

SCOT du Valenciennois

Note d'enjeux de l'État

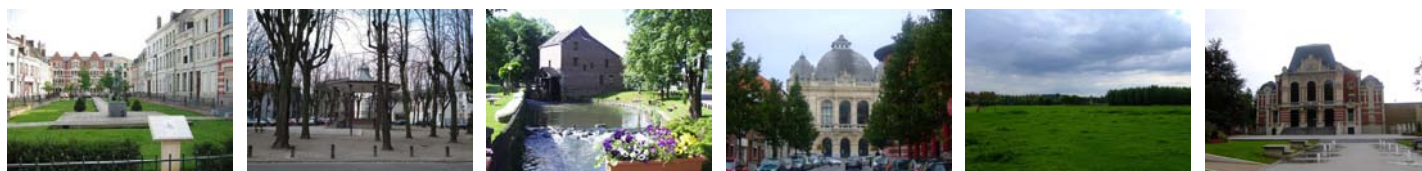
En remplaçant les schémas directeurs par les schémas de cohérence territoriale (SCOT), la loi solidarité et renouvellement urbains a introduit une réforme de grande ampleur de la planification urbaine. Concrètement, les SCOT, documents stratégiques, doivent mettre en cohérence les interventions locales en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et de développement économique. Cette cohérence est à rechercher dans un cadre global de développement durable où le renouvellement de la ville sur elle-même prime sur l'extension périphérique.

Aujourd'hui, l'heure est à la révision du schéma directeur de l'arrondissement de Valenciennes et à sa transformation en SCOT dans un contexte tout à fait nouveau.

L'objet de cette note, qui ne constitue pas un acte réglementaire, est de présenter les enjeux prioritaires que l'État portera, tout au long de la procédure SCOT, en tant que personne associée à la révision du schéma directeur. Ainsi, l'État exprime dans ce document synthétique ce qui, selon lui, constitue des enjeux forts de la révision et les problématiques sur lesquelles il aura des exigences vis-à-vis du futur document de planification. Cette note d'enjeux constitue ainsi une référence pour les échanges à venir entre les services de l'État associés et le SIPES. Elle pourra être enrichie en tant que de besoin, à mesure de l'avancement de la procédure de révision.

Il faut noter que la présente note ne prétend pas à l'exhaustivité et n'a pas vocation à aborder de façon détaillée l'ensemble des problématiques susceptibles de l'être dans le futur SCOT. L'État sera particulièrement attentif à la prise en compte des enjeux qui y sont identifiés. Néanmoins, l'avis de l'État sur le projet de SCOT portera sur l'ensemble du document.

Jean-Michel BERARD
Préfet de la Région Nord Pas de Calais
Préfet du Nord



Propos préliminaire

Depuis la dernière révision du schéma directeur en décembre 2002, plusieurs éléments sont venus modifier le contexte dans lequel doivent être réfléchies les perspectives d'avenir du Valenciennois et posent de nombreux défis. On peut citer notamment la circulaire du 27 mai 2008 du Secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire qui réaffirme les principes du développement durable qui doivent présider aux SCOT. Elle rappelle l'importance de réussir la mutation complète de notre manière d'appréhender le territoire et la mise en pratique d'une gestion équilibrée et économe de l'espace. De plus, la loi Grenelle I du 3 août 2009 donne la priorité à la lutte contre le changement climatique notamment par l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

En outre, le projet de loi portant Engagement National pour l'Environnement (dit Grenelle II), actuellement en cours d'examen, modifie et remanie fortement le contenu des SCOT pour mieux prendre en compte les objectifs du développement durable. C'est dans ce contexte de changement que s'inscrit le SCOT du Valenciennois qui se devra d'intégrer toutes les évolutions législatives et réglementaires liées.

Enfin, le SCOT du Valenciennois a été retenu par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer pour participer à la démarche nationale des « SCOT Grenelle Environnement » lancée en octobre 2008. Pour cette action, le SIPES sera amené à présenter ses résultats en termes de prise en compte, mais aussi et surtout de mise en œuvre du Grenelle Environnement pour la révision du schéma directeur.

Les enjeux présentés ci-après sont liés et transversaux.

Ils ne sont pas hiérarchisés et doivent être appréhendés les uns avec les autres.

ENJEU N° 1 – INTERTERRITORIALITE ET GOUVERNANCE

ENJEU N° 2 – LES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

ENJEU N° 3 – LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET L'EMPLOI

ENJEU N° 4 – LES POLITIQUES DE L'HABITAT

ENJEU N° 5 – LE PATRIMOINE ET LES RICHESSES DU TERRITOIRE

ENJEU N° 1 – INTERTERRITORIALITE ET GOUVERNANCE

Le SCOT du Valenciennois : un projet de territoire partagé, attentif à ses équilibres et s'inscrivant dans un espace plus large

① Le travail aux différentes échelles

Le projet de SCOT devra s'appuyer sur un **diagnostic précis** montrant le fonctionnement et la vie du territoire, en particulier :

- le rayonnement du Valenciennois au-delà de son strict périmètre administratif : Cambrésis, Douaisis, Sambre-Avesnois, etc, en insistant sur les différentes mobilités constatées et le rôle des principaux équipements (centre hospitalier de Valenciennes par exemple),
- comment le territoire s'inscrit dans un espace plus large : aire métropolitaine lilloise notamment,
- les relations du territoire avec la Belgique, mettant l'accent sur les projets transfrontaliers en cours, le Parc Naturel Transfrontalier, ...

Un dialogue avec les territoires voisins sera instauré, avec lesquels des synergies pourront être trouvées ou des cohérences recherchées. Le SCOT du Valenciennois s'inscrira de ce fait dans une réflexion plus large : « le cadre de cohérence de l'aménagement et des transports de l'Aire Métropolitaine de Lille » et contribuera à sa construction.

