : les Hortillonnages : d'Amiens, le quartier Saint-Leu à Amiens «petite Venise du Nord», le marais de Samara et l'ensemble des zones de marais tourbeux, les nombreux moulins, ...

#### ➤ Les réponses du Grenelle aux enjeux de l'urbanisation

Lutter contre l'étalement urbain est un des objectifs des deux lois Grenelle. Il est en effet demandé d'analyser dans le cadre du PLU, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de justifier les objectifs de modération de la consommation de l'espace au regard des dynamiques économiques et démographiques. Ce dernier, en cohérence avec le SCoT favorise la densification des espaces urbanisés (COS plancher, appui sur l'existant : équipements publics, transport collectif,...).

#### ➤ Le grand projet Vallée de Somme, une démarche qui intègre la logique Grenelle

Le grand projet Vallée de Somme est une démarche qui unifie les communes reliées par le fleuve, qui fédère les bonnes pratiques sur le territoire et met en cohérence les actions de développement durable. L'axe n°3 s'intitule : « Un territoire qui économise et valorise ses ressources propres ». Il s'agit entre autres de soutenir les initiatives permettant de bien habiter la vallée en restant sobre : éco construction, éco rénovation, densification des quartiers de gare.

#### ➤ Des pistes d'amélioration

Pour garantir le développement équilibré de la vallée, il apparaît nécessaire de couvrir le territoire de la Vallée de la Somme par des Schémas de Cohérence Territoriale, afin de s'assurer de la prise en compte globale des enjeux de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers au niveau local. Aujourd'hui seul le Grand Amiénois a acté un SCoT.

L'agriculture de la vallée, mais surtout des plateaux est plutôt spécialisée dans les « grandes cultures le plus souvent céréalières, sous forme de techniques intensives », qui a des impacts sur l'eau : dégradation de la qualité des eaux via l'utilisation de pesticides et de nitrates, érosion des sols en lien avec les pratiques culturales intensives. Il existe sur le territoire, des « logiques de diversification et des démarches de labellisation et de certification notamment dans le cadre des filières d'excellence de l'agro-industrie et l'agroalimentaire et dans le cadre d'une diversification qualitative vers l'agriculture biologique, portées par les chartes de Pays notamment : préservation et l'adaptation du modèle agricole aux enjeux de demain, promotion de l'agriculture raisonnée, contractualisation de mesures agri environnementales.

Enfin une politique de maîtrise foncière devrait permettre de garantir ce développement équilibré de la vallée, par exemple via une action forte au niveau des documents d'urbanisme (PLU), l'action menée avec le conservatoire des espaces naturels ou la politique de du conseil général (maîtrise foncière dans le cadre de la politique des espaces naturels sensibles).

#### 1.4.2 L'énergie /climat

##### ➤ Des ressources énergétiques limitées et une forte exposition au risque climatique

La Vallée de la Somme n'est pas une région offrant une ressource énergétique très importante. La biomasse reste historiquement l'une des principales sources d'énergie du territoire avec l'exploitation de la tourbe jusqu'en 1950. La Vallée de la Somme ne peut que modérément tirer parti de la puissance du fleuve pour produire de l'électricité : son débit est relativement faible et les enjeux de protection du patrimoine naturels et de préservation des équilibres et continuités écologiques sont forts (voir chapitre Biodiversité). Il existe cependant quelques installations de petite hydroélectricité : la Somme et ses affluents comptent 13 installations d'une puissance installée de 791 kW. La puissance moyenne par installation est de 60 kW, ce qui est faible.

Les émissions de gaz à effet de serre sont principalement dues aux déplacements et à l'habitat, la part de la vallée, hors agglomération du Grand Amiénois, est faible dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre de la région.

Néanmoins, la Vallée de la Somme est particulièrement sensible aux impacts des changements climatiques (urbanisation, sensibilité aux inondations, richesse écologique,...). Des mesures préventives et d'adaptation au changement climatique doivent faire l'objet d'un travail spécifique.

##### ➤ Les réponses du Grenelle aux enjeux énergétiques et climatiques

Le Grenelle invite à réfléchir sur les potentiels en énergies renouvelables puisqu'il vise 20% de la part des consommations nationales issues des EnR en 2020. Aussi, la lutte contre le changement climatique tient de l'amélioration des performances énergétiques dans l'habitat, les transports, la

réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'Etat encourage donc toute opération allant dans ce sens.

Ces éléments de réflexion sont cruciaux pour ce territoire.

### ➤ Un territoire qui a déjà intégré les enjeux du Grenelle

Le département de la Somme est engagé dans un plan climat énergie territorial (PCET). Le plan d'actions départemental (2012-2016) a été voté par l'Assemblée départementale en décembre 2011. Il comporte 30 actions et permet notamment d'aider les politiques d'adaptation :

- ⇒ Action 11 : Mettre en œuvre la conditionnalité développement durable de la PACTe,
- ⇒ action 12 : Contractualiser avec les intercommunalités pour une intégration des enjeux énergie-climat dans leur projet de développement durable de territoire,
- ⇒ action 13 : Inciter à la prise en compte des enjeux énergétiques et climatiques dans les documents d'urbanisme,
- ⇒ action 22. Intégrer le changement climatique et ses conséquences dans les politiques stratégiques du Conseil général : espaces naturels sensibles, ressource en eau, Plan Somme, politique autonomie, etc.

Le grand projet Vallée de Somme a identifié 6 sites techniquement intéressants pour le développement de l'hydroélectricité ainsi que le potentiel de valorisation du bois (entretien des espaces le long de la vallée) avec une production potentielle de 30000 T de bois chaque année.

### ➤ D'autres sources d'énergie potentielles sont à développer

La politique de préservation des cours d'eau, avec un l'objectif d'atteindre en 2015 « un bon état écologique des eaux » (loi du 30 décembre 2006), s'impose au potentiel de production d'hydroélectricité. D'autres ressources devront être exploitées pour la production d'énergie renouvelable : les filières de la biomasse (bois, chanvre) sont à développer et créer.

## 1.4.3 La Gouvernance

### ➤ Des territoires en plein développement d'outils de planification

La Vallée de Somme est concernée :

- ⇒ En Somme :
  - par 3 SCoT concernant des territoires de grande taille, dont celui du Grand Amiénois en cours d'approbation, celui du Pays des Trois Vallées (en réflexion) et celui du Pays Santerre Haute Somme (périmètre récemment arrêté),
  - par le projet de PNR Picardie Maritime,
  - par les PLU/POS et Cartes communales, existants pour de nombreuses communes le long du fleuve.

⇒ Dans sa partie amont dans l’Aisne, par différents SCoT en cours de révision (Saint- Quentin, pays du Vermandois,..) qui concernent, quant à eux, des territoires de plus faible dimension.

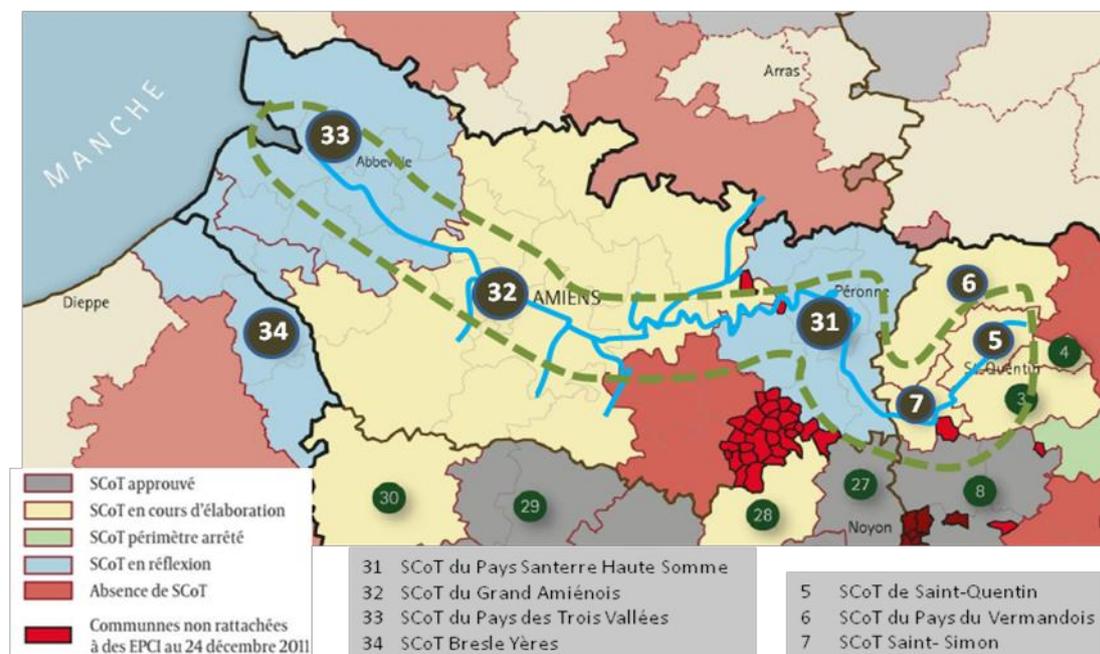


Figure 11 - Etat des SCoT en 1er Janvier 2012 pour les territoires traversés

NOTA : à mi-juin 2012, le périmètre était arrêté pour le SCoT de Santerre Haute Somme.

Ces espaces sont également impactés par différents schémas d’orientations, plans ou projets, et structures de gouvernance associées, dont :

NIVEAU	PROJETS	PRINCIPALES STRUCTURES
Niveaux national et européen	<b>Projet de Canal Seine-Nord Europe et ses projets connexes</b>	La Commission Intergouvernementale Seine-Escaut (CIG), qui regroupe les gouvernements français, wallon et flamand Gouvernance générale : <ul style="list-style-type: none"> <li>. Le Préfet coordonnateur du projet, (préfet de Picardie) ;</li> <li>. Le Maître d’Ouvrage, Voies Navigables de France ;</li> <li>. <u>Le comité de pilotage territorial</u>, coprésidé par le Préfet coordonnateur et le président du conseil régional du Nord-Pas de Calais. Il est composé des présidents de conseils régionaux (Ile-de-France, Picardie, Nord-Pas-de-Calais), des collectivités, et de représentants de l’Etat et de l’Union européenne ;</li> <li>. <u>Le comité consultatif</u>, composé des membres du comité de pilotage, de parlementaires, d’élus locaux, d’acteurs socio-économiques et institutionnels (CCI, Chambres d’agriculture, services de l’État) et d’associations représentatives.</li> </ul> L’Association Seine-Nord Europe Le Syndicat Mixte pour les 4 plateformes multimodales
	<b>La liaison ferrée Roissy Picardie</b>	Comité de Pilotage du projet réunissant les co-financeurs : RFF, Etat, Régions Picardie et Ile de France, Union Européenne

NIVEAU	PROJETS	PRINCIPALES STRUCTURES
<b>Niveau interrégional</b>	<b>SAGE Somme Aval et cours d'eaux côtiers</b> <b>SAGE Haute-Somme</b>	Le Comité de bassin Artois Picardie et son Agence de l'eau
		Le Comité de bassin Seine Normandie et son Agence de l'eau Les Commissions Locales de l'Eau des 2 SAGE

NIVEAU	PROJETS	PRINCIPALES STRUCTURES
<b>Niveau régional</b>	<b>Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)</b>	Comité de pilotage : Préfet de Picardie, Conseil Régional, Conseils généraux, ADEME, DREAL Picardie
	<b>Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)</b>	Comité de pilotage Etat-Région, ouvert également aux trois conseils généraux et aux deux Agences de l'eau Comité Trame Verte et Bleue (TVB)
	<b>Projet de PNR Picardie Maritime</b>	L'Association de préfiguration du Parc Naturel Régional de la Picardie Maritime : Conseil régional de Picardie, Conseil Général de la Somme, Structures intercommunales de développement (dont Syndicat Mixte Baie de Somme) et 131 communes adhérentes au 1 <sup>er</sup> Janvier 2012
<b>Niveau départemental</b>	<b>Projet Vallée de Somme</b>	Conseil Général et ses partenaires (voir ci-après)

➤ Une image de la complexité des structures : l'exemple de la gestion des milieux aquatiques

La carte ci-après, issue du profil environnemental Picardie (DREAL Picardie, 2011), illustre d'elle-même cette complexité :

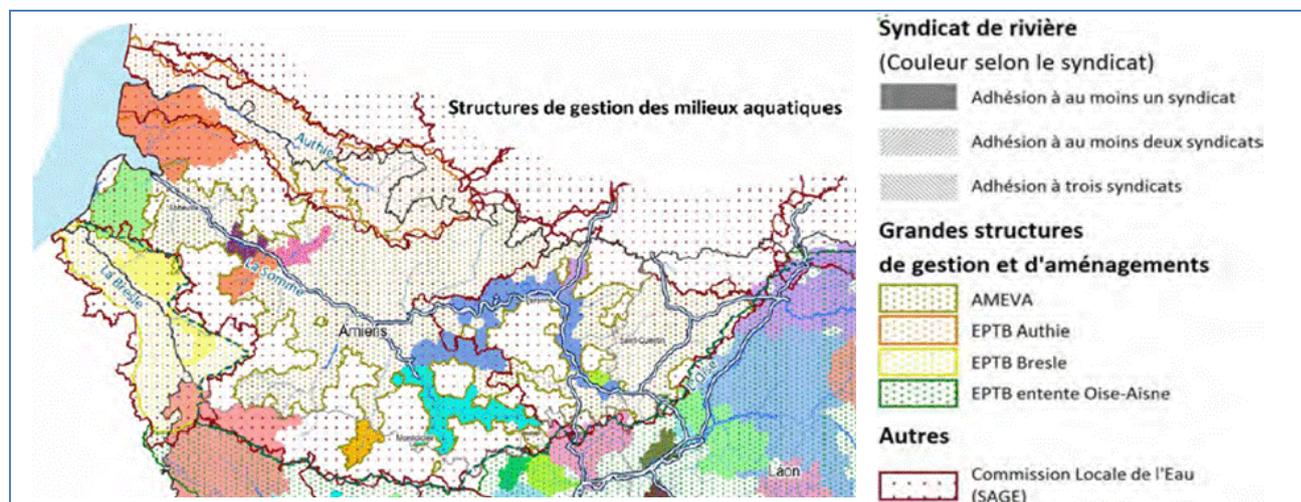


Figure 12 - Carte des syndicats de rivières et institutions interdépartementales  
(Source : Profil environnemental Picardie, DREAL Picardie, 2011)

➤ Le grand projet Vallée de Somme : faire du cours d'eau un réel outil de développement touristique, social, culturel et économique.

Près de 70% des Samariens habitent à un maximum de 5 km des rives du fleuve, et l'inondation de 2001 a, comme cela a été évoqué dans les chapitres précédents, profondément marqué ces espaces, leurs habitants et les élus.

En 2006, le Conseil Général est devenu propriétaire du canal de la Somme, de Sormont à Saint-Valéry-sur-Somme, et en 2008, lance un grand projet de développement, appuyé sur les finalités du développement durable : le projet « Vallée de Somme ».

En 2009, une très large mobilisation et concertation de l'ensemble des acteurs présents le long du fleuve (élus, associations, habitants, acteurs économiques et sociaux) a permis de définir une vision partagée du territoire et d'arrêter des objectifs. Un premier forum en juin 2009, a ainsi réuni plus de 160 personnes représentant environ 40 organismes concernés par le fleuve. Des forums annuels sont aujourd'hui régulièrement organisés (les « rendez-vous du fleuve »).

Ce projet se décline, selon quatre axes, en 20 chantiers prioritaires : création de la Véloroute Voie Verte (de Péronne à la Baie), valorisation des maisons éclésières, remise en service d'anguillières, création d'une route des belvédères, sports et loisirs de nature, jardins d'insertion, etc...

Le projet Vallée de la Somme mobilise l'ensemble des directions de l'administration, ainsi qu'un grand nombre de partenaires. On n'en citera ici que quelques-uns (outre les communes impliquées) :

- ⇒ La Délégation régionale Manche Mer du Nord du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres
- ⇒ Le Conservatoire d'espaces naturels de Picardie,
- ⇒ Le Conservatoire Botanique National de Bailleul
- ⇒ Le Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard,
- ⇒ la SAFER de Picardie (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural),
- ⇒ Le Centre Permanent d'Initiative pour l'Environnement (CPIE) Vallée de Somme.
- ⇒ Les associations (dont pêche et chasse), le réseau Picardie Nature,
- ⇒ Les offices de tourisme.



Figure 13 – Le grand projet Vallée de Somme (Source : Conseil Général de la Somme)

Enfin, on notera ici qu’il s’agit d’un projet porté par le CG de la Somme, bien qu’il pourrait logiquement être un projet interdépartemental : la Somme prend en effet sa source à Fonsomme, et donc dans le département de l’Aisne, avant de traverser le département de la Somme.

### ➤ La DD-conditionnalité des aides départementales à l’équipement des communes

La PACTE (Politique d’Aménagement Concerté du Territoire) est l’outil mis en place par le Conseil général de la Somme pour accompagner les projets d’équipements des collectivités.

Afin de les inciter à la prise en compte des finalités du développement durable, a été instaurée en 2009 une majoration Développement durable, de 5 points, du taux d’aide des projets qui favorisent des approches environnementale, sociale et économique. Toutefois, au niveau départemental, moins de 8% des projets ont sollicité cette majoration au développement durable et seul 1/3 l’a obtenu (soit environ 20 projets pour un montant de 300 K€) (source : rapport DD 2011 du Conseil Général).

Pour la PACTE 2012-2014, le Conseil général encouragera l’élaboration de projets territoriaux d’aménagement durable basés sur des diagnostics partagés, et souhaite contractualiser sur la base de ces projets. La DD-conditionnalité devrait ainsi se substituer à la majoration précédente.

#### 1.4.4 La gestion des déchets

##### ➤ Le transport fluvial de déchets à envisager

Aujourd'hui, la compétence traitement des déchets ménagers est morcelée dans la Somme : néanmoins la tendance nationale est à la mise en place de centres multifilières (alliant tri des collectes sélectives, traitement des déchets résiduels et valorisation organique des déchets fermentescibles) de grande capacité. Du fait de la concentration de la population dans la vallée, et notamment autour des agglomérations d'Abbeville et Amiens, la voie d'eau apparaît rapidement comme un outil potentiellement exploitable pour le transport de marchandises en général, et des déchets en particulier.

L'Agenda 21 départemental prévoit le curage du canal jusqu'à Sailly-Laurette, c'est-à-dire entre Péronne et Amiens, afin de relancer le transport de marchandises par voie fluviale.

Ainsi, le cumul de ces 3 phénomènes (concentration de population et donc de la production de déchets, curage du cours d'eau, massification des besoins pour rentabiliser les installations de traitement) peut être une opportunité pour développer le transport fluvial des déchets.

Le Grenelle incite au développement de modes de transports alternatifs à la route. Le PEDMA, adopté en 2007 et aujourd'hui en vigueur dans la Somme, indique que la concentration des outils de traitement n'est pas un objectif, et que le transport par voie fluvial n'est ni facile à mettre en œuvre ni économiquement viable (page 218/233). Néanmoins, les futures liaisons avec le Canal Seine Nord Europe (page 222/233) et l'élaboration du futur PDPGDND peuvent être source d'opportunités en ce sens.

### ➤ La gestion des déchets ponctuellement produits en cas d'inondations à planifier

La Vallée de la Somme, malgré sa canalisation partielle, présente toujours un fort risque d'inondation. Compte tenu de la concentration de la population et des 2 pôles urbains qui la bordent, la production de déchets suite à un épisode d'inondation peut être conséquente.

La nouvelle génération de la planification issue du Grenelle, les plans départementaux de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PDPGDND), prévoit les consignes sur la collecte et les exutoires ponctuels à utiliser pour les déchets produits en cas de situation de catastrophe naturelle telles que les inondations. En revanche, le plan actuellement en vigueur date de 2007 et n'a pas été à ce jour révisé. Le Grenelle recommande, pour argumenter l'organisation projetée en cas de risque majeur, de s'appuyer sur les retours d'expériences locaux lors des événements antérieurs.

### ➤ Profiter du patrimoine naturel commun à la Somme pour mettre en place une action de sensibilisation homogène à la prévention des déchets

L'aménagement de la Vallée de la Somme comporte des zones d'attraction touristique locale. Or près de la moitié de la population de la Somme (répartie sur 5 EPCI de collecte) est couverte par un dispositif de prévention. D'autres collectivités situées dans la vallée projettent l'adoption d'un PLP (la CA d'Amiens Métropole et le SIROM des 7 Cantons, qui couvrent les bords de Somme).

Dans leurs déclinaisons, les programmes locaux de prévention adoptent des codes/logos de communication différents et développent des actions qui peuvent être variables. Une démarche collégiale de sensibilisation à la prévention des déchets, et plus généralement au respect de

l'environnement autour de ce patrimoine régional commun, auprès des touristes venant sur les bords de Somme peut s'avérer intéressante.

### ➤ Une vigilance aux dépôts sauvages de déchets

Les zones d'espaces naturels fréquentés sont particulièrement sensibles aux dépôts de déchets. Aujourd'hui il n'y a pas de lien établi entre la mise en place d'une tarification incitative des déchets et l'augmentation des dépôts sauvages malgré une chute importante de la production globale des déchets sur les territoires concernés. Cependant, il s'agit d'un point de vigilance lorsqu'un tel système de recouvrement du service de collecte et de traitement des déchets est mis en place.

La tarification incitative, bien qu'obligatoire à partir de 2014, n'est à ce jour en place sur aucune collectivité de la Somme. Par contre la communauté de communes du Vermandois, au nord de l'Aisne, proche de la source de la Somme, vient de finir une étude de faisabilité en ce sens. La vigilance sur les dépôts sauvages de déchets est donc à intégrer aux actions de maintien de la biodiversité.



## 2 Le Grand Amiens

---

---

## 2.1 Présentation générale

---

33<sup>ème</sup> aire urbaine française en termes de population et 24<sup>ème</sup> du point de vue de sa surface, le Grand Amiens affirme sa singularité par une forte présence des espaces agricoles (80% de l'espace est occupé par l'activité agricole).

**La recherche de complémentarités entre les espaces urbains et ruraux** est l'enjeu qui résume de nombreuses problématiques d'aménagement du territoire sur le Grand Amiens. Le territoire est relativement peu dense : il est constitué d'une ville principale, Amiens, capitale régionale, et de pôles plus ou moins hiérarchisés qui rayonnent sur un très grand nombre de communes.

Ce territoire du Grand Amiens est très hétérogène (257 communes, 292 000 habitants et 120 600 emplois) : il est nécessaire que les atouts et les faiblesses de chaque commune soient pris en compte pour l'élaboration d'une stratégie territoriale globale pour répondre aux besoins de logements, préserver les espaces naturels, etc.

Depuis 2008, le Syndicat Mixte du Pays du Grand Amiénois, qui a principalement été créé pour l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), couvre une grande partie de l'aire urbaine d'Amiens.

Ce vaste territoire représente plus de la moitié du département de la Somme, en superficie, et 60 % de sa population (337 000 habitants). Trente mille actifs convergent quotidiennement vers l'agglomération amiénoise, et 73 % d'entre eux viennent du Grand Amiénois.

Ainsi, le territoire de projet du « Grand Amiénois » présente une relative cohésion géographique, culturelle, économique et sociale pour l'établissement d'une politique d'aménagement du territoire cohérente.



Figure 14 : Périmètre du Grand Amiénois

Du fait de l'importance démographique de l'agglomération d'Amiens et d'une démarche SCoT ambitieuse, la thématique de l'urbanisation est apparue comme un point majeur à traiter.

La localisation de la ville au cœur de la vallée la Somme, au patrimoine naturel très riche, est apparue également comme une opportunité pour étudier les enjeux de préservation du patrimoine naturel dans le cas d'une agglomération dont la périphérie s'étend, et la capacité à mettre en œuvre une politique respectueuse de la sensibilité des milieux traversés et à décliner localement la trame verte et bleue.

Enfin, Amiens, plus grande agglomération de la Région, ayant acquis une réputation d'innovation avec la mise en service d'une des premières unités de méthanisation à grande échelle des déchets ménagers, la question de la gestion des déchets méritait que soit étudiées les politiques menées et les enjeux du territoire, qui concentre d'importants volumes de déchets ménagers, des besoins pour la gestion des déchets du BTP et la présence d'industries avec des besoins spécifiques.

## 2.2 Une priorité : la maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat

➔ Un territoire qui se caractérise par une forte croissance de la périphérie

### Cohérence croissante en matière d'urbanisme réglementaire

Du fait d'un grand nombre de petites communes (280 sur 381 de moins de 500 habitants), les politiques d'urbanisme trouvent nécessairement leur cohérence à l'échelle intercommunale. Cette stratégie territoriale est possible puisque l'ensemble du territoire du Grand Amiénois est aujourd'hui couvert par 12 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), avec des compétences variables selon les EPCI.

Cela dit, les politiques d'urbanisme réglementaire offrent un visage contrasté : il y a par exemple 10 intercommunalités sur 12 qui sont engagées dans une réflexion pour l'élaboration d'un Plan Local de l'Habitat, mais seulement 2 ont été approuvés. Par ailleurs, 2/3 des communes ne disposent pas d'un document d'urbanisme applicable ou en cours d'élaboration (PLU/POS).

Face à cet émiettement, le pays du Grand Amiénois est un territoire de projets revendiqué comme « récent, vaste et pluriel ». Le périmètre du SCoT du Grand Amiénois, un des plus grands de France, couvre ainsi une majeure partie de l'aire urbaine d'Amiens (toutefois, Moreuil et ses alentours ne font pas partie du périmètre), et fait de ce document un élément majeur de la stratégie territoriale.

### Étalement urbain récent et diffus

Le Grand Amiénois connaît un phénomène de périurbanisation relativement récent. On observe une accélération forte de la consommation foncière depuis 2000 : 263 ha/an. Entre 1999 et 2010, l'aire urbaine s'est considérablement étendue, notamment avec le développement autoroutier et une offre de TER qui s'est très fortement renforcée.

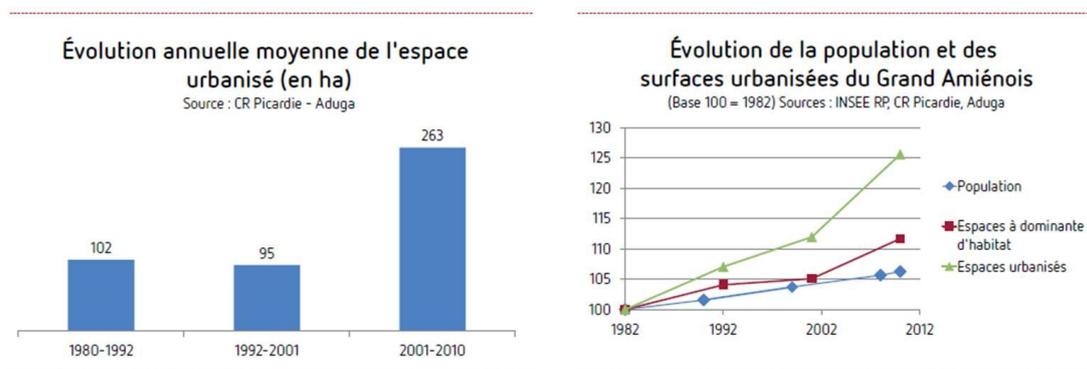


Figure 15 : Evolution des surfaces urbanisées du Grand Amiénois (Rapport de présentation du SCoT Grand Amiens)

Ceci a eu pour conséquence de permettre le développement de communes de la périphérie plus ou moins éloignées d'Amiens, au détriment de la ville centre. Les territoires traversés par l'A 16 (Canton de Conty et Val de Nièvre) et l'A 29 (sud-ouest amiénois et Val de Somme) ont connu un développement important, mais aussi les secteurs de Corbie et Ailly-sur-Somme, voire des territoires encore plus éloignés comme Moreuil et Longpré-les-Corps-Saints. La consommation foncière s'explique non seulement par étalement résidentiel, mais aussi par le développement économique : parcs d'activités en périphérie (Espace Industriel Nord, Pôle Jules Verne, ZAC des bornes du temps, etc.) et zones commerciales le long des axes routiers structurants.

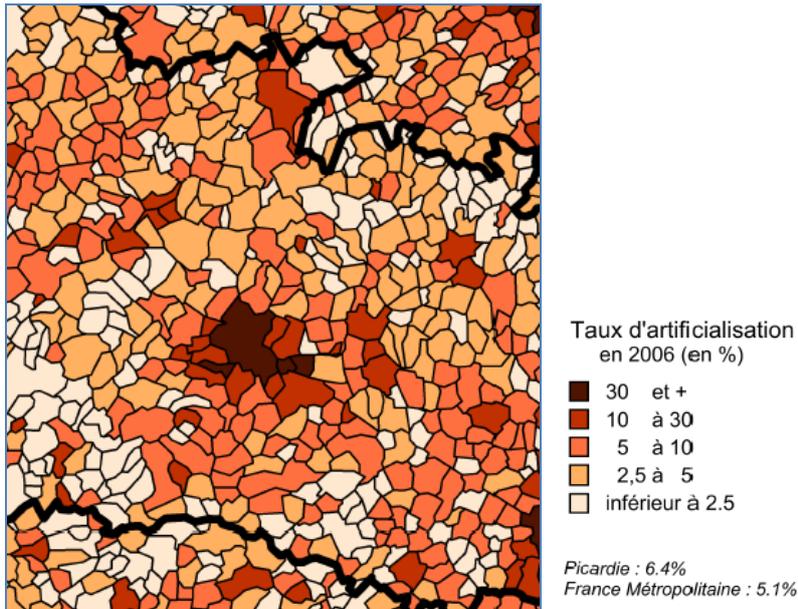
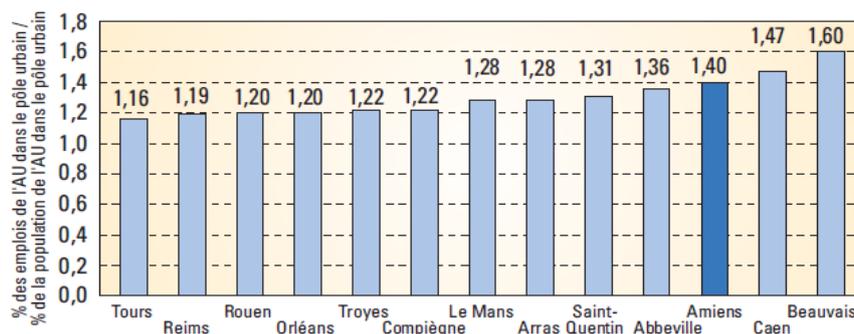


Figure 16 : Taux d'artificialisation autour d'Amiens (Rapport de présentation du SCOT Grand Amiens)

Cette dissociation croissante entre territoires habités et territoires pratiqués, avec un développement important d'un tissu pavillonnaire monofonctionnel, a pour conséquence un affaiblissement des principaux pôles urbains.

### Systèmes de pôles urbains à affirmer

À l'image de nombreuses métropoles françaises, le Grand Amiénois concentre les emplois dans le pôle urbain et diffuse la population dans sa couronne : en effet, le pôle urbain amiénois concentre les emplois de l'aire urbaine de façon plus marquée que sa population (1,4 fois plus). Ce constat s'accompagne d'un accroissement des inégalités territoriales, avec une dynamique forte d'enrichissement des communes périurbaines, et un appauvrissement des pôles urbains (Amiens, Albert, Doullens) et communes les plus éloignées du pôle urbain amiénois.



Source : Insee, recensement de la population 2008

Figure 17 : Concentration des emplois dans l'aire urbaine d'Amiens (Source : Aires Urbaines 2011 – Analyses INSEE)

Une telle organisation spatiale engendre inévitablement un nombre élevé de déplacements motorisés depuis la couronne périurbaine vers le pôle urbain amiénois. Avec 94 000 emplois, le pôle

urbain d'Amiens occupe une place prépondérante, mais d'autres pôles d'emploi, tels Corbie et Flixecourt, structurent la couronne périurbaine. L'enjeu pour le territoire du Grand Amiénois est de fortement renforcer le rôle de ces pôles structurants pour répondre aux attentes des habitants en termes d'habitat, d'équipements, de services, de transports et d'emploi.

### Effort de construction de logements et de rénovation urbaine

Le pays du Grand Amiénois est, à l'image de la région, un territoire qui a peu construit ces dix dernières années, alors que les besoins en logement des ménages augmentaient, principalement à cause du desserrement des ménages et de la croissance de la population : l'effort de construction est estimé à 2000 logements par an.

Le parc de logements du Grand Amiénois est marqué par :

- ⇒ Une tension foncière dans l'agglomération amiénoise et à proximité ;
- ⇒ La concentration de l'offre locative au sein des pôles urbains (70% Amiens Métropole) ;
- ⇒ Une grande prédominance de la maison individuelle ;
- ⇒ Une part importante de logements anciens (70% des logements construits avant la première réglementation thermique) ;
- ⇒ Un parc locatif social insuffisant (17%) et concentré dans l'agglomération amiénoise.

La construction de programmes de logements neufs avec de nouvelles formes d'habitat (autre que la maison individuelle) et la rénovation du parc existant sont des enjeux majeurs pour la Grand Amiénois.

### ⇒ L'importance croissante des PLU et la transcription des objectifs « Grenelle »

Les documents d'urbanisme SCoT et PLU ont largement été renforcés pour encadrer la consommation d'espace, délimiter les secteurs de densification en fonction des transports en commun et équipements, et imposer des niveaux de performances énergétiques et environnementales. En outre, la loi Grenelle 2 généralise à l'ensemble du territoire au 1er janvier 2017 le principe selon lequel toute zone identifiée AU ou N ne pourra être ouverte à l'urbanisation en l'absence de SCoT.

Le SCoT est désormais le document qui indique les sites importants de développement commercial en fonction de localisations préférentielles (revitalisation des centres-villes, desserte en TC, consommation d'espaces).

Par ailleurs, le Grenelle 1 fixe les objectifs d'un programme ambitieux de rénovation urbaine, notamment sur le parc de logement social.

### ⇒ Une couverture du territoire par les documents d'urbanisme (PLU/POS) qui reste faible et qui ne permet pas la lutte contre l'étalement urbain

La faible couverture du territoire par les documents d'urbanisme communaux (PLU/POS) n'est pas favorable à la lutte contre l'étalement urbain. Cela dit, même les communes qui disposent d'un

document réglementaire permettent et prévoient un volume de foncier constructible représentant des surfaces très importantes. Les EPCI d'Amiens Métropole, du Val de Somme, du Sud-Ouest amiénois et du Doullennais totalisent près 1600 ha de foncier constructible, principalement à destination de l'habitat.

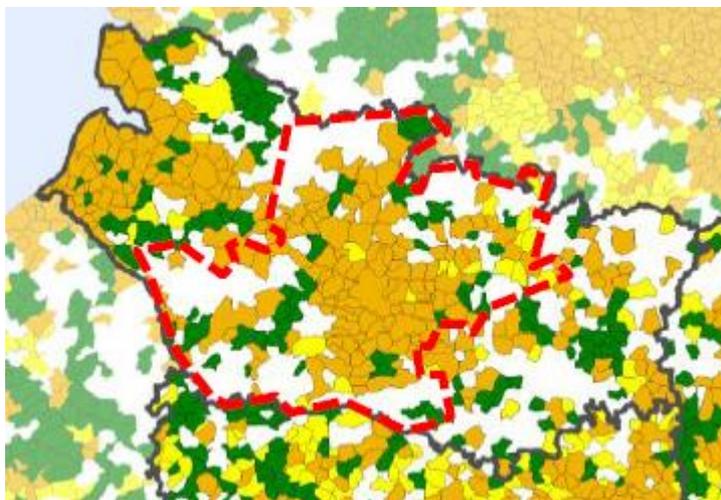


Figure 18 : Etat 2012 des POS/PLU ou Cartes Communales (en élaboration ou révision ou approuvés) dans la Somme (source : DREAL Picardie)

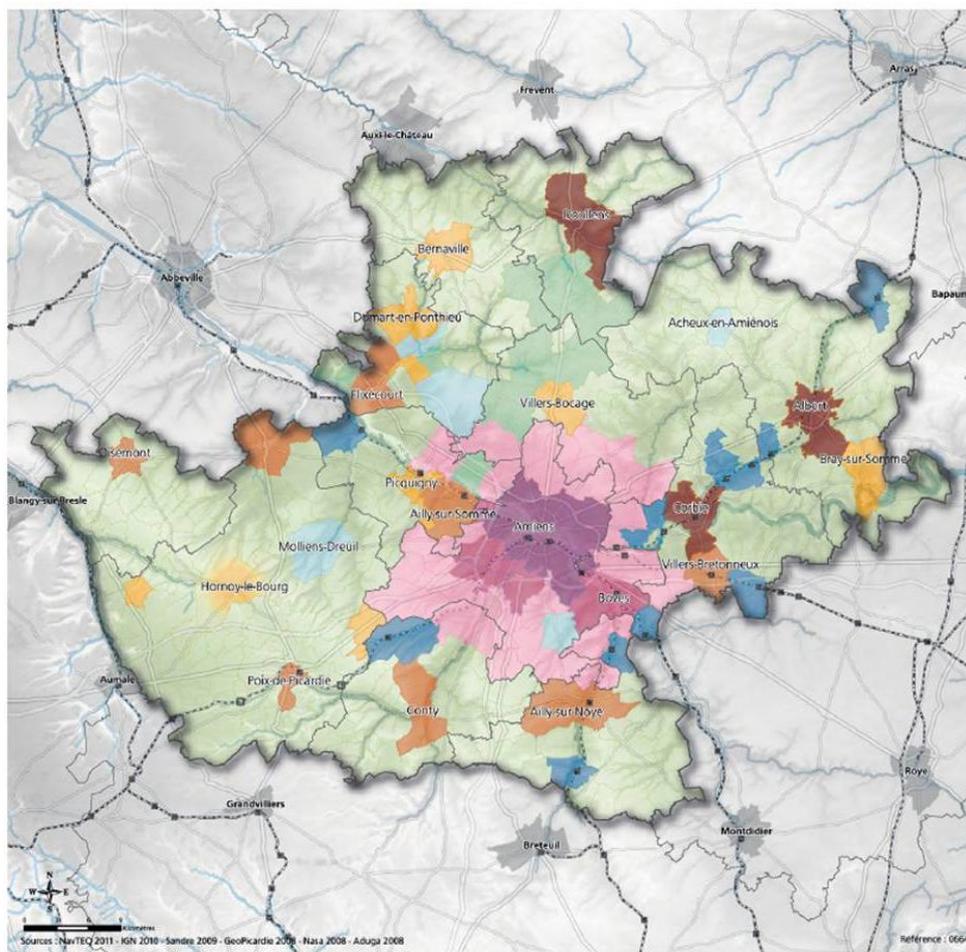
La tension actuelle entre les besoins de construction de logements et la lutte contre l'étalement urbain rend absolument fondamentale la définition d'une politique réglementaire d'aménagement permettant de concilier ces deux enjeux. A défaut, c'est l'éloignement et l'éparpillement d'un tissu pavillonnaire périurbain non maîtrisé qui se poursuivra sans pouvoir répondre ni à l'un ni l'autre de ces 2 enjeux.

#### ➤ Vers un aménagement du territoire maîtrisé à toutes les échelles

Le SCoT du Grand Amiens, qui devrait être approuvé fin 2012, s'appuie sur plusieurs évolutions réglementaires liées à la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010. Le co-développement et les synergies entre l'agglomération amiénoise et les territoires ruraux sont un élément fort affirmé dans le SCoT (objectif de 1000 ha d'espaces urbanisés en vingt ans).

C'est notamment dans le Document d'Orientation et d'Objectif (DOO) que le SCoT précise les modalités de mutualisation de l'ingénierie de l'aménagement à une échelle intercommunale, les indicateurs de densité et de formes d'habitat fixés selon les catégories de territoire, l'identification des zones de développement commercial, etc.

La carte ci-dessous reprend la typologie des communes du Grand Amiénois définie dans le cadre du SCoT.



Typologie des communes

	Coeur d'agglomération		Pôle intermédiaire structurant		Pôle relais TC
	Territoire aggloméré		Pôle de proximité structurant		Bourg
	Couronne périurbaine		Pôle relais équipements et services		Commune rurale
	Pôle majeur structurant				

Figure 19 : La typologie des communes du Grand Amiénois définie dans le SCOT servant à la définition d'objectifs et indicateurs de suivi dans le Document d'Orientation et d'Objectifs

Le SCOT résume bien les enjeux en matière d'urbanisme, mais ne pourra être totalement efficace que si toutes les échelles et les acteurs de l'aménagement participent à ses objectifs. Il est nécessaire que les documents d'urbanisme (PLU, PLH, PDU, etc.) relaient ses préconisations, mais aussi que les acteurs s'organisent pour porter des programmes ambitieux (développement de la filière de l'éco-construction, création d'un établissement public foncier, multiplication d'OPAH, affirmation du rôle d'Amiens Aménagement, association des bailleurs sociaux, etc.).

## 2.3 Thématiques importantes

### 2.3.1 La Biodiversité

Le Grand Amiénois abrite diverses espaces naturels de grande richesse écologique : 3 vallées fluviales, un réseau hydrographique dense, des milieux naturels à forte valeur écologique. Une partie importante de ces sites est classée en ZNIEFF (11,5% du grand Amiénois et 75% des communes sont concernées, soit 34 500 ha).

6000 ha (soit 2% du territoire) sont également concernés par un classement en ZPS ou ZSC du réseau Natura 2000. Quatre APPB et une réserve naturelle (de l'étang Saint Ladre à Boves) complètent ce dispositif en couvrant 133 ha du territoire du Pays.

A ces sites qui bénéficient de classements spécifiques et de mesures de protection, il faut ajouter certains espaces jouant un rôle important dans le réseau écologique du Grand Amiénois et constituant la trame globale des cœurs de nature du Pays. Ce sont les espaces boisés répartis sur les plateaux ou en fond de vallées (Wailly-Frémontier, Lucheux), les cours d'eaux, les zones humides (principalement des marais tourbeux alcalins en fond de vallée de la Somme et de l'Avre), les Larris (dénomination locale des pelouses calcicoles). On peut ajouter quelques rares espaces cultivés non intensifs qui ont gardé certaines caractéristiques propices au maintien d'espèces qui se raréfient (exemple : le bleuet).

#### ➔ Fort recul des zones humides et pollution des eaux

**Les zones humides** sont menacées et en net recul. Elles ont été remblayées, asséchées par des drainages et plantations. Elles sont aujourd'hui sujettes au boisement progressif par abandon des usages traditionnels, et sont sujettes à l'envasement et à la pollution des eaux. Ce vaste réseau local, et les échanges qu'il permet, est également interrompu par l'urbanisation de fond de vallée : agglomération Amiénoise et, dans une moindre mesure, Villes de Corbie et Boves.

**Les larris**, qui abritent une flore (certaines orchidées) et une faune spécifique, sont également des biotopes fragiles et menacés par l'abandon des anciennes pratiques de pâturage (et donc boisement spontané) et par la forte fragmentation de leur réseau.

**Les espaces agricoles** qui représentent une très large part de l'occupation du sol et des écosystèmes locaux sont en recul (environ 100 ha par an) au profit de l'urbanisation de la communauté d'agglomération et des communautés de communes (Pays du Coquelicot, Sud-ouest Amiénois, Val de Nièvre,...) mais également des aménagements d'infrastructures de transport (A16). La perte d'écosystème est corrélative de ce recul des surfaces, mais le type de production, intensif, joue également un rôle en exerçant une pression importante sur les sols et la qualité des eaux (grande quantités d'engrais azotés et pesticides). La moitié du territoire du SCOT est d'ailleurs considérée comme vulnérable aux pollutions par les nitrates.

**La qualité des nappes phréatiques** en pâtit et reste médiocre dans le sud ouest du pays. L'état écologique des cours d'eau est moyen pour l'Ancre, l'Avre, la Somme, la Nièvre et le Liger. Par contre, l'état chimique de la majorité de ces cours est mauvais car contenant des proportions importantes d'hydrocarbures (provenant du lessivage de l'atmosphère et du ruissèlement en zones urbaines).

**Certaines espèces** sont, sur le territoire du SCOT, en danger d'extinction : 2 espèces de libellules (l'Agrion de Mercure et la Cordulie à corps fin) et 3 espèces de plantes (le Sisymbre couché, le Liparis de Loesel et l'Ache rampante).

#### ➤ Actions et projets :

Une des avancées marquantes du Grenelle sur la biodiversité fut le projet de mise en place de la Trame verte et bleue. Certaines ont déjà été adoptées ou sont en phase avancée de réflexion en Picardie (Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte). Le SCOT du Grand Amiens (actuellement au stade arrêt projet) fait également de ces continuums écologiques une priorité pour la biodiversité territoriale.

Le document insiste notamment sur les points suivants :

- Un des axes importants d'intervention sur le territoire tient à la préservation de la vocation bocagère des espaces agricoles encore dédiés à l'élevage (Nord du pays : Doullennais, Bernavillois et sud-ouest amiénois). Les espaces agricoles les plus vulnérables tels que les surfaces maraichères des hortillonnages et les espaces agricoles périurbains doivent également faire l'objet de mesures de protection spécifiques.
- La fragile ressource en eau doit être gérée de manière durable : les écoulements d'eaux pluviales doivent notamment être maîtrisés pour éviter le plus possible les pollutions des nappes phréatiques, cours d'eaux et zones humides avales par ruissellement et lessivage des sols. Les apports de polluants issus des pratiques agricoles et l'amélioration des dispositifs d'assainissement sont également des enjeux importants. La mise en œuvre rapide et collaborative du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), le SAGE Somme aval et Cours d'eau côtiers, qui dépasse les frontières du pays, est dans ce sens une priorité.

