

# Partie 3 :

## L'armature urbaine et économique



### Chapitre 4 : définir les objectifs et les principes de la politique de l'habitat

Les objectifs démographiques à moyen terme sont déclinés dans le PADD. Ils prennent en compte l'amélioration de l'attractivité globale du cadre de vie dans le Valenciennois, la diminution du solde migratoire par une diversification et une amélioration qualitative de l'offre de logements. Ils intègrent également les évolutions sociétales (diminution de la taille des ménages, vieillissement de la population, accroissement des mobilités).

L'accueil de nouveaux habitants sur le Valenciennois et l'évolution des besoins des habitants déjà présents nécessitent de produire environ **27 000 logements à l'horizon 2030**, soit 1600 logements par an de 2014 à 2030.

cf. tableau ci-dessous.

Population 2014 (estimée)	350 000		
Population 2030	362 400	+ 3.5%	+12 400 habitants
Ménages 2014 (estimés)	140 000		
Ménages 2030	160 000	+14.25%	+ 20 000 ménages
Renouvellement du parc (démolition, transformation...)		- 0.3% par an	+ 9 000 logements
Lutte contre la vacance excessive			-2 000 logements à remettre sur le marché
Besoins en logements de 2014 à 2030 (hors résidence secondaire)			27 000 logements
Volume estimé de construction annuelle			1 600 logements

Rappel logements autorisés en 2012

2 139

#### Préambule

L'offre de nouveaux logements a pour objectif de satisfaire les besoins des habitants actuels et futurs du Valenciennois. La mise en cohérence des politiques publiques à l'échelle du SCoT du Valenciennois doit permettre de répondre à ces besoins, en intégrant les enjeux de mobilité, d'emplois, d'accès aux équipements et aux services. La recherche d'un équilibre entre espaces urbanisés et espaces naturels et agricoles nécessite de définir des orientations permettant de garantir le moindre impact du projet sur les espaces les plus fragiles, tout en apportant une réponse à la diversité des besoins.

*La vacance des logements permet d'assurer la fluidité du marché du logement. Un niveau de vacance trop faible ou trop important génère des tensions sur le marché ayant pour conséquence un déséquilibre entre l'offre et la demande.*

## 15. Organiser la politique du logement en cohérence avec la structuration de l'armature

### OBJECTIF GÉNÉRAL

L'amélioration qualitative et quantitative de l'offre de logements doit contribuer significativement au renforcement de l'attractivité résidentielle du Valenciennois en permettant de répondre :

- à la diversité des besoins des habitants,
- à l'évolution des modes de vie,
- à une utilisation économe des ressources foncières du territoire
- et à une prise en compte de la sobriété et de l'efficacité énergétiques des logements notamment au regard des enjeux du SRADDT et du SRCAE Nord-Pas de Calais.

La définition d'une armature urbaine structurée en fonction des transports en commun, de la présence des services et équipements doit guider l'élaboration des futurs programmes locaux de l'habitat des EPCI, qui couvriront l'ensemble du périmètre du SCoT.

### OBJECTIF PARTICULIER

La production de logements dans le Valenciennois doit contribuer à l'objectif de division par deux la consommation foncière. La production de logement devra atteindre, en moyenne, au moins 30 logements/hectare sur l'ensemble du territoire du SCoT.

### ORIENTATIONS

Les Programmes Locaux de l'Habitat et les documents d'urbanisme locaux traduisent la mise en œuvre de l'armature urbaine. Ils prévoient la production de logements nouveaux en priorité en renouvellement urbain, en fonction de la desserte en transports en commun. Ils identifient le foncier disponible et le foncier mutable (friches industrielles, commerciales, urbaines) susceptibles d'accueillir prioritairement la production de logements dans l'enveloppe urbaine existante.

(cf. définition Orientation 1)

Ils mettent en œuvre les moyens nécessaires à la réutilisation prioritaire du gisement foncier urbain.

Les PLH et les documents d'urbanisme locaux prévoient la densification des secteurs de DIVAT, tels que définis dans l'orientation 21d.

Ils privilégient une approche cohérente des projets en incluant la mixité des fonctions urbaines dans les projets, en prévoyant les modes doux à l'intérieur du projet et en liaison avec les autres secteurs urbanisés, en définissant les conditions d'une intégration environnementale (traitement des eaux pluviales, énergies renouvelables, isolation thermique, trames vertes et bleues, formes urbaines) de l'habitat.

Les Programmes Locaux de l'Habitat, les documents d'urbanisme locaux et les opérations de nouveaux logements favorisent :

- La limitation de la consommation foncière
- La diversité des typologies de logements
- L'augmentation de la part relative des logements collectifs et individuels groupés et la limitation de la part des logements individuels isolés.
- La production de logements dans le cadre d'opérations maîtrisées (lotissements, ZAC...).

(SUITE)

Afin de répondre aux objectifs fondamentaux de production de logements et de maîtrise de la consommation foncière, le SCoT définit des objectifs de densité minimale des constructions en cohérence avec l'armature urbaine du Valenciennois :

- Ville centre de Valenciennes : 65 logements/ha
- Communes de la couronne du pôle central : 35 logements/ha
- Pôle secondaire de Denain : 45 logements/ha
- Pôles d'équilibre de Saint-Amand-les-Eaux et Pays de Condé : 30 logements/ha
- Autres communes périurbaines : 25 logements/ha
- Communes des secteurs ruraux : 18 logements/ha

Ces objectifs sont exprimés en densité nette (hors équipements et voirie externe, parking relais).

Les objectifs de densité à atteindre s'observeront à l'échelle de l'ensemble des projets (en zone urbaine et en zone d'extension urbaine) de chaque commune considérée.

Les objectifs de densité s'appliquent aux secteurs de projet tels que les zones de plus de 5000m<sup>2</sup> de surface de plancher ou autres opérations foncières et d'aménagement définie à l'article R.122-5 du Code de l'Urbanisme. Les documents d'urbanisme locaux définissent les mesures permettant la mise en œuvre de cette orientation.

Les EPCI peuvent, en accord avec les communes, moduler les objectifs de densité à l'intérieur des secteurs de territorialisation déterminés sur la carte n°7, ces objectifs ne pouvant être inférieurs à un seuil de 18 logements à l'hectare en moyenne par commune. Ces objectifs s'appuieront sur la territorialisation des Programmes Locaux de l'Habitat.

## RECOMMANDATIONS

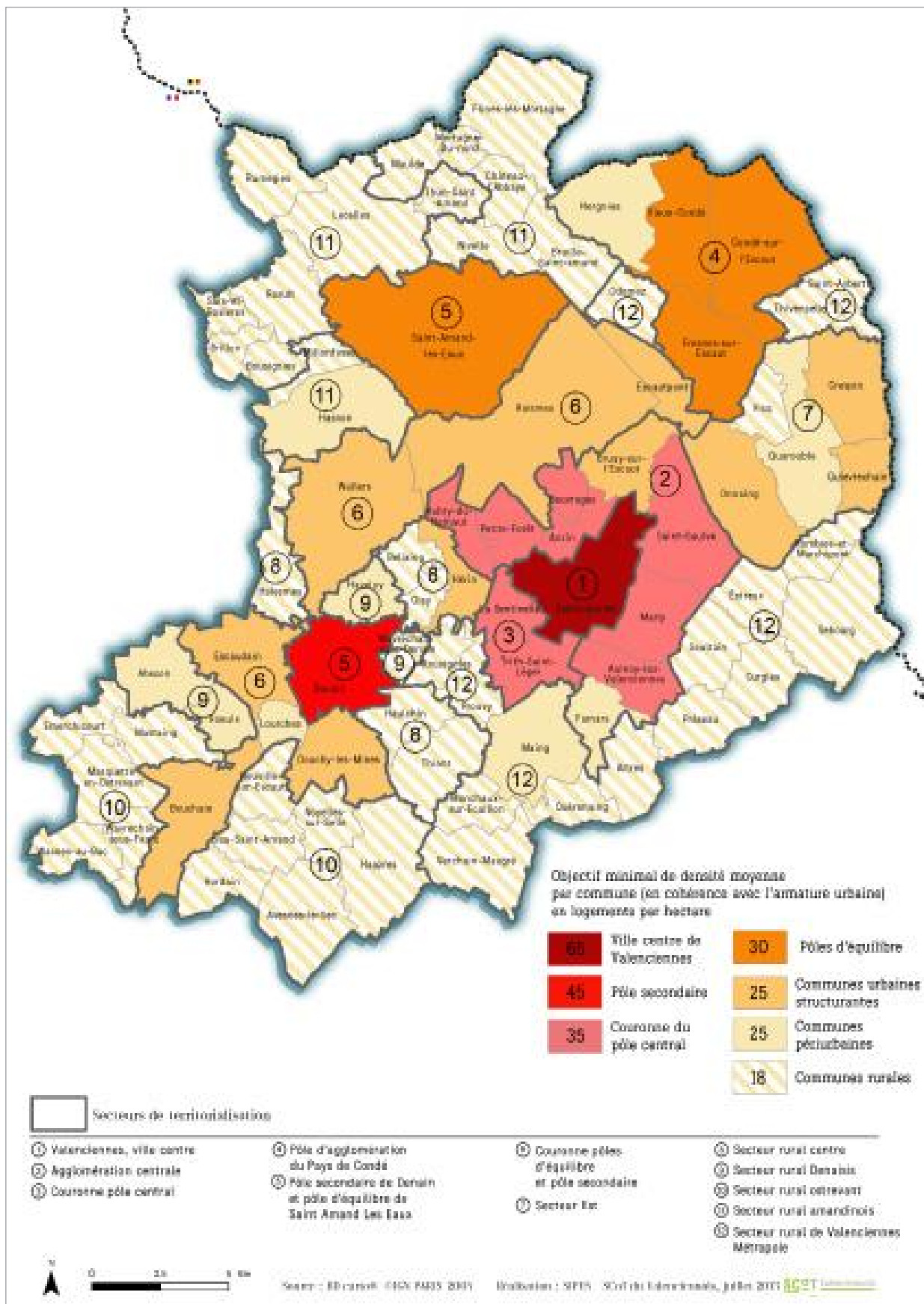
Les communes peuvent, afin d'optimiser l'utilisation du foncier en zone urbaine, s'appuyer sur les outils tels que diagnostic foncier, référentiel foncier, Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), servitude, droit de préemption urbain. Les incitations fiscales (taxe sur les logements vacants de plus de deux ans, majoration des taxes foncières sur les terrains constructibles, etc.) peuvent également être mises en œuvre.

*Les objectifs de densité demandés par le SCoT correspondent à une densité nette, c'est-à-dire que seuls les espaces directement dédiés aux constructions sont comptabilisés : emprise au sol du bâti et espaces libres internes à l'îlot ou à la parcelle (voirie de desserte et stationnement privés, jardins, espaces verts et cheminements affectés à la construction).*

Exemple de mitage à Flines-les-Mortagne (crédit photo : SCoT du Valenciennois)



Carte n°7 : Objectifs moyens de densité minimale de logement





*Illustrations indicatives :  
densité et formes urbaines*

*Si elle résulte d'un calcul mathématique du nombre de logements par rapport à une superficie de terrain, la densité est avant tout vécue. Des constructions très hautes peuvent présenter une densité assez faible si la surface d'espaces libres est importante (circulation, stationnement et espaces verts), mais donner l'impression inverse. La densité s'apprécie dans la variété des hauteurs de construction, de l'emprise au sol, des espaces de respiration ménagés et de la diversité des formes architecturales et des typologies de logements.*

*Les formes urbaines types présentées ci-contre aident à visualiser les échelles de densité, ce sont des illustrations à titre indicatif, la superficie de la zone et le nombre de logements n'étant pas renseignés. Il s'agit de montrer à quelles ambiances urbaines peuvent correspondre différentes densités résidentielles. Mais il faut garder à l'esprit que pour garantir la qualité d'un projet, la recherche de la mixité des formes est indispensable.*

## 16. Produire des logements pour répondre aux besoins des habitants actuels et futurs

### OBJECTIFS GÉNÉRAUX

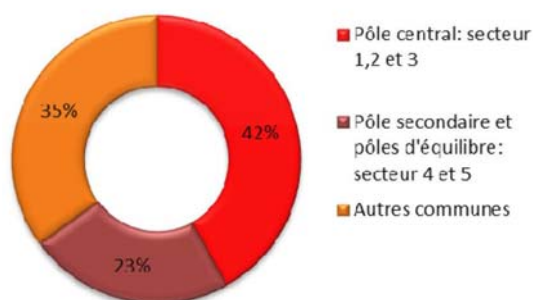
L'évolution attendue de la population dans le territoire du SCoT est de +3,5% à l'horizon 2030. Cette augmentation ambitieuse s'appuie sur une attractivité renforcée permettant notamment de diminuer le solde migratoire particulièrement défavorable pour les jeunes ménages et les cadres. L'objectif du SCoT est de satisfaire les besoins en logement pour les habitants actuels (en tenant compte notamment de la nécessité de renouveler une partie du parc de logements en raison de sa vétusté et de l'augmentation du nombre de ménages) et pour les habitants futurs (en tenant compte de l'armature urbaine et de la nécessité de mieux articuler urbanisme, habitats et transports en commun).

