

**SCOT du Valenciennois**  
**Réunion des Maires à l'initiative du syndicat mixte (SIPES)**  
**27 Mars 2010**  
**Discours de Monsieur Jean-Michel BERARD**  
**Préfet de la Région Nord Pas-de-Calais, Préfet du Nord**

Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs,

## **A/ Introduction**

C'est un moment important pour moi de participer à cette réunion qui consacre l'engagement de tous les élus du Valenciennois à élaborer un projet de territoire partagé, et de pouvoir y exprimer les enjeux que l'État portera à cette occasion.

Car c'est bien la vocation du Schéma de Cohérence Territoriale que vous avez prescrit en 2009 que de vous permettre de concevoir ensemble un projet ambitieux et cohérent pour ce territoire qui contribue fortement à la structuration de notre Région et qui mérite à ce titre toute notre attention.

Pour l'État, le Valenciennois est en effet un territoire essentiel et stratégique où se combinent des enjeux considérables à tous points de vue : cohésion sociale, emplois, développement économique, environnement, attractivité ... Des choix que vous prendrez en matière d'aménagement de ce territoire, dépendent pour partie son développement et son cadre de vie pour les 20 prochaines années. Votre projet organisera la poursuite de son développement tout en veillant à l'exigence de préservation de ses espaces naturels, forestiers et agricoles.

Notre engagement à vos côtés s'est déjà traduit par l'inscription du SCOT du Valenciennois parmi les 12 « SCOT Grenelle » que l'État va suivre et accompagner plus particulièrement. L'objectif sera de voir comment ce SCOT, mieux encore que les autres, sera en mesure de mettre en œuvre dès maintenant les orientations qui résultent du Grenelle de l'Environnement – démarche que le Ministre d'État Jean-Louis BORLOO a conduite dans un large consensus et que vous allez maintenant relayer grâce à votre projet au bénéfice de ce territoire.

Outre cette démarche « SCOT Grenelle », l'État exercera ses différentes responsabilités vis-à-vis de cette procédure que je résumerai en quatre points :

- Dans le respect des compétences de chacun, l'État sera attentif à la cohésion et à la cohérence des territoires pour qu'ils travaillent ensemble et raisonnent aux bonnes échelles. J'ai à cet égard bien noté votre initiative tout à fait remarquable d'associer systématiquement à vos travaux les territoires voisins, y compris transfrontaliers ;

- L'État exercera pleinement ses responsabilités de personne publique associée en portant ses enjeux liés aux différentes politiques publiques nationales et européennes. Je pense en particulier au développement durable, à l'emploi, au logement, à l'éducation et à la recherche, à la compétitivité économique, aux grands réseaux de transport ...

- L'État est aussi le gestionnaire des autoroutes et des réseaux ferrés et fluviaux qui irriguent le Valenciennois et il sera particulièrement vigilant au maintien de ces itinéraires pour l'accès à ce territoire, sans préjudice des fonctions de transit que doivent aussi assurer ces infrastructures ;

- Enfin, l'État est l'autorité environnementale et à ce titre, sera garant de la prise en compte effective de l'environnement et de sa protection.

Naturellement, même si cette première priorité ne figure pas juridiquement dans les objectifs du SCOT, la préoccupation majeure de votre réflexion sera de mettre l'homme au cœur de son territoire.

## **B/ La recherche des cohérences**

Tout l'enjeu – et toute la difficulté – de l'élaboration du SCOT réside dans son objet même : la cohérence.

La première cohérence à rechercher est celle qui doit être trouvée entre les différentes politiques.

Cela semble évident et pourtant beaucoup d'obstacles sont à dépasser. Tout d'abord parce qu'il sera nécessaire de développer des analyses, thématique par thématique, et qu'il est difficile de construire par la suite une mise en cohérence effective. Ensuite parce que la pluralité des usages, la « mixité fonctionnelle », des territoires ne se formalise pas facilement. Enfin, parce que les institutions sont, de fait, organisées par grands domaines de compétences et que les stratégies développées tendent à être sectorielles.