La préservation et la protection ou remise en état fonctionnel des continuités écologiques du territoire est également un des axes principaux du SCOT. Ce continuum de cœurs de nature, sites à enjeux, constitué des marais tourbeux qui s'étendent dans les vallées humides de la Somme et de l'Avre, est représenté sur la carte ci-dessous :

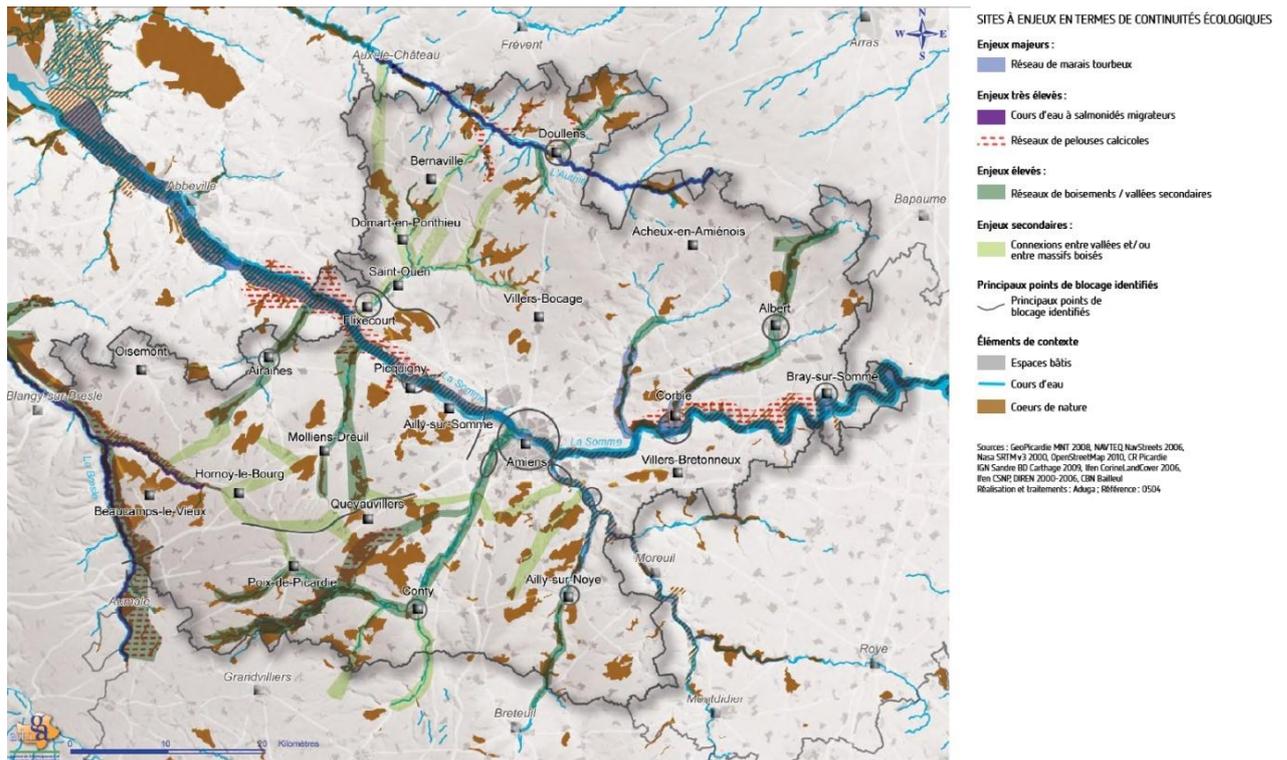


Figure 20: Sites à enjeux en termes de continuités écologiques (source ADUGA)

### 2.3.2 La gestion des déchets

➤ Un déficit majeur en exutoire pour les déchets inertes issus des chantiers et du BTP

Compte tenu du parc immobilier vieillissant et des objectifs de réhabilitation (travaux d'isolation thermique notamment), une augmentation des déchets issus des chantiers et du BTP sont à prévoir. Ces déchets pourront venir des particuliers qui opèrent des travaux sur leurs biens, ou d'entreprises du BTP missionnées pour des opérations de plus grande échelle.

Les particuliers ont plus facilement accès aux déchèteries pour écouler ce type de déchets, déposés dans les bennes à gravats ou encombrants. Sur ce point, on note que la zone du Grand Amiens est peu pourvue en installations de déchèterie (source : carte des installations de déchèterie de l'Observatoire des déchets en Picardie de 2012– données 2009).

Par ailleurs, les capacités de stockage des déchets inertes sur l'arrondissement d'Amiens ne couvrent que 19% des besoins (source : étude préalable à la mise en place d'un observatoire des déchets de chantiers et du BTP réalisée par Girus pour la DREAL Picardie), alors que cet arrondissement est, avec ceux de Beauvais et Senlis, parmi les plus producteurs de déchets inertes. On notera également l'absence de carrières. Néanmoins, le territoire du Grand Amiénois est particulièrement bien doté en installation de concassage facilitant la valorisation des déchets inertes.

## ➤ La valorisation des déchets non dangereux non inertes de chantiers et du BTP

Le Grenelle fixe un objectif de valorisation de 70% des déchets non dangereux et non inertes du BTP. A ce jour, les sites susceptibles d'assurer cette valorisation ne sont pas identifiés (source : étude préalable à la mise en place d'un observatoire des déchets de chantiers et du BTP réalisée par Girus pour la DREAL Picardie).

## ➤ La prévention en marche

Bien que le département de la Somme se soit doté d'un Plan Départemental de Prévention des Déchets (dispositif ADEME qui vise notamment le déploiement stratégique des Programmes Locaux de Prévention des Déchets – PLPD), la Communauté d'Agglomération n'a pas à ce jour contracté de PLP : on rappellera que la date limite précisée dans le Grenelle est début 2012.

Néanmoins, 2 ressourceries sont en place sur le territoire, et des campagnes de compostage ont eu lieu, éléments qui traduisent une implication certaine sur le champ de la prévention des déchets.

## ➤ Amiens, le choix de la maximisation de la valorisation des déchets ménagers

La communauté d'agglomération d'Amiens a été précurseur en France de la méthanisation des déchets ménagers bruts. Après avoir rencontré diverses difficultés, la mise aux normes du process et des travaux complémentaires rendent depuis 2012 possible l'épandage du compost issu de l'usine.

Ce process répond à plusieurs objectifs du Grenelle :

- Réduction des déchets (avec la perte de matière liée au procédé) ;
- Valorisation à 45% des déchets ménagers ;
- Réduction des tonnages enfouis.

## ➤ Une compétence traitement des déchets ménagers qui peut être renforcée

L'observation à l'échelle de la Somme d'un morcellement de la compétence traitement des déchets ménagers est particulièrement vraie à l'Est et à l'Ouest du Département, et dans une moindre mesure au centre, au niveau du Grand Amiénois.

Néanmoins, des regroupements peuvent encore se faire à cette échelle, afin d'accroître les capacités d'investissement et la rentabilité des installations, et par là améliorer la maîtrise du montant de la gestion des déchets. A titre d'exemple, le syndicat de traitement des déchets de l'Aisne regroupe environ 500 000 axonais, quand le Grand Amiénois comprend 335 000 habitants.

## 2.4 Thématiques secondaires :

### 2.4.1 Les Transports et les mobilités

Le pôle d'emploi d'Amiens s'est renforcé parallèlement à la progression de l'étalement urbain : Amiens Métropole concentre 78% des salariés en 2008, contre 75% en 2004 et 72% en 1999. L'aire d'attractivité du pôle ne cesse donc de s'élargir et induit des déplacements domicile-travail plus longs, ce que suggèrent les deux cartes ci-dessous (Figure 21)

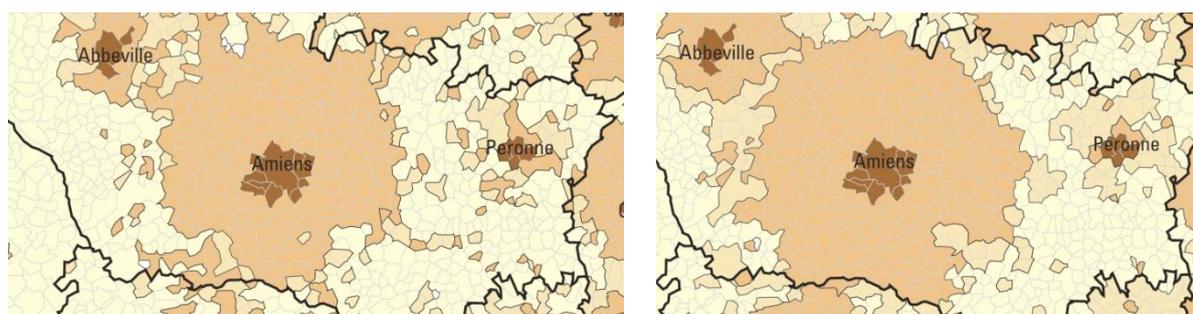


Figure 21: la progression de l'attraction du pôle d'emploi d'Amiens Métropole sur le territoire de l'Aire Urbaine (source INSEE)

Les résultats de l'enquête cordon (Enquête cordon Pays du Grand Amiénois 2010 : principaux résultats, CETE Nord Picardie) montrent que cette attraction dépasse les limites du grand Amiens, puisqu'il est estimé que 62% du trafic d'échange de la zone est généré par des résidents hors du Grand Amiens. Par ailleurs, ce trafic d'échange est principalement en lien avec des communes de la Somme.

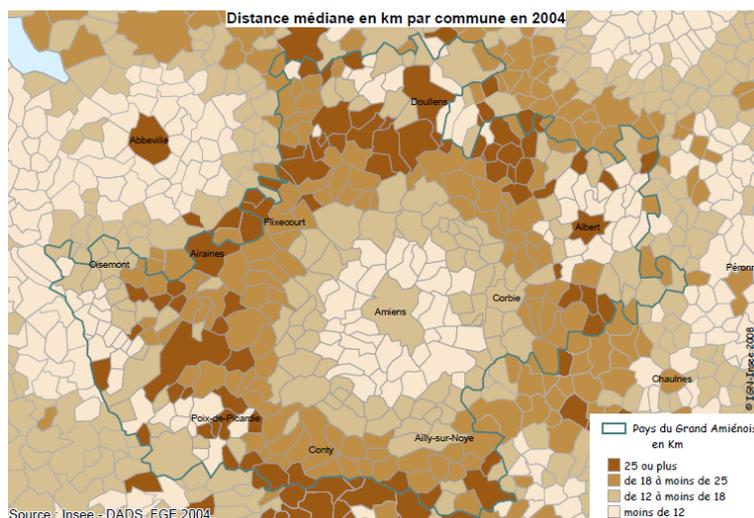


Figure 22: Les distances médianes domicile-travail en 2004, dans le Grand Amiens (source INSEE)

En conséquence les distances travail-domicile s'allongent pour l'ensemble des actifs de la zone mais davantage pour les zones périphériques selon une structure de gradient centre-périphérie très claire comme sur la carte ci-dessus. Il faut aussi remarquer que le Grand Amiens fonctionne en pôle indépendant au sein de la Picardie et que sa zone d'emploi rayonne pleinement sur l'ensemble du département de la Somme.

Seule Abbeville forme un second pôle dans le département, de niveau nettement inférieur et qui ne rééquilibre pas l'influence d'Amiens en termes de déplacements.

### Un développement important d'infrastructures de transport

Le Grand Amiens a bénéficié d'une énorme amélioration de la desserte par les grands axes routiers depuis 1994 (A28, A16, A29). Ces axes sont notamment venus compléter la rocade d'Amiens qui est aujourd'hui achevée, et qui concentre les plus gros trafics sur les routes du territoire.

La bonne qualité du réseau routier contribue largement à l'attractivité de la voiture dans les mobilités quotidiennes pour les zones périphériques, et aujourd'hui, les enjeux se concentrent principalement sur l'offre des autres modes de transport que la voiture individuelle et sur les problématiques d'intermodalité.

Le réseau de transports collectifs urbain et interurbain (Trans80) est peu attractif, alors que l'offre est relativement bonne au regard des autres agglomérations de même taille. Le réseau d'Amiens Métropole a accru son offre kilométrique de 23% depuis 2000, mais sur la même période la fréquentation a baissé de 6%. Le renouvellement de la délégation de service public en 2013 sera l'occasion de formaliser les projets de transport en commun en site propre, l'information aux voyageurs, etc. Un projet de TCSP (transport collectif en site propre) actuellement à l'étude devrait permettre d'augmenter la qualité de service ainsi que la capacité du réseau existant.

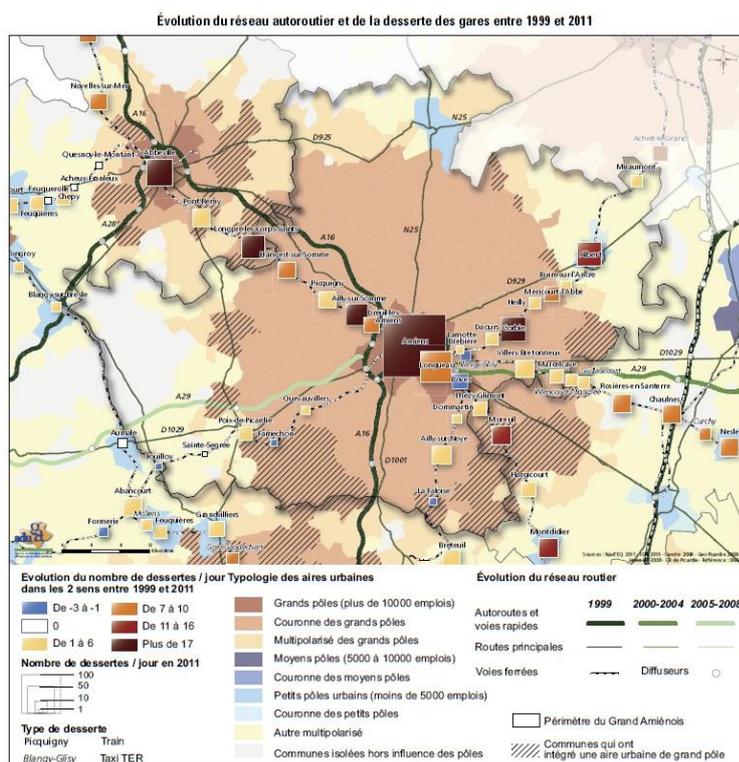


Figure 23: le réseau de transport du Grand Amiens en 2011 (source INSEE - IPAn°60)

Concernant le transport ferroviaire, l'offre et la fréquentation se sont considérablement accrues depuis les investissements de modernisation du réseau par la Région : +33% de voyageurs dans les gares (hors Amiens et Longueau) entre 2002 et 2010. Le nombre d'abonnés Picardie Pass'Actifs a plus que doublé de 2005 à 2011 sur la gare d'Amiens (avec notamment des liaisons croissantes avec Paris). L'effort sera maintenant porté sur la modernisation des gares et l'optimisation du réseau (horaires) plus que sur l'agrandissement du réseau.

Cependant, en raison même de la structure spatiale du territoire du Grand Amiens et de celle de l'offre TER, la stratégie de rabattement vers les gares ne pourra que répondre de manière partielle aux besoins de déplacements, et ne couvre pas complètement le territoire amiénois.

Des formes d'offres alternatives pourraient alors compléter l'offre existante. Très récemment, l'effort a été porté sur l'offre en pistes cyclables, à l'échelle urbaine et interurbaine.

A l'échelle du Grand Amiens, la véloroute de la Somme (véloroute nationale n°30) constitue le principal projet d'aménagement cyclable de tourisme et loisirs en cours de réalisation, avec déjà 120 km de piste aménagés. La continuité de l'aménagement en agglomération ainsi que la création de rabattements cyclables vers la véloroute constituent des enjeux forts, notamment sur le centre de l'agglomération d'Amiens.

Concernant l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens, les enjeux se concentrent dans l'agglomération amiénoise, et notamment dans le cœur d'Amiens (commun-centre et proche couronne).

Le Plan Vélo qui date de 1997 fait aujourd'hui l'objet d'une révision, pour l'élaboration d'un nouveau « Schéma directeur des aménagements cyclables » (en cours d'élaboration) à l'échelle de l'agglomération : l'objectif est de mailler et sécuriser le réseau cyclable existant et de développer de nouvelles liaisons, notamment tangentiels pour privilégier également des déplacements entre les communes de proche couronne.

#### 2.4.2 L'énergie

##### ➤ Un territoire qui dispose de ressources énergétiques et de marges de manœuvre pour la baisse des consommations

Le poids du transport (32%) dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre du Pays du Grand Amiénois est lourd (supérieur à la moyenne régionale). L'attractivité de l'agglomération d'Amiens génère en effet un nombre important de déplacements. Un nombre d'habitants élevé (près de 18% de la population régionale) et une activité économique dynamique, notamment dans le secteur tertiaire, soutiennent la consommation d'énergie du bâtiment, qui constitue le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre.

71% du mix énergétique reposent sur l'utilisation directe des énergies fossiles (plus de la moitié en produits pétroliers), dont le bâtiment et les transports sont les plus gros consommateurs : le Grand Amiénois est largement dépendant en matière d'approvisionnement énergétique.

Il existe cependant un potentiel de développement de la production locale d'énergie renouvelable, qui ne cesse de croître (actuellement quelques pour-cent de la consommation) : biomasse, énergie solaire (en milieu urbanisé), énergie éolienne (dans les secteurs de plateaux agricoles)

Un enjeu fort est la maîtrise des consommations énergétiques, notamment via la baisse de consommation dans l'habitat.

Les émissions de gaz à effet de serre sont en grande partie dues à l'agriculture, qui est la source majeure de GES sur le territoire du Grand Amiénois (27 % des émissions) en raison des grandes surfaces agricoles et du type d'exploitation.

##### ➤ Les ambitions du Grenelle répondent aux enjeux du territoire

Les politiques découlant du Grenelle doivent accompagner le territoire dans une meilleure maîtrise de sa consommation énergétique, ses émissions de gaz à effet de serre et sa dépendance aux énergies fossiles.

##### ➤ Une transition qui est d'ores et déjà enclenchée

Les politiques locales ont engagé de nombreuses démarches visant à réduire les impacts environnementaux du territoire et contribuant directement ou indirectement aux objectifs du

Grenelle : Charte de l'irrigation agricole (départementale), développement du transport ferré, zone de développement éolien, Plan Climat Energie d'Amiens Métropole, ...

Le Grand Amiénois représente 340 000 habitants, soit plus de la moitié de la population du département de la Somme (580 000 habitants) et plus de 15 % de la population régionale. Les émissions de gaz à effet de serre du Grand Amiénois représentent, quant à elles, 15,5% des émissions totales de la Picardie et les consommations énergétiques 14,3% de la consommation totale de la Picardie, soit une efficacité carbone et énergétique supérieure à la moyenne régionale.

Néanmoins, du fait du poids de la population, la responsabilité du territoire dans l'efficacité des politiques de réduction des consommations énergétiques et climatiques est fondamentale. Le plan climat énergie, le SCoT, le PDU et les opérations sur l'habitat et le logement (OPAH, programme Habiter Mieux, OPAH, ...) sont des outils clefs pour atteindre les objectifs du facteur 4.

Parmi les pistes d'action à mettre en œuvre sur le territoire, on peut citer (*source : émissions de gaz à effet de serre & énergie en Picardie, édition 2011 - chiffres 2007*) :

- ⇒ La réhabilitation thermique des logements individuels privés construits avant 1975, qui peut permettre jusqu'à 158 000 teq CO<sub>2</sub> ;
- ⇒ La substitution du chauffage au gaz par des systèmes fonctionnant au bois énergie dans les bâtiments tertiaires, qui peut permettre d'éviter jusqu'à 100 000 teq CO<sub>2</sub> d'émissions ;
- ⇒ Une optimisation des déplacements domicile-travail (transfert modal de la voiture vers les transports en commun) peut permettre d'éviter 110 000 teq CO<sub>2</sub>.

### ⇒ Politiques en place, amélioration, points de vigilance

L'atteinte des objectifs Grenelle nécessitera l'adoption de démarche forte pour maîtriser la consommation d'espace (notamment en secteur périurbain et rural, mais également sur l'agglomération d'Amiens), la performance énergétique de l'habitat et la maîtrise des consommations énergétiques, la limitation des déplacements individuels, la préservation du potentiel agronomique des sols, la production d'énergie renouvelable (solaire, biomasse, voire éolien),...

Le report modal vers des modes de transport moins émissifs et l'amélioration thermique des bâtiments constituent les principaux moyens d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces actions sont développées dans le cadre du PCET d'Amiens Métropole, qui devra intégrer la déclinaison locale du schéma régional air énergie climat (SRCAE) récemment arrêté.

## 2.4.3 Les Risques naturels et technologiques / lien santé – environnement

### ⇒ Des sources de nuisances nombreuses et variées en cœur d'agglomération

Le territoire du Grand Amiens est exposé à des risques et nuisances de diverses natures : importance du réseau de cavités souterraines, présence en bordure de l'agglomération amiénoise d'un site regroupant plusieurs entreprises classées SEVESO I,... Le territoire ne compte que 3 sites SEVESO seuil haut, mais de nombreux convois de matières dangereuses le traversent (rocade d'Amiens principalement, convois ferroviaires de déchets radioactifs).

Le risque inondation est prépondérant sur l'ensemble du territoire (fond de vallées humides sujettes à débordement, plateaux et vallées sujet à remontée de nappe, certains secteurs très urbanisés fortement exposés,...). Les coulées de boues concernent le milieu rural.

En application de la directive 60-CE-du 23 octobre 2007 « inondation », l'évaluation préliminaire des risques d'inondation sur le bassin Artois Picardie a retenu 11 communes de l'amiénois comme territoires à risques importants d'inondation (TRI) : Amiens, Boves, Cagny, Camon, Dreuil Les Amiens, Longueau, Pont de Metz, Saleu, Salouël, Dury, Rivery.

Un TRI est une zone où les enjeux potentiellement exposés aux inondations sont les plus importants (comparés à la situation globale du district), ce qui justifie une action volontariste et à court terme et la mise en œuvre d'un plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) : il s'agit donc à la fois d'agir là où les enjeux sont les plus menacés, mais également d'agir là où il y a le plus à gagner en matière de réduction des dommages liés aux inondations.

Le bruit notamment lié aux transports, les nuisances olfactives parfois concentrées dans un même secteur constituent aussi des nuisances qui doivent être maîtrisées pour maintenir un environnement vivable pour la population du pays.

La qualité de l'air est globalement satisfaisante, grâce à des conditions climatiques favorables, mais des pics de pollution sont observés en situation anticyclonique.

### ➤ Les apports du Grenelle : l'amélioration de la prise en compte des problématiques sanitaires

Le Grenelle prévoit d'importantes mesures pour l'amélioration de la situation sanitaire et la gestion des risques, notamment inondation, et la prise en considération des impacts sanitaires (bruit, qualité de l'air), permettant de compléter la prise en compte de ces enjeux :

- ⇒ Mesure de la pollution de l'air en zone rurale, à l'intérieur des bâtiments ;
- ⇒ Etude de l'impact sanitaire des émissions électromagnétiques (lignes Haute tension et antenne de télécommunication) ;
- ⇒ Qualité de l'eau (forte présence de nitrates) ;
- ⇒ Maîtrise des impacts des sites et sols pollués (prise en charge et réhabilitation insuffisantes à ce jour).

## ➤ Des politiques locales qui ont déjà intégré les objectifs Grenelle

A l'initiative des différentes collectivités, diverses actions ont été entreprises :

- ⇒ Actions de lutte contre les pollutions agricoles ;
- ⇒ Inventaire des sites pollués ;
- ⇒ Plan de prévention des risques inondations et technologiques ;
- ⇒ Aménagement d'ouvrage de rétention des eaux de ruissellement.

## ➤ Politiques en place, amélioration, point de vigilance

Du fait des nombreuses sources de pollution existantes, un travail global, et complémentaire des actions entreprises, reste à mener :

- ⇒ Amélioration de la connaissance des risques (coulées de boues, risque technologiques, ...) ;
- ⇒ Maîtrise de l'urbanisation dans les zones inondables ;
- ⇒ Réduction des émissions de polluants dans l'agglomération (en lien avec les politiques « habitat » et « transport ») ;
- ⇒ Protection des captages d'eau potable ;
- ⇒ Adaptation au risque climatique,...

#### 2.4.4 La gouvernance

##### ➤ Un grand pays appuyé par une Agence d'Urbanisme

Le Pays du Grand Amiénois (12 intercommunalités, 381 communes, 337 000 habitants) bénéficie d'une structure d'ingénierie, l'**ADUGA** (Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois).

Son périmètre couvre l'aire urbaine, hormis la zone de Moreuil récemment intégrée à l'aire urbaine amiénoise.

Créée en 2005, sur l'initiative d'Amiens Métropole et du Conseil Régional de Picardie, son bureau est composé :

- de Représentants de la DDTM de la Somme,
- du Conseil Régional et du Conseil Général de la Somme,
- des représentants des EPCI membres.

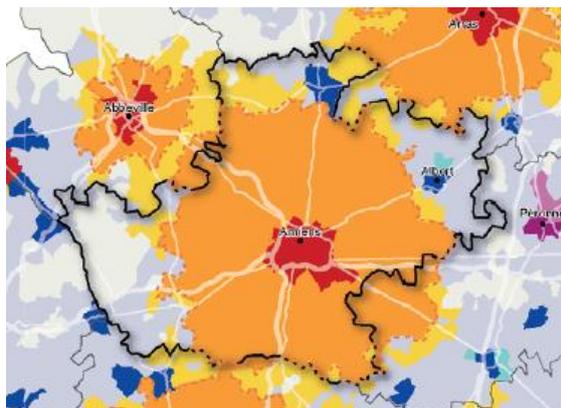


Figure 24 - Aire urbaine 2010 d'Amiens, et périmètres de l'ADUGA et du SCoT grand Amiens (Source : INSEE)

##### ➤ Une concertation large dans le cadre de l'élaboration du SCoT et des outils de suivi

L'échelle territoriale du SCoT et le caractère récent du regroupement des 12 EPCI a été le fondement de la mise en place d'une concertation large, avec l'appui majeur de l'ADUGA. Ont ainsi été impliqués :

- ⇒ Les élus (des communes et EPCI), au sein d'une « commission SCoT » réunie mensuellement, et lors de nombreuses rencontres décentralisées organisées sur l'ensemble du territoire ;
- ⇒ Les acteurs institutionnels (Etat, Région, Département, et Chambres consulaires), et les partenaires spécialisés comme l'ADEME, le CAUE, les bailleurs sociaux, RFF et la SNCF, via leur participation aux divers comités techniques et groupes de travail (dont une participation forte de la Chambre d'Agriculture) ;
- ⇒ La société civile, d'une part via la forte implication du Conseil de Développement du Pays, dans les réunions, les commissions et les ateliers thématiques ;
- ⇒ Les habitants eux-mêmes, conviés dès l'hiver 2010 à discuter du PADD, et à découvrir des expositions itinérantes, un site internet actif avec des publications,
- ⇒ Les associations locales agréées,
- ⇒ Les territoires voisins, invités aux différentes rencontres décentralisées.

Dès 2010, l'ADUGA a entamé une réflexion pour le montage d'un **observatoire de l'habitat** afin de collecter les informations relatives à l'état du parc de logements, à ses occupants et au marché de l'habitat à différentes échelles territoriales : le Grand Amiénois, les intercommunalités et les communes.

Ce nouvel outil servira au suivi et à l'évaluation du SCoT, et aux politiques locales de l'habitat menées par les différents territoires du pays, comme le PLH de l'agglomération amiénoise.

### ➤ Des implications de territoires dans des projets territoriaux de Développement durable

A ce titre, on notera :

- En terme de Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) : l'existence d'un PCET pour Amiens Métropole, et l'engagement volontaire pour le Grand Amiénois, en lien avec le SCoT,
- En terme d'Agenda 21, la démarche d'Amiens Métropole, labellisée par le Ministère de l'Ecologie en 2007.

### ➤ Des échelles dont la prise en compte reste toutefois à consolider

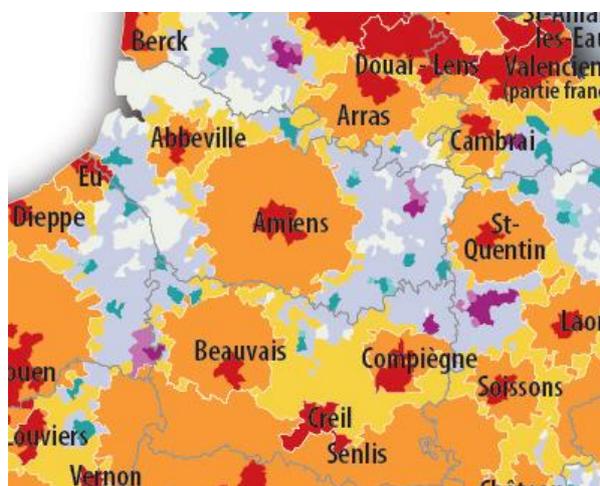
Aires urbaines, systèmes urbains de proximité, projets de pôles métropolitains sont autant de thèmes à la fois porteurs de questions et de coopérations potentielles.

#### L'échelle des aires urbaines :

Outre le fait, cité ci-dessus, que le périmètre du SCoT ne prend pas en compte la zone de Moreuil, bien que faisant partie de l'aire urbaine d'Amiens (aires urbaines 2010 de l'INSEE), on notera également le rapprochement des aires urbaines d'Amiens, Beauvais voire Arras.

Ces éléments sont peu pris en compte aujourd'hui dans le SCoT du Grand Amiens.

Figure 25 - Aires urbaines 2010 (Source : INSEE)



#### Un projet de pôle métropolitain ?

Amiens Métropole a lancé une réflexion sur la notion de « projet métropolitain pour 2030 ». Parallèlement, le Grand Amiénois s'intéresse à la notion de « pôle métropolitain », institué par la loi de réforme des collectivités de 2010.

Toutefois, la récente étude de la DATAR sur les systèmes urbains met en évidence les liens entre Amiens et d'autres pôles picards, notamment Beauvais, Compiègne et Saint-Quentin..

On notera que, pour cette étude DATAR, ont été analysés sept types de liens : les mobilités domicile-travail, les mobilités de loisirs à travers les résidences secondaires, les migrations résidentielles, les liens de la société de la connaissance via les partenariats scientifiques, ceux de l'économie à travers les liens entre sièges et établissements d'entreprises et la grande vitesse avec un indice mixte train-avion.

Outre les systèmes urbains locaux (SUL) d'Amiens, Beauvais, Saint-Quentin et Compiègne, cette étude un réseau de relations autour d'Amiens (système urbain de proximité) dépassant le périmètre du Grand Amiénois :

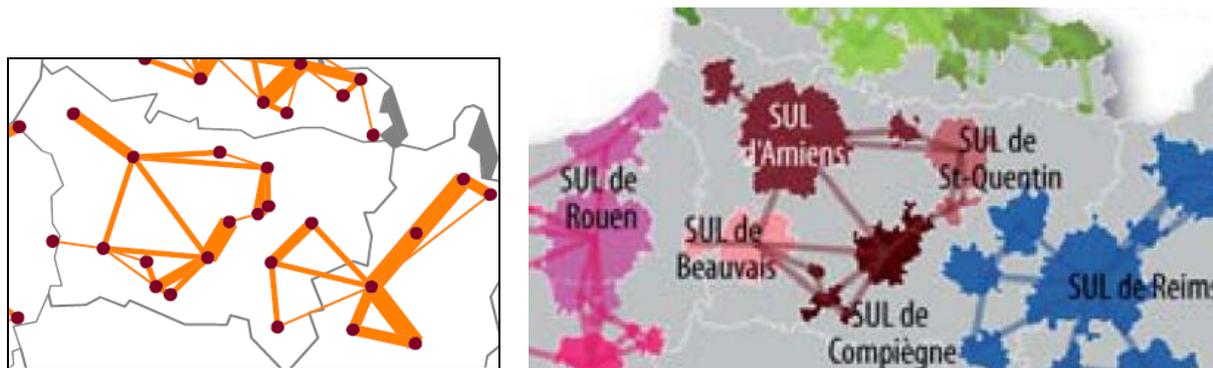


Figure 26 – Le système urbain de proximité d'Amiens (Source : extrait de l'étude DATAR, les Systèmes urbains, Travaux en Ligne n°10), 2012)

Ce système urbain de proximité défini par la DATAR met ainsi en relation Amiens avec : Abbeville, Beauvais, Gournay en Bray (en Seine Maritime), Senlis, Chantilly, Compiègne, Noyon, Saint-Quentin, Péronne.

Un pôle métropolitain des « plaines de Picardie » pourrait alors regrouper, dans une logique de réseau, Amiens, Saint Quentin, Abbeville, Beauvais, et éventuellement Compiègne (Source : Lettre du G10, n°2).

Aucun statut pour un tel pôle ou projet de périmètre de pôle n'a encore été déposé à ce jour.

### ➤ L'implication du territoire dans d'autres projets et instances

A ce titre, on citera (de manière non exhaustive), comme cela a été abordé au sein des chapitres précédents :

- Le SAGE Somme Aval et Cours d'eaux côtiers (schéma d'aménagement et de gestion des eaux),
- Le projet Vallée de Somme, porté par le Conseil Général de la Somme,
- Le projet ferroviaire Picardie-Roissy.



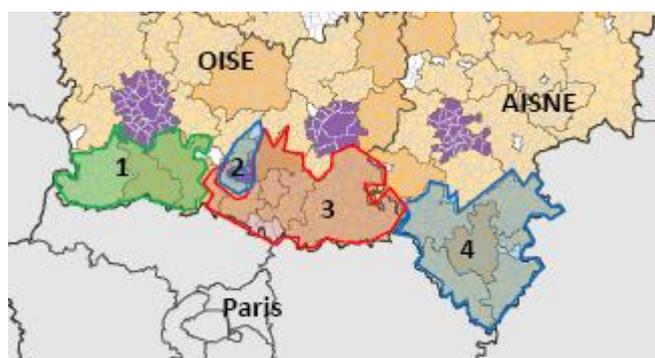
## 3 Le Sud de la Picardie

---

### 3.1 Présentation générale

Le territoire ici étudié concerne tant le Sud de l’Oise que le Sud de l’Aisne, jouxtant les départements du Val d’Oise et de Seine et Marne en Ile de France, et le département de la Marne en Champagne Ardenne.

Les pays picards les plus impliqués sont les suivants :



PAYS	Nombre d’habitants	Densité pop. (habitants/km2)
1 - Thelle Vexin Sablons	93 000	127
2 - Grand Bassin Creillois	135 000	450
3 - Valois Senlis Chantilly (ex-pays du Sud de l’Oise)	123 000	126
4 - Sud de l’Aisne	71 000	58

Figure 27 : Les Pays de Picardie aux franges de l’Ile de France et de la Marne

#### Des flux quotidiens avec les départements limitrophes

Un grand nombre d’habitants du Sud de la Picardie sont en lien quotidien avec l’Île-de-France dans le Sud de l’Oise et, à moindre degré, dans le sud de l’Aisne.

**Le Sud de l’Oise** est l’espace le plus densément peuplé et le plus jeune de Picardie, et un espace où s’opère un solde migratoire positif.

Près de 30 % des salariés résidant dans l’Oise vont travailler hors du département, le quart des emplois se situant en région parisienne. Mais, dans le sud du département, notamment **pour le Pays Sud Oise et le Pays Thelle–Vexin et Sablons, les actifs travaillant en Ile-de-France représentent plus de 50%** : les pôles d’emploi principaux sont Paris, Roissy et Nanterre.

Ces situations ont un impact significatif sur le niveau moyen des revenus des ménages. Ainsi dans le Pays Sud Oise, le revenu par foyer fiscal est le plus élevé de la Région Picardie (plus de 30% supérieur

à la moyenne régionale). Le Pays de Thelle-Vexin Sablons affiche également des revenus par foyer plus importants que la moyenne régionale.

On notera que le Pays du Grand Creillois, bien que proche de l’Ile de France, présente, quant à lui, un taux de sortie du département de l’ordre de 26%, notamment parce qu’il possède un pôle d’emploi industriel important.

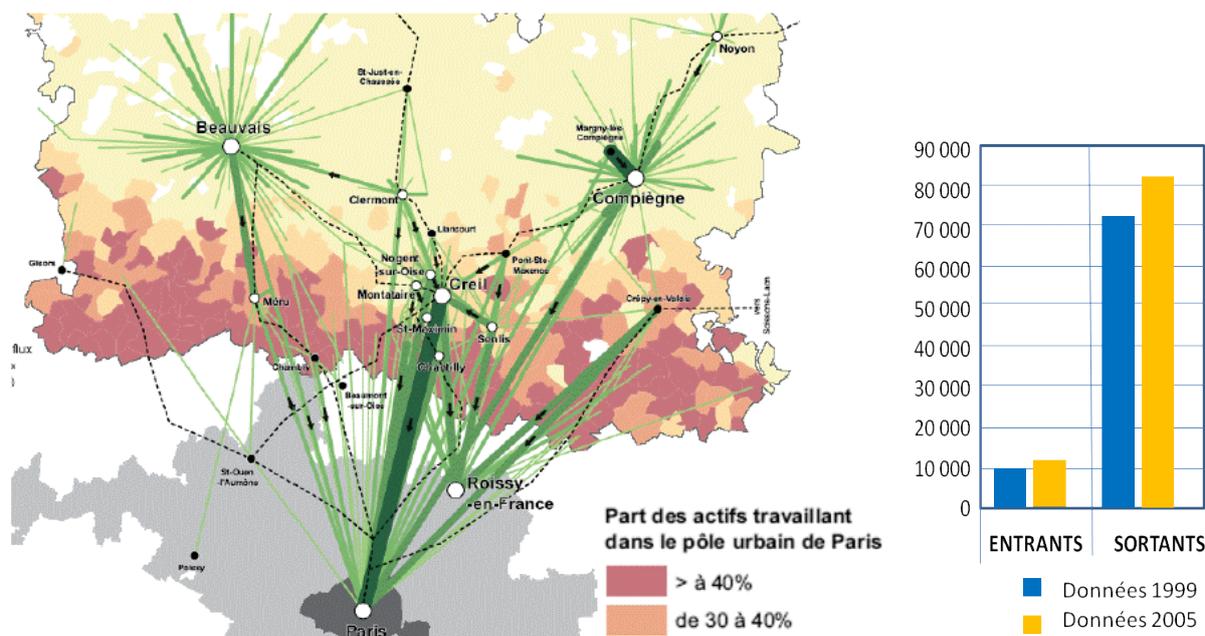


Figure 28- Flux domicile travail entrant et sortant de Picardie vers Ile de France (sources : Agence d’Urbanisme Oise la Vallée et INSEE Picardie, Analyses n°60, 2011)

Dans le Sud de l'Aisne, les déplacements domicile-travail des résidents sont aussi marqués par l'interdépendance avec l'Île de France. C'est dans le **Pays du Sud de l'Aisne** que la part des actifs ayant un emploi hors-département est le plus conséquent : en 1999, ils représentaient 32%, en 2009 ce chiffre est passé à **40%** (soit de l'ordre de 9000 actifs au total).

La plus grande part de ces flux concerne l'Île de France (5600 emplois en 2009) : vers Paris, le bassin d'emploi de Meaux, et celui de Saint-Denis. Les échanges avec la Marne restent, en comparaison, assez limités malgré la proximité géographique : environ 1500 actifs vont travailler soit dans le pays d'Épernay soit, à moindre degré, à Reims.

On notera toutefois que le nombre allant vers Reims a été multiplié par 2 en 6 ans, et que le flux inverse (Marne vers Sud de l'Aisne) est le double du flux sortant.

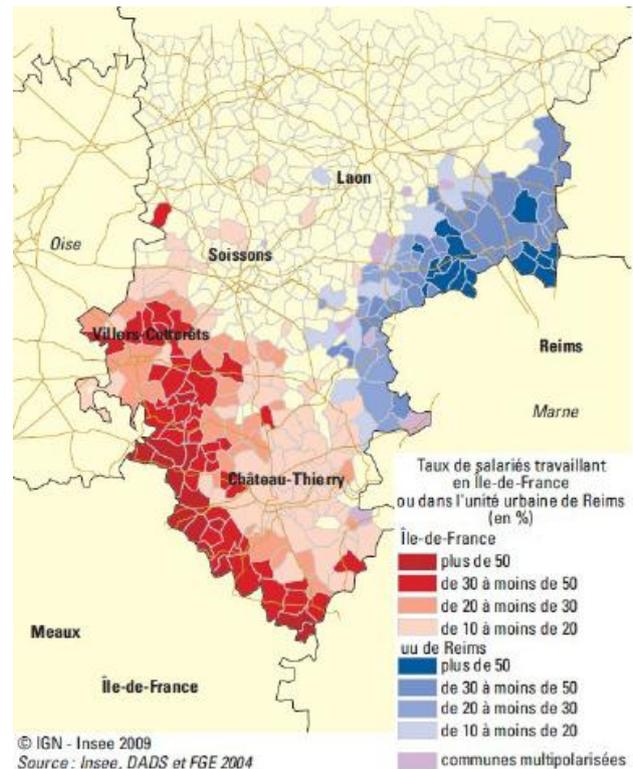
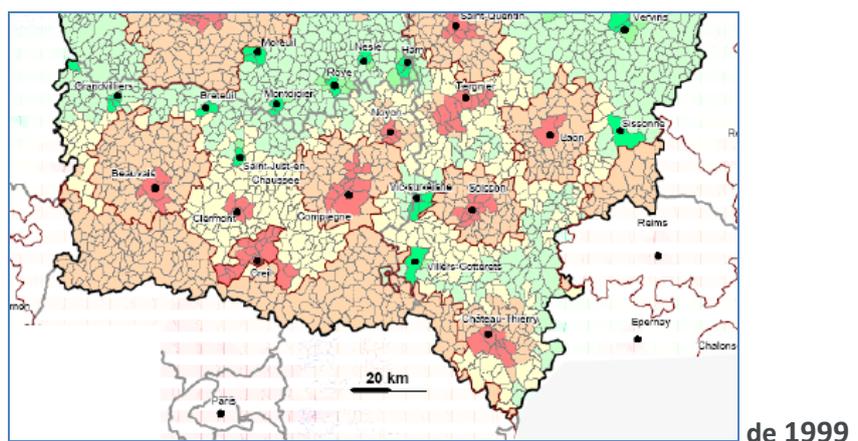


Figure 29 – Sud de l'Aisne, taux d'actifs travaillant en Île de France ou dans l'aire de Reims (Source : INSEE)

### ➤ Une dynamique résidentielle où Paris et Reims gagnent du terrain

L'examen des évolutions des aires urbaines sur une période de 10 ans traduit ces phénomènes :



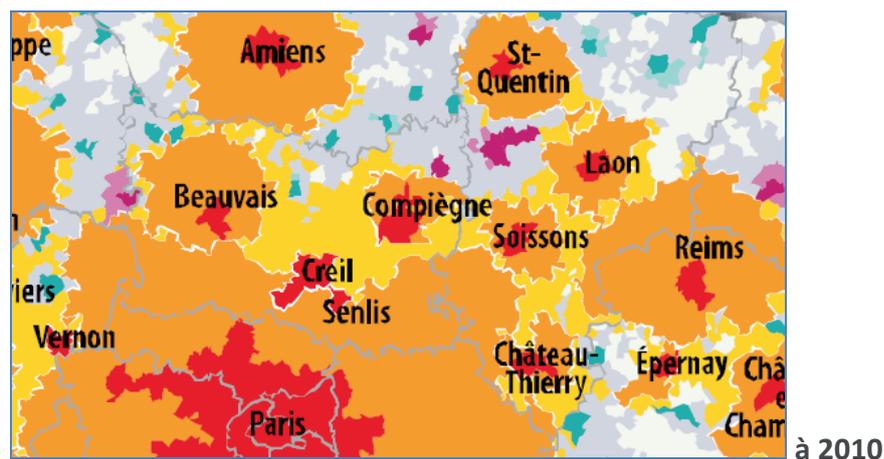


Figure 30 - Progression des aires urbaines entre 1999 et 2010 (source : INSEE)

L'aire urbaine de Paris a continué sa progression dans le sud isarien depuis 1999, notamment dans le Pays de Valois et aux abords du Creillois : dans la frange sud-Oise, la part de nouveaux habitants provenant de l'Île-de-France est de 60 % (contre moins de 20 % dans les aires urbaines de Beauvais ou de Compiègne). Un grand nombre de communes ont ainsi été rattachées à l'aire urbaine de Paris, l'effectif total représentant plus de 30 000 habitants. Toutefois, des villes pôles d'emploi comme Creil, Beauvais ou Compiègne limitent cette expansion.

Mais surtout, l'aire urbaine de Paris s'est fortement étendue vers l'Aisne, en intégrant Château-Thierry et se rapprochant de l'aire urbaine de Soissons.

L'aire urbaine de Reims, continue également son extension à l'est, dans l'Aisne.

Près de 10 % du territoire de l'Aisne ont été intégrés aux deux aires urbaines de Paris et de Reims, représentant une population de même ordre de grandeur que pour les communes de l'Oise rattachées, dans la même période, à l'aire de Paris.

Cette pression sur l'espace a des conséquences notables sur l'urbanisme (majorité de maisons individuelles) ainsi que sur la préservation des ressources environnementales du sud picard.

### ➤ Les grandes lignes de fonctionnement

Les principales caractéristiques qu'illustre le schéma ci-après sont :

- ⇒ une dynamique strictement résidentielle dans le Sud de l'Aisne,
- ⇒ des dynamiques résidentielle et économique dans le Sud de l'Oise,
- ⇒ une certaine autonomie pour Creil, Senlis, et Compiègne plus au nord, qui, compte tenu de leur capacité à créer ou maintenir un taux d'emploi en Picardie, freinent la progression de l'aire urbaine de Paris en retenant une part significative des actifs.

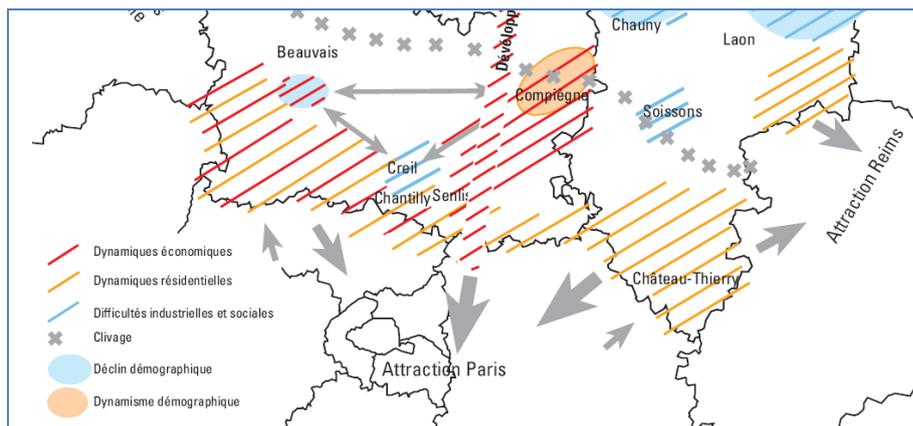


Figure 31 - Disparités du fonctionnement dans le Sud Picardie  
(source : INSEE Picardie, « Picardie : diagnostic et Perspectives »)

### ➤ Choix des thématiques pour l'analyse de ces territoires

La thématique **Gouvernance** est « primordiale » compte tenu des enjeux, pour la Picardie, que représentent les aires d'influence de Paris (et à moindre degré de Reims), et l'importance de l'existence de structures de coopération interrégionales pour transformer en opportunités de développement des projets tels que le Grand Roissy au Sud, l'Association G10 à l'Est, ou la liaison ferrée Creil-Roissy.

Les thématiques « **Transports** » et « **Urbanisme-Habitat** » sont classées « importantes », en lien direct avec ces aires d'influence, et des enjeux en découlant en termes d'une part d'accessibilité au pôle de Roissy par les picards, et d'autre part de maîtrise des milieux dans ces franges franciliennes.

De la thématique « **Biodiversité** », relèvent des enjeux forts tant pour les territoires du Sud Picard que ceux, limitrophes, du Val d'Oise et de Seine et Marne, en regard de la qualité des milieux concernés et de la pression foncière que subissent ces espaces. Toutefois, la thématique est classée ici « secondaire » compte tenu des structures déjà existantes ou en projet (PNR).

Les thématiques « **Energie** », « **Déchets** » et « **Risques-Santé** » sont également classées « secondaires » dans le sens où elles sont dépendantes des thématiques précédentes.

