

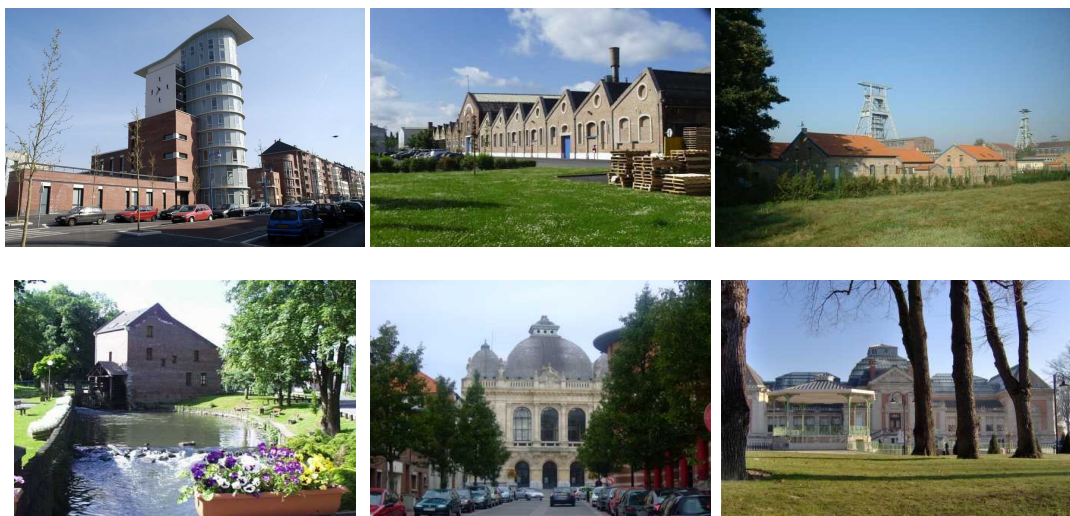
LE SCOT DU VALENCIENNOIS

Le schéma directeur actuellement en vigueur dans l'arrondissement de Valenciennes, troisième agglomération du Nord Pas-de-Calais, a été approuvé le 13 décembre 2002. En 2006, les intercommunalités de l'arrondissement (qui compte 350 000 habitants), ont d'ores et déjà manifesté, par délibération de principe, le désir de réviser le schéma directeur et de le transformer en Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le présent cahier, à destination des élus, a pour vocation, sans prétendre à l'exhaustivité, de montrer que c'est à l'échelle de l'arrondissement que le SCOT pourra exprimer toute son utilité. Ce cahier permet aussi d'évoquer les principales évolutions apportées par la création du SCOT vis-à-vis du schéma directeur.

D'une part, le SCOT est un outil de mise en cohérence des politiques sectorielles (habitat, déplacements, équipements commerciaux, environnement...). D'autre part, le SCOT présente un projet politique fédérateur pour le territoire auquel il s'applique. Le SCOT est de la responsabilité des élus, des communes et de leurs groupements, qui se rassemblent au sein d'un syndicat mixte chargé de son élaboration.

Il s'agit d'une démarche longue qui nécessite une analyse fine du territoire et de son fonctionnement afin que les élus puissent déterminer les enjeux et un projet politique au service du développement et de l'amélioration de la qualité de vie dans l'arrondissement, face à une concurrence accrue vis à vis des territoires voisins.



DU SCHÉMA DIRECTEUR AU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

La loi SRU du 13 décembre 2000, en remplaçant le schéma directeur (créé par la loi de 1967) par le SCOT, n'a pas opéré un simple changement de dénomination.

En effet, le SCOT sort du domaine exclusif de la planification pour devenir un document qui articule les politiques sectorielles (habitat, déplacements, environnement, développement commercial, ...). A ce titre, le SCOT en devient le chef de file et en assure la **cohérence**, parce que le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Schéma de Développement Commercial (SDC) ainsi que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec lui.

Enfin, le SCOT s'articule autour d'un projet d'aménagement et de développement durable, véritable projet politique pour les 15 à 20 années à venir.

Il doit être compatible avec la charte du Parc Naturel Régional, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

Le tableau ci-contre donne un aperçu de la procédure et du contenu du SCOT. ➡

Le tableau ci-dessous présente les principales différences entre un schéma directeur et un schéma de cohérence territoriale. ↓

| Les étapes simplifiées de la révision du schéma directeur de l'Arrondissement de Valenciennes |
|--|
| Organisation de la maîtrise d'ouvrage <ul style="list-style-type: none"> ✓ Définition des modalités d'administration et de prise de décision ✓ Constitution d'une équipe technique ✓ Définition des modalités de pilotage du projet et de mise en oeuvre du SCOT approuvé |
| Bilan du schéma directeur : analyse des résultats de l'application du schéma, notamment du point de vue de l'environnement |
| Délibération fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation |
| Recrutement du maître d'oeuvre (bureau d'études) |
| Porter-à-connaissance (Etat) |
| Élaboration du projet <ul style="list-style-type: none"> ✓ Diagnostic et rapport de présentation ✓ Projet d'aménagement et de développement durable ✓ Document d'orientations générales |
| Bilan de la concertation |
| Arrêt du projet et consultation des collectivités, des personnes publiques et du Préfet |
| Enquête publique |
| Approbation, suivie du contrôle de la légalité |