L'évolution démographique, la diminution de la taille des ménages, le renouvellement du parc de logements anciens, et la prise en compte de la vacance dans le parc de logements nécessitent la production de 1600 logements par an pendant les 10 prochaines années.

### OBJECTIFS PARTICULIERS

La production des logements dans le territoire permet le renforcement de l'armature urbaine du territoire, organisée en fonction de la desserte existante et future en transports en commun performante, de la présence des services structurants, et de l'importance démographique des communes. La répartition des logements en fonction de cette armature permet de lutter contre l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles et naturelles du Valenciennois.

Répartition des objectifs de construction selon l'armature urbaine :



### ORIENTATIONS

Les objectifs de constructions de nouveaux logements sont répartis par EPCI de la manière suivante :

- Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole : 900 logements par an en moyenne.
- Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut et Communauté de Communes Rurales de la Vallée de la Scarpe (EPCI fusionnés au 1er janvier 2014) : 700 logements par an en moyenne.

Les Programmes Locaux de l'Habitat des Communautés d'Agglomération établissent une ventilation de la production des logements par commune en s'appuyant sur l'armature urbaine, en priorisant les constructions nouvelles dans les communes les mieux desservies par les transports en commun efficaces et en privilégiant le renouvellement urbain. Les documents d'urbanisme locaux traduisent cette ventilation dans leur projet.

Les documents d'urbanisme locaux prennent en compte les besoins en logements et précisent les modalités de l'offre nouvelle. Ils traduisent les objectifs généraux du SCoT en matière de réduction de la consommation foncière, de mixité des fonctions et de densification du bâti. Les documents d'urbanisme locaux mobilisent prioritairement le foncier en renouvellement urbain. Les extensions urbaines nouvelles à vocation d'habitat sont justifiées par l'absence ou la difficulté de mobilisation du foncier en renouvellement urbain.

Moulin de Denain  
requalifié en  
logements (crédit  
photo : Ville de  
Denain)



## 17. Répondre aux objectifs de mixité sociale

### OBJECTIF GÉNÉRAL

Le Valenciennois se caractérise par une forte concentration des logements aidés dans le corridor minier. L'absence de logements aidés dans certaines communes pénalise les jeunes ménages et les personnes à revenus modestes et à terme, la vitalité de ces communes. Au contraire, la forte concentration de logements aidés accroît les disparités sociales et contribue à creuser le déséquilibre en spécialisant les territoires.

Le SCoT fixe un objectif de rééquilibrage de l'offre de logements sociaux en lien avec l'armature urbaine du territoire, en augmentant le nombre de logements locatifs sociaux afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs de la population.



Logements sociaux  
allée du rivage  
à Denain (crédit  
photo : Ville de  
Denain)

*Le logement aidé comprend le logement locatif social public et le logement locatif privé conventionné. L'accession sociale contribue également à la mise en œuvre d'un parcours résidentiel pour les ménages à revenus modestes.*

### ORIENTATIONS

Les Programmes Locaux de l'Habitat des EPCI définissent et mettent en œuvre les objectifs de constructions des logements aidés pour toutes les communes du territoire. Dans ce cadre, ils définissent les mesures et plans d'actions en faveur du logement des populations spécifiques : logements étudiants, personnes âgées et à mobilité réduite, hébergements d'urgence, centres d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS), résidences sociales et pensions de famille. La production de logements locatifs sociaux devra atteindre au moins 30 % de la production totale de logements, soit environ 480 logements sur les 1600 prévus annuellement, répartis entre la CAVM (au moins 270 logements locatifs sociaux/an) et la CAPH (au moins 210 logements locatifs sociaux/an), compte non-tenu des ventes du parc HLM.

Les PLH des EPCI territorialisent les objectifs en tenant compte :

- De l'armature urbaine du PADD
- Des objectifs de densité par secteur
- Des objectifs de renouvellement urbain
- De l'objectif de construction en priorité dans les secteurs les mieux desservis en transports en commun efficaces (DIVAT)
- De la variété des typologies de logements et de l'évolution de la demande des ménages
- Du rééquilibrage nécessaire en fonction du taux de logements sociaux de chacune des communes

Les PLH déterminent les communes pour lesquelles les programmes de logements de plus de 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher comportent au moins 20 % de logements aidés. Les programmes locaux de l'habitat peuvent instaurer des servitudes de mixité sociale dans certaines communes pour la mise en œuvre des objectifs.

Les PLH mettent en œuvre les orientations du schéma départemental des gens du voyage 2012-2018.



## 18. Répondre aux objectifs de maîtrise de la consommation d'espace

### OBJECTIF GÉNÉRAL

Le développement urbain du Valenciennois a consommé, entre 1998 et 2009, près de 1250 hectares d'espaces naturels et agricoles pour l'ensemble de ses besoins économiques, résidentiels, culturels, sportifs, éducatifs, etc...

L'urbanisation a ainsi progressé de 0,83% par an. L'objectif du SCoT du Valenciennois est de diviser par deux environ la consommation d'espaces agricoles et naturels à l'horizon 2030, tout en répondant aux besoins des habitants actuels et futurs. Pour la période 2014-2030, la consommation d'espace devra être inférieure à 920 hectares pour l'ensemble des usages.

Les besoins en logements sont estimés à 27 000 logements nouveaux à construire à l'horizon 2030, soit 1600 logements par an.

Les besoins en foncier, répartis par EPCI, ont été établis à partir :

- du volume de logements à construire par EPCI ;
- de la répartition des efforts de construction, faite en tenant compte de la spécificité des communes et de leur secteur d'appartenance ;
- des objectifs moyens de densité ;
- du foncier nécessaire pour l'ensemble et de la part qui sera faite en extension.

Lotissement en construction à Saultain (crédit photo: SCoT du Valenciennois)



## 18a. Donner la priorité au foncier disponible dans l'enveloppe urbaine existante

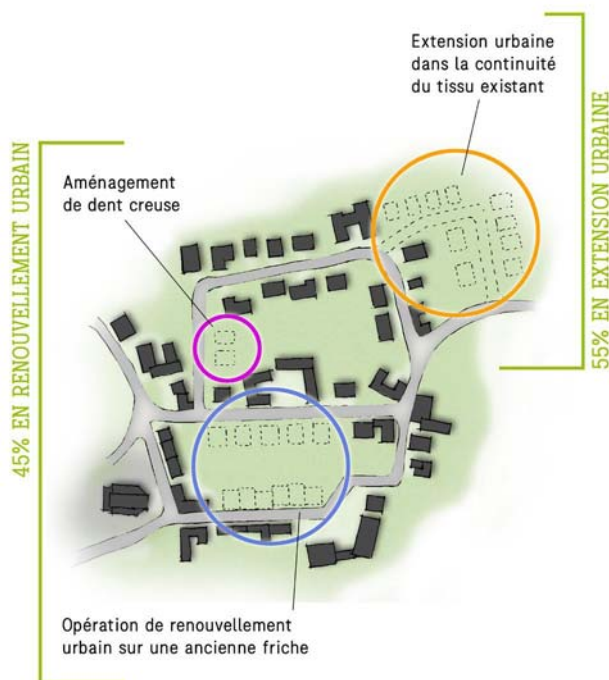
### ORIENTATIONS

Afin de maîtriser l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles et naturels, le SCoT donne la priorité au renouvellement et à la densification urbaine.

Les PLH et les documents d'urbanisme locaux réalisent systématiquement un diagnostic foncier du territoire communal préalablement à tout projet susceptible de consommer du foncier agricole ou naturel afin d'identifier le potentiel foncier disponible et le foncier mutable.

Les documents d'urbanisme locaux justifient les moyens mis en œuvre pour l'utilisation prioritaire du foncier en tissu urbain. L'utilisation de foncier en extension devra être justifiée par l'impossibilité d'utiliser une autre source de foncier dans le tissu urbain existant (correspond à l'enveloppe urbaine définie à la Partie 1 – Orientation 1).

## 18b. Encadrer les extensions urbaines



### ORIENTATIONS

Le SCoT du Valenciennois fixe un objectif général de limitation de la consommation d'espace agricole et naturel de 920 hectares maximum à l'horizon 2030, tous usages confondus. La construction de nouveaux logements devra respecter un objectif général de renouvellement urbain décliné comme suit :

- 45% minimum des logements (environ 7200 logements dans les 10 prochaines années) seront réalisés dans l'enveloppe urbaine,
- 55% maximum des logements (environ 8800 logements) seront réalisés en extension de l'urbanisation au maximum.

Afin de ne pas favoriser l'étalement urbain et la diffusion de l'urbanisation, l'urbanisation dans les hameaux doit être évitée. Les hameaux sont des regroupements d'habitations isolées des centres bourgs comportant moins de 10 logements. L'implantation de nouvelles constructions dans les hameaux doit se faire prioritairement au sein du périmètre du hameau et non pas en favorisant l'extension.

L'extension de l'urbanisation linéaire au-delà de ses limites actuelles doit être évitée. L'urbanisation dans les dents creuses doit faire l'objet d'une réflexion dans le PLU afin de ne pas contribuer à la fermeture des paysages, à l'enclavement des parcelles agricoles, à l'urbanisation linéaire...

Afin de maîtriser l'étalement urbain, le SCoT définit un compte foncier maximal à l'horizon 2030, déterminé par EPCI comme suit :

- Pour la CAVM : environ 240 hectares en extension
- Pour la CAPH : environ 260 hectares en extension

Ce compte foncier prend en compte l'ensemble des besoins (habitat, équipement et services de proximité) hors espaces d'activités économiques déterminés dans le Chapitre 6 et ZACOM du DAC. Il prend en compte les objectifs de densité de chacun des secteurs.

(SUITE)

La Cité Taffin à  
Vieux-Condé (crédit  
photo: Mission  
Bassin Minier)

Les EPCI territorialisent à la commune les comptes fonciers dans un délai de trois ans à compter de l'approbation du Schéma de Cohérence Territoriale. Ce compte foncier par commune sera établi en cohérence avec les Programmes Locaux de l'Habitat, en partenariat avec l'établissement public chargé du suivi du SCoT et les communes du territoire. Pour encadrer l'urbanisation, notamment dans le cadre de la réalisation de documents d'urbanisme, pendant le délai de trois ans imparti à l'élaboration du compte foncier, les communes détermineront leurs nouvelles zones à urbaniser en respectant les dispositions prévues dans l'ensemble du document de SCoT, telles que :

- Définir des objectifs démographiques en fonction des objectifs du SCoT, de l'armature urbaine, des capacités d'accueil des équipements de la commune...
- Préserver de l'urbanisation les cœurs de biodiversité et prendre en compte les servitudes liées aux risques et aléas.
- Urbaniser en priorité en renouvellement urbain avant d'ouvrir à l'urbanisation en extension (réalisation d'un diagnostic foncier – orientation 16 et orientation 18a).
- Urbaniser en priorité à proximité d'une desserte transports en commun existante ou en projet
- Respecter les objectifs de densité qui s'appliqueront à l'ensemble des projets de la commune (orientation 15).
- Ne pas construire en urbanisation linéaire.

## 19. Améliorer et réhabiliter le parc de logements existants

### OBJECTIF GÉNÉRAL

Le parc de logements construits avant 1975 constitue la majorité des logements du Valenciennois. L'objectif est de favoriser la réhabilitation, la rénovation ou le remplacement des logements inadaptés en raison de leur vétusté, de leur faible performance énergétique ou qui ne répondent pas à la demande. La lutte contre la vacance est à renforcer, autant dans les centres-villes des pôles urbains que dans les secteurs ruraux.



### OBJECTIF PARTICULIER

Le vieillissement de la population nécessite l'engagement d'une politique de l'habitat permettant de répondre à une demande croissante de logements adaptés à une diminution des capacités de mobilité, en adaptant les surfaces, en recherchant une localisation au plus près des services et commerces de proximité.

L'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO de plusieurs cités minières du Valenciennois nécessite une prise en compte particulière des enjeux de ce patrimoine dans les documents d'urbanisme locaux, avec le double objectif de la valorisation patrimoniale des biens et de l'amélioration des conditions de vie de ses habitants.

## ORIENTATIONS

Les Programmes Locaux de l'Habitat des Communautés d'Agglomération définissent les objectifs chiffrés et les modalités d'intervention pour la réhabilitation et la rénovation thermique du parc public, du parc de logement ancien privé dégradé, en mobilisant l'ensemble des outils disponibles (PIG, PNRQAD, ANRU,...).

Les Programmes Locaux de l'Habitat identifient les secteurs prioritaires dans lesquels la vacance des logements est importante et définissent des objectifs chiffrés de lutte contre la vacance des logements et les moyens à mettre à œuvre. Les documents d'urbanisme locaux identifient les logements vacants et prennent en compte cette vacance dans l'estimation des besoins de la commune en matière de production de logements.

