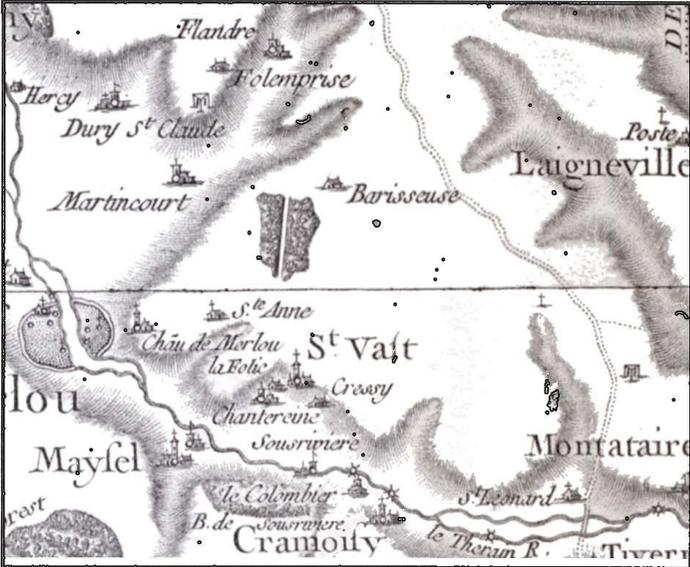


<b>COMMUNE DE SAINT-VAAST-LES-MELLO</b>	<b>7.2</b>
<b>REVISION DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME</b>	
	<b>ARRET</b> Vu pour être annexé à la délibération du <b>21.12.2018</b>
	<b>ENQUETE PUBLIQUE</b> Vu pour être annexé à l'arrêté du
	<b>APPROBATION</b> Vu pour être annexé à la délibération du
	<b>EXECUTOIRE</b> A compter du
<b>ANNEXE 7</b>	
<b>INFORMATIONS JUGEES UTILES</b>	
ENJEUX - Atelier d'Urbanisme et d'Aménagement Urbain 8 place de la République 60290 MONCHY SAINT ELOI - T: 0951014576 / 0681066484 C: <a href="mailto:enjeuxdurba@frec.fr">enjeuxdurba@frec.fr</a> Sarl au capital de 7.622 euros - RCS SENLIS B 385157474 - CODE APE - SIRET 38515747400011	

## TIONS JUGEES UTILES

### SOMMAIRE

<b>2.07: Agriculture, Thalwegs</b>		
Carte des thalwegs		p. 4
Fiche RGA 2000		p. 5
<b>2.08 : Protection incendie</b>		
Schémas du réseau		p. 7
Rappel de la réglementation		p. 8
<b>2.09 : Transport terrestre</b>		
<b>Sécurité routière :</b>	Objectifs PLU	p. 10
<b>2.10 : RD et Circuits Départementaux</b>		
Courrier Conseil Général du 10.07.2008		p. 15
Circuit des Carrières		p. 16
Circuit équestre des Forêts du Clermontois		p. 17
<b>2.11 : E.N.S.</b>		
Marais de la Plaine, Plan de localistion		p. 19
Marais de la Chanteraine, Plan de localistion		p. 20
<b>2.12 : ZNIEFF Type 1 / Couloirs écologiques</b>		
« Marais de la Plaine et anciennes carrières de St Vaast les-Mello »		
Plan de localisation		p. 22
Couloirs écologiques, plan de localisation		p. 23
<b>2.13 : Paysage</b>		
Paysage sensible, plan de localistion		p. 25
<b>2.14 : Zones Humides et à Dominante Humide</b>		
Plan de localistion		p. 27
<b>2.15 : Atlas des Risques Naturels Majeurs</b>		
Aléa Remontée de nappe		p. 29
Couléesde boues		p. 30

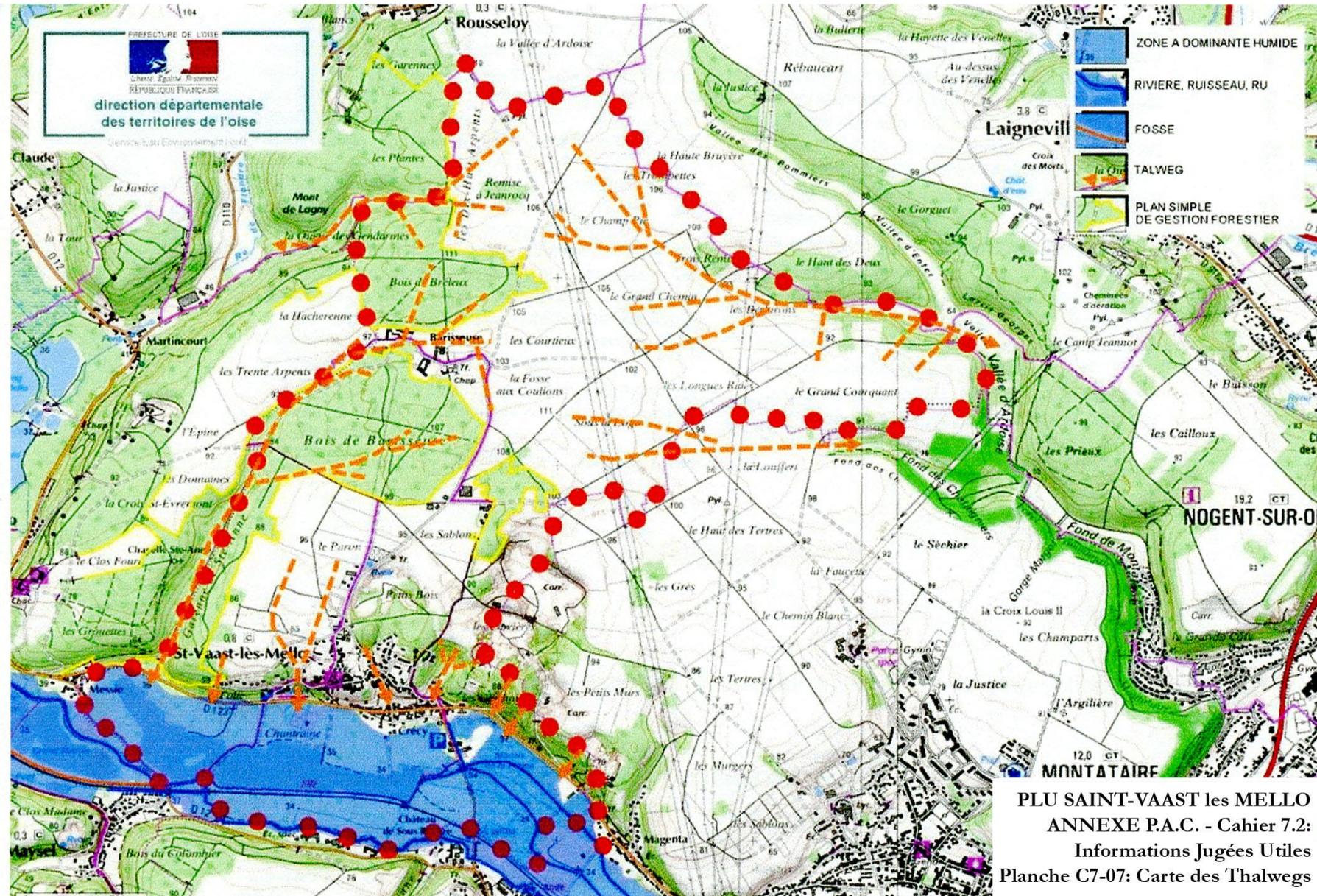
## 2.07: AGRICULTURE, BOIS ET FORETS

o

o o

### Carte des thalwegs

### Fiche RGA 2000



### Recensement agricole 2000 - Fiche comparative 1979 - 1988 - 2000

Région : 22 - PICARDIE  
 Département : 60 - OISE  
 Canton : 36 - MONTATAIRE  
 Commune : 601 - SAINT-VAAST-LES-MELLO

Région agricole : 042 - CLERMONTOIS  
 Zone défavorisée : 0 - Hors zone  
 Massif : 0 - Hors zone

#### 1. Généralités

Population totale en 1999*	781	Superficie totale*	757 ha
en 1999*	838	Superficie agricole utilisée communale (7)	388 ha
		Superficie agricole utilisée des exploitations (1)	690 ha

\* Source : INSEE, DGI

#### 2. Taille moyenne des exploitations

	Exploitations			Superficie agricole utilisée moyenne (ha) (1)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Exploitations professionnelles (2)	0	0	4	95	103	182
Autres exploitations	0	0	0	0	0	0
Toutes exploitations	0	0	4	95	103	182
Exploitations de 100 ha et plus	0	3	3	0	148	185

#### 3. Superficies agricoles

	Exploitations			Superficie (ha) (1)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Superficie agricole utilisée	0	0	4	572	617	690
Terres labourables	0	0	4	589	614	647
dont céréales	0	0	4	485	496	384
Superficie fourragère principale (3)	0	0	0	0	0	0
dont superficie toujours en herbe	0	0	0	0	0	0
Blé tendre	0	0	4	219	208	278
Orge et avoine	0	0	4	88	56	38
Mais grain et maïs semence	0	0	4	147	91	74
Betteraves industrielles	0	0	4	113	95	85
Pois protéagineux	0	0	4	0	0	0
Pommes de terre de conservation	0	0	0	0	0	0