L'élaboration du SCOT, en recherchant les cohérences des politiques publiques en privilégiant l'entrée territoriale est un moment particulièrement stratégique pour le devenir d'un bassin de vie.

J'évoquerai ici, à titre d'exemple, la nécessité d'articuler les enjeux de préservation de la biodiversité, de l'eau et des espaces naturels, les enjeux de cohésion sociale et de logement et les enjeux de transport et de développement économique sur un axe fluvial majeur tel que l'Escaut canalisé. Aucun de ces enjeux ne devra l'emporter sur les autres, mais votre projet de territoire devra permettre de mettre en cohérence ces politiques publiques.

La deuxième cohérence à rechercher est celle des échelles territoriales.

Lorsqu'on fait de la prospective, le regard doit aussi être élargi au-delà des périmètres institutionnels pour considérer tout d'abord les enjeux aux échelles pertinentes. Cela nécessite de « chausser des lunettes » différentes pour déterminer les échelles auxquelles doivent être apportées les solutions.

Dans plusieurs domaines (santé ou enseignement supérieur par exemple), le rayonnement du Valenciennois va bien au-delà du périmètre de l'arrondissement administratif. L'attractivité de l'agglomération s'exprime assez largement jusque dans le Douaisis, le Cambrésis et la Sambre-Avesnois. La réflexion sur les grands équipements du territoire devra prendre en considération cette réalité.

La proximité avec la Belgique devra également faire partie de vos réflexions à cet égard, tant au plan fonctionnel (santé, transports, culture, sports, enseignement, par exemple) que territorial (réseau des villes).

Troisièmement, la cohérence implique la cohésion.

Les disparités de développement sont nombreuses au sein du Valenciennois et c'est un des impératifs du SCOT que de lutter contre les déséquilibres territoriaux et de contribuer à la mixité des fonctions et à la mixité sociale dans chaque pôle du territoire, pour tendre à corriger les déséquilibres observés.

Enfin, la cohérence est d'autant plus solide qu'elle s'appuie sur une gouvernance exemplaire. Votre objectif tel que vous l'avez exprimé est de construire un projet d'aménagement partagé et porté par tous. Je partage cette approche : un SCOT ne peut pas être l'addition des projets de chaque partie prenante. Il doit être au contraire un projet global élaboré collectivement et dans la transparence.

Cette exigence de partage et de clarté devra s'inscrire dans la durée, y compris après l'approbation du SCOT, dans sa phase de mise en œuvre et de déclinaison dans les documents de planification sectoriels (PDU, PLH) ou locaux (Plan Locaux d'Urbanisme).

Cette vision partagée à l'échelle du SCOT pourrait être l'occasion d'installer un observatoire partenarial auquel l'État serait tout à fait disposé à s'associer.

Cet observatoire pourrait ensuite servir de support à un échange rassemblant tous les partenaires concernés et en charge des grands équipements de tout l'arrondissement.

Ce souci d'approche transparente, partagée sera également nécessaire pour tirer, préalablement à toute réflexion les enseignements de votre schéma directeur actuel. Les points positifs mais aussi à améliorer devront clairement être identifiés.

Ce cadre étant posé, permettez-moi de revenir succinctement sur quelques grandes priorités de l'État et j'en retiendrai quatre :

- Le développement économique et l'emploi ;
- Les politiques de l'habitat ;
- Les transports et les déplacements ;
- Le patrimoine et les richesses du territoire.

## **C/ Développement économique et emploi**

L'emploi est de toute évidence un enjeu majeur dans le Valenciennois qui souffre d'un taux de chômage encore trop élevé malgré le rebond observé dans les années 90. Mais le Valenciennois est aussi un territoire d'excellence qui a développé un savoir-faire incontestable, dans le domaine des transports terrestres notamment. La présence du pôle de compétitivité à vocation mondiale I-Trans, votre projet de Technopole en sont la parfaite illustration.

