



COURRIER REÇU LE

30 OCT. 2023

CHAUMONT-EN-VEXIN  
60240

DIRECTION GENERALE ADJOINTE AMENAGEMENT DURABLE  
ENVIRONNEMENT ET MOBILITE  
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS  
DIRECTION ADJOINTE A LA GESTION DES INFRASTRUCTURES  
SERVICE FONCIER, AMENAGEMENT RURAL ET URBANISME

MADAME EMMANUELLE LAMARQUE  
MAIRE DE CHAUMONT EN VEXIN  
45 RUE DE L HOTEL DE VILLE  
60240 CHAUMONT EN VEXIN

Affaire suivie par : Marlène LORRET  
Mél : [marlene.lorret@oise.fr](mailto:marlene.lorret@oise.fr)  
Poste : 03 44 06 64 24

Beauvais, le **24 OCT. 2023**

Madame le Maire,

Par un courrier reçu le 31 juillet 2023, vous avez bien voulu me consulter sur votre projet de Plan Local d'Urbanisme qui a été arrêté par délibération du Conseil municipal en date du 23 mai 2023.

Après une étude attentive de votre dossier, j'ai l'honneur de vous faire part des observations ci-dessous.

### **AMENAGEMENT NUMERIQUE**

Je note que votre commune a bien intégré l'aménagement numérique dans le PLU, en termes de développement des besoins et usages numériques, dans le rapport de présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), ainsi que dans le règlement.

Je vous rappelle l'importance d'inclure dorénavant ces éléments dans le cadre de la loi Grenelle II portant Engagement National pour l'Environnement (ENE), qui constitue, pour l'ensemble des acteurs, l'opportunité de porter au débat et de prendre en compte la question des infrastructures et des réseaux de communications électroniques dans leurs PLU.

Par ailleurs, concernant l'article 4 « desserte par les réseaux » du règlement écrit, je vous précise que par défaut, le Très Haut Débit (THD) emprunte le réseau de l'opérateur historique France Télécom/Orange. Aussi, et selon cet article, pour les nouvelles constructions, il faut prévoir les infrastructures depuis le domaine public et donc systématiquement depuis les chambres France Télécom, jusqu'en limite de parcelle privée. Si les infrastructures France Télécom n'existent pas en souterrain, il faut les prévoir en domaine public jusqu'au dernier appui aérien (France Télécom ou Basse Tension partagé) existant de la rue concernée.

### **TRANSPORTS**

Le rapport de présentation reprend bien les données relatives aux routes départementales.

Toutefois, je vous invite à actualiser et /ou à compléter le rapport de présentation avec les données issues des comptages réalisés plus récemment par le Département et qui relèvent une moyenne journalière :

- Sur la RD 6, au PR 10+000, de 430 véhicules, dont 4,7 % de poids lourds, en mai 2023.
- Sur la RD 115, au PR 18+000, de 1 109 véhicules, dont 2,4 % de poids lourds, en décembre 2020.
- Sur la RD 153, au PR 13+000, de 1 894 véhicules, dont 3,9 % de poids lourds, en septembre 2021.
- Sur la RD 583, au PR 1+000, de 3 344 véhicules, dont 6,5 % de poids lourds, en décembre 2020.
- Sur la RD 566, au PR 2+000, de 524 véhicules, dont 2,1% de poids lourds, en septembre 2021.
- Sur la RD 923, au PR 27+000, de 3 321 véhicules, dont 3 % de poids lourds, en mars 2023.

Quatre plans d'alignement sont applicables sur la commune. Ces plans ont bien été repris dans les annexes servitudes afin que leurs dispositions demeurent opposables aux tiers, conformément à l'article L.152-7 du Code de l'Urbanisme :

- Pour la RD 115, plan approuvé le 26 août 1865 ;

- Pour la RD 153, plan approuvé le 14 décembre 1831 ;
- Pour la RD 583, plan approuvé le 19 août 1896 ;
- Pour la RD 923, plan approuvé le 14 octobre 1831.

Pour information, les plans d'alignement mentionnés sont consultables en version numérisée sur le site internet des Archives Départementales de l'Oise à l'adresse suivante [archives.oise.fr](http://archives.oise.fr) -rubrique CARTES ET PLANS.

Votre commune affiche sa volonté, dans le PADD, d'améliorer la sécurité du carrefour entre la RD153 et la RD6 par des aménagements adaptés.