Le projet de territoire du SCOT se fondera ainsi, dans le cadre d'une analyse globale, sur la réalité de son fonctionnement.

② L'étude du fonctionnement interne du territoire

Parallèlement, le diagnostic du SCOT devra mettre en évidence et prendre en compte les déséquilibres territoriaux :

- s'agissant des pôles urbains (équipements et services) ;
- s'agissant de la structuration territoriale, l'aménagement projeté visera à offrir des conditions de vie agréables, économes en ressources, en espace et en énergie et de plus en cohérence avec une offre de transports adaptée aux différentes échelles.

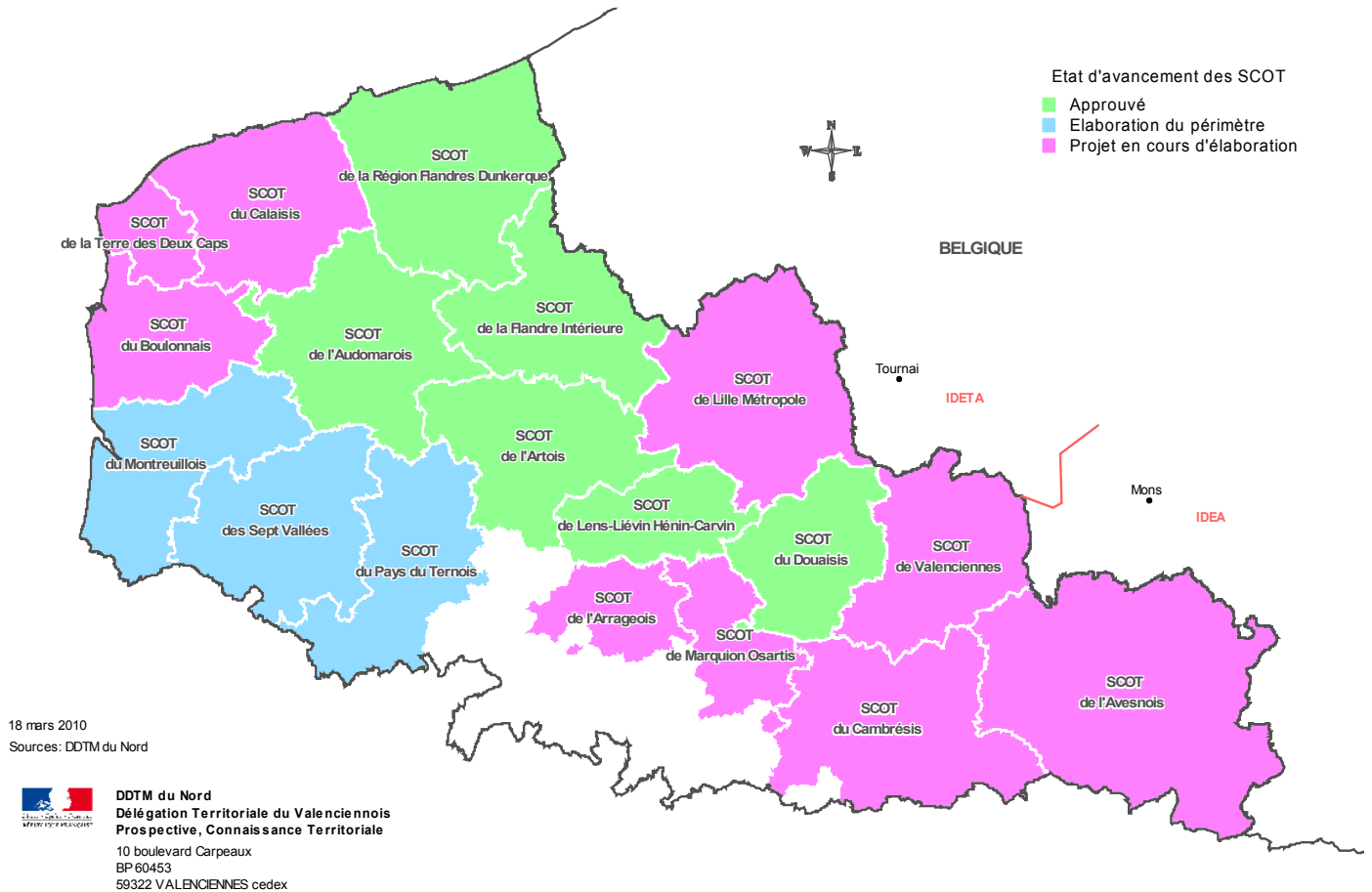


③ La question de la gouvernance

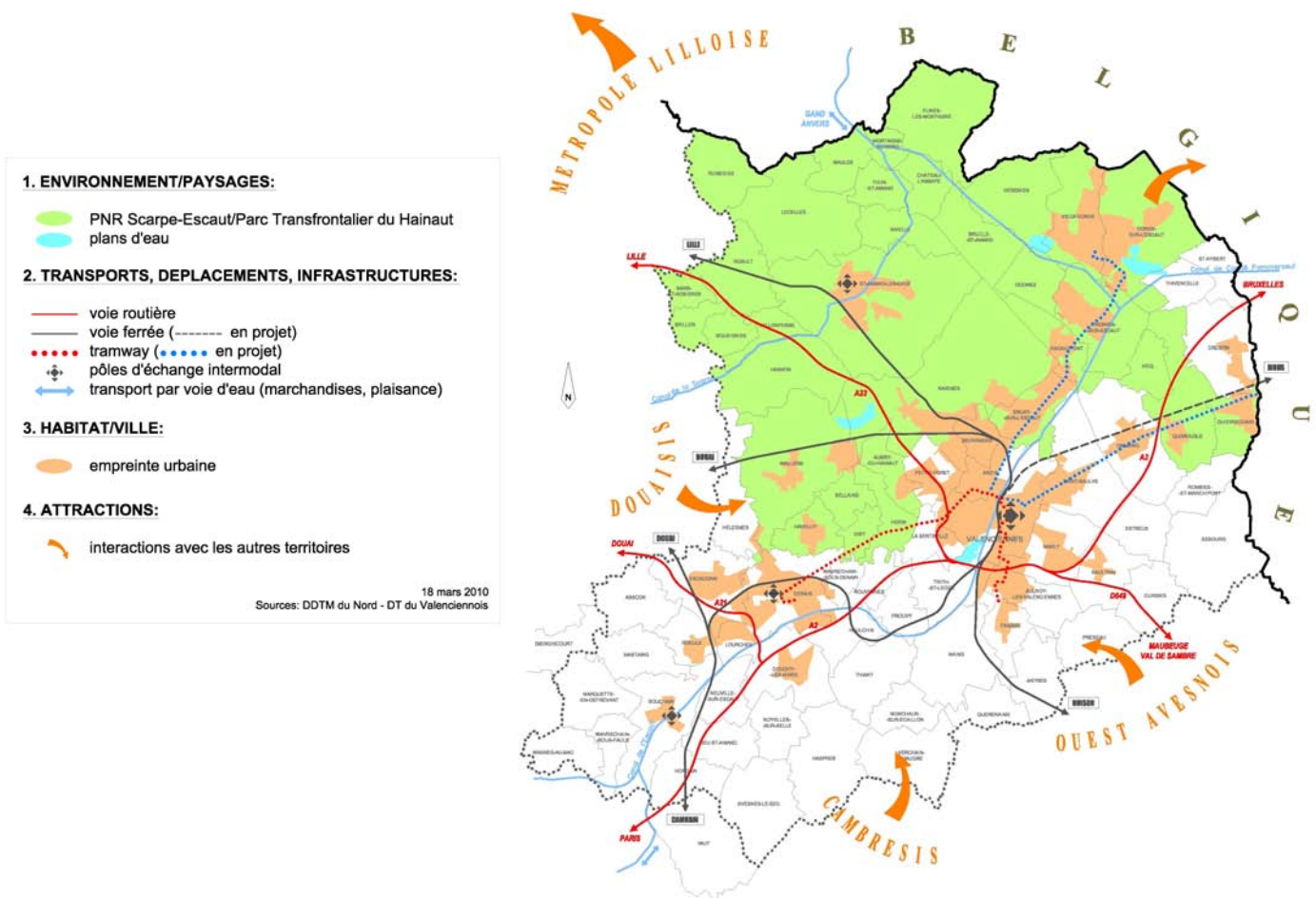
Deux conditions de réussite pour le SCOT :

Un travail collectif	Le suivi de la mise en œuvre
<p>Les principaux acteurs du territoire doivent travailler ensemble pour parvenir à un projet d'aménagement partagé et porté par tous.</p> <ul style="list-style-type: none">• Le SCOT n'est pas un exercice technique dont le résultat s'imposerait aux élus mais un document conçu par eux reflétant des décisions politiques partagées pour le territoire.• Un SCOT n'est pas l'addition des projets de chaque partie prenante : tous les acteurs chargés de sa mise en œuvre, au premier rang desquels les trois établissements publics de coopération intercommunale, devront contribuer collectivement au travail conduit par le SIPES, maître d'ouvrage du SCOT.• Une information de tous les élus et de la population est nécessaire ainsi que la mise en place de relais pour aboutir à une approbation collective et partagée du SCOT.	<p>La mise en place d'outils de suivi de la mise en œuvre du SCOT (et de sa déclinaison dans le PDU, les PLH, les PLU, ...) est indispensable.