## 3.2 Une priorité : la Gouvernance

### 3.2.1 Un fort morcellement des territoires

Une certaine disparité existe entre pays picards concernés par la zone d'étude, que ce soit en surface de territoire ou en densité de population :

- ⇒ de l'ordre de 700 km<sup>2</sup> pour le Pays Thelle-Vexin Sablons, avec 127 habitants par km<sup>2</sup>,
- ⇒ de l'ordre de 1200 km<sup>2</sup> pour le Pays Sud de l'Aisne, avec environ 60 habitants par km<sup>2</sup>.

PAYS		nombre de communes	Nombre d'EPCI	Nombre Habitants	Surface	Densité population
OISE	Thelle Vexin Sablons	94	3	93 000	733 km <sup>2</sup>	127
	<i>Grand Bassin Creillois</i>	36	5	135 000	<b>300 km<sup>2</sup></b>	<b>450</b>
	Valois Senlis Chantilly (pays du Sud de l'Oise)	91	3	123 000	975 km <sup>2</sup>	126
AISNE	Sud de l'Aisne	124	5	71 000	1216 km <sup>2</sup>	<b>58</b>

On notera, dans chaque pays, l'existence d'un certain nombre de communes non encore rattachées à un EPCI au 27 Décembre 2012, dont certaines enclavées. Compte tenu de l'obligation inscrite dans la loi de réforme des collectivités, cette situation va évoluer à court terme, mais illustre quelques difficultés de coopération.

### 3.2.2 Une couverture contrastée en outils de planification

⇒ Un retard en matière de SCoT, mais une forte couverture en PLU

La carte ci-après illustre l'état des démarches SCoT en Sud Picardie ainsi que leur petite taille :

Situation SCoT Juin 2012

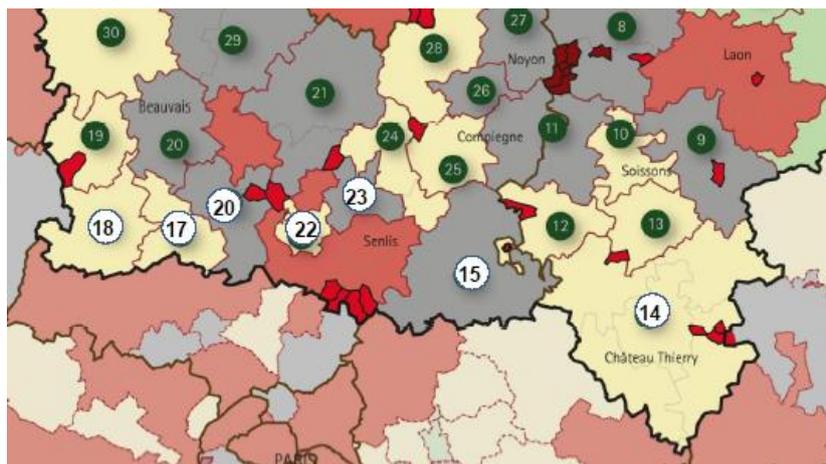
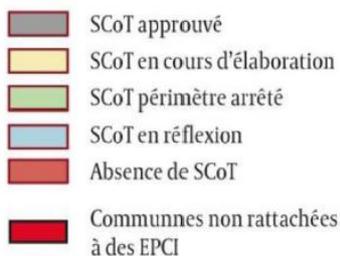


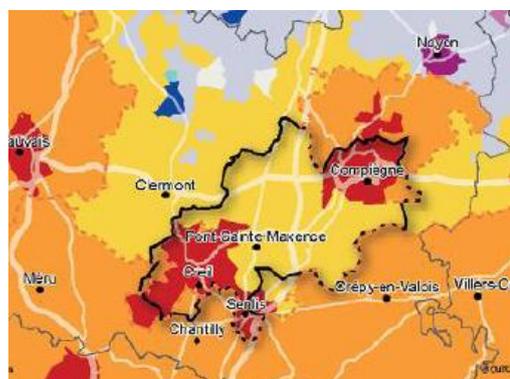
Figure 32 – Etat des SCoT dans le Sud de la Picardie au 30 Juin 2012 (Source : DREAL Picardie)

	N° sur carte	Etat SCoT	Nombre d'habitants
SCoT Vexin Thelle	18	élaboration	20 377
SCoT Pays d'Oise et d'Halatte	23	approuvé	33 751
SCoT Sablons	17	élaboration	34 444
SCoT Pays de Thelle	16	approuvé	46 221
SCoT Pays de Valois	15	approuvé	53 507
SCoT UCCSA	14	élaboration	73 726
SCoT Grand Creillois	22	élaboration	83 597
<b>Une absence de SCoT dans la partie ouest du Pays Sud-Oise</b>			

On notera une tentative inter-SCoT via l'Agence d'urbanisme Oise la Vallée

Elle concerne quatre SCoT, dont ceux du Grand Creillois (88 000 habitants) et de Compiègne (71 000 habitants). Des réunions ont eu lieu en 2007 et 2009, avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme Oise-la-Vallée qui réalise les 4 SCoT.

Figure 33 – Périmètre de l'Agence Oise la Vallée et aires urbaines (Source : INSEE Picardie, Analyses N°60, 2011)



Toutefois :

- Le projet initial d'élaboration d'un PADD commun pour les quatre SCoT n'a pas abouti, et il n'existe pas de portage politique pour une démarche inter-SCoT.
- La carte ci-dessus met en évidence le fort décalage entre les périmètres des 4 SCoT, le périmètre d'intervention de l'Agence d'urbanisme, et le zonage en aires urbaines de l'INSEE (dont le développement de Compiègne vers le nord).

L'apport de l'Agence d'urbanisme reste toutefois important, pour, au-delà des petits périmètres de ces SCoT, inciter à une prise en compte de périmètres d'étude élargis, pour la cohérence des diagnostics voire des orientations des politiques.

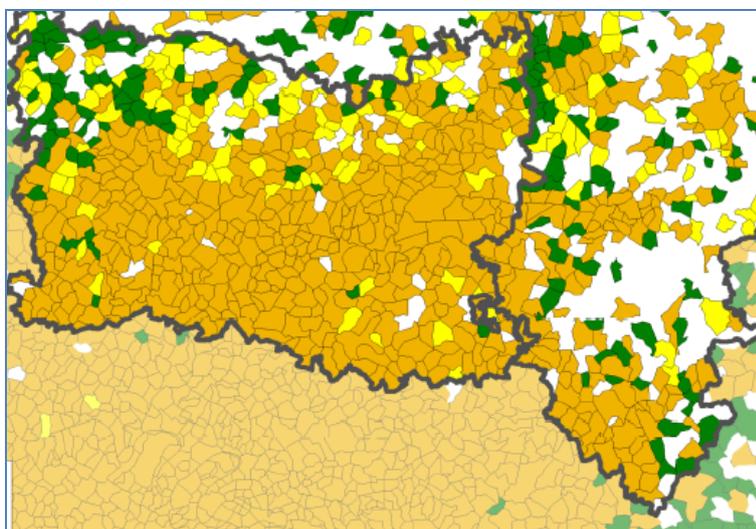
**La situation en terme de Plans Locaux d'Urbanisme** (ou cartes communales) est très différente.

Le Sud de l'Oise est très bien couvert en terme de PLU/POS ou cartes communales), de même que les territoires limitrophes en Ile de France, ce qu'illustre la carte N°1 ci-après. La situation du Sud de l'Aisne est beaucoup plus contrastée :

- ⇒ seules les communes proches du sud de l'Oise et de l'île de France sont pourvues de PLU ou Cartes communales,
- ⇒ les autres communes se trouvent majoritairement sous RNU (règlement national d'urbanisme) et notamment de la règle de constructibilité limitée.

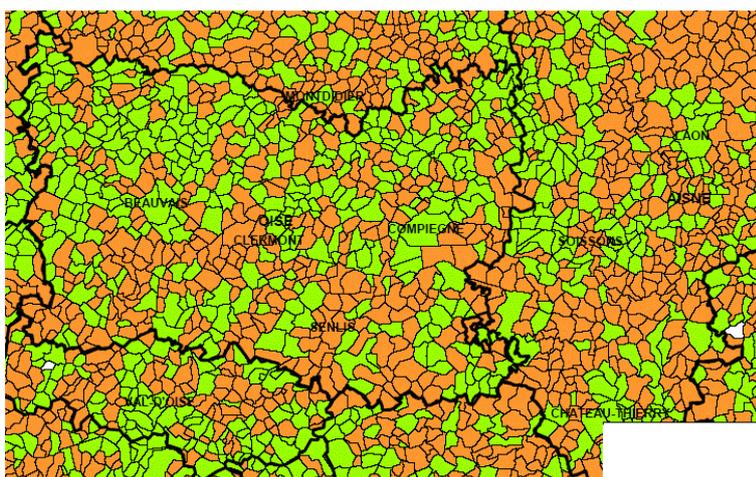
On notera également le fort taux de couverture en Val d'Oise et au nord de la Seine et Marne, une situation beaucoup plus contrastée en partie sud-ouest de la Marne.

Toutefois, une analyse des dates de ces documents d'urbanisme nuance cette appréciation dans le Sud de l'Oise et de l'Aisne : en effet un grand nombre sont antérieurs à 2002.



Carte n°1 :  
Etat Juillet 2012 des POS/PLU ou  
Cartes Communales - Oise et Sud de  
l'Aisne -

- CC (approuvée, en élaboration, en révision)
- PLU en élaboration
- PLU, POS (approuvés, en révision)



Carte n°2 :  
Mise en évidence des communes sous  
RNU ou avec documents d'urbanisme  
antérieurs à 2002 - Oise et Sud de  
l'Aisne

- Etat des documents d'urbanisme
- RNU et documents d'urbanisme antérieurs à 2002
  - CC/PLU en élaboration et documents d'urbanisme postérieurs à 2002

Figure 34 – Oise et Sud de l'Aisne - Etat Juillet 2012 des POS/PLU ou Cartes Communales (source : DREAL Picardie)

## Des implications inégales dans des projets territoriaux de développement durable

Pour les Plans Climat-Energie Territoriaux (PCET), les conseils généraux de l'Oise et de l'Aisne, ainsi que trois communautés, concernées par cette obligation (plus de 50 000 habitants), n'ont pas encore

initié de telles démarches : dans l'Oise, la CA de Compiègne et la CC du Pays de Valois, et dans l'Aisne, la CA du Soissonnais.

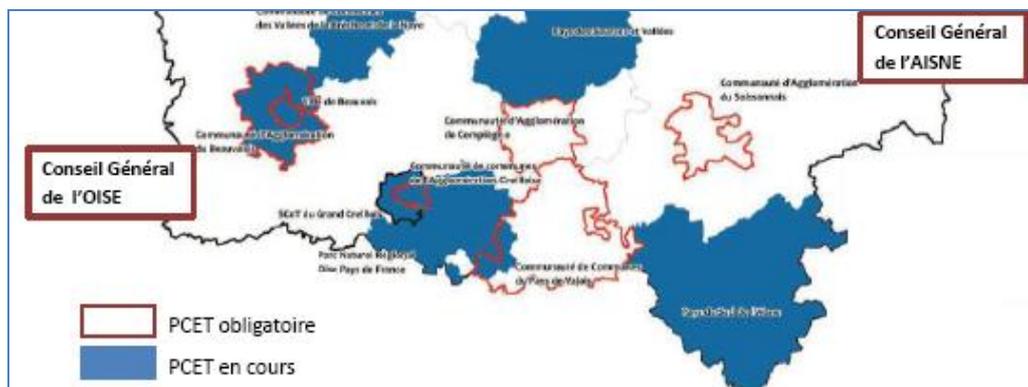


Figure 35 : Etat des démarches PCET en Sud Picardie (source : ADEME, janvier 2012)

En terme d'Agendas 21, les départements de l'Oise et de l'Aisne disposent d'un agenda 21 et on notera que la démarche de l'Oise a été labellisée par le Ministère de l'Ecologie en 2012. Dans le sud de l'Aisne, quelques démarches seraient engagées, dont à Château-Thierry, mais cela reste à confirmer. Pour le sud de l'Oise, sont concernées par un Agenda 21 :

- ⇒ La commune de Creil (2004) : démarche labellisée par le Ministère de l'Ecologie,
- ⇒ Les communes de Chambly (2001), Senlis (2009), Compiègne (2009), Beauvais (2008), et Venette.
- ⇒ La CA du Beauvaisis : Agenda « Prospective 21 »/Plan territorial de DD.

### 3.2.3 D'importants outils d'aménagement dans le département de l'Oise

Pour accompagner les collectivités de l'Oise dans l'aménagement de leur territoire, avec un soutien technique et financier du Conseil général de l'Oise, ont été mis en place différents outils, dont :

- Le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO),
- L'Établissement public foncier local de l'Oise (EPFLO),
- L'Assistance Départementale pour les Territoires de l'Oise (ADTO),
- La Société d'Aménagement de l'Oise (SAO), en 2009,
- La Centrale d'achat public de l'Oise (CAP'Oise), en 2009.

Le SMTCO (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise), créé fin 2006 à l'initiative du Conseil Général de l'Oise, fédère les 13 Autorités Organisatrices de Transports (AOT) de l'Oise (dont la Région). Le SMTCO a mis en œuvre un certain nombre de projets :

- Une plateforme multimodale d'informations voyageurs, par téléphone (« Oise mobilité »),
- Un service de calculs d'itinéraires multimodaux (site [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr)),
- Une centrale départementale de covoiturage (site [www.covoiturage-oise.fr](http://www.covoiturage-oise.fr)),
- Le Système Intégré de Services à la Mobilité (SISMO), destiné à l'information voyageurs et à la billettique, pour les transports collectifs sur le territoire isarien,
- Un observatoire départemental de la mobilité.

**L'EPFLO** (Etablissement Public Foncier Local de l'Oise), mis en place en 2007, avec l'appui de la Région Picardie, a pour objet, au profit des EPCI adhérents, la mise en place de réserves foncières afin de permettre la réalisation de projets d'aménagement, notamment pour la construction de logements sociaux ou d'équipements publics, mais aussi pour des opérations de protection des espaces naturels et de développement économique.

Son périmètre d'intervention couvre, en mars 2012, près de 420 communes concernant plus de 630 000 habitants (soit près de 80% de la population de l'Oise). Récemment, l'EPFLO s'ouvre à des communes hors du département : il en est ainsi aujourd'hui de la Communauté d'Agglomération du Soissonnais (Aisne).

L'ADTO (Assistance Départementale pour les Territoires de l'Oise), devenue Société publique locale en 2011, soutenue par le Conseil Général, a pour objet d'apporter une assistance technique, financière et juridique aux collectivités territoriales de l'Oise, aux EPCI et aux associations locales d'élus, dans le cadre de projets d'aménagement. Les collectivités aujourd'hui adhérentes représentent plus de 600 communes, majoritairement à caractère rural.

### 3.2.4 Des implications dans des démarches interrégionales

#### Le Parc naturel Régional Oise Pays de France

Le PNR Oise Pays de France est une structure interrégionale, entre l'Île de France et le Sud de la Picardie, concernant 110 000 habitants, et 59 communes (44 dans l'Oise et 15 dans le Val d'Oise). Ce PNR associe de nombreux partenaires : services de l'Etat, ONF, chambres consulaires, fédérations de chasseurs et pêcheurs, associations d'environnement, Centre régional de la Propriété Forestière, Institut de France, et les communautés de communes. Les Régions Ile de France et Picardie ont fixé, en vue du renouvellement de la charte en 2016, un projet d'élargissement du périmètre avec 27 nouvelles communes (12 en Val d'Oise et 15 dans l'Oise).

On notera également en Ile de France, le PNR Vexin Français à la frontière Sud-Ouest de l'Oise, et le projet de PNR Brie et Deux Morin à la frontière du Sud de l'Aisne.

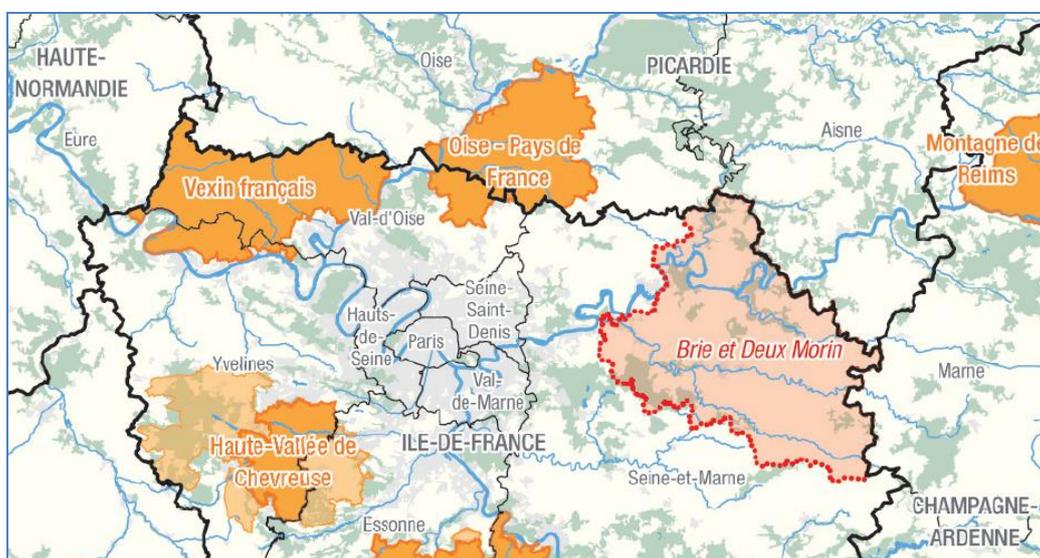


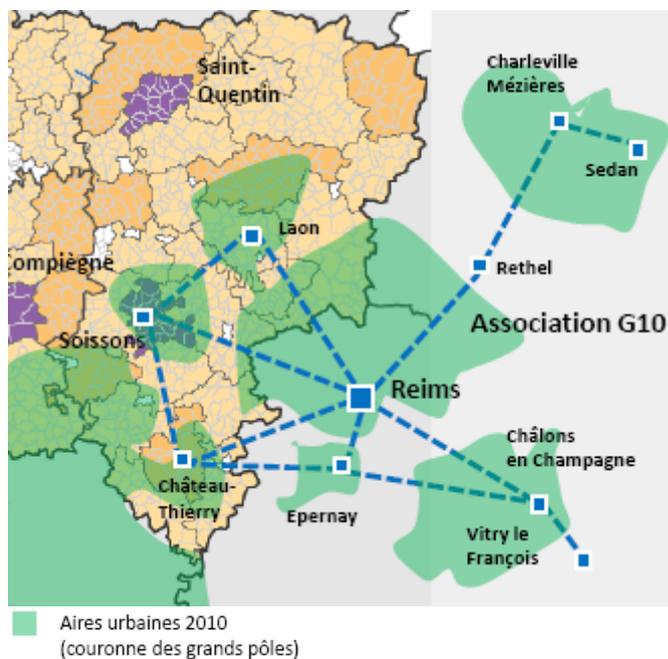
Figure 36 – Les PNR aux frontières sud de l'Oise et de l'Aisne

(source : Etude d'opportunité et de faisabilité d'un PNR Brie et Deux Morins, IAU Ile de France, septembre 2010)

#### Les relations entre l'Aisne et la Champagne Ardenne via l'Association G10

Dès 2005, les élus de ces 10 villes, confrontés à un déclin de leurs territoires, notamment démographique, ont décidé de lancer une démarche de coopération, pour laquelle ils signent une

charte en 2006. En janvier 2010, ce regroupement se constitue en association : « l'Association pour le développement de l'espace métropolitain G10 ».

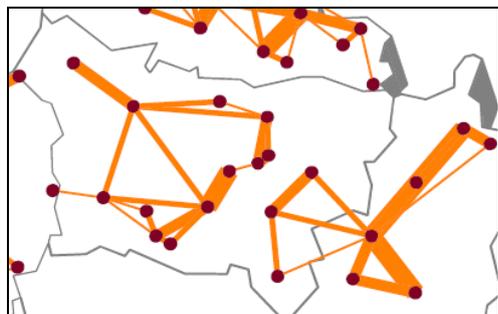


Le **G10** rassemble les maires et présidents d'intercommunalités de dix agglomérations de l'Aisne, des Ardennes et de la Marne, soit 720 000 habitants :

- Reims,
- Sedan,
- Charleville Mézières,
- Rethel,
- Laon,
- Soissons,
- Château-Thierry,
- Epernay,
- Châlons en Champagne
- et Vitry le François.

Figure 37 – Réseau de l'Association G10

On notera, comme l'illustre la représentation des Aires Urbaines 2010 de l'INSEE sur le schéma ci-dessus, que le Sud de l'Aisne, dont notamment **Château Thierry, se trouve sous la double influence de Paris et de Reims.**



Le G10 a décidé, en décembre 2011, de constituer un pôle métropolitain (interdépartemental et interrégional) au nord-est du bassin parisien.

On remarquera, sur l'extrait de carte ci-contre, que le système urbain de proximité, tel que défini par la récente étude DATAR, pour Reims coïncide avec le réseau G10.

Figure 38 – Les systèmes urbains de proximité d'Amiens et de Reims (Source : extrait de l'étude DATAR, les Systèmes urbains, Travaux en Ligne n°10), 2012)

### 3.2.5 Des enjeux de coopération en regard des aires d'influence du Grand Roissy

Les aires d'influence du pôle d'emplois Roissy CDG et de son projet de développement, le Grand Roissy, couvrent des espaces où des structures de gouvernance s'entrecroisent, et notamment :

- ⇒ Le pôle aéroportuaire, implanté sur 6 communes relevant de 3 départements,

- ⇒ Le secteur Roissy-CDG partiellement inclus dans le périmètre d'un établissement public d'aménagement, l'EPA Plaine de France,
- ⇒ Une inscription dans les projets du Grand Paris, avec la création d'un réseau de transports publics pour voyageurs, s'appuyant sur des contrats de développement territorial,
- ⇒ Une limite régionale marquant une rupture de logique dans la gouvernance de la planification en raison :
  - ⇒ de la présence, côté francilien, du Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) opposable, et pour les autres régions, de Schémas d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) non opposables,
  - ⇒ des échelles de contractualisation par région (CER Picardie ou CER Ile-de-France),
- ⇒ Des intercommunalités, en général, de petites tailles en Picardie et en Ile de France.

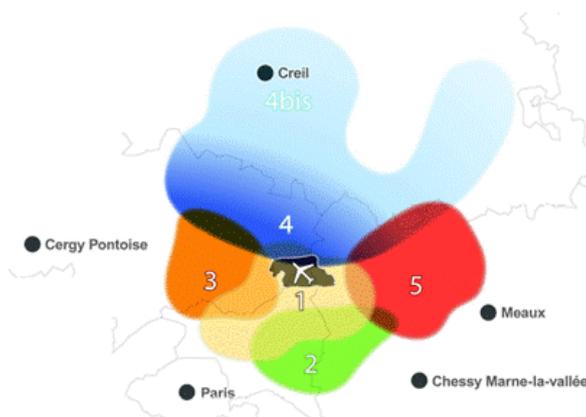


Figure 39 -Aires d'influence du projet Grand Roissy

- Localisation des actifs employés dans le cœur de Roissy (Source : INSEE, 2006)
- Les cinq pétales d'influence (Source : ACADIE, Atelier Portzampac, Agence Güller Güller)

Le PNR Oise Pays de France, qui constitue aujourd'hui la seule structure interrégionale, est confronté aux fortes pressions foncières générées par la proximité de Paris et de la plate-forme aéroportuaire, et par un réseau dense de voies de communication routières et ferroviaires.

On notera également que les territoires concernés, hormis l'Aisne, disposent d'établissements fonciers :

- ⇒ l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO), déjà mentionné ci-dessus,
- ⇒ l'EPF du Val d'Oise,
- ⇒ et l'EPF Ile-de-France (Seine-et-Marne, Essonne, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne).

### Des initiatives de coopération

Différentes initiatives ont lieu avec des enjeux de gouvernance globale : l'Association des Collectivités du Grand Roissy, Paris Métropole, le Grand Roissy Economique,..

L'Association des Collectivités du Grand Roissy, créée en 2011, rassemble les élus de 22 villes, 2 Communautés d'Agglomération, 3 Communautés de Communes et 1 Association représentant environ 500 000 habitants, sur trois départements : Val d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne. Les 3 Conseils généraux sont membres également de l'association.

L'ambition affichée de cette association est de créer, à terme, un syndicat mixte en vue de l'élaboration d'un SCoT (en intégrant d'autres communes, afin de constituer un périmètre cohérent et continu).

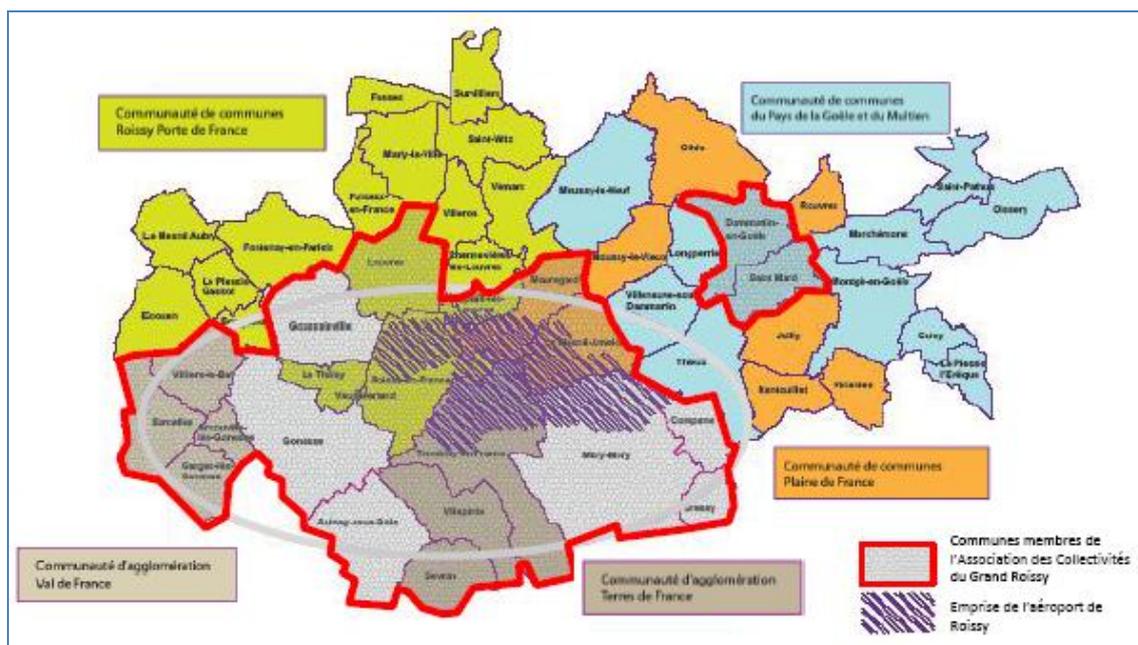


Figure 40 – Périmètre de l'Association des Collectivités du Grand Roissy (Source : DREAL Picardie, 2012)

Toutefois, la définition d'un processus de coopération, basé sur des orientations partagées en vue de projets interterritoriaux reste à consolider.

Et la réelle implication de la Picardie dans ce processus, en tant que partenaire situé dans une aire d'influence directe du Grand Roissy (notamment pour les aspects emplois, trajets domicile-travail, et croissance résidentielle) est à construire.

Même si de nombreuses études (dont le SRADDT Picardie, avec l'enjeu d'ouverture à 360°) mentionnent l'influence de l'Île de France et notamment du Grand Roissy sur le Sud Picard, aucune disposition n'y est précisée.

---

## 3.3 Thématiques importantes

---

### 3.3.1 Des fortes dépenses des ménages liées au transport dans le sud de l'Oise

Le tableau ci-dessous fournit les dépenses mensuelles des ménages pour les transports, par EPCI de l'espace d'étude. Il montre les disparités existantes :

- Entre certains EPCI du Sud de l'Oise,
- Entre les EPCI du Sud de l'Oise et d'autres territoires tels que la CA d'Amiens Métropole, ou la CA du Soissonnais,
- Dans le sud de l'Aisne, hormis la CC de Château-Thierry, un montant de dépenses assez homogène pour les différents EPCI, et se situant bien en deçà de ceux pouvant être notés dans l'Oise pour les EPCI ayant le plus d'échanges avec l'Île de France (dont la CC des Sablons, la CC du Pays de Thelle et la CC du Pays de Thelle).

**DEPENSES MOYENNES MENSUELLES DES MENAGES  
LIEES AUX TRANSPORTS - par EPCI**

*Transports contraints = déplacements pour motifs travail et scolaire*

EPCI 2012	pour transports contraints	tous transports	
CA Amiens Métropole	15,33	<b>26,23</b>	
CA Creilloise	25,26	31,85	
CA de la Région de Compiègne	23,51	38,88	
CA de Saint Quentin	13,90	<b>22,10</b>	
CA du Beauvaisis	23,70	39,75	
CA du Soissonnais	20,17	<b>30,67</b>	
CC Coeur Sud Oise	55,32	<b>105,86</b>	
CC de la Basse Automne	53,95	80,68	
CC de la Région de Château Thierry	19,19	<b>33,64</b>	
CC de l'Abbevillois	22,41	32,99	
CC de l'Aire Cantilienne	41,21	56,92	
CC de l'Ourcq et du Clignon	36,43	74,70	
CC des Pays d'Oise et d'Halatte	54,79	87,14	
CC des Sablons	71,61	<b>119,18</b>	
CC des Trois Forêts	55,00	83,40	
CC du Canton de Charly sur Marne	35,97	75,08	
CC du Canton de Condé en Brie	40,32	84,85	
CC du Liancourtois	40,88	67,84	
CC du Pays de Thelle	68,66	<b>119,41</b>	
CC du pays de Valois	71,14	<b>121,85</b>	
CC du Tardenois	40,63	87,84	
CC du Vexin Thelle	62,37	<b>115,89</b>	
CC la Ruraloise	49,28	78,69	
CC Pierre-Sud-Oise	63,71	<b>100,90</b>	
CC Villers-Cotterêts - Forêt de Retz	71,48	<b>129,78</b>	
			Autres, pour comparaison
			EPCI du Sud de l'Oise
			EPCI du Sud de l'Aisne

**Figure 41 – Dépenses mensuelles liées au transport, par ménage, par EPCI du Sud de Oise et du Sud de l'Aisne**  
(source : DREAL Picardie, 2012)

Ces données sont à relier avec les premiers éléments fournis en introduction de ce zoom territorial, et relatifs aux déplacements domicile-travail avec l'Ile de France (pôles d'emploi de Paris et Roissy notamment) et la Marne.

Pour les pays du Sud Oise et de Thelle Vexin Sablons, les salariés travaillant en Ile de France représentent plus de 50% des actifs, et ce chiffre est en augmentation depuis 1999 (source : INSEE, IPA N°35, avril 2009).

L'usage de la voiture prédomine compte tenu de la qualité du réseau routier (maillage et capacité), même s'il existe différents points de congestion (A1, et RN2). Malgré la proximité des pôles franciliens, les temps d'accessibilité en transports collectifs restent particulièrement pénalisants : les actifs du sud de l'Oise ne sont que 10 % à utiliser exclusivement les transports en commun, en dépit des importants efforts consentis par la Région pour le réseau ferré et les hausses de fréquentation des TER.

Toutefois, il est à noter que, tout en restant largement minoritaires (rapport de 1 à 8 entre les deux sens), le flux de franciliens venant travailler en Picardie continue à progresser plus rapidement que le flux de sens inverse, les Picards allant travailler en Ile-de-France. Ce phénomène avait déjà été mis en

évidence dans le cadre du diagnostic du SRIT Picardie, pour la période 1999-2005 : +30% pour les flux vers la Picardie, pour +11,5% pour les flux vers l'Île de France, sur cette même période.

### 3.3.2 Les Transports et les mobilités

En terme de transport, les problématiques de **report vers les transports alternatifs**, pour le fret d'une part, et vers les réseaux de transports collectifs d'autre part, peuvent être abordées par le biais de projets qui apportent des réponses à ces enjeux. Il s'agit :

- du projet de port fluvial de Longueil Sainte Marie, qui s'inscrit dans la continuité de Seine Nord Europe, ainsi que du projet MAGEO de mise au gabarit européen de l'Oise,
- et du projet de la liaison ferroviaire de Creil-Roissy.

On abordera également le projet de modernisation des routes nationales, notamment pour la RN2.

#### 3.3.2.1 Le port fluvial de Longueil Sainte-Marie

Le port de Longueil Sainte Marie, depuis nommé « Paris Oise », port intérieur, s'insère dans une zone logistique déjà existante. Il se développe sur une surface de 14 hectares, et intègre un terminal conteneurs et un terminal vrac. Directement connecté à l'A1 et à la Départementale 200, il devrait pouvoir bénéficier d'un raccordement vers le fer dans le futur.

Il complète l'armature des ports publics de l'Oise et du réseau fluvial Nord parisien dans une zone particulièrement dense du point de vue des sites industriels.

Le projet s'inscrit dans la logique de valorisation de l'itinéraire Seine -Escarot pour le territoire picard.

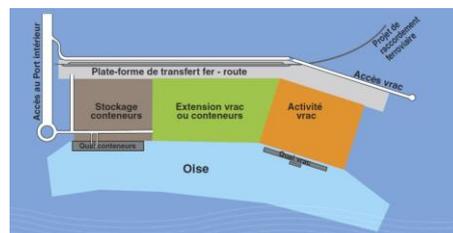


Figure 42 - Plan de principe du port fluvial de Longueil Sainte Marie (Source : présentation SITL Paris Oise)

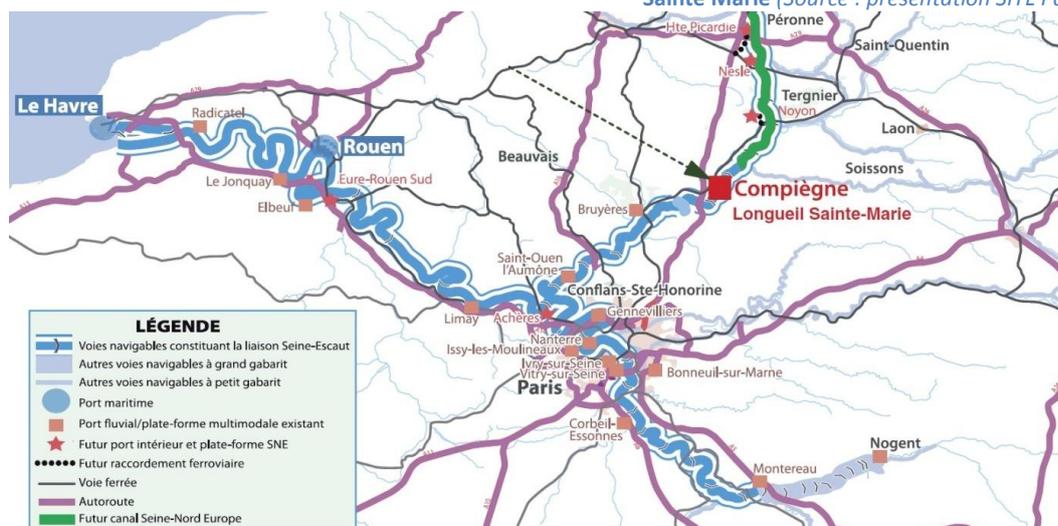


Figure 43 - Situation du port de Longueil Sainte Marie (Source : Présentation SITL Paris Oise)

Dans l'attente de la mise en service de Seine Nord Europe, il peut déjà répondre à l'augmentation de la demande fluviale, notamment conteneurisée, qui ne s'est pas démentie malgré le contexte de crise depuis 2008.

La gestion du projet de Longueuil est apparue assez exemplaire à de nombreux acteurs, tant du point de vue de la mise en place d'une gouvernance commune, de la conception et du positionnement stratégique du projet, que de la prise en charge de son impact environnemental.

L'acquisition des terrains a été portée par l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO). Le tour de table financier du projet est bouclé et implique l'ensemble des acteurs : la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (pour 0,4 M€), l'Agglomération de la Région de Compiègne (0,6 M€), l'Europe (1,940 M€), l'Etat (3,340 M€), la Région Picardie (3,340 M€), Voies Navigables de France (2 M€), et le Conseil Général de l'Oise (2,6 M€), pour un total de 17 millions d'euros.

### 3.3.2.2 Le projet MAGEO pour l'Oise

Le programme interrégional d'aménagement de l'Oise, lancé en 2001, a permis de moderniser les ouvrages de navigation (barrages et écluses) situés entre Andrésy (confluence avec la Seine) et Janville (près de Compiègne).

Des travaux importants d'approfondissement de l'Oise pour garantir la continuité du gabarit de navigation ont été également inscrits dans les CPER 2007-2013 en Ile-de-France et en Picardie pour un montant de 133 M€ :

- des travaux de dragage sur l'Oise aval, entre Creil et Conflans-Sainte-Honorine,
- le projet MAGEO.

Porté par Voies navigables de France (VNF), maître d'ouvrage, **le projet MAGEO désigne la « mise au gabarit européen Vb de la rivière Oise » entre Creil et Compiègne**. Il constitue le débouché Sud du futur canal Seine-Nord Europe, et s'inscrit également dans la logique de valorisation de l'itinéraire Seine -Escaut.



Figure 44 – Le projet MAGEO (Source : VNF)

Ce gabarit Vb permettra le passage de bateaux de 4 400 tonnes, 180 mètres de long et 11,40 mètres de large (convois poussés de deux barges). Le projet s'étend sur 26 communes dans le département de l'Oise et cela sur 37 km.

Le trafic actuel sur l'Oise est de 4,7 Mt (trafic 2010) : un trafic de 14,7 Mt est projeté fin 2020 (dans les limites des calendriers prévisionnels actuels du projet MAGEO et du projet de canal Seine Nord Europe). On se réfèrera au chapitre du présent rapport relatif au zoom sur le projet de canal Seine Nord Europe afin d'en approfondir les enjeux spécifiques.

VNF a soumis le projet MAGEO à la concertation publique entre le 10 janvier et le 15 février 2012. Il sera soumis à l'enquête publique en 2013, pour une mise en service prévue en 2017.

Le coût des travaux a été estimé, lors des études préliminaires, à 197,2 millions d'euros (valeur 2009). A ce jour, 98 M€ sont cofinancés par le Conseil général de l'Oise et les Conseils régionaux

d'Ile-de-France et de Picardie, dans le cadre du Contrat de projet Etat-Région (CPER) sur la période 2007-2013. Par ailleurs, les études en cours sont financées à 50% par l'Union Européenne, via le programme de développement du Réseau de transport transeuropéen (RTE-T).

Malgré l'avancement des études et des consultations, le bouclage du financement n'est pas effectif actuellement, et devrait être recherché notamment auprès des cofinanceurs actuels pour la période 2014-2017, et auprès de l'Union Européenne (pour environ 20%).

### 3.3.2.3 La liaison ferroviaire Creil Roissy

Deuxième pôle d'emploi extérieur au département pour les salariés de l'Oise, Roissy représente, en 2005, plus de 13 000 emplois pour près de 18 000 à Paris et près de 3700 pour la Défense.

Globalement, **les migrations alternantes vers l'Île de France ne progressent plus**, mais les trajectoires sont différenciées d'un pôle à l'autre : les navettes vers Paris diminuent, tandis que celles vers Roissy continuent de progresser.

A noter que le pôle de Roissy devrait être amené à se renforcer sur des fonctions tertiaires métropolitaines, et à accroître son attractivité sur les salariés picards. En retour, les salariés franciliens sont plus nombreux à travailler en Sud Picardie, et **le tissu économique de l'Oise devrait profiter du dynamisme de Roissy**.

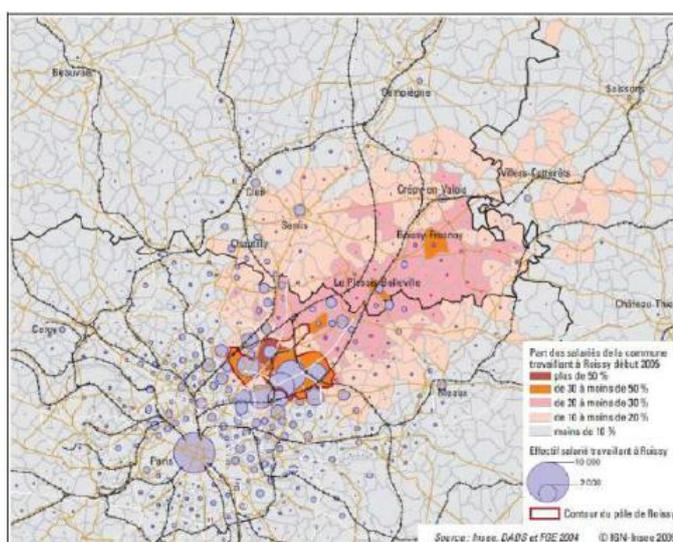


Figure 45 - Lieux de résidence des salariés de ROISSY  
(Source : INSEE, 2006)

L'étude de déplacements sur l'itinéraire Roissy-Picardie met en exergue **la faiblesse de l'offre en transports en commun** : il existe des liaisons par bus depuis Creil et Senlis, des relations radiales TER et RER via Paris Nord, ainsi qu'une offre TGV depuis la gare Haute Picardie.

Mais, parallèlement, l'accessibilité par voiture est très bonne. Une mobilité quasi-exclusivement fondée sur la voiture présente, de manière logique, un bilan environnemental négatif et un impact significatif sur les ressources des ménages (voir chapitre précédent sur les dépenses des ménages pour les transports). Dans le cas de Roissy, ces facteurs ainsi qu'une offre de stationnement insuffisante, pourraient être un frein à l'extension du bassin d'emplois. Cette difficulté pour le pôle de Roissy est largement confirmée par l'étude d'accessibilité du CETE Nord Picardie.

La liaison Creil Roissy est **une réponse à ces enjeux de mobilité transversale** pour compléter une offre en transports collectifs initialement organisée sur un mode radial. Deux itinéraires sont actuellement à l'étude, et la concertation est en cours. La mise en service est prévue pour 2020.

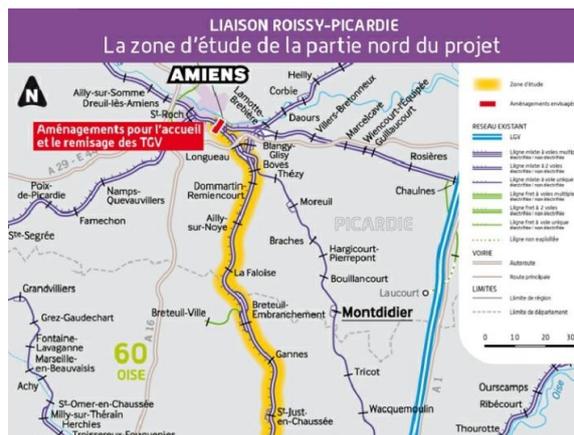


Figure 46 - Cartes de la liaison Roissy Picardie  
(Source : RFF, site Internet)

L'objectif est ici de proposer une double offre, TER et TGV, qui permette d'élargir l'accessibilité des picards vers le pôle Roissy, mais aussi vers les autres destinations TGV. Creil deviendrait ainsi un pôle d'échange multimodal.

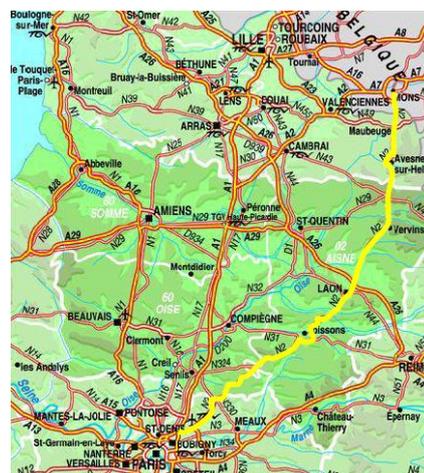
Le projet apparaît bien répondre à un double besoin de mobilité du Sud Picardie :

- ⇒ un meilleur accès aux pôles d'emplois périphériques d'Ile de France comme celui de Roissy,
- ⇒ mais aussi, un meilleur accès aux réseaux internationaux, fer et air, qui, jusqu'à maintenant, sont assez mal desservis depuis les territoires picards.

### 3.3.2.4 Le projet de modernisation des routes nationales pour la RN2.

Le programme de modernisation des itinéraires (PDMI) pour la période 2009-2014 donne une forte priorité en Picardie à la RN2 qui relie Paris et Bruxelles, en traversant l'Est de la Picardie. via Soissons (Aisne), Laon (Aisne), Avesnes-sur-Helpe (Nord) et Maubeuge (Nord).

Malgré différents aménagements, la RN 2 reste un axe routier accidentogène, notamment dans la traversée de l'Oise et de l'Aisne.



### La partie nord de la RN2

La RN 2 a fait, à la fin des années 1990, l'objet d'études pour un quadruplement dans sa partie nord : un choix du tracé a été négocié dans les années 2000. Le projet consiste, sur une grande partie de ce tracé nord, en un doublement par quatre nouvelles voies à construire à l'est des deux voies existantes.



Son impact environnemental en terme de fragmentation éco-paysagère, notamment dans le Parc naturel régional de l'Avesnois, est toutefois loin d'être négligeable.

La traversée du département du Nord ainsi que le nord de l'Aisne prévoit la construction d'échangeurs et de deux voies supplémentaires entre Avesnes-sur-Helpe et la Belgique via Maubeuge, d'ici 2020.

### La partie sud de la RN2

De la limite de l'Île-de-France à la forêt de Retz dans les départements de l'Oise et de l'Aisne, la RN 2 fait l'objet d'un **programme de modernisation d'itinéraires** (PDMI) sur la période 2009-2014, comprenant la mise à 2 x 2 voies avec dénivellement des carrefours, et la construction de contournements d'agglomérations, au même gabarit. À terme, l'objectif est de relier Paris à Laon par un itinéraire entièrement à 2 X 2 voies.

Le PDMI 2009-2014 d'un montant total de 147,5 M€ prévoit, strictement pour cette partie de la RN2, un cofinancement de 104,9 M€, dont 66 M€ en part **État**, le reste venant du **Conseil Régional** et du **Conseil Régional de l'Aisne**.

Les travaux d'aménagement de cette section de la RN 2 ont été déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État du 22 octobre 2003. Plusieurs sections ont déjà été aménagées, d'autres sont en cours de travaux comme la mise à 2x2 voies entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudoin.

L'avancement des projets dépend, au-delà de la déclaration d'utilité publique et de des contraintes budgétaires, de l'obtention d'un certain nombre d'autorisations dont celles relatives à la loi sur l'eau, ou les dérogations compte tenu des impacts sur des espèces protégées et leurs habitats.

Ainsi, la RN 2 traverse la forêt de Retz qui comporte plusieurs sites protégés (dont des sites Natura 2000) : la mise en place de différents passages pour la traversée des grands animaux est prévue. La RN2 doit également franchir le site classé de Vauciennes (par un viaduc de 700m).

### 3.3.3 La maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat

#### ☞ Des territoires en évolution urbaine, en lien avec Paris et Roissy

En lien avec les enjeux abordés précédemment, l'urbanisation du Sud de la Picardie a été marquée par l'influence de l'agglomération parisienne. Le développement résidentiel de type « banlieue dortoir » évolue sensiblement : le nombre de franciliens venant travailler en Picardie, bien que fortement minoritaire, augmente plus fortement que le flux inverse des picards allant travailler en Ile de France (voir chapitres précédents).