#### 4. Cheptel

	Exploitations			Effectif		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Total bovins	0	0	0	0	0	0
dont total vaches	0	0	0	0	0	0
Total volailles	4	0	0	486	0	0
Vaches allaitantes	0	0	0	0	0	0
Total ovins	0	0	0	0	0	0
dont brebis mâles	0	0	0	0	0	0
Total porcins	0	0	0	0	0	0
dont truies mâles	0	0	0	0	0	0
Lapins mâles	0	0	0	0	0	0
Poules pondeuses	0	0	0	0	0	0
Fibules de chair et coqs	0	0	0	0	0	0

#### 5. Moyens de production

	Exploitations			Superficie (ha) ou puissance (en propriété et copropriété)		
	1979	1988	2000	1979	1988	2000
Superficie en fermage	0	0	4	527	534	690
Tracteurs	0	0	4	13	18	12
dont tracteurs de 135 ch DIN et plus	0	0	3	0	0	3
Motoculteurs-batteuses	0	0	0	0	0	0
Presses à grosses balles	0	0	0	0	0	0
Superficie irriguée	0	0	0	0	0	0
Superficie drainée par drains enterrés	0	0	0	0	0	0

#### 6. Âge des chefs d'exploitation et des coexploitants

	Effectif		
	1979	1988	2000
Moins de 40 ans	0	0	0
40 à moins de 55 ans	0	0	0
55 ans et plus	0	0	4
Total	0	0	4

#### 7. Population - Main d'œuvre

	Effectif ou UTA (4)		
	1979	1988	2000
Chefs et coexploitants à temps complet	4	5	7
Pop. familiale active sur les expl. (5)	13	9	8
UTA familiales (4)	0	0	0
UTA salariées (4) (6)	0	3	0
UTA totales (y c. ETA-CLUMA) (4)	10	11	18
Salariés permanents	0	3	0

#### 8. Statut

	Exploitations		
	1979	1988	2000
Exploitations individuelles	0	0	0

#### 9. Divers

	S ou SD		
	1979	1988	2000
S : superficie (ha)			
SD : superficie développée (ha)			
Mais fourrage et ensilage (5)	0	0	0
Pomme de terre de féculente (5)	0	0	0
Cobs grain et navette (5)	0	26	0
Haricot vert (SD)	0	0	0
Petit pois (SD)	0	0	0

#### Précisions méthodologiques

- (1) Les superficies renseignées ici sont celles des exploitations ayant leur siège sur la commune quelle que soit la localisation des parcelles. Elles ne peuvent être comparées à la superficie totale de cette commune.
- (2) Exploitations dont le nombre d'UTA (4) est supérieur ou égal à 0,75 et la marge brute standard est supérieure ou égale à 12 hectares équivalent blé.
- (3) Somme des fourrages et des superficies toujours en herbe.
- (4) Une unité de travail annuel (UTA) est la quantité de travail d'une personne à temps complet pendant une année.
- (5) La population familiale active comprend toutes les personnes, membres de la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants (y compris ceux-ci), travaillant sur l'exploitation.
- (6) Il s'agit des salariés permanents et occasionnels n'appartenant pas à la famille du chef d'exploitation ou des coexploitants.
- (7) Les superficies renseignées ici sont celles qui sont localisées sur la commune.

#### Signes conventionnels

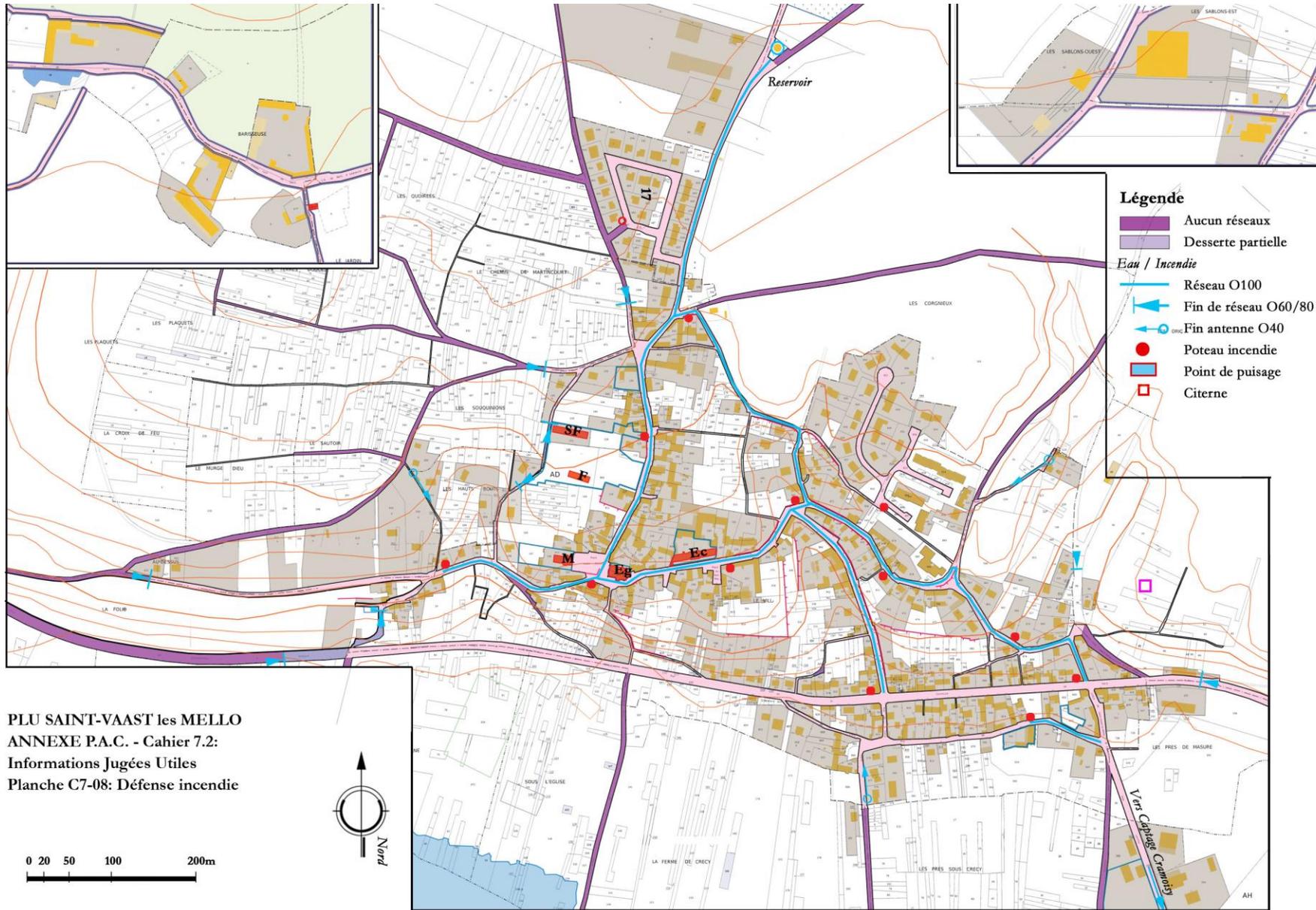
- ... Résultat non disponible
- 0 Résultat confidentiel non publié, par application de la loi sur le secret statistique

## **2.08: PROTECTION INCENDIE**

◦

◦ ◦

### **Schéma des réseaux Rappel de la réglementation**



PLU SAINT-VAAST les MELLO  
 ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:  
 Informations Jugées Utiles  
 Planche C7-08: Défense incendie

0 20 50 100 200m



## Rappel de la Réglementation

Les dispositions du référentiel national de défense extérieure contre l'incendie annexé au décret du 15.12.2015 sont applicables.

## **2.09 : AXES DE TRANSPORT TERRESTRE**

### **Sécurité routière Recommandations**

# PLAN LOCAL D'URBANISME

## Principes et objectifs de l'Etat en matière de sécurité routière

L'Etat reste garant de la sécurité et de la circulation sur l'ensemble du réseau circulé. A ce titre, il doit s'assurer lors de l'élaboration du Plan local d'urbanisme que les mesures décidées respectent les principes de base susceptibles de favoriser un haut niveau de sécurité routière, c'est-à-dire :

- la prise en compte des usagers vulnérables
- l'affectation des voies avec le souci d'un rééquilibrage des usages entre circulation et vie locale pour les voies traversant l'agglomération
- la vérification de la cohérence entre l'affectation des voies existantes ou projetées et leurs caractéristiques pour que les usagers adaptent leur comportement

Les ouvrages de référence produits par les services techniques de l'Etat sont :

- sécurité des routes et des rues
- ville plus sûre, quartiers sans accidents
- modération de la vitesse en agglomération
- zone 30
- section 70 en agglomération
- recommandations pour les aménagements cyclables
- guide des carrefours urbains
- aménagements des carrefours interurbains

Le comité interministériel de la sécurité routière a indiqué fin 1998 l'objectif de diminuer par 2 en 5 ans le nombre de tués sur les routes. A cette fin, il a rappelé l'importance de certaines orientations :

- la modération de la vitesse en agglomération
- la promotion des déplacements à bicyclettes
- un contrôle de sécurité sur les projets routiers

## Données communales :

Une analyse du fonctionnement urbain devra être faite au préalable ; elle portera sur :

- l'analyse des accidents des 5 dernières années ( ci-joint répertoire des accidents sur cette commune ainsi que les circonstances de ceux-ci)
- la circulation
- les projets ( d'aménagement urbain et de voirie)
- les points singuliers (sorties d'écoles)

A noter que les accidents recensés sont uniquement les accidents corporels de la circulation car ce sont les seuls qui sont relevés sur place par les forces de l'ordre et qui donnent lieu à procès verbal. Les accidents matériels sont recensés par les assurances des propriétaires des véhicules et ne donnent pas lieu à un recensement. Les accidents corporels de la circulation sont liés à l'importance du trafic (il faut toujours comparer les quantités d'accidents survenus au regard de l'importance de la circulation ).