A ce titre, je vous rappelle que tous les dispositifs ou aménagements créés dans l'emprise du domaine public départemental se doivent de répondre aux exigences techniques et réglementaires. Toutes modifications apportées (création d'accès, trottoirs, etc.) aux caractéristiques géométriques et structurelles de la voirie départementale devront faire l'objet de la conclusion préalable d'une convention de maîtrise d'ouvrage entre la commune et le Département. Il est souhaitable d'associer le plus en amont possible les services du Département dans l'élaboration des différents projets de la commune.

Je vous informe également que le Conseil départemental a approuvé le 1<sup>er</sup> juin 2017 le guide stratégique et méthodologique des aménagements de sécurité. Ce document est disponible sur [opendata.oise.fr](http://opendata.oise.fr) – rubrique DONNEES – thématique Transports et déplacements.

Je note que le PADD, dans son paragraphe DÉPLACEMENT, CIRCULATION ET RÉSEAUX confirme le contournement est/ouest de votre commune, projet routier affiché par le SCoT du Vexin-Thelle.

Toutefois, il me semble utile de préciser que le tracé reporté sur les cartographies du PADD sous la légende "*projet routier de contournement souhaité*" n'est pas conforme au scénario résultant de la réunion de présentation du 19 octobre 2022 dont vous trouverez le compte rendu ci-joint.

En effet, la conclusion de cette réunion penchait pour un tracé partiel plus rapproché de la commune présentant le double avantage de mieux redistribuer les flux des RD 153, 6 et 115 et aussi d'offrir une bonne desserte pour les projets de développement de la commune et notamment du lycée.

Cette solution présentant un intérêt indéniable pour le développement du territoire, le Département a préconisé un portage de la maîtrise d'ouvrage par la CCVT en vue d'une réalisation dans un délai raisonnable par rapport à un contournement global plus complexe et plus impactant porté par le CD60.

### **RENOUVELLEMENT ET DEVELOPPEMENT URBAIN**

Je note que votre commune affiche sa volonté, dans le PADD, de privilégier un renouvellement et un développement urbain à l'intérieur de l'espace aggloméré et de favoriser le comblement des rares dents creuses ainsi que la requalification du bâti vétuste et des friches. Cette politique rejoint les préoccupations du Département en matière de lutte contre l'étalement urbain et s'inscrit dans l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) du Plan biodiversité du 4 juillet 2018 pour la France métropolitaine et l'outre-mer.

Je note l'effort de réduction des surfaces dédiées au développement urbain par rapport au PLU précédent. Toutefois, j'attire votre attention sur la nécessité de mieux justifier les enveloppes dédiées aux extensions (toutes vocations confondues) au vu des dispositions de la Loi Climat et Résilience et de la trajectoire ZAN. Pour mémoire, l'objectif est d'atteindre le « Zéro Artificialisation Nette des sols » en 2050, avec des objectifs intermédiaires :

- 2021-2031 : une réduction de 50% de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par rapport à la décennie précédente (2011-2021).
- 2031-2041 puis 2041-2050 : une réduction du rythme d'artificialisation par tranche de 10 ans
- A partir de 2050 : chaque mètre carré artificialisé devra être compensé par une renaturation équivalente, afin d'atteindre un solde neutre.

Concernant votre territoire communal, les données officielles de l'observatoire de l'artificialisation annoncent une consommation de 20 hectares d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

## **CIRCULATIONS DOUCES**

Les mobilités douces représentent un enjeu important en matière écologique, économique et de santé publique et les collectivités territoriales tiennent un rôle majeur dans leur mise en œuvre.

Je note que votre commune affiche sa volonté, dans son PADD, de favoriser ces mobilités douces, à la fois en valorisant les voies existantes mais aussi en les développant.

Je vous informe que le Département, au titre des cofinancements autorisés par le Code Général des Collectivités Territoriales, s'inscrit comme un partenaire financier des projets menés sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale.

## **ESPACES NATURELS SENSIBLES (ENS)**

« Le Département est compétent pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels, boisés ou non, destinée à préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels » (art. L113-8 du Code de l'urbanisme).

A ce titre, le Conseil départemental de l'Oise a approuvé le 4 juillet 2022 son nouveau Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles (SDENS) identifiant 258 ENS dont 134 prioritaires.

Aussi, je note que le rapport de présentation mentionne bien les quatre ENS présents sur le territoire de votre commune. De plus, les fiches détaillées, jointes dans l'annexe des informations jugées utiles, ont bien été actualisées suite à l'adoption du nouveau Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles.