| Les SDAU et les schémas directeurs | Les SCOT |
|--|--|
| Les SDAU et les schémas directeurs ont été remplacés par les SCOT pour pallier un certain nombre de critiques qui leur étaient faites : <ul style="list-style-type: none"> ♦ Leur inadaptation aux évolutions économiques et urbanistiques, notamment décrite par le Conseil d'État dans son rapport de 1992, intitulé : « l'urbanisme, pour un droit plus efficace ». ♦ La logique du zonage qui prévalait à l'époque. Ainsi le schéma directeur était surtout ressenti comme un simple document de planification, ceci était notamment symbolisé par la présence d'une carte de destination générale des sols, juridiquement opposable. | Le SCOT n'est pas un document de zonage, mais un document de stratégie globale adaptée au territoire : <ul style="list-style-type: none"> ♦ La stratégie est formalisée au sein d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), pièce politique maîtresse du SCOT. ♦ Il n'existe pas de carte de destination générale des sols, mais un document d'orientations générales (DOG), document juridiquement opposable du SCOT. Il peut contenir des cartes, qui doivent privilégier la représentation symbolique, laissant une marge d'appréciation locale. |
| Une faible prise en compte des préoccupations environnementales : <ul style="list-style-type: none"> ♦ La loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, et applicable aux documents d'urbanisme, n'exigeait pas d'évaluer les incidences des orientations du schéma sur l'environnement. | Le SCOT est soumis à l'évaluation environnementale : <ul style="list-style-type: none"> ♦ Il s'agit d'une procédure encadrée prévue par le décret n°2005-608 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement, et rendant obligatoire un avis spécifique au titre de cette évaluation lors de l'arrêt du projet de SCOT. |
| Le manque de suivi et d'évaluation du schéma directeur : <ul style="list-style-type: none"> ♦ Une fois approuvé, le schéma directeur n'a pas toujours été suivi et évalué du fait de l'absence de structure pérenne obligatoire. | Le SCOT est un projet intercommunal qui s'inscrit dans la durée : <ul style="list-style-type: none"> ♦ Une structure pérenne développe le projet, assure son suivi, et son évaluation (obligatoire) au bout de 10 ans, sous peine de caducité. Le SCOT exige un management fort. |
| Peu de concertation avec la population : <ul style="list-style-type: none"> ♦ La concertation prévue par les textes n'allait pas au delà d'une enquête publique. | La recherche active d'une démocratie participative : <ul style="list-style-type: none"> ♦ Outre l'enquête publique, les modalités de concertation sont fixées dans la délibération de prescription du SCOT ; celle-ci se déroule tout au long de la procédure jusque l'arrêt du projet de SCOT. Elle peut prendre la forme de réunions publiques, d'un site internet, de plaquettes informatives... |

QUELS CONTOURS POUR LE SCOT DU VALENCIENNOIS ?

Le schéma directeur de l'arrondissement de Valenciennes s'applique, comme son nom l'indique, au territoire de l'arrondissement.

Les paragraphes suivants montreront que le périmètre de l'arrondissement constitue un cadre minimal pour mener les études prospectives du SCOT, en s'appuyant sur les deux notions d'aire urbaine et de bassin de vie.

En effet, elles prennent notamment en compte les déplacements urbains, critère que le code de l'urbanisme juge déterminant pour délimiter un tel périmètre (article L.122-3).

➡ L'aire urbaine de Valenciennes, un révélateur des liens qui unissent les communes de l'arrondissement et au-delà

Selon la définition qu'en donne l'INSEE, une aire urbaine est un ensemble continu de communes constitué par un pôle urbain (agglomération offrant au moins 5 000 emplois) et par des communes adjacentes (la couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente active travaille dans le pôle urbain ou cette couronne.

⇒ **Les communes d'une même aire urbaine ont donc des liens importants entre elles, au minimum dans le cadre des déplacements domicile-travail. Pour cette raison, il est souhaitable qu'elles unissent leurs réflexions prospectives pour aboutir à un aménagement cohérent du territoire.**

En 1999, l'aire urbaine de Valenciennes est la dix-neuvième de France, et la troisième du Nord-Pas-de-Calais (après Lille et Douai-Lens).

Son contour, figuré sur la carte 1 (page suivante), montre que :

- d'une part, l'arrondissement de Valenciennes est presque inclus dans l'aire urbaine de Valenciennes en 1999,
- d'autre part, l'aire urbaine dépasse les limites de l'arrondissement, vers Douai, Cambrai, et l'arrondissement d'Avesnes.

⇒ **L'arrondissement apparaît comme l'échelle minimale de prise en compte du territoire dans sa dimension économique (relations actifs/emplois).**

En matière d'emploi, on notera enfin que la métropole lilloise exerce une influence croissante aux marges de l'arrondissement, notamment aux limites de l'Amandinois.

➡ Le bassin de vie de Valenciennes, une notion qui relativise l'influence de Lille

Parallèlement à la description de l'organisation du territoire par l'emploi, l'INSEE a publié en 2004 les contours des 1916 bassins de vie en France, dont 171 bassins de vie des grandes agglomérations, centrés sur une unité urbaine de plus de 30 000 habitants. L'arrondissement de Valenciennes fait partie de ces 171 bassins de vie.

Pour l'INSEE les bassins de vie « *constituent la plus petite maille territoriale sur laquelle les habitants peuvent accomplir la majorité des actes courants : il s'agit de l'accès aux services privés ou publics assez souvent fréquentés et de l'accès à l'emploi.* »

Ainsi, l'INSEE, en créant la notion de bassin de vie, a cherché à appréhender les conditions de vie, en délimitant les plus petits territoires sur lesquels les habitants ont non seulement accès à l'emploi, mais aussi aux principaux services pris comme référence :

- concurrentiels : commerces, services bancaires, etc.;
- non concurrentiels : services publics ou assimilés, éducation et santé.

Concernant le bassin de vie de Valenciennes, reportons-nous à la carte n°2, figurée page 5. On peut constater que le périmètre du bassin de vie de Valenciennes permet, par rapport à l'aire urbaine, de relativiser le poids exercé par la métropole lilloise sur les marges du Valenciennois. En d'autres termes, les actifs résidant dans l'aire urbaine de Valenciennes et travaillant ou non dans son bassin d'emploi, consomment pour une bonne part dans le Valenciennois et en utilisent les services.