Les PLH définissent les modalités d'accompagnement de la réhabilitation et de la mutation des cités minières.

Les documents d'urbanisme locaux identifient les cités minières remarquables inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO et adaptent le règlement des zones U afin de maintenir la qualité du patrimoine architectural. Les PLH et les PLU définissent les modalités d'intervention sur l'habitat permettant de garantir la pérennité du label UNESCO et l'amélioration des conditions de vie des habitants de ces cités minières. (Cf. Chapitre 2)

## RECOMMANDATIONS

Les communes peuvent s'appuyer sur le guide méthodologique « prise en compte du bien UNESCO dans les PLU » établi par la Mission Bassin Minier dans le cadre de leur rôle de gestionnaire du label UNESCO.



Reconstruction ANRU, Faubourg de Cambrai à Valenciennes (crédit photo : Thomas Douvry - Ville Valenciennes)

## 20. Favoriser le développement de projets d'urbanisme et d'habitat durables

### OBJECTIF GÉNÉRAL

Le SCoT repose sur les principes du développement durable. Ceux-ci doivent se traduire dans l'ensemble des projets urbains, quelle que soit leur localisation ou leur ampleur. Les critères pris en compte dans les projets d'éco-quartiers doivent pouvoir se décliner dans l'ensemble des nouveaux projets à dominante habitat, que ce soit en renouvellement urbain ou en extension urbaine.

### OBJECTIF PARTICULIER

Le Valenciennois se caractérise par un nombre élevé de logements dégradés, mal isolés mal adaptés à l'évolution des ménages. La mise en œuvre, dans les projets urbains et en renouvellement urbain, des principes de l'habitat durable, est avant tout un enjeu social pour les ménages fragiles. C'est également un enjeu en termes de qualité urbaine, de maîtrise de la consommation d'énergie, de maîtrise des consommations en eau potable, d'adaptation aux changements climatiques...

### ORIENTATIONS

Sont concernés en renouvellement urbain et en extension :

- Les projets d'aménagement définis à l'article R.122-5 du Code de l'urbanisme ;
- Les projets d'aménagement de plus de un hectare.

Les opérations d'aménagement sont compatibles avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale et notamment :

- Les objectifs de densité à atteindre sont au minimum celle du secteur dans lequel l'opération est réalisée
- Les objectifs de mixité sociale en prévoyant des logements aidés. L'accession sociale à la propriété doit y être favorisée
- Les objectifs de limitation de la place de la voiture en définissant les liens piétons et cyclistes avec les équipements, services et commerces environnants, et en définissant une priorité aux circulations douces au sein de l'opération
- Ces opérations intègrent les objectifs de haute qualité environnementale dans la construction, l'utilisation des énergies renouvelables et le traitement des eaux pluviales.

Les projets d'aménagement étudient et intègrent les principes suivants :

- Formes urbaines innovantes
- Production et utilisation des énergies renouvelables
- Performance de l'isolation thermique des bâtiments, et optimisation de l'orientation des bâtiments
- Circulations douces et espaces publics
- Intégration environnementale de la gestion des eaux pluviales
- Insertion et intégration au tissu urbain existant

Les documents d'urbanisme locaux ne peuvent pas s'opposer à l'implantation de production d'énergies renouvelables individuelles ou à l'isolation thermique des bâtiments sauf contraintes locales spécifiques (AVAP, Monuments Historiques...).

Ils favorisent dans leur projet d'aménagement la production d'énergie solaire par une orientation du bâti optimisée.

Le règlement des ZAC favorise l'utilisation des toitures pour les installations photovoltaïques ou solaires.



## RECOMMANDATIONS

Campus Mont-Houy  
(crédit photo : SCoT  
du Valenciennois)

Les Plans Locaux d'Habitat, les documents d'urbanisme locaux et les projets urbains en renouvellement ou en extension comprenant la construction de logements intègrent les principes de l'habitat durable en matière :

- D'exigence environnementale (localisation, densité, maîtrise de l'énergie, isolation thermique, gestion et maîtrise de la consommation en eau, gestion des déchets).
- D'accessibilité sociale (mixité sociale et générationnelle, accessibilité financière, accessibilité pour les publics spécifiques, adaptabilité du logement).
- D'efficacité économique (développement local, utilisation des ressources locales, insertion par l'économie).
- De réversibilité et d'adaptabilité dans les projets d'aménagement et de logement, compte tenu de la difficulté à prévoir et de la nécessité de limiter notre empreinte.

## Chapitre 5 : développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transport et les déplacements

### Préambule

L'élaboration du SCoT s'inscrit dans un contexte marqué, au niveau national et international, par une nécessité de réduire les émissions de GES et une augmentation du coût de l'énergie. Le Valenciennois possède un réseau d'infrastructures de transports très développé notamment au niveau routier, et une bonne desserte ferroviaire. Le trafic généré place le secteur des transports comme le plus important émetteur de gaz à effet de serre et l'imbrication des infrastructures en milieu urbain expose les populations à d'importantes nuisances.

Un des enjeux majeurs du SCoT est de renforcer l'accessibilité du territoire au niveau international et régional.

A l'échelle locale, l'ambition du SCoT est de rationaliser les déplacements et d'optimiser les infrastructures de transports (transports en commun, ferré, fluvial, routier...) pour aller vers une mobilité plus durable. Il s'agit d'augmenter la part modale des transports en commun et d'inverser la tendance en termes d'usages des modes doux.

Cet objectif est déterminé à partir :

- d'importants investissements réalisés dans les dernières années pour la mise en œuvre du tramway (ligne 1 et 2),
- d'une part modale des transports en commun qui reste stable, une baisse des modes doux et une forte augmentation de l'utilisation de la voiture,
- du phénomène de rattrapage d'un « retard » en termes de motorisation des ménages par rapport à l'échelle nationale, qui s'accompagne d'une image socialement valorisée de la voiture.

Pour contribuer à une mobilité plus durable, le SCoT entend rapprocher l'urbanisation des transports en commun et inversement, améliorer la desserte des secteurs d'activités et d'habitat, en optimisant le réseau existant, en favorisant l'intermodalité et en offrant des espaces partagés, en proposant des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Le SCoT incite également au développement des modes doux (vélo, marche) et privilégie ce mode pour les déplacements courts. Il s'agit de proposer des infrastructures adaptées et d'améliorer la continuité du réseau et des services.

### 21. Renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports en commun.

#### 21a. Implanter les nouveaux projets d'aménagement à proximité des transports en commun

##### OBJECTIF

Le territoire dispose d'un réseau de transport urbain et TER important et couvrant une grande partie du Valenciennois. Il s'agit d'optimiser les transports en commun existants en privilégiant l'urbanisation des zones déjà desservies par ces transports. L'objectif est de rapprocher les habitants des transports en commun et de permettre au plus grand nombre d'y avoir accès.

##### ORIENTATIONS

Les Programmes Locaux de l'Habitat intègrent la desserte en transport en commun dans leurs analyses et dans leurs critères de répartition des logements nouveaux.

Les documents d'urbanisme locaux priorisent l'ouverture à l'urbanisation de zones nouvelles en fonction de l'existence d'une desserte ou d'un projet de desserte en transport en commun urbain.

Les projets de développement majeurs (habitat, services, commerces, équipements, loisirs urbains, hors zones économiques nécessitant un accès direct à l'autoroute et un éloignement des zones urbaines) s'implantent à moins de 10 minutes à pied ou à 500 m d'un arrêt de transports en commun avec une desserte adaptée.

## 21b. Desservir les principaux pôles générateurs

### OBJECTIF

Si le territoire dispose d'un réseau de transport en commun performant, certains secteurs générateurs de déplacements, existants ou en projet, ne sont pas desservis par le réseau actuel ou disposent d'une desserte de qualité insuffisante (fréquence, amplitude horaire).

Il s'agit de mettre en place une desserte en transport en commun satisfaisante pour les pôles générateurs existants ou en projet dans le SCoT.

### ORIENTATIONS

Le Plan de Déplacement Urbain prévoit les conditions permettant la création d'une desserte ou l'amélioration de la desserte en transports en commun existante des principaux pôles générateurs de flux :

- Existants par exemple : Pôle économique de Raismes - Petite-Forêt (ZACOM et Zone Industrielle), PAVE Onnaing, Zone d'activités de Lieu-Saint-Amand, etc.
- et en projet par exemple : Pôle image de Wallers-Arenberg, Centre de formation des apprentis à Bruay-sur-Escaut, etc.

## 21c. Aménager les abords des gares, lieux stratégiques pour le développement d'une mobilité durable

Les 12 gares TER qui maillent le territoire sont autant d'atouts de développement d'une mobilité durable. Le SCoT différencie 3 types de gares, en fonction de leur localisation, de la qualité de leur desserte par le TER et de leur potentiel d'évolution.

1. Le pôle d'échange multimodal métropolitain :

- la gare TGV-TER de Valenciennes

2. Les gares ou pôles d'échanges multimodaux d'arrondissement :

- Saint-Amand-les-Eaux
- Trith-Le Poirier Université
- Denain
- Bouchain

3. Les gares de desserte locale :

- Beuvrages
- Raismes
- Wallers-Arenberg
- Rosult
- Louches
- Trith-Saint-Léger
- Prouvy-Thiant



## OBJECTIF

Les gares sont considérées comme un maillon majeur de la chaîne de la mobilité durable en complément du réseau de transports en commun ou du réseau de modes doux. Elles sont le lieu privilégié d'un renforcement de la multi-modalité au sein de pôles d'échanges structurants, facilitant les déplacements en provenance ou vers les territoires voisins et les pôles régionaux ainsi que sur l'ensemble du SCoT.

La gare TGV-TER de Valenciennes a vocation à contribuer au rayonnement du territoire et au renforcement de la position stratégique de celui-ci au sein de l'euro-région. Le maintien de la ligne TGV, voire l'augmentation de sa fréquence sont souhaitables

Les gares de Saint-Amand-Les-Eaux et de Trith - Le Poirier Université sont considérées comme des « gares mixtes » car localisées en milieu urbain et devant combiner les fonctions de pôle de rabattement et de pôle d'échanges. L'objectif est de concilier un rôle de rabattement (aménagement de parking relais, de pôles d'échanges transports urbains et de stationnements vélos spécifiques) avec un aménagement urbain qualitatif des abords de la gare.

La gare de Trith - Le Poirier Université joue également un rôle important en tant que porte d'entrée du Campus universitaire et du futur Technopôle.

La gare de Denain, pôle secondaire du SCoT, pour laquelle la desserte TER est à conforter voire à améliorer.

## ORIENTATIONS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) prend les mesures nécessaires pour pérenniser les « gares-pôles d'échanges ».

Dans les secteurs des gares, les documents d'urbanisme locaux et le PDU prévoient l'aménagement des abords afin d'en faciliter l'accès y compris en mode doux. Ils réservent les emprises nécessaires à la réalisation des aménagements prescrits en fonction de la typologie de la gare.

### **Plus précisément, concernant la gare de Valenciennes :**

Les abords de la gare sont à privilégier pour les implantations de bâtiments tertiaires. L'offre de stationnements vélos existante doit être améliorée par l'augmentation du nombre de places. Le PDU prévoit et dimensionne le stationnement voiture maximal aux abords de la gare de Valenciennes.

### **Concernant la gare de Saint-Amand-Les-Eaux :**

Des aménagements de type parkings en ouvrage ou parkings silos doivent être privilégiés. Concernant le stationnement vélos, l'offre doit être variée, en incluant du stationnement libre accès ainsi que du stationnement sécurisé (en individuel ou collectif selon les besoins potentiels).

**Concernant la gare de Trith - Le Poirier Université**, le Plan de Déplacements Urbains prévoit l'aménagement du pôle d'échanges par la mise en œuvre des liaisons en modes doux sécurisées entre la gare de Le Poirier-Université et le campus Mont-Houy ainsi que le Technopôle. Les documents d'urbanisme locaux et les projets d'aménagement intègrent cette orientation.

### **Concernant les gares de Denain et de Bouchain :**

Leur fonction de pôle d'échanges est à conforter en améliorant la desserte TER ainsi que l'intermodalité TER-Transport urbain (cadencement, coordination des offres).

Les cheminements piétons aux abords immédiats ainsi que la desserte cyclable (infrastructure et stationnement) doivent être également améliorés.

Le Plan de Déplacements Urbains prévoit pour la Gare de Denain, d'améliorer l'articulation avec le réseau de transports en commun et la desserte en mode doux.

(SUITE)

**Pour les « gares de desserte locale »,** l'objectif est de maintenir et conforter la desserte, d'améliorer l'accessibilité en modes doux à la gare, de privilégier l'intermodalité avec les transports urbains (coordination des offres) ainsi que de permettre un développement urbain intensifié pour les gares situées en milieu urbain.