En outre, on rappellera que ce n'est pas uniquement Paris, mais aussi le pôle économique de Roissy qui devient un élément d'attractivité dans l'organisation territoriale du Sud Picard.

Dans le Sud-Oise, aujourd'hui, les 2 aires urbaines majeures (Creil avec 118 000 habitants et 41 000 emplois, et Senlis avec 17 000 habitants et 11 000 emplois) sont **des pôles urbains quasiment sans couronne**, les actifs des communes voisines dépendant de multiples pôles d'emploi.

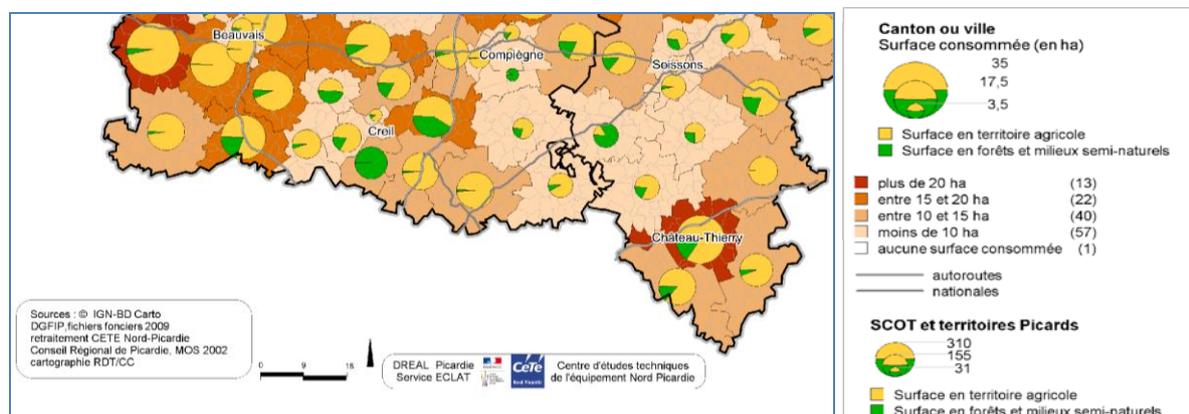


Figure 47 – Surface consommée par logements en Picardie entre 2003 et 2008  
(Source : DREAL Picardie)

Comme précisé dans les chapitres précédents, un des enjeux est de maîtriser l'influence francilienne, en s'appuyant notamment sur la liaison Creil-Roissy, pour trouver un équilibre dans l'affirmation des pôles régionaux Creil, Compiègne et Beauvais. La liaison ferrée Picardie Roissy (TGV+TER) permettra de desservir Roissy TGV en 20 minutes depuis la gare de Creil, mais également plusieurs métropoles françaises (Lyon Part-Dieu à 2h30 au lieu de 3 heures actuellement).

Ainsi, **l'aménagement du quartier gare de Creil/Nogent** devient un projet urbain stratégique pour l'agglomération creilloise. Cette vitrine et les projets de renouvellement urbain en cours (ANRU, Gournay les Usines) devront faire la démonstration que le cœur de ville peut **répondre aux attentes actuelles en matière de logements**, avec des formes urbaines innovantes, et une qualité de service et d'équipements de proximité.

Le même type d'enjeu existe à **Compiègne** (ZAC de Deux rives, Pont-Neuf, etc.) et Beauvais : l'affirmation de ces pôles par le renouvellement urbain des centres-villes est et sera un facteur important de lutte contre l'étalement urbain.

## ☞ La maîtrise de l'étalement urbain

A l'image de la région, le Sud-Picard se caractérise par le développement d'une forme de périurbain diffus et parfois éloigné des pôles urbains.

## Des enjeux forts de préservation d'espaces naturels

Le croisement entre les flux allant et venant d'Ile de France et les espaces naturels illustre directement ces enjeux via le positionnement, sur la carte ci-après, des zones ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux), et des zones ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique) de type 1 (secteurs de grand intérêt biologique ou écologique) et 2 (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).

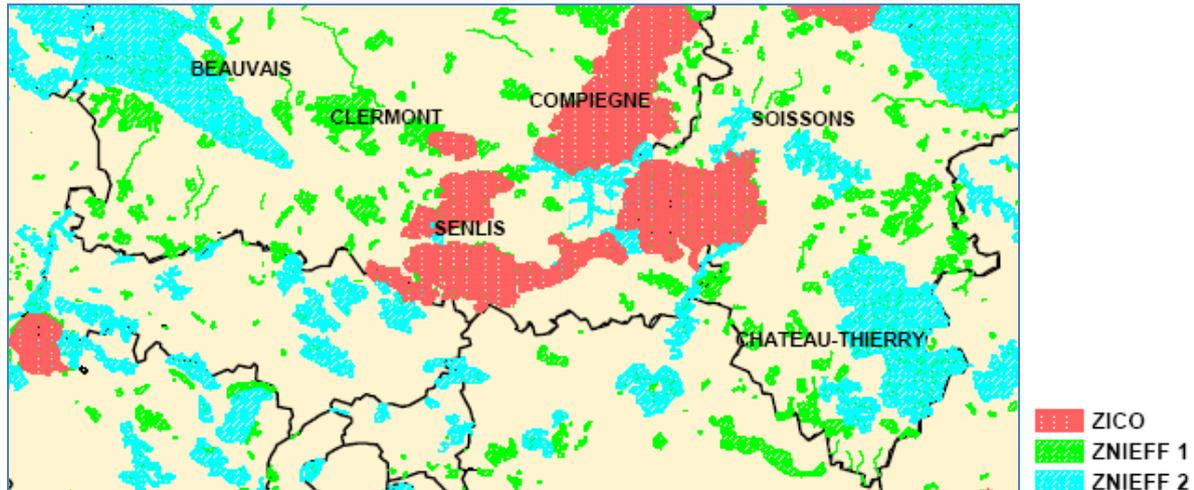


Figure 48 – Espaces naturels ZICO et ZNIEFF au sud de l’Oise et au Sud de l’Aisne (source : DREAL Picardie)

### Mais une consommation d’espaces pour le résidentiel moins forte qu’ailleurs en Picardie...

Le tableau ci-dessous fournit les données de consommation de surface agricole pour l’urbanisation (SAU), par EPCI de l’espace d’étude. Il intègre des exemples pour des EPCI d’autres territoires picards, par souci de comparaison.

#### Surface toujours en herbe (STH) et surface agricole utilisée (SAU) dans les EPCI en Picardie

Toutes exploitations ( y compris exploitations collectives)

Source : AGRESTE - Recensement agricole 2010

EPCI	STH (ha)	SAU (ha)	Nbre exploitations	STH/SAU	
CC Cœur Sud Oise	179	8 978	49	2,0%	
CC des Trois Forêts	70	776	14	9,1%	
CC de la Thiérache du Centre	21 876	55 290	726	39,6%	
CC du Pays du Vermandois	1 147	38 234	330	3,0%	
CC du Canton de Condé en Brie	2 031	12 781	321	15,9%	
CC de l’Ourcq et du Clignon	1 390	18 299	112	7,6%	
CC de la Champagne Picarde	711	38 471	276	1,8%	
CC du Canton de Charly sur Mame	1 628	13 425	390	12,1%	
CC de la Région de Château Thierry	1 524	11 858	315	12,9%	
CC du Tardenois	1 173	14 122	88	8,3%	
CC Villers-Cotterêts - Forêt de Retz	287	7 567	60	3,8%	
CA Creilloise	17	510	10	3,4%	
CC du Liancourtois	135	1 301	24	10,4%	
CC du Plateau Picard	992	37 775	310	2,6%	
CC des Sablons	682	15 637	108	4,4%	
CC du Vexin Thelle	1 247	22 935	154	5,4%	
CC de l’Aire Cantilienne	47	1 411	18	3,3%	
CA du Beauvaisis	2 765	18 702	169	14,8%	
CC de la Picardie Verte	10 396	48 723	560	21,3%	
CC du Pays de Thelle	995	15 190	149	6,5%	
CC du pays de Valois	612	42 707	248	1,4%	
CC des Pays d’Oise et d’Halatte	334	4 165	49	8,0%	
CC de la Basse Automne	30	2 737	26	1,1%	
CA de la Région de Compiègne	111	3 220	32	3,4%	
CC Pierre - Sud - Oise	28	2 634	17	1,1%	Autres, pour comparaison
CC La Ruraloise	35	2 730	28	1,3%	EPCI du Sud de l’Oise
CC du Sud Ouest Amiénois	4 727	41 722	530	11,3%	EPCI du Sud de l’Aisne

Figure 49 – Consommation d’espaces, par EPCI du Sud de Oise et du Sud de l’Aisne (source : DREAL Picardie, 2012)

**Pour le Sud de l’Oise**, les CC du Pays de Valois et de Vexin Thelle apparaissent les plus consommatrices. Toutefois, en moyenne, les données relativement basses par rapport à d’autres territoires de la Picardie s’expliquent par les éléments suivants :

- ⇒ le collectif y est plus présent (48% de la production de logements entre 1999 et 2008),
- ⇒ les opérations de logements individuels sont plus denses,
- ⇒ le renouvellement urbain est plus fort qu’ailleurs.

Malgré cette relative densité, la maîtrise de la consommation d’espaces reste pour le Sud Oise un enjeu, notamment en son centre, dans le Parc Naturel Régional Oise Pays de France.

La cohérence des découpages entre périmètres de projet et zonages réglementaires (mis en évidence précédemment dans la thématique Gouvernance), ainsi que l’absence ou la taille de SCoT, ou l’ancienneté de PLU ne facilitent pas une lutte efficace contre l’étalement urbain, pour la préservation des espaces naturels.

Toutefois, à l’échelle de projets urbains, la démarche « **Gare, cœur d’aggl**o » montre qu’il est possible de mutualiser les moyens et les compétences d’aménagement opérationnel sur des projets majeurs. Le partenariat autour de ce projet s’est concrétisé le 14 décembre 2009, avec la signature d’un protocole liant le Syndicat Mixte des transports de l’Oise (SMTCO), la Communauté d’Agglomération Creilloise, les villes de Creil et de Nogent-sur-Oise, la SNCF, Réseau Ferré de France (RFF), le Département et la Région.

La mise en place de **tableaux de bord** sur les territoires de l’Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) et de la Communauté d’Agglomération Creilloise (CAC) permettra de comparer et de rapprocher les politiques d’aménagement sur la base d’indicateurs de suivi communs (nombre et origine des hectares urbanisés, consommation foncière moyenne par logement, pourcentage de renouvellement urbain, etc...).

Concernant la préservation des espaces naturels et continuités écologiques liés aux grands massifs forestiers (Compiègne, Halatte et Chantilly), l’identification et la mise en place opérationnelle des Trames verte et bleue doivent intervenir rapidement et impacter la préservation des espaces.

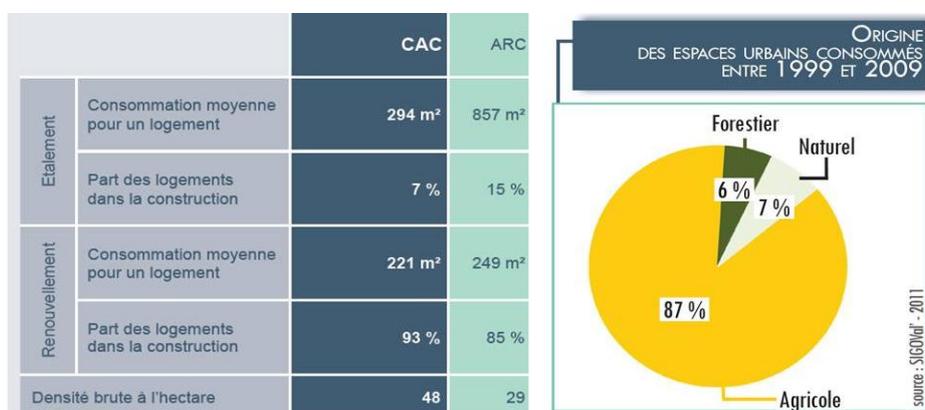


Figure 50 – Extrait des tableaux de bords 2011 de l’Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) et le territoire de la Communauté de l’Agglomération Creilloise (CAC)

## 3.4 Thématiques secondaires

### 3.4.1 La Biodiversité, un enjeu nécessairement interrégional

Les fonctionnalités écologiques des espaces, mises en avant par le concept de Trame Verte et Bleue du Grenelle de l'environnement, sont tributaires du maintien des continuités entre milieux riches et milieux ordinaires. Les espaces forestiers d'Halatte, Chantilly, Ermenonville, Villers-Cotterêts ont, à ce titre, un rôle majeur à jouer.

Dans la partie sud de la région, ce maillage fonctionnel est interrégional et, corrélativement, subit de nombreuses pressions générées par l'agglomération parisienne. Quatre entités du sud picard forment ainsi des ensembles interrégionaux de richesse écologique.

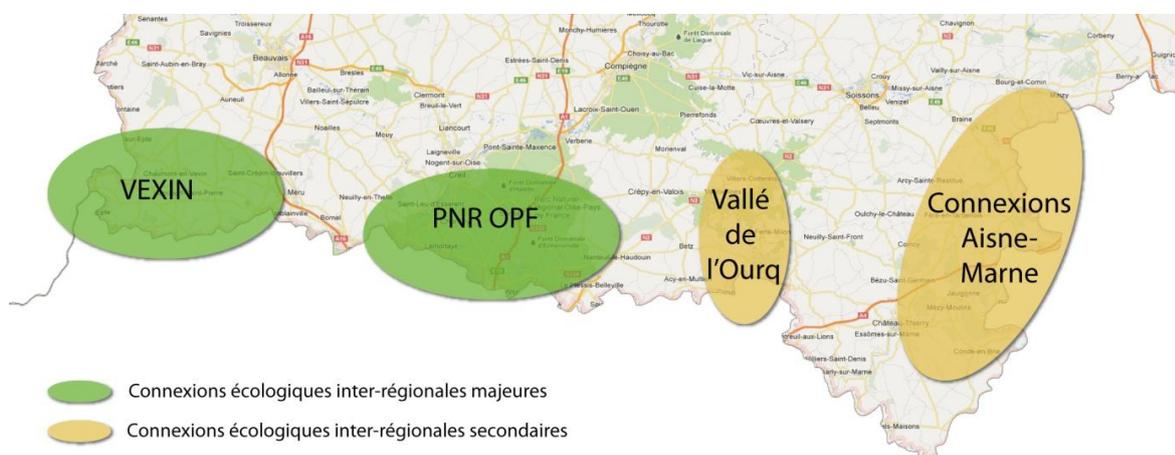


Figure 51 - Réseaux écologiques du sud Picard, espaces de connexions interrégionales  
(Source : Catram d'après CSNP et SRADDT 2009)

Deux de ces unités sont couvertes par un Parc naturel régional :

- ⇒ le PNR Oise Pays de France, dans l'Oise et le Val d'Oise,
- ⇒ le PNR du Vexin Français, intégralement situé en Ile de France, mais qui joue un rôle important dans les continuités écologiques picardes et fait office de zone « tampon » paysagère au nord de l'agglomération parisienne.

A la différence des grands plateaux agricoles voisins, le **PNR Oise Pays de France** comprend 20 000 hectares de forêt (1/3 de sa superficie totale), et une grande diversité d'habitats naturels originaux (pelouses calcaires, landes, zones humides...). Ces milieux abritent de nombreuses espèces rares (une cinquantaine de plantes vasculaires protégées ; une quarantaine d'insectes d'intérêt patrimonial ; les trois-quarts des espèces de mammifères et de reptiles d'Ile-de-France et de Picardie).



Figure 52 - Chemin forestier dans le PNR Oise Pays de France  
(Source : PNR)

**Le Parc Naturel Régional du Vexin français** regroupe 99 communes du Val d'Oise et des Yvelines. Sur le territoire, se rencontrent de nombreuses espèces protégées (en particulier la Chouette chevêche et l'Œdicnème criard), une importante diversité d'habitats naturels (milieux humides de fond de vallée, réseau de sources et résurgences, prairies et vergers, coteaux calcaires, buttes boisées) et un grand site d'intérêt national (coteaux et boucles de la Seine).



Figure 53 - Vue sur le PNR du Vexin français  
(Source : [www.pnr-vexin-francais.fr/](http://www.pnr-vexin-francais.fr/))

Le Parc Naturel Oise Pays de France œuvre également à la réduction de l'impact de l'agriculture intensive, très présente sur le territoire (faible part de la STH, Surface Toujours en Herbe) Les objectifs principaux de ces programmes sont :

- ⇒ la protection des ressources en eau et des sols ;
- ⇒ la préservation de la biodiversité (habitats/espèces) ;
- ⇒ la consolidation des continuités écologiques (trame verte et bleue) ;
- ⇒ la mise en valeur du paysage.

Cet espace de nature est situé au cœur d'une zone en forte expansion, et doit faire face à de nombreuses pressions. Il fait, à cet égard, office de symbole des espaces naturels du sud picard soumis aux pressions du développement de l'Île de France. En effet, le réseau dense de liaisons routières et ferroviaires et la pression foncière générée par l'agglomération parisienne et le pôle aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle sont très présents.

Les objectifs principaux de la charte du parc sont de « préserver les espaces naturels dans leur intégrité » et de « préserver, reconquérir et gérer les continuités écologiques majeures : corridors écologiques et liaisons biologiques ».

La carte ci-contre illustre la prise en compte des enjeux de la trame verte et bleue et des réseaux écologiques dans le périmètre du parc (ci-contre : PLU de la commune de Viarmes, située dans le département du Val d'Oise).

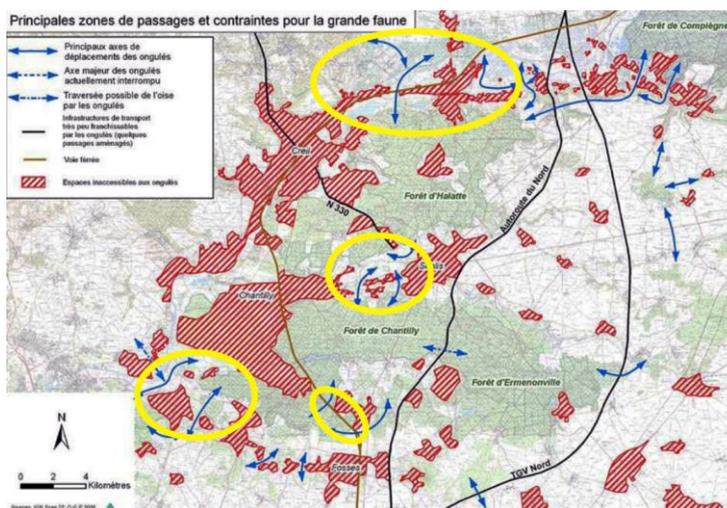


Figure 54 - Principales zones de passage et contraintes pour la grande faune  
(Source : PNR Oise Pays de France)

### 3.4.2 L'énergie

#### ➤ Des émissions de gaz à effet de serre liées majoritairement aux déplacements

Sur les 3 Pays, Thelle Vexin-Sablons, Sud de l'Oise et Sud de l'Aisne, le transport représente la principale source d'émission des gaz à effet de serre. Néanmoins, les déplacements en dehors de la région, et vers la région parisienne engendrent une plus forte dépense énergétique pour le secteur de l'Oise.

Pour l'ensemble des secteurs, les émissions énergétiques restent majoritaires du fait de la dépendance aux énergies fossiles (produits pétroliers, gaz et charbon) dans la consommation d'énergie du territoire (encore une fois, du fait des transports).

Une autre différence entre les secteurs du Sud de l'Oise et du Sud de l'Aisne est la part des émissions dues à l'agriculture : 26 % dans l'Aisne, contre 10 à 15 % dans l'Oise.

#### ➤ Un potentiel Energies Renouvelables à développer

Ces territoires sont situés sur les secteurs les moins ventés de Picardie, du fait de l'éloignement de la côte, et offrent donc un potentiel éolien plus faible que d'autres espaces régionaux, comme en témoigne la carte des implantations actuelles de parcs éoliens ci-dessous.

Néanmoins, le potentiel n'est pas négligeable : il est comparable au Nord de l'Aisne qui est largement équipé. L'urbanisation peut en partie expliquer cette différence.

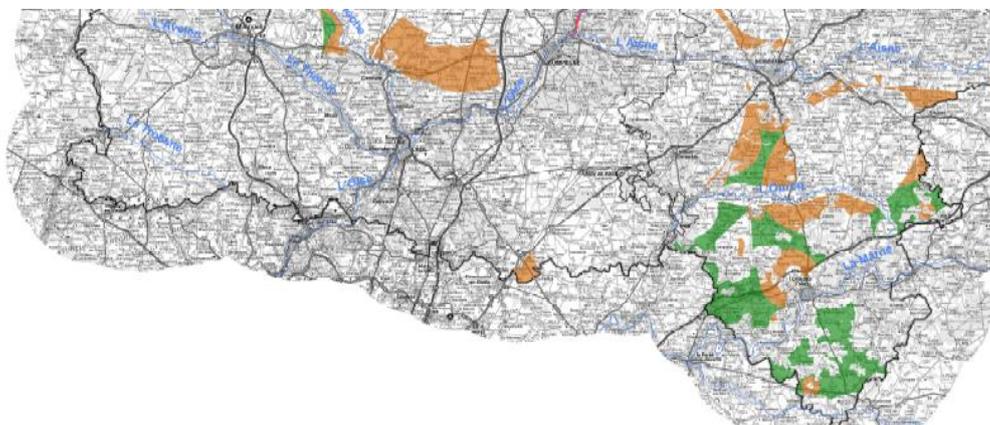


Figure 55 – Eolien, Zones favorables (Source : extrait du Schéma régional Eolien, 2012, site DREAL Picardie)

Les ressources en énergies renouvelables de ce secteur proviennent essentiellement de la **biomasse agricole pour l'Aisne et de la forêt pour l'ensemble du secteur**. Cette ressource est largement sous exploitée, et ne bénéficie pas directement aujourd'hui au territoire, les chaufferies bois étant majoritairement implantées sur d'autres secteurs (Nord Oise, Sud Somme, ...).

La forte urbanisation de ce secteur, du fait de la proximité de la région parisienne et de l'agglomération Rémoise, devrait toutefois permettre le développement de cette ressource, en tant que ressource énergétique ou en tant que source de matériaux peu carbonés (-bois d'œuvre).

### 3.4.3 La gestion des déchets

#### ➤ La valorisation des déchets du BTP

Le sud de l'Oise fait partie des zones les plus productrices de déchets inertes du BTP (avec Amiens), comme l'illustre la carte ci-dessous.

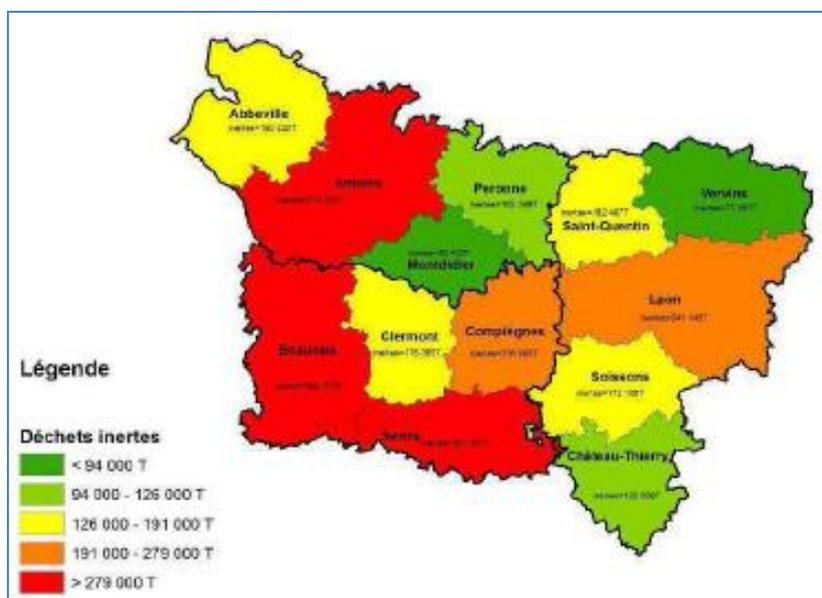


Figure 56 – Production de déchets inertes en Picardie

(Source : DREAL Picardie, Etude GIRUS sur la mise en place d'un observatoire régional des déchets du BTP, 2011/2012)

Par ailleurs, on constate :

- ⇒ la difficulté actuelle de certains territoires de l'Île de France à gérer localement ces déchets, malgré la présence d'éco-industries (cas par exemple du territoire de la Plaine de France, riche en projets d'aménagement, et dans l'incapacité de gérer la totalité des volumes de déchets générés) ;
- ⇒ un renforcement planifié sur Roissy des fonctions tertiaires et des aménagements, qui engendreront une production importante de déchets du BTP.

**Il y a donc un risque fort que la Picardie, et a fortiori le sud de l'Oise, ne devienne une destination privilégiée pour l'évacuation des déchets générés par les activités du BTP en Île de France.**

La mobilisation de nouvelles capacités de stockage / traitement sur ce secteur géographique est donc nécessaire, en plus des capacités du site de Claye-Souilly, plus important centre d'enfouissement d'Île de France et particulièrement utilisé pour les déchets non dangereux issus des activités économiques (DIB).

L'adaptabilité de ce site vis-à-vis des besoins, et notamment pour répondre aux exigences du Grenelle en matière de valorisation des déchets du BTP, sera capitale pour éviter que les déchets produits en Île de France ne se retrouvent sur des installations picardes (le Grenelle incitant également à la minimisation du transport des déchets).



Figure 57 : Localisation du centre de stockage de Claye-Souilly, à l'interface de l'Île de France et la Picardie

### ☞ Sensibiliser à la prévention une population migrante

Les populations faisant l'objet de migrations pendulaires sont une cible particulière des programmes locaux de prévention. En effet, le manque de temps à domicile, associé à l'importance des temps de trajet domicile/travail influe fortement sur les pratiques :

- ⇒ pour la production d'emballages, ce mode de vie est source de davantage de déchets, notamment car il entraîne un achat fort de plats préparés,
- ⇒ cette population est considérée peu sensible en termes de pratiques du compostage (qui constitue pourtant la première source de réduction quantitative des déchets).

En Picardie, presque la moitié de la population bénéficie de programmes locaux de prévention des déchets, alors que le Grenelle imposait une couverture totale de la population en 2012,).

**En Sud Picardie**, la population faisant l'objet de migrations pendulaires, difficile à sensibiliser, est également la cible des Programmes Locaux de Prévention des Déchets (PLPD). Les territoires de l'Oise et de l'Aisne sont engagés dans un tel dispositif avec :

- ⇒ le SMVO, Syndicat Mixte de la vallée de l'Oise, qui concerne de l'ordre de 440 000 habitants ;
- ⇒ le SYMOVE, Syndicat Mixte Oise Verte Environnement, pour 250 000 habitants ;
- ⇒ la CC du Pays de Thelle ;
- ⇒ la CC des Pays d'Oise et d'Halatte) ;
- ⇒ la CC de la Région de Château Thierry au Sud de l'Aisne.

### 3.4.4 Des enjeux contrastés en terme de risques santé – environnement entre Oise et Aisne

#### ➤ Des enjeux nettement divergents entre l'Oise et l'Aisne

##### ⇒ Risques industriels :

Le Sud Oise, fortement urbanisé et relativement industrialisé, regroupe un certain nombre d'établissements à risques, tous secteurs d'activités confondus (par exemple sur le Grand Creillois : 55 installations classées, dont 5 installations SEVESO).

A contrario, l'Aisne est peu concerné par ces risques technologiques.

##### ⇒ Risques de pollution :

De la même manière, le Sud Oise est davantage concerné par les nuisances induites par le trafic automobile, voire aérien (bruit, pollution atmosphérique type oxyde d'azote ou poussières) que l'Aisne, qui, elle-même est plus concernée par les pics de pollutions à l'ozone, caractéristiques des zones rurales.

##### ⇒ Risques inondation :

L'évaluation préliminaire des risques d'inondation sur le bassin hydrographique Seine Normandie a retenu 14 communes du Creillois comme territoires à risques importants d'inondation.

NOTA : Un TRI est une zone où les enjeux potentiellement exposés aux inondations sont les plus importants (comparés à la situation globale du district), ce qui justifie une action volontariste et à court terme et la mise en œuvre d'un plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) : il s'agit donc à la fois d'agir là où les enjeux sont les plus menacés, mais également d'agir là où il y a le plus à gagner en matière de réduction des dommages liés aux inondations.

#### ➤ Des pollutions de l'eau d'origine essentiellement agricole dans l'Aisne

Alors que, pour la majorité des masses d'eau du Sud Oise, l'atteinte du bon état écologique de l'eau en 2015 semble probable (risque d'écart faible, voire nul), le Sud de l'Aisne fait face à des pollutions de l'eau non négligeables :

- ⇒ Pour la moitié des masses d'eau, l'atteinte du bon état écologique de l'eau (objectifs de qualité chimique et biologique de la DCE) en 2015 semble difficile (risque d'écart élevé) : par exemple pour l'Ourcq, le Deux Morins et les masses d'eau souterraines révèlent la présence de nitrates et pesticides.
- ⇒ Dans le Pays du Sud de l'Aisne, les enjeux liant la question de l'eau à la prise en compte de l'environnement sont essentiellement attachés aux questions de l'eau potable, de l'assainissement et de son impact sur l'état des milieux aquatiques (soumis, par ailleurs, aux pressions d'origines agri-viticoles et domestiques), ainsi qu'à celles de la prévention des risques d'érosion, de ruissellements (renforcés par les pratiques culturales viticoles) et de crues de plus en plus rapides pour les rus...



## 4 Plateaux agricoles du Nord de l'Aisne (Saint-Quentinois, Vermandois et Laonnois)

---

---

## 4.1 Présentation générale

---

Entre Nord-Pas de Calais et Ile-de-France, le Nord de l'Aisne est situé dans un «entre-deux» de pressions faibles (faible pression foncière, développement limité des infrastructures majeures, croissance démographique modérée, voire négative).

Il s'agit d'un « espace en transition », mais qui pourrait devenir un espace émergent entre Paris et Lille/Bruxelles :

- ⇒ Il offre un lieu de résidence à coût modéré pour les actifs des grandes villes de Picardie ou des régions limitrophes.
- ⇒ Ce territoire est donc marqué par l'interrégionalité et l'influence des pôles rémois, du Nord Pas de Calais et de l'Ile de France.
- ⇒ Il est situé à la croisée de grands axes, dans la mesure où il profite aujourd'hui de l'implantation des autoroutes A 26 et A29, et des réseaux ferroviaire et fluvial (Oise, Somme) qui le mettent en relation avec Paris et le reste de l'Europe.

Les questions «qualitatives» (qualité de l'aménagement, de l'environnement, du cadre de vie, des paysages, des services et des équipements) sont déterminantes : la croissance économique et démographique est en partie liée à l'image du territoire, la perception qu'en ont les acteurs économiques et les ménages.

Le Vermandois est une région agricole, considérée comme le poumon vert du Saint-Quentinois, avec des interrogations liées sur la possibilité de le développer et de le diversifier, notamment dans les éco-industries (méthanisation, éco-construction,...).

Ce territoire est à cheval sur 2 pays (le Saint-Quentinois et le Grand Laonnois), et concerne principalement les territoires ruraux des communautés de communes suivantes : Communauté de communes du Pays de la Serre, Communauté de communes du Chemin des Dames, Communauté de communes des Vallons d'Anizy pour le Grand Laonnois et Communauté de communes du Vermandois, Communauté de communes de Saint-Simon, Communauté de communes de la Vallée de l'Oise pour le Saint-Quentinois.

L'analyse tient toutefois compte des interfaces de ces territoires ruraux avec les secteurs plus urbanisés (Communauté d'agglomération de Saint-Quentin, Communauté de communes du Laonnois) ou plus industrialisés (Communauté de communes du Val d'Origny, Communauté de communes de la Champagne Picarde) qui présente des profils socio-économiques un peu différents, mais qui forment des périmètres de projet cohérents (Pays, SCoT).

L'occupation des sols se caractérise par une artificialisation des sols assez faible (4,4% sur le Laonnois, 5 % sur le Vermandois ou la vallée de l'Oise) et une surface agricole importante (70% en moyenne sur le Laonnois, plus de 80 % sur le Saint Quentinnois), consacrée aux grandes cultures (source : SCoT sur le périmètre de la Conférence de Pays – Diagnostic, et Région Picardie - Référentiel régional du patrimoine « eau » décliné par Pays de Picardie)

Le périmètre du zoom a été établi notamment sur la base de l'Atlas des paysages de l'Aisne, et du découpage proposé par la Chambre d'Agriculture pour la segmentation des grandes unités géographiques et des régions agricoles.

Il correspond à la région de plaine allant de la Champagne au Vermandois :

*« La plaine du Vermandois et du Laonnois, pays de la craie du Secondaire, s'étend de la Picardie à la Champagne et forme donc la limite de l'Île-de-France. Cet espace ne connaît qu'une faible altitude, inférieure à 100 mètres, et constitue la partie médiane du bassin versant de l'Oise dans le département, avec en particulier le bassin de la Serre. Cette rivière s'écoule lentement d'Est en Ouest et collecte les eaux des ruisseaux venant du Sud. Les sols calcaires et limoneux sont peu épais mais bien structurés. Ils ont donné naissance à une agriculture très orientée vers les grandes productions, largement dominées par les céréales et dans une moindre mesure par la betterave à sucre. Il s'agit d'un espace de champs ouverts dégagant de larges perspectives. La limite Nord-Est de ce couloir est moins bien marquée qu'au Sud-Est et les contreforts de la Thiérache s'en distinguent avec moins de netteté que ceux de l'Île-de-France. »*

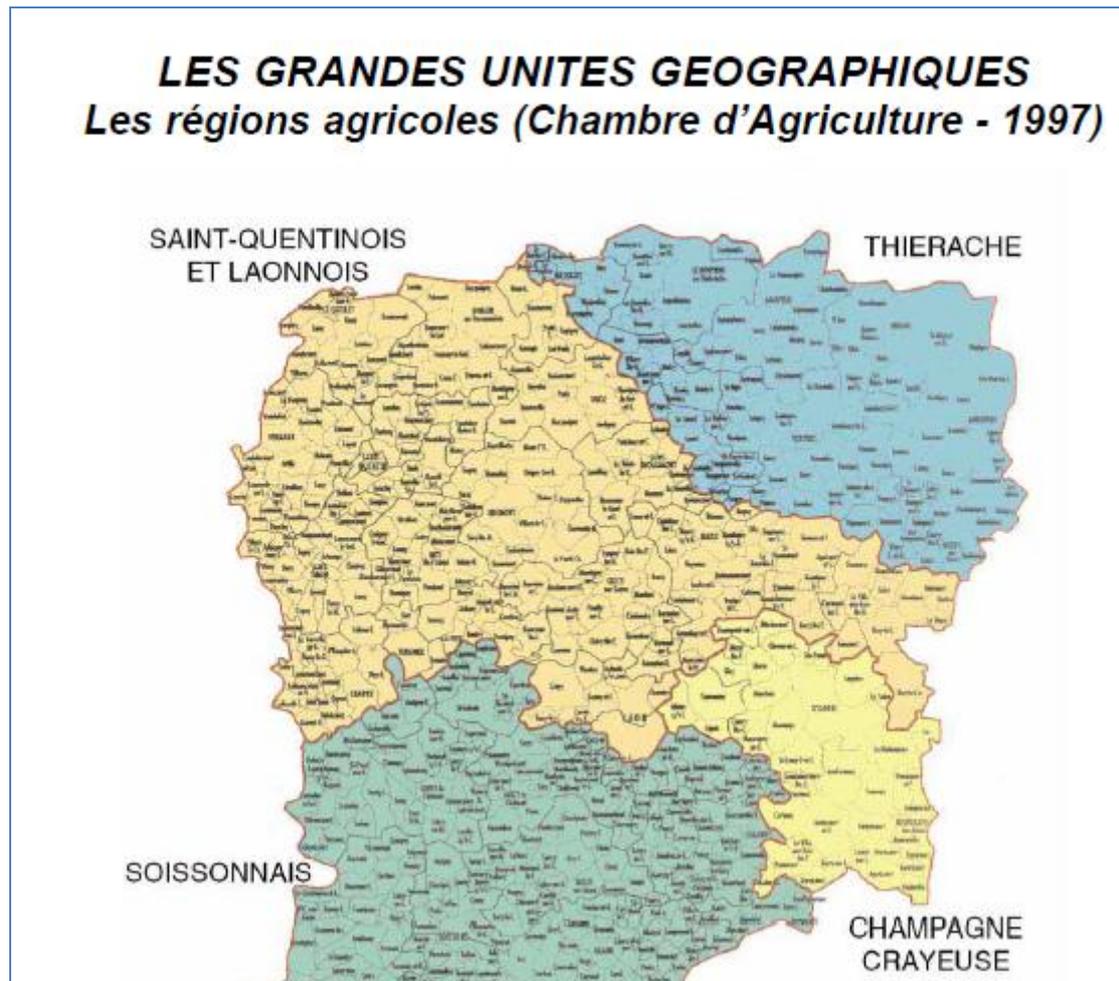


Figure 58: Zone d'étude pour le zoom territorial

L'étude de territoire a été choisie de manière à mettre en évidence les impacts et les potentialités de l'agriculture picarde.

Les thématiques à mettre en avant ont donc facilement émergé : relation entre agriculture et **biodiversité** et l'analyse de l'impact des grandes cultures, **potentiel énergétique** des territoires ruraux et agricoles, sur un secteur qui a bénéficié d'un large développement de l'éolien et analyse des spécificités des territoires ruraux peu denses, gestion des **transports et mobilités** dans le cas de territoire excentrés des grands axes de transports (vallée, ligne TGV, Autoroute A1).

## 4.2 Deux priorités : la biodiversité et l'énergie

### 4.2.1 La Biodiversité

Le caractère agricole dominant est accompagné d'un recul des espaces forestiers et semi-naturels, qui subsistent essentiellement le long de la vallée de la Somme et du canal de la Sambre.

Figure 59: Occupation du sol en 2006  
(source Corinne Land Cover)

SCOT	Territoire artificialisé	Territoires agricoles	Forêts et milieux semi-naturels	Zones humides	Surfaces en eau
St Quentin	2 697	12 505	574	68	56
Part	17,0%	78,6%	3,6%	0,43%	0,35%
vallée de l'Oise	1 417	25 121	767	0	305
Part	5,1%	91,0%	2,8%	0,00%	1,10%
St Simon	1 094	9 522	1 551	0	188
Part	8,9%	77,1%	12,6%	0,00%	1,53%
Val d'Origny	365	4 582	40	0	73
Part	7,2%	90,5%	0,8%	0,00%	1,45%
Pays du Vermandois	2 263	40 869	1 944	0	110
<b>Saint-Quentinois</b>	<b>7 837</b>	<b>92 598</b>	<b>4 875</b>	<b>68</b>	<b>733</b>
Part	7,39%	87,27%	4,59%	0,06%	0,69%

Dans cet espace d'agriculture intensive, les exploitations ont généralement des surfaces agricoles utiles importantes (plus de 100 ha).

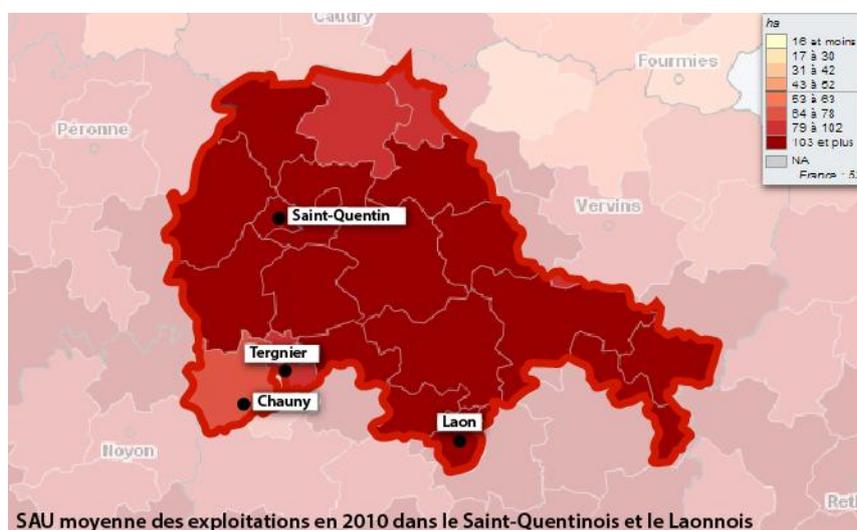
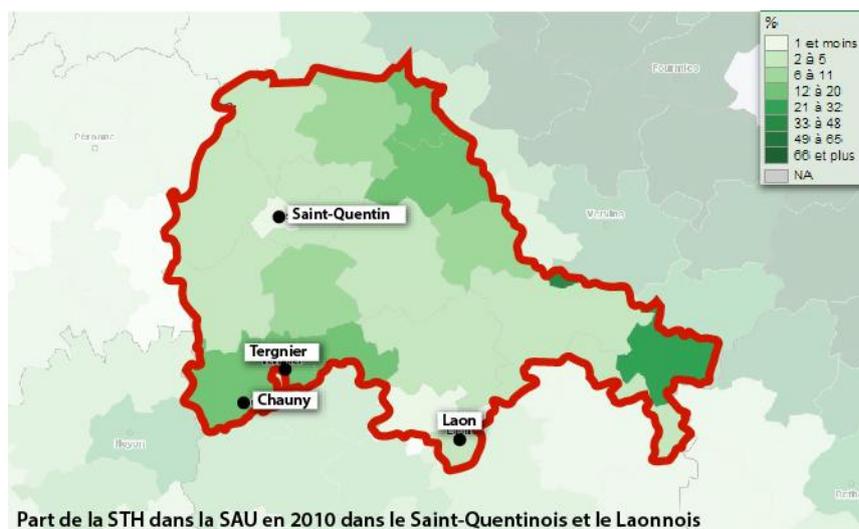


Figure 60: SAU moyenne des exploitations en 2010 dans le Saint-Quentinois et le Laonnois  
(source : Catram d'après AGRESTE°)

Le Vermandois et son caractère agricole intensif fortement marqué par les paysages d'openfield qui domine dans l'image du Saint-Quentinois. Cette identité agricole du territoire est ponctuellement remise en cause par les paysages de bocage relictuel de la Basse Thiérache ou par la vallée de L'Oise. C'est dans ces derniers types d'espaces que se situe la grande majorité de la biodiversité du territoire qui a trouvé refuge dans les vallées humides (Oise, Somme Omignon,) bocages et forêts (Bois d'Holnon, Forêt d'Andigny,...). Malgré tout, ces écosystèmes riches ont tendance à se raréfier sous différentes pressions :

- ⇒ La banalisation des paysages (due au remembrement, à l'augmentation de la taille des parcelles, la conversion des prairies, l'arasement des haies, la disparition des ceintures vertes des villages) est difficilement compatible avec les préservations des « niches » de biodiversité qui existent encore dans les paysages du Saint-Quentinois.



La surface toujours en herbe (STH) est, de fait, assez faible sur ces territoires.

Ces espaces de prairies ont un rôle important pour leur capacité de stockage des eaux (réduction des risques de ruissellement, d'érosion des sols en favorisant l'infiltration de l'eau et, à l'instar des haies, de micro corridors écologique.

Figure 61: part de la STH dans la SAU en 2010 (source Catram d'après AGRESTE)

- ⇒ L'utilisation massive d'intrants : l'agriculture emploie d'importantes quantités de fertilisants azotés (effluents d'élevages et engrais de synthèse,...) et de pesticides. Certains facteurs caractéristiques de ce type d'agriculture sont aggravants pour la qualité des nappes : retournement des prairies, drainage et remembrement, érosion et lessivage des sols.

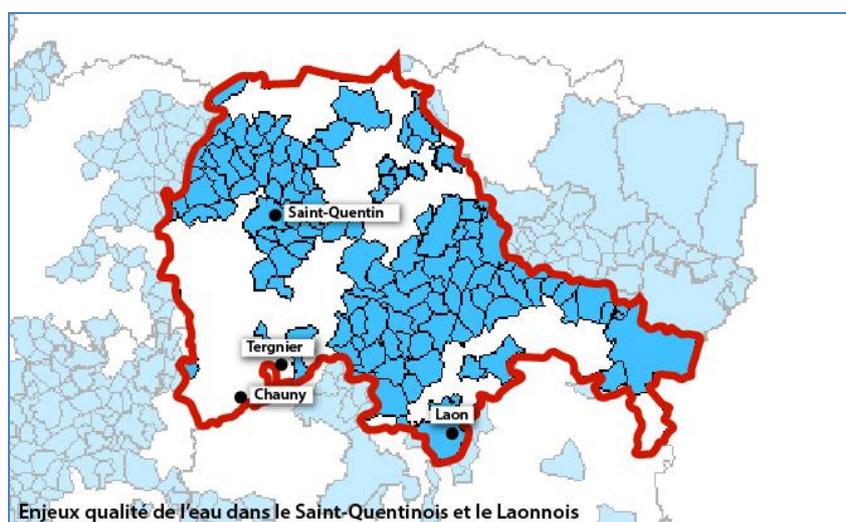


Figure 62: Enjeux de qualité de l'eau (source : Catram d'après Chambre d'agriculture)

- ⇒ Une certaine partie des sols Picards est sujette à l'érosion. En effet, les sols limoneux, de grande valeur agronomique, sont fragilisés par les pentes soumises aux précipitations mais également par la disparition des prairies et éléments agro-naturels (haies, marres) et l'agrandissement des parcelles. Dans les territoires du Saint-Quentinois et du Laonnois les sols les plus vulnérables sont ceux se trouvant sur une bande nord-est, à la frontière de la Thiérache.

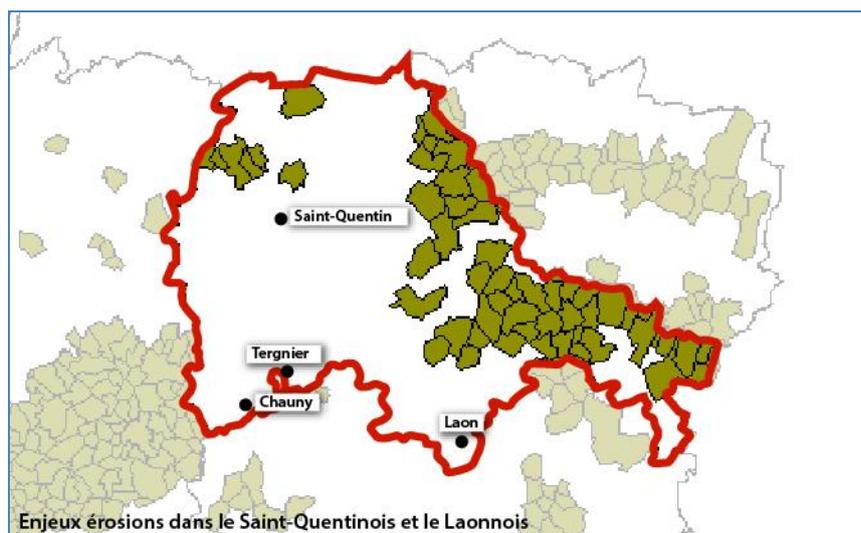


Figure 63: Enjeux d'érosion  
(source : Catram d'après  
Chambre d'agriculture)

### ➤ Grenelle de l'environnement et pistes de réduction de l'impact sur la biodiversité

⇒ Une alternative délaissée en Picardie : l'agriculture biologique.