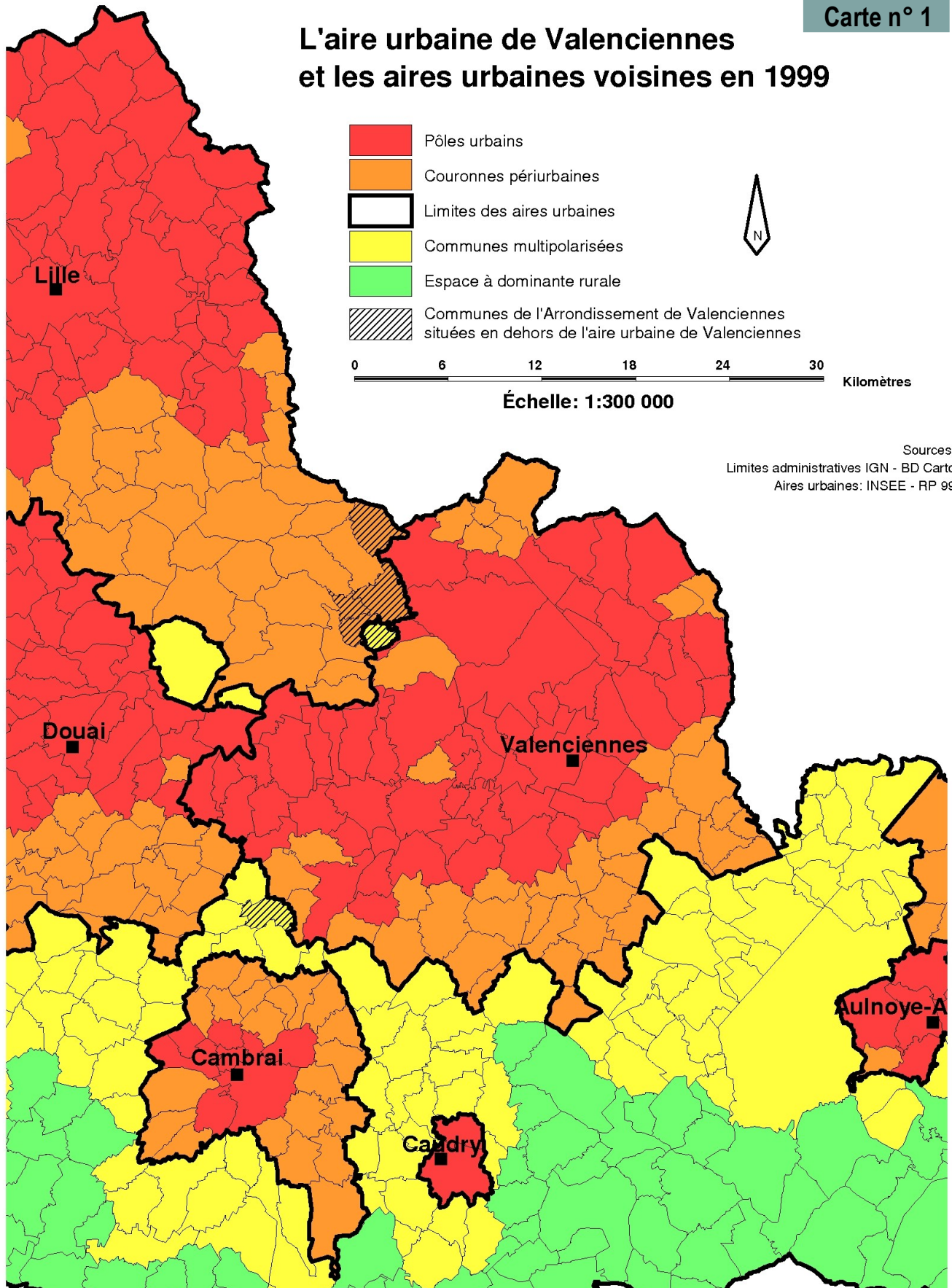
En outre, cette carte confirme l'influence du Valenciennois sur l'est du Douaisis.

Autre constat important : le périmètre du bassin de vie de Valenciennes est très proche de celui de l'aire urbaine. Cela renforce le lien existant entre les communes de l'arrondissement, non seulement du point de vue de l'accès à l'emploi mais aussi pour l'accès aux services.