L'industrie ferroviaire, très présente sur ce territoire continue d'être un secteur d'activité encore promis à un bel avenir. C'est un atout qu'il convient absolument de conforter

L'industrie automobile, comme vous le savez, reste une richesse du territoire. Elle a beaucoup souffert de la crise mais se maintient aujourd'hui, en partie grâce aux mesures de soutien adoptées par le Gouvernement, mais aussi grâce au dynamisme des élus, des chefs d'entreprises et à la qualité de ses salariés. Conforter la place de l'automobile, notamment avec le soutien apporté par les mesures du Grenelle de l'Environnement, mais aussi en lui ouvrant de nouvelles opportunités en matière d'acheminement de ses produits (voie d'eau, ferroviaire,...) constituera un enjeu de votre réflexion.

Évidemment, toutes les pistes de diversification de l'économie territoriale telles que vous les avez déjà annoncées (numérique, pharmaceutique, agro-alimentaire, services à forte valeur ajoutée,...) devront être au centre de vos arbitrages.

En 2015, le canal Seine-Nord-Europe va être mis en service et se raccordera à l'Escaut canalisé au sud du territoire. Parallèlement, le canal Condé Pommerœul va être remis en navigation, ce qui permettra de mieux connecter le bassin de l'Escaut aux grands ports fluviaux de la Région Wallone. Comme vous le savez, la réussite de ce dossier fait partie de la réussite du développement futur du Valenciennois. Tout ceci va bouleverser le contexte et amener une croissance spectaculaire du trafic de fret fluvial dans le Valenciennois. Dès lors, il sera encore plus prioritaire de choisir et

de développer une ou des plateformes portuaires multimodales bien placées sur le territoire, en complémentarité de l'offre existante et des projets des territoires voisins.

A nouveau dans un objectif de consommation économe de l'espace, je vous invite à promouvoir une plus grande densité des constructions à vocation économique dans les zones d'activité, comme savent le faire certains de nos voisins européens. Vous serez naturellement amenés à conforter les analyses déjà assez avancées en matière de reconversion des friches industrielles de l'arrondissement.

Il serait aussi souhaitable que le SCOT réserve les emprises économiques les mieux desservies par les transports collectifs les plus performants à des types d'activités denses en emplois et qu'il facilite autant que possible la création d'emplois au cœur des zones urbaines mixtes.

Enfin, le SCOT devra identifier les déséquilibres économiques entre les différentes parties du territoire et viser bien entendu à les réduire.

J'évoque aussi devant vous la nécessité de saisir l'opportunité qui vous est ainsi offerte de réfléchir à la gestion et au traitement harmonieux et équilibré des déchets. Cette réflexion, que vous pilotez avec le Département, revêt une grande importance dans les années futures.

Il conviendra aussi, à cette même occasion, de s'attacher à définir une politique rationnelle de traitement des eaux usées, industrielles et domestiques.

Vous ne pouvez ainsi faire l'économie de revoir la gouvernance mis en œuvre.

Le maillage territorial actuel, avec de trop nombreux syndicats, ne vous permet plus de répondre aux enjeux urbains et économiques auxquels vous êtes confrontés.

## **D/ Politiques de l'habitat**

Le Valenciennois, comme beaucoup d'autres territoires malheureusement, souffre de phénomènes de ségrégation urbaine et vous connaissez les déséquilibres socio-économiques qu'on peut observer entre différents pôles urbains. Les politiques de l'habitat doivent avoir comme objectif de rétablir davantage d'équité territoriale et de mixité sociale. Ce nécessaire rattrapage suppose de définir une stratégie particulière à chaque sous-bassin.

Ce sera ainsi une nécessité de poursuivre la création de logements, notamment à destination des populations en situation de précarité. Il y a un besoin impérieux de construire davantage et de rénover le parc existant.