Le PDU prévoit et dimensionne le stationnement voiture nécessaire aux abords des pôles « de rabattement » et le stationnement vélos pour l'ensemble des gares.

## RECOMMANDATIONS

Les gares et leurs abords sont des lieux privilégiés pour l'implantation de services, petits commerces et équipements. Les documents d'urbanisme locaux peuvent intégrer cette mixité fonctionnelle.

Une attention particulière doit être portée à l'aménagement urbain aux abords des gares : qualité des espaces publics, itinéraires piétons sécurisés et agréables...

La mise en place d'un observatoire du foncier autour des gares est souhaitable.

Des études concernant notamment les distances et les temps d'accès multi-modaux aux gares peuvent être réalisées pour améliorer l'accessibilité de celles-ci.

**21d. Définir des secteurs prioritaires du développement urbain bénéficiant d'une desserte en transports en commun qualitative (Disques de Valorisation des Axes de Transports en commun)**

## OBJECTIF

Le territoire dispose de transports en commun performants : lignes TER et tramway. Ces transports doivent être valorisés, afin de bénéficier à un nombre croissant de population. Pour cela, on identifie 2 types de secteurs à urbaniser et à densifier en priorité : les abords des gares et les abords des stations de tramway. Le développement urbain autour de ces stations est prioritaire, dans un périmètre de 500 mètres à vol d'oiseau autour des stations concernées.

Les stations de transport en commun concernées sont :

- Les arrêts de tramway ligne 1 et 2 situés en zone urbaine
- Les arrêts de la future ligne structurante Valenciennes-Quiévrechain
- Les gares de Valenciennes, Saint-Amand-Les-Eaux, Trith - Le Poirier Université (gares urbaines bénéficiant d'un niveau de desserte satisfaisant), et celle de Denain, en tant que pôle secondaire du SCoT.

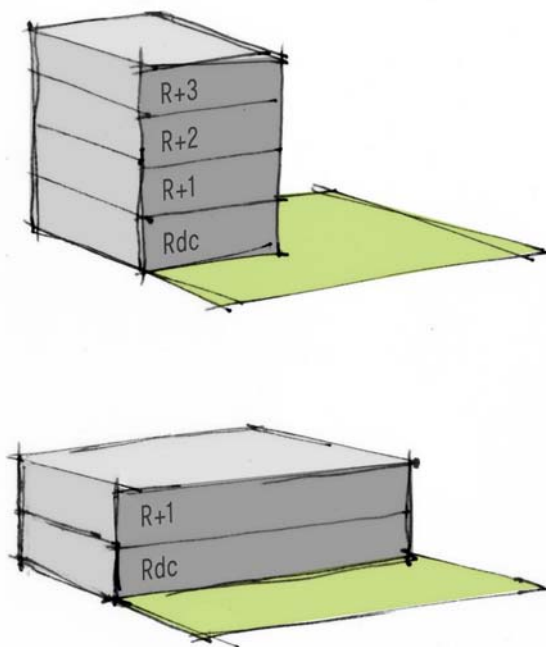
Rappel :

*Parmi les gares concernées par un potentiel de densification (gares urbaines ou « mixtes »), 3 gares sont situées sur la ligne Lille-Jeumont et bénéficient d'une desserte relativement importante. Il s'agit des gares de Valenciennes, Saint-Amand-Les-Eaux, et Trith - Le Poirier Université.*

*Ces gares font donc l'objet de DIVAT, au même titre que les stations de tramway.*

*La gare de Denain, en tant que pôle secondaire du SCoT, fait également l'objet d'un DIVAT.*

Croquis illustrant qu'une même densité bâtie peut être atteinte avec des formes urbaines différentes :



## ORIENTATIONS

Dans les communes concernées par les DIVAT, les documents d'urbanisme locaux doivent afficher le développement prioritaire de l'urbanisation au sein de ceux-ci. Il s'agit d'urbaniser en priorité dans les DIVAT, mais également d'intensifier le développement urbain dans ces secteurs, en densifiant l'existant.

*cf. carte n°8 page suivante.*

Cette urbanisation doit permettre d'accueillir en priorité l'habitat (notamment social), les services et les commerces, les programmes immobiliers tertiaires, les équipements majeurs générateurs de flux de personnes, des professionnels de santé...

La mixité fonctionnelle est recherchée dans ces secteurs et les documents d'urbanisme locaux les identifient.

Les documents d'urbanisme et les Programmes Locaux de l'Habitat détermineront plus finement les possibilités d'urbanisation en fonction des potentialités existantes.

Dans le périmètre des DIVAT, une densité minimum de construction s'applique, ceci dans le but de garantir une densité majorée par rapport à l'objectif de densité fixé pour chaque commune par l'orientation 15, et de tenir compte de la mixité des usages, qui doit être particulièrement favorisée dans les DIVAT.

Ainsi, cette densité minimum s'exprime par un ratio minimum de construction. Celui-ci est défini dans chaque DIVAT, en tenant compte de la position de la commune concernée au sein de l'armature urbaine et correspondant à une surface de plancher minimale de construction par rapport à l'assiette foncière du projet.

(SUIITE)

En outre, dans le cas de projets qui concernent uniquement la création de logements, en plus de l'application du ratio, il doit être vérifié que la densité de logements projetée est bien supérieure ou égale à celle définie dans le tableau ci-après.

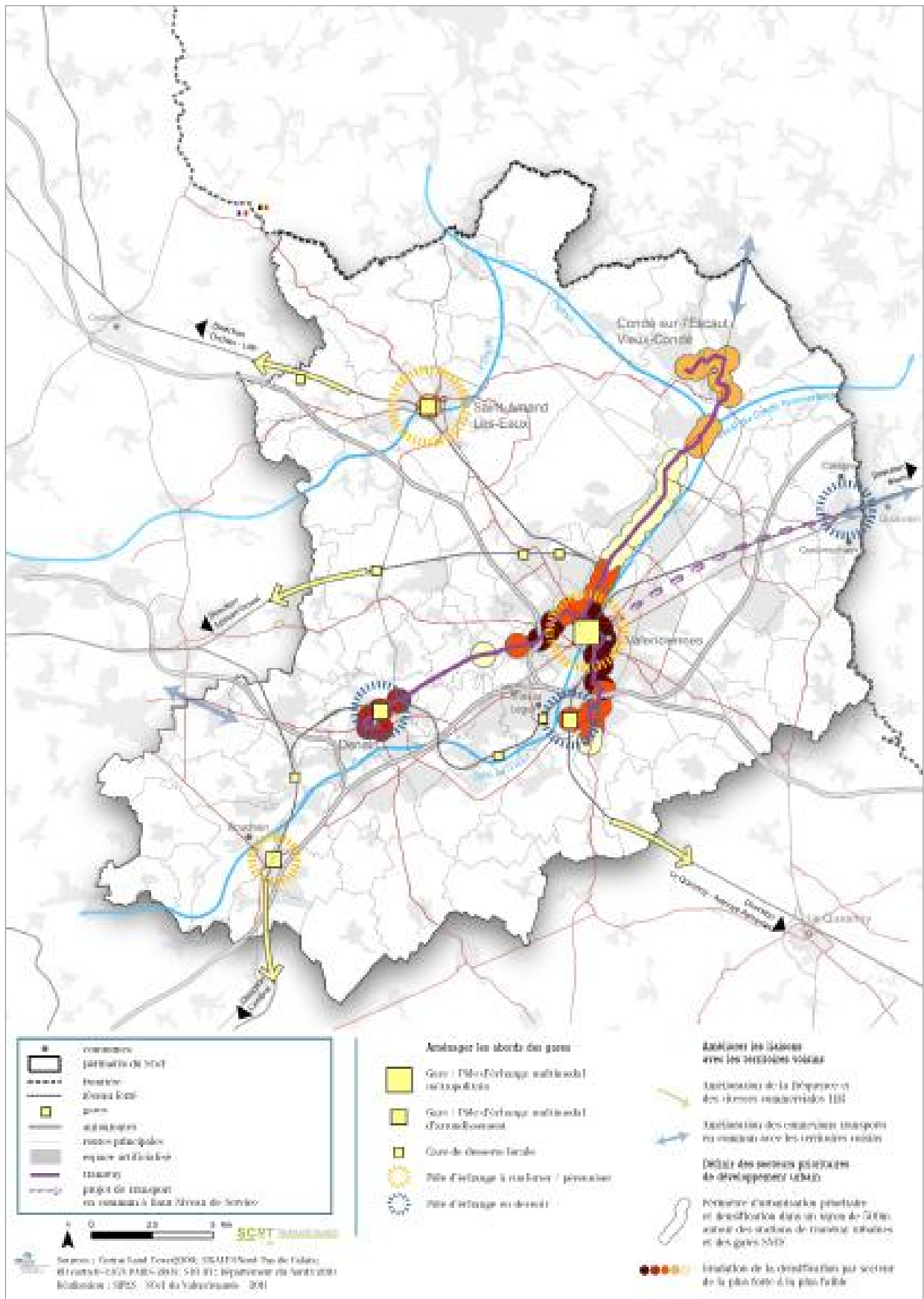
Les documents d'urbanisme locaux doivent appliquer pour tout projet urbain dans les DIVAT une densité au moins égale aux valeurs suivantes :

DIVAT situé dans la commune de	Pour tous les projets (habitat, équipements, commerces, mixte...) : Ratio minimum de construction au sein du DIVAT <i>Ex : 0,5 m<sup>2</sup> de plancher minimum par m<sup>2</sup> de superficie de l'unité foncière</i>	Pour les projets d'habitat (en plus de ce ratio) : Nombre minimum de logements par hectare
Anzin	0,5	36
Aulnoy	0,5	36
Bruay-sur-l'Escaut	0,3	26
Condé-sur-l'Escaut	0,4	31
Crespin	0,3	26
Denain	0,6	46
Escautpont	0,3	26
Famars	0,3	26
Fresnes-sur-Escaut	0,4	31
Hérin	0,3	26
La Sentinelle	0,5	36
Maing	0,3	26
Marly	0,5	36
Onnaing	0,3	26
Quarouble	0,3	26
Quiévrechain	0,3	26
Saint-Amand-les-Eaux	0,4	31
Saint-Saulve	0,5	36
Trith-Saint-Léger	0,5	36
Valenciennes	0,9	66
Vieux-Condé	0,4	31

Exemple : sur la commune de Vieux-Condé, un projet de logements sur une emprise foncière de 10 000m<sup>2</sup> devra comporter au minimum 4000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et ne pas compter moins de 31 logements par hectare.

Les documents d'urbanisme locaux prévoient un stationnement voiture minoré sur ces secteurs, par rapport au reste de la commune (hors parkings relais déterminés). Le plan de déplacement urbain définit un ratio de stationnement « voiture personnelle » maximum sur ces secteurs, ainsi qu'un ratio de stationnement vélo minimum.

Carte n°8 : Les Disques de Valorisation des Axes de Transports en commun (DIVAT)





Gare TER de Le Poirier-Université  
(crédit photo : SCoT du Valenciennois)

## RECOMMANDATIONS

Les secteurs des DIVAT, dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation ou de projets de renouvellement urbain, doivent être l'objet d'une étude globale, appréhendant l'ensemble du périmètre et l'ensemble des enjeux : qualité paysagère des aménagements, accessibilité piétonne facilitée aux arrêts de transport en commun, mixité fonctionnelle recherchée (urbanisme de projet).

La mise en place d'un observatoire du foncier dans les DIVAT est préconisée.

La réalisation d'études sur l'accessibilité modes doux à l'intérieur des DIVAT permettra également d'améliorer le rabattement « modes doux » vers les stations de transports en commun.

Lors de la réalisation de nouvelles infrastructures de type TCSP ou BHNS, un accompagnement de type contrat d'axe peut être mis en œuvre en amont de la réalisation des infrastructures.

## 22. Développer les transports en commun et favoriser l'intermodalité

### 22a. Améliorer les liaisons interterritoriales

#### OBJECTIF

##### **Améliorer les liaisons ferrées**

Les liaisons ferroviaires régionales sont le mode privilégié pour relier Valenciennes aux pôles urbains voisins, ainsi que pour l'ensemble des trajets inter-territorial. Elles représentent un atout pour l'accessibilité du territoire et son développement économique. Le Valenciennois a récemment conforté son statut de pôle d'emploi d'échelle régionale et la part modale du TER est en augmentation.

L'objectif est d'améliorer les liaisons (cadencement, temps de trajets...), vers Lille, Douai, Cambrai et Maubeuge afin de rendre plus compétitif le mode ferré dans les trajets inter-territoriaux.

##### **Améliorer les connexions avec les systèmes de transports des territoires voisins**

Les flux inter-territoriaux sont importants aux franges de notre territoire, les habitants ne tenant pas compte des limites administratives dans leurs déplacements quotidiens. Ainsi, une meilleure coordination avec les Autorités Organisatrices de Transports voisines devra permettre aux usagers de poursuivre leurs trajets en transports en commun d'un territoire à l'autre.