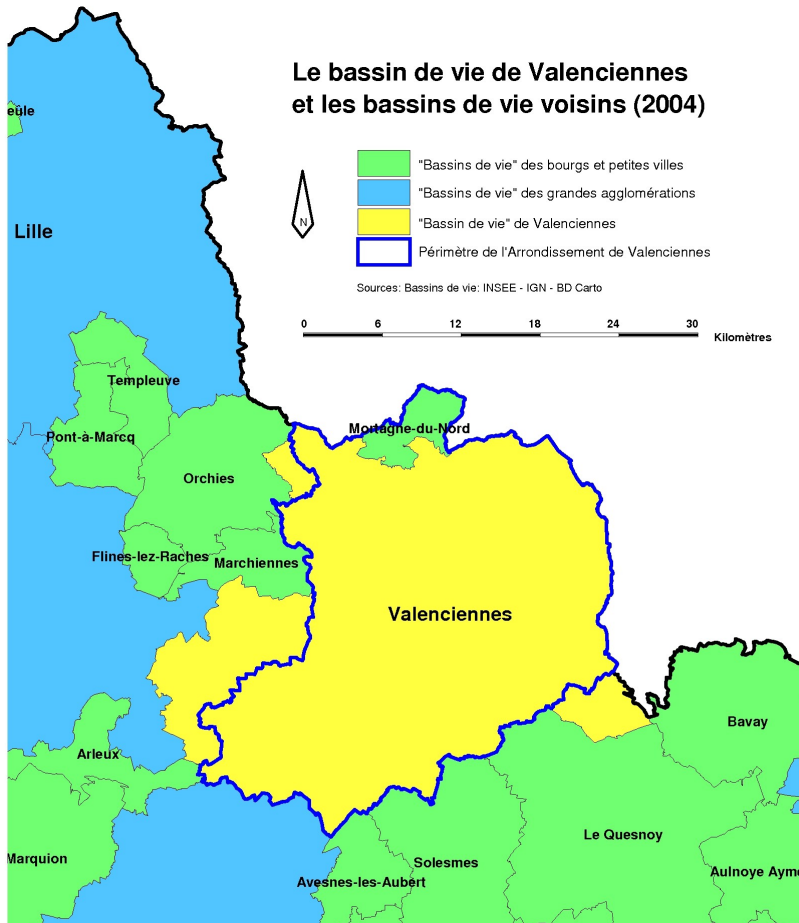
⇒ **Pour être pertinentes, les études prospectives réalisées dans le cadre du SCOT devront considérer a minima le territoire de l'arrondissement comme un tout dont les communes interagissent.**

Cette interaction prend une forme multipolaire représentée par la carte n° 3 page 5. On peut noter que du point de vue de l'accès aux services, le pôle de Valenciennes rayonne sur la majeure partie du territoire de l'aire urbaine.

L'aire urbaine de Valenciennes et les aires urbaines voisines en 1999



A la fin des années 1990, l'aire urbaine de Valenciennes regroupe presque l'ensemble des communes de l'arrondissement. Seules quelques communes lui échappent : il s'agit des communes de Rumegies, Rosult, Sars-et-Rosières, Brillon, qui sont incluses dans l'aire urbaine de Lille. Les communes de Bousignies et Wasnes-au-Bac sont quant à elles multipolarisées. L'aire urbaine de Valenciennes dépasse en outre les limites de l'arrondissement vers Douai, Cambrai, Avesnes. Les communes incluses dans l'aire urbaine de Valenciennes ont des liens importants entre elles, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail. On peut noter qu'en matière d'emploi, la métropole lilloise exerce une influence croissante sur l'aire urbaine de Valenciennes.

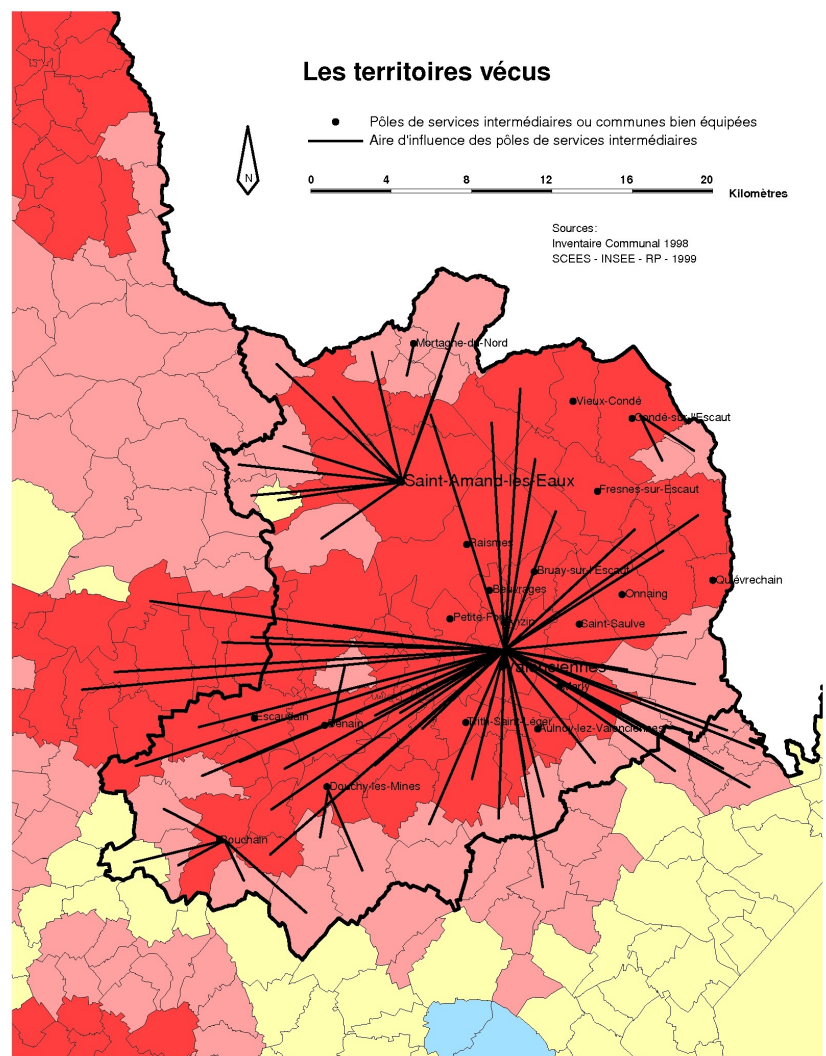


Carte n° 2

Le périmètre du bassin de vie est très proche de l'aire urbaine soulignant les interactions qui existent entre les communes du valenciennois, s'agissant non seulement de l'accès à l'emploi mais aussi aux principaux services. L'influence de la métropole lilloise est moindre en terme d'accès aux services que d'accès à l'emploi. Ces interactions doivent être prises en compte dans le cadre des études SCOT.