Le SCOT devra fixer des objectifs territorialisés de production de logements, déclinant les types de logements, et assortis de critères de densité, notamment dans les quartiers les mieux desservis par les transports collectifs. Ceci fournira un cadre partagé pour les révisions à venir des deux PLH du territoire et permettra en outre de fixer des objectifs sur le territoire aujourd'hui non couvert par un PLH.

S'agissant d'habitat, exactement comme pour le développement économique, la maîtrise de la consommation d'espace est une exigence absolue et le SCOT est un des outils privilégiés pour atteindre cet objectif. Outre les règles de densité des constructions nouvelles déjà évoquées, le Valenciennois devra poursuivre ses efforts pour toujours privilégier le renouvellement de la ville sur elle-même plutôt que l'extension urbaine.

Je souhaite par ailleurs que le SCOT prenne en compte les personnes les plus défavorisées en favorisant le développement, sur tout le territoire et pas seulement au centre de l'agglomération, d'une offre spécifique d'hébergement et d'habitat adapté.

Je n'ignore pas, à cet égard, la position de l'hébergement d'urgence et hivernal que tout l'arrondissement est amené à finaliser, notamment avec la disparition du Foyer des Ormes et la transformation du BSN.

J'attire également votre attention sur le fait qu'en 2009, j'ai engagé avec le Département du Nord, la révision du Schéma Départemental des aires d'accueil des Gens du Voyage. Cet enjeu doit aussi être appréhendé par le SCOT qui gagnerait à intégrer territorialement des objectifs de réalisation attendus.

## **E/ Transports et Déplacements**

Les enjeux de transport et de mobilité sont très transversaux, l'objet du SCOT étant surtout de veiller à leur bonne articulation avec l'habitat, les emplois, les services et les équipements.

Premier défi majeur : les alternatives au « tout automobile ». L'enjeu de diminution de la place de l'automobile en ville n'est pas seulement dicté par la lutte contre le réchauffement climatique. Il s'agit aussi de revenir à un partage des espaces publics plus équitable entre les différentes catégories d'usagers. C'est donc un enjeu de cohésion sociale et de cadre de vie et pas seulement une action pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Le problème n'est en effet pas seulement celui de la circulation automobile mais tout autant celui du stationnement et, par conséquent, de l'espace disponible pour la circulation des piétons, des personnes à mobilité réduite et

des modes de déplacements doux. De nombreuses expériences à l'étranger ou dans d'autres régions françaises montrent que ce schéma alternatif est possible. Il est même techniquement assez aisé à mettre en œuvre en milieu urbain relativement dense. Loin d'être un frein au développement du territoire, les villes qui ont mis en œuvre ces solutions ont beaucoup gagné en attractivité.

Pour cela, il faut développer les offres alternatives, action que vous avez déjà engagée et que vous poursuivez très activement. Dans le même temps, il faut réduire fortement la place de la voiture, au moins dans les centre-villes : piétonnisation des espaces publics, réduction de l'offre de stationnement en surface, augmentation du prix du stationnement, développement des voies cyclables et des voies de bus en site propre ...

La combinaison de toutes ces actions permettra de réduire la dépendance à l'automobile de certaines populations en offrant de vraies alternatives, d'améliorer le cadre de vie et l'environnement dans l'agglomération et de réduire sensiblement les coûts de transports, l'automobile étant de loin le mode le plus cher. Enfin, la baisse de la circulation automobile s'accompagne d'une réduction de l'insécurité routière.

Le Tram du Valenciennois est un succès incontestable. Outre les projets déjà arrêtés ou envisagés pour les lignes B et C, vous serez amenés à débattre des potentialités et des nécessités futures de développement de ce mode de déplacement, susceptible de desservir encore d'autres zones d'habitats, de commerce, de service et d'industrie de l'arrondissement (Amandinois par exemple).