Outre le fait que la classification en ENS a pour vocation de faire reconnaître la valeur écologique et paysagère d'un site naturel, celle-ci entraîne également la mise en œuvre d'une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public. Le Département a mis en place des outils pour sensibiliser les porteurs de projet sur la nécessité de préserver le milieu naturel et les inciter à agir.

Si le périmètre ENS ne présente aucune contrainte réglementaire, ni juridique, il donne droit à un soutien technique et financier de la part du Conseil départemental. Ces aides concernent : l'acquisition de terrains en ENS par les collectivités (avec possibilité d'utiliser le droit de préemption sur certaines zones), les inventaires et suivis naturalistes, l'entretien, la gestion et la restauration écologique, l'aménagement pour l'accueil du public et la valorisation pédagogique. Le taux de subvention est défini en fonction de l'intérêt de l'ENS et ne peut dépasser 80%.

Le classement en ENS peut donc contribuer à la réalisation de l'objectif lié aux espaces naturels inscrit dans l'orientation « Répondre au mieux aux enjeux environnementaux identifiés sur le territoire communal » de votre PADD.

Les orientations du PLU prévoient un classement en zone N sur la quasi-totalité des périmètres ENS de la commune (avec une déclinaison pour les milieux humides). Bien que les ENS présents au sud-est de la commune soient pour une faible partie classés en zones urbanisées, les principaux enjeux liés à la biodiversité et aux corridors écologiques (reliant entre elles les zones les plus menacées) ont été pris en compte dans l'étude d'incidences environnementales.

## **ASSAINISSEMENT - EAU – RIVIERE – RUISSELLEMENT**

### ***Assainissement Eaux usées***

Concernant le projet de reconstruction de la station d'épuration, il conviendra de veiller aux emplacements choisis, au regard des contraintes environnementales.

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992, je vous rappelle l'obligation d'annexer à votre PLU, le zonage d'assainissement eaux usées opposable depuis le 25 janvier 2006 (selon information renseignée dans le PAC). En outre, le paragraphe du rapport de présentation traitant de l'assainissement eaux usées pourra être complété pour intégrer les dispositions relatives audit zonage approuvé.

Le projet de PLU n'appelle pas d'autre remarque en matière d'assainissement.

## ***Assainissement Eaux pluviales / Ruissellement***

Je note que la thématique hydraulique, et notamment la question des risques, est intégrée dans les orientations du PADD.

En effet, les études hydrauliques relatives à la maîtrise des ruissellements sont annexées à la notice sanitaire, et bien que des travaux aient déjà été réalisés, le PLU prévoit 5 emplacements réservés pour la mise en place d'aménagements hydrauliques nécessaires à la régulation des eaux de ruissellement.

Toutefois, le rapport de présentation et la notice sanitaire signalent que l'étude de zonage d'assainissement pluvial sera prochainement réalisée. Au regard des sensibilités identifiées sur votre territoire communal, il semble essentiel que cette étude soit rapidement engagée.

Pour mémoire, la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 rend obligatoire la réalisation du zonage d'assainissement pluvial et l'annexion dudit zonage au dossier de PLU.

## ***Eau potable***

En page 22 du rapport de présentation, il convient de préciser que la station de traitement (nitrates et pesticides) se situe dans le périmètre de protection immédiat.

Au regard de la qualité des eaux brutes non conformes, il serait opportun de prévoir de réserver des zones à protéger autour du point de captage.

## ***Rivière***

Il serait opportun de définir une bande d'inconstructibilité le long du ru du Moulinet, situé dans la zone UL, comme il est prévu dans les autres zones concernées par un cours d'eau.

## **INCENDIE**

Les informations concernant la Défense Incendie présentées dans la notice sanitaire datent de 2016. Il semble important de présenter dans votre PLU des données plus actualisées.

ooo

Je vous confirme la disponibilité des services du Conseil départemental si vous souhaitez obtenir des précisions complémentaires sur les points soulevés et les propositions formulées.

Je vous remercie également de bien vouloir m'adresser, dès que vous l'aurez approuvé et rendu exécutoire, un exemplaire de ce Plan Local d'Urbanisme (sur support numérique : ensemble des pièces sous format PDF et données graphiques au standard CNIG PLU (à l'exclusion du DXF).

Selon le règlement départemental des aides aux communes, la transmission de ces documents aux formats demandés, notamment numériques, est une condition préalable au versement du solde de la subvention octroyée par le Conseil départemental. Ce règlement est consultable en ligne sur [oise.fr/actions/aide-aux-communes](http://oise.fr/actions/aide-aux-communes).