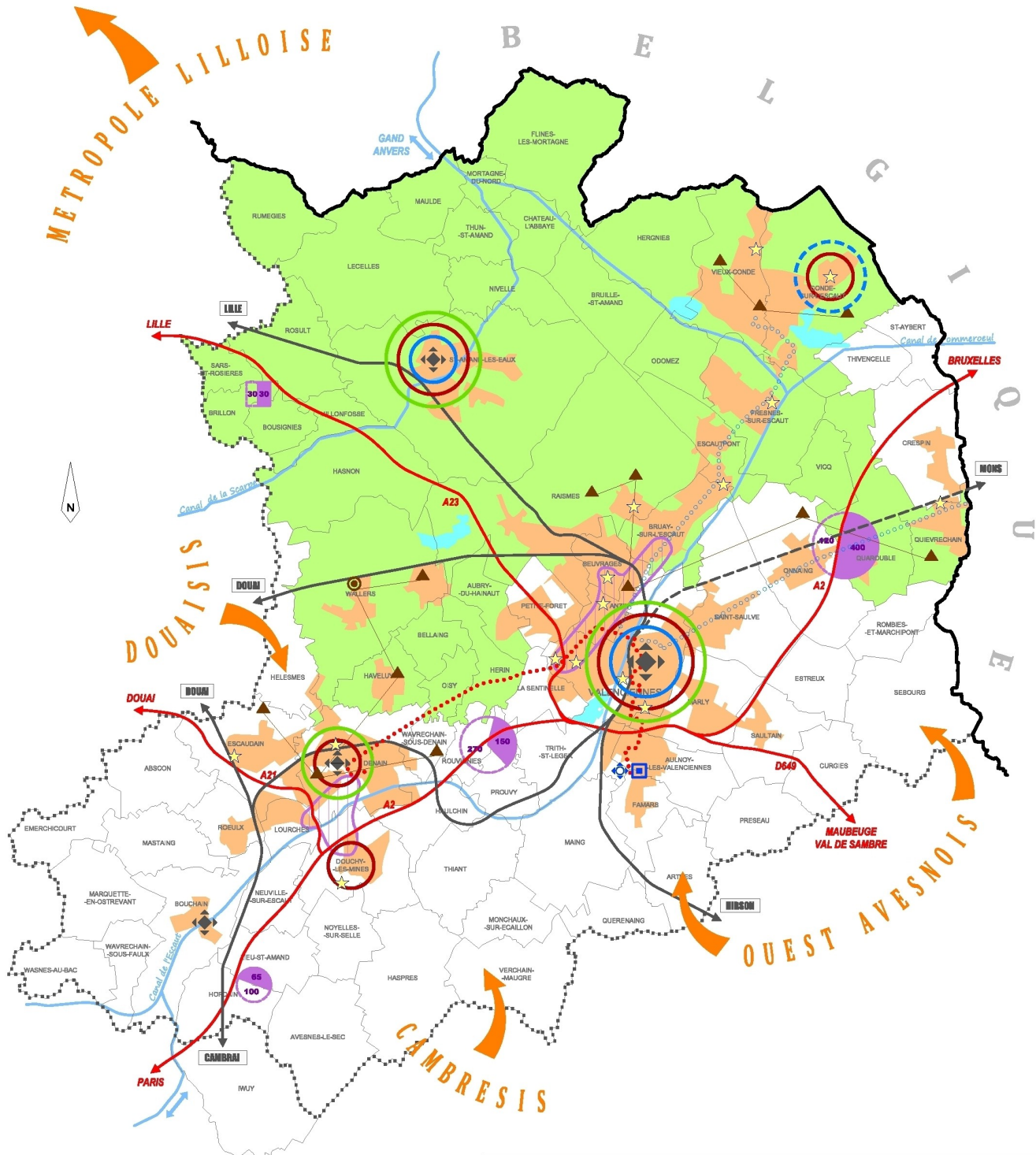
Carte n° 3

A partir de l'inventaire communal de 1998, cette carte témoigne de l'organisation territoriale des services dans le valenciennois. Les « oursins » indiquent les relations des différentes communes de l'aire urbaine avec les communes disposant d'un nombre étoffé de services relevant de la gamme intermédiaire. Les services considérés sont les mêmes que pour le bassin de vie, hors santé et éducation.



- Pôles de services intermédiaires ou communes bien équipées.
- Aire d'influence des pôles de services intermédiaires.

CARTE SIMPLIFIEE DES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE



Cette carte représente de manière schématique :

- l'armature urbaine du territoire figurée du nord-est au sud-ouest le long du canal de l'Escaut ;
- l'entité paysagère et environnementale symbolisée au nord par le Parc Naturel Régional Scarpe Escaut, ainsi que par la chaîne des terrils, les plans d'eau...
- les zones d'activités majeures du territoire, notamment le long des infrastructures routières, les secteurs automobile et ferroviaire, le numérique ainsi que les projets à venir (technopôle par exemple) ;
- le réseau de transports qui dessert le territoire.

| | |
|---|---|
| <p>1. ENVIRONNEMENT/PAYSAGES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ PNR Scarpe-Escaut/Parc Transfrontalier du Hainaut ■ plans d'eau ▲ chaînes de terrils (● centre historique minier) <p>2. TRANSPORTS, DEPLACEMENTS, INFRASTRUCTURES:</p> <ul style="list-style-type: none"> — voie routière — voie ferrée (— en projet) ⋯ tramway (○ en projet) ⊕ pôles d'échange intermodal ← transport par voie d'eau (marchandises, plaisance) <p>3. HABITAT/VILLE:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☆ sites de rénovation urbaine ■ empreinte urbaine <p>4. FORMATION/RECHERCHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ pôle universitaire et numérique ■ projet "technopôle" | <p>5. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ pôles d'activités majeures existants (en ha) ○ extensions futures prévues par le schéma directeur de 2002 (en ha) ■ zone d'activités de Sars-et-Rosières avec extension prévue (en ha) ○ zones franches urbaines <p>6. ATTRACTIONS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ pôle tertiaire/services ○ pôle culturel ○ pôle touristique ○ attractivité des emplois/services ○ attrait métropolisation |
|---|---|