La connexion et l'articulation des transports en commun valenciennois avec ceux des territoires voisins doivent être recherchées notamment avec la Belgique (Condé-Péruwelz, Crespin/Quiévrechain-Quiévrain) et le Douaisis (Denain-Somain/Aniche).

#### ORIENTATIONS

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, l'Autorité Organisatrice des Transports urbains prévoit une coordination des transports urbains en fonction des horaires des TER et organise au mieux le cadencement. Des réflexions doivent être menées par l'AOT afin d'améliorer les liaisons et l'articulation avec les systèmes de transports des territoires voisins.

#### RECOMMANDATIONS

L'AOTU poursuit les innovations mises en place sur le territoire dans le cadre du SMIRT (intégration tarifaire...).

### 22b. Compléter et améliorer le réseau de transport urbain

#### OBJECTIF

##### **Réalisation d'une ligne structurante en transport en commun sur la liaison Valenciennes/ Crespin-Quiévrechain**

Le réseau de transport en commun Valenciennois est relativement dense et permet un maillage important et une desserte des principaux pôles générateurs de flux. Le grand projet de desserte qui doit être réalisé est la liaison entre Valenciennes et Crespin-Quiévrechain. Cette ligne structurante permettra de compléter le réseau TER-Tramway existant et de desservir un corridor urbain important.

Les gares TER, les 2 lignes de tramway, et la ligne Valenciennes - Quiévrechain constituent l'armature principale du système de transport urbain.

##### **Amélioration des liaisons bus, Bus à Haut Niveau de Service**

Les lignes de bus viennent compléter et renforcer cette armature des transports.

L'un des objectifs est également l'amélioration de la qualité de cette desserte bus, afin de permettre une meilleure complémentarité des différents modes de transports et ainsi favoriser l'intermodalité.

## ORIENTATIONS

Le PDU prévoit la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant Valenciennes à Crespin-Quiévrechain. Celui-ci dessert les communes de Valenciennes, Saint-Saulve, Onnaing, Quarouble, Crespin et Quiévrechain. L'AOT met en œuvre et choisit les aménagements les plus adaptés.

L'armature urbaine du SCoT étant définie en fonction de la desserte en transport en commun, le potentiel de développement qui leur est attribué est conditionné par la mise en place du BHNS.

La création de la ligne structurante doit s'accompagner d'une amélioration des conditions d'accès en transport en commun vers les zones d'activités situées à proximité.

Les documents d'urbanisme locaux identifient et préservent les emprises nécessaires aux aménagements du BHNS.

Le PDU détermine et met en œuvre les outils permettant l'amélioration de la desserte bus, notamment pour les lignes structurantes. Exemple : réalisation de couloirs de bus pour les lignes structurantes, augmentation des fréquences, priorité au feu de signalisation...

## RECOMMANDATIONS

La réalisation du BHNS peut être l'opportunité de mettre en place une réflexion de type « contrat d'axe » avec l'ensemble des partenaires concernés.

## 22c. Prévoir l'aménagement et la pérennisation des pôles d'échanges, des parkings relais et des aires de stationnement



Parking à la gare de Saint-Amand (crédit photo : SCoT du Valenciennois)

## OBJECTIFS

L'objectif principal est de développer des logiques de rabattement et de pôles d'échanges pour assurer une meilleure efficacité du système de transport.

Les pôles d'échanges ont un rôle stratégique dans le système de transport en commun. Leur aménagement doit être fonctionnel et qualitatif.

Les parkings relais ont pour fonction de permettre le rabattement en voiture des zones les moins bien desservies vers les transports en commun.

## ORIENTATIONS

Le Plan de Déplacements Urbains prend les mesures nécessaires pour pérenniser et renforcer les pôles d'échanges existants.

Le PDU prévoit l'aménagement des pôles d'échanges dans les secteurs stratégiques qu'il détermine. Il prévoit notamment ceux de Le Poirier - Université et de Saint-Amand-Les-Eaux identifiés dans le PADD du SCoT.

Les documents d'urbanisme locaux identifient et préservent les emprises concernées par la réalisation de parkings relais ou de pôles d'échanges.

Le PDU identifie et prévoit les capacités des parkings relais existants ou à réaliser, notamment dans le cadre de la réalisation de la phase 2 du Tramway. Ces parkings relais se situent au plus près des zones les moins bien desservies.



## RECOMMANDATIONS

Si la coordination des différents modes de transports est primordiale, la fonctionnalité et la « qualité urbaine » des pôles d'échanges sont également des facteurs d'attractivité pour l'usage des transports en commun. Une attention particulière doit être portée à l'aménagement de ces pôles d'échanges : accessibilité PMR, qualité architecturale, choix des matériaux...

Les parkings relais pourront intégrer une offre de stationnement vélo en libre accès et en stationnement vélo sécurisé, particulièrement si les parcs relais sont implantés à proximité de zones d'activités (afin de faciliter l'accès aux lieux de travail situés dans la zone par le biais du vélo). La réalisation de parking « perméables » (utilisant des matériaux favorisant l'infiltration des eaux dans le sol et limitant la dispersion de polluants) est préconisée. La localisation des nouveaux pôles d'échanges et des parkings relais prend en compte les dispositions relatives à la préservation du patrimoine naturel.

### 23. Développer l'usage des modes doux pour les déplacements courts

#### 23a. Organiser le maillage du territoire en infrastructures cyclables

##### OBJECTIF

Afin de favoriser le report des usagers de l'automobile vers les modes doux (marche ou vélo) pour les déplacements courts (compris entre 2 et 10 km, voire 15km en intégrant les déplacements en vélo à Assistance Electrique), des infrastructures adéquates à ces modes doivent être aménagées. Un environnement propice à la marche notamment, incitera davantage au report modal.

Afin de compléter le maillage en infrastructures cyclables sur le territoire du Valenciennois, un schéma cyclable a été réalisé. Celui-ci préconise, à l'horizon 2030 la réalisation de près de 390km d'itinéraires supplémentaires en identifiant 3 niveaux de priorités. L'objectif est d'engager la réalisation des itinéraires des priorités 1 (60 km) et 2 (13 km). Les aménagements existants doivent être confortés.

Lors des projets d'aménagement, les problématiques cyclable et piétonne doivent également être prises en compte.

## ORIENTATIONS

La réglementation en vigueur concernant la prise en compte des cyclistes lors de la réalisation de tout nouvel aménagement routier doit être respectée.

Le plan de déplacement urbain définit les modalités de mise en œuvre des priorités 1 et 2 du Schéma Directeur Cyclable. Les documents d'urbanisme intègrent le tracé des aménagements hors chaussée (notamment le prolongement de la voie verte des gueules noires, voie verte de l'Escaut, ou toute autre liaison inscrite au schéma cyclable des véloroutes-voies-vertes de la Région).

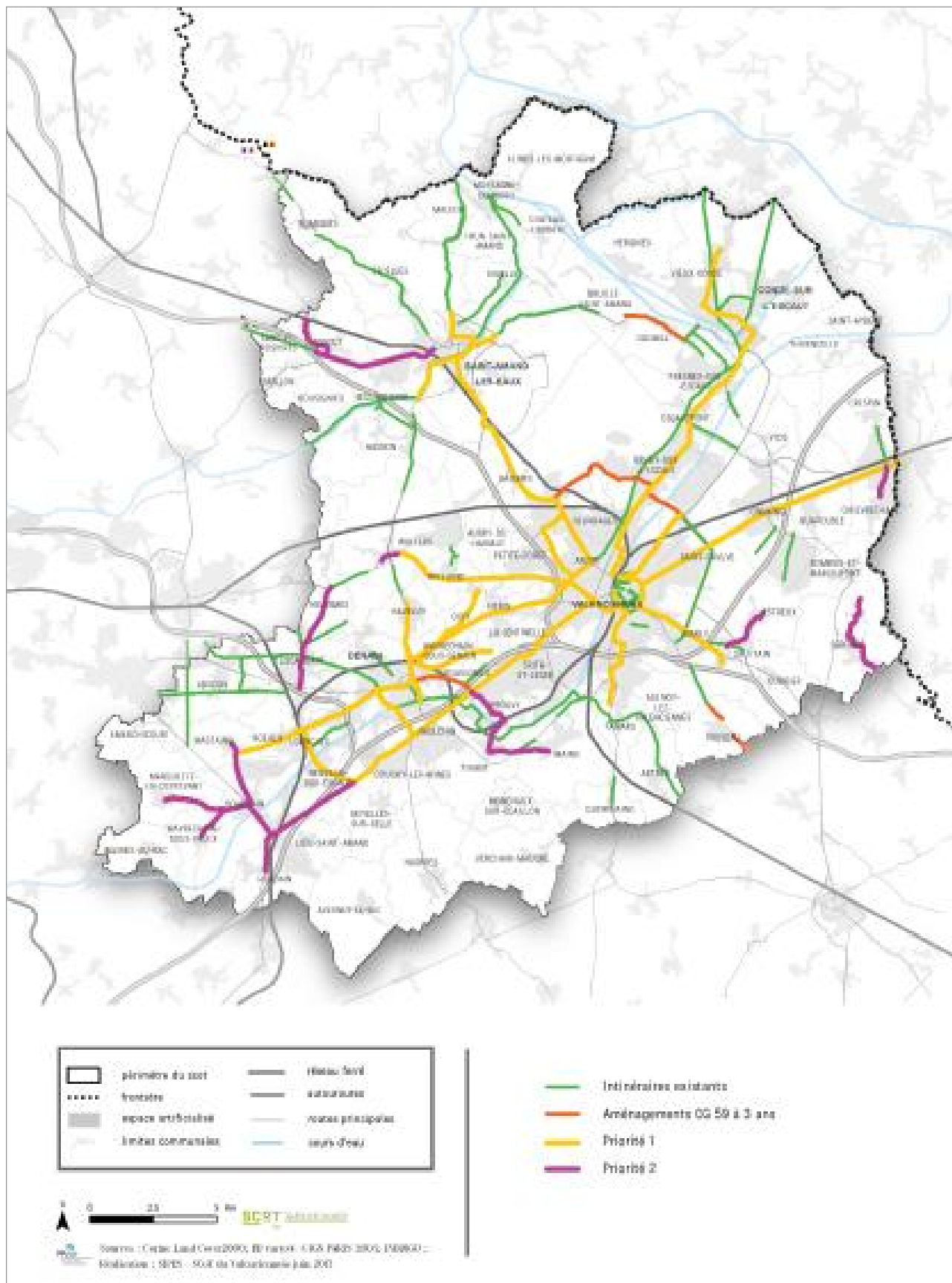
Les documents d'urbanisme locaux identifient les chemins de halage et les délaissés ferroviaires susceptibles d'être le support de liaisons douces.

Un aménagement approprié de ces itinéraires, supports de corridors écologiques à l'échelle locale, permet de renforcer la perméabilité écologique des zones urbaines et la fonctionnalité écologique des corridors notamment les berges de l'Escaut.

Lors de toute opération d'aménagement, qu'il s'agisse d'un projet urbain mixte, d'une zone résidentielle, commerciale ou de l'aménagement de zones d'activités, les liaisons piétonnes seront valorisées. Un soin particulier sera apporté à leur qualité (matériaux, environnement paysager, mobilier urbain) mais également à leur efficacité (chemin le plus court).

Dans le cas d'extensions urbaines ou de renouvellement urbain, on recherchera systématiquement à mettre en place des liaisons modes doux avec les quartiers existants. Lors de l'aménagement de voies en impasse, des liaisons piétonnes seront prévues.

Carte n°9 : Les itinéraires cyclables



## RECOMMANDATIONS

L'Escaut doit être le support privilégié des déplacements doux. Les communes traversées par l'Escaut mettront en avant dans leurs documents d'urbanisme ces potentiels et sont également incitées à mettre en place les conventions nécessaires avec VNF.

Les emprises des anciennes voies ferrées délaissées peuvent également être un support de développement pour les modes doux. Des conventions peuvent être mises en place avec RFF.

Des actions complémentaires peuvent être mises en place pour inciter au report modal :

- la mise en place d'un système de jalonnement vélo,
- le déploiement d'une offre de services vélos, avec une vélo-station fixe à Valenciennes,
- des campagnes de communication ciblées.

Les communes peuvent, dans le cadre de la révision de leur plan de circulation, définir un schéma cyclable local, ainsi qu'une politique de pacification de la voirie. Ces zones de circulation apaisées devront prendre en compte le vélo.

Concernant les liaisons cyclables, le dimensionnement et le type d'aménagement devra prendre en compte le guide des « recommandations des aménagements cyclables » du CERTU.

### 23b. Prévoir le stationnement des vélos

#### OBJECTIF

Pour développer l'usage du vélo, il est nécessaire de créer des conditions favorables de stationnement des cycles, à la fois pour permettre le stockage des vélos mais aussi inciter au report modal.