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de ma considération très distinguée.

Pour la Présidente du Conseil départemental,  
et par délégation,  
le Directeur général des services,

  
Sébastien JEANNIST

PJ : - Compte rendu de réunion du 19 octobre 2022

**Opération :** Liaison Méru-Gisors

COMPTE-RENDU DE REUNION			
<b>Objet :</b>	Réunion de présentation de l'étude	<b>Date de réunion :</b>	19/10/2022
<b>Rédacteur :</b>	F.BORDAS / B.GAMICHON	<b>Date de transmission :</b>	20/10/2023

P : Présent

D : Diffusion présent CR

NOM	MAIL	TELEPHONE	P	D
<b>INGEROP</b>				
F.BORDAS	Florence.bordas@ingerop.com	03.20.59.15.84	X	X
S.GALLET	Solene.gallet@ingerop.com	03.20.59.18.32	X	X
A.FOURNIER	Alice.fournier@ingerop.com	01.49.04.58.18	X	X
<b>Conseil Départemental de l'Oise</b>				
L.BOSSIER <i>Directeur général adjoint</i>	Lyonel.bossier@oise.fr		X	X
B.GAMICHON <i>Chef du bureau des études générales</i>	Bertrand.gamichon@oise.fr		X	X
S.LEVESQUE <i>1<sup>ère</sup> Vice-Présidente</i>	Sophie.levesque@oise.fr		X	X
B.BIBERON <i>Délégué, chargé de l'agriculture</i>	Benoit.biberon@oise.fr		X	X
<b>Communauté de Commune du Vexin de Thelle</b>				
B.GERNEZ <i>Président de CCVT</i>	Bertrand.gernez@cc-vexin-thelle.fr	03.44.49.15.15	X	X
E.LAMARQUE <i>Maire de Chaumont-en-Vexin, Conseillère régionale</i>	Emmanuelle.lamarque@cc-vexin-thelle.fr		X	X
V.BRADEL <i>Directrice financière de la CCVT</i>	Virginie.bradel@cc-vexin-thelle.fr		X	X
J.PREVISANI <i>Instruction du droit des sols à la CCVT</i>	Julien.previsani@cc-vexin-thelle.fr		X	X

## OBJET DE LA REUNION

Ordre du jour : Présentation de l'étude de liaison entre Méru et Gisors

### 1. Introduction – Retour sur réunion novembre 2021 – Mise en contexte de l'étude restituée

En introduction Lyonel Bossier fait un retour sur la réunion de novembre 2021 qui s'est tenue avec la communauté de communes où la présentation des différents fuseaux envisagés pour le contournement de Chaumont a été faite.

Les discussions d'alors menaient à décaler de plus en plus le tracé vers le Nord, l'éloignant de Chaumont ce qui requestionnait la finalité du projet : déviation locale de Chaumont ou liaison à plus grande échelle Gisors-Méru ?

Le Département a donc souhaité lancer des études plus larges sur la liaison Méru-Gisors afin de justifier ou non de son intérêt.

Cette première présentation a permis de mettre en perspective le pourquoi de cette étude de liaison plus large faisant l'objet de la présentation du jour.

### 2. Présentation de l'étude de liaison entre Méru et Gisors

(cf. présentation - annexée au CR).

Les conclusions de l'étude présentée sont :

- L'étude permet de révéler que le critère du gain de temps ou celui d'offrir une liaison performante globale de Gisors à Méru ne sont pas l'intérêt principal du projet.
- Le projet de la liaison vise davantage à améliorer **le cadre de vie des agglomérations** sur l'itinéraire (sécurité, poids lourds, bruit...). En proposant des déviations des centres, il peut ainsi être vu comme une succession de projets « locaux ».
- Le scénario « **Tracé Nord** » nécessite de rebrancher la voie sur l'itinéraire existant, par exemple à Fleury pour être efficace. Un projet partiel générerait un détour pour les usagers et **aucun report ni avantage socio-éco n'est à attendre sur un projet partiel**. Or, le coût de cette section « fonctionnelle » est très élevé par rapport au bénéfice à attendre.
- Le scénario « **Tracé Sud** » est plus cher sans apporter d'avantages supplémentaires notables.
- Le scénario « **Tracé contournements locaux** » a l'avantage de pouvoir être **déployé en plusieurs séquences** dans le temps, car chaque portion se raccorde localement à l'itinéraire existant.
- Les contraintes environnementales sont **variées et comparables à ce stade sur l'ensemble des variantes** (présence des cours d'eau, traversée de périmètre des protections de monuments historiques et des zones humides).
- Le scénario « **Tracé contournements locaux** » est le plus intéressant à développer car il **limiterait les impacts** sur l'environnement pour chacune des sections.