Le commerce est un des principaux motifs de déplacements et le SCOT aura à définir les règles qu'il se donnera pour l'implantation des grands équipements commerciaux. L'accessibilité aux zones commerciales avec les transports collectifs les plus performants devra être recherchée en priorité. Dans le même temps, l'implantation de commerces au cœur des zones urbaines mixtes fournira une offre complémentaire à celle de ces zones.

Plus généralement, la demande de déplacement a beaucoup augmenté au fur et à mesure que l'urbanisation s'est faite sous forme de grandes zones spécialisées : zones commerciales d'un côté, zones d'emplois de l'autre, lotissements et autres zones exclusivement dédiées à l'habitat. Il s'en suit des mobilités de plus en plus importantes, sur des distances toujours plus grandes et une dépendance à l'automobile qui s'est ainsi accrue. Un autre grand défi sera de concevoir à nouveau une urbanisation mixte et dense qui tendra à réduire la demande de mobilité.

Quittons maintenant le milieu urbain pour en venir aux infrastructures de transport les plus structurantes.

Le développement économique du Valenciennois a beaucoup misé ces dernières décennies, et avec succès, sur la création de grandes zones industrielles ou d'activités le long du réseau autoroutier A2 et A23. Si ce modèle s'est avéré efficace à la réindustrialisation du Valenciennois, il a aujourd'hui cinq limites :

- Il est plutôt gourmand en espaces agricoles ;
- Il est par nature linéaire et contribue à fragmenter davantage le territoire ;
- Il est fortement générateur de déplacements automobiles, au moins pour les salariés, d'autant que la desserte en transports collectifs de ces zones est souvent encore faible ;
- Il suscite des demandes sans fin de nouveaux échangeurs pour disposer d'accès directs aux autoroutes. Depuis leur mise en service, le nombre d'échangeurs sur les autoroutes du Valenciennois a doublé, ce qui se traduit par des problèmes de fluidité, voire de sécurité de ce réseau ;
- Il est assez souvent uni-modal malgré le potentiel local en matière de transport fluvial ou ferroviaire.

Ce modèle doit donc être interrogé. Il n'est plus envisageable, sous peine de voir la performance du réseau se dégrader fortement, de créer de nouveaux échangeurs sur le réseau routier de l'État. Les zones aujourd'hui en projet qui ne disposeraient que d'une desserte autoroutière pourront être remises en question, éventuellement au profit de zones bord à voie d'eau et/ou embranchées au réseau ferroviaire. L'aménagement de ces zones ne devra pas réduire les coupures d'urbanisation qui subsistent aujourd'hui.

Enfin, je ne peux ignorer la place que devra tenir votre aéroport, dont les potentialités sont à mon sens à développer.

## **F/ Patrimoine et richesses du territoire**

Une grande partie de l'attractivité du Valenciennois tient aux richesses de son territoire : richesse écologique de ses espaces naturels, variété de ses paysages, qualité de son patrimoine architectural et culturel, présence importante de l'eau et de la forêt, diverses formes de son agriculture ... Autant d'atouts à préserver et à valoriser.



Les travaux du Grenelle de l'Environnement fixent un cap ambitieux et ce SCOT aura particulièrement à cœur de s'inscrire dans cette démarche. Un cap ambitieux qui transformera nos habitudes de consommer, de travailler, d'habiter ainsi que nos rapports à la nature et à l'environnement.

La loi Grenelle 2 (engagement national pour l'environnement) prévoit notamment de renforcer les exigences environnementales dans les SCOT et de les élargir aux enjeux énergétiques et climatiques.

La promotion de normes énergétiques et environnementales innovantes dans la construction est indispensable, à chaque fois que possible, en anticipation des futures réglementations. L'objectif est de réduire de 38% la consommation d'énergie dans le patrimoine bâti d'ici 2020.

A titre expérimental et selon des critères à définir, le SCOT pourrait d'ailleurs délimiter des secteurs identifiés dans lesquels des performances énergétiques renforcées des constructions pourraient être préconisées.