L'agriculture biologique en Picardie (et dans le Saint-Quentinois/ Laonnois qui, en terme agricole, est une bonne image de la situation Picarde) est marginale : elle ne représente que 0,5 % de la SAU (174 exploitations pour 6664 ha).

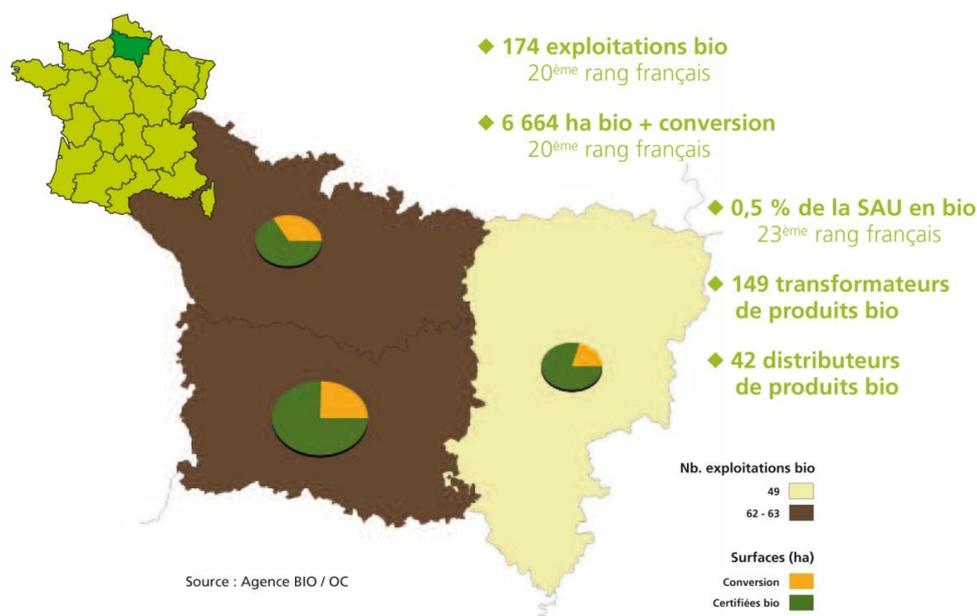


Figure 64: Caractéristiques de l'agriculture biologique en Picardie (source : Agence BIO/OC)

Depuis 2011, les exploitations agricoles ont la possibilité d'être certifiées en « Haute valeur environnementale », mais les premières certifications ne devaient intervenir que lors du premier trimestre 2012.

Autres démarches et actions en faveur de la réduction de l'impact sur la biodiversité :

- ⇒ Les « programmes d'action nitrates » : la totalité du territoire du Saint Quentinois est classée en zone de vulnérabilité au titre de la directive Nitrates<sup>2</sup>.
- ⇒ La mise en place des MAE (Mesures agro-environnementales) visant la protection des paysages ruraux, des cours d'eau, de la faune et la flore. Les MAET (Territorialisées) ciblent particulièrement les sites Natura 2000 et les bassins versants prioritaires, définis au titre de la directive cadre sur l'eau (DCE) pour préserver des ressources remarquables et fournir une réponse adaptée aux menaces localisées. D'autres mesures de contractualisation existent : Plan bâtiments d'élevage, Plan végétal environnement,...
- ⇒ Certaines démarches volontaires ont également pour vocation la préservation de la biodiversité en milieux agricoles : « ferti-mieux », « Irri-mieux », Jachère faune sauvage, charte des bonnes pratiques, gestion de territoires, qualification agriculture raisonnée,...
- ⇒ Le plan national écophyto 2018, décliné au niveau régional, vise la réduction de 50% de l'usage des produits phytomarceutiques en agriculture.

Il faut également noter que la PAC (Politique Agricole Commune) est actuellement en phase de renégociation pour la période 2014-2019.

Le projet actuel a pour objectif de conditionner 30% des montants du premier pilier (aides directes) au respect de mesures environnementales « permettant une utilisation optimale des ressources naturelles<sup>1</sup> ». Les pâturages permanents, la diversification des cultures (au moins trois différentes), et

<sup>2</sup> Le 4<sup>ème</sup> plan d'action Nitrates (2009-2012) prévoit l'interdiction de retourner les prairies permanentes, l'implantation de bandes enherbées ou boisées permanentes d'au moins 5 m le long des cours d'eau, la couverture des sols pendant la période de risque de lessivage, l'interdiction de retournement des prairies en zones inondables ou humides, l'interdiction d'épandage des fertilisants azotés selon certaines périodes.

le maintien de réservoirs de biodiversité ou d'éléments de paysage (haies, arbres) sur au moins 7% des terres arables font partie des mesures environnementales cibles. Les producteurs bio seront exemptés de ces obligations.

Pour le second pilier (FEADER) de la PAC, les démarches agro-environnementales seront encouragées : « la préservation, la restauration des écosystèmes et la lutte contre le changement climatique ainsi que l'utilisation efficace des ressources » constitueront deux des six priorités de politique de développement rural.



Figure 65: Paysage d'agriculture intensive en Picardie  
(source : <http://crdp.ac-amiens.fr>)

#### 4.2.2 L'énergie

##### ➔ Enjeux du territoire

En considérant l'ensemble du territoire, ce secteur de la Picardie, à l'instar de la plupart des autres secteurs géographiques de la région, est un **consommateur net d'énergie**. Avec une consommation de l'ordre de 350 000 tep pour le Saint-Quentinois et 250 000 tep pour le Laonnois, la production d'énergie, reposant essentiellement sur les énergies renouvelables, reste inférieure aux besoins du territoire.

Cette production est constituée d'environ 60 000 tep produits en 2012 par les parcs éoliens, et 80 000 tep valorisés en bois énergie sur les arrondissements de Laon et Saint-Quentin, auxquels il faut ajouter une production locale d'agrocultures par l'unité TEREOS, à Origny-Sainte-Benoîte.

Néanmoins, on pourrait considérer que les communautés de communes rurales où sont implantés les parcs éoliens atteignent l'autonomie énergétique, avec une production électrique supérieure aux besoins énergétiques de la population concernée. Une telle comparaison reste toutefois abusive, ces territoires ne fonctionnant pas en autonomie, mais en synergie avec les agglomérations les plus proches (Saint-Quentin, Laon), voire plus éloignées (Reims, Soissons, Amiens, par exemple).

**Les émissions de GES** du Laonnois et du Saint-Quentinois se répartissent à peu près de manière homogène entre l'industrie, l'agriculture, les transports et les bâtiments : ces secteurs représentent environ 80 % des émissions de gaz à effet de serre. Par rapport à la situation régionale, on note l'importance des émissions de N<sub>2</sub>O liée à la fertilisation des cultures.

La consommation d'énergie est à l'origine de 78% des émissions du territoire.

L'agriculture représente d'importantes surfaces et a un rôle identitaire majeur sur ce territoire. Les émissions de ce secteur d'activité représentent plus de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire (364 000 t de GES pour un total d'environ 1 600 000). Elle ne représente par contre « que » 4 % des consommations énergétiques (24 000 tep sur 600 000) (*source : Emissions de gaz à effet de serre & énergie en Picardie, édition 2011 - chiffres 2007*).

Là encore, ces estimations à l'échelle du Pays sont à rapporter au niveau des territoires ruraux qui concentrent ces émissions.

**La réduction de la dépendance du territoire aux énergies fossiles** repose sur :

- La réduction des consommations, qui offre d'importantes perspectives, notamment grâce à la rénovation thermique des maisons individuelles, qui représente l'habitat le plus caractéristique de ces paysages de plateaux agricoles ;
- La substitution des énergies fossiles par des systèmes moins émissifs dans les bâtiments ou pour les transports constituent les potentiels de réduction les plus importants.

### ➤ La production d'énergie renouvelable :

- ⇒ Par la valorisation d'un important potentiel éolien (de nombreux parcs sont déjà présents sur ce secteur géographique, avec près de la moitié des parcs et de la puissance installée du département). L'éolien est une base de production d'énergie renouvelable qui connaîtra sans doute un développement plus modéré dans le futur ;
- ⇒ Par l'énergie solaire, qui apparaît comme un mode de production énergétique potentiellement pertinent (il existe des projets pour la requalification de friches).

Paradoxalement, une politique forte de réduction de l'impact climatique de l'agriculture, qui est pourtant responsable de :

- ⇒ 17 % des émissions de gaz à effet de serre pour le Pays du Saint-Quentinois : mais cette proportion atteint plus du tiers sur les secteurs de plateau (hors agglomérations de Saint-Quentin et Val d'Origny plus industrialisées),
- ⇒ 24 % des émissions de gaz à effet de serre pour le Pays du Grand Laonnois : mais cette proportion atteint 0% sur les secteurs les plus agricoles : CC du Chemin des Dames, CC du Pays de la Serre, c'est-à-dire en dehors des zones urbanisées (Laon) ou industrielle (Champagne Picarde),

ne permettrait qu'une réduction modérée des émissions de gaz à effet de serre, à savoir quelques dizaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>, à comparer aux gains possibles sur le bâti ou les transports (plusieurs centaines de milliers de tonnes).

Toutefois, si l'action sur l'agriculture (réduction des apports azotés synthétiques, introduction de cultures intermédiaires (légumineuses) dans les rotations de colza, réduction de la consommation de carburant par la simplification des itinéraires techniques pour le blé, entretien et réglages des engins agricoles, ...) ne permet pas d'atteindre des gains aussi élevés que l'action sur le bâti, elle offre des perspectives intéressantes.

Les plateaux du Nord de l'Aisne se caractérisent par des systèmes de production orientés vers les cultures générales : les betteraves et les oléoprotéagineux, et, dans une moindre mesure, les céréales (qui représentent près de 50 % des surfaces cultivées, contre 20 % pour la betterave et 10 % pour les cultures oléoprotéagineuses, mais présentent une ressource à disponibilité très variable) offrent un potentiel de valorisation de cette biomasse et de substitution des énergies carbonées.

L'agriculture peut ainsi s'inscrire dans une stratégie globale de transition énergétique du territoire et d'adaptation de ses productions aux conséquences du changement climatique.

### ➤ L'apport du Grenelle pour ces territoires

La ville et l'agglomération de Saint-Quentin élaborent actuellement leur Plan climat énergie territorial (PCET) : cette stratégie est donc centrée autour des secteurs les plus urbanisés du territoire.

Les collectivités rurales n'ont pas engagé de démarches fortes, volontaires et coordonnées pour réduire leur impact carbone et leur dépendance aux énergies fossiles (politiques type plan climat), alors même que ces secteurs sont particulièrement exposés : dépenses énergétiques supérieures pour les ménages des zones rurales (logements et transports), exposition de l'agriculture locale aux conséquences des changements climatiques (régimes pluviométriques, hausse des températures, risques sanitaires et multiplication des parasites ou maladies nouvelles).

La sensibilisation aux enjeux de l'adaptation au changement climatique doit amener une prise de conscience des territoires des politiques à mener dans ce secteur.

### ➤ Des secteurs ruraux qui n'ont pas suffisamment intégré les enjeux énergétiques

Les principales actions menées concernent les secteurs fortement urbanisés, notamment l'agglomération de Saint Quentin (bus roulant au bioéthanol, réseau de chaleur, réhabilitation de logement, ...).

En milieu rural, le développement des parcs éoliens, portés par les investisseurs privés est remarquable sur ce secteur géographique. A noter qu'il y a eu une OPAH de la Vallée de l'Oise.

Le territoire bénéficie de la proximité du Pôle "Industries et agro-ressources" à Laon, qui a vocation à rassembler les acteurs de la recherche, de l'enseignement et de l'industrie de Champagne-Ardenne et de Picardie autour d'un axe commun : les valorisations non alimentaires du végétal, dont les agro-carburants. Cette filière n'offre actuellement pas de débouchés à grande échelle, mais doit amener la structuration d'une véritable filière d'ici 2020.

Il faut également souligner la présence de l'unité de production Unité Tereos à Origny Saint Benoîte, qui a une capacité de production de 300 000 m<sup>3</sup> d'alcool à partir de sucre et 25 000 m<sup>3</sup> d'alcool à partir de blé.

### ➤ Politiques en place, amélioration, pistes

La valorisation de la biomasse en énergie, malgré l'engouement suscité, se heurte à de nombreuses difficultés de mise en œuvre : disponibilité des gisements incertaine, nouvelles organisations à créer, investissements de départ importants, mais aussi, paradoxalement, nuisances et impacts environnementaux insuffisamment précisés et maîtrisés.

Le soutien aux politiques de réhabilitation de l'habitat en milieu rural, qui ne bénéficiera pas des aides apportées dans le cadre de la réhabilitation de logements sociaux ou des copropriétés, est nécessaire.

La valorisation locale des déchets et des sous-produits de l'agriculture est également un enjeu important.

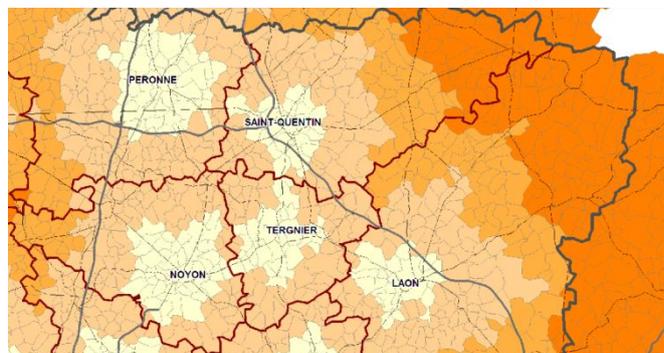
## 4.3 Thématique importante : Transports et mobilités

### ➤ Mobilité des personnes

Le Pays de Saint-Quentin apparaît comme une exception parmi les autres centres urbains picards : il fonctionne comme un pôle d'emploi autonome dans lequel 83 % des actifs du pays y travaillent, 7 % allant dans le reste de l'Aisne, 4 % dans la Somme, 2 % en Ile-de-France, 1,7 % dans le Nord, 0,8 % dans l'Oise. Son attractivité s'est légèrement réduite au profit des pôles voisins, mais il reste le premier d'entre eux avec 28 000 salariés dont 95% sont occupés par des Picards.

L'usage de la voiture est là aussi ultra-dominant malgré les bonnes performances du TER (axe Saint-Quentin-Amiens notamment qui a beaucoup progressé). Les flux sur l'axe Nord-Sud A26, entre Reims et le Nord-Pas-de-Calais sont dominants, de l'ordre de 16 à 17 000 véhicules jour, pour moins de 7 000 sur l'axe Est-Ouest vers l'A1 et Amiens (ce dernier a connu une progression spectaculaire depuis 2002, liée à la mise en service de la 2x2 voies malgré un trafic qui se maintient sur la départementale 1029). La liaison départementale 1029 de Saint-Quentin à Origny est fortement utilisée par des camions et reste chargée.

L'accessibilité de Saint-Quentin en voiture est plutôt bonne. Les travaux du CETE Nord Picardie laissent clairement apparaître une zone d'emploi accessible au 2/3 en moins de 45 minutes. Seule la partie Est de la Thiérache apparaît marginalisée. La mobilité du travail en transports collectifs est moins satisfaisante, et la plupart des salariés de la Thiérache sont en zone blanche, non desservie.



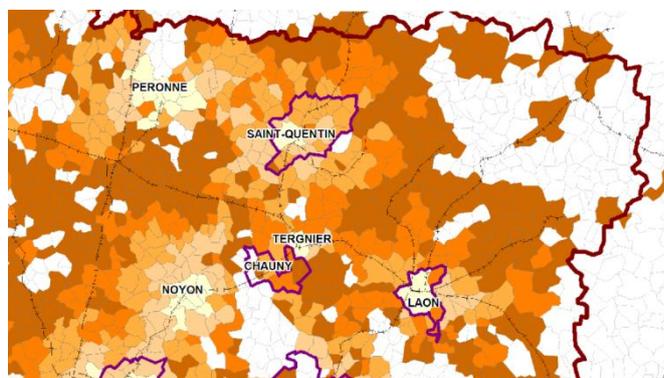
#### Accessibilité aux pôles d'emplois de Picardie

□ aires constitutives des plus courts temps d'accès aux pôles

#### Temps d'accès aux pôles en Voiture à l'Heure de Pointe

- 45 mn et plus
- De 30 à 45 mn
- De 15 à 30 mn
- Moins de 15 mn

CETE Nord Picardie - département Villes et Territoires  
- 09/04/2009-



#### Temps d'accès TC aux pôles d'emplois

- arrivée avant 9h / 1 h maxi marche et 2 corresp maxi -

- plus de 1h
- de 45mn à 1h
- de 30 à 45 mn
- de 15 à 30 mn
- de 0 à 15 mn
- impossibilité

CETE Nord Picardie - département Villes et Territoires  
- 09/04/2009-

Figure 66 : L'accessibilité en VP et en TC autour de Saint-Quentin (source CETE Nord Picardie, 2010)

Les travaux du SCoT laissent apparaître un fractionnement de l'offre en transports collectifs trop important à l'échelle du Pays du Saint-Quentinois. La desserte TER reste importante, sur l'axe Nord Sud notamment. Des solutions de transport alternatives, transport à la demande, covoiturage organisé, sont en train d'émerger.

### ➤ Le fret

Hormis le secteur agricole et agro-alimentaire, Saint-Quentin reste une localisation tout à fait secondaire en ce qui concerne les implantations logistiques. Cependant, le pays connaît un trafic de poids lourds assez conséquent, de transit en grande partie, puisque l'A26 enregistre autour de 4 000 passages de poids lourds quotidiens. Les trafics sont plus modestes sur l'A29 en raison d'un report incomplet des PL depuis la départementale. Le canal de Saint Quentin, sur le gabarit Freycinet, donc limité à 250 tonnes d'emport, reste actif, mais de moins en moins fréquenté. Les trafics atteignaient 300 000 tonnes en 2010 et régressent.

Les infrastructures ferroviaires sont très présentes, notamment avec des équipements historiques comme le nœud de Tergnier. Il reste difficile d'évaluer l'activité ferroviaire, notamment celle des grands céréaliers (coopératives ou industriels) en raison de l'indisponibilité de données.

---

## 4.4 Thématiques secondaires

---

### 4.4.1 La gouvernance

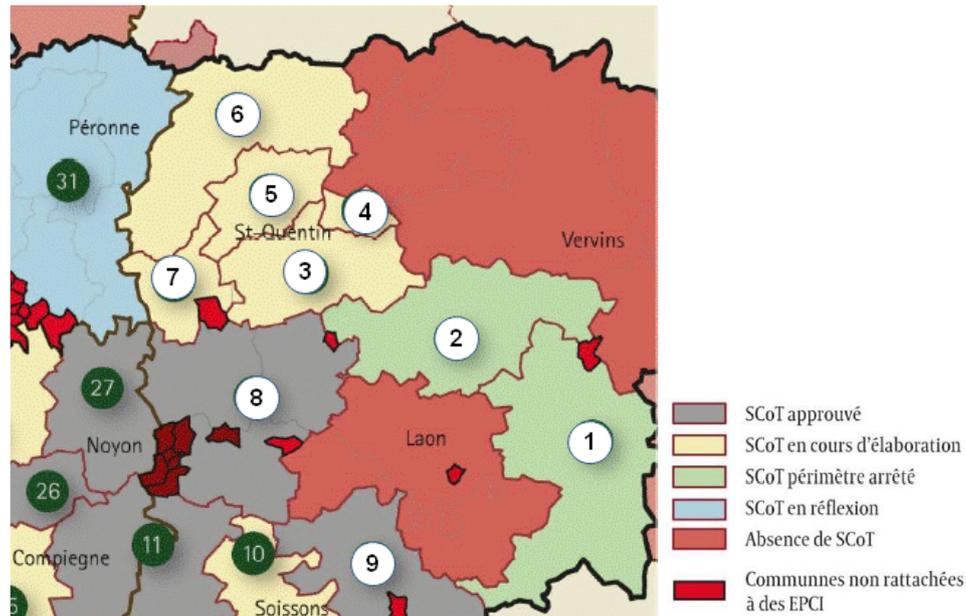
#### ➤ Un déficit en terme d'outils de planification

Les territoires considérés présentent d'une manière générale un retard très important dans l'élaboration de schémas de cohérence territoriale (SCoT), et cela avec des situations très variées.

➤ **Le Pays du Saint-Quentinois**, qui concerne 126 communes :

Le Pays s'organisait jusqu'à récemment autour :

- ⇒ de la communauté d'agglomération, de Saint-Quentin (20 communes),
- ⇒ de quatre communautés de communes : la CC du Pays du Vermandois (53 communes), la CC du Canton de Saint-Simon (18 communes), la CC de la Vallée de l'Oise (27 communes), la CC du Val d'Origny (4 communes, 3412 habitants), et de quatre communes n'adhérant pas à un EPCI à fiscalité propre.



EPCI		population	ETAT JUIN 2012	Numéro carte
02 Aisne	CC de la Champagne Picarde	20 962	SCoT Champagne Picarde	1 périmètre
02 Aisne	CC du Pays de la Serre	15 768	SCoT Pays de la Serre	2 périmètre
02 Aisne	CC de la Vallée de l'Oise	13 466	SCoT Vallée de l'Oise	3 en cours
02 Aisne	CC du Val d'Origny	3 407	SCoT Val d'Origny	4 en cours
02 Aisne	CA de Saint Quentin	74 418	SCoT de St Quentin	5 en cours
02 Aisne	CC du Pays du Vermandois	32 522	SCoT Pays du Vermandois	6 en cours
02 Aisne	CC du Canton de Saint Simon (C32S)	9 138	SCoT Saint Simon	7 en cours
02 Aisne	CC Chauny Tergnier	40 361	SCoT du Chaunois (3 EPCI)	8 approuvé
02 Aisne	CC des Villes d'Oyse	15 320		
02 Aisne	CC du Val de l'Ailette	8 647	SCoT Val de l'Aisne	9 approuvé
02 Aisne	CC du Val de l'Aisne	19 921		

Figure 67 – Etat des SCoT au Nord de l'Aisne au 30 juin 2012 (Source : DREAL Picardie)

Suite à la loi de réforme des collectivités, un projet de regroupement entre la CC du Val d'Origny et la CC de la Vallée de l'Oise a récemment fait l'objet d'un arrêté préfectoral (Source : Arrêté préfectoral portant projet de périmètre d'un nouvel établissement public de coopération intercommunale issu de la fusion de la communauté de communes de la Vallée de l'Oise et de la communauté de communes du Val d'Origny, Préfecture de l'Aisne, 16 juillet 2012).

Les communautés ont décidé de réaliser chacune leur SCoT (soit 5 SCoT actuellement, et 4 SCoT en final), tout en mettant en place une gouvernance commune, afin d'élaborer le projet de territoire à deux échelles :

- ⇒ Celle d'une Conférence de Pays, afin d'établir des orientations en terme de positionnement du territoire, de problématiques de transport et de déplacements, d'équipements structurants, et d'infrastructures. Un projet de PADD a été émis en août 2012 (version 5).
- ⇒ Celle de chaque EPCI, responsable d'établir son propre SCoT, où devra se décliner la contribution de chacun au développement général du pays, mais aussi les objectifs des politiques publiques locales, portées spécifiquement par chaque communauté.

En outre, engagée dans un premier temps à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin, la démarche **Agenda 21** devrait être étendue ultérieurement au Pays.

➤ **Le Pays du Laonnois** ne dispose aujourd'hui d'aucun SCoT : seules les CC Champagne Picarde et CC Pays de la Serre ont des périmètres récemment arrêtés. Pourtant, de par sa localisation géographique et son statut de préfecture lui attribuant les principaux services administratifs de l'Aisne, Laon occupe au sein du département un rôle central. Malgré cette position au sein de l'Aisne, la CC du Laonnois n'est pas encore engagée dans une telle démarche (il en est de même pour la CC du Chemin des Dames).

➤ **Au nord de ces territoires**, la Thiérache marque aussi une absence de démarche SCoT.

➤ **Au sud**, des SCoT sont a contrario approuvés : SCoT du Chaunois et SCoT Val de l'Aisne.

Un déficit général en terme de Plans Locaux d'urbanisme (PLU ou POS) et de cartes communales est également à signaler pour le nord de l'Aisne, ce qu'illustre la carte ci-contre.

Toutefois, on notera :

- ⇒ L'engagement de la ville et de l'Agglomération de Saint-Quentin dans un Plan Climat Energie Territorial (PCET), alors que la CA du Soissonnais (PCET obligatoire) n'y était pas engagée en janvier 2012,
- ⇒ L'engagement, également, de la CA de Saint-Quentin dans un Agenda 21 (c'est aussi le cas au nord pour la CC de la Thiérache d'Aumale).

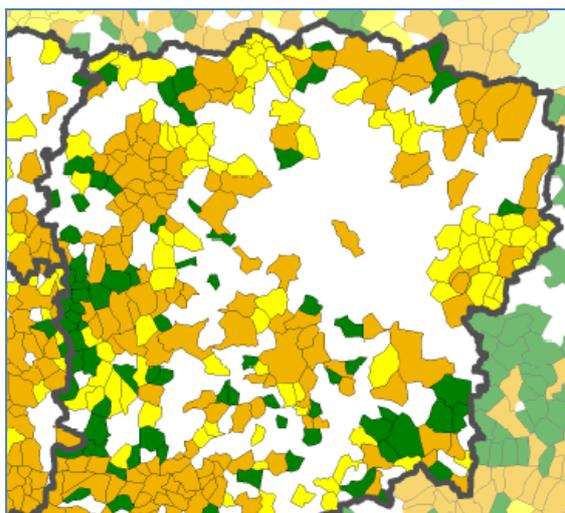


Figure 68 – Etat 2012 des PLU/POS et CC au nord de l'Aisne (Source : DREAL Picardie)

En terme de **politique de l'habitat**, on citera :

- ⇒ L'existence d'un Plan Local de l'Habitat (PLH) pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin,
- ⇒ La démarche du Conseil Général de l'Aisne qui a abouti à l'élaboration du Plan départemental de l'Habitat (**PDH de l'Aisne**), validé en novembre 2011 entre l'Etat et le Conseil Général.

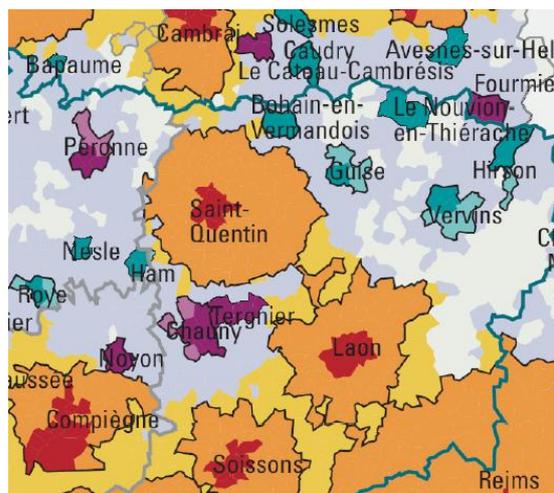
NOTA : Le PDH, institué par la loi du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement, a pour objet de « *mettre en cohérence les politiques menées dans les intercommunalités couvertes par un programme local d'habitat (PLH) et celles menées sur le reste du département afin de lutter contre les inégalités et les déséquilibres territoriaux* ».

Dans l'Aisne, la démarche a été initiée en 2007 avec les EPCI couverts par un PLH approuvé : la Communauté d'Agglomération de Soissons, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin et la Communauté de Communes du Val de l'Aisne. Elle a fait l'objet d'un diagnostic sur le fonctionnement du marché du logement et d'un document d'orientations sur la base de projections à 2018 et de territorialisation d'enjeux quantifiés. Le PDH a également préfiguré la définition d'un observatoire départemental de l'habitat, qui est en cours de mise en place.

## Le Saint-Quentinois en lien avec Amiens, et Laon en lien avec Soissons et Reims

L'analyse des aires urbaines 2010 de l'INSEE montrent que les aires urbaines de Saint-Quentin et de Laon tendent à se rejoindre : toutefois, ces expansions sont encore plus évidentes entre les aires urbaines de Laon et de Reims.

Figure 69 – Aires urbaines 2010 au Nord de l'Aisne  
(Source : INSEE)



Conjointement, les études de la DATAR sur les  **systèmes urbains de proximité**  mettent en évidence :

- ⇒ les liens entre Saint-Quentin et Amiens (et d'autres pôles picards, notamment Noyon),
- ⇒ les liens entre Laon, Soissons et Reims.

On rappellera que, pour cette étude, ont été analysés, par la DATAR, sept types de liens : les mobilités domicile-travail, les mobilités de loisirs à travers les résidences secondaires, les migrations résidentielles, les liens de la société de la connaissance via les partenariats scientifiques, ceux de l'économie à travers les liens entre sièges et établissements d'entreprises et la grande vitesse avec un indice mixte train-avion.

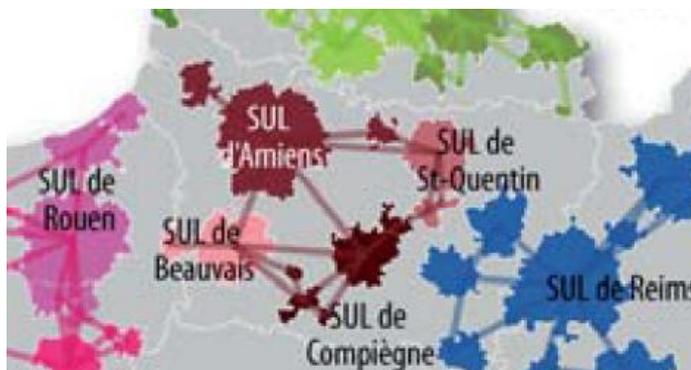
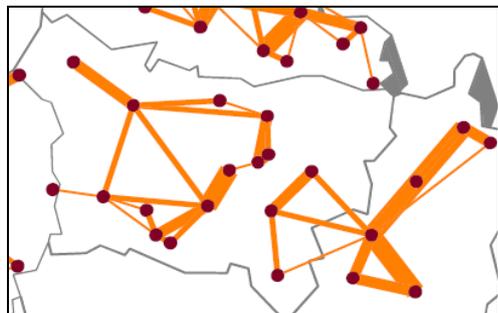


Figure 70 – Le système urbain de proximité d'Amiens (Source : extrait de l'étude DATAR, les Systèmes urbains, Travaux en Ligne n°10, 2012)

En terme de gouvernance dans ce cadre, on notera des réflexions et  **projets de pôles métropolitains**  (en lien avec le concept instauré par la nouvelle loi de réforme des collectivités) :

- ⇒ les réflexions en cours d'Amiens Métropole en lien avec son projet stratégique (Amiens à horizon 2030),
- ⇒ l'Association de 10 villes autour de Reims, sous la dénomination « G10 ».

L'association G10 regroupe depuis 2006 : Reims, Epernay, Sedan, Charleville Mézières, Rethel, Châlons en Champagne et Vitry le François. Sur la base des orientations de la loi de réforme des

collectivités territoriales du 16 décembre 2010, le G10 a décidé, en décembre 2011, de constituer un pôle métropolitain (interdépartemental et interrégional).

On notera qu'en tant que membre, le G10 peut disposer de l'expertise de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims (**AUDPRR**).

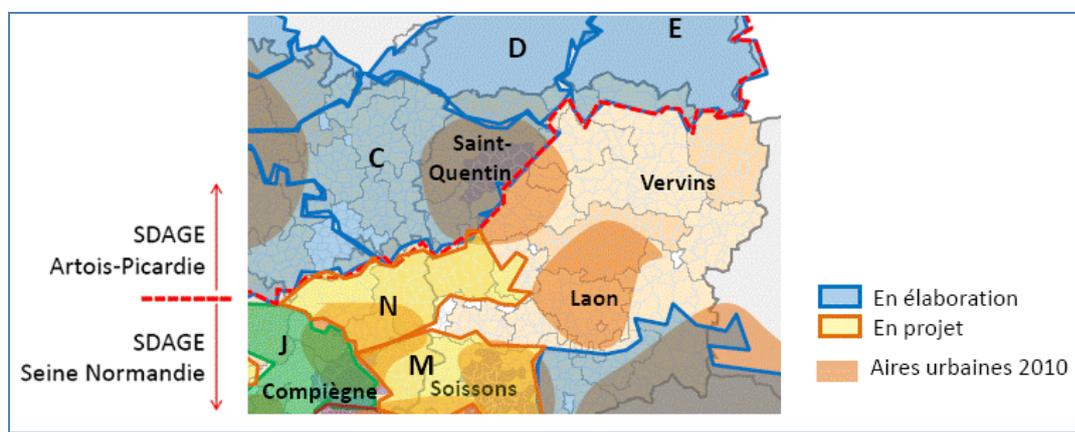
⇒ Le Saint-Quentinois concerné par deux bassins hydrographiques et donc deux schémas directeurs de gestion de la ressource en eau

Le Saint-Quentinois présente la particularité de **dépendre de deux bassins hydrographiques**, et donc de 2 Comités de bassin et 2 Agences de l'eau : le bassin Picardie Artois, et le bassin Seine Normandie.

Au niveau de chaque bassin, un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (**SDAGE**) fixe les objectifs de qualité et de quantité à atteindre d'ici 2015, conformément aux dispositions de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) du 23 octobre 2000. Le SDAGE constitue un cadre juridique pour les politiques publiques : toute décision administrative concernant la gestion de l'eau (réglementation locale, programmes d'aides financières, documents d'urbanisme) doit être compatible ou rendue compatible avec le SDAGE.

A des échelles plus locales, correspondant à des unités hydrographiques limitées, les orientations et mesures du SDAGE sont déclinées au niveau de Schémas d'Aménagement et de gestion des Eaux (**SAGE**), sous responsabilité de Commissions locales de l'eau (CLE).

Les déclinaisons de schémas directeurs pour les deux bassins sont aujourd'hui à des stades d'élaboration très différents :



**SDAGE Artois Picardie**

C	Haute Somme	Élaboration
D	ESCAUT	Élaboration
E	SAMBRE	Élaboration

**SDAGE Seine Haute-Normandie**

N	OISE MOYENNE	Projet
---	--------------	--------

Figure 71 – Limites de bassins et état des SAGE au Nord de l'Aisne (Source : Agences de l'Eau)

Les structures porteuses des SAGE concernant le Saint-Quentinois et le Laonnois sont :

- ⇒ l'Établissement public territorial de bassin Oise Aisne (EPTB), Entente interdépartementale pour la protection contre les inondations de l'Oise, de l'Aisne, de l'Aire et de leurs affluents (créée en 1968 et reconnue EPTB en 2010),

- ⇒ Pour le SAGE Haute Somme, le syndicat mixte d'aménagement hydraulique du bassin versant de la Somme, AMEVA (constitué en 2002 par le Préfet de Picardie afin d'assurer la coordination des collectivités publiques suite aux inondations de 2001). Cette structure porteuse a déposé en juillet 2012 sa demande de reconnaissance en EPTB, auprès du Préfet coordonnateur.

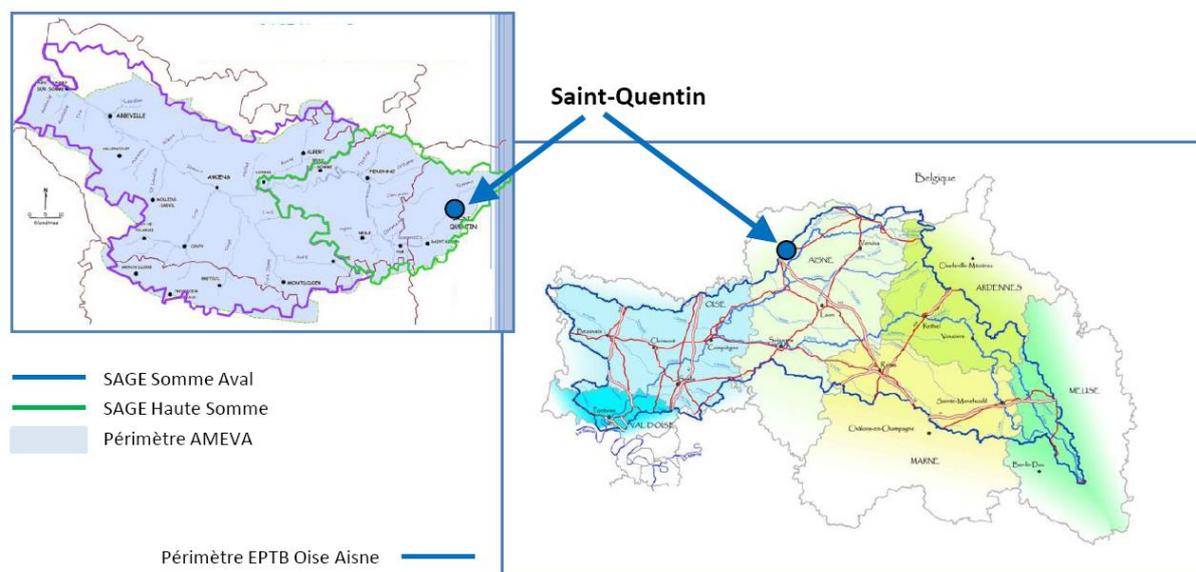


Figure 72 – Périmètres des structures porteuses des SAGE concernant le Saint-Quentinois et le Laonnois  
(Sources : AMEVA et EPTB Oise Aisne)

#### 4.4.2 La maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat

##### ☞ Urbanisation faible et diffuse, en légère augmentation

**Le Saint-Quentinois**, territoire de faible densité démographique s'organisant autour d'une polarité urbaine, est avant tout un espace rural peu urbanisé : 20 communes seulement possèdent plus de 10 % de surfaces artificialisées. Entre 1990 et 2006, les surfaces artificialisées ont progressé de 0,16% uniquement (172ha). Mais la disponibilité foncière et son coût limité par rapport aux secteurs en relation directe avec l'agglomération francilienne par exemple, a induit ainsi une plus forte consommation d'espace par logement.

En effet, le territoire n'a pas connu de vague résidentielle mais, ponctuellement, l'artificialisation a progressé du fait d'une tendance à la périurbanisation éloignée autour de l'agglomération de Saint-Quentin. La typologie rurale du territoire et les modes de développement (en majorité des migrations résidentielles internes) conduit à un mode d'urbanisation diffuse et limitée, qui ne constitue pas des extensions de taille significative : de façon imagée, l'urbanisation ne se développe pas en « gros aplats », mais plutôt en « petites taches ».

La construction de programmes de logements neufs est faible, mais semble s'accélérer ces dernières années avec, notamment, un phénomène de rurbanisation dans les communes situées à l'ouest de Sint-Quentin et le sud du Saint-Quentinois. Cette dynamique constructive suit la desserte

autoroutière (A26 et A29) avec des ménages qui s'installent dans des communes rurales, généralement dans un logement individuel, et continuent de travailler dans l'agglomération.

L'aménagement du Pays du Saint-Quentinois était jusqu'à maintenant déterminé par son tissu diffus organisé, malgré tout, de façon centrifuge autour de Saint-Quentin, et sa séparation relative par rapport aux flux régionaux. Si cette attractivité liée à l'amélioration d'accessibilité routière est aujourd'hui limitée (nombre de logements), elle interroge sur le développement urbain souhaité et l'organisation territoriale à l'échelle du Saint-Quentinois.

Ainsi, malgré des tendances de développement à la baisse depuis les années 70, le mode d'occupation du sol a évolué au cours de cette période : le territoire n'a pas connu de vague résidentielle, mais il doit aujourd'hui s'organiser pour répondre aux objectifs du Grenelle.

**Le pays du Grand Laonnois** est lui aussi en grande majorité rural (70% de surfaces agricoles), le territoire est marqué par un développement de la périphérie de Laon et par l'influence croissante de Reims. Ce dernier phénomène qui se caractérise par une certaine attractivité résidentielle est particulièrement marqué sur la frange Est du Pays, celle-ci étant directement intégrée à l'aire urbaine rémoise (communauté de communes Champagne Picarde).

Le Grand Laonnois est ainsi globalement grand consommateur de surface et peu efficace en terme de développement de logements sur les terrains consommés.

### ➤ Mise en place récente de documents proposant des stratégies territoriales

Pour répondre aux besoins actuels en terme de logement et aux objectifs du Grenelle, le Saint-Quentinois doit déterminer l'avenir de son développement urbain d'un point de vue quantitatif et qualitatif.

Actuellement, le territoire est marqué par :

- ⇒ un manque de diversité de l'offre de logements (individuel/collectif, locatif/accession, petits /grands logements, taille des terrains, etc) à l'échelle de chaque EPCI, qui entraîne une absence de parcours résidentiel ;
- ⇒ des demandes en logements, qui proviennent surtout de jeunes couples, et concernent de plus en plus du locatif ;
- ⇒ un marché privé qui propose de nombreux logements insalubres ;
- ⇒ plusieurs friches industrielles coûteuses à dépolluer (à Saint-Quentin, mais pas uniquement) ;
- ⇒ un manque de foncier dans la ville de Saint-Quentin, qui explique le départ de certains ménages vers des secteurs plus ruraux ;
- ⇒ une problématique transversale concernant les personnes âgées, qui occupent depuis longtemps des grandes maisons, et souhaitent un logement plus petit et mieux situé ;

⇒ au sud du Vermandois, la question du mode d'urbanisation pour les extensions périurbaines de Saint-Quentin (conflits d'usage entre fonctions économiques (usines et exploitations agricoles) et fonctions résidentielles des bourgs concernés), qui empêche les pôles secondaires de se développer et d'organiser les services en conséquence.

Pour répondre à ces attentes en maîtrisant l'artificialisation des territoires, les prix du foncier, la qualité du cadre de vie, le Saint-Quentinois s'organise avec notamment l'élaboration de schémas de cohérence territoriale. Les SCoT du Saint-Quentinois font l'objet d'une coopération en « Conférence de Pays » pour harmoniser les différents documents (voir chapitre Gouvernance).

Les premiers ateliers signalent le fait de s'inscrire dans la lignée du Grenelle et, par exemple, d'arrêter des objectifs chiffrés et spatialisés dans les DOO sur la diminution de la consommation foncière, les typologies de logements, la rénovation du parc, le respect de la trame verte et bleue, l'aménagement de liaisons douces, ou encore le développement des services à la personne.

Le travail actuel sur les PADD identifie également la nécessaire mutualisation des moyens d'ingénierie, en particulier pour ce qui concerne l'urbanisme réglementaire et opérationnel. Un autre enjeu est la mise en valeur des nombreux monuments historiques dans les villages.

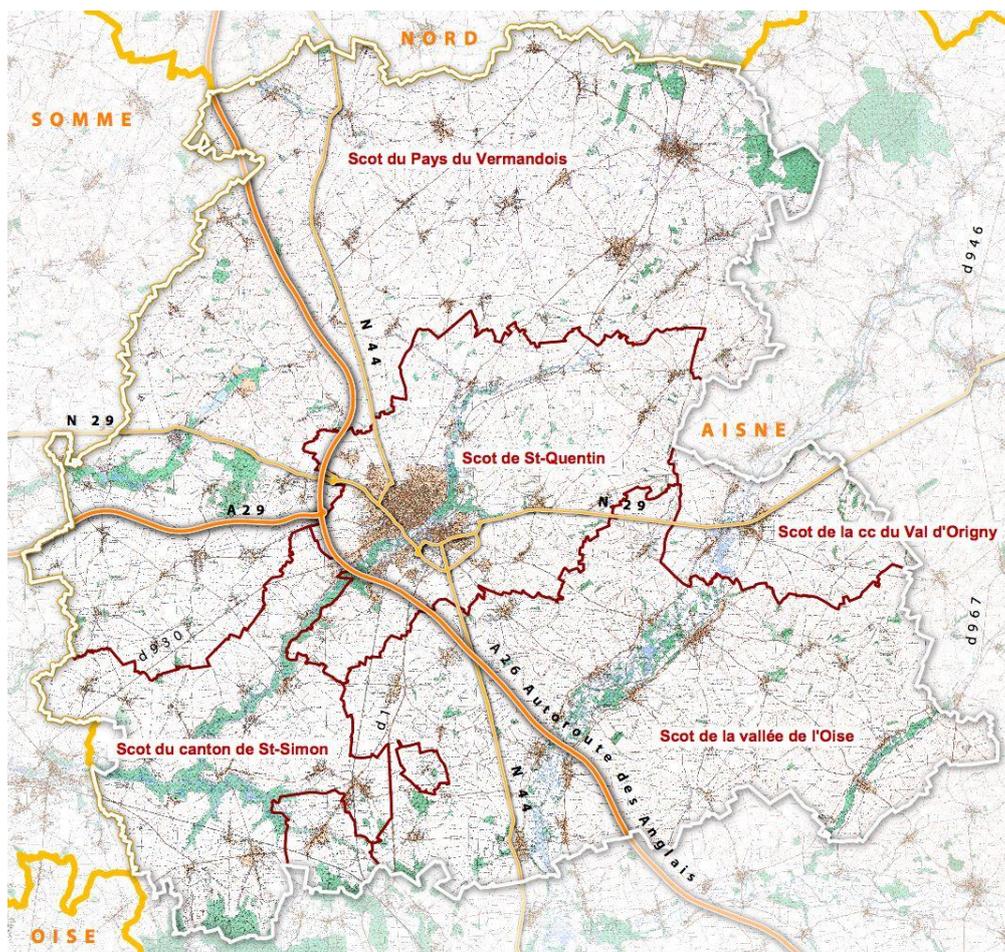


Figure 73: Les 5 Schémas de Cohérence Territoriale en cours d'élaboration sur le Saint-Quentinois (avant regroupement de la CC du Val d'Origny avec la Vallée de l'Oise)

**Les territoires de l'Est de l'Aisne** sont impactés de façon croissante par l'influence de Reims.

Différentes formes de collaboration ont été récemment mises en œuvre pour harmoniser les politiques d'urbanisme : la Communauté de communes de Champagne Picarde (48 communes) a été consultée pour l'élaboration de la Charte du Pays Rémois (2004), mais aussi pour le SCoT de la Région de Reims (2007). A l'inverse, la Communauté de communes de Champagne Picarde a sollicité l'Agence d'urbanisme de la Région de Reims pour la préfiguration d'un SCoT du Pays du Grand Laonnois (5 Communautés de communes prévues au départ).

Pour autant, ce projet d'un SCoT pour le « Grand Laonnois » ayant été abandonné, c'est à l'échelle de la Communauté de communes de Champagne Picarde (20 000 habitants) d'une part, et de celui de la Communauté de communes du Pays de la Serre (16 000 habitants) que des périmètres de SCoT ont été arrêtés récemment. Pour la Communauté de communes du Chemin des Dames (5 000 habitants), la Communauté de communes des Vallons d'Anizy (8 500 habitants), et la Communauté de communes du Laonnois (44 500 habitants), il n'y a pas aujourd'hui de processus de rapprochement et d'élaboration de SCoT en cours.

Globalement, le territoire du Grand Laonnois est mal « outillé » (SCoT et PLU) pour répondre aux enjeux de planification urbaine soulevés dans le Grenelle de l'Environnement (forte consommation d'espaces non urbanisés pour de l'habitat individuel).