Le stationnement vélo doit être prévu :

- au sein des bâtiments d'activités et résidentiels,
- sur l'espace public au niveau des principaux équipements,
- sur les pôles d'échanges en transports collectifs et DIVAT,
- sur les lieux d'enseignement, en partenariat avec les chefs d'établissements.

## ORIENTATIONS

Au sein des bâtiments d'activités et résidentiels : les documents d'urbanisme locaux devront être conformes à la loi Engagement National pour l'Environnement (article 57 de la loi n°2010-788) qui affirme le caractère obligatoire de la création d'une offre de stationnement sécurisée dans tous les lieux d'habitations privés, et l'aménagement de point de recharge pour les véhicules électriques (dont les vélos à assistance électrique)

En ce qui concerne l'implantation de stationnements dans les DIVAT et des gares, celle-ci devra se faire à proximité immédiate du bâtiment voyageur.

## RECOMMANDATIONS

Concernant les DIVAT, le stationnement vélo peut y être systématisé. En fonction de leur hiérarchisation (fonction des objectifs de densité), peuvent être prévues entre 4 et 10 places de stationnement vélo sous forme d'arceaux abrités. Un dimensionnement spécifique est à prévoir pour les gares TER.

### 24. Maîtriser le développement de l'offre routière

#### 24a. Achever le maillage routier du territoire

#### OBJECTIF

La réalisation du contournement Nord et de l'échangeur A2-A23 sont les projets routiers principaux du SCoT. Ceux-ci permettront de gérer la circulation automobile et poids lourds autour du pôle-centre de Valenciennes.

Le contournement Nord permettra également d'améliorer la desserte des zones d'activités situées dans la couronne Est de la ville centre. Afin de pérenniser cet axe, de lui assurer une fonction de contournement routier majeur, et de pérenniser son fonctionnement, il est nécessaire de maîtriser toute urbanisation de ses abords.

Tout autre projet d'infrastructures routières ou toute réalisation de voirie devra être cohérent avec l'ensemble du projet de SCoT et notamment respecter les orientations de la Partie 1.

Lors de la réfection de voiries existantes ou de la création de nouvelles voiries, un meilleur partage de l'espace entre l'ensemble des modes sera recherché.

#### ORIENTATIONS

Les documents d'urbanisme locaux des communes concernées par le tracé du contournement Nord identifient et réservent les emprises foncières nécessaires à sa réalisation. Ils identifient également les parcelles situées aux abords de la voirie et y limitent l'urbanisation.

Toute création de voirie nouvelle doit appliquer la réglementation en vigueur concernant la prise en compte des cyclistes. La réalisation de nouvelles infrastructures routières (hors contournement Nord) doit être compatible avec les orientations définies dans le Chapitre 1 - Orientations 4a et 4d.

L'aménagement de toute nouvelle voirie (ou la réfection de voiries existantes) doit être adapté au contexte (approche hiérarchisée de la voirie). Pour toutes les dessertes locales et internes aux quartiers, le partage des modes est recherché : limitation de la largeur des chaussées, maîtrise de la vitesse par la réalisation de zones 30 ou de zones de rencontre, cheminements modes doux sécurisés.

Pour les dessertes inter-quartiers, une attention particulière sera portée à la sécurisation des cyclistes, à la qualité des aménagements paysagers, (notamment ceux permettant une réduction de la vitesse), et à la prise en compte des aménagements nécessaires au passage des transports collectifs.

La réglementation concernant les nuisances sonores doit être appliquée à toute nouvelle infrastructure routière.

## 24b. Organiser la politique de stationnement

#### OBJECTIF

Le stationnement des véhicules personnels est consommateur d'espace.

La limitation des facilités de stationnement en ville est l'un des leviers majeurs au développement de l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

Pour permettre une meilleure cohabitation des différents modes de transports, celui-ci doit être adapté en fonction du contexte.

#### ORIENTATIONS

Le Plan de Déplacements Urbains et les documents d'urbanisme locaux fixent les normes de stationnement applicables aux différents types de constructions (notamment pour l'habitat, les équipements, les activités et commerces...) et les aménagements d'espaces publics.

Ces normes évoluent en fonction :

- De la desserte en transports en commun
- De l'armature urbaine
- Le PDU et les documents d'urbanismes répondent aux différentes orientations en matière de stationnement, développées dans le SCoT :
  - Chapitre 5 : Règles de stationnement au niveau des gares (21c), des DIVAT (21d), des parkings relais (22c), et concernant les modes doux (23b)
  - Chapitre 6 : concernant les zones d'activités économiques (26b, 27) et les équipements structurants (30)
  - DAC : les orientations concernant les différents types de ZACOM.

Les documents d'urbanisme locaux tiennent compte de la problématique du stationnement des personnes à mobilité réduite.

## RECOMMANDATIONS

Il est important d'envisager des solutions qui permettent à la fois de diminuer la place de la voiture et la consommation d'espace. Cela passe par exemple par la mutualisation des parkings, les parkings en ouvrage, mais également par une politique volontariste de développement des transports en commun.

### 24c. Améliorer le management de la mobilité et favoriser l'usage partagé de la voiture

#### OBJECTIF

Les objectifs sont :

- développer le covoiturage afin de réduire le nombre de véhicules sur les routes
- développer l'auto-partage afin de permettre à une partie de la population de disposer d'un véhicule à moindre frais et également de réduire l'emprise du stationnement voiture dans les zones urbaines denses.

Ces pratiques nécessitent la mise en place d'outils d'accompagnement, comme par exemple un site Internet dédié, une application mobile, ou des campagnes de communication. D'autres outils peuvent également être développés afin de permettre un meilleur management de la mobilité : Outils liés à la gestion du trafic automobile en temps réel, outils d'information sur les transports en commun, etc.

#### ORIENTATIONS

Le Plan de Déplacements Urbains étudie et propose les solutions adaptées au territoire concernant le développement du covoiturage et de l'auto-partage.

## RECOMMANDATIONS

Les communes, les intercommunalités ou l'AOT encouragent la mise en œuvre du covoiturage en réalisant des places de parkings réservées au covoiturage dans les parkings relais et en aménageant des parkings spécifiques dédiés au covoiturage aux abords des axes les

plus fréquentés et les moins bien desservis par les transports en commun. Des places de stationnement spécifiques peuvent être réservées dans les zones d'activités les moins bien desservies par les transports en commun ou dont les horaires de travail sont peu compatibles avec les amplitudes horaires des transports en commun existants.

Les Plans de Déplacements Entreprises intègrent le covoiturage comme l'un des outils de mobilité durable.

Une plate-forme de covoiturage ouverte à tous peut être mise en œuvre à l'échelle de l'arrondissement, de l'aire métropolitaine ou de la région.

Une étude peut être réalisée concernant la faisabilité et l'échelle pertinente pour la mise en œuvre d'un système d'auto-partage.

Le développement de nouveaux outils de management de la mobilité peut être étudié, en lien notamment avec le développement du numérique sur le territoire.

### 25. Favoriser les modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises

Le Valenciennois, traversé par le canal de l'Escaut, possède une activité fluviale et fret ferroviaire importante.

Le projet de Canal Seine Nord Europe et l'ouverture au fret du Canal Condé-Pommerœul constituent une opportunité dans le cadre du développement de l'intermodalité dans le transport de marchandises, valorisant ainsi le potentiel ferré et fluvial du Valenciennois.

#### OBJECTIF

Il s'agit de favoriser le développement d'un transport plus durable, moins consommateur de CO<sub>2</sub> et de diminuer la congestion des axes routiers et autoroutiers.

## ORIENTATIONS

En matière de transport de marchandises, le report du fret du mode routier vers les modes ferré et fluvial doit être favorisé.

Afin de limiter la gêne occasionnée par le transport routier de marchandises sur l'ensemble du réseau routier, il convient de dévier les flux de transit des secteurs urbanisés et de veiller à la mise en place d'une réglementation cohérente à l'échelle du SCoT.

Concernant le transport de marchandises en milieu urbain, l'évolution du PDU nécessitera la possibilité de disposer de solutions de dégroupage et de circulation propre des marchandises en ville avec accès à des solutions multimodales.

### 25a. Permettre la réouverture de la liaison ferrée Valenciennes-Mons

#### OBJECTIF

La réouverture de la liaison ferrée Valenciennes-Mons est considérée dans le projet aménagement et de développement durable du SCoT comme un enjeu majeur pour le transport de marchandises. Elle constitue une opportunité pour le développement économique du territoire et le développement des modes de transports alternatifs à la route pour le transport de marchandises.

## ORIENTATIONS

Les documents d'urbanisme locaux des communes concernées par la liaison ferrée Valenciennes-Mons identifient les emprises ferroviaires à préserver ainsi que les zones aux abords de celles-ci et les préservent de toute urbanisation à vocation résidentielle.

Dans le cadre de la préservation des continuités écologiques du SCoT et de leur fonctionnalité, la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons doit prendre en compte les orientations définies au Chapitre 1.

### 25b. Améliorer et valoriser l'articulation des infrastructures ferrées et fluviales

## ORIENTATIONS

Valoriser les sites existants avec ITE (Installations Terminales Embranchées) en préservant les infrastructures ferroviaires existantes sous-utilisées ou abandonnées. Cela concerne notamment la ligne Valenciennes-Mons, l'espace proche de la Gare de Valenciennes, la ligne vers Cambrai/Paris.

Restructurer et moderniser les équipements existants voués aux services tels que la gare de marchandise de Valenciennes et la bourse de fret de Prouvy.

### 25c. Accompagner le canal Seine-Nord et la réouverture du canal de Condé-Pommerœul

La vallée de l'Escaut propose un axe de transport trimodal attractif qui doit être renforcé. Cette éco-techno Vallée génère des flux importants en lien avec les activités économiques existantes ou en voie de développement.

#### OBJECTIF

L'objectif est de renforcer la multi-modalité au service d'une activité logistique en développement. L'offre d'espaces logistiques de taille significative présente le long de la Vallée de l'Escaut est une opportunité pour le Valenciennois.

S'inscrivant dans la perspective du Canal Seine Nord Europe, la réouverture de la route fluviale empruntant le Canal Condé-Pommerœul, maillon manquant au positionnement du Valenciennois comme carrefour multimodal européen, est une opportunité économique à valoriser.

Le transport international et national de marchandises est régi par des temps de conduite et des besoins d'intermodalité, de cross-docking et de dégroupage urbain que le PDU devra intégrer.

L'important est d'adapter des équipements anciens aux activités logistiques d'aujourd'hui qui demandent plus de services, de sécurité et de multimodalité.

### ORIENTATIONS

Les ports du territoire doivent poursuivre un développement coordonné afin d'optimiser leurs capacités foncières et d'augmenter la part du fluvial dans le transport des marchandises.

Les collectivités territoriales compétentes doivent :

- Favoriser le développement des activités de logistique en bord à voie d'eau entre Hordain et Valenciennes, en restant éloigné des zones d'habitat et de loisirs et en préservant les cœurs de biodiversité.
- Prévoir le développement de zones logistiques multimodales embranchées d'une emprise foncière de taille significative. Les sites d'implantation les plus favorables sont notamment :
  - Escautpont – Saint Saulve
  - Prouvy-Rouvignies-Haulchin
  - Les Pierres Blanches à Denain
- Préserver de l'urbanisation résidentielle les voies d'accès à ces espaces d'activités et réduire les conflits d'usage de la voirie et les nuisances occasionnées (pollution, bruit).
- Favoriser l'éco-aménagement en bord à canal (gestion différenciée, intégration de corridors écologiques, intégration paysagère, réduction de l'imperméabilisation des sols, etc.).

### RECOMMANDATIONS

Respecter les principes d'aménagement spécifiques au corridor de l'Escaut liés au renforcement de la multi-modalité, révélés dans le cadre de l'étude sur le développement durable du corridor de l'Escaut :

En prenant en compte la convergence dans la vallée de l'Escaut des flux générés par les activités économiques existantes ou en projet à l'échelle de l'arrondissement ;

- En optimisant la localisation des activités économiques et en favorisant un ancrage dans la vallée de l'Escaut seulement si le report modal, la valeur ajoutée et l'emploi le justifient ;
- En favorisant une mutualisation des investissements et des équipements publics multimodaux en bord à voie d'eau dans une perspective de massification du fret et d'intégration aux réseaux de transport ;
- En prévoyant prioritairement les dessertes routières des parcs d'activités en bord à voie d'eau ;
- En soutenant une gestion cohérente des boues de curage des infrastructures fluviales ;
- En assurant la desserte routière par véhicules légers et poids lourds des sites économiques et en anticipant les flux convergeant vers la vallée de l'Escaut en provenance du reste du territoire du SCoT.

## Chapitre 6 : renforcer l'attractivité économique du Valenciennois

### 26. Un développement équilibré de l'activité économique

Le Valenciennois a connu un développement économique important depuis quelques années, notamment dans des domaines spécifiques comme celui des transports terrestres (automobile, ferroviaire). Les activités de services et les emplois dans les villes se sont également développés. Le chômage reste néanmoins élevé, l'emploi est donc la priorité majeure des acteurs du Valenciennois.