La gravité des blessures est codifiée de la façon suivante :

- BL ou blessé léger
- BG ou blessé grave (la victime a passé au moins les 6 jours suivant l'accident à l'hôpital)
- T ou tué (la victime est décédée dans les 6 jours qui suivent l'accident)

## Objectifs du PLU en sécurité routière

La mise en œuvre d'une politique d'aménagement intégrant la sécurité routière nécessite d'établir à partir des données communales des objectifs qui déclineront :

- **la prise en compte des conclusions de l'approche accidents**  
si les accidents sont localisés et présentent une configuration particulière, le PLU en tiendra compte et proposera dans la mesure du possible des mesures concrètes afin d'éviter le renouvellement d'accidents similaires

- **la prise en compte des usagers vulnérables**  
dans le cadre du PLU, la commune aura une réflexion à mener permettant de :

- 1-rendre sûrs les déplacements actuels et à venir pour :
  - \* les piétons et les deux roues, en particulier les cheminements des jeunes vers les équipements qui leur sont destinés : écoles
  - \* les cheminements des parcs de stationnement vers les équipements publics ou privés

2-favoriser les déplacements de ce type

3-développer le réseau de cheminement pour ces usagers et éventuellement en affecter une partie exclusivement à leur usage

Le PLU devra intégrer les conclusions de cette réflexion dans toutes les composantes du dossier et en particulier les réservations d'emprises.

### • **L'affectation des voies**

il ne s'agit pas là de concevoir un plan de modération de la vitesse mais d'en jeter les bases, à savoir :

- \* analyser le réseau viaire existant et à venir pour en proposer une affectation à terme
- \* analyser les limites légales de l'agglomération (panneau d'entrée et de sortie) par rapport aux limites (actuelles et futures) perceptibles par les usagers en transit (présence de bâti, de trottoirs)
- \* analyser les éventuels écarts au regard du présent et de leur devenir pour décider de l'affectation des voies

Les opérations à venir devront contribuer à la construction d'une image cohérente pour les usagers de la route : on établira des règles sur le recul, la position du bâti et éventuellement sur le gabarit. Tout usager en transit doit pouvoir identifier facilement le type de voie où il évolue (une certaine typologie des aménagements sera recherchée) avec les éléments de fonctionnement inhérents au statut des voies.

### • **le gabarit à préserver**

la sauvegarde des itinéraires de transports exceptionnels est une nécessité économique pour de nombreuses industries ainsi que pour la circulation ou le transport de véhicules spéciaux (travaux publics, grues, engins agricoles). Il conviendra donc de maintenir au mieux toutes les possibilités routières existantes. Chaque gestionnaire du réseau devra réagir en conséquence à tous projets d'aménagement touchant au gabarit et aux obstacles, aux rayons des carrefours giratoires, aux poids et à la répartition des charges.

### • **Le traitement des accès**

Il s'agit là d'analyser les modalités de desserte des propriétés riveraines

Pour les routes nationales ou les routes départementales classées à grande circulation, on appliquera le principe suivant : tout automobiliste qui sort d'un accès doit disposer du temps nécessaire pour s'informer de la présence d'un autre usager, décider de sa manœuvre, démarrer et réaliser son insertion sur la route avant qu'un véhicule initialement masqué ne survienne. Ce temps est estimé à 8 secondes et ne doit dans tous les cas jamais être inférieur à 6 secondes qui est le minimum impératif.

On veillera à éviter le développement linéaire de l'agglomération le long des routes principales.  
Hors agglomération, on n'admettra pas la création d'accès nouveaux en dehors des aménagements d'ensemble faisant l'objet d'équipements adaptés organisant le raccordement des voiries secondaires au réseau des routes principales dans de bonnes conditions de sécurité.

Pour les routes secondaires ( les autres routes et les voies communales), on essaiera de respecter le principe énoncé ci-dessus.

### Les connaissances acquises

Même s'il n'y a pas encore beaucoup de connaissances explicites sur les caractéristiques des rues qui engendrent des conduites à risque, les éléments suivants semblent y contribuer à savoir :

- la présence de constructions tournant le dos à la route, l'absence de constructions visibles (cachées derrière des haies vives) qui n'engendrent pas la perception d'un milieu urbain
- l'absence d'événements marquant l'entrée de l'agglomération
- les largeurs de rues qui donnent une impression d'aisance
- les alignements droits qui permettent au regard du conducteur de se porter au loin

La prise en considération de ces connaissances devrait permettre d'éviter :

- des extensions d'habitations reliées à l'agglomération seulement par la route
- l'élargissement des emprises (recul des habitations) qui élargissent le champ visuel
- les aménagements non cohérents avec le type de la voie concernée
- les alignements droits trop longs ( afin d'éviter une augmentation de la vitesse)

De même, les emplacements réservés pour les équipements devront être choisis avec soin : prise en compte les déplacements engendrés pour créer des liaisons sûres.

## CRITERES DE QUALITE DE LA SIGNALISATION

La signalisation doit être :

- visible :
- lisible : on doit réduire et simplifier les indications au maximum et, le cas échéant, répartir les signaux sur plusieurs supports échelonnés
- uniforme : l'uniformité implique l'interdiction d'utiliser, sur toutes les voiries, des signaux non réglementaires ( tous les signaux routiers doivent être conformes à la réglementation en date du 1<sup>er</sup> juin 2001 ).
- homogène : l'homogénéité exige que, dans des conditions identiques, l'utilisateur rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.
- simple : la simplicité s'obtient en évitant une surabondance de signaux qui fatigue l'attention de l'utilisateur, lequel tend alors à négliger les indications données ou même ne peut les lire, les comprendre ou les enregistrer.
- continue : ( ne s'applique qu'à la signalisation de direction ) : la continuité des directions signalées, assurée sur les routes importantes par la coordination effectuée à l'échelon de l'Administration Centrale, doit être recherchée sur toutes les autres routes en réalisant localement entre services les liaisons nécessaires
- cohérente avec l'usage, avec les règles de circulation \* cf ci dessous
- concentrée : lorsqu'il est indispensable que plusieurs signaux soient vus en même temps, on doit les implanter de façon que l'utilisateur puisse les apercevoir d'un seul coup d'œil, de jour comme de nuit

\* il doit y avoir aussi cohérence entre la géométrie de la route et la signalisation, entre la signalisation et l'environnement de la route ou de la rue, entre les signalisations verticales entre elles, entre la signalisation horizontale et la signalisation verticale, entre les revêtements rétro réfléchissants utilisés.

## LES MIROIRS

Le miroir peut être utilisé sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :

- \* mise en place d'un régime de priorité avec obligation d'arrêt « stop » sur la branche du carrefour où les conditions de visibilité ont entraîné l'utilité du miroir
- \* distance entre la ligne d'arrêt et le miroir inférieur à 15 m
- \* trafic essentiellement local sur la route où est implanté le « stop » précité
- \* limitation de vitesse sur la route prioritaire inférieure ou égale à 50 km/h
- \* implantation à plus de 2,3 m.

Les miroirs doivent être inclus sur un fond :

- \* carré s'il s'agit d'un miroir rond ( le côté du carré a une longueur égale à une fois et demie le diamètre du miroir )
- \* rectangulaire ou carré s'il s'agit d'un miroir rectangulaire ou carré ( les côtés du fond ont une longueur égale à une fois et demie celle du miroir )

Le fond ainsi doit être rayé noir et blanc, chaque raie mesurant 5cm de largeur. Il ne faut pas utiliser de miroir plan.

## LES OBSTACLES LATERAUX

D'une manière générale , dans chaque commune , il faudra veiller à apporter un soin au traitement des obstacles latéraux ( au niveau national, rappelons qu'un accident mortel sur 3 se produit lors d'un choc contre obstacle ) et surtout lorsque nous nous situons :

- sur une route nationale
- sur une route départementale classée à grande circulation
- dans une zone d'accumulation d'accidents
- dans une section de route en courbe
- ou quand l'obstacle est situé trop près du bord de chaussée

Ces obstacles sont susceptibles d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'un accident.