#### 4.4.3 La gestion des déchets

##### ☞ La fin de l'enfouissement sans prétraitement des déchets dans le nord de l'Aisne en bonne voie

Le Nord du département de l'Aisne souffre d'un déficit en exutoire pour le traitement des ordures ménagères résiduelles à court terme. En effet, après la fermeture du centre d'Holnon anciennement utilisé par la CA de Saint Quentin, l'autorisation d'exploitation du site d'Allemand (qui a fait l'objet de transfert de déchets suite au manque d'exutoire dans le Nord du département) prend prochainement fin.

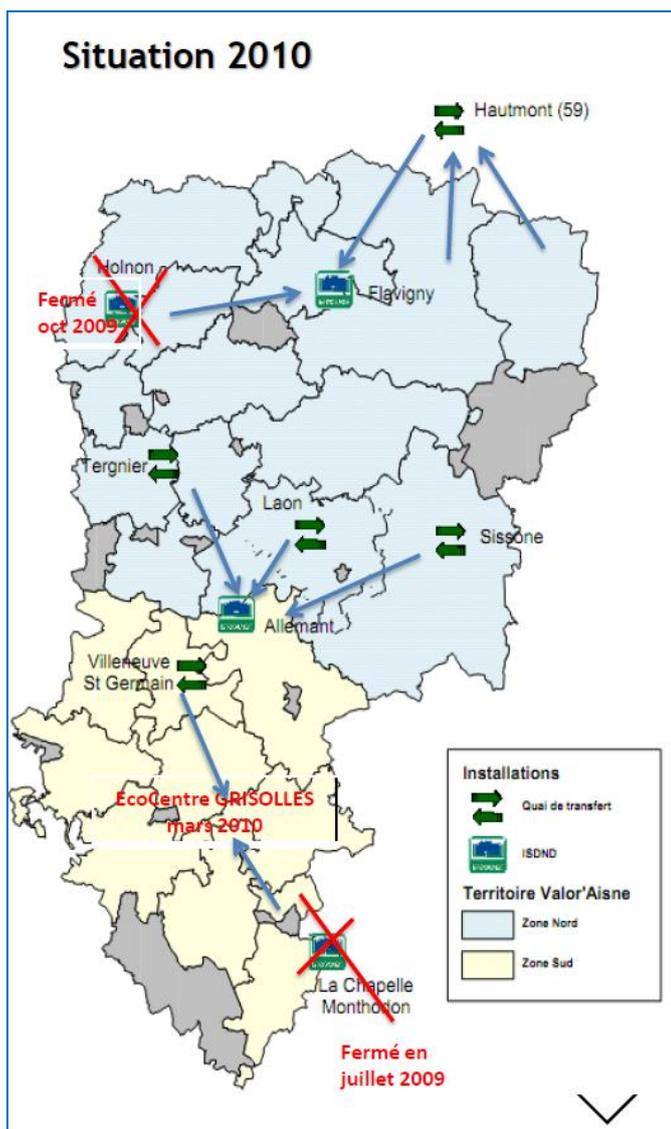
Par ailleurs, les orientations du Grenelle :

- ⇒ limitent à 60% les capacités départementales d'enfouissement et d'incinérations des déchets non dangereux ;
- ⇒ visent la réduction de 15% des tonnages enfouis ou incinérés ;
- ⇒ précisent que l'enfouissement sans prétraitement, aujourd'hui le seul mode de traitement des déchets ménagers résiduels dans l'Aisne, est à prévoir en ultime recours ;
- ⇒ demandent une valorisation matière ou organique de 45% d'ici 2015.

Pour l'ensemble de ces motifs, le renouvellement des autorisations des sites d'enfouissement n'est pas assuré. On note également que des déchets transitent à l'extérieur du département.

C'est pourquoi, dans le cadre des réflexions engagées à l'occasion de l'élaboration du nouveau Plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PDPGDND), une nouvelle filière devrait être retenue pour le traitement des déchets résiduels dans le Nord.

L'étude de Valor'Aisne sur le traitement des OMr dans le Nord du département a envisagé la méthanisation avec production de compost ou de CSR (combustibles solides de récupération), l'incinération ou la stabilisation avant enfouissement.

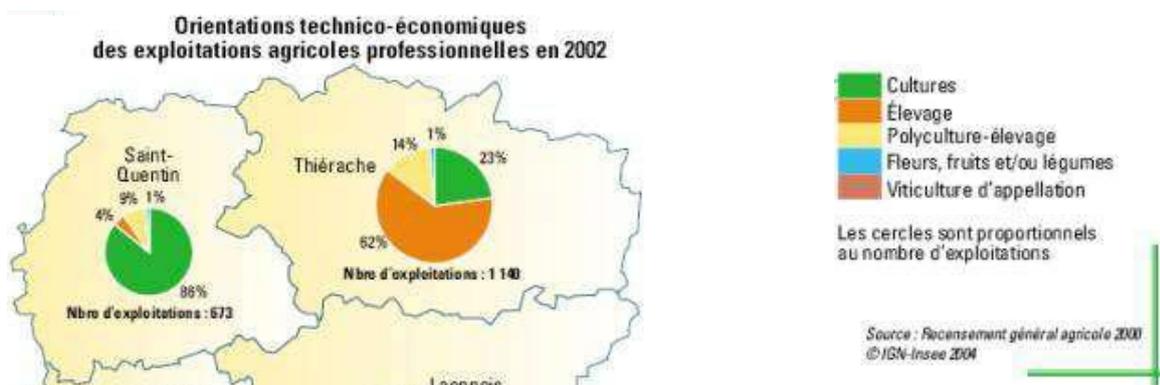


**Figure 74: Organisation du transfert et du traitement des OMr en 2010 dans l'Aisne**  
(source : étude réalisée par le cabinet Girus pour Valor'Aisne, syndicat départemental de traitement des déchets de l'Aisne)

### Le développement de la valorisation organique possible

Le Grenelle impose aux gros producteurs de biodéchets (seuils mentionnés dans le décret du 11 juillet 2011) une valorisation matière ou organique de 45% d'ici 2015 pour les déchets ménagers. Si le mode de traitement retenu est le compostage, la question de l'épandage du compost est à anticiper.

Les cultures de betteraves et de céréales sont particulièrement utilisatrices de matières organiques. Le potentiel d'acceptation dans le Pays du Saint-Quentinois est donc à étudier (ratio : entre 3 et 5 tonnes épandables / hectare par an).



Par ailleurs, il existe, sur la CC du Pays des Trois Rivières, une CUMA (Coopérative d'utilisation du matériel agricole) verte, qui accepte les déchets organiques extérieurs au milieu agricole.

La Chambre d'agriculture a engagé une réflexion pour diversifier les activités du secteur agricole et développer l'offre des CUMA au service des collectivités locales, mais aussi des producteurs non ménagers (notamment les gros producteurs de biodéchets concernés par le décret du 11/07/2011 et les entreprises d'aménagement paysager).

### Le développement de la valorisation organique possible

La production de déchets végétaux des ménages dans les zones rurales est particulièrement élevée. Les EPCI de collecte du Nord n'ont pas mis en œuvre de politique de développement du compostage individuel.

### Un déficit important en installation pour le traitement des déchets inertes

Les arrondissements de Saint-Quentin et de Vervins ne peuvent traiter que 3% des déchets inertes produits sur le territoire.

#### 4.4.4 La gestion des risques naturels et le lien santé - environnement

La question primordiale est la qualité de la ressource en eau, car elle nécessite une meilleure protection (60 points de captage, des qualités d'eau parfois en limite de conformité).

Pour ces territoires, d'autres points sont à relever :

- Les infrastructures routières génèrent du bruit et de la pollution aérienne croissants, tandis que la pollution des sols est limitée, hormis quelques anciens sites industriels.
- Les paysages de plateaux sont peu concernés par les risques majeurs : les inondations concernent la vallée de l'Oise, les coulées de boues et les inondations la vallée de la Somme, les mouvements de terrain sont pris en compte par des PPR (plan de prévention des risques), tandis que les risques technologiques possèdent leurs propres plans de prévention, très localisés.
- La question des polluants agricoles, cause de dégradation de la qualité de l'air, prendra de plus en plus d'importance. Dans le cadre du projet Ecophyto 2018, le Conseil Régional, la DREAL Picardie et la DRAF ont conventionné ATMO Picardie pour la mesure des phytosanitaires sur le territoire picard. Il n'y a pas à ce jour de données consolidées sur le territoire. Le plan Ecophyto, par la réduction de l'utilisation de ces produits, devrait conduire à une baisse sensible de l'impact des activités agricoles.



## 5 Le littoral picard

---

---

## 5.1 Présentation générale

---

Le territoire délimité pour ce zoom littoral est globalement celui du projet de Parc naturel régional de la Picardie maritime, structuré morphologiquement par trois vallées parallèles (du nord au sud : Authie, Somme et Bresle), s'insérant entre les plateaux du Ponthieu au nord, et du Vimeu au sud. Ce territoire est composé de 167 communes (mais seules 131<sup>3</sup> ont adhéré à l'association de préfiguration du futur parc), soit environ 158 000 hectares et 128 000 habitants.

La proximité d'une ouverture maritime a façonné l'économie locale autour des activités de pêche (aussi conchyliculture, pêche à pied) et de tourisme balnéaire. Les bassins d'emploi locaux sont le Vimeu industriel (pôle métallurgique) et la vallée de la Bresle (pôle verrier) alors qu'Abbeville, capitale de la Picardie maritime, est le pôle tertiaire de ce territoire.

Le périmètre du parc intègre de nombreuses zones d'intérêt écologique majeur, telles que les espaces littoraux, mais également les trois grandes vallées, ou les forêts, bois et pelouses de l'arrière.

Le présent chapitre se concentre sur l'état des lieux et la présentation des enjeux de la partie littorale (côte picarde, marais littoraux et arrières littoraux), puisque les autres entités paysagères, telles que la vallée de la Somme, sont abordées dans les autres chapitres.

Le littoral picard stricto-sensu, ou dans sa définition géographique, est une courte ouverture régionale sur la Manche de part et d'autre de la Baie de Somme, qui s'étend du Tréport à la Baie d'Authie. Cette portion de territoire de 50 km de linéaire concentre une variété exceptionnelle de paysages et milieux naturels spécifiques, pour partie résultante des usages traditionnels et de l'utilisation du foncier pour les aménagements et l'urbanisation.

---

## 5.2 Une priorité : la biodiversité

---

### ➤ Enjeux du territoire

#### ⇒ Des espaces riches et sensibles

Les écosystèmes remarquables se distinguent en fonction des formes du paysage :

---

<sup>3</sup> au 01/01/2012

- ⇒ Systèmes estuariens actifs (infra-littoral, slikke, schorre) de la Somme, de la Maye (avec engraisements dunaires importants et formation de lagunes) et de l'Authie ; séquences complètes d'habitats estuariens depuis la basse slikke jusqu'au schorre. Haltes migratoires pour de nombreuses espèces d'oiseaux et qui accueillent des populations de phoques veaux marins et phoques gris.
- ⇒ Les prés-salés<sup>4</sup> de l'estuaire de la Somme et de l'Authie. Les plus beaux sites se trouvant dans l'anse de Pendé (entre le Cap Hornu et la pointe du Hourdel), dans l'estuaire de la Maye (entre le Crotoy et Saint Valéry sur Somme, et en baie d'Authie).
- ⇒ Les falaises entre Ault et Mers-les-Bains, système de falaises maritimes crayeuses cachoises constituant une portion du vaste réseau allant de Normandie à l'Angleterre en passant par le Nord-Pas-de-Calais. Exemple typique de côte d'érosion, où peuvent être observés les algues et invertébrés marins littoraux propres aux côtes rocheuses nord-atlantiques.
- ⇒ La levée de galets entre Ault et la pointe du Hourdel, une des plus vastes d'Europe, créée par les courants marins et abritant quelques 40 km<sup>2</sup> de bas champs. Système de levée de galets exceptionnel en France, abritant des habitats hyperspécialisés de galets littoraux, partiellement détruits ou bouleversés par l'extraction industrielle de galets.
- ⇒ Le cordon dunaire reliant l'estuaire de la Somme à celui de l'Authie (cordon bordier, xérosères internes et hygrosères intercalées) qui abrite des biotopes spécifiques (sur dunes vives, dunes fixes, pannes<sup>5</sup> dans lesquelles on peut trouver de nombreux amphibiens).
- ⇒ Les plaines maritimes, arrières littorales, vastes zones humides (prairies, tourbières, marais) dans les vallées des petits fleuves côtiers comme l'Authie, la Maye et le Dien où l'on recense de nombreuses espèces remarquables des milieux humides (Epipactis des marais, Liparis de Loesel,...).
- ⇒ La Somme aval, constituée de polders occupés par des bas champs.

<sup>4</sup> Végétation halophile herbacée et épaisse du haut de l'estran

<sup>5</sup> Mares d'eau douce dans milieu dunaire.



Figure 75: Massif dunaire de la baie de l'Authie (Source : mincoin.com)

La carte ci-après recense une partie de la faune/flore remarquable présente sur les sites picards et du Nord-Pas-de-Calais, et montre bien les échanges importants (migrations) qui s'effectuent dans ce système littoral ouvert.

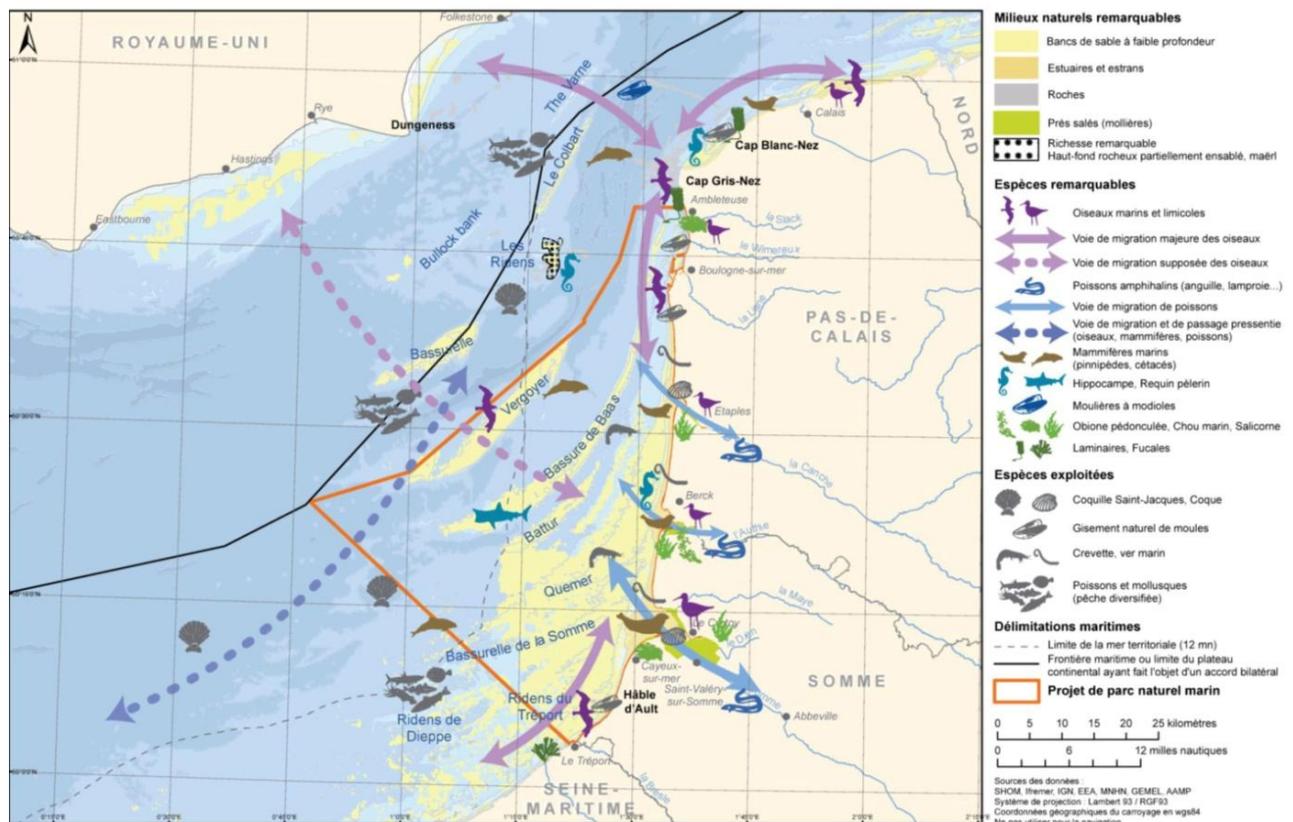


Figure 76: Patrimoine naturel des estuaires de la Somme, de l'Authie et de la Canche  
(Sources : SHOM, Ifremer, IGN, EEA, MNHN, GEMEL, AAMP)

⇒ Des menaces en partie maîtrisées

La problématique foncière est globalement maîtrisée sur ces espaces littoraux grâce à l'intervention du Conservatoire de l'espace Littoral et des Rivages Lacustres et du Syndicat Mixte Baie de Somme

Grand Littoral Picard, qui gèrent et préservent plus de 1200 ha répartis en Baie de Somme, Baie d'Authie, Vallée de la Maye et dans le massif du Marquenterre, au Hâble-d'Ault et les falaises picardes.

Les menaces restent néanmoins nombreuses :

- ⇒ La surfréquentation touristique est une menace majeure pour ces écosystèmes littoraux extrêmement fragiles (piétinement, dérangement de la faune, pollution par dépôt de déchets, stationnement anarchique, érosion du cordon dunaire,...). Ces dégradations mettent en péril la qualité du site, son intégrité écologique et sa valeur touristique.
- ⇒ La banalisation des milieux (recul du bocage, déprise agricole), conséquence de l'abandon des pratiques anciennes, contribue à fragiliser les écosystèmes. Ceux-ci sont alors d'autant plus exposés à l'inégale exposition aux pollutions.

Certaines vulnérabilités sont difficilement contrôlables à l'échelle humaine puisqu'elles participent de phénomènes climatiques, d'érosion ou de sédimentation à grande échelle.

C'est le cas de l'évolution morphologique côtière.

Le trait de côte recule au niveau des cordons dunaires du Marquenterre et des falaises d'Ault, les baies de Somme et d'Authie se rehaussent sous l'action de l'ensablement et de l'envasement, les bas champs au droit de Cayeux sur Mer sont menacés de submersion par rupture de la levée de Galet.

Ces risques sont de plus exacerbés par le prévisible réchauffement climatique (fréquence des événements météorologiques extraordinaires, montée des eaux).

### ➤ Les apports du Grenelle de l'environnement en terme de protection des milieux littoraux et maritimes

Le Grenelle de l'environnement ne fait qu'aborder superficiellement la thématique maritime et littorale. Ses engagements concernant la biodiversité littorale et qui sont applicables en Picardie sont :

- ⇒ La mise en place d'une méthode de concertation large sur la stratégie nationale de gestion intégrée de la mer et du littoral, déclinée en documents stratégiques de façades largement concertés et pris en compte par les documents d'urbanisme, plans, programmes, projets et autorisations touchant les espaces terrestres concernés ;
- ⇒ La possibilité d'adopter la stratégie à l'échelle d'un bassin maritime "transfrontalier ;
- ⇒ La transposition de la Directive Cadre Européenne sur la stratégie pour le milieu marin, et début de la traduction législative des engagements du Grenelle de la Mer avec la création d'un Conseil National de la Mer et du Littoral ;
- ⇒ La mise en place d'aires marines protégées placées sous la souveraineté de l'Etat, par le biais de création de « parcs naturels marins » et d'une possibilité de volets maritimes pour les parcs terrestres. L'objectif est de 10 aires marines protégées d'ici 2012, couvrant 10% des eaux territoriales.

Une démarche publique de réflexion et de négociation spécifiques aux milieux littoraux et maritimes a été menée parallèlement : le Grenelle de la Mer. Ce cadre ne fait pas partie de l'objet de la présente étude, mais, pour information, on notera qu'il propose notamment :

- ⇒ La mise en place d'une Trame bleue marine, extension sous-marine et marine de la Trame verte et bleue (reliant notamment les estuaires entre eux) ;
- ⇒ Le lancement d'un plan « France-Estuaires 2015 » ;
- ⇒ Une « stratégie nationale de gestion durable et intégrée du domaine public maritime » ;
- ⇒ Un « Plan d'action national sur l'estran » (avec le Conservatoire du Littoral) et l'affectation d'une partie du DPM (Domaine Public Maritime) au Conservatoire du Littoral ;
- ⇒ Un « Plan de mesures de maintien et rétablissement du bon état écologique des eaux marines » pour 2020 (opérationnel en 2014 mais à atteindre en 2020) ;
- ⇒ Un objectif de diminution de 40 % des flux de nitrate et phosphate envoyés en mer en 2012 ;
- ⇒ La nécessité d'une stratégie nationale pour mieux observer et gérer le risque naturel (dérèglement climatique, érosion, submersion)

### Des dispositifs de protection et de gestion des milieux

Le littoral picard, territoire de compétition entre les usages anthropiques et les ressources naturelles, est un espace très protégé, soumis à différents périmètres réglementaires.

Le plus emblématique étant certainement celui des 2800 hectares de la **réserve naturelle de la Baie de Somme** qui est, depuis 1994, et en tant que halte migratoire internationale pour de nombreux oiseaux, propriété du Conservatoire du Littoral, et sous gestion du Syndicat mixte Baie de Somme Grand Littoral.

15 662 hectares<sup>6</sup> sont également couverts par un SIC (**Site d'intérêt Communautaire**) et **une ZPS** du réseau Natura 2000, qui vise la protection d'habitats littoraux exceptionnels (66 relevant de la Directive Habitat). Sur le plan floristique, il inclut quelques 40 espèces protégées ; sur le plan faunistique, il représente un site majeur de reproduction pour le phoque veau marin, une halte migratoire et d'hivernage de valeur internationale,...

263 hectares du « Cordon de galets de la Mollière » de Cayeux sur Mer bénéficient d'un arrêté de protection de **biotope**.

La Baie de Somme est classée « **Grand site de France** » depuis le 8 mars 2012, pour une durée de six ans renouvelables : sa gestion est confiée au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard. A court terme, les aménagements prioritaires (préservation du site, gestion des flux de visiteurs et meilleure répartition des flux) seront engagés. A moyen terme, un programme d'actions, en cours de rédaction, se déclinera en 6 axes :

- ⇒ Protéger la biodiversité et les espaces de nature (restauration et entretien des prairies humides, lutte contre les espèces invasives, promotion des MAE) ;
- ⇒ Mettre en valeur les paysages ;

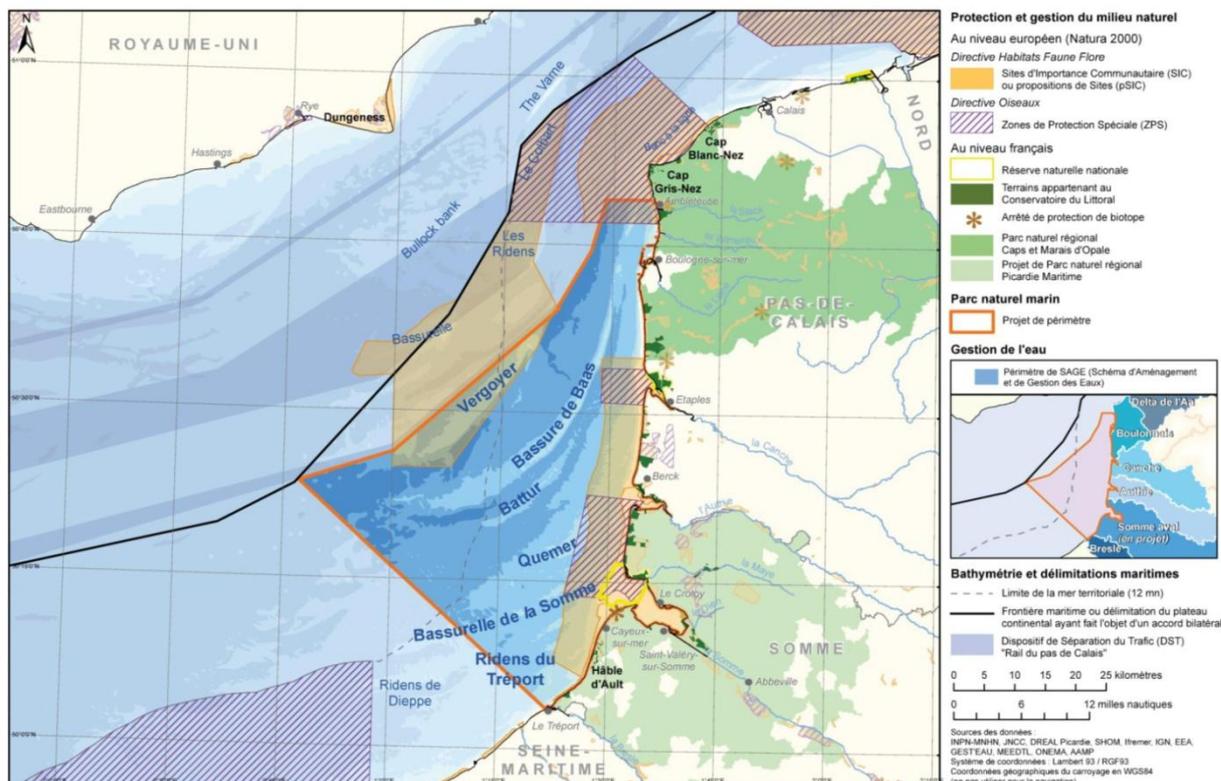
<sup>6</sup> Surface totale occupée par les deux sites qui ne se chevauchent que partiellement.

- ⇒ Anticiper les risques naturels sur le Grand Site (étude de faisabilité d'une dépollérisation des bas-champs de Cayeux sur Mer,...) ;
- ⇒ Améliorer les conditions d'accueil des visiteurs et le cadre de vie des habitants du Grand Site ;
- ⇒ Assurer le développement d'activités touristiques éco responsables ;
- ⇒ Animer, suivre et gérer l'Opération Grand Site.

Au final, et grâce aux différents dispositifs présentés ci-dessus, le littoral picard, est, comparé au reste du littoral de la Manche, en relativement bon état écologique.

Deux nouveaux dispositifs de protection et gestion concertées sont en projet :

- ⇒ **Le Parc Naturel Régional de la Picardie maritime** : le périmètre d'étude du projet (en vert clair sur la carte ci-dessous), en faveur duquel le Conseil Régional de Picardie a délibéré, s'étend de la vallée de l'Authie au nord à la Vallée de la Bresle au sud, et de Longpré-les-Corps-Saints à l'est jusqu'à la côte à l'ouest. Il est actuellement en phase de déclinaison de l'arbre d'objectifs, d'écritures des fiches mesures et de définition de la gouvernance.
- ⇒ **Le Parc Naturel Marin des Trois Estuaires** : c'est une zone considérée comme étant d'intérêt prioritaire par la stratégie nationale pour la création d'aires marines protégées en France (application concrète de la mesure du Grenelle). Il réunira les eaux marines et les trois estuaires des zones de l'estuaire de la Somme, de l'estuaire de l'Authie et de l'estuaire de la Canche. La mise à l'étude du parc a été décidée par arrêté ministériel du 19 février 2008, et placée sous la responsabilité du Préfet Maritime de la Manche et de la Mer du Nord, du Préfet de région Picardie, et du Préfet du Pas-de-Calais.



**Figure 77: Protection et gestion du patrimoine naturel des estuaires de la Somme, de l'Authie et de la Canche**  
(Sources : JNCC, DREAL, SHOM, IFREMER, IGN, EEA, GESTEAU, MEEDTL, ONEMA, AAMP)

### ➤ Pistes d'intervention<sup>7</sup> pour le maintien des milieux naturels

À l'échelle de l'unité paysagère, le maintien des systèmes naturels passe par différentes obligations :

- ⇒ **Levés de galets** : préservation des processus marins d'engraissement du cordon bordier et du transfert de galets (actuellement perturbé par les aménagements côtiers), préservation des cordons internes fossiles encore intacts, mise en place d'un pastoralisme extensif pour diversifier, restauration des habitats de pelouses sur galets.
- ⇒ **Dunes** : rajeunissement des hygrosères, fauche exportatrice ou pacage extensif des bas-marais dunaires, restauration des pannes boisées, préservation des dunes de l'eutrophisation de contact avec les zones périphériques fortement anthropiques, limitation voire arrêt des actions non justifiées d'artificialisation végétale des dunes (plantations diverses), gestion du public dans les zones soumises à une forte pénétration humaine,...
- ⇒ **Estuaires actifs** : dépollution des eaux fluviales et estuariennes, interdiction de tout aménagement ou modification artificielle du fonctionnement hydraulique estuarien susceptible d'accélérer les processus d'envasement, gestion équilibrée des prés salés actuellement surpâturés par ajustement de la pression pastorale, maintien des zones de tranquillité pour le stationnement à marée basse, la mise bas et l'allaitement des phoques,...
- ⇒ **Estuaire fossile de la Somme** : restauration globale du système d'exploitation pastorale avec objectif d'extensification, entretien du réseau aquatique prairial,...

---

## 5.3 Thématiques importantes

---

### 5.3.1 La gouvernance

La gouvernance de cet espace et l'articulation des démarches et structures en place est un enjeu central pour la mise en cohérence des politiques.

Le littoral concerne des zones à caractéristiques très contrastées :

- le pôle urbain d'Abbeville, fortement orienté vers des activités tertiaires,
- la zone Ponthieu Marquenterre axée sur l'agriculture
- et la zone de Vimeu plus industrielle en forte relation avec la Vallée de la Bresle.

---

<sup>7</sup> Source : fiche SIC estuaires et littoral picards FR2200346 transmise par la France à la Communauté Européenne (sur le site web de l'INPN)

Pourtant ces espaces ont un réel passé de coopération et une volonté commune d'identité de Côte Picarde, notamment avec la création, dès 1974, de ce qui deviendra, en 2006, le Syndicat Mixte Baie de Somme-Grand Littoral Picard.

Différentes structures, abordées au sein des chapitres précédents, se superposent, dont notamment :

- ⇒ Le SAGE Somme aval et Cours d'eau côtiers et le SAGE Authie, qui dépendent du SDAGE Bassin Artois-Picardie, et le SAGE Bresle qui dépend du SDAGE Seine Normandie :
  - Pour le SAGE Authie, la structure porteuse est l'Institution Interdépartementale Pas-de-Calais/Somme pour l'Aménagement de la Vallée de l'Authie, reconnue Etablissement Public Territorial de Bassin (EPTB Authie) fin 2006.
  - Pour le SAGE Somme aval et Cours d'eau côtiers, la structure porteuse est le syndicat mixte d'aménagement hydraulique du bassin versant de la Somme, AMEVA (constitué en 2002 par le Préfet de Picardie), qui a également en charge le SAGE Haute Somme. Cette structure porteuse a déposé en juillet 2012 sa demande de reconnaissance en EPTB, auprès du Préfet coordonnateur.
- ⇒ Le Pays des Trois Vallées, engagé dans une démarche de SCoT,
- ⇒ Le Pays Interrégional Bresle-Yères, également engagé dans une démarche de SCoT,
- ⇒ Le projet de PNR Picardie Maritime, qui devra nécessairement mener des coopérations fortes au sud avec la Région Haute-Normandie, et au nord avec la région Nord/Pas de Calais,
- ⇒ Le projet de PNM des Trois estuaires,
- ⇒ La démarche PAPI (Programme d'action et de prévention contre les inondations),
- ⇒ A moindre échelle, des EPCI de petites tailles dans chaque pays concerné.

Des structures à champs de responsabilités et d'organisations différents interviennent donc sur ce territoire. A titre d'exemple :

- ⇒ une structure de Pays, axée, de base, sur la planification, le portage de SCoT et la contractualisation avec la Région,
- ⇒ une structure de Parc, préalablement axé sur le soutien de projets, la valorisation des activités agricoles, le champ du tourisme, la gestion du trait de côte et la protection des sites,
- ⇒ deux agences de l'eau pour les SDAGE, dont la responsabilité est d'assurer une gestion équilibrée et économe de la ressource en eau et des milieux aquatiques, l'alimentation en eau potable, la régulation des crues et le développement durable des activités économiques.

La superposition de ces structures ne facilite pas, en tant que telle, une définition de politique globale d'aménagement et de développement du territoire, prenant en compte le fait qu'il s'agit à la fois d'un espace naturel et paysager de grande qualité, mais aussi d'un bassin d'emploi, d'une source de développement notamment touristique, avec les pressions sur l'environnement que cela suppose.

Le rôle central du **Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard** doit constituer en ce sens un élément de cohérence.

L'approche actuelle du **Pays des Trois Vallées** est également à souligner. Il s'est engagé dans une démarche de réorganisation territoriale, à travers la création d'un syndicat mixte, dans l'objectif de :

- ⇒ faire converger trois démarches - le Pays, le SCoT et le PNR Picardie Maritime, qui concernent, de base, des périmètres différents,
- ⇒ aboutir à un projet unique d'aménagement et de développement durable (PADD).

Il a été en outre clairement acté que le Conseil de Développement actuel du Pays se transformerait en Conseil de Développement Durable également du PNR et du SCoT.

Parallèlement, on notera que **l'avant-projet de charte du PNR Picardie Maritime** est riche en termes d'analyses, de programme d'actions, et de dispositions de gouvernance élargie, prévoyant :

- ⇒ des conférences des maires,
- ⇒ le Conseil de développement durable,
- ⇒ un Conseil scientifique et de prospective,
- ⇒ un conseil des jeunes,
- ⇒ un groupement associatif du Parc,
- ⇒ et par action, une définition des acteurs concernés et des partenaires associés.

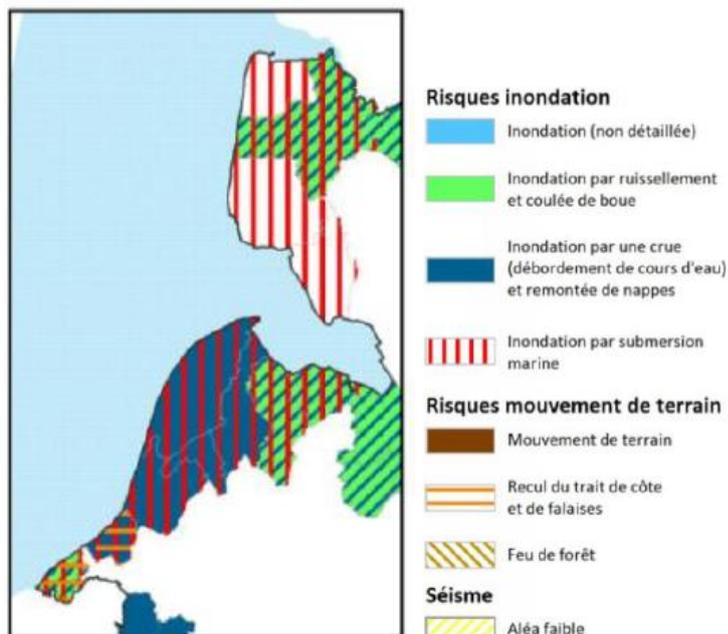
Enfin, on soulignera que les régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et Picardie ainsi que le Conservatoire du Littoral ont souhaité associer leurs efforts pour créer un **réseau d'observation du littoral normand et picard**, terrestre et marin. Ce réseau a pour objet de couvrir les trois thèmes suivants

- ⇒ la mobilité de la bande côtière, de la compréhension des phénomènes et l'identification des aléas à la gestion des risques côtiers associés (submersion marine, en particulier),
- ⇒ l'analyse des enjeux environnementaux et socio-économiques sur le littoral,
- ⇒ l'adaptation aux changements globaux affectant le littoral (et notamment changement climatique avec ses conséquences sur le niveau marin et les niveaux extrêmes de la mer).

### 5.3.2 Les risques

Le littoral Picard s'étend sur 75 km de côtes, présentant des faciès très divers : les falaises de craie et les plages de galets au Sud d'Ault contrastent avec les étendues de dunes et les grandes plages de sable au Nord de la Baie de la Somme. Les risques naturels liés à ces zones côtières sont donc multiples : tempête, effondrement de la falaise de craie, érosion côtière, submersion marine.

Les nombreux risques naturels présents sur la côte et autour des cours d'eau doivent être pris en compte dans tous les aménagements de ce territoire, et plus généralement dans les dynamiques urbaines. De plus, ils sont intégrés dans la réflexion pour le maintien du trait de côte.



## Les risques côtiers

⇒ L'érosion de falaise :

Le territoire est concerné par le phénomène d'érosion (le cordon dunaire du Crotoy est identifié comme une zone d'érosion forte), et les problématiques d'érosion et effondrement des falaises, à Ault.

L'érosion des côtes est sensible au Sud, le long des falaises crayeuses : la station d'Ault-Onival est menacée de disparition sans travaux de lutte contre la mer. Le cordon littoral de galets lui aussi subit les attaques marines. Au Nord, c'est l'érosion du haut de plage au niveau des stations balnéaires de Quend et Fort Mahon qui pose problème.

A Ault, de grands travaux furent entrepris dès 1981 pour chercher à stopper "définitivement" le recul de la falaise (remblaiement recouvert par des enrochements, drainage, protection contre les eaux météoriques d'infiltration ...). Ces éléments de protection ont montré des signes de faiblesse 20 ans plus tard, nécessitant de nouveaux travaux de stabilisation et de restauration de la plage, notamment le rechargement en galets des plages, l'accumulation des galets aux pieds des falaises joue un rôle protecteur.

⇒ La submersion marine :

La disparition progressive du cordon littoral entraîne l'inondation des Bas-Champs, comme cela a été le cas au cours de la grande tempête de 1990. La protection des Bas-Champs demande ainsi un entretien régulier du cordon.

⇒ L'endiguement des baies :

Le littoral picard apparaît comme une zone en constante évolution et le bilan sédimentaire y est contrasté. Les côtes en cours d'érosion encadrent la Baie de la Somme et celle de l'Authie où la sédimentation prédomine. Le trait de côte a tendance à se déplacer aux dépens du domaine continental dans les zones en situation d'érosion, ou du domaine marin dans les zones en sédimentation.

⇒ Inondation :

La Baie de Somme subit un régime particulier : la Somme s'écoule via le canal maritime de 14 km de long, d'Abbeville à Saint Valéry. La rivière ne peut s'écouler que par le canal, et seulement quand la mer est assez basse et que les écluses sont ouvertes. En cas de conjonction défavorable (marée haute, écluses fermées et fort débit de la rivière), le risque d'inondation et de débordement du canal ou de la rivière en amont est important.

### 🔄 Les mesures proposées par le Grenelle pour répondre aux risques naturels

Le Grenelle poursuit les politiques en faveur de la gestion des risques naturels, notamment par l'amélioration de l'information préventive, l'organisation pour la prévision (crues), l'élaboration et la mise en œuvre de programmes d'action de prévention des risques liés aux inondations (PAPI), l'amélioration du contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques, notamment de protection contre les crues.

La loi Grenelle 1 a permis la mise en œuvre d'un Plan National d'Adaptation Climatique, qui tient compte des risques naturels et fixe des objectifs pour la réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation : maîtrise de l'urbanisation, création de zones enherbées ou plantées, restauration et création de zones d'expansion des crues, travaux de protection.

La loi Grenelle 2 a permis que soit réalisée une évaluation préliminaire des risques d'inondation pour chaque bassin versant principal et les territoires dans lesquels il existe un risque d'inondation important ayant des conséquences de portée nationale.

La Stratégie Nationale de gestion des risques d'inondation doit fixer des critères d'importance du risque, permettant d'identifier des « territoires à risque important d'inondation » (TRI) pour septembre 2012.

Les stratégies locales devront décliner ce plan national pour décembre 2013, et les SCoT et PLU devront être rendus compatibles avec ces objectifs de gestion des risques d'inondation pour 2015.

**Sur le littoral Picard**, les PPR littoraux sont prescrits pour les Bas-Champs du sud de la baie de Somme, le Marquenterre - Baie de Somme et la Vallée de la Bresle. La commune d'Ault dispose d'un PPR Mouvement de terrain Falaise.

Les SAGE en cours d'élaboration ont identifié les éléments contribuant à la prévention et la gestion des risques inondation et mouvements de terrain (coulées de boues, ruissellement, submersion marine...).

## ➤ Une intégration progressive des risques côtiers dans la gestion du trait de côte

Les acteurs locaux développent progressivement une gestion du trait de côte en fonction des espaces naturels et de leur intérêt écologique et patrimonial, de l'urbanisation (entre autres, en élaborant des Plans de Prévention des Risques sur les zones submersibles), et de l'activité économique (notamment l'exploitation des galets, la pêche, l'élevage de moutons des prés salés et l'activité touristique).

Une étude est actuellement menée par le Syndicat Mixte de Baie de Somme-Grand Littoral Picard afin de définir une stratégie de long terme prenant en compte la hausse du niveau de la mer et l'augmentation des tempêtes ; la faisabilité (technique, juridique, sociale,..) de dépoldériser une partie de ce littoral est étudiée. De lourds enjeux sont liés à cette potentielle dépoldérisation : enjeux patrimoniaux (territoire de chasse, attachement des habitants au territoire), enjeux de biodiversité (zone Natura 2000) notamment.

Le Conseil Général de la Somme a conduit une première expérience de dépoldérisation de la Ferme de la Caroline : il s'agit d'un espace de 20 hectares où il a été décidé d'aménager une brèche dans la digue existante pour laisser pénétrer la mer. Cette expérience permettra d'analyser les bienfaits du recul stratégique en termes de biodiversité et d'activités professionnelles liées à la mer (pêche, cultures, etc.).

Parmi les autres actions en cours, on peut citer :

- ⇒ Soutien au Réseau d'Observation du Littoral Normand et Picard (ROLNP) : Les trois Régions, Haute et Basse Normandie, Picardie et le Conservatoire du Littoral, ont constitué le Réseau d'Observation du Littoral Normand et Picard. Opérationnel depuis fin 2010, le Réseau a commencé à recenser les données manquantes et les besoins ;
- ⇒ Etudes prospectives PAPI d'intention de l'estuaire de la Bresle à l'estuaire de l'Authie : le projet PAPI doit permettre d'assurer la cohérence du territoire et de ses zones arrière en fonction de l'évolution de l'aléa ;
- ⇒ Confortement des zones urbanisées du Vimeu : implantation de 24 épis au droit de la station balnéaire de Cayeux sur mer ;
- ⇒ Etude prospective sur l'avenir de la digue et du système hydraulique du parc du Marquenterre ;
- ⇒ Confortement du massif dunaire de Le Crotoy : apport de sable dans les brèches (Nord et Sud) et sur l'avant du massif dunaire (Nord), pose de ganivelles, plantation d'Oyats (Sud) et mise en place de fascinage (Nord) ;
- ⇒ Gestion raisonnée de l'érosion de la falaise d'Ault : l'objectif de cette étude est d'assurer la mise en place de bases nouvelles pour un développement touristique durable en acceptant une remise en cause de l'organisation territoriale actuelle et de son utilisation spatiale. Il s'agit de ne plus répondre à l'urgence des coups de tempête, mais d'élaborer une stratégie de reconquête des espaces urbains littoraux, orientée vers la création de valeur ajoutée indispensable à la revitalisation économique de la commune, en connaissance des risques d'érosion de la falaise ;

- ⇒ Etude sur le devenir de la digue Jules Noiret de Le Crotoy : elle a été conçue comme une digue dite de promenade, et n'a pas les caractéristiques d'une digue devant défendre contre les agressions de la mer ;
- ⇒ Prospective sur l'érosion du cordon dunaire du Crotoy.

### ➤ Pistes de progrès : le développement d'une culture du risque

Une réflexion sur les Schémas Directeurs actuels du littoral est nécessaire, ils ne sont plus forcément en cohérence avec les dynamiques du territoire, les structures intercommunales et les démarches SCoT.

Les acteurs locaux peuvent disposer de la capitalisation et de la centralisation des connaissances et données sur les risques littoraux, et notamment appréhender l'augmentation du risque lié au changement climatique. Les connaissances doivent toutefois être améliorées sur l'évolution des risques climatiques. La modélisation de l'évolution de ces aléas peut d'ailleurs constituer un outil d'aide à la décision très utile, pour convaincre les élus locaux de l'importance de l'adaptation dans leur choix d'urbanisme.

Néanmoins, pour répondre aux enjeux du changement climatique, la stratégie d'aménagement et d'urbanisme doit permettre de réduire les enjeux préexistants dans les zones à risques et d'éviter l'installation de nouveaux enjeux dans ces zones vulnérables. L'augmentation de la population (évolution démographique) et de l'urbanisation pourra constituer une pression supplémentaire.

L'enjeu est également de poursuivre la sensibilisation et le développement d'une culture du risque.

### 5.3.3 La maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat

#### ➤ Pression foncière et volonté affichée de développer un éco-tourisme

Le littoral est un des territoires picards les plus dynamiques d'un point de vue démographique, mais également un des territoires les plus résidentiels (peu d'activités), qui connaît une croissance importante de son parc de logements individuels. La période 2003-2008 a été marquée par une forte extension urbaine accompagnée d'une importante consommation d'espaces pour l'habitat, principalement sur des terres agricoles. Il est à noter que l'individuel libre peu dense est particulièrement présent sur une bande en retrait du littoral.

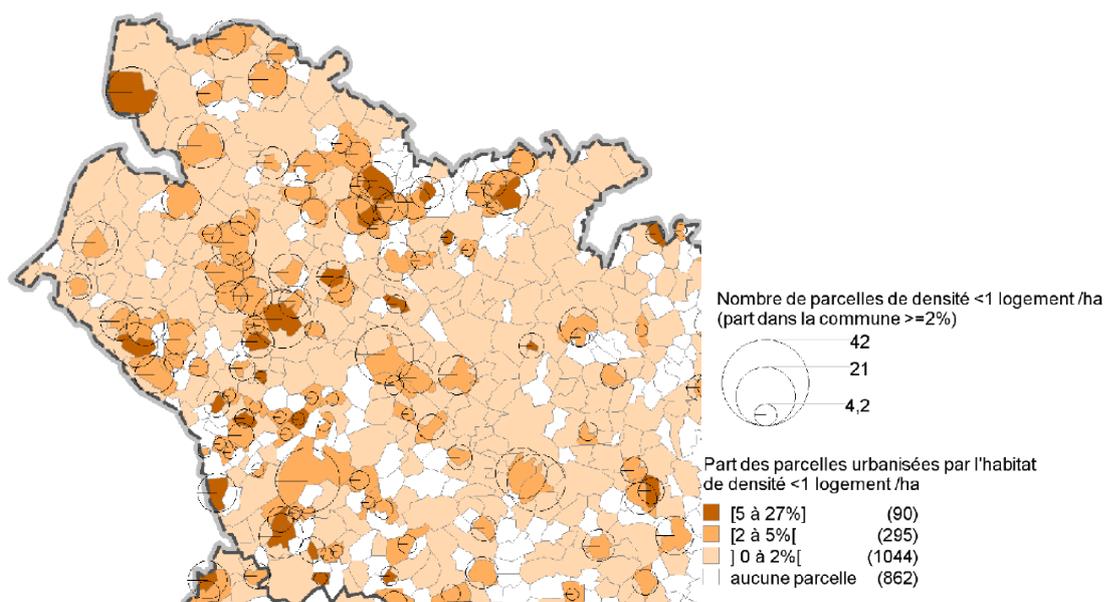


Figure 78 – Répartition des parcelles urbanisées par l'habitat de densité inférieure à 1 logement

On observe une **diffusion des résidences secondaires de la côte vers l'arrière-pays**, avec des impacts sur le prix du foncier pour la population picarde.