</p> <ul style="list-style-type: none">• Cette vision partagée à l'échelle du SCOT pourrait être l'occasion d'installer un observatoire partenarial qui associerait le SIPES, les EPCI, l'État, le SITURV et les autres personnes publiques associées.• Un observatoire de la stratégie foncière du SCOT, basé sur une politique foncière comprenant l'identification du foncier disponible et constructible, doit viser à déterminer les zones les plus propices à l'urbanisation mais aussi à mobiliser des outils les mieux adaptés pour assurer la maîtrise foncière sur les secteurs ciblés à forts enjeux. Ce travail sera réalisé en prenant en compte les opportunités (en terme de desserte par les transports collectifs notamment) et les contraintes (risques naturels ou technologiques par exemple).• Le SIPES aura également en charge la création d'outils de calcul de la consommation d'espace.

SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) DE LA REGION NORD PAS-DE-CALAIS



LE VALENCIENNOIS EN INTERACTION AVEC LES TERRITOIRES VOISINS



ENJEU N° 2 – LES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

Une articulation indispensable à opérer par le SCOT avec l'habitat, les emplois, les services et les équipements

La question des transports et déplacements ne pourra plus se limiter, comme c'est quasiment le cas dans le schéma directeur, à la seule question des infrastructures routières.

Aujourd'hui, la réflexion doit être globale et conduite dans un objectif de développement durable, d'économie d'espace et de lutte contre le réchauffement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre. **Le SCOT devra montrer comment il prend en compte cette dimension du développement durable** et comment **il articule** les transports-déplacements avec l'habitat, les emplois, les services et les équipements. La réflexion devra conduire à aborder les déplacements de proximité, d'échanges et de transit.