Voici quelques exemples à envisager :

- \* éloignement au maximum les poteaux EDF et Télécom du bord de la chaussée et dans la mesure du possible prévoir une mise sur poteaux communs des lignes,
- \* chanfreinage des têtes de buse,
- \* suppression et remplacement des bornes kilométriques ou GDF en matériaux durs par des bornes en plastique , des panneaux de signalisation en matériaux durs par des panneaux aux normes
- \* suppression des entrepôts sauvages, du stockage provisoire des arbres sur l'accotement
- \* traitement des ponceaux soit en mettant en place un dispositif de retenue, soit en supprimant le ponceau et en implantant éventuellement un garde corps

## LES LIMITES D'AGGLOMERATION

L'article 1 du Code de la Route donne comme définition de l'agglomération, l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui la traverse ou qui la borde .L'espace bâti est caractérisé par :

- a. un espacement entre bâtiments de moins de 50 m
- b. des bâtiments proches de la route
- c. une longueur d'au moins 400 m
- d. une fréquence significative d'accès riverains

Les limites d'agglomération ont des effets :

- \* au titre du code de la route
- \* au titre de l'occupation du domaine public
- \* au titre de l'urbanisme
- \* au titre de la publicité
- \* au titre de la police

Les panneaux sont obligatoirement de type EB10 et EB20 ( les seuls réglementaires ), posés à moins de 100 mètres du bâti et sur l'accotement droit ( sur les routes importantes ou en cas de mauvaise visibilité, un doublement est possible sur la gauche de la chaussée ). Sur les routes départementales , la cartouche à fond jaune ( type E43 ) devra être mise au dessus du panneau. Aucune inscription autre que le nom de l'agglomération ne doit être portée sur ces panneaux et aucun panneau, autre éventuellement des AB6 ou AB7, ne doit être placé sur le même support.

Il est inutile de positionner à l'entrée d'agglomération un panneau de limitation de vitesse à 50 km/h car c'est le régime général de la limitation de vitesse en agglomération.

Dès lors qu'à l'une des entrées d'agglomération, une prescription a été mise en place , elle doit être reprise à chaque entrée d'agglomération

## **2.10 : ROUTES DEPARTEMENTALES**

**Courrier du Conseil Départemental du 31 octobre 2011**

- 
- ◦

### **CIRCUITS DEPARTEMENTAUX**

**Circuit des Carrières**  
**Circuit équestre des Forêts du Clermontois**

**Tracé sur la commune**



PÔLE DEVELOPPEMENT DURABLE  
DES TERRITOIRES ET MOBILITE  
Direction du développement des territoires  
Bureau de l'aménagement et de l'urbanisme

Affaire suivie par : Didier DUJACQUIER  
Mél : didier.dujacquier@cgo.fr  
Tél. : 03.44.06.63.32  
Fax : 03.44.06.60.02

Beauvais, le 31 OCT 2011

Objet : Collecte des informations nécessaires à l'élaboration du PLU  
Commune de SAINT-VAAST-LES-MELLO

Le Président du conseil général  
à  
Monsieur le Directeur départemental  
des Territoires de l'Oise

Suite à votre demande en date du 23 août 2011 concernant la collecte des informations nécessaires à l'élaboration du plan local d'urbanisme de la commune de SAINT-VAAST-LES-MELLO, prescrit par délibération du 7 juillet 2011, j'ai l'honneur de vous adresser les informations suivantes :

#### 1° Routes départementales :

Les routes départementales (RD) n° 12 et 123 traversent la commune :

- La RD n° 12 est classée en 3<sup>ème</sup> catégorie. Les comptages de trafic, effectués en 2007, relèvent une moyenne journalière de 3.015 véhicules dont 4 % de poids lourds.
- La RD n° 123 est classée en 3<sup>ème</sup> catégorie. Les comptages de trafic, effectués en 2011, relèvent une moyenne journalière de 5.020 véhicules dont 3 % de poids lourds.

Entre 2006 et 2010, 8 accidents sont survenus faisant 1 tué, 6 blessés hospitalisés et 5 blessés non hospitalisés.

#### 2° Circuits de randonnée inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR)

Le territoire communal est concerné par 2 circuits de randonnée :

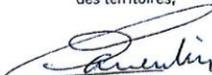
- un circuit de randonnée équestre dénommé "Forêts du Clermontois" inscrit au Plan départemental de tourisme équestre approuvé par le conseil général par délibération du 8 novembre 1991.
- le circuit "Randonnée des carrières" inscrit au PDIPR par décision de la commission permanente du conseil général du 13 avril 2007. Le conseil municipal de SAINT-VAAST-LES-MELLO a émis un avis favorable sur cette inscription par délibération du 12 juin 2006.

#### 3° Protection de l'environnement – les Espaces Naturels Sensibles

Le conseil général a approuvé le 18 décembre 2008 un schéma départemental des Espaces Naturels Sensibles. Ainsi, le territoire de la commune de SAINT-VAAST-LES-MELLO est concerné par un site d'intérêt local, "Marais de la Plaine et anciennes carrières de Saint-Vaast-lès-Mello".

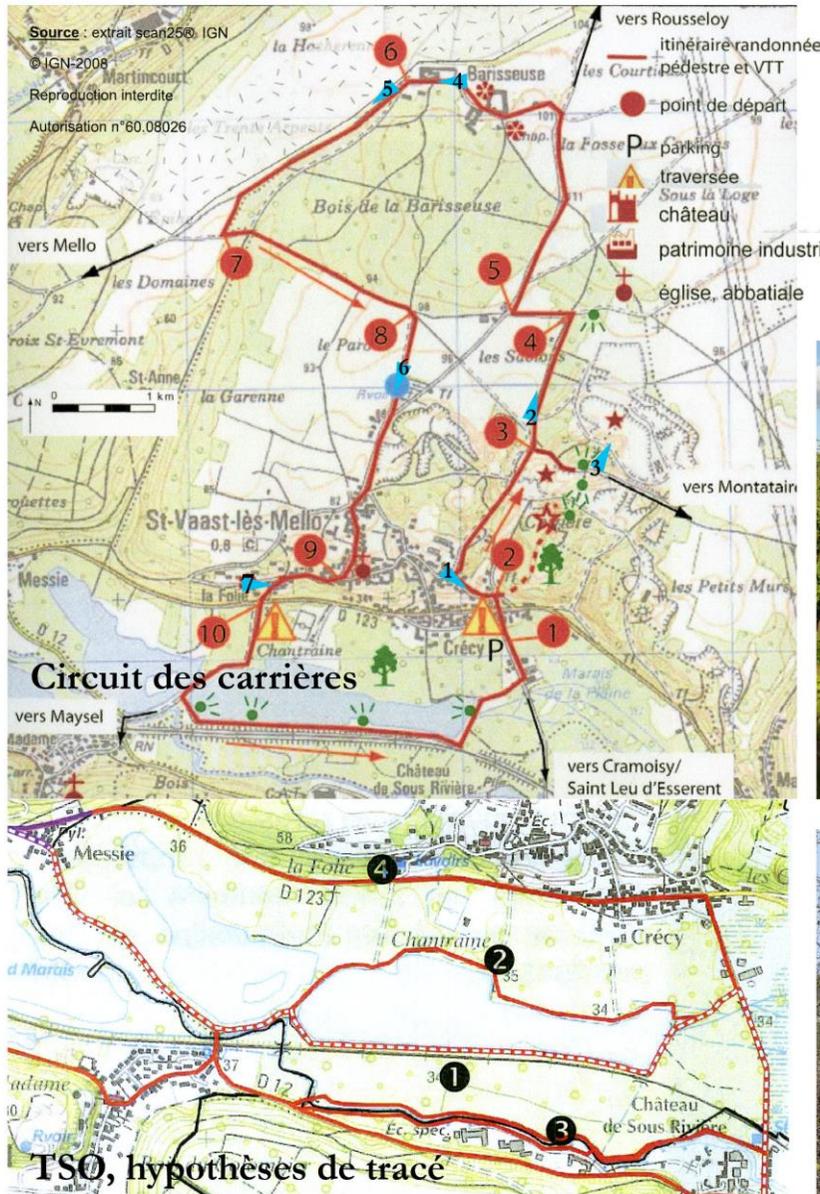
Par ailleurs, je ne manquerai pas, en cours d'élaboration de ce document d'urbanisme, de vous faire parvenir tous les éléments nouveaux relevant de la compétence du département.