L'enjeu est évidemment de maîtriser l'urbanisation touristique du littoral par rapport aux espaces naturels et agricoles. L'hôtellerie de plein air contribue fortement à l'afflux touristique saisonnier (90% des lits). Les enjeux associés (circulations automobiles, assainissement, déchets, intégration paysagère, etc.) font l'objet depuis quelques années de réflexions pour un accompagnement sur le plan environnemental et paysager (Schéma concerté de développement de l'hôtellerie de plein air).

Pour cela, l'une des solutions avancées (par le Conseil Régional, la Chambre d'agriculture, le Syndicat Mixte de la Baie de Somme, etc.) est une meilleure reconnaissance d'un patrimoine agricole menacé comme les Bas-Champs ou le Marais de Bernay-en-Ponthieu, et le développement d'un agrotourisme respectueux de pratiques.

Concernant les problématiques d'habitat, un deuxième enjeu, renforcé par cette pression foncière qui gagne l'intérieur des terres, est la mauvaise répartition et le **manque important de logements sociaux**. Mis à part Abbeville, l'offre s'avère insuffisante face à la forte demande, notamment pour les jeunes ménages sur la côte. Une partie de la population se reporte alors sur des logements moins confortables.

INSEE Statistiques locales  
Données 2008

EPCI	Nombre de logements en location HLM	Nombre de résidences principales	% de logements sociaux	Part des résidences secondaires ou logements occasionnels	Part des maisons individuelles dans les résidences principales
CC Authie - Maye	141	7201	2%	52 %	92 %
CC Blangy sur Bresle	506	5977	8%	5 %	89 %
CC de Bresle-Maritime	1681	14872	11%	20 %	76 %

CC du Vimeu Vert	0	2162	0%	6 %	99 %
CC de l'Abbevillois	3340	13558	25%	2	65 %
CC du Canton de Oisemont	62	2631	2%	8 %	98 %
CC de la Région d'Hallencourt	138	3449	4%	11 %	96 %
CC du Canton de Nouvion en Ponthieu	128	3232	4%	11 %	96 %
CC du Vimeu Industriel	620	7264	9%	3 %	90 %
CC Baie de Somme Sud	77	5270	1%	39 %	93 %
CC du Haut Clocher	105	2955	4%	8 %	96 %

### ➤ Une organisation territoriale plus intégrée pour répondre aux enjeux du Grenelle

Jusqu'à aujourd'hui, les mesures de protection et de conservation du milieu naturel ont limité le développement urbain de la côte picarde (Loi Littoral, etc.), mais la déclinaison locale observée dans les POS/PLU n'est pas toujours cohérente. Le retard en matière de planification territoriale est encore plus fort dans l'arrière littoral où un certain nombre de communes ne disposent pas aujourd'hui de document d'urbanisme.

Comme cela a été souligné dans le chapitre relatif à la thématique Gouvernance, les nombreuses intercommunalités (de faible taille) sont un frein à la mise en place de politiques d'aménagement ambitieuses. Et le principal acteur qui intervient à une large échelle est le Syndicat Mixte de la Baie de Somme Grand Littoral Picard, qui a pour objectif de concilier aménagement et protection des espaces naturels.

Aujourd'hui, tout l'Ouest Picard se structure autour de problématiques communes : influences externes croissantes produisant des effets importants (touristes, résidences secondaires de franciliens, etc.), intensification des échanges domicile-travail entre Amiens, Abbeville et la Côte Picarde.

Il apparaît ainsi nécessaire que les politiques d'aménagement de la Côte Picarde et de l'arrière-pays soient réalisées de façon coordonnée autour d'une stratégie territoriale partagée.

## 5.4 Thématiques secondaires

### 5.4.1 Les Transports et les mobilités

#### Enjeux du territoire

Les zones d'emplois du littoral (Vimeu et Abbeville-Ponthieu, comprenant Rue et le littoral Nord) sont des zones d'emploi de petites tailles, plutôt industrielles et moins attractives que la moyenne régionale.

La part des actifs travaillant dans une autre zone est importante, de l'ordre de 20 à 27% et réciproquement, la proportion des actifs des zones voisines venant y travailler est également élevée avec un solde négatif pour le littoral picard. Il faut noter que la zone du Vimeu a davantage de relations (en ce qui concerne les navettes) avec la Haute Normandie qu'avec les zones d'emploi picardes.

Le littoral est traversé par deux lignes ferroviaires, l'une venant du Tréport desservant la zone du Vimeu et l'autre de Calais. Comme le montre la carte ci-après, les principales communes littorales, et de fait les plus touristiques, ne sont pas desservies.



Figure 79 – Réseau ferré en zone littorale de la Picardie (source : RFF)

Le développement des transports collectifs se pose ainsi dans les termes suivants :

- des zones de faible densité mais dispersées (de nombreuses petites communes),

- des espaces desservis par le rail en retrait du littoral,
- des fréquences TER faibles pour le Vimeu (moins de 10 TER par jour, dont la majorité sont des cars TER), à moyenne pour la zone de Rue (de 10 à 15 TER, de rares cars),
- une relation TER Abbeville-Amiens dense, et en forte progression coté fréquentation, la gare d'Abbeville très accessible pour les communes de la Baie et qui sert de gare de rabattement pour les communes aux alentours.

L'organisation de transports collectifs autour de la Baie reste problématique en particulier pour la fréquentation touristique, qui est d'abord familiale en Baie de Somme.

Parallèlement, la zone littorale bénéficie d'un maillage routier qui rend la voiture individuelle particulièrement attractive.

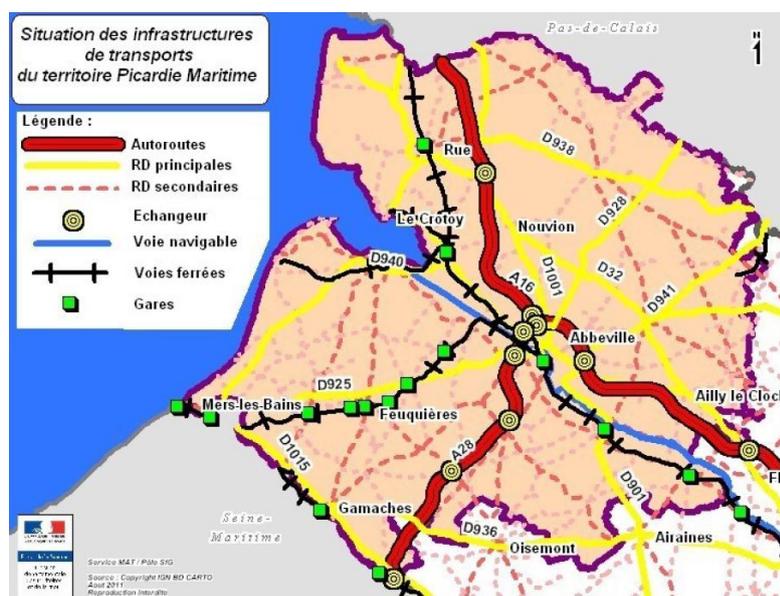


Figure 80 : Dessertes routière et ferrée du littoral picard (Source : Regards sur la Picardie Maritime, DDTM Somme, 2011)

## 5.4.2 L'énergie

La part de l'agriculture (35%) dans les émissions de GES du territoire est caractéristique de l'importance de l'élevage dans le territoire du Pays des Trois Vallées. Ainsi, les émissions de méthane (CH<sub>4</sub>) liées à la fermentation entérique et de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) liées aux effluents d'élevage et à la fertilisation des cultures représentent près de 40% des émissions de GES. Néanmoins, cette analyse est à modérer du fait des caractéristiques de l'agriculture des communes strictement littorales (communautés de communes Authie, Baie de Somme Sud, et par extension, du Gros Jacques).

Au sud, la zone du Vimeu, plus industrialisée, voit une part prépondérante de ses émissions liées à l'industrie.

71% du mix énergétique du territoire repose sur l'utilisation directe des énergies fossiles (dont près des deux tiers de produits pétroliers), dont le bâtiment et le transport sont les plus gros consommateurs.

Les transports (27% des émissions) et le bâtiment (22%) offrent des moyens d'action importants pour la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre : amélioration thermique des bâtiments, report modal vers des modes de transport moins émissifs.

Ce territoire pourrait faire l'objet d'un nouvel appel d'offres d'installation d'éoliennes en mer. Ce serait alors une opportunité d'emplois et de développement touristique à saisir.

### 5.4.3 La gestion des déchets

#### ➤ Les déchets dus à la fréquentation touristique

Les collectivités concernées par la fréquentation touristique doivent intégrer les fluctuations saisonnières de leur population dans le périmètre des programmes locaux de prévention des déchets. En effet, les subventions versées par l'ADEME dans ce cadre sont conditionnées par une réduction effective des déchets, qui est plus difficile à atteindre si la population touristique augmente.

#### ➤ Une valorisation des déchets rendue difficile

Le Grenelle prévoit un taux de valorisation des déchets de 45% d'ici 2015. Les activités touristiques produisent des types de déchets particuliers, aujourd'hui difficilement valorisables (matelas, encombrants divers).

#### ➤ Les épaves de bateaux

Cette problématique spécifique au littoral est peu/mal prise en compte. Il n'existe pas de données sur les volumes / tonnages de déchets que cela représente, pas de filière réellement structurée. Cette problématique risque de monter en puissance avec l'augmentation du nombre de bateaux de petite et moyenne tailles arrivant en fin de vie.

#### ➤ La gestion des déchets en cas d'inondations

La nouvelle planification départementale des déchets non dangereux du Grenelle prévoit la prise en compte de la gestion des déchets en cas de crise majeure particulièrement productrice de déchets (telle qu'en cas d'inondation). Le département de la Somme dispose d'un PEDMA adopté en 2007 qui n'a pas été mis à jour sur ce point.

## 6 Le projet de canal Seine Nord Europe et les territoires picards

---

## 6.1 Présentation générale

**Le canal Seine Nord Europe est très clairement inscrit dans les lois Grenelle comme étant une des infrastructures majeures pour le développement des transports alternatifs et l'intensification du report modal.**

Ici, il ne s'agit pas de décrire le territoire traversé par le canal Seine Nord Europe, mais plutôt d'envisager l'impact du canal sur son territoire, en croisant les points de vue et les thématiques. La première des thématiques traitées concerne les transports, et plus particulièrement le fret, mais d'autres composantes sont également abordées.



Figure 81: Situation de la liaison Seine-Escaut dans le quart Nord-Ouest européen, (source Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 2006, VNF)

En termes de **périmètre** du territoire concerné, on peut distinguer trois échelles :

- ⇒ celle des **sites « mouillés »**, directement adjacents au canal ou compris dans une bande de 100 m : elle comprend le site du chantier, puis à terme le DPF<sup>8</sup> et les sites des plates-formes ainsi que d'autres sites industriels,
- ⇒ celle des **espaces traversés**, qu'il s'agisse des périmètres administratifs de planification (PLU, SCoT, SAGE), des périmètres fiscaux, des espaces de protection (parcs naturels, PIG, etc.).

<sup>8</sup> Domaine Public Fluvial, inaliénable, formant une bande de 4m à l'intérieur à partir du bord à canal.

Cette échelle sert de référence pour la description du territoire (population, communes, surfaces)

- celle des **territoires connectés**, qui renvoient à des espaces en lien, ou qui seront reconfigurés par le canal. Il s'agit, par exemple, des sites d'extraction des granulats, des autres sites d'activités, des réseaux de transports urbains, des sites ferroviaires de composition des trains, etc.

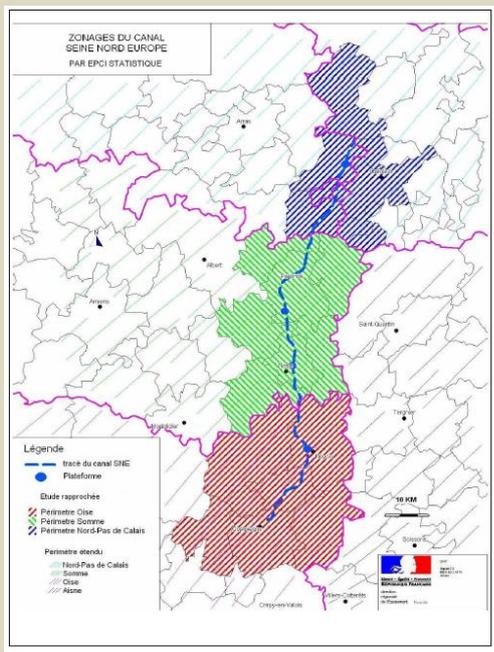


Figure 82: Territoires traversés par le canal SNE (source Atlas SNE)

Le périmètre des territoires traversés par le canal SNE est illustré ci-dessus. Les chiffres ci-contre s'y rapportent. On note la place occupée par les infrastructures de transport en termes d'artificialisation.

Le territoire traversé en Picardie est à dominante rurale, notamment pour le département de la Somme. Le seul pôle urbain est celui de Péronne. Les espaces traversés dans l'Oise se caractérisent au contraire par un tissu urbain.

On peut donc observer une armature urbaine polarisée et dense au Sud du canal et, dans une moindre mesure, au Nord. Au centre et sur une grande portion de la nouvelle infrastructure, le territoire est agricole et rural.

Territoires traversés par SNE

	communes	population
Oise	164	175440
Somme	158	69018
NPdeC	114	17515
<b>Total</b>	<b>436</b>	<b>261973</b>

Surface agricole utile (%)

Oise	51,4
Somme	82,4
NPdeC	68,8
<b>Moyenne</b>	<b>66,1</b>

Artificialisation des sols entre 1990 et 2000

Origine des surfaces artificialisées	hectare	Destination des surfaces artificialisées	hectare
terres arables	1427	infrastructures de transport	998
prairies	117	zones industrielles et commerciales	303
forêts de feuillus	81	tissu urbain	169
parcellaires complexes	110	extraction de matériaux	178
<b>Total</b>	<b>1735</b>		<b>1648</b>

En %	Oise	Somme	Nord Pas de Calais
Population vivant dans un pôle urbain	52	16	74
Population vivant dans les communes périurbaines (mono et multipolarisées)	43	6	21
Population vivant dans des communes à dominante rurale	5	78	5

Le projet **Seine Escaut** doit permettre, à l'horizon 2020, de relier le bassin Seine-Oise et les ports normands au système fluvial Rhin-Escaut, par un itinéraire grand gabarit. Le projet comprend plusieurs volets que l'on peut résumer ainsi :

- Une nouvelle infrastructure à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac (près de Cambrai), le canal **Seine Nord-Europe**, qui en est donc la principale composante mais qui s'insère dans un réseau d'échelle européenne,
- La mise à niveau des itinéraires au Nord vers Dunkerque (canal Dunkerque-Escaut) et vers Anvers (Escaut, et Deûle, coté français seulement, et Lys en France et en Belgique),
- La mise à niveau de la liaison Sud vers le Havre, comprenant les aménagements de l'Oise (enfouissement à 3m maintenu sur tout l'itinéraire),
- La création de quatre plates-formes d'activités à Péronne, à Nesle, à Noyon et à Cambrai-Marquion,
- Des projets d'extension sur des sites portuaires existant à Bruyères-sur-Oise et à Longueil-Sainte-Marie, et la création d'un nouveau à Achères, à proximité de la confluence Oise-Seine.

La liaison entre le bassin de la Seine et le réseau Rhin-Escaut est aujourd'hui assurée par plusieurs itinéraires navigables dont le canal du Nord, en amont de Compiègne, qui permet le passage de bateaux pouvant transporter jusque 700 tonnes de chargement. Les autres itinéraires sont des petits gabarits et ne permettent pas d'aller au-delà de 350 tonnes d'empport, et cela sous certaines conditions pour l'enfoncement (2.20m garantis).

La future liaison devrait permettre de porter la capacité des bateaux circulant à 4400 tonnes (gabarit Vb, pour des convois en flèche (voir ), et donc augmenter considérablement la productivité du transport sur le mode fluvial, ainsi que sa compétitivité : davantage de massification des flux de marchandises et un parcours de plus courte durée (en raison d'un nombre d'écluses réduit par rapport à la situation actuelle). Le volume des marchandises transitant par la voie d'eau devrait donc être très sensiblement augmenté, et avoir des effets positifs sur l'activité économique de l'ensemble des régions reliées.

Au-delà des avantages directs liés à une accessibilité améliorée, il faut aussi prendre en compte l'ouverture du marché du transport fluvial du bassin de la Seine pour les gros gabarits. Aujourd'hui, le nombre d'opérateurs est limité, et les ajustements de l'offre à la demande sont lents et coûteux<sup>9</sup>. La création du canal SNE devrait permettre une ouverture à la concurrence des transporteurs à une échelle européenne, donc l'introduction de nouveaux opérateurs et une baisse attendue des coûts de transport, qui, là aussi, devrait avoir un effet positif sur la répartition modale.

Si les effets du projet CSNE sur le système de transport priment dans l'analyse ex-ante qui peut être faite du projet, son impact sur le territoire dépasse la question des transports.

L'évaluation de l'impact d'une telle infrastructure va concerner d'autres domaines :

- celui de l'urbanisme, puisque le canal et ses plates-formes vont réorganiser les flux de marchandises et les projets d'implantation d'activités,
- celui de la gouvernance, puisque des efforts de coordination ont été faits pour une planification et une gestion commune des plates-formes du canal, et de même un GIE (HAROPA) a été créé

<sup>9</sup> En raison de coûts d'acheminement par mer des barges, automoteurs et pousseurs.

sur l'Axe Seine entre les acteurs institutionnels portuaires pour mieux coordonner leur stratégie commerciale,

- celui de la biodiversité, du fait du tracé (relation avec les milieux naturels),
- la gestion des déchets du futur chantier,
- le bilan énergétique du futur canal et les gains liés à une utilisation renforcée du mode fluvial.

Caractéristiques des bateaux de transport de marchandises qui peuvent naviguer sur les réseaux de caractéristiques Vb	
<p><b>Péniche Freycinet (classe I)</b> Dimensions : 38,50 m x 5,05 m • Tirant d'eau : 2,20 m • Tonnage : 250 à 400 t (soit 14 camions)</p>	
<p><b>Campinois (classe II)</b> Dimensions : 50-63 m x 6,60 m • Tirant d'eau : 2,50 m Tonnage : 400 à 600 t (soit 22 camions)</p>	
<p><b>Dortmund-EMS-Kanaal (DEK) (classe III)</b> Dimensions : 67-80 m x 8,20 m • Tirant d'eau : 2,50 m Tonnage : 650 à 1000 t (soit 36 camions)</p>	
<p><b>Rheine Herne Kanaal (RHK) (classe IV)</b> Dimensions : 80-85 m x 9,50 m • Tirant d'eau : 2,50 m Tonnage : 1000 à 1500 t (soit 60 camions)</p>	
<p><b>Grand Rhénan (classe Va)</b> Dimensions : 95-135 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 2,50-3 m Tonnage : 1500 à 3000 t (soit 120 camions)</p>	
<p><b>Convoi d'une barge (classe Va)</b> Dimensions : 95-110 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 2,50-3 m Tonnage : 1500 à 3000 t (soit 120 camions)</p>	
<p><b>Bateau-citerne</b> Dimensions : 50-100 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 2,20-3 m Tonnage : 500 à 3000 t (soit 60 à 120 camions)</p>	
<p><b>Porte-conteneurs</b> Dimensions : 140 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 3 m Capacité : 140-210 EVP</p>	
<p><b>Car carrier (classe Va)</b> Dimensions : 95-110 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 2,50 m Capacité : 300 voitures</p>	
<p><b>Convoi poussé de 2 barges (classe Vb)</b> Dimensions : 185 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 3 m Tonnage : 4400 t (soit 180 camions)</p>	

Figure 83: La flotte de bateaux acceptée par le gabarit Vb, (source Dossier d'évaluation économique, VNF, 2006)

## 6.2 Une priorité : le fret, la logistique et la mobilité des actifs

L'étude socio-économique réalisée dans le cadre de l'enquête publique évalue à 17 millions de tonnes le volume de marchandises sur l'axe fluvial Nord-Sud en 2020, avec le projet, soit 3 fois plus que dans la situation sans projet. Le bénéfice est particulièrement important pour la région Picarde qui devrait voir sa part modale fluviale plus que doubler.

Les autres bénéfices sont liés à l'amélioration de l'accessibilité et à la réorientation de certains flux régionaux. Les effets positifs sur les nouvelles implantations ou les redéploiements de sites industriels, de transport ou logistiques devraient conduire à créer **entre 4000 et 7000 emplois dans la région picarde**.

	Trafic fluvial sur l'axe nord-sud		
	2000	2020 référence (sans SNE)	2020 projet (avec SNE)
Marchandises hors conteneurs (en Mt)	4,2	5,3	15
Conteneurs (en EVP-pleins et vides)	0	0	254 000
Total (en Mt)	4,2	5,3	16,7'

Figure 84: Les prévisions de trafic fluvial avec et sans canal SNE, (Source Etude socio-économique, VNF, 2006)

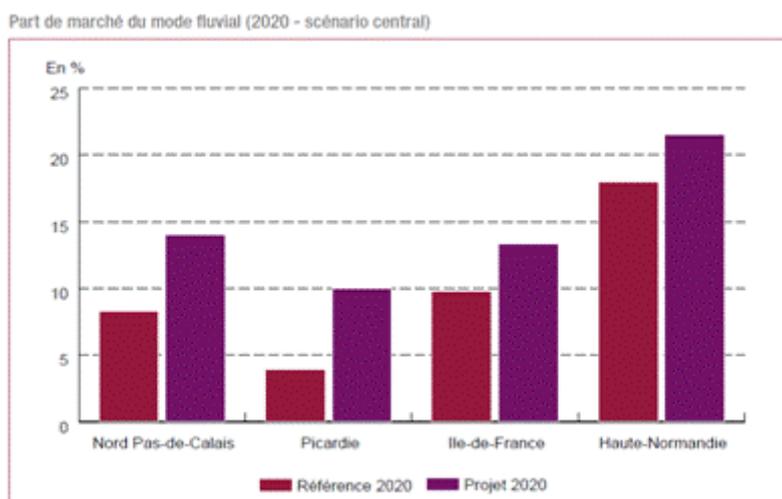


Figure 85: Part modale fluviale dans les différentes régions reliées au canal SNE (Source Etude socio-économique, VNF, 2006)

Ainsi, en termes d'apport, l'opération ne saurait susciter qu'un report de marchandises sur le fluvial. Il est d'ores et déjà entendu que des emplois liés à la construction de l'infrastructure seront localisés en nombre en Picardie. Afin que la région bénéficie pleinement de la dynamique de création d'emplois attendue, les acteurs de l'économie en région auront en charge l'articulation du projet avec le territoire.

En effet, on peut imaginer que les bénéfices d'ordre économique liés à l'implantation de l'infrastructure porteront d'une part sur le développement de nouvelles activités mais également sur un réel renforcement de la position compétitive des unités de production existantes au sein de la région.

Dès lors, cela implique une action concertée des acteurs de l'économie visant à promouvoir et pérenniser les emplois liés au traitement de la marchandise après travaux.

En définitive, l'enjeu principal lié à la création du CSNE est la nécessaire articulation du projet avec le territoire picard, lequel se situe entre deux pôles industriels et de transport denses, à savoir, l'Île de France et le Nord-Pas-de-Calais.

**Les enjeux directement liés au transport** peuvent se résumer sous la forme suivante :

1. la valorisation des territoires traversés par le canal SNE par le développement d'activités de transport, logistiques et industrielles ;
2. l'approvisionnement en matériaux de construction, et en particulier en granulats ;
3. l'acheminement des personnes travaillant dans les zones d'activités ;
4. les besoins en formation des personnels sur les secteurs transport et logistique ;
5. la prise en charge du réseau fluvial et ferroviaire secondaire, et son articulation avec les plates-formes et le canal SNE ;
6. les besoins en termes de renouvellement et de création de bateaux.

A noter enfin que l'ensemble des prévisions de trafic ont été réalisées avant la crise de 2008, sur une trajectoire de croissance rapide des échanges de marchandises (2.2% de progression annuelle en moyenne), et notamment de marchandises conteneurisées (7% de progression annuelle en moyenne).

### 6.2.1 L'objectif de report modal à l'échelle régionale

Pour satisfaire les objectifs de report modal à l'échelle de la région, il est nécessaire que :

- les plates-formes prévues le long du canal SNE deviennent des sites d'éclatement pour les marchandises en provenance et à destination de la Picardie,
- le réseau fluvial secondaire soit articulé et connecté de manière satisfaisante.

#### 6.2.1.1 Inscrire le projet Seine Escaut dans le territoire

Aujourd'hui, comme l'indique le circuit en noir de la figure ci-après, l'essentiel des marchandises conteneurisées à destination de la Picardie est distribué à partir des entrepôts situés en Belgique. L'objectif pour le segment des conteneurs est bien de relocaliser l'étape d'éclatement des flux importés (donc celle du dépotage des conteneurs) dans la région picarde.

La localisation d'une partie des entrepôts régionaux (voire de la grande région Nord-Ile de France) dans une des plates-formes logistiques de Seine Nord Europe est indispensable de manière à ce que le conteneur effectue le trajet Port/site de dépôtage en mode alternatif. Pour pouvoir ensuite être distribué à une échelle régionale, les services liés à la marchandise devront être présents sur cette plate-forme.

L'existence de plusieurs modes de transport est toujours une assurance supplémentaire pour l'attractivité des sites logistiques, ainsi le chargeur dispose d'un éventail de solutions transport plus large – la stratégie de diversification de l'offre intermodale doit être distinguée du développement de chaînes tri-modales.

Le mode ferroviaire est donc un avantage certain, mais il faut s'assurer de la faisabilité technique (infrastructure et conditions de raccordement aux lignes principales) et commerciale (le seuil pour la création d'un service ferroviaire est – de plus en plus – élevé depuis la réorganisation du segment wagon isolé).

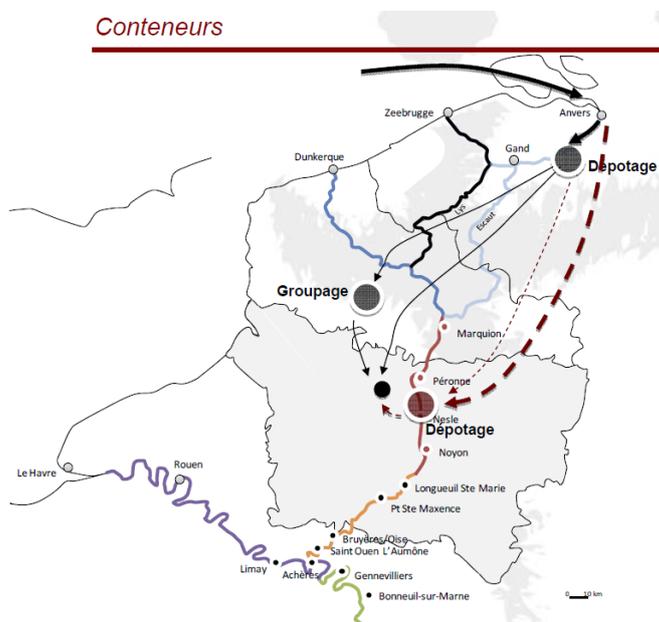
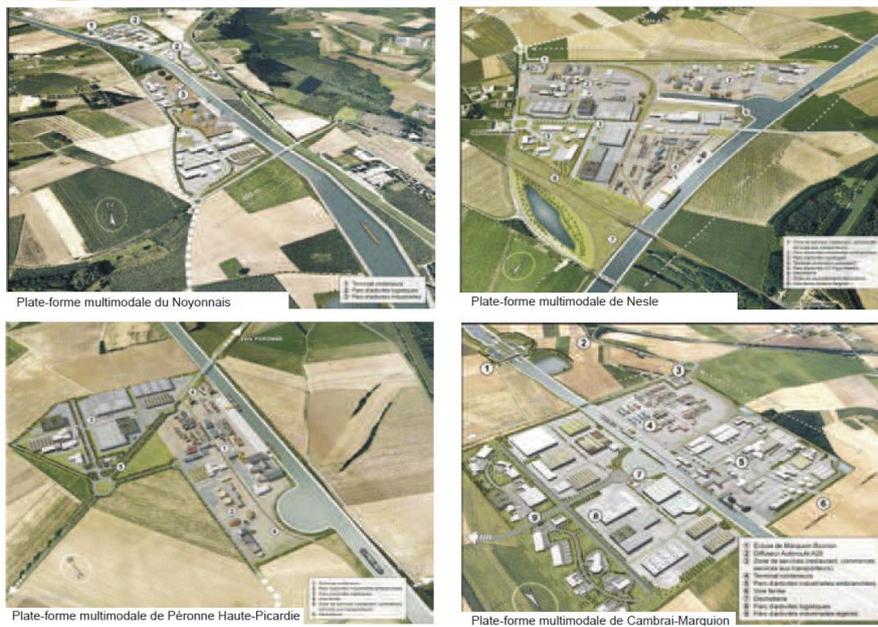


Figure 86: La logistique des marchandises conteneurisées d'importation : situations actuelle et potentielle (Source JMJ Conseil et T&L Associés, Structuration des hinterlands portuaires en Picardie, 2009)



Le projet SNE s'est vu adjoindre 4 plates-formes d'activités logistiques et industrielles, soit 360 ha, qui sont destinés à irriguer le territoire picard.

Figure 87: Les plates-formes du projet CSNE (Source VNF)

### 6.2.1.2 Avoir les moyens d'irriguer efficacement les territoires

Le canal SNE peut permettre une meilleure irrigation des territoires fluvialisés à l'Est de la région, aujourd'hui desservis par du petit gabarit.

Cependant, l'activité fluviale sur ce territoire est déjà en retrait. Sur la figure ci-dessous, on peut voir :

- ➡ à gauche et avec des histogrammes en rouge, les volumes de marchandises qui transitent sur l'axe fluvial, soit 650/750 tonnes entre l'Oise et le réseau Nord,
- ➡ à droite et en bleu, les volumes sur le réseau secondaire au gabarit Freycinet, soit 250 tonnes d'emport.

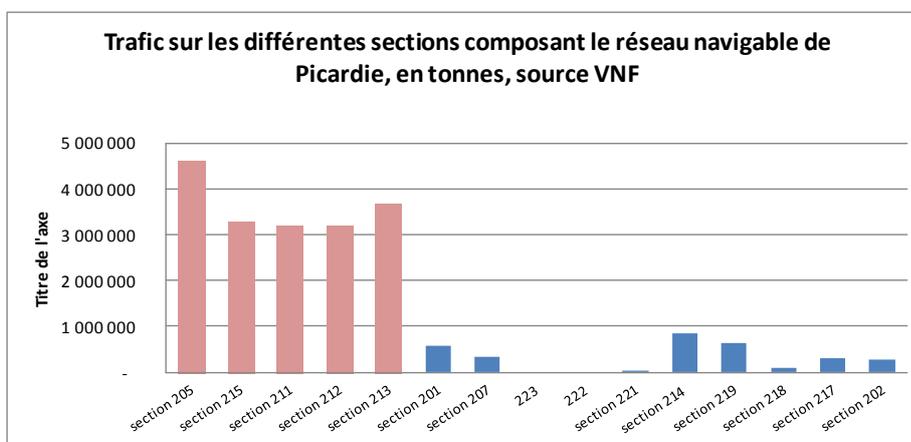


Figure 88: Trafic sur les différentes sections du réseau navigable de Picardie, en tonnes, 2010 (Source VNF)

La mise en service du canal SNE peut avoir comme conséquence de marginaliser encore un peu plus ces sections.

L'offre de bateaux petit gabarit se concentrerait sur les dessertes rapides, leur permettant d'augmenter leur capacité d'emport à 280-300 tonnes – donc l'itinéraire SNE - et délaisserait davantage les sections plus lentes et à un enfoncement à 2m ou 1.8m, qui limite la capacité d'emport.

Or, le potentiel de report des trafics sur ce petit gabarit est tout à fait important, en particulier en raison de l'activité agricole.

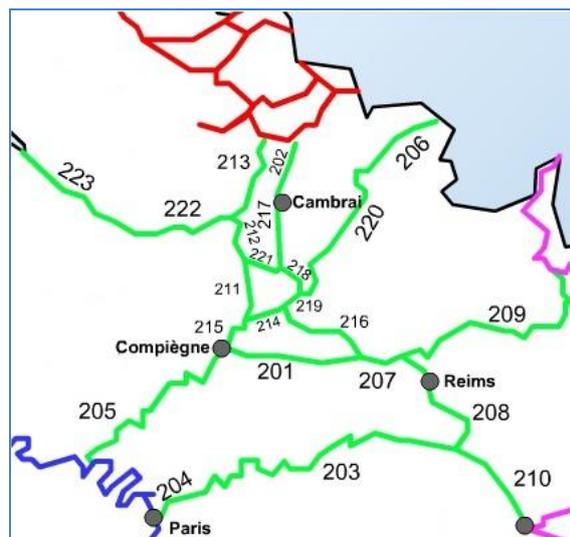


Figure 89: Les sections du réseau navigable de Picardie (Source : VNF)

### 1. L'approvisionnement en granulats pour la construction de Seine Nord Europe

La construction de l'ouvrage principal de la liaison Seine Escaut va mobiliser un volume important de granulats, sur une période limitée, et sans doute en concurrence avec d'autres projets régionaux (Creil-Roissy, Grand Paris). La Picardie est aujourd'hui déficitaire en granulats, et devra de plus être approvisionnée sur une échelle bien supérieure à celle des années moyennes.

La Picardie comme l'Île de France présente donc un déficit entre sa consommation et sa production.

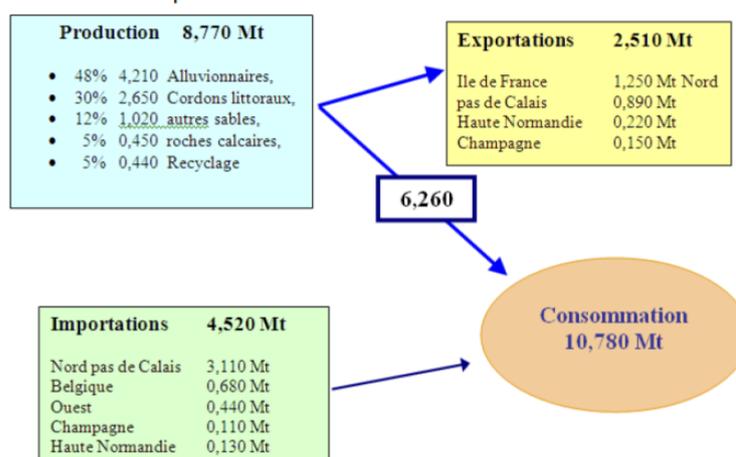


Figure 90: Les flux de granulats vers et depuis la Picardie (Source VNF)

Des solutions pour un approvisionnement pérenne de cette ressource peuvent être développées en utilisant le rail (les carrières du Boulonnais sont embranchées) ou le fleuve (pour les granulats marins notamment).

## 6.2.2 Les services aux personnes

Les quatre plates-formes prévues dans le cadre du projet de canal SNE sont localisées plutôt à l'écart des principaux sites logistiques existants. L'enjeu auprès des futurs employés de ces sites est double :

- d'une part, leur fournir les moyens d'accéder aux sites logistiques, en proposant de préférence une alternative à la voiture individuelle,
- d'autre part, pouvoir fournir les formations et l'accompagnement nécessaires à une prise d'emploi satisfaisante.

Il faut souligner que l'emploi logistique comporte plusieurs caractéristiques qui en font une problématique spécifique :

- La part d'emplois intérimaires est structurellement élevée en logistique : de l'ordre de 20% pour ce secteur, elle peut atteindre jusque 30% en période de crise. Pour les autres secteurs de l'activité marchande, et en moyenne nationale, cette part se situe entre 4 et 5%.
- La part des emplois ouvriers, et donc des bas salaires, est de l'ordre de 85 à 90% pour le secteur.
- Le turn-over y est très important.
- Les emplois sont féminins en partie, mais avec des horaires souvent décalés.

Ainsi la question de l'accessibilité globale aux emplois des futures plates-formes et du coût de cette accessibilité est fondamentale.

Elle recouvre les coûts du transport, et aussi ceux de la prise en charge des horaires décalés (crèches), et des perspectives de stabilisation de cet emploi, par le biais de formation par exemple.

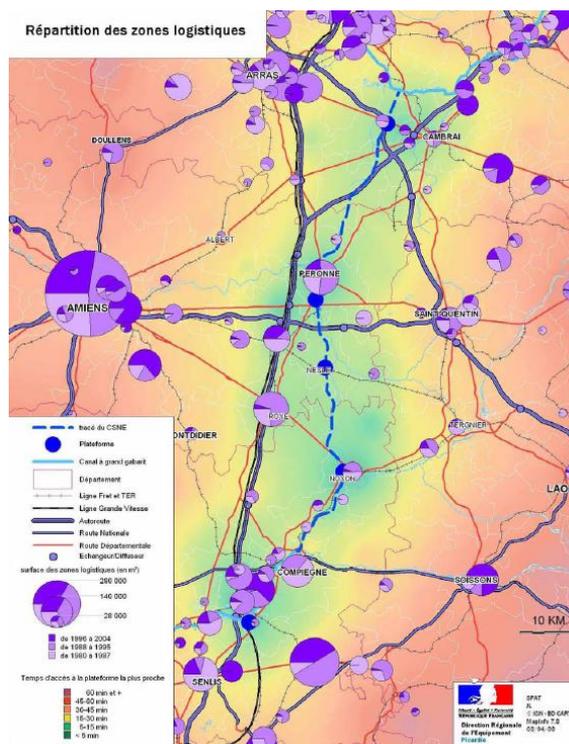


Figure 91: Principaux sites logistiques en Picardie, (source : Atlas SNE)

## 6.3 Thématiques importantes

### 6.3.1 La gouvernance

➤ En termes de coopération et de planification, des situations contrastées pour les territoires traversés de la Somme et de l'Oise

L'articulation du projet CSNE avec les territoires picards traversés ou impactés constitue un enjeu très fort afin d'en maximiser les retombées pour ces espaces. La mise en place d'instances capables de traiter, à des échelles élargies, des différentes thématiques liées au projet est nécessaire : transport, logistique, développement industriel, emploi, formation, mais aussi tourisme, valorisation et préservation de l'environnement, devenir des espaces ruraux traversés,...

**La situation actuelle, en termes de coopération interterritoriale (et de pratique de cette coopération) est disparate et s'avère par conséquent perfectible.**

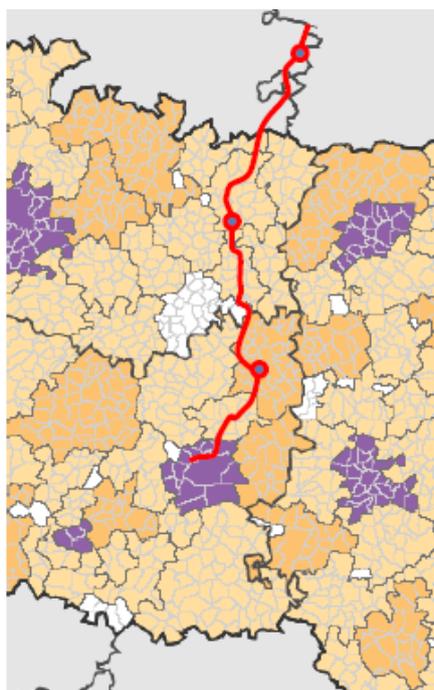


Figure 92: EPCI et communes non rattachées au 27 décembre 2011 à proximité du canal SNE

Pour la Somme :

dans sa partie sud-est, un grand nombre de communes (secteur de Roye) n'étaient pas encore rattachées à un EPCI fin 2011. Elles le sont depuis peu.

Une majorité de communes proches du canal sont encore sous régime RNU.

Un SCoT vient d'être lancé (périmètre arrêté) sur le Pays Santerre Haute Somme.

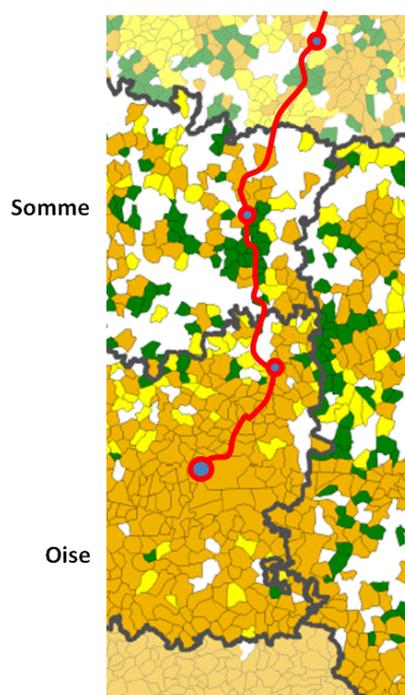


Figure 93: Etat 2012 des POS/PLU ou Cartes Communales autour du projet SNE. (source : DREAL Picardie)

A contrario les territoires traversés dans l'Oise sont largement couverts par des PLU et par des SCoT (approuvés, en révision ou en cours d'élaboration), montrant des pratiques de coopération et de planification plus anciennes.

De nombreux EPCI sont de taille modeste et pour certaines communes, notamment dans le secteur de Roye, l'expérience de la coopération est relativement récente. Aussi, En termes de gouvernance, il convient d'encourager les initiatives locales à court, voire moyen terme afin que ces territoires soient en capacité de faire face aux enjeux d'aménagement associés au projet SNE. D'autant que cette opération se situe au sein d'espaces où les aires d'influence urbaines sont rares comme l'illustre la carte ci-contre.

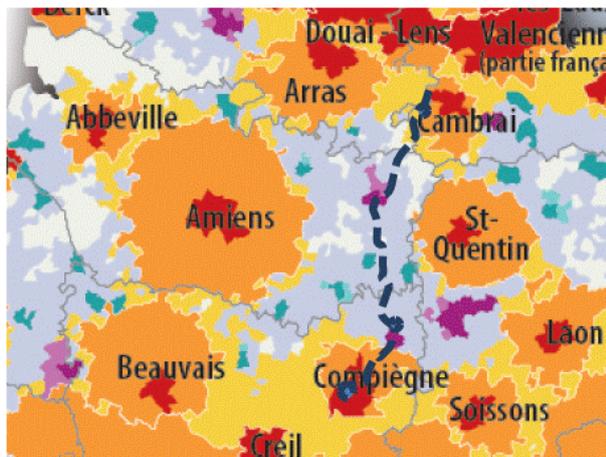


Figure 94: Aires urbaines 2010 et projet CSNE, (Source : INSEE)

A travers les Schémas Départementaux de Coopération Intercommunale, l'Etat a réaffirmé la nécessité, pour ces territoires, de disposer de projets locaux prenant la mesure de l'infrastructure et de son impact futur.

### ➤ Gouvernance générale et financement du projet CSNE

La gouvernance du projet CSNE mobilise les acteurs suivants :

- **Le Préfet coordonnateur** du projet, (le préfet de la Région Picardie) ;
- **Le Maître d'Ouvrage**, Voies Navigables de France ;
- **Le comité de pilotage territorial**, coprésidé par le Préfet coordonnateur et le président du conseil régional du Nord-Pas de Calais. Il est composé des présidents de conseils régionaux (Ile-de-France, Picardie, Nord-Pas-de-Calais), des collectivités, et de représentants de l'Etat et de l'Union européenne ;
- **Le comité consultatif**, composé des membres du comité de pilotage, de parlementaires, d'élus locaux, d'acteurs socio-économiques et institutionnels (CCI, Chambres d'agriculture, services de l'État) et d'associations représentatives.

Les principes de financement retenus relèvent d'un Partenariat Public-Privé (PPP). Les acteurs et les modalités du financement pressentis en 2010 sont les suivants (hors plateformes) :

	MONTANT	PARTENAIRES	APPORTS
<b>Financement public</b>	2,1 Md €	Régions Nord-Pas-de-Calais, de Picardie, et d'Ile-de-France	510 M €
		Conseils généraux de l'Oise, de la Somme, du Nord, et du Pas-de-Calais	200 M €
		Conseils généraux des départements d'Ile-de-France	contribution attendue de l'ordre de 75 M €
		Grands ports maritimes du Havre, de Rouen, de Dunkerque, et Ports de Paris	106 M €

		Commission Européenne	333 M €
		État	900 M €
<b>Financement privé</b>	2,1 Md €	Partenaire privé, dans le cadre du PPP	
<b>Apport complémentaire de l'Etat</b>	1,075 Md €	Prévu pour assurer l'équilibre budgétaire (recettes/dépenses) sur la durée du marché en PPP (durée de l'ordre de 50 ans)	

En avril 2011, VNF a engagé le dialogue compétitif avec deux candidats Vinci Concessions et Bouygues TP.

La récente communication du groupe Bouygues (suspension du processus en cours) confirme les difficultés de bouclage du projet. On reprendra ici quelques extraits de la communication du Cabinet du Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche en date du 30 août 2012 :

*« Compte tenu du contexte financier international, les candidats semblent rencontrer des difficultés à progresser sur le financement bancaire de leur partie du projet et à stabiliser des annuités acceptables par VNF et l'Etat. Cela nécessite d'engager un dialogue avec la Commission Européenne, la BEI, d'étudier les possibilités de recours aux « project bonds » pour ce projet, et de se rapprocher des collectivités publiques pour des financements complémentaires. »*

*« Dans ce cadre, l'Etat a souhaité confier au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à l'Inspection générale des finances (IGF), une mission d'analyse et de proposition portant sur la faisabilité financière du projet dans le cadre de la procédure en cours d'attribution d'un contrat de partenariat ».*

Lors de sa session du 28 Septembre 2012, le Conseil régional de Picardie a marqué son soutien à cette démarche gouvernementale et reconfirmé son propre engagement financier pour ce projet à hauteur de 80 millions d'euros.

### ➤ Des structures spécifiques de gouvernance pour porter les politiques d'accompagnement du projet CSNE

Outre les structures intergouvernementales pour le projet Seine-Escaut, se mettent en place progressivement des structures d'une part à une échelle globale sur l'ensemble du périmètre du projet, d'autre part à des échelles plus fines.

A l'échelle globale, l'Association Seine-Nord Europe a pour objet la coordination des acteurs territoriaux dans leur relation avec l'État et le maître d'ouvrage VNF, dans le cadre des politiques d'accompagnement du projet. Elle met notamment en œuvre :

- un réseau de correspondants au niveau des structures concernées (collectivités locales, chambres consulaires, associations,...),
- des séminaires et des groupes de travail thématiques, sur les plates-formes multimodales, le tourisme et les loisirs, l'emploi ou encore le logement, cela en étroite collaboration avec les services de l'État et VNF.

L'Etat, Voies navigables de France ainsi que les ports de Paris, Le Havre, Rouen et Dunkerque), les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, et les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise, ont signé en mai 2011 un protocole en vue de la création d'un Syndicat mixte pour la construction des plateformes logistiques du futur canal Seine-Nord. Ce protocole, résultat de longues concertations, a fixe les modalités de participation de chacun pour développer les quatre plateformes multimodales, dans le cadre d'une structure d'aménagement dédiée.