0 m 2.5km 5km 7.5km 10km

Source: DDE du Nord - Arrondissement de Valenciennes
Auteur: Vincent ANSEL

LE SCOT, CREATEUR D'UNE DYNAMIQUE DES POLITIQUES AU SERVICE DU TERRITOIRE

Le SCOT n'est pas un simple document d'urbanisme, mais l'expression d'un projet politique réfléchi, partagé par les élus, et concerté. Il constitue un facteur **d'attractivité** pour tout le territoire, en donnant un signe de **gouvernance forte**.

Dès lors, le SCOT doit permettre aux élus de l'arrondissement de traiter, à la bonne échelle, des problématiques spécifiques et communes au Valenciennois, notamment dans les domaines ci-dessous.

➡ Les déplacements

Le Valenciennois constitue une entité relativement autonome organisée autour d'un pôle principal d'emplois et de services, impliquant des déplacements au sein de celui-ci.

Les relations avec les agglomérations voisines sont également importantes. Les échanges se font principalement avec les arrondissements de Lille, de Maubeuge et de Douai ainsi qu'avec le Bénélux, et dans une moindre mesure, avec l'arrondissement de Cambrai.

Les infrastructures autoroutières et fluviales qui traversent l'arrondissement constituent des axes majeurs de liaison européenne pour le grand transit de marchandises.

Le territoire est d'ores et déjà doté d'une politique globale des déplacements à l'échelle de l'agglomération valenciennoise, matérialisée par :

- un syndicat qui pilote le Plan de Déplacements Urbains : le Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV) ;
- le périmètre du Plan de Déplacements Urbains englobant la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH), la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM) et la commune d'Hornaing ;
- un réseau de transport en commun urbain hiérarchisé et différencié (tramway, bus à haut niveau de service, transport à la demande) permettant une desserte de l'ensemble des communes adhérentes;
- un réseau de tramway en développement et un réseau de TER intégré qui permettra de relier les 4 pôles urbains de l'agglomération (Denain, Valenciennes, Saint-Amand et Condé) par des transports collectifs performants.

Mais cette politique présente des faiblesses :

- les communes de la Communauté de Communes Rurales de la Vallée de la Scarpe (CCRVS) n'ont pas intégré la politique intercommunale en matière de déplacements urbains.
- le réseau de voirie d'agglomération, incomplet, est seulement en cours de constitution :
 - les autoroutes ont en outre vu leur rôle se renforcer après la période de récession économique en accueillant à proximité immédiate les zones de développement économique,
 - la faiblesse du réseau secondaire conduit le réseau autoroutier à jouer un rôle important pour les déplacements de proximité,
 - la superposition de ces trafics à un important trafic de transit fragilise le réseau autoroutier et peut à terme remettre en cause l'accessibilité à l'ensemble de l'agglomération valenciennoise.



LE SCOT, CREATEUR D'UNE DYNAMIQUE DES POLITIQUES AU SERVICE DU TERRITOIRE

Le développement économique

Le Valenciennois présente une identité économique certaine. Celle-ci se manifeste à travers les caractéristiques du récent rebond, à savoir :

- la plus forte progression enregistrée dans la région de l'emploi salarié privé, soit + 36,6% entre 1993 et 2004 ;
- un redémarrage tiré notamment par :
 - une spécialisation en transports terrestres :
 - automobile : progression de l'effectif de +174% entre 1993 et 2004 ; les centres de production sont répartis sur le territoire de l'arrondissement (Valenciennes, Lieu Saint Amand, Trieth Saint Léger, Onnaing, etc) ;
 - ferroviaire : le Valenciennois regroupe en 2002 60 % des entreprises ferroviaires de la région. En 2004, les principaux employeurs de la région sont localisés notamment dans le Valenciennois : Crespin (Bombardier), Petite-Forêt (Alstom), Trieth Saint Léger (Valdunes).
 - les services opérationnels : ceux-ci, rendus principalement aux entreprises, rassemblent, selon l'INSEE, les activités suivantes :
 - le recrutement de personnel,
 - les activités liées à la sécurité ou au nettoyage,
 - de multiples activités opérationnelles (conditionnement, routage, traduction, affacturage...).

Dans le Valenciennois, leur effectif a progressé de 169 % entre 1993 et 2004.

- un territoire attractif pour ces activités industrielles, du fait d'atouts propres comme :
 - les structures de recherche-développement :
 - le « C3T », Centre Technologique en Transports Terrestres, géré par l'université de Valenciennes ;
 - le centre d'essais ferroviaires de Petite-Forêt ;
 - l'Agence ferroviaire Européenne de sécurité et d'interopérabilité, laquelle dispose de deux sites : l'un à Valenciennes (siège administratif), l'autre à Lille ;
 - le réseau d'infrastructures (A2, A23, voies ferrées, canal), en lien avec la position géographique de l'arrondissement, entre couloir rhénan et bassin parisien ;
 - les disponibilités foncières ;
 - la main d'oeuvre qualifiée dans les secteurs industriels.
- un pôle numérique en cours de constitution, autour des écoles Supinfocom-Supinfogames, alliant formation, accueil et développement d'entreprises.

Une opportunité économique : le projet de canal Seine Nord – Europe. La mise à grand gabarit de l'Escaut qui traverse le territoire et la réalisation du projet de Canal Seine-Nord représentent une opportunité pour le développement économique et durable du valenciennois.