① Les alternatives à l'automobile et les modes doux

La place prépondérante dont dispose encore l'automobile au sein de l'agglomération devra être mise en question : l'enjeu est de **réduire** la place accordée à la voiture et le phénomène de dépendance liée à celle-ci. Des solutions visant à diminuer l'usage individuel de l'automobile seront recherchées (auto-partage, covoiturage, pôles d'échange, etc.). L'amélioration de la performance et de l'efficacité des **transports collectifs** permettra d'en faire davantage une solution alternative à l'automobile.



Le report vers les modes doux : le SCOT devra contenir **des orientations concrètes** afin que les deux modes doux que sont les déplacements piétons et cyclables augmentent leur part modale. Cette **complémentarité** entre la marche, le vélo et les transports en commun est nécessaire car, privilégiée, elle permettra d'accroître la pertinence de ces trois modes et ainsi leur utilisation.



② Concilier développement de l'offre commerciale et déplacements

Le schéma directeur actuel prévoit le développement de trois grandes zones commerce-loisirs, consacrées essentiellement à la grande distribution, dont deux sont aujourd'hui existantes et relativement proches du tissu urbain. En revanche, le développement d'une troisième zone tel que prévu par le schéma directeur, hors du tissu urbain de l'agglomération de Valenciennes, irait à l'encontre des objectifs de densification et de mixité des fonctions urbaines.

Aujourd'hui, il convient de permettre le développement de commerces **au cœur des villes du territoire et à proximité des arrêts de transports collectifs les plus performants**. Le document d'orientations du SCOT devra contenir un volet sur la localisation préférentielle des commerces dans l'optique de faciliter les déplacements tous modes et de limiter le recours à l'automobile.

③ Le réseau routier et autoroutier

Le réseau autoroutier est utilisé comme voie urbaine, le diagnostic du schéma directeur l'avait déjà constaté et avait eu pour objectif de soulager ce réseau des trafics locaux. Le SCOT devra mieux décliner cet objectif pour réellement permettre à l'autoroute, notamment l'A2, d'assurer sa fonction d'échange et de transit, ce qui passe par une hiérarchisation du réseau et **le développement d'un réseau secondaire structurant**.

La desserte des secteurs à enjeux ne pourra pas s'effectuer exclusivement par un branchement direct sur les échangeurs autoroutiers, dont le nombre ne pourra plus augmenter.

Parallèlement, quels que soient les choix retenus, le SCOT s'attachera à analyser les conséquences de ceux-ci sur les réseaux routiers et autoroutiers ainsi que sur les échangeurs, dans un contexte de saturation de ces infrastructures.

④ Une urbanisation mixte et dense favorisant les déplacements de proximité

Le SCOT cherchera à maîtriser les déplacements et à bâtir des villes dans lesquelles priment la densité, le renouvellement urbain et la mixité entre habitat, emplois, services et équipements.

L'urbanisation devra être prioritaire dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs.

Non seulement il faudra densifier les secteurs d'habitat, mais le SCOT devra contenir des orientations précises quant au type d'activités autorisées dans les zones bien desservies par les transports en commun. L'objectif serait ici de **favoriser les activités peu consommatrices d'espace et denses en emplois au plus près des lignes de transports collectifs.**

⑤ Le transport et la multimodalité

Les atouts de la voie d'eau :

Élément majeur dans l'arrondissement pour les dix ans à venir, le transport fluvial constitue un sujet fondamental sous divers aspects : économie, transports-déplacements, plaisance, réparation navale, avitaillement, tourisme, lutte contre les gaz à effet de serre, formation, etc.

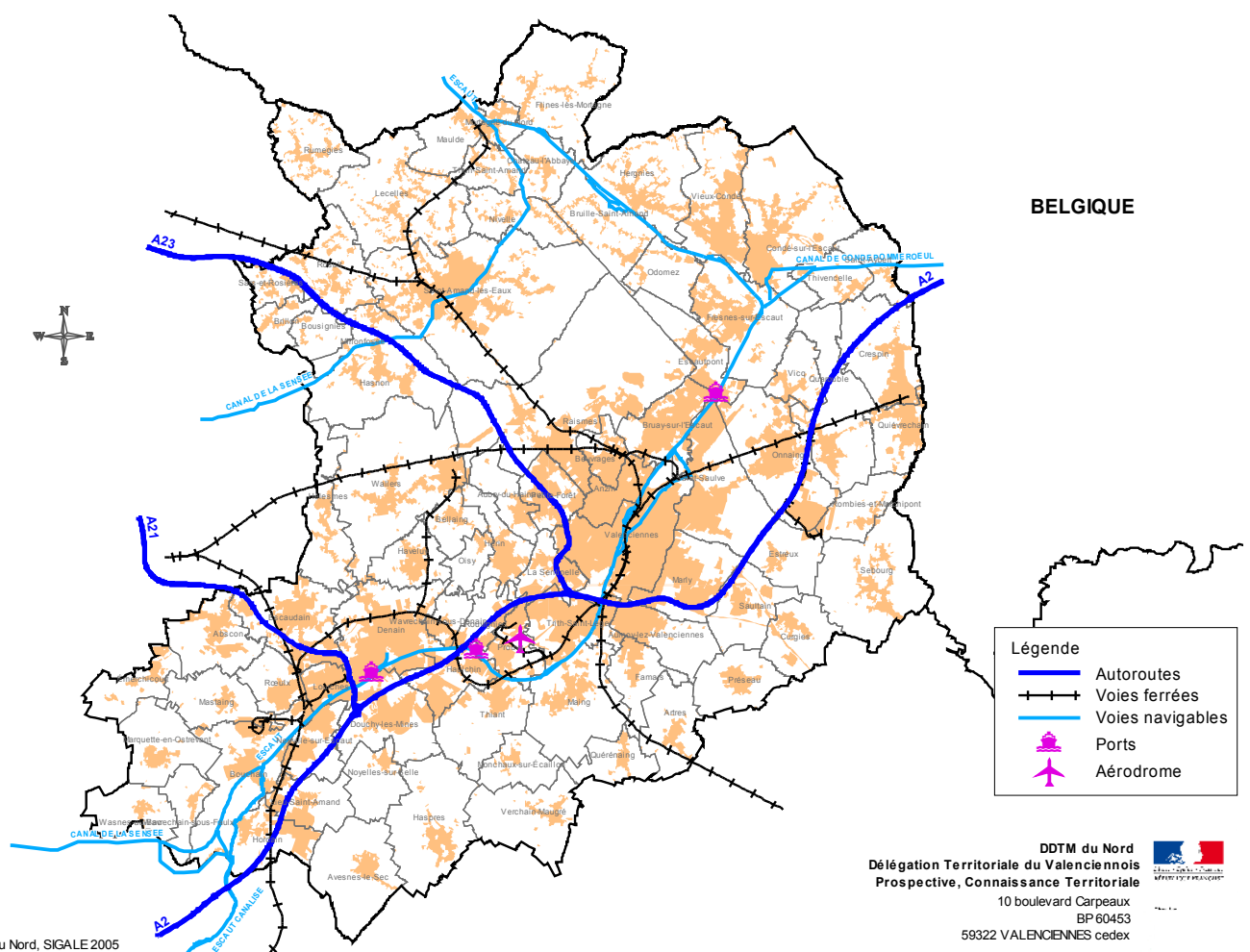
L'arrondissement s'inscrit au cœur d'un grand projet, le Canal Seine-Nord Europe.