ACTEURS DU SYNDICAT MIXTE – FINANCEURS des 4 plateformes			
	NORD PAS DE CALAIS	PICARDIE	Autres
Maître d'ouvrage CSNE			VNF
Conseils Régionaux	CR Nord Pas de Calais	CR Picardie	
Conseils Généraux	CG Pas de Calais CG Nord	CG Oise CG Somme	
Ports			Ports de Paris, Rouen, Le Havre et Dunkerque
Partenaire privé			Selon conclusion du dialogue compétitif en cours
			220 M€
			180 M€

Toutefois, la mise en place effective du syndicat mixte est tributaire de la conclusion du contrat de partenariat public privé pour la réalisation et l'exploitation du canal.

En outre, des gouvernances spécifiques, sous forme d'association ou syndicats mixtes, se sont mises en place, au titre desquelles :

- **l'APHP**, Association de promotion des ports de Haute-Picardie, pour l'accompagnement des plateformes de Nesle et Péronne/Eterpigny,
- l'Association de préfiguration pour la promotion de la PFM de Cambrai-Marquion, autour du Syndicat Mixte Marquion-Osartis,
- **le Syndicat mixte du port de Longueil Sainte Marie** pour la création, l'aménagement, la gestion et l'entretien du port fluvial de Longueil Sainte-Marie au cœur de la ZAC Paris-Oise. Sont partenaires pour le financement de ce projet :
  - ⇒ le Conseil Général de l'Oise (pour 2,60 M€),
  - ⇒ la CC de la Plaine d'Estrées (pour 0,40 M€),
  - ⇒ l'Agglomération de la Région de Compiègne (pour 0,60 M€),
  - ⇒ la Région Picardie (pour 3,34 M€),
  - ⇒ l'Etat (pour 3,34 M€),
  - ⇒ Voies Navigables de France (pour 2 M€),
  - ⇒ l'Europe (pour 1,94 M€).

D'autres dispositifs sont à citer :

- le dispositif **Canal Emploi** (nommé également « guichet unique »), créé en décembre 2011 par le Préfet coordonnateur du projet CSNE (Préfet de Picardie), en faveur de la formation et de l'emploi en lien avec le projet,

- ➔ à l'initiative de l'Agence de Développement de l'Est de la Somme (ADES) et de la CCI de Péronne, une réflexion en cours en vue de définir un programme d'actions sur la valorisation touristique du projet CSNE et des ouvrages connexes,
- ➔ la contribution des SAFER Nord Pas de Calais et Picardie (Sociétés d'Aménagement Foncier et des Etablissements Ruraux), qui ont constitué un stock de réserves foncières de 2 000 ha sur les 2 450 ha nécessaires à la réalisation du canal.

Enfin, on notera les possibilités de synergie entre ces transports fluviaux et les différents pôles de compétitivité que sont Logistique Seine Normandie (région Haute Normandie), Transports innovants i.TRANS (régions Nord Pas de Calais et Picardie) et Industrie et Agro Ressources (régions Picardie et Champagne Ardenne).

### ➔ Des territoires traversés concernés par plusieurs schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE et SAGE)

Les territoires traversés sont situés dans deux bassins hydrographiques, le bassin Artois-Picardie et le bassin Seine Normandie (et donc deux comités de bassin et deux agences de l'eau).

Quatre SAGE sont directement concernés : la carte ci-après présente l'état de déclinaison en SAGE au 1er janvier 2012.

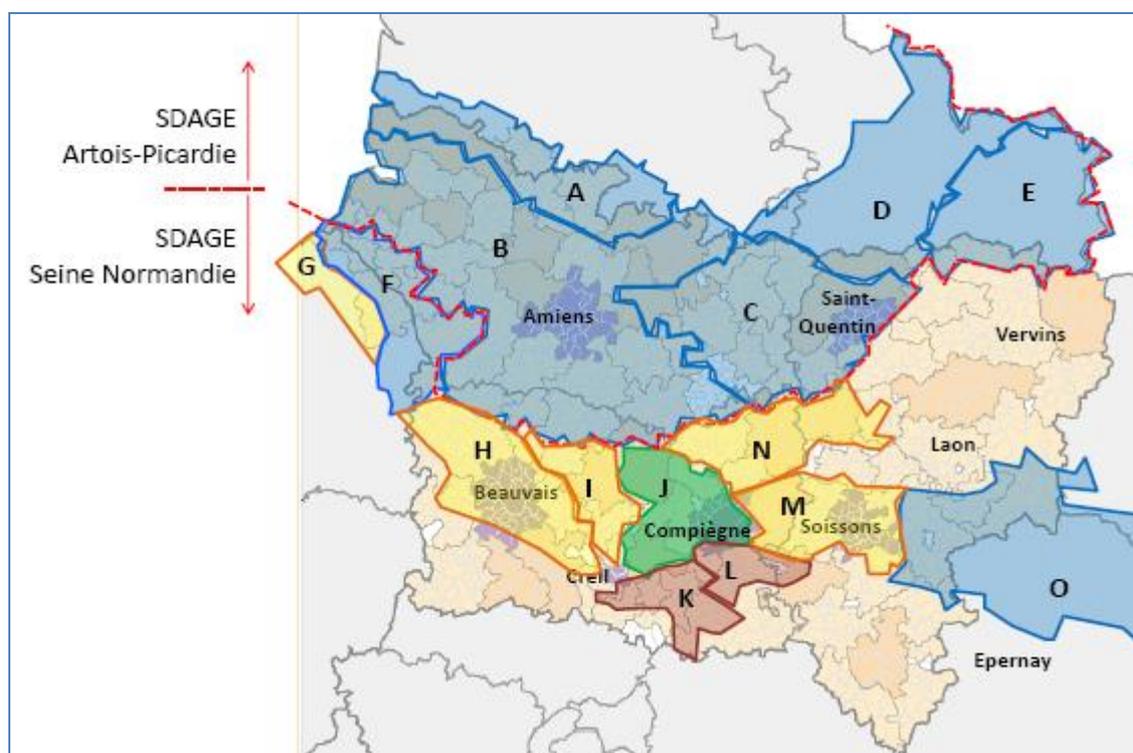


Figure 95: Etat des SAGE impliquant la Picardie (janvier 2012) –schématisation (source : [www.gesteau.eaufrance.fr](http://www.gesteau.eaufrance.fr))

Bassin ARTOIS PICARDIE		
A	SAGE Authie	Élaboration
B	SAGE Somme Aval et Cours d'eaux côtiers	Élaboration
C	<b>SAGE Haute Somme</b>	<b>Élaboration</b>
D	<b>SAGE Escaut</b>	<b>Élaboration</b>
E	SAGE Sambre	Élaboration

Bassin SEINE NORMANDIE		
F	SAGE Bresle	Élaboration
G	SAGE Yères	Projet
H	SAGE Thérain	Projet
I	SAGE Brèche	Projet
J	<b>SAGE Oise Aronde</b>	<b>Mis en œuvre</b>
K	SAGE Nonette	Révision
L	SAGE Automne	Révision
M	SAGE Aisne Aval	Projet
N	<b>SAGE Oise Moyenne</b>	<b>Projet</b>
O	SAGE Aisne Vesle Suippé	Élaboration

Seul le SAGE Aronde, qui intègre Compiègne, est aujourd'hui mis en œuvre.

Toutefois, le projet de canal SNE a fait l'objet d'une étude hydraulique spécifique pour la gestion quantitative de la ressource en eau (alimentation du canal en eau, en période courante et en période d'étiage).

Dans ce cadre, différentes mesures ont été intégrées à la conception du canal :

- l'eau du canal proviendra uniquement des eaux de surface, tout en assurant un débit suffisant des cours d'eau.,
- le volume d'eau rejeté lors d'une vidange d'écluse devra être compensé par le prélèvement dans le bief aval d'un volume d'eau équivalent,
- des retenues d'eau,
- la possibilité d'utilisation du canal pour agir sur les niveaux d'eau des cours d'eau en cas de crues importantes, notamment en vallée de Somme.

Une écluse à bassins d'épargne permet la récupération d'une partie de l'eau provenant de la vidange du sas (environ 60 % à 70 % du volume des éclusées) : à chaque éclusée descendante, une partie de l'eau est envoyée dans des bassins attenants, en vue du remplissage partiel pour la prochaine éclusée montante.

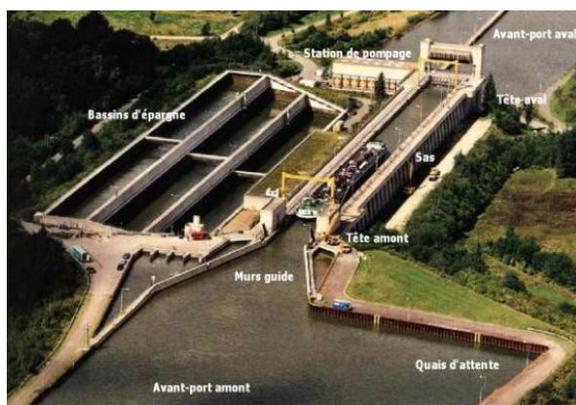


Figure 96: Ecluse à bassins d'épargne (source : dossier SNE, VNF)

### 6.3.2 La maîtrise de l'urbanisation et de l'habitat

- Une organisation territoriale devant intégrer et exploiter cette infrastructure

Un tel grand projet d'infrastructure de transport terrestre entraîne dans les domaines de l'organisation de l'espace, de l'urbanisme et du cadre de vie, de multiples incidences qui se répercutent sur des territoires débordant largement la zone du projet :

- La consommation d'emprise (2400 ha) servant à l'aménagement du Canal apparaît contraire à l'objectif du Grenelle en terme de lutte contre l'artificialisation des sols. Situé en grande partie dans une zone non urbanisée, le tronçon central représente des modifications importantes de l'occupation actuelle des sols : disparition d'espaces naturels (zones humides, boisements, etc.) et agricoles. Il est à noter que la limitation de cette consommation des sols au profit du canal a été l'un des points d'arbitrage entre les variantes de tracé du canal.
- Mais, au-delà de son emprise, d'autres effets indirects sont à prévoir, en lien avec :
- les aménagements associés aux différents projets : voiries associées, plateformes multimodales, ports de plaisances et bases nautiques, parkings,...
- les coupures et les nuisances provoquées par une infrastructure de cette ampleur,
- par le développement économique (ports commerciaux, ports de plaisance, zones de loisirs) qu'il permet, la modification de la valeur du foncier, et plus largement l'organisation spatiale des usages quotidiens (cadre de vie des riverains).

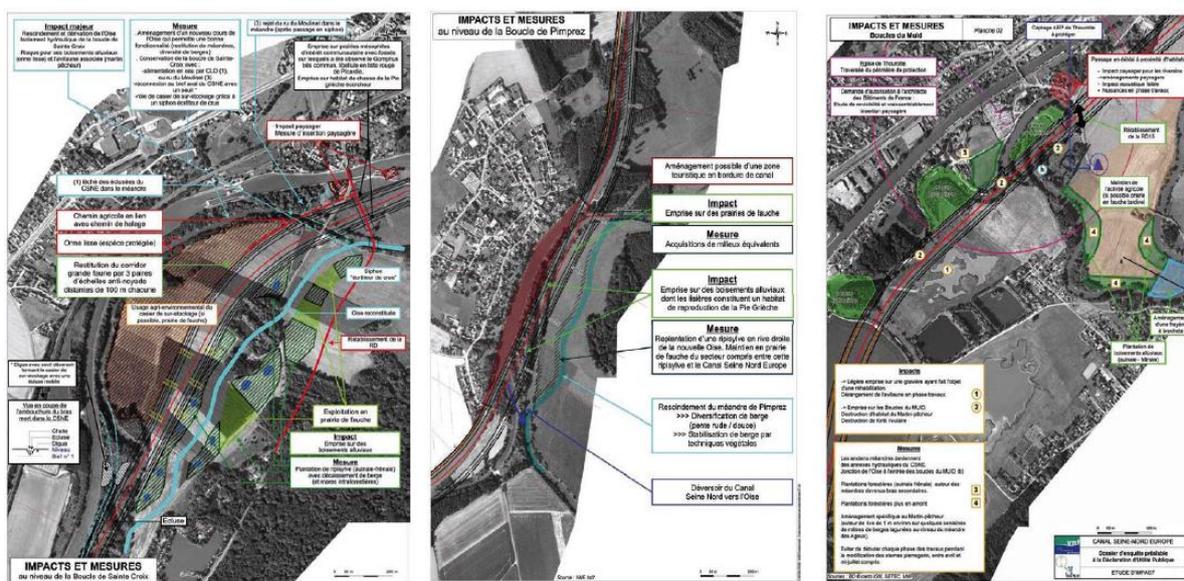


Figure 97: Impacts et mesures de l'aménagement du Canal SNE, (Dossier d'enquête préalable à la DUP) repris par le SCoT des 2 Vallées

➤ La mise en compatibilité des documents de planification

Parmi les communes traversées en Picardie par le projet, 23 étaient dotées d'un document d'urbanisme (POS/PLU) au moment de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les éléments de mise en compatibilité ont été précisés dans l'enquête publique : conformité aux objectifs, orientations d'aménagements, effets sur les réseaux et servitudes, classement en infrastructure sonore, etc.

Le tracé du tronçon central du projet a certainement encouragé la mise en place récente de démarches SCoT :

- Le SCoT de l'agglomération compiégnoise (ARC), arrêté le 31 mai 2012, identifie les potentiels de développements économique et logistique liés au canal (localisation des quais, zone d'activités, etc.),
- Le SCoT du Pays Noyonnais, approuvé en 2011, évalue et détaille les impacts du canal SNE en termes de développement d'un parc d'activités avec la plate-forme multimodale, de renforcement de liaisons douces, de préservation des continuités écologiques, etc.
- Le SCoT des 2 Vallées, approuvé avant la loi du Grenelle 2 (2008), identifie l'infrastructure SNE comme une opportunité importante pour l'évolution du territoire, en termes de paysage, franchissement, milieux naturels, développement du tourisme, liaisons douces. Il précise des orientations d'aménagements : centralités, objectifs sur l'utilisation économe de l'espace, localisation des zones d'activités à développer, etc.
- Enfin le Pays Santerre – Haute Somme, dont le périmètre SCoT a été arrêté très récemment, affiche un objectif d'encadrer les enjeux liés à la création du canal.

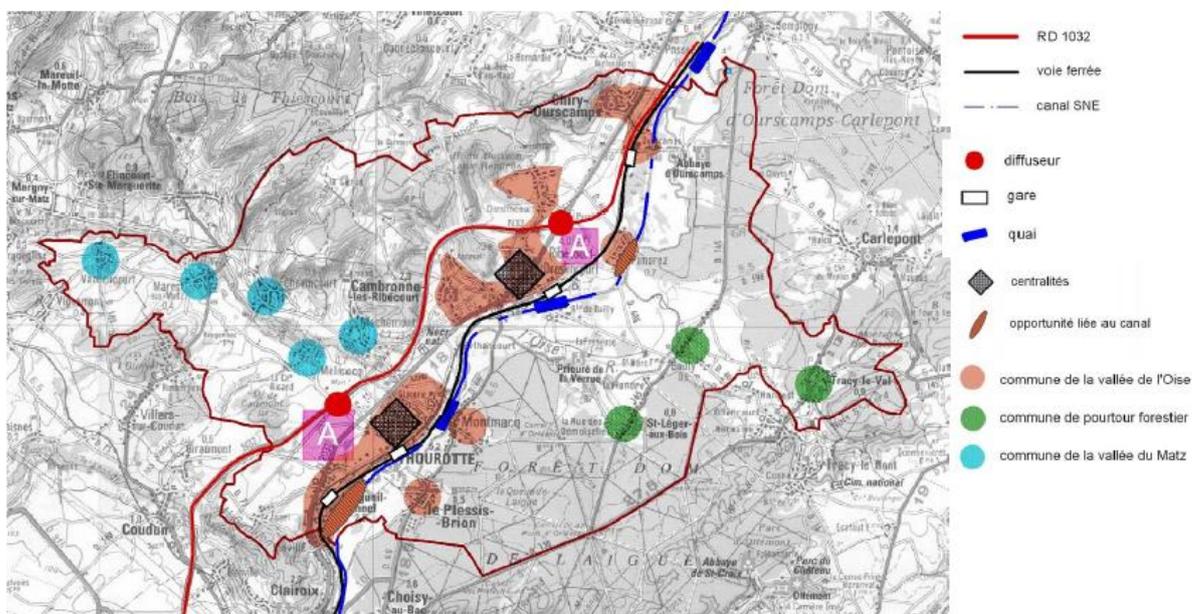


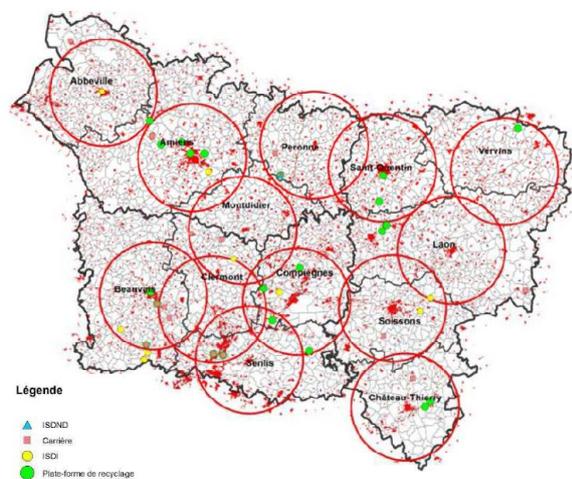
Figure 98: Prise en compte du CSNE dans le PADD du SCoT des 2 Vallées

## 6.4 Thématiques secondaires

### 6.4.1 La gestion des déchets

#### ↳ Les déchets de chantiers issus des travaux de réalisation du canal

Le canal SNE traverse une zone déficitaire en exutoire pour les déchets inertes du BTP :



	Capacité de stockage déchets inertes BTP	Capacité totale /production
Arrondissement de Péronne	30 000 t/an	30%
Arrondissement de Compiègne	103 000 t/an	38%

L'étude d'impact menée par VNF prévoit de consulter les documents de planification de la gestion des déchets de chantiers et du BTP en vigueur, mais ces plans n'ont toujours pas été établis dans les départements picards.

On rappellera que les objectifs du Grenelle en matière de déchets du BTP visent :

- ↳ la prévention, en favorisant, par exemple, une découpe des matériaux sur mesure et en amont du chantier,
- ↳ la valorisation de 70% des déchets non dangereux non inertes.

Ainsi, pour palier l'absence en matière de planification des déchets en Picardie, une attention particulière devra être portée sur les schémas d'organisation et de gestion des déchets de chantiers et leur mise en œuvre pendant les travaux.

#### ↳ Les déchets produits par les emplois liés à la réalisation du canal

Durant le chantier, des emplois seront mobilisés plusieurs mois, produisant des déchets. Ces déchets se retrouveront en sus des déchets recueillis par les collectivités voisines, pouvant influencer sur les objectifs de réduction en ratio/habitant (dans le cas de travailleurs migrants), voire impacter sur les soutiens de l'ADEME liés à la mise en place des PLPD et au respect de leurs objectifs.

La construction du canal va être à l'origine de la création de 4 plates-formes d'activités, et de l'extension de sites portuaires, ce qui devrait générer entre 4000 et 7000 emplois nouveaux dans la Région. A raison de 647 kg/hab/an de déchets produits en Picardie (données 2009 de l'Observatoire régional), 2600 à 4500 tonnes par an de déchets supplémentaires seront à prendre en compte.

Pour les déchets produits par de nouvelles entreprises, celles-ci étant soumises à une obligation de valorisation de 75% depuis les lois Grenelle, les potentialités de tri et de valorisation locales restent à développer.

#### 6.4.2 La Biodiversité

Le projet de Canal Seine Nord Europe va nécessairement avoir un impact sur la biodiversité. Néanmoins, son impact a été évalué dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique au stade « Avant-Projet » de l'opération.

certains milieux naturels concernés par le tracé (forêts de Compiègne, Vallée de la Somme...) constituent des sites de biodiversité remarquables, faisant pour certains l'objet de mesures de protection ou de gestion.

Les espaces naturels de biodiversité concernés par le projet sont :

- La destruction, sur l'emprise directe ou connexe, d'espèces ou d'habitats,
- La création d'un effet « barrière » qui interdira les migrations de taxons faunistiques mais également floristiques.
- La modification des paramètres hydrauliques du bassin versant, avec pour effet la modification des nappes phréatiques, la perturbation des écoulements et la destruction inhérente des zones humides.

Les espaces naturels riches de biodiversité et impactés par le projet sont<sup>10</sup> :

- Les Coteaux de la Vallée de l'Automne : forêts alluviales, forêts de pente, pelouses sèches et rupicoles<sup>11</sup>,
- Les Massifs forestiers de Halatte, Chantilly et Ermenonville : boisements alluviaux, pelouses landes sèches,
- La Vallée de l'Oise entre Compiègne et Noyon : prairies humides dans le lit majeur,
- Les Plateaux et vallées de Noyon à Nesle ; boisement forestier et humides.
- Les Zones humides de la Vallée de la Somme : roselières, tourbières alcalines, aulnaies tourbeuses,
- Les Massifs forestiers de Péronne à Cambrai, qui ont une fonction de corridors écologiques.

Compte tenu de la proximité immédiate de sites Natura 2000, le projet a fait l'objet de 4 études d'incidences :

<sup>10</sup> Source : étude d'impact VNF

<sup>11</sup> Formations végétales pionnières à dominante de vivaces qui se développent sur les corniches et vives rocheuses des bordures de plateaux calcaires durs ainsi que sur les gros blocs rocheux détachés des falaises jonchant certains versants (Source : David Suarez)

- La ZPS « **Massif forestier de Compiègne-Laigue-Ourscamp** » (FR2200382) : l'étude ciblée sur 4 espèces d'intérêt européen conclue à des incidences directes permanentes et temporaires non notables, et pas d'incidences indirectes du projet dans son état actuel sur ces espèces et leurs habitats.
- La ZPS « **Moyenne vallée de l'Oise** » (FR2200383) : l'étude ciblée sur 7 espèces d'intérêt européen conclue à des incidences directes permanentes et temporaires notables, ainsi qu'une incidence indirecte du projet dans son état actuel sur ces espèces et leurs habitats. Des mesures de réduction des incidences du projet sont donc proposées.
- La ZPS et ZICO « **Étangs et bassins de la Somme** » : l'étude cible 7 espèces d'oiseaux de l'annexe 1 et implique des mesures de réduction des incidences pour permettre la nidification.
- La ZSC « **Moyenne vallée de la Somme** » : l'étude conclue à l'absence d'incidences notables sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaires du site.

Afin d'intégrer ce projet dans la TVB, le projet de CSNE devra optimiser le profil en long et en travers, les aménagements écologiques ainsi que la construction et la localisation des passages inférieurs ou supérieurs.

Leur maintien doit se faire par l'aménagement adapté des berges et la construction de passages inférieurs.



Figure 99: Passage faune, ici au dessus de l'A26 vers Crécy

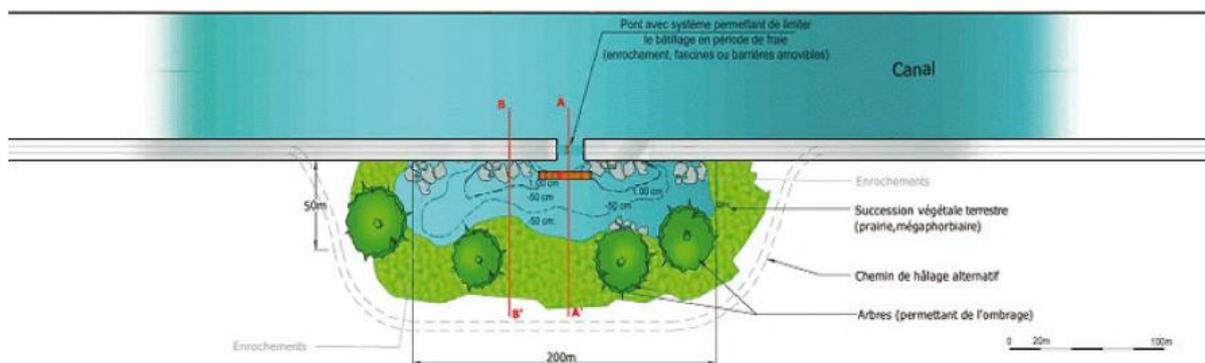


Figure 100: Schéma des annexes hydrauliques du canal (Source SETEC International)

- On peut citer quelques autres dispositifs favorisant les fonctionnalités écologiques du territoire qui seront à développer :
- Des berges lagunées et des annexes hydrauliques (fonction de frayère) adaptées (cf. Figure ci-dessus),
- Un revêtement des berges adapté aux contraintes écologiques : pentes faibles favorables aux remontées, enrochements végétalisés,...
- Des sorties d'eau aménagées (décrochement de pentes plus faibles) : 66 sont prévus tout au long du tracé.

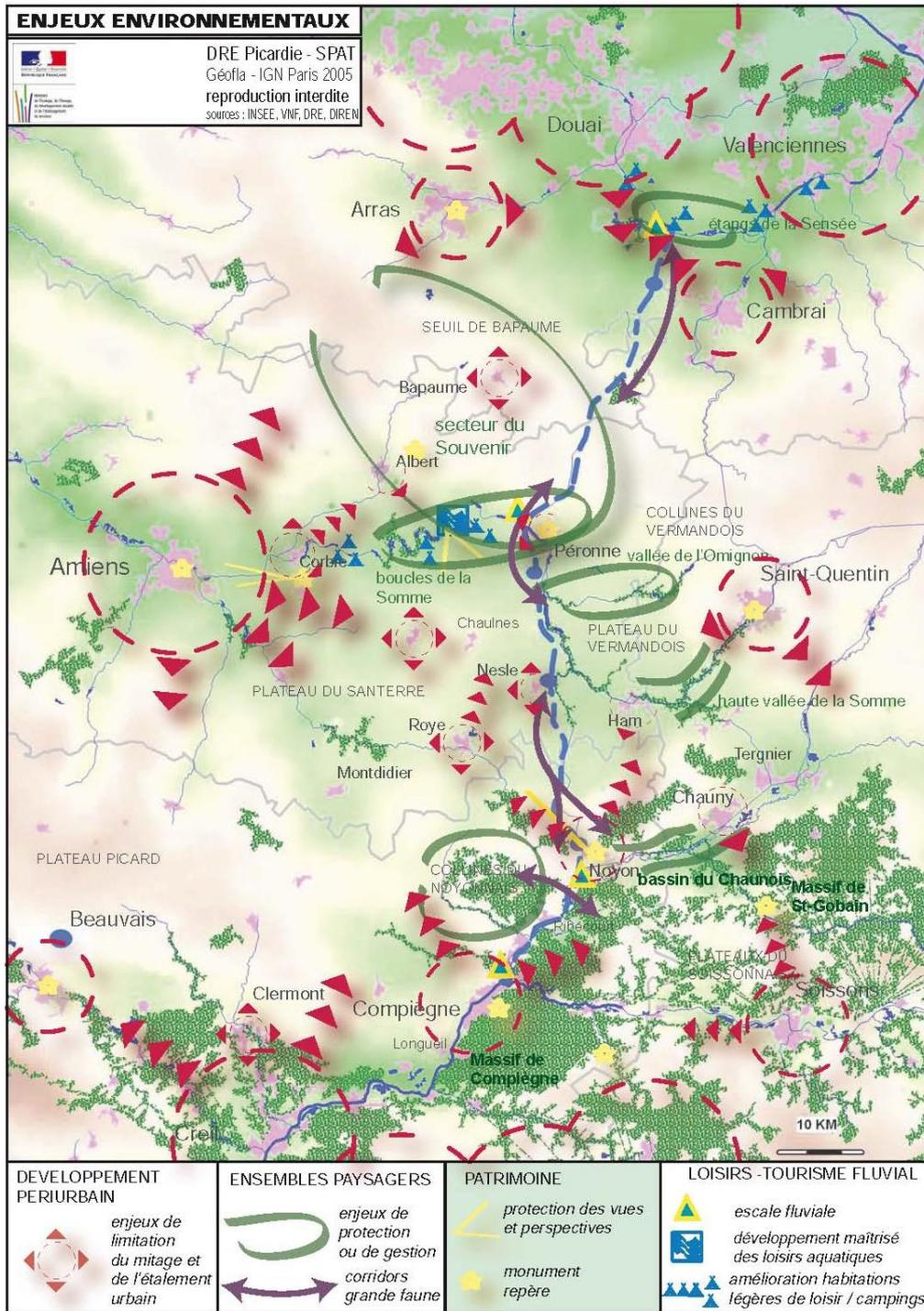


Figure 101: Carte de synthèse des enjeux environnementaux

(Source : Atlas du Canal Seine-Nord Europe, Préfecture de région)

### 6.4.3 L'énergie

➔ Un projet générateur d'économies d'énergie et limitant les émissions de CO2

La réalisation du projet devrait permettre à l'horizon 2020 une réduction des émissions de CO2 en Europe comprise entre 218 et 280 milles tonnes par an.

Ce bilan résulte principalement en France d'une diminution des émissions routières d'un peu plus de 370 000 tonnes de CO2, résultant du report de ce mode vers le fluvial. En contrepartie, l'augmentation du trafic fluvial entraîne une augmentation des émissions comprises entre 150 000 et 190 000 tonnes.

A l'horizon 2050, une réduction des émissions de CO2 en Europe comprise entre 556 000 et 572 000 tonnes par an est attendue grâce au canal Seine-Nord Europe. Dans une hypothèse où le canal serait à pleine capacité, la réduction des émissions de CO2 atteint 950 000 tonnes par an.

L'opération a fait l'objet d'un bilan énergétique.

En situation de projet, les études réalisées montrent que la consommation énergétique due à l'exploitation du canal Seine Nord Europe est liée principalement au pompage de l'eau nécessaire à la minimisation des prélèvements dans les eaux superficielles. Cette consommation se répartit entre l'énergie nécessaire à chaque cycle d'écluse pour la mise en mouvement des portes et vannes, le pompage dans les écluses et le pompage pour le remplissage des retenues.

Le bilan énergétique du canal est positif : il permet d'économiser suivant les scénarios de 55 000 à 284 000 tonnes équivalent pétrole par an.

### 6.4.4 Les impacts liés à la santé

➔ Un territoire rural peu exposé aux nuisances

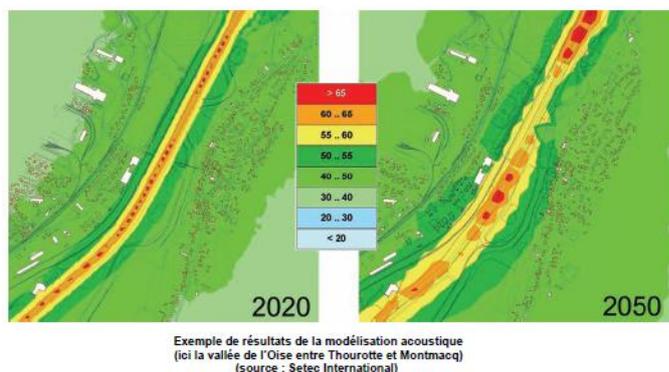
Le territoire traversé par le canal à grand gabarit est rural et concerne peu les milieux urbanisés (qui sont les plus générateurs de nuisances pour la santé et l'environnement : émissions sonores, pollutions atmosphériques, ...)

Les campagnes de mesures acoustiques réalisées sur le tracé montrent une ambiance sonore générale assez homogène, des niveaux de bruit modérés. Les nuisances sont situées à proximité immédiate des infrastructures de transport les plus importantes (autoroutes, routes à grandes circulation...).

La qualité de l'air est relativement bonne, comme sur l'ensemble de la région. Les principales sources de dégradation sont les infrastructures routières et autoroutières (A1 par exemple) ainsi que les activités industrielles lorsqu'elles sont concentrées (zones industrielles dans la vallée de l'Oise).

L'effet du Canal Seine-Nord Europe sur la qualité de l'air et sur les nuisances sonores sera globalement positif dans le sens où il permet un report modal significatif de la route vers la voie

d'eau, même s'il engendre une augmentation des émissions le long du parcours. Là encore, les zones urbanisées et les populations sensibles ne sont a priori pas concernées, sauf sur quelques secteurs (Cambronne-lès-Ribécourt, Chiry-Ourscamp).



### ➤ Un projet générateur d'opportunités

Les ouvrages ont été conçus de manière à ne pas faire obstacle aux écoulements de crue, par conséquent à ne pas aggraver les risques d'inondation. L'ouvrage est généralement déconnecté des cours d'eau traversés (franchissement des cours d'eau permanents en aqueduc la plupart du temps) sans interférer avec leur régime et sans aggraver les crues.

Néanmoins, certaines précautions devront être observées quant à la mise en oeuvre de l'infrastructure :

- Du fait de l'existence sur le parcours ou à proximité, d'installation ICPE, voire SEVESO : mise en place de quais de déchargement à l'intérieur des sites SEVESO de Ribécourt-Dreslincourt : SECO, Rhodia et Bostik, passage à Proximité de la plateforme multimodale de Nesle avec deux sites SEVESO (Ajinomoto Foods Europ Amylum France) ;
- Du fait de l'existence à proximité de sites pollués : Ribécourt-Dreslincourt : Bostik, Rhodia, NOVA) ;
- Du fait de la création des plates formes logistiques, qui pourraient, elles même abriter des ICPE ou des unités type SEVESO. Des mesures préventives et la réalisation d'études de danger et de plans de prévention seront menées pour se prémunir contre ces risques ;
- Et enfin, du fait d'un éventuel aléa technologique de type rupture de digue, en cas d'accident grave sur certains points de l'infrastructure et des volumes d'eaux concernés.

Le canal Seine-Nord Europe contribuera à limiter l'impact des crues dans la vallée de l'Oise et, dans certaines conditions celles de la Somme. Pour une crue de l'Oise de type 1995, Seine-Nord Europe aurait permis d'améliorer la situation en mettant hors d'eau plus de 500 maisons, soit une réduction des dommages de 14 millions d'euros.

En outre, le canal constitue une solution soutenable pour sécuriser l'alimentation en eau potable d'agglomérations du Nord-Pas de Calais (notamment Lille et le bassin minier) en permettant le transfert d'eau brute du bassin de l'Oise. Un transfert d'1 m3/s d'eau de surface vers le Nord-Pas de Calais contribuerait à une gestion dynamique des ressources souterraines fragiles de la région.  
(Source : VNF : Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, déclaré d'utilité publique, 12 septembre 2008)



## 7 Table des illustrations

Figure 1 : Topographie de la Vallée de la Somme et principales zones urbanisées	10
Figure 2 : Fonctionnement du bassin versant de la Somme (source : Guide Inondation, AMEVA)	11
Figure 3 : Risque inondation en Vallée de la Somme	11
Figure 4 : impact des cabanons et stationnements « sauvages » le long du fleuve (Source : Inddigo / Etude d'impact pour le projet de véloroute voie verte le long du canal de la Somme)	12
Figure 5 : PPRI Vallée de la Somme (Source : DDTM Somme)	14
Figure 6 : Périmètre du SAGE Somme aval et Cours d'eau côtiers	15
Figure 7 -L'évaluation Préliminaire du Risque Inondation (Source : Commission Géographique des Vallées de Somme)	16
Figure 8: les pôles d'emplois de la vallée de la Somme (source INSEE, IPA n°60, 2011)	17
Figure 9: Zone d'étangs de la Vallée de la Somme vers Hangest-sur-Somme (source : <a href="http://crdp.ac-amiens.fr">http://crdp.ac-amiens.fr</a> )	19
Figure 10: Fritillaire pintade (source : <a href="http://thecherinette.centerblog.net">http://thecherinette.centerblog.net</a> )	19
Figure 11 - Etat des SCoT en 1er Janvier 2012 pour les territoires traversés	24
Figure 12 - Carte des syndicats de rivières et institutions interdépartementales (Source :Profil environnemental Picardie, DREAL Picardie, 2011)	25
Figure 13 – Le grand projet Vallée de Somme (Source : Conseil Général de la Somme)	27
Figure 14 : Périmètre du Grand Amiénois	33
Figure 15 : Evolution des surfaces urbanisées du Grand Amiénois (Rapport de présentation du SCoT Grand Amiens)	34
Figure 16 : Taux d'artificialisation autour d'Amiens (Rapport de présentation du SCoT Grand Amiens)	35
Figure 17 : Concentration des emplois dans l'aire urbaine d'Amiens (Source : Aires Urbaines 2011 – Analyses INSEE)	35
Figure 18 : Etat 2012 des POS/PLU ou Cartes Communales (en élaboration ou révision ou approuvés) dans la Somme (source : DREAL Picardie)	37
Figure 19 : La typologie des communes du Grand Amiénois définie dans le SCoT servant à la définition d'objectifs et indicateurs de suivi dans le Document d'Orientation et d'Objectifs	38
Figure 20: Sites à enjeux en termes de continuités écologique (source ADUGA)	41
Figure 21: la progression de l'attraction du pôle d'emploi d'Amiens Métropole sur le territoire de l'Aire Urbaine (source INSEE)	43
Figure 22: Les distances médianes domicile-travail en 2004, dans le Grand Amiens (source INSEE)	44
Figure 23: le réseau de transport du Grand Amiens en 2011 (source INSEE - IPAn°60)	45
Figure 24 - Aire urbaine 2010 d'Amiens, et périmètres de l'ADUGA et du SCoT grand Amiens (Source : INSEE)	50
Figure 25 - Aires urbaines 2010 (Source : INSEE)	51
Figure 26 – Le système urbain de proximité d'Amiens (Source : extrait de l'étude DATAR, les Systèmes urbains, Travaux en Ligne n°10), 2012)	52
Figure 27 : Les Pays de Picardie aux franges de l'Île de France et de la Marne	55
Figure 28- Flux domicile travail entrant et sortant de Picardie vers Ile de France (sources : Agence d'Urbanisme Oise la Vallée et INSEE Picardie, Analyses n°60, 2011)	56
<b>Figure 29 – Sud de l'Aisne, taux d'actifs travaillant en Ile de France ou dans l'aire de Reims (Source : INSEE)</b>	<b>57</b>
<b>Figure 30 - Progression des aires urbaines entre 1999 et 2010 (source : INSEE)</b>	<b>58</b>
<b>Figure 31 - Disparités du fonctionnement dans le Sud Picardie (source : INSEE Picardie, « Picardie : diagnostic et Perspectives »)</b>	<b>59</b>
Figure 32 – Etat des SCoT dans le Sud de la Picardie au 30 Juin 2012 (Source : DREAL Picardie)	61

<b>Figure 33 – Périmètre de l'Agence Oise la Vallée et aires urbaines</b> (Source : INSEE Picardie, Analyses N°60, 2011)	61
Figure 34 – Oise et Sud de l'Aisne - Etat Juillet 2012 des POS/PLU ou Cartes Communales (source : DREAL Picardie)	62
Figure 35 : Etat des démarches PCET en Sud Picardie (source : ADEME, janvier 2012)	63
Figure 36 – Les PNR aux frontières sud de l'Oise et de l'Aisne (source : Etude d'opportunité et de faisabilité d'un PNR Brie et Deux Morins, IAU Ile de France, septembre 2010)	65
<b>Figure 37 – Réseau de l'Association G10</b>	66
Figure 38 – Les systèmes urbains de proximité d'Amiens et de Reims (Source : extrait de l'étude DATAR, les Systèmes urbains, Travaux en Ligne n°10), 2012)	66
<b>Figure 39 -Aires d'influence du projet Grand Roissy</b>	67
Figure 40 – Périmètre de l'Association des Collectivités du Grand Roissy (Source : DREAL Picardie, 2012)	68
Figure 41 – Dépenses mensuelles liées au transport, par ménage, par EPCI du Sud de Oise et du Sud de l'Aisne (source : DREAL Picardie, 2012)	70
<b>Figure 42 - Plan de principe du port fluvial de Longueil Sainte Marie</b> (Source : présentation SITL Paris Oise)	71
<b>Figure 43 - Situation du port de Longueil Sainte Marie</b> (Source : Présentation SITL Paris Oise)	71
Figure 44 – Le projet MAGEO (Source : VNF)	73
<b>Figure 45 - Lieux de résidence des salariés de ROISSY</b> (Source : INSEE, 2006)	74
Figure 46 - Cartes de la liaison Roissy Picardie (Source : RFF, site Internet)	75
Figure 47 – Surface consommée par logements en Picardie entre 2003 et 2008 (Source : DREAL Picardie)	77
Figure 48 – Espaces naturels ZICO et ZNIEFF au sud de l'Oise et au Sud de l'Aisne (source : DREAL Picardie)	78
Figure 49 – Consommation d'espaces, par EPCI du Sud de Oise et du Sud de l'Aisne (source : DREAL Picardie, 2012)	78
Figure 50 – Extrait des tableaux de bords 2011 de l'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) et le territoire de la Communauté de l'Agglomération Creilloise (CAC)	79
Figure 51 - Réseaux écologiques du sud Picard, espaces de connexions interrégionales (Source : Catram d'après CSNP et SRADDT 2009)	80
Figure 52 - Chemin forestier dans le PNR Oise Pays de France (Source : PNR)	80
Figure 53 - Vue sur le PNR du Vexin français (Source : <a href="http://www.pnr-vexin-francais.fr/">www.pnr-vexin-francais.fr/</a> )	81
<b>Figure 54 - Principales zones de passage et contraintes pour la grande faune</b> (Source : PNR Oise Pays de France)	81
Figure 55 – Eolien, Zones favorables (Source : extrait du Schéma régional Eolien, 2012, site DREAL Picardie)	82
Figure 56 – Production de déchets inertes en Picardie (Source : DREAL Picardie, Etude GIRUS sur la mise en place d'un observatoire régional des déchets du BTP, 2011/2012)	83
Figure 57 : Localisation du centre de stockage de Claye-Souilly, à l'interface de l'Île de France et la Picardie	84
Figure 58: Zone d'étude pour le zoom territorial	90
Figure 59: Occupation du sol en 2006 (source Corinne Land Cover)	91
<b>Figure 60: SAU moyenne des exploitations en 2010 dans le Saint Quentinnois et le Laonnois</b> (source : Catram d'après AGRESTE°)	91
<b>Figure 61: part de la STH dans la SAU en 2010</b> (source Catram d'après AGRESTE)	92
<b>Figure 62: Enjeux de qualité de l'eau</b> (source : Catram d'après Chambre d'agriculture)	92
<b>Figure 63: Enjeux d'érosion</b> (source : Catram d'après Chambre d'agriculture)	93
Figure 64: Caractéristiques de l'agriculture biologique en Picardie (source : Agence BIO/OC)	94
<b>Figure 65: Paysage d'agriculture intensive en Picardie</b> (source : <a href="http://crdp.ac-amiens.fr/">http://crdp.ac-amiens.fr/</a> )	95
Figure 66 : L'accessibilité en VP et en TC autour de Saint Quentin (source CETE Nord Picardie, 2010)	99
Figure 67 – Etat des SCoT au Nord de l'Aisne au 30 juin 2012 (Source : DREAL Picardie)	101
Figure 68 – Etat 2012 des PLU/POS et CC au nord de l'Aisne (Source : DREAL Picardie)	102
<b>Figure 69 – Aires urbaines 2010 au Nord de l'Aisne</b> (Source : INSEE)	103
Figure 70 – Le système urbain de proximité d'Amiens (Source : extrait de l'étude DATAR, les Systèmes urbains, Travaux en Ligne n°10, 2012)	103
Figure 71 – Limites de bassins et état des SAGE au Nord de l'Aisne (Source : Agences de l'Eau)	104

Figure 72 – Périmètres des structures porteuses des SAGE concernant le Saint-Quentinois et le Laonnois (Sources : AMEVA et EPTB Oise Aisne)	105
Figure 73: Les 5 Schémas de Cohérence Territoriale en cours d'élaboration sur le Saint-Quentinois (avant regroupement de la CC du Val d'origny avec la Vallée de l'Oise)	107
<b>Figure 74: Organisation du transfert et du traitement des OMr en 2010 dans l'Aisne</b> (source : étude réalisée par le cabinet Girus pour Valor'Aisne, syndicat départemental de traitement des déchets de l'Aisne)	111
Figure 75: Massif dunaire de la baie de l'Authie (Source : mincoin.com)	117
Figure 76: Patrimoine naturel des estuaires de la Somme, de l'Authie et de la Canche (Sources : SHOM, Ifremer, IGN, EEA, MNHM, GEMEL, AAMP)	117
Figure 77: Protection et gestion du patrimoine naturel des estuaires de la Somme, de l'Authie et de la Canche	121
Figure 78 – Répartition des parcelles urbanisées par l'habitat de densité inférieure à 1 logement	128
Figure 79 – Réseau ferré en zone littorale de la Picardie (source : RFF)	130
Figure 80 : Dessertes routière et ferrée du littoral picard (Source : Regards sur la Picardie Maritime, DDTM Somme, 2011)	131
Figure 81: Situation de la liaison Seine-Escaut dans le quart Nord-Ouest européen, (source Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 2006, VNF)	134
Figure 82: Territoires traversés par le canal SNE (source Atlas SNE)	135
Figure 83: La flotte de bateaux acceptée par le gabarit Vb, (source Dossier d'évaluation économique, VNF, 2006)	137
Figure 84: Les prévisions de trafic fluvial avec et sans canal SNE, (Source Etude socio-économique, VNF, 2006)	138
Figure 85: Part modale fluviale dans les différentes régions reliées au canal SNE (Source Etude socio-économique, VNF, 2006)	138
<b>Figure 86: La logistique des marchandises conteneurisées d'importation : situations actuelle et potentielle</b> (Source JMJ Conseil et T&L Associés, Structuration des hinterlands portuaires en Picardie, 2009)	140
<b>Figure 87: Les plates-formes du projet CSNE</b> (Source VNF)	141
<b>Figure 88: Trafic sur les différentes sections du réseau navigable de Picardie, en tonnes, 2010</b> (Source VNF)	141
Figure 89: Les sections du réseau navigable de Picardie (Source : VNF)	142
Figure 90: Les flux de granulats vers et depuis la Picardie (Source VNF)	142
<b>Figure 91: Principaux sites logistiques en Picardie, (source : Atlas SNE)</b>	143
Figure 92: EPCI et communes non rattachées au 27 décembre 2011 à proximité du canal SNE	144
Figure 93: Etat 2012 des POS/PLU ou Cartes Communales autour du projet SNE. (source : DREAL Picardie)	144
Figure 94: Aires urbaines 2010 et projet CSNE, (Source : INSEE)	145
Figure 95: Etat des SAGE impliquant la Picardie (janvier 2012) –schématisation (source : <a href="http://www.gesteau.eaufrance.fr">www.gesteau.eaufrance.fr</a> )	148
Figure 96: Ecluse à bassins d'épargne (source : dossier SNE, VNF)	149
Figure 97: Impacts et mesures de l'aménagement du Canal SNE, (Dossier d'enquête préalable à la DUP) repris par le SCoT des 2 Vallées	150
Figure 98: Prise en compte du CSNE dans le PADD du SCoT des 2 Vallées	151
Figure 99: Passage faune, ici au dessus de l'A26 vers Crécy	154
Figure 100: Schéma des annexes hydrauliques du canal (Source SETEC International)	154
Figure 101: Carte de synthèse des enjeux environnementaux	155