Mais l'identité économique du territoire se reconnaît également aux fragilités qui le caractérisent :

- le renouveau est très spécialisé et industriel, porté dans une large mesure par des établissements de grande taille à capitaux étrangers :
 - un faible entrepreneuriat local ;
 - un territoire dans une situation de dépendance décisionnelle ;
 - un manque relatif de PME, ancrées sur le territoire, et produisant des produits propres sur des marchés à forte valeur ajoutée ;
 - un secteur tertiaire supérieur peu représenté ;
 - un secteur automobile en phase de maturité, d'où risque de fermetures à terme.
- une difficulté, par rapport à la région, à créer des emplois de services privés (hôtellerie, immobilier, culture, loisir, services domestiques) ;
- une qualité de vie encore perçue, à l'extérieur, comme faible, notamment du fait des stigmates industriels.

Un redémarrage difficile : le corridor minier. Du Denaisis au Pays de Condé, l'ancien territoire minier a encore des difficultés à trouver sa place dans le renouveau économique.



➡ L'habitat

L'évolution résidentielle du Valenciennois est soumise aux tendances suivantes :

- des secteurs dégradés, notamment dans le corridor minier traversant le territoire ;
- des secteurs soumis aux pressions résidentielles et à la périurbanisation, comme :
 - l'ouest de l'Amandinois, le long de l'A23 ;
 - le sud du territoire, principalement vers l'Avesnois, mais également vers l'Ostrevant.

Le SCOT permettra aux élus d'envisager une politique dans tous les segments du parc de logements, à l'échelle globale du territoire. Notamment, les élus pourront façonner l'identité à terme des différents secteurs du territoire et favoriser les synergies des actions publiques d'ores et déjà menées dans le cadre des deux PLH, à partir d'une analyse du marché foncier.

L'environnement

Le territoire de l'arrondissement présente trois grandes entités paysagères s'organisant du nord au sud :

- la partie nord de l'arrondissement, correspondant à peu de choses près au périmètre valenciennois du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut, témoigne d'une dominante rurale et naturelle. C'est dans ce secteur que se situent les principaux plans d'eau, comme la mare à Goriaux, ainsi que le patrimoine forestier remarquable, comme les forêts de Raismes-Saint Amand-Wallers, Flines ou encore Bonsecours. Ce secteur constitue également l'une des grandes zones agricoles du valenciennois, organisée autour des vallées de la Scarpe et de l'Escaut, et caractérisée par une agriculture mixte. Enfin, c'est aussi dans ce secteur que se situe le pôle urbain de Saint Amand les Eaux, relativement isolé du tissu urbain central de l'agglomération.

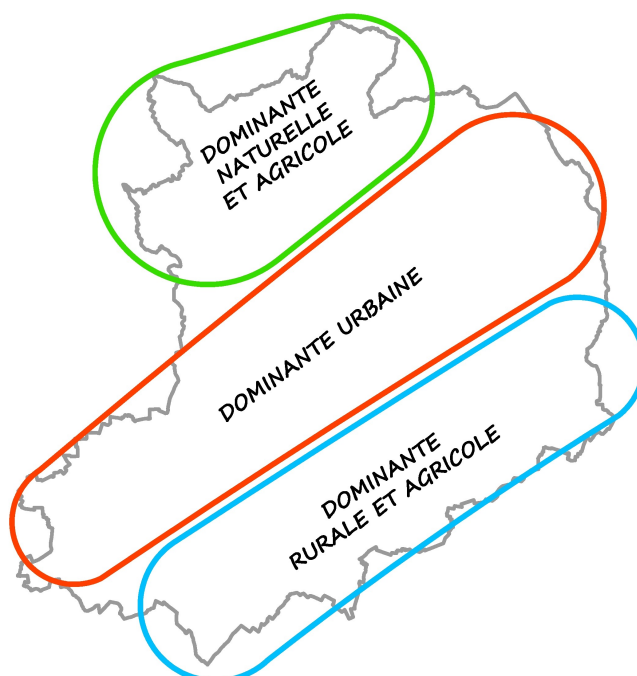
Une fraction de ce territoire a été récemment classée comme zone de protection spéciale, instituée par arrêté ministériel du 25 avril 2006, sous l'appellation « site Natura 2000 – Vallée de la Scarpe et de l'Escaut ».

- de Condé sur l'Escaut à Bouchain, s'étend, le long de l'Escaut, le tissu urbain central. Celui-ci traverse le territoire du nord-est au sud-ouest. Il s'organise autour de trois pôles : Condé-sur-l'Escaut, Valenciennes et Denain. Cette zone témoigne le mieux du passé minier et industriel de l'arrondissement, concentrant des paysages et des éléments de patrimoine caractéristiques du développement urbain et économique connu par le valenciennois depuis la révolution industrielle. Une partie de ce secteur a été la cible, ces dernières décennies, d'efforts importants de renouvellement urbain. Cet effort a également porté sur l'amélioration du paysage et de l'environnement.

Toutefois, ce secteur se distingue encore par une proportion élevée de friches et de sites et sols pollués. Par ailleurs, les paysages évoluent sous l'effet de la mutation économique amorcée par l'arrondissement et plus particulièrement du déplacement de l'axe industriel de la vallée de l'Escaut vers l'autoroute A2, caractérisé par l'implantation de zones d'activités en façade autoroutière.

- au sud de cette zone à dominante urbaine se distingue une campagne agricole et rurale, s'étendant de Rombies-et-Marchipont à Marquette-en-Ostrevant. Il s'agit de plaines de grandes cultures céréalières dessinant un paysage ouvert. Le sud-est est marqué par une urbanisation répartie essentiellement dans les vallées.