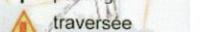
Pour le Président du conseil général,  
et par délégation,  
le directeur du développement  
des territoires,



Philippe DAVERDIN

P.J. : extraits du PDIPR  
fiche du site CLE16

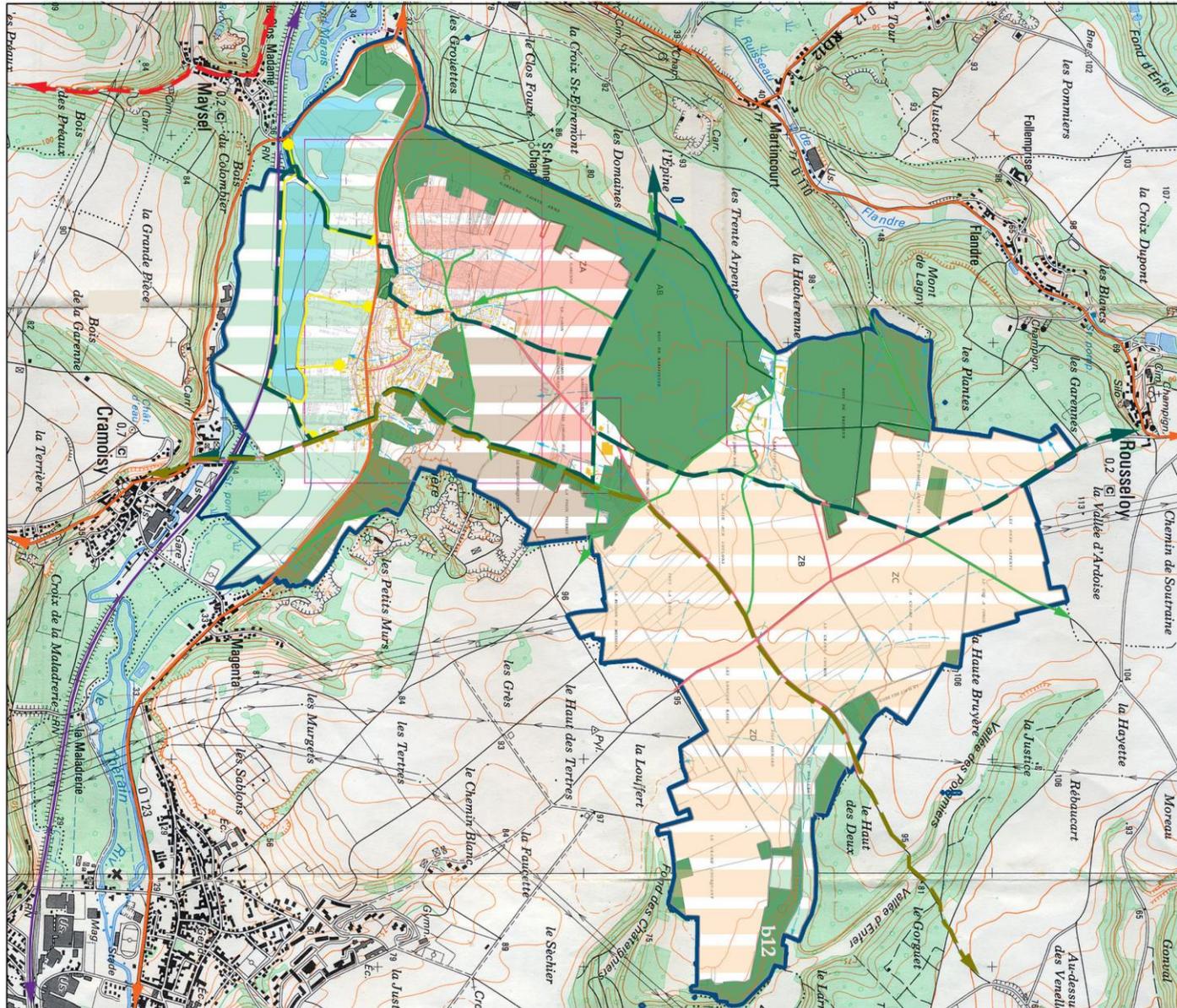


-  itinéraire randonnée pédestre et VTT
-  point de départ
-  chemin d'accès des Glachoirs (propriété privée)
-  point d'eau
-  panorama
-  carrière en activité
-  carrière à l'abandon
-  curiosités diverses
-  parking
-  traversée Sous la Loge château
-  patrimoine industriel
-  église, abbataiale

**PLU SAINT-VAAST les MELLO**  
**ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:**  
**Informations Jugées Utiles**  
**Planche C7-10 1**  
**Circuits Départementaux**  
**Circuit des Carrières**



**PLU SAINT-VAAST les MELLO**  
**ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:**  
**Informations Jugées Utiles**  
**Planche C7-10.2:**  
**Circuit équestre**  
**des Forêts du Clermontois**



**Légende**

*La desserte*

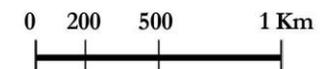
-  Liaison intercommunale
-  Desserte communale
-  Chemin rural
-  Chemin de remembrement

*Circuits départementaux*

-  Circuit équestre des Forêts
-  Circuit des carrières

*Autres circuits*

-  GR 11
-  Sentier communal



## 2.11: Espaces Naturels Sensibles

### « Marais de la Plaine et anciennes carrières de Saint-Vaast-les-Mello » « Marais Chantraine à Saint-Vaast-les-Mello »

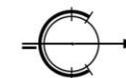
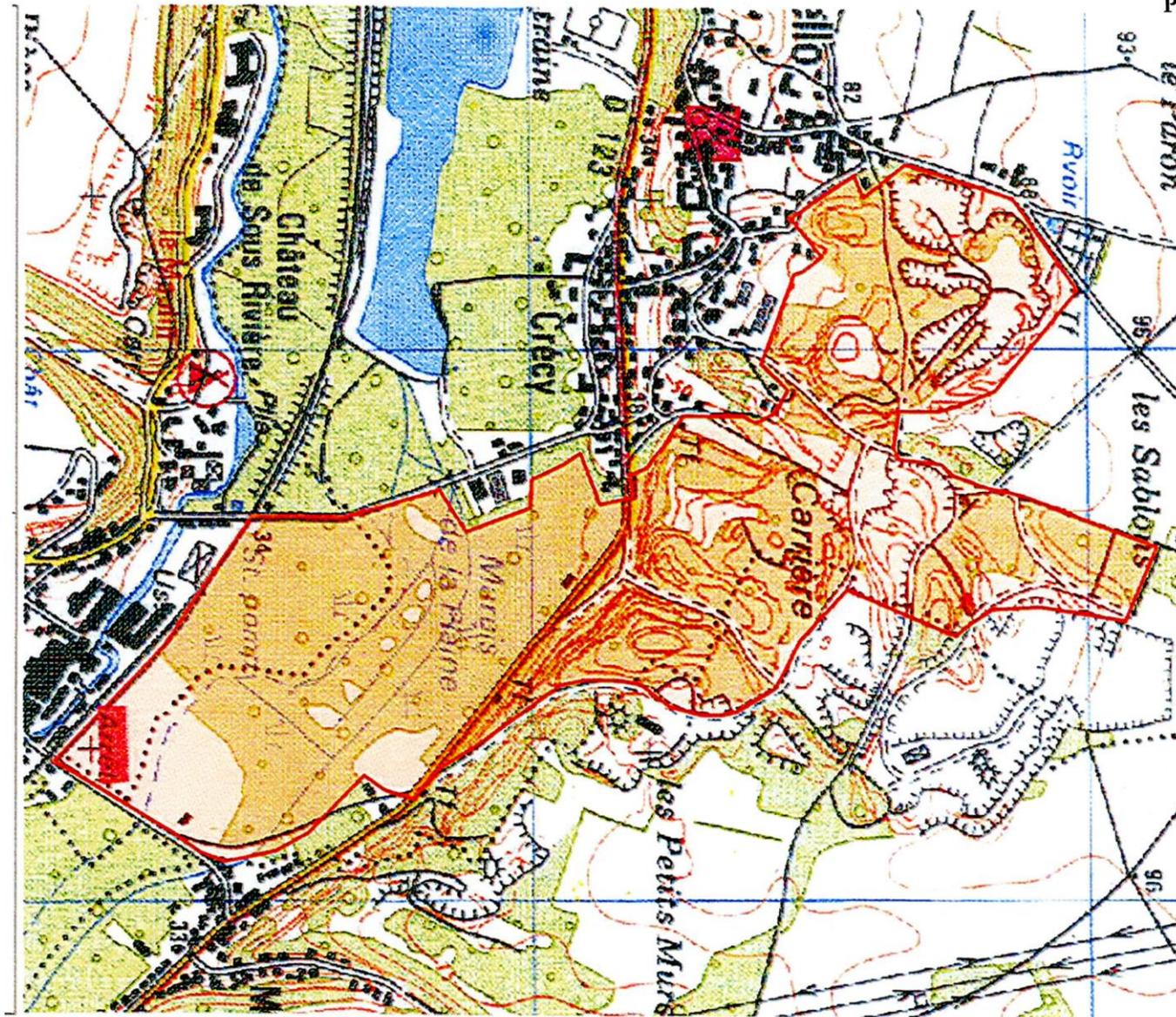
- 
- ○

Plans de délimitation  
Fiches

**PLU SAINT-VAAST les MELLO**  
**ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:**  
**Informations Jugées Utiles**  
**Planche C7-11 1**  
**ENS du «Marais de la Plaine**  
**et des anciennes carrières de**  
**Saont-Vaast-les-Mello»**

Légende

 Limite ENS



0 120 240 m



Envoyé en préfecture le 24/12/2019

Reçu en préfecture le 24/12/2019

Affiché le

The logo for SLOW, consisting of the word "SLOW" in a stylized, italicized blue font.