Il faut aussi travailler au développement des énergies renouvelables. Sur ce dernier point, un effort particulier est à réaliser pour une intégration en milieu urbain. Les prescriptions du SCOT seront pour cela déterminantes.

Rappelons par ailleurs que l'année 2010 est pour l'ONU « l'année internationale de la biodiversité ». Or, la planification territoriale est justement un des leviers puissants permettant de freiner l'érosion de la biodiversité et de protéger les ressources naturelles.

Pour cela, je vous invite à protéger les espaces sensibles, je pense en particulier aux zones humides assez nombreuses dans le Valenciennois et notamment dans la vallée de la Scarpe.

En complément de ces protections, le SCOT devra décliner sur son territoire la trame verte et bleue en cohérence avec les SCOT voisins et avec les espaces naturels belges. C'est là un des outils les plus importants pour protéger la « biodiversité ordinaire ».

L'eau est un autre élément sur lequel je voudrais insister. Le SCOT devra être compatible avec le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie que j'ai approuvé le 20 novembre 2009. Je serai particulièrement attentif aux ambitions du SCOT en la matière.

Il conviendra de veiller à une utilisation du sol plus cohérente avec la préservation des aires de captage : le développement d'une agriculture raisonnée ou la réalisation de massifs boisés peuvent être des axes de travail pour améliorer la situation à l'échelle du territoire.

La recherche d'une amélioration qualitative des eaux de surface est également

nécessaire. Elle s'obtiendra par exemple en déployant des mesures de gestion appuyées sur la trame bleue. Mais vous pouvez aussi y contribuer directement, Mmes et MM les Maires, en réalisant ou en actualisant vos schémas d'assainissement communaux.

L'attractivité nationale et internationale du Valenciennois passera aussi par une analyse de ses atouts dans le domaine du tourisme fluvial. Je n'oublie pas non plus l'importance que revêtent les potentialités du thermalisme.

J'en viens maintenant au patrimoine paysager et culturel. Les paysages remarquables, les sites miniers et le patrimoine architectural sont des biens précieux pour la population et pour l'attractivité du territoire. Il convient de les protéger, d'affirmer leur caractère et de prévenir leur banalisation. Leur valorisation pourrait sans doute être plus forte, ce qui sera un des objectifs de l'inscription du Bassin Minier au patrimoine mondial de l'Unesco, par exemple. Le diagnostic du SCOT devra identifier assez précisément ces atouts du territoire.

S'agissant de l'attractivité du Valenciennois mais aussi de notre pays, il conviendra que vous me fassiez part de votre sentiment quant à l'aménagement et la mise en valeur de l'entrée en France, notamment à l'occasion des travaux menés des deux côtés de la frontière à SAINT-AYBERT – HENSIES.

Je terminerai mon propos sur les richesses et le patrimoine du Valenciennois en disant quelques mots de son agriculture. La pression subie par les espaces agricoles dans ce territoire est la plus forte de la région, ce que le diagnostic que vous avez récemment commandé va très certainement confirmer. C'est donc ici un enjeu particulièrement fort que de maîtriser davantage la consommation de ces espaces.

Dans le même temps, il serait souhaitable que le dialogue et les échanges entre les populations urbaines et la profession agricole s'intensifient, ce qui pose la question des formes que pourrait prendre une agriculture périurbaine, raisonnée et facilement commercialisable sur le territoire en vente directe.

En outre, là où des enjeux agricoles particuliers auront été mis en évidence, le SCOT pourra définir des espaces agricoles à préserver plus particulièrement, surtout s'ils sont directement menacés par la périurbanisation.

D'une manière plus générale, il me semble qu'il serait nécessaire d'utiliser la possibilité offerte aux SCOT de localiser et de délimiter à la parcelle des espaces à protéger, qu'il s'agisse d'espaces naturels ou agricoles ainsi que d'identifier précisément les terrains exposés aux risques, et je pense en premier lieu au risque inondation qui impacte beaucoup ce territoire.