Il est aussi doté de ses propres potentialités : projet de remise en eau du canal Condé Pommeroeul ; projets de ports fluviaux, comme par exemple ceux de Saint-Saulve, Escautpont et Denain ; développement des transports nord/sud ; transport des ordures ménagères ; transport des produits de l'industrie ...

L'aérodrome de Prouvy-Rouvignies, placé en troisième position dans la région, vise un trafic plus important. Il est manifestement un atout du territoire avec des potentialités certainement encore inexploitées. Sa gestion sera donc à regarder en particulier.

Les plateformes multimodales représentent un enjeu économique ; deux plateformes sur les neuf envisagées d'ici 2025 sont à prioriser en tenant compte des plateformes extérieures au Valenciennois comme Delta 3 à Dourges ou le projet de Marquion. La complémentarité de ces structures est à privilégier.

LES AXES DE TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE



18 mars 2010
Sources: DDTM du Nord, SIGALE 2005

ENJEU N° 3 – LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET L'EMPLOI

L'enjeu d'une réflexion globale intégrant les grands principes du développement durable

L'emploi est de toute évidence un enjeu majeur dans le Valenciennois qui souffre encore d'un taux de chômage très élevé malgré le rebond observé dans les années 90. Pour que l'économie du Valenciennois soit durable, elle doit repenser **une stratégie globale** qui anticipe sur l'exigence de mieux utiliser les infrastructures fluviales et ferroviaires et qui se soucie davantage de la bonne utilisation de ressources foncières de plus en plus rares.

De plus, il faut maîtriser autant que possible les risques inhérents à une économie spécialisée, donc exposée à des crises sectorielles. L'installation d'entreprises de haute technologie offrira localement des perspectives d'emplois qualifiés aux jeunes diplômés qui bénéficient de formations reconnues dans le Valenciennois.

① La multimodalité : un enjeu pour le développement du Valenciennois à articuler avec l'existant

Réflexion à l'échelle du territoire :

Aujourd'hui, le schéma directeur de 2002 privilégie le développement de zones d'activités « bord à autoroute ». Désormais, la localisation de futures zones économiques ne peut plus être envisagée avec une desserte uniquement autoroutière. La circulaire du 23 mars 2009 relative à la territorialisation du Grenelle Environnement prévoit qu'un des axes majeurs de l'État est d'**éviter la desserte exclusive des zones d'activités par la route** et d'avoir une réflexion sur les modes de déplacements doux pour les déplacements domicile-travail et sur le transport multimodal de marchandises.

Par ailleurs, le développement de la voie d'eau, via le projet de canal Seine – Nord Europe dont l'aboutissement est prévu pour 2015, est une véritable opportunité. L'Escaut et le **canal Condé Pommerœul, dès lors qu'il sera remis en service, sont et seront des atouts majeurs pour le développement économique du Valenciennois.**

Pour utiliser au mieux la voie d'eau, la priorisation de plateformes portuaires multimodales sur le territoire sera nécessaire et le SCOT devra donc indiquer la hiérarchisation des projets retenus et leur phasage, ainsi que **son inscription dans le projet de territoire** pour contribuer à son développement.

Inscription dans les territoires voisins :

La réflexion autour des projets prioritaires pour le Valenciennois devra être menée dans un esprit de complémentarité ou de cohérence avec les autres projets de plateformes sur les territoires voisins. Il faut tenir compte des plateformes extérieures au Valenciennois.

Compte-tenu de l'enjeu des sites bord à voie d'eau, il apparaît nécessaire de privilégier l'occupation de ces zones par des entreprises qui généreront du trafic fluvial en ayant à l'esprit l'ensemble de l'espace de la région et la recherche d'une retombée économique à une large échelle.