ID : 060-216005942-20191223-D45\_2019-DE

## **2.12 : ZNIEFF Type 1 / Corridors écologiques**

### **« Marais de la Plaine et anciennes carrières de Saint-Vaast-les-Mello »**

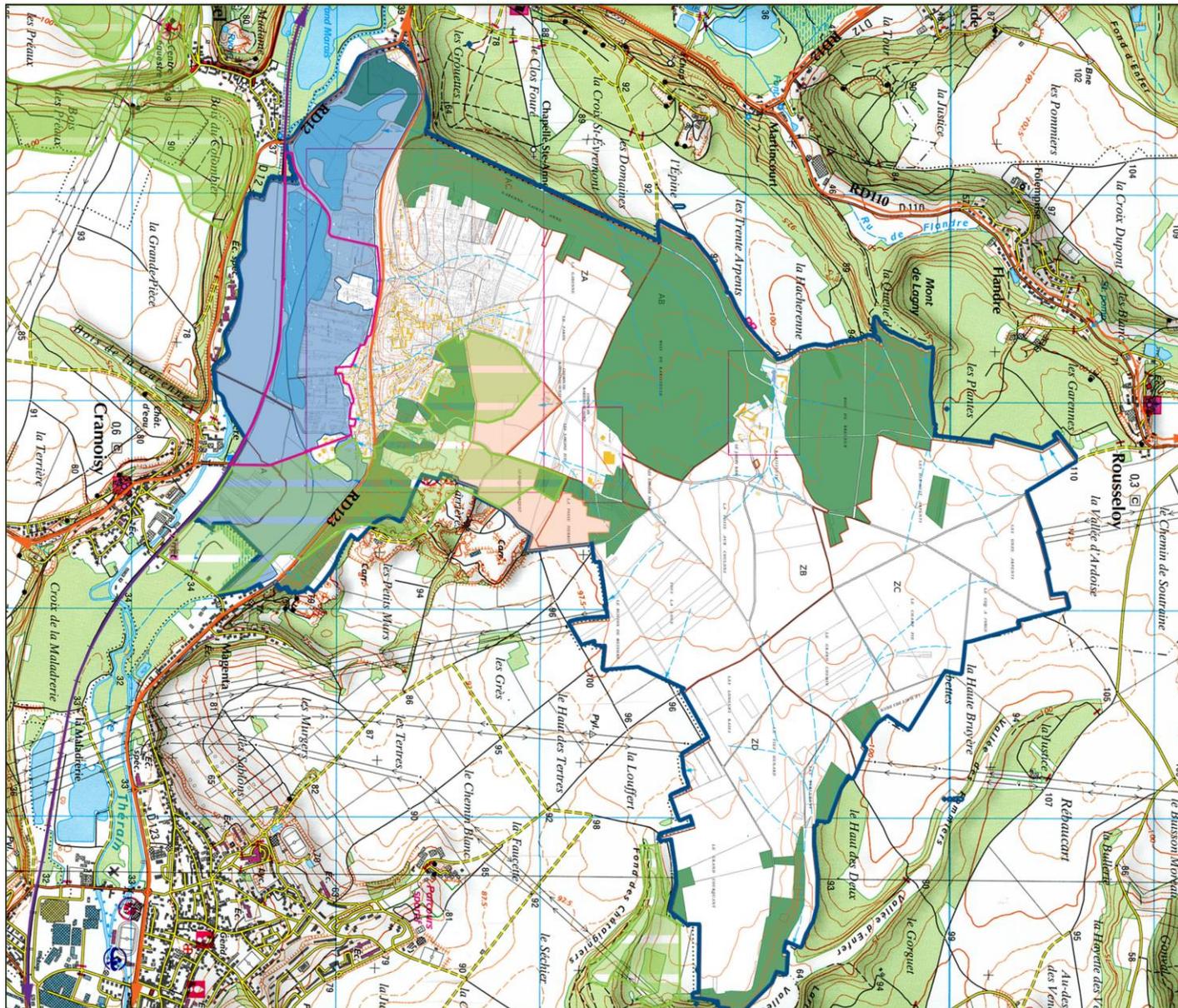
#### **Corridors interforestiers, corridors batraciens**

○

○ ○

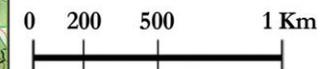
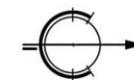
#### **Plans de délimitation et de localisation**

PLU SAINT-VAAST les MELLO  
ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:  
Informations Jugées Utiles  
Planche C7-12 1  
ZNIEFF

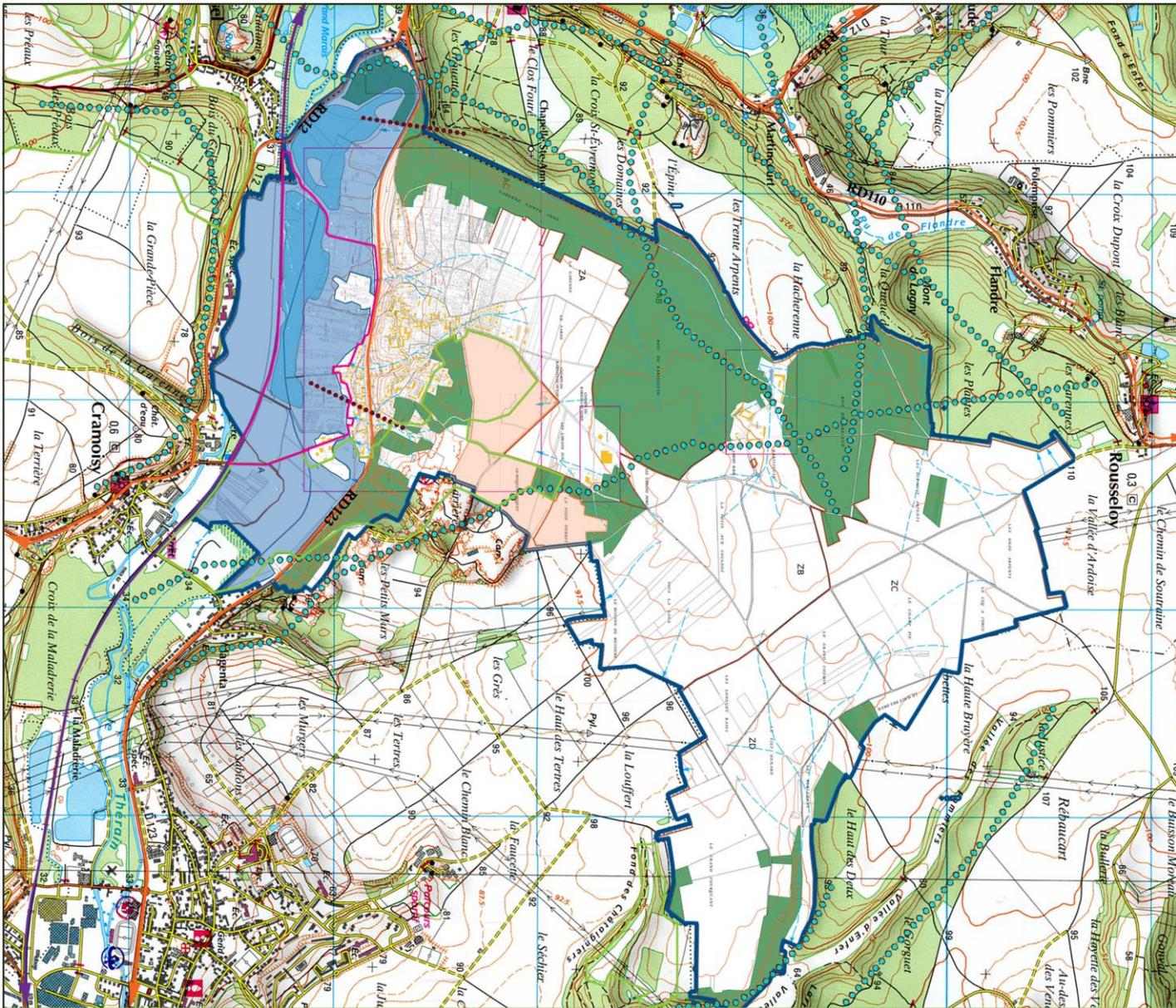


**Légende**

-  Limite communale
-  Liaison intercommunale
- Environnement**
-  ZNIEFF de type 1
-  Zone humide
-  Etude OGE (étang communal)

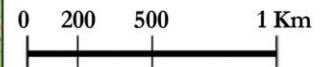
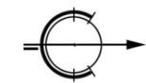


PLU SAINT-VAAST les MELLO  
 ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:  
 Informations Jugées Utiles  
 Planché C7-12 2  
 Couloirs écologiques



**Légende**

-  Limite communale
-  Liaison intercommunale
- Environnement**
-  ZNIEFF de type 1
-  Zone humide
-  Etude OGE (étang communal)
-  Corridor interforestier
-  Corridor à batraciens