Ce développement économique se déploie dans le tissu urbain mixte, dans les zones commerciales et dans les zones d'activités économiques dédiées. Les besoins répertoriés en matière de création d'emplois, et le renforcement des filières économiques d'excellence doivent s'appuyer sur une offre immobilière variée. Les capacités d'accueil actuelles doivent être optimisées, et une offre nouvelle doit être créée afin de satisfaire la diversité des besoins des entreprises.

#### OBJECTIF GÉNÉRAL

L'objectif est d'aboutir à terme à la création de 20 000 emplois supplémentaires sur le territoire du SCoT. Pour poursuivre le développement économique du territoire de manière équilibrée, le SCoT définit les objectifs suivants :

- Renforcer les pôles d'excellence existants et favoriser le développement de nouvelles filières
- Favoriser le développement économique dans les zones déjà urbanisées, en rapport avec l'armature urbaine définie dans le SCoT
- Requalifier les friches industrielles pour un usage économique du foncier
- Intégrer la question de la maîtrise des déplacements pour les secteurs à vocation économique
- Limiter les extensions des zones d'activités en optimisant leur développement.

### 26a. Développer l'activité économique en zone urbaine

L'activité économique ne se développe pas uniquement à travers la création de grandes zones d'activités ex-nihilo. Elle est très importante dans les zones urbaines, puisque plus de 70% des emplois du territoire se trouvent dans le tissu urbain des villes et des villages.

#### OBJECTIF

L'objectif du SCoT est de créer les conditions nécessaires au développement des activités économiques et des emplois dans le tissu urbain en fonction de l'armature du territoire (PADD) :

- Rapprocher activité, emploi et main d'œuvre en garantissant un développement maîtrisé des activités économiques insérées dans le tissu urbain et en évitant la monofonctionnalité.
- Favoriser le maintien et le développement du commerce de proximité et de détail sur l'ensemble du territoire.
- L'accueil de nouvelles activités tertiaires doit se faire en priorité au sein des zones urbaines.

L'implantation de nouvelles activités est corrélée avec les transports en commun. Il est nécessaire de développer l'activité à proximité de ces transports ou si ce n'est pas le cas, de rendre accessibles ces zones pour les salariés. Les flux engendrés par la présence de ces zones doivent être organisés et mesurés.



## ORIENTATIONS

Les documents d'urbanisme prévoient les conditions d'implantation des activités économiques en zone urbaine. Ils identifient le foncier disponible ou mutable susceptible d'accueillir prioritairement de nouvelles activités dans l'enveloppe urbaine existante. Ils n'empêchent pas l'implantation d'activités économiques en ville, sous réserve que les activités soient compatibles avec l'habitat. Les articles 1, 2 et 10 des règlements de PLU veillent à permettre la mixité urbaine.

Les constructions se font prioritairement dans le tissu urbain existant et dans la continuité du bâti.

Les zones d'activités insérées en zone urbaine générant des flux importants de travailleurs doivent être desservies par les transports en communs.

## RECOMMANDATIONS

Afin de favoriser le développement des entreprises locales, les documents d'urbanisme locaux peuvent réaliser un diagnostic du positionnement des activités économiques sur la commune. Pour les entreprises existantes générant des nuisances, il conviendrait de prévoir des disponibilités foncières à proximité immédiate ou, dans le cas contraire, d'anticiper sur les possibilités d'extension afin de limiter l'exposition des futurs projets résidentiels ou mixtes aux nuisances.

Des opérations d'aménagement ou procédures de type ZAC, ZAD, lotissement...peuvent être mises en place, dans un souci de mise en cohérence des aménagements.

## 26b. Développer une offre qualitative de zones d'activité économiques

### OBJECTIF

L'accueil de nouvelles entreprises, le développement de celles déjà installées sur le territoire et la création d'emplois sont des priorités majeures dans le Valenciennois. Ces priorités s'appuient sur le renforcement des capacités d'accueil d'entreprises en zones d'activités en complément des activités économiques pouvant se développer en zone urbaine multifonctionnelle.

La fonction d'accueil d'activités économiques doit répondre aux mêmes exigences d'économie et de rationalisation du foncier et contribuer, par un changement des pratiques d'aménagement, à l'objectif de division par deux de la consommation d'espaces agricoles et naturels.

Les zones d'activités économiques sont identifiées. Elles peuvent être à vocation unique ou mixte.

La vocation industrielle du territoire est à pérenniser, en prévoyant les capacités d'accueil et de développement des activités industrielles dont la cohabitation avec les fonctions résidentielles est à éviter.

## ORIENTATIONS

### ***Orientation 1 : Développer et densifier les zones existantes***

Le développement de l'activité économique se fait de manière raisonnée, dans un souci de consommation moindre de l'espace. Le développement économique se fait prioritairement dans les zones où l'urbanisation a déjà débutée.

L'évaluation des disponibilités foncières dans les zones d'activités existantes sera réalisée. Afin de rechercher une optimisation de l'utilisation de l'espace, des solutions seront recherchées : possibilité de mutualisation des stationnements, densification d'une zone existante, adaptation de la taille des parcelles, mise en place de services collectifs, constructions à étages.

(SUITE)

Le PDU et l'AOT mettront en place les conditions nécessaires au développement des déplacements alternatifs à la voiture individuelle : co-voiturage, pistes cyclables et stationnement vélo, transports en commun.

### **Orientation 2 : Développer une offre nouvelle en s'appuyant sur les zones existantes**

Afin de répondre aux besoins de création d'emplois et d'accueil des entreprises, les besoins en foncier nouveaux ont été évalués à environ 390 hectares à l'horizon 2030, soit un rythme de création de 24 hectares par an en moyenne. Afin de limiter la dispersion des zones d'activités économiques, celles-ci sont identifiées et limitées en surface. Les zones économiques nouvelles ou nécessitant des besoins d'extension foncière sont identifiées par secteurs dans le tableau ci-dessous. Les secteurs sont définis par EPCI.

Le développement s'appuie préférentiellement sur les zones d'activités économiques existantes ou les zones urbanisées.

Secteurs	Zones	Surface (ha) maximale en extension des zones d'activités économiques à l'horizon 2030
Secteur CAVM	Zone du Technopôle	15
	Parc d'activités de l'aérodrome - Zone Ouest	12
	Zone portuaire Prouvy-Rouvignies	8
	Site Bombardier - extension	55
	Parc d'activités de la Vallée de l'Escaut (PAVE3)	80
	Pays de Condé	14
	Zone d'activités de Vicq	4
	Zone d'activités de Marly	26
	Zone d'activités de Quarouble	10
<b>Sous total CAVM</b>		<b>224</b>
Secteur CAPH	Parc d'activités des Bruilles	Requalification
	Parc d'activités Saint-Léger	
	Zone de la Naville	
	Zone des Pierres Blanches	
	Zone de Mortagne	
	Zone d'Haulchin	
	Zone de Bouchain	
	Parc d'activités de l'Ecaillon (Thiant)	6
	Zone du Château d'Eau	73
	Zone Hordain-Hainaut 1	32
Zone Hordain-Hainaut 2	50	
	Parc d'activités du Bas Pré	5
<b>Sous-total CAPH</b>		<b>166</b>
<b>TOTAL</b>		<b>390</b>

Tableau des surfaces maximales en extension des zones d'activités économiques à l'horizon 2030 (en hectares)

L'utilisation de friches industrielles pour le développement d'activités n'est pas considérée comme de la consommation d'espace.

L'ouverture de zones d'activités nouvelles est subordonnée à :

- La possibilité de les relier à terme au réseau des transports en commun, proportionnel à l'activité et à l'emploi créés dans la zone
- leur accessibilité en mode doux : l'accès à ces zones par l'intermédiaire des modes doux est recherché par la mise en place d'aménagements spécifiques
- la réalisation d'une évaluation des capacités d'accueil existantes à l'approbation du SCoT.

Les EPCI opérateur de développement économique établiront leurs prévisions de développement des zones d'activités, en tenant compte des vocations des différents sites et de l'état des disponibilités foncières commercialisables, en respectant une extension maximale des zones limitée à 390 hectares à l'horizon 2030, soit CAVM : 224 ha et CAPH : 166 ha.

Dans la continuité, un observatoire foncier partenarial est mis en place, assurant le suivi annuel de la consommation d'espace.

(SUITE)

### **Orientation 3: Optimiser l'implantation des activités**

L'implantation des activités est optimisée, en fonction du type d'activité et des risques potentiels, des axes de transports et des flux générés par le type d'activités.

Les zones d'activités économiques peuvent accueillir les services nécessaires au fonctionnement de la zone (restaurant d'entreprise, bâtiment d'accueil, crèche...).

Les activités générant des nuisances importantes s'implantent de manière privilégiée dans les grandes zones d'activités identifiées par les intercommunalités compétentes comme susceptibles de recevoir ce type d'activité.

## **26c. Développer la vallée de l'Escaut : l'« Eco-techno Vallée »**

### **OBJECTIF**

La vallée de l'Escaut est une colonne vertébrale autour de laquelle s'est développé le territoire et qui constitue un atout essentiel pour le Valenciennois. Ses fonctions de support de développement et de vitrine doivent être renforcées. L'objectif du SCoT est de valoriser la vallée de l'Escaut comme axe stratégique européen, en développant un projet durable innovant, multifonctionnel et intégrant une forte exigence environnementale : l'« éco-techno vallée ». Les infrastructures portuaires existantes sont à valoriser, à conforter et à connecter aux autres infrastructures de transports ferrés et routières. Cet espace aux multiples usages (résidentiel, économique, environnemental, loisir, etc.) nécessite le maintien d'un équilibre entre ces différentes vocation d'espaces.

L'Escaut canalisé  
(crédit photo :  
AIRELE)



### **ORIENTATIONS**

Les documents d'urbanisme locaux prévoient le développement des activités le long de l'Escaut. Les espaces dédiés au développement des activités économiques privilégient leur implantation sur les friches industrielles favorisant le recyclage urbain. Les EPCI et les documents d'urbanisme locaux identifient les secteurs prioritaires.

Afin d'optimiser l'infrastructure de transports, les activités économiques à venir sont essentiellement utilisatrices de la voie d'eau, s'appuyant sur une multimodalité rail-route-voie d'eau et technologiquement innovantes. Les espaces d'activités économiques portuaires existants doivent améliorer leurs dessertes et accessibilité.

Le développement d'activités logistiques autour des sites avec installations terminales embranchées (ITE) doit être facilité.

Les documents d'urbanisme veillent également à éviter les conflits d'usages en distinguant précisément la destination des zones, tout en favorisant la mixité fonctionnelle et en prévoyant la présence d'équipements et de services. Ils préservent les continuités écologiques et les fenêtres paysagères.

Une attention particulière est portée aux bâtiments et aménagements, dans un souci d'intégration paysagère, en corrélation avec la présence de l'Escaut.

## RECOMMANDATIONS

En complément de la filière logistique, utilisatrice prioritaire de la voie d'eau pour le transport des marchandises, les nouvelles filières à développer le long de l'Escaut peuvent être éco-industrielles, liées au recyclage des déchets, au traitement air-eau, à la fabrication d'écoproduit ou d'énergies nouvelles, ou encore à la valorisation des ressources agricoles (agro-industrie).

### 26d. Valoriser l'activité agricole

#### OBJECTIF

La part des emplois générés par l'activité agricole est peu élevée sur le Valenciennois, ne concentrant que 0,8% des emplois du territoire en 2009. Par ailleurs, les espaces du territoire dédiés à l'activité agricole ont diminué, de même que le nombre d'exploitations avec une perte de 160 exploitations entre 2000 et 2010.

Il est nécessaire de privilégier le maintien et l'accroissement de l'activité agricole du territoire, à travers notamment le développement d'une agriculture de proximité, et en préservant la diversité des productions agricoles. La mise en place de circuits-courts permet le rapprochement entre production et consommation, et le développement de l'économie agricole locale, tout en préservant les paysages et les coupures d'urbanisation.

Le développement et la valorisation de l'activité agricole passent également par la diversification de l'activité et s'appuient sur les circuits courts, permettant de maintenir les fonctions de transformation locale des productions (abattoirs de Valenciennes...).

La préservation du foncier agricole s'appuie sur l'ensemble des orientations privilégiant le renouvellement urbain et l'optimisation des extensions urbaines.

## ORIENTATIONS

Les PLU identifient les exploitations agricoles et leur fonctionnement à travers un diagnostic agricole. Les zones d'urbanisation future veillent à éviter le morcellement et l'enclavement des exploitations et prennent en compte les contraintes des exploitations.

Les exploitations agricoles situées dans les cœurs de biodiversité peuvent s'agrandir afin de garantir la viabilité de leur activité. Les aménagements réalisés doivent mesurer et minimiser les incidences sur le milieu naturel. (cf. Chapitre 2 - Orientation 5)

Les aménagements urbains (voirie, espace public...) préservent les accès aux parcelles et aux exploitations en prenant en compte le gabarit des engins agricoles.