② Une consommation économe de l'espace

Un contexte réglementaire fort :

Le projet de loi portant Engagement National pour l'Environnement (dit Grenelle II) exige du SCOT, dans son article 9, que celui-ci « arrête des objectifs chiffrés d'une consommation économe de l'espace qui peuvent être ventilés par secteur géographique » ; cet article concerne à la fois les activités et l'habitat.

La loi Grenelle I donne comme premier objectif au droit de l'urbanisme de lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles.

Une stratégie foncière à établir :

Dans un contexte de densification, il faudra impérativement se poser la question du maintien des zones identifiées au schéma directeur ayant pris de grandes surfaces agricoles et non encore complètement occupées aujourd'hui.

Ainsi, le SCOT devra, davantage que le schéma directeur, établir une comparaison chiffrée entre la vitalité économique des centres urbains et les zones d'activité péri-urbaines, dans le but d'observer la densité de différentes zones et leur rôle dans la dynamique du territoire, y compris en termes d'emplois, et en tirer toutes les conséquences pour le futur PADD.

Au travers d'une stratégie foncière, le SCOT permettra de tendre vers **une densification des zones d'activités**, de faciliter au maximum **la création d'emplois au cœur des zones urbaines mixtes** et d'éviter une « délocalisation » de ceux-ci hors des zones urbanisées.

Le diagnostic du SCOT permettra de mettre en lumière un certain nombre d'espaces au plus proche des zones urbanisées et pouvant accueillir des activités.

③ La poursuite de la diversification : un gage d'avenir

Le SCOT devra **créer les conditions d'une diversification** susceptible d'offrir en outre des emplois qualifiés en plus grande proportion pour faire face notamment aux menaces qui pèsent aujourd'hui sur l'industrie automobile. Cela passe par :

- l'accompagnement des efforts actuellement menés en matière de diversification, avec notamment un secteur automobile en phase de maturité et une forte présence de l'industrie ferroviaire a priori encore porteuse d'avenir,
- la poursuite du développement d'une activité numérique, pharmaceutique, agroalimentaire et l'exploration de pistes nouvelles,
- une évolution rapide de l'activité automobile vers le développement et la production des véhicules de demain.

Le Valenciennois a connu un développement important de zones logistiques, en général peu créatrices d'emplois au regard des emprises. L'implantation de nouvelles entreprises logistiques pourrait amener le Valenciennois à consommer rapidement sa ressource foncière actuelle avec des effets sur l'emploi qui risquent d'être faibles. Le SCOT devra traiter cette question.

La diversification des activités présentes sur le territoire :

Le système éducatif propose des formations de haut niveau. L'université du Valenciennois est très dynamique et regroupe de nombreux étudiants. La présence d'i-Trans, le projet de Technopôle vont dans le même sens. Il faut poursuivre le rapprochement avec le monde économique pour, notamment, conserver davantage sur le territoire les jeunes diplômés.

Les catégories socio-professionnelles du territoire sont principalement constituées d'ouvriers et d'employés. Le Valenciennois a peu d'emplois hautement qualifiés et stratégiques (4,6 %). Une des ambitions du SCOT pourrait être de relever ce taux.

Les emplois verts, liés au développement durable, sont à favoriser. Un travail doit être mené sur le développement économique lié à l'énergie pour le traitement du bois, le recyclage des déchets verts par exemple.

Année 2006	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres inactifs (y compris scolaires et étudiants)
Territoire Valenciennois	0,2	1,9	4,6	11,3	15,6	17,1	22,5	26,9
Nord – Pas-de-Calais	0,6	2,3	5,9	12,6	16,2	16,4	22,6	23,3
France métropolitaine	1,1	3,2	8,3	13,6	16,7	14	25,2	17,9

Répartition de la population âgée de 15 ans et plus par catégorie socio-professionnelle (en %)

Source : Insee - RP 2006 exploitation complémentaire



ENJEU N° 4 – LES POLITIQUES DE L'HABITAT

Offrir des logements à la population en recherchant la mixité sociale et l'économie d'espace

① Répondre aux besoins de la population

La réponse aux besoins en terme de quantité et qualité de logements (notamment sociaux) doit être une priorité du territoire.

Le SCOT devra s'attacher à quantifier et localiser les besoins en logements en les classant par type. Ce travail de **territorialisation** fournira le cadre de la révision prochaine des PLH, par ailleurs nécessaire pour être en conformité avec la loi de Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion du 25 Mars 2009.

La réponse aux besoins des sans-abris, qui constitue un **axe de solidarité majeur**, passe par une meilleure répartition des structures d'hébergement (maisons-relais, logements d'urgence, etc.), actuellement centrés sur Valenciennes, Anzin et La Sentinelle. Un travail de rééquilibrage sur le territoire est indispensable.



Favoriser la mixité sociale et une meilleure répartition spatiale des logements sociaux.

Le SCOT doit permettre de **coordonner les efforts en faveur du logement** et de répondre aux besoins de l'ensemble de la population dans un but de **mixité sociale**.

La répartition du logement social passe par la **définition explicite** dans le SCOT d'une **politique de l'habitat équilibrée sur le territoire, adaptée aux besoins territorialisés**.



② Assurer le renouvellement urbain des communes

La rénovation des logements anciens et la lutte contre l'habitat indigne doivent permettre de valoriser l'image des territoires et d'en renforcer l'attractivité résidentielle.

De plus, la **reconquête** des îlots dégradés peut être une solution pour limiter la consommation d'espace, notamment dans les centres anciens.

③ Doter le SCOT d'un volet foncier

Pour développer l'offre en économisant l'espace, en accord avec le projet de Loi portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle II) en son article 9, le SCOT devra :

- réfléchir aux formes urbaines,
- **comporter des objectifs** de recentrage (sur le tissu existant ou les zones les plus accessibles par les transports collectifs),
- promouvoir les formes d'habitat plus denses, plus compactes, plus économes en énergie et en déplacements.