## 2.13 : PAYSAGE EMBLEMATIQUE

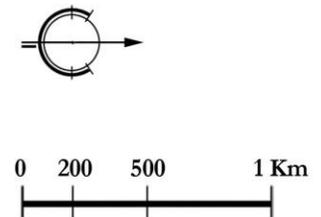
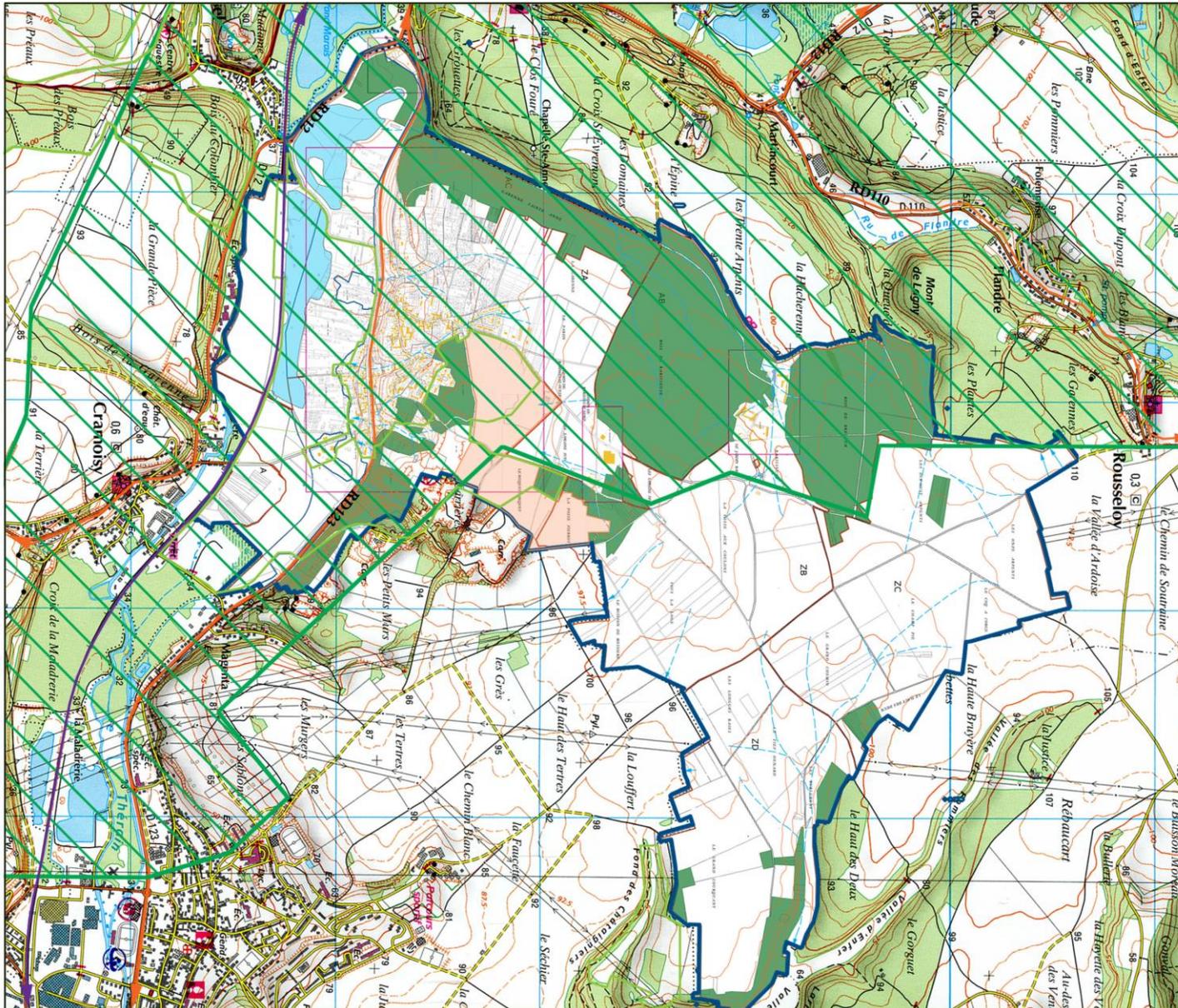


Carte sur la commune

**PLU SAINT-VAAST les MELLO**  
**ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:**  
**Informations Jugées Utiles**  
**Planche C7-13**  
**Paysage emblématique**

**Légende**

-  Limite communale
-  Liaison intercommunale
- Paysage**
-  Paysage emblématique
- 

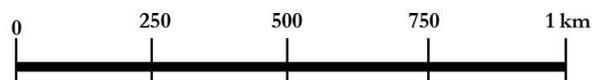


## 2.14 : ZONES HUMIDES ET A DOMINANTES HUMIDES

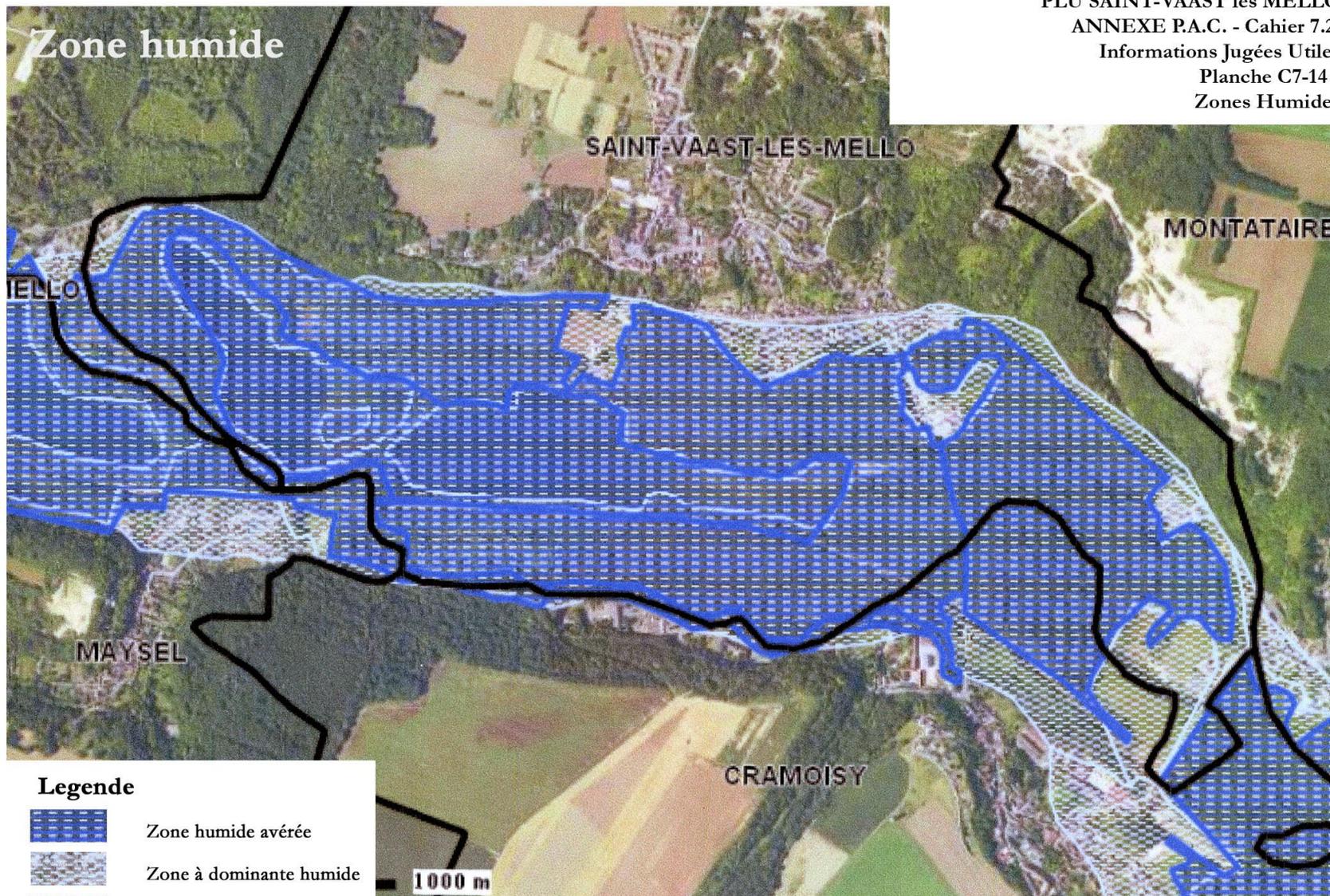
### Localisation

- 
- ◦

### Carte sur la commune



N



PLU SAINT-VAAST les MELLO  
ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:  
Informations Jugées Utiles  
Planche C7-14 1  
Zones Humides