En synthèse, l'étude montre que le projet de liaison Méru-Gisors ne présente pas de bénéfice socio-économique suffisant. Les impacts agricoles et environnementaux sont très importants au regard du



faible trafic routier attendu et du cout de l'opération. Toutefois, des contournements ponctuels peuvent être envisagés dans le sens où ils ne sont pas uniquement justifiés par un gain économique.

Ainsi, la suite des discussions se réoriente sur les études déjà avancées pour un contournement plus resserré autour de Chaumont en Vexin et les études de trafics réalisées en 2017 sur la commune dont les conclusions sont rediscutées.

### 3. Retour sur la présentation de l'étude de trafic de Chaumont en Vexin de 2017

(cf. présentation - annexée au CR).

Plusieurs scénarios étaient envisagés dans cette restitution :

- Des barreaux « courts » au sein de l'agglomération
- Des barreaux « longs » en périphérie, assimilables à des contournements
- L'aménagement de voiries existantes

Mme le maire de Chaumont indique que le PLU de Chaumont intègre d'ores et déjà de nouveaux barreaux « courts » internes à l'agglomération et qu'elle dispose de nouveaux comptages.

Les participants s'accordent à dire que les barreaux « longs » en périphérie nord de Chaumont peuvent être séquencés. Il apparait que les premières sections reliant les D583, D6 et D115 de la figure ci-dessous sont indispensables pour la CCVT et ses projets de développement à court terme, notamment le lycée, tout en ayant un intérêt pour décharger le trafic du bourg.

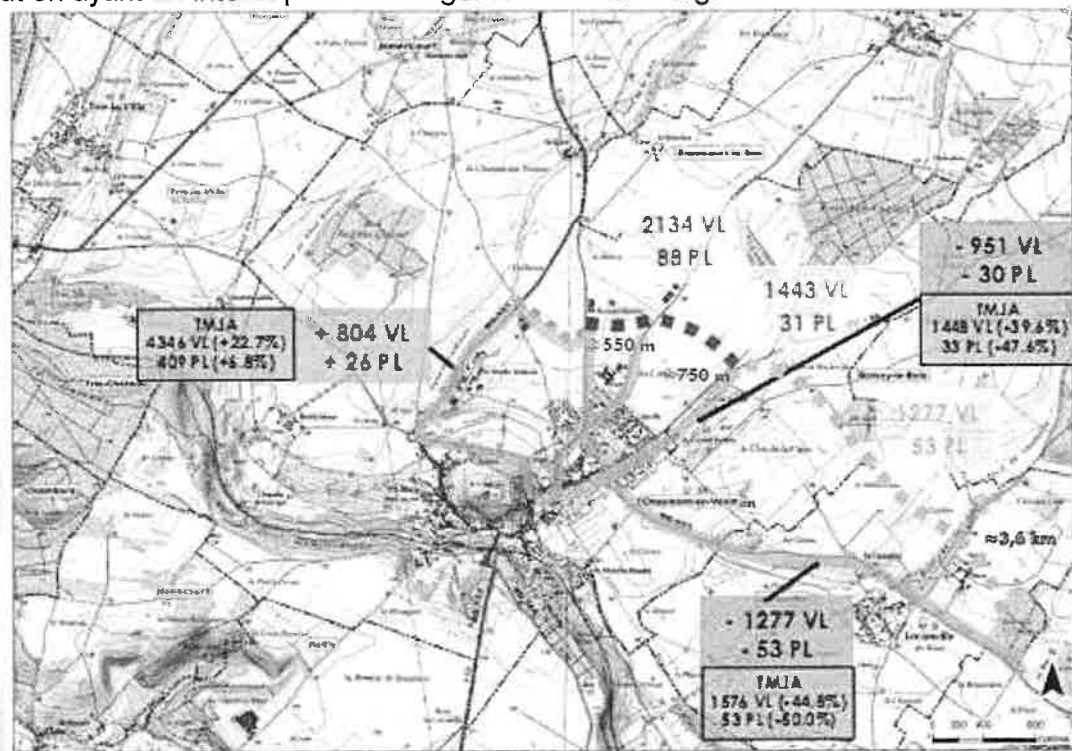
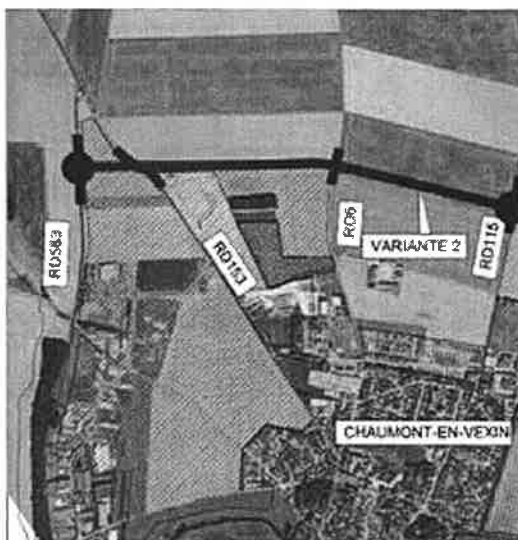