## **G/ Conclusion**

Pour conclure, permettez-moi de revenir sur la notion par laquelle j'avais commencé mon propos : je voudrais à nouveau souligner l'exigence fondamentale de cohérence du projet territorial que vous allez bâtir. Cohérence interne bien sûr, et j'en ai déjà beaucoup parlé. Mais aussi cohérence externe et je veux terminer en évoquant la démarche d'élaboration d'un « cadre de cohérence de l'aménagement et des transports sur l'Aire Métropolitaine de Lille ».

L'État, la Région, les deux Départements et l'Association de coopération AML à laquelle vous adhérez ont entrepris de conduire ensemble cette réflexion à l'échelle du grand territoire qui rassemble la métropole lilloise et tout l'arc sud de Béthune à Maubeuge en passant par Arras, Lens et Valenciennes. Le Valenciennois constitue la deuxième agglomération de ce territoire et aucune réflexion sérieuse ne pourra être conduite sans vous.

L'objectif de cette démarche, je le rappelle, est de construire dans un premier temps, ensemble, et sur la base des études, analyses et connaissances de chacun, une vision partagée du territoire de l'aire métropolitaine.

Il s'agira ensuite de définir collectivement les grandes lignes pour une mise en synergie des projets de chacun. Pour permettre à ce territoire de développer tout son potentiel de grande métropole en Europe, il est effectivement indispensable que l'ensemble des acteurs s'accordent sur la manière d'articuler les projets portés au titre des différentes compétences.

Pour atteindre l'objectif de développement équilibré et durable qui est le nôtre, il sera particulièrement important que nous sachions mettre en cohérence, à cette échelle-là aussi, les projets d'aménagement, de transport, de préservation des espaces naturels et le maintien des ressources et des continuités écologiques. Mais cela suppose que cette mise en synergie des projets s'appuie sur la structure multi-polaire si spécifique de cette Aire Métropolitaine et que chaque agglomération soit confortée pour contribuer pleinement au fonctionnement de l'ensemble.

Votre projet de territoire devra donc s'inscrire dans ce contexte plus large, mais aussi contribuer à sa construction. Ce sera sans doute une difficulté supplémentaire, mais c'est indispensable pour la réussite de votre projet.

Vous participez d'ores et déjà aux premières réflexions engagées, je vous en remercie et vous engage à y porter pleinement les enjeux de votre territoire.

Je confirme également l'atout frontalier de ce territoire qu'il conviendra aussi de prendre en considération et je veux encore souligner les initiatives que vous avez déjà prises dans ce domaine. Vous pouvez sans doute vous féliciter de l'engagement du

Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut qui a développé de longue date des partenariats avec son voisin belge – le Parc Naturel des Plaines de l'Escaut – pour concevoir le projet d'un parc transfrontalier : le Parc Naturel Transfrontalier du Hainaut. C'est un acquis dans la coopération transfrontalière qui peut certainement avoir un effet d'entraînement. Je vous encourage donc à conserver tout au long de la démarche d'élaboration du SCOT votre ouverture aux territoires belges voisins (IDEA et IDETA) et à vous inscrire résolument dans la perspective d'une coopération plus intense avec ces territoires et avec les villes Wallonnes les plus proches.

J'évoquais le potentiel de grande métropole en Europe de l'aire métropolitaine de Lille, je voudrais préciser que celui ci est lié au développement du système de territoires belges. Valenciennes a, dans ce contexte, un rôle majeur à jouer en tant que pôle principal pour la jonction avec la dorsale wallonne. L'initiative des villes du Hainaut me semble dans ce sens déterminante....

Je sais qu'ensemble, dans le cadre de ce « SCOT Grenelle » que vous allez dessiner et plus globalement dans les travaux de l'aire métropolitaine, nous pouvons définir un projet ambitieux, durable et porteur d'avenir pour le Valenciennois.