## 2.14 : Atlas des Risques Naturels Majeurs

- 
- ○

**Aléa Remontée de nappe  
Coulées de Boues / Cavités**

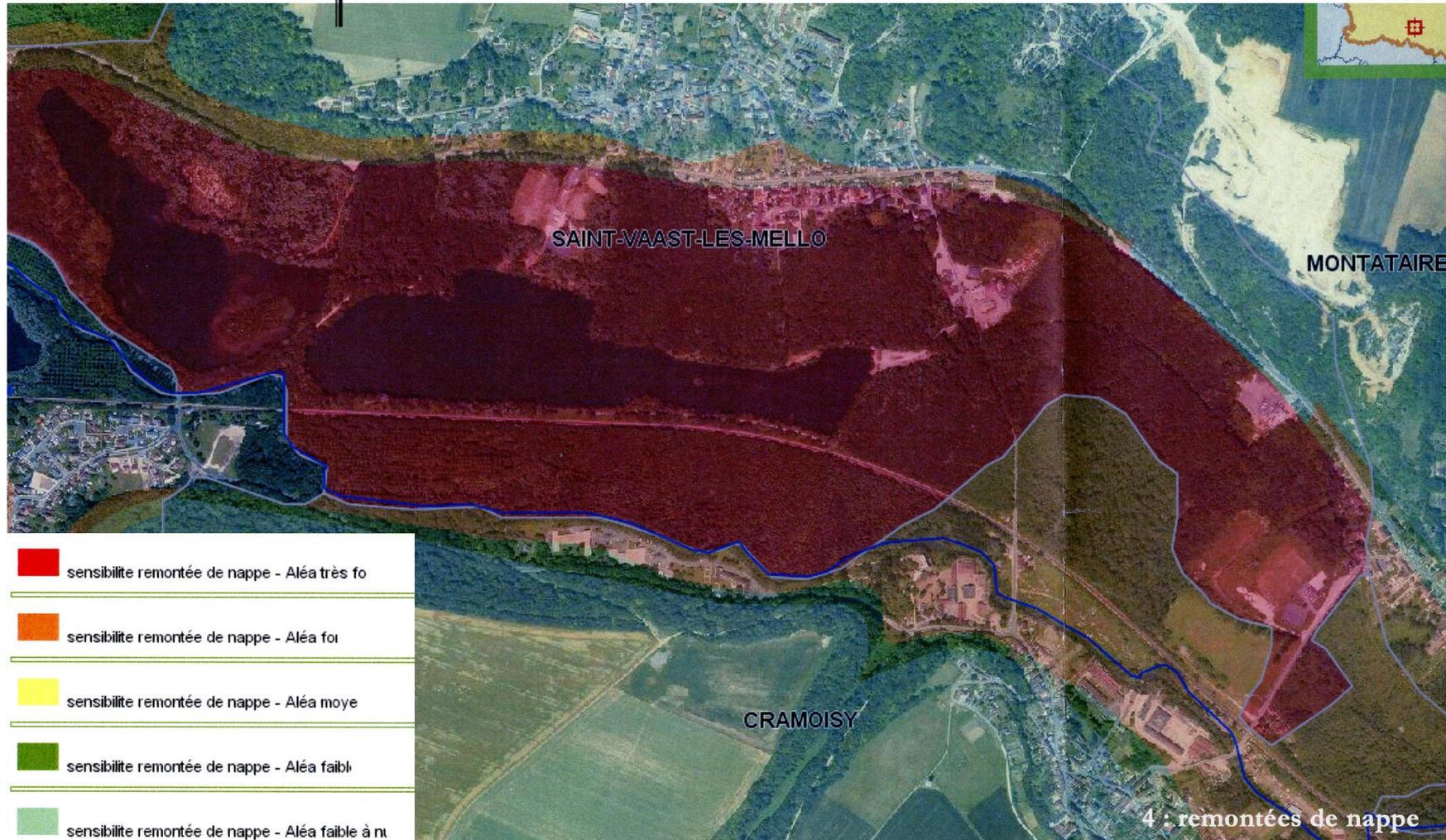
**Cartes sur la commune**

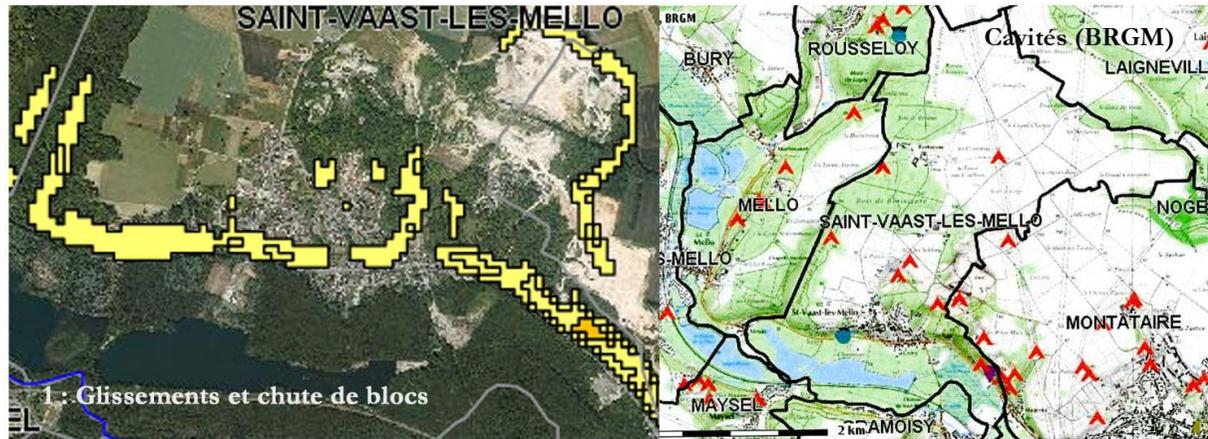
2 : Coulées de boue



3 : Effondrement

**PLU SAINT-VAAST les MELLO**  
**ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:**  
**Informations Jugées Utiles**  
**Planche C7-15 2 : Risques Majeurs**  
**Aléas remontées de nappe**

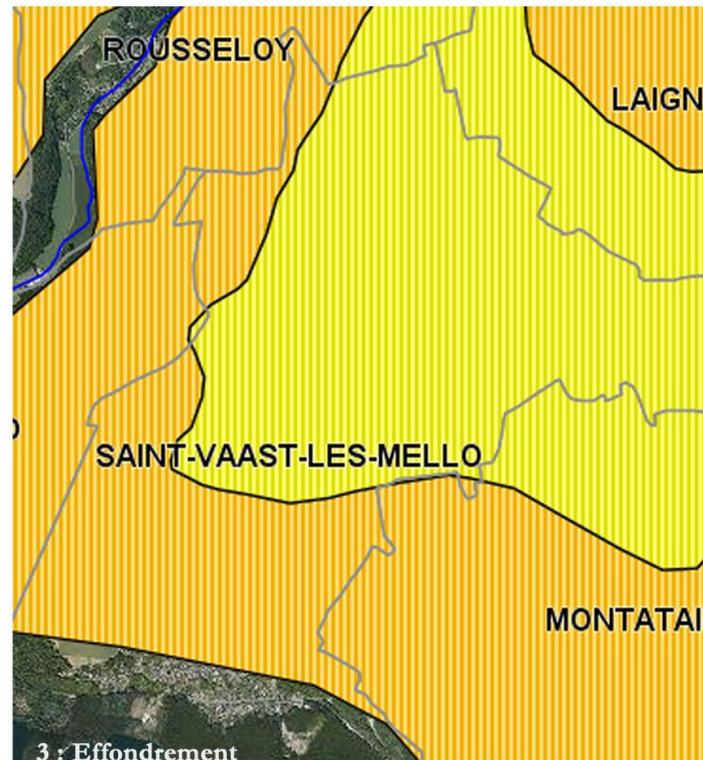
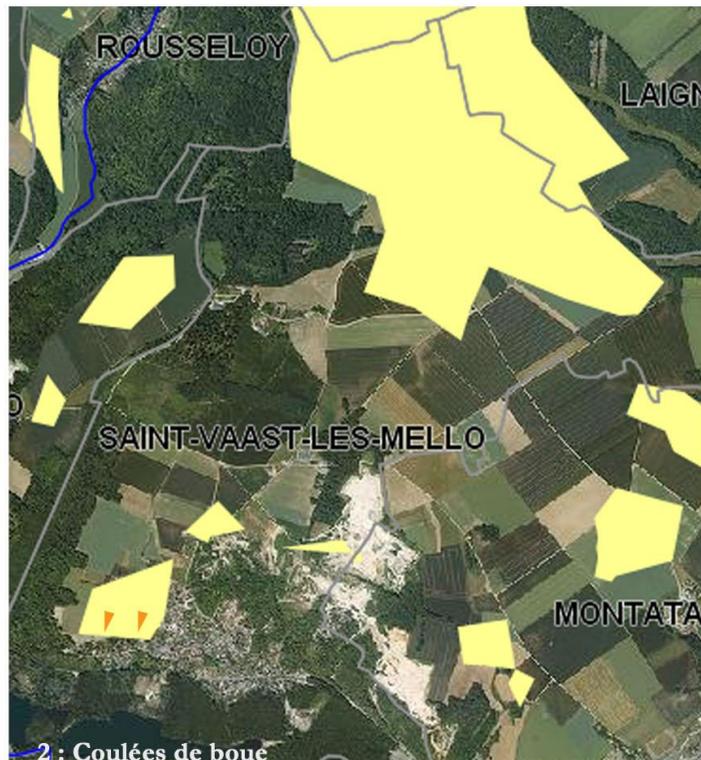




**PLU SAINT-VAAST les MELLO**  
**ANNEXE P.A.C. - Cahier 7.2:**  
**Informations Jugées Utiles**  
**Planche C7-15 3 : Risques Majeurs**  
**Aléas effondrement, coulées de boues, cavités**

**Légende Aléas**

-  Glissement moyen, chute de blocs faible
-  Coulées de boue moyen
-  Effondrement localisé / en masse faible
-  Effondrement localisé / en masse moyen



Envoyé en préfecture le 24/12/2019

Reçu en préfecture le 24/12/2019

Affiché le

The logo for SLOW, consisting of the word "SLOW" in a stylized, italicized blue font.

ID : 060-216005942-20191223-D45\_2019-DE