Figure 1 : schéma de principe des barreaux longs (ppt 2017).

Inclure la poursuite du projet vers la D923 à l'Est sera plus difficile à justifier (trafic faible, consommation d'espace agricole important, insertion difficile et coût élevé), plus incertaine en termes de procédures et de délais et finalement pourrait compromettre l'ensemble du projet.

L'enjeu est donc de permettre la réalisation d'une liaison partielle au Nord de Chaumont dans un délai raisonnable et de ne pas obérer sa réalisation avec un projet trop ambitieux dont la réalisation complète ne serait toutefois pas compromise dans l'avenir.



#### 4. Discussion autour des tracés « fins » et du financement

Les participants s'accordent à dire que les premiers barreaux entre les D583, D6 et D115 seraient les plus simples à réaliser et apporteraient un gain conséquent. Si cette orientation est prise, les études pourraient être lancées assez rapidement.

Le risque par rapport à la loi zéro artificialisation nette est abordé : plus on s'éloigne dans le temps plus on est en risque. Il convient donc d'engager rapidement le projet.

La CCVT indique que M. Gillouard serait d'accord pour qu'un barreau routier traverse ses terrains.

Le Département souligne que le portage du projet par le territoire et son intérêt pour le développement de la CCPV sont essentiels à son avancement. De ce point de vue, Mme Levesque et M Biberon préconisent une Maîtrise d'Ouvrage portée par la CCPV accompagnée d'une aide départementale.

En effet, la voirie envisagée aujourd'hui est principalement d'intérêt communautaire et non départemental.

La question du financement de l'infrastructure est abordée par M Biberon qui indique que l'arbitrage sera à faire au niveau de l'exécutif départemental et qu'à titre d'exemple, sur d'autres opérations similaires sur le territoire de la CC Thelloise, la subvention du Département dans le cadre de l'aide aux communes peut s'élever à environ 35% pour la voirie communautaire et que le Département reste le financeur exclusif des giratoires de raccordement et carrefours sur les routes départementales.

Le Département s'engage à fournir un chiffrage estimatif à la communauté de communes afin qu'elle puisse se positionner sur cette prise en charge de la voirie (estimation sommaire en page suivante 6.3 M€).



Désignation	U	Quant.	PU	PT
<b>TRAVAUX</b>				
Dégagement des emprises				
Sous total				42 500,00 €
Terrassements et couche de forme				
Sous total				540 750,00 €
Assainissement				
Sous total				810 000,00 €
Chaussées				
Sous total				1 615 000,00 €
Point d'échange et rétablissements routiers				
Carrefours giratoire	Ft	2	350 000,00	700 000,00 €
Carrefours TAG	Ft	2	300 000,00	600 000,00 €
Sous total				1 300 000,00 €
Equipements d'exploitation et de sécurité				
Sous total				26 750,00 €
Aménagement paysagers	Ft			139 000,00 €
Exploitation sous chantier	Ft			140 000,00 €
Frais de surveillance travaux	Ft			140 000,00 €
<u>Sous total</u>				4 754 000,00 €
<b>TOTAL</b>				4 754 000,00 €
TOTAL HT arrondi +SAV 10%				5 230 000,00 €
T.V.A. 20%				1 046 000,00 €
<b>TOTAL GÉNÉRAL T.T.C.</b>				6 276 000,00 €
TOTAL GÉNÉRAL T.T.C. arrondi à				6 276 000,00 €

3 076 470,59 € /km