Plus globalement, le **renouvellement urbain** est par nature la réponse aux besoins de logements la moins consommatrice d'espaces agricoles ou naturels et **il contribue à l'amélioration de l'image du territoire et de la qualité de vie de ses habitants**.

Le SCOT définira une **stratégie foncière** qui repose sur :

- l'identification du foncier disponible et constructible pour déterminer les zones les plus propices à l'urbanisation,
- la mobilisation des outils les mieux adaptés pour assurer la maîtrise foncière sur les secteurs ciblés à forts enjeux,
- la prise en compte des opportunités (en terme de desserte par les transports collectifs notamment) et des contraintes (risques naturels ou technologiques par exemple).

ENJEU N° 5 – LE PATRIMOINE ET LES RICHESSES DU TERRITOIRE

Un capital à préserver et à valoriser

Un des grands objectifs de la loi Grenelle I du 3 août 2009 (article 7) est de « préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques ».

Le développement doit aujourd'hui être pensé en **préservant** au maximum les espaces agricoles et naturels, ainsi que les continuités écologiques et les zones humides, conditions de la biodiversité. Loin d'être en opposition avec son développement, la préservation du patrimoine environnemental et culturel constitue **un élément important d'attractivité** du territoire.

① La protection et la valorisation des espaces naturels et agricoles

Une richesse écologique à sauvegarder :

Le Valenciennois est doté de sites naturels remarquables liés aux milieux humides et forestiers, ces derniers couvrent 10% de son espace (forêts de Saint-Amand, Raismes, Chabaud Latour ...) et présentent une grande variété de structures et de peuplements favorables à la cohabitation d'espèces faunistiques et floristiques remarquables.

L'objectif de déclinaison sur le territoire de la trame verte régionale est prioritaire dans le SCOT. Ce dernier devra empêcher le phénomène de morcellement du territoire qui, en freinant les échanges entre les milieux, est l'une des plus grandes causes de la perte de la biodiversité. Le SCOT précisera les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la restauration des continuités écologiques.

Une partie du territoire appartient au périmètre du Parc Naturel Régional Scarpe Escaut : le SCOT doit donc **être compatible avec la charte du Parc**, récemment révisée, et contribuer à sa mise en œuvre.



L'enjeu de préservation des espaces agricoles :

De par leur fonction de production, ces espaces sont le support d'une activité économique performante fragilisée par le phénomène de péri-urbanisation. Cette activité doit évidemment être préservée, d'autant plus qu'elle contribue aussi à l'aménagement du territoire Valenciennois.

Le SCOT aura à **identifier les territoires où les enjeux agricoles sont importants, où leur préservation est fondamentale pour l'économie locale, voire régionale**, en terme de contribution économique globale (emplois directs et indirects), et définir les conditions permettant de pérenniser cette activité.

La préservation de la fonction paysagère et environnementale passe par l'analyse en terme de superficie, de valeur paysagère, voire de patrimoine génétique animal ou végétal. Sur les franges péri-urbaines, il faut évoluer vers une agriculture raisonnée, facilement commercialisable sur le territoire en vente directe.

La définition dans le SCOT des espaces à protéger :

Le diagnostic établira un état des lieux des zones protégées ou à protéger à différents titres (agricole, paysager, environnemental). Par la suite, le SCOT **tiendra compte de ces espaces à préserver** pour en déduire les espaces propices au développement urbain.

Il serait également pertinent d'utiliser dans le SCOT la possibilité offerte par l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme de localiser et de délimiter à la parcelle les espaces à protéger.



② La prise en compte des risques et des sites et sols pollués

Le projet de SCOT ne peut être établi sans prendre en compte les risques et les contraintes auxquels le territoire est soumis, qu'il s'agisse des risques naturels, technologiques, miniers ou des sites et sols pollués. Ainsi, **le diagnostic du SCOT devra identifier** les zones inondables et les zones d'expansion de crues, les axes de ruissellement les plus importants, les espaces les plus sensibles aux phénomènes naturels tels que l'érosion, les zones de risques technologiques, les sites pollués...

③ La ressource en eau

La question de l'eau est un élément majeur sur le territoire, notamment la disponibilité de la ressource en eau potable et la qualité des eaux superficielles, avec un niveau d'acuité très fort sur certains secteurs.

Une prise en compte globale :

Le SCOT devra être compatible, dans toutes ses dimensions, **avec le nouveau SDAGE approuvé le 20 novembre 2009 et avec le SAGE Scarpe Aval approuvé le 12 mars 2009.**

Il s'agit, entre autres, d'assurer à long terme un approvisionnement en eau pour la population et à cet égard de définir les conditions de préservation de la ressource, et de tenir compte de la capacité actuelle et future des équipements d'assainissement dans le cadre du développement urbain. En outre, les captages devront être identifiés et leur protection consolidée.

Le SCOT aura à fixer les orientations d'aménagement dans ces secteurs dans une perspective de prévention du risque et de reconquête des friches.

Une interaction avec la biodiversité qui passe par :

- le maintien des zones humides compte-tenu de leur richesse ainsi que l'amélioration de la qualité des eaux superficielles,
- **la déclinaison sur le territoire de la trame bleue régionale** formée des cours d'eau, masses d'eau et des bandes végétalisées, prioritaire dans le SCOT ; celle-ci permet, associée à la trame verte, de créer une continuité territoriale et de connecter les écosystèmes.



④ La valorisation du patrimoine paysager et culturel

Des richesses patrimoniales :

Les paysages remarquables, sites miniers, patrimoine bâti, ..., qui composent le Valenciennois sont un bien précieux pour la population et pour l'attractivité du territoire ; il convient de les protéger, **d'affirmer leur caractère identitaire** et de prévenir leur banalisation.