CARTE SCHEMATIQUE DES ENTITES PAYSAGERES DU VALENCIENNOIS



Compte tenu de l'identité du territoire et de son fonctionnement, un SCOT à l'échelle de l'arrondissement semble le plus pertinent. C'est à cette condition que le SCOT permettra au valenciennois de rayonner à la bonne échelle, vis à vis de ses voisins notamment.

Les choix politiques qui seront faits par les élus dans le cadre du SCOT conditionneront d'autres documents et parmi lesquels les Plans Locaux d'Urbanisme.

L'ELABORATION DU SCOT : COMMENT S'ORGANISER ?

► L'AMPLEUR DU TRAVAIL ?

Plusieurs années sont nécessaires pour un projet d'envergure.

Quel est le travail à effectuer ?

⇒ réaliser un **diagnostic** « au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services »,

⇒ débattre d'un projet et se mettre d'accord sur une politique qui sera exposée dans le **projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**.

⇒ traduire ce PADD dans le **document d'orientations générales**, pièce opposable du SCOT.

La durée moyenne d'élaboration d'un SCOT est de 4 ans. Par exemple, les études pour le SCOT du Douaisis ont démarré en 2004 ; le document a été approuvé le 19 décembre 2007.



► QUI PILOTE LE SCOT ?

Le maître d'ouvrage du SCOT est un syndicat mixte ou intercommunal. Ce syndicat, composé d'élus, est assisté d'une équipe de techniciens qui encadre le travail du bureau d'études, maître d'oeuvre du SCOT.

Parce que le SCOT accompagne le développement et dessine l'avenir du territoire, il est indispensable d'organiser la conduite du projet ainsi que le management au sein du syndicat mixte bien avant le lancement de la procédure SCOT.

Il est nécessaire de se doter d'une ingénierie et d'une expertise spécialisée : la désignation d'un technicien chef de projet est indispensable.

Enfin, les modalités de suivi et d'évaluation de la mise en oeuvre du document doivent être prévues.

► QUI FINANCE LE SCOT ?

L'article L. 121-7 du code de l'urbanisme dispose : « les dépenses entraînées par les études et l'établissement des documents d'urbanisme sont prises en charge par les communes ou groupements de communes compétents pour leur élaboration. Ces dépenses font l'objet d'une compensation par l'État dans les conditions définies aux articles L. 1614-1 et L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ».

Cette compensation se fait par la dotation générale de décentralisation (DGD). Les crédits de cette dotation, gérés au niveau central, représentent le mode exclusif de subvention de l'État aux SCOT. Les demandes motivées sont à formuler chaque année auprès du siège de la DDE (Lille).

► QUELLE INGÉNIERIE A ÉTÉ MISE EN PLACE POUR L'ÉLABORATION DES SCOT DANS LE DÉPARTEMENT DU NORD ?

- les syndicats mixtes pour le SCOT de Flandre Intérieure et du SCOT du Cambrésis ont désigné un chef de projet.

Dans le deuxième cas ce technicien travaille en partenariat avec le chef de projet du pays et le directeur de l'association pour le développement économique du territoire,

- les élus du Douaisis ont souhaité se doter d'une ingénierie robuste, avec une directrice et quatre chargés de mission.

- le syndicat mixte pour le SCOT de Flandre Dunkerque a pris pour maître d'oeuvre l'agence d'urbanisme locale, qui dispose d'une équipe dédiée au projet de SCOT.

<http://www.dunkerquegrandlittoral.org/>
<http://www.scot-douaisis.org/>
<http://www.flandre-interieure.proscot.fr/>
<http://www.lecambrésisenprojet.com/>

BIBLIOGRAPHIE - SOURCES

- ▶ Évaluation des politiques de l'Etat pour la reconversion et l'attractivité des territoires de l'ancien bassin minier – diagnostic socio-économique des territoires de l'ancien Bassin Minier dans le contexte de l'Euro métropole de Lille – Direction Régionale de l'Équipement – Edater – Spire (2006)
- ▶ Audit Industriel du Valenciennois – Chambre de Commerce et d'Industrie du Valenciennois – Cabinet Katalyse (2006)
- ▶ Enjeux pour l'industrie régionale Nord Pas de Calais - DRIRE (2005)
- ▶ Diagnostic du commerce et de l'artisanat de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (document provisoire) - CAPH-Bureau d'études AGE0 (2004)
- ▶ Étude concernant le réseau routier État dans le Valenciennois - analyse du réseau, trafic, saturation, accidentologie - DDE du Nord (2003)
- ▶ Dossier Profils : Le bassin minier Nord Pas de Calais - Mobilités et territoires - 1990-1999 – INSEE - Bassin Minier Nord Pas de Calais (2003)
- ▶ Porter-à-connaissance de l'État commun aux deux Communautés d'Agglomération dans le cadre de l'élaboration des Programmes Locaux de l'Habitat (2002)
- ▶ Enquêtes Cordon : analyses – Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV) (1999)
- ▶ Enquêtes ménages - déplacements de l'agglomération valenciennoise – Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la région de Valenciennes (SITURV) (1997-1998)
- ▶ Inventaire communal – INSEE (1998)
- ▶ Sites internet :
INSEE : <http://www.insee.fr>
DDE du Nord : <http://www.nord.equipement.gouv.fr>



Date de réalisation : Mai 2008

Direction : Pierre LELEU, Jean OLGIATI

Équipe projet : Marion PETTENATI, Annelise BAILLEUL, Xavier BELMER, André MILLE, Jean-Luc RISBOURG, Anne TALHA, François ZALIK

Contribution de : Vincent ANSEL, Sylvain GATHOYE, Aline LAINE, Françoise SANGLERAT

Conception graphique et crédit photos : DDE du Nord - Contact : 03 27 22 79 44