Leur valorisation pourrait sans doute être plus forte, en particulier dans la perspective d'une inscription du Bassin Minier du Nord – Pas de Calais au patrimoine mondial de l'Unesco. Le diagnostic du SCOT devra identifier assez précisément ces atouts du territoire.

Le potentiel de la voie d'eau :

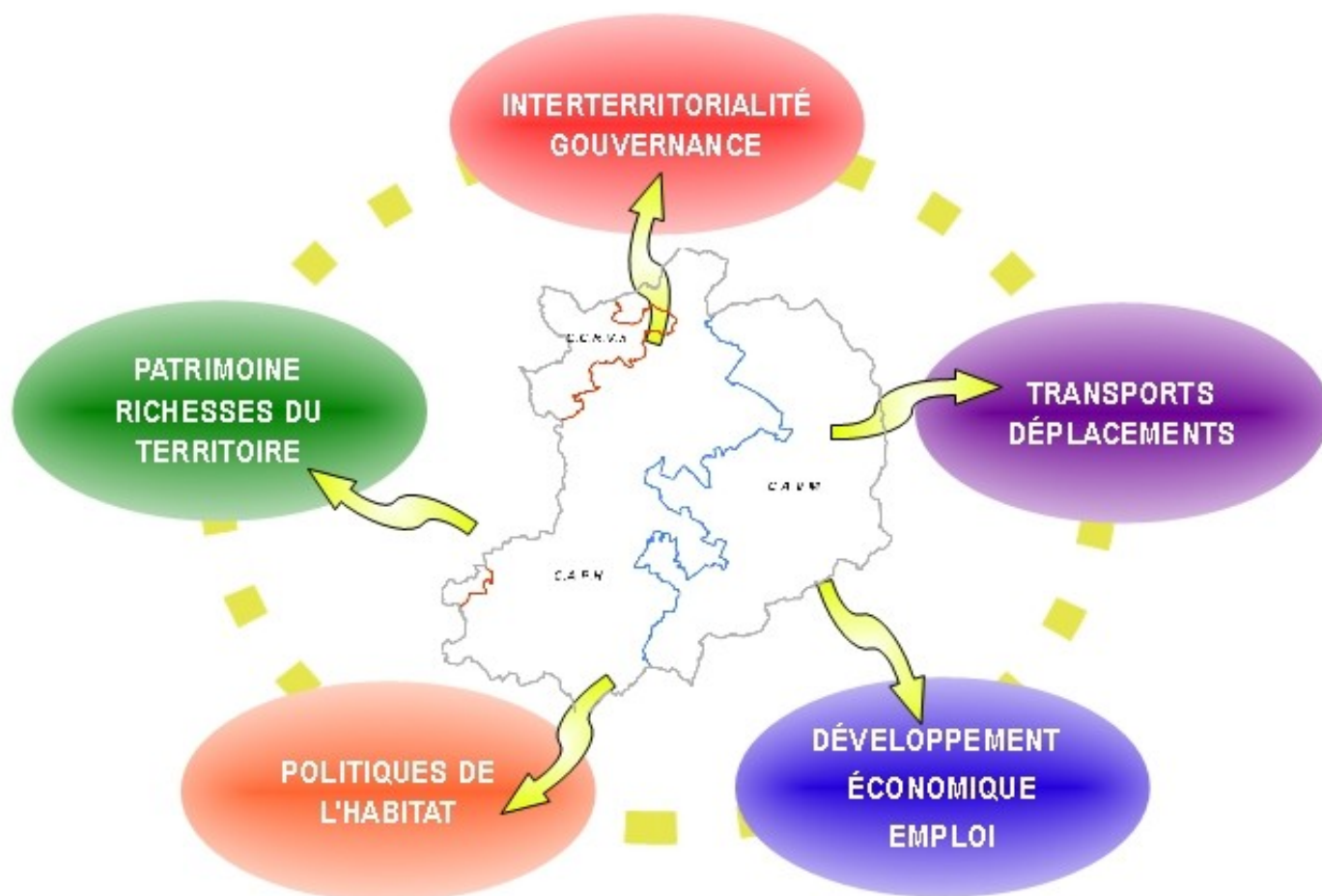
Son rôle ne doit pas se limiter à la seule fonction d'axe de transports : les conditions permettant de lui donner toute sa place dans l'aménagement urbain sont à rechercher, ainsi que ses effets sur la qualité de vie elle-même.

Le territoire du Valenciennois possède un potentiel touristique qui peut se développer notamment autour des vélo-routes – voies vertes, qui rejoignent de plus les objectifs de déplacements doux et des boucles touristiques pour des loueurs de bateaux.



Conclusion

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Valenciennois sera mené par le SIPES. L'État exercera pleinement ses responsabilités de personne publique associée en portant les cinq enjeux liés aux différentes politiques publiques nationales et européennes.



Réalisation : DDTM Nord – Délégation Territoriale du Valenciennois

Équipe projet : Eric Fisse – Marion Pettenati – Valérie Sauvage – Françoise Sanglerat

Contributions : Préfecture du Nord – Sous-Préfecture de Valenciennes – DDTM Nord/SUCT – DREAL – Aviation civile – Service Navigation – DDASS – DDAF – DDTEFP – DRAC – ODC/TRAPIL – SDAP – SDIS – Éducation Nationale

Conception graphique et crédits photographiques : DDTM Nord – Délégation Territoriale du Valenciennois

Contact : Eric Fisse – Tél. 03 27 22 79 02

Date de réalisation : Mars 2010