### 27. L'aménagement des espaces d'activités existants et futurs

#### OBJECTIF

Les zones d'activités économiques sont des zones d'urbanisation soumises aux mêmes exigences que les zones urbaines mixtes afin de permettre un aménagement plus durable dans le respect des objectifs énoncés dans le Grenelle de l'Environnement. Un aménagement qualitatif des zones d'activités contribue au changement d'image souhaité par les élus du Valenciennois et renforce l'attractivité économique du territoire.

L'aménagement des zones d'activités veille à respecter différents critères, facteurs d'un développement durable des territoires :

- l'intégration paysagère des bâtiments et des zones d'activités
- la qualité architecturale des bâtiments et un souci d'économie d'espace
- la production d'énergies renouvelables et la sobriété énergétique des bâtiments
- la mise en place d'espaces de nature et de végétation sur la zone
- la limitation des impacts environnementaux des espaces d'activités
- l'intégration des modes doux.

Parc d'activités de l'Ecaillon à Thiant (crédit photo : SCoT du Valenciennois)

La création de grands espaces à vocation d'activités peuvent venir déstructurer le paysage du Valenciennois. L'objectif est de minimiser les impacts que peuvent avoir ces créations.



## ORIENTATIONS

Les documents d'urbanisme et les ZAC par l'intermédiaire de leurs règlements prévoient :

- une utilisation économe de l'espace en définissant des objectifs de densité et des formes urbaines innovantes.
- un traitement qualitatif des bâtiments (matériaux, impact paysager des gabarits, des rapports d'échelle et des rythmes, traitement des façades, respect de l'environnement architectural...) à travers des constructions durables (performance énergétique, production d'énergies renouvelables...).
- un traitement qualitatif des espaces publics et des franges pour une bonne insertion paysagère de la zone.
- une intégration des espaces verts et de nature en veillant à ce que l'implantation des bâtiments et l'artificialisation des sols n'engendre pas de coupure dans la trame verte et bleue territoriale.
- une hiérarchisation du système viaire (partage modal, adaptation des dessertes, pistes/bandes cyclables...).
- une intégration des zones de stationnement pour les modes doux.

Les documents d'urbanisme prévoient la mise en place d'emplacements réservés au covoiturage au sein des zones d'activités, en complément des parkings relais du tramway et du TER.

L'implantation des zones d'activités est subordonnée à la capacité de les desservir par un réseau collectif d'assainissement et par la présence d'une station d'épuration en capacité de traiter les effluents produits. Lors de la réalisation des projets, la question de la gestion des déchets est anticipée.

La gestion des eaux pluviales est compatible avec les objectifs du SDAGE Artois Picardie et des SAGE approuvés.

## RECOMMANDATIONS

Pour atteindre les objectifs et orientations fixés précédemment, une charte d'aménagement de qualité des zones d'activités peut être mise en place. Cette charte définit les règles à respecter en matière d'intégration paysagère, de qualité architecturale, de limitation des impacts environnementaux. Elle inclut un travail sur les stratégies paysagères, mises en place afin d'intégrer au paysage du Valenciennois les zones d'activités de grande ampleur.

Lors de l'implantation d'une nouvelle zone d'activités, et au même titre que pour les opérations d'aménagement de type ZAC, le SCoT incite à la réalisation d'études de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables et de récupération de la zone.

Les travaux sur voirie dans les zones existantes permettent une réflexion sur l'intégration des modes doux dans le système viaire de la zone.

## 28. Prévoir la diversification des activités économiques du territoire

### OBJECTIF

Le Valenciennois doit pouvoir conforter sa position de territoire d'excellence économique dans l'espace économique régional et nord-européen.

L'aménagement économique se fait de manière à rendre le territoire compétitif et attractif pour les entreprises. Cela se matérialise à travers la qualité des aménagements et des infrastructures proposées (services, enseignement, qualité de vie, infrastructures numériques). L'objectif est d'apporter des réponses adaptées aux besoins des entreprises.

Le développement de l'offre de formation supérieure, de recherche doit permettre la diversification des activités. Elle se développe sur 3 sites majeurs :

- Campus du Mont Houy et Technopole,
- Parc des Rives Créatives de l'Escaut et Serre Numérique,
- Fabrique à Images de Wallers Arenberg.

Afin de répondre au besoin des entreprises, il est nécessaire d'adapter l'offre de formation aux filières en place et inversement d'offrir des formations nouvelles suscitant une diversification de l'activité économique.

L'éco-techno vallée de l'Escaut peut constituer le support de cette diversification économique.

## 29. Développer les activités touristiques et de loisirs

Le territoire du SCoT est riche en potentiel touristique à valoriser pour contribuer à la diversification économique du Valenciennois. L'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012 renforce l'attractivité touristique.

La présence du massif forestier de Raimes – Saint-Amand – Wallers et du Parc naturel régional Scarpe-Escaut, et les multiples sites utilisés ou pouvant être utilisés à des fins touristiques et de loisirs sont également des atouts importants.

Par ailleurs, la forte présence de l'eau sur le territoire du SCoT constitue une spécificité au travers de l'activité thermique et de loisirs liée à l'eau (plaisance, pêche, sports nautiques...). Les activités touristiques et de loisirs constituent une opportunité en termes de développement économique et de création d'emplois non délocalisables, mais également un atout en termes de cadre et qualité de vie.

### OBJECTIF

L'objectif est de développer sur le territoire les activités touristiques et de loisirs, notamment :

- Développer les circuits de découverte du patrimoine architectural, minier (patrimoine mondial de l'UNESCO), naturel et paysager.
- Le réseau d'itinéraires de randonnée permet de relier certains sites touristiques ciblés, via des voies de circulation douce. Ces itinéraires sont complétés et valorisés.
- Conforter les infrastructures touristiques identifiées sur le territoire du SCoT, en créer de nouvelles, et les rendre accessible, dans le cadre d'une dynamique touristique globale.
  - Thermalisme
  - Tourisme fluvial
  - Loisirs de nature
- Développer et diversifier l'offre d'hébergement touristique
- Conforter le tourisme d'affaire et évènementiel par la création d'une infrastructure de type centre de congrès.

## ORIENTATIONS

Les documents d'urbanisme locaux prennent les mesures nécessaires pour garantir le respect des milieux urbains et naturels dans lesquels sont implantés ou vont s'implanter les activités à vocation touristique.

Les documents d'urbanisme permettent la mutation du patrimoine naturel ou bâti en vue d'un développement touristique (visite de site, hébergement) en mesurant et en minimisant les impacts.

Concernant les bâtiments agricoles concernés par un changement de destination (article L123-3-1 du Code de l'Urbanisme), les documents d'urbanisme locaux peuvent réaliser un diagnostic de ces bâtiments et l'intégrer dans le rapport de présentation.

Les équipements touristiques majeurs intègrent l'accessibilité en mode doux et le stationnement cyclable adapté.

Les documents d'urbanisme identifient les cheminements doux existants et à mettre en place afin de créer un réseau d'itinéraires touristiques continus. Ils préservent au titre de l'article L123-1-5,6° les chemins de randonnées identifiés dans le PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées).

## RECOMMANDATIONS

Les offices de tourisme ont déjà engagé des coopérations qui peuvent être approfondies dans le cadre d'un projet touristique à l'échelle de l'arrondissement. La mise en réseau des sites touristiques est favorisée à l'échelle du Grand Hainaut et de la région Nord-Pas de Calais.

### 30. Les équipements structurants, facteur d'attractivité et de développement

#### OBJECTIF

Le Valenciennois dispose d'équipements qui sont répartis sur l'ensemble de l'arrondissement, avec une forte concentration de ceux-ci dans la ville centre. Ces équipements répondent à des besoins locaux mais leur influence dépasse pour certains les frontières territoriales. Dans leur variété, ils sont nécessaires au bon fonctionnement du territoire.

Les objectifs en matière d'équipements sont les suivants :

- Renforcer les équipements existants en permettant et en favorisant leur développement.

- Développer nouveaux équipements en les implantant sur le territoire de manière cohérente.

Le renforcement et la mise en place d'équipements nouveaux permettent :

- d'améliorer le cadre et la qualité de vie
- d'accroître l'animation urbaine
- de favoriser le renforcement de l'image du territoire, dans le but de le rendre attractif
- d'installer le Valenciennois dans son rôle de métropole d'équilibre, entre la métropole lilloise et le Sud du département.

Bien que le SCoT ne traite que des grands équipements, de nombreux autres équipements participent au développement du territoire et à son organisation. Ces équipements, qu'ils soient de proximité ou de rayonnement intercommunal sont nécessaires et leur implantation doit se faire de manière réfléchie, en lien avec les besoins identifiés.

La connexion en réseau des différents équipements territoriaux (lecture publique, salle des fêtes, école de musique) est envisagée à l'échelle des EPCI.

### **Equipements de formation, de recherche et de création numérique :**

Renforcer le développement des équipements universitaires, à travers la mise en valeur des sites identifiés :

- Campus du Mont Houy et Technopôle
- Parc des Rives Créatives de l'Escaut et Serre Numérique
- Fabrique à Images de Wallers Arenberg

### **Infrastructures de transport :**

Développer les infrastructures de transports en permettant le développement des différents modes :

- Optimiser l'usage de la voie d'eau par le développement des zones portuaires et des infrastructures liées au transport fluvial (cf. Chapitre 5 - Orientation 25c)
- Permettre la réouverture de l'axe Valenciennes - Mons (cf. Chapitre 5 - Orientation 25a)
- Mettre en place un transport en commun en site propre de Valenciennes vers Quiévrechain (cf. Chapitre 5 - Orientation 22b)
- Achever le maillage routier, notamment par la réalisation du contournement Nord et de l'échangeur A2/A23 (cf. Chapitre 5 - Orientation 24a)
- Optimiser l'exploitation de l'Aérodrome.

### **Equipements touristiques et loisirs :**

Afin de développer la capacité du territoire à accueillir de l'événementiel, la création d'un équipement sur le territoire du SCoT permettant d'accueillir des congrès et manifestations professionnelles est prévue (Valenciennes Métropole).

L'amélioration de l'offre hôtelière du territoire est favorisée, notamment dans les endroits stratégiques en termes de développement des équipements susceptibles de provoquer un besoin en nuitées. L'objectif est de renforcer les capacités d'accueil du territoire.

La réalisation et la rénovation des équipements se fait dans un souci de développement durable.

Les équipements existants et futurs doivent être facilement accessibles par le biais de moyens alternatifs à la voiture.

## ORIENTATIONS

Les nouveaux projets d'équipements structurants à l'échelle du SCoT seront implantés en priorité dans les communes pôles de l'armature urbaine.

Les communes urbaines structurantes, dès lors qu'elles disposent d'un transport en commun performant sont également des lieux d'implantations privilégiés pour les équipements majeurs.

Les nouveaux projets répondent aux orientations développées au Chapitre 4 - Orientation 20, concernant les projets d'aménagement.

Les documents d'urbanismes prévoient le développement des nouveaux équipements structurants, dans un souci de développement durable :

- Implantation dans les zones urbanisées
- Construction de préférence en continuité du bâti, en évitant la consommation foncière (organisation des stationnements, densité de construction)
- Renforcement des performances énergétiques et environnementales des bâtiments.
- Usage privilégié des énergies renouvelables pour les besoins en énergie des équipements

Les équipements d'hébergement permettant de favoriser le tourisme durable dans les secteurs naturels du territoire minimisent leur impact sur l'environnement en intégrant les critères de la construction durable.

Les équipements existants pour lesquels des travaux importants sont effectués prennent compte des deux derniers critères.



---

## Chapitre 7 : équilibrer et dynamiser l'armature commerciale du Valenciennois

### PRÉAMBULE

#### **Rappel du cadre réglementaire**

L'article L.122-1-9 du code de l'urbanisme précise que :

*« Le Document d'Orientation et d'Objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti.*

*Il comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au chapitre II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire. »*

Le DAC fait l'objet d'une délibération spécifique, en même temps que l'arrêt projet du SCoT. Le DAC est soumis à une enquête publique, menée conjointement à celle du SCoT.

En l'état actuel des lois et règlements, c'est la CDAC qui continuera à autoriser ou refuser les autorisations commerciales. Mais à partir de l'approbation du DAC, ses avis devront être compatibles avec les orientations du DAC et du SCoT.

---

### **Les enjeux du commerce dans le Valenciennois**

L'offre commerciale du SCoT du Valenciennois se caractérise par une réelle diversité de l'offre avec quelques carences pour certaines familles de produits (ameublement, équipement de la personne, culture/loisirs). La dynamique des implantations commerciales a été forte dans les dernières années, avec notamment une forte croissance des grandes et moyennes surfaces en dehors de toute concertation et objectifs d'aménagement du territoire. Dans le même temps, la ville centre de Valenciennes a connu un véritable rebond commercial, en lien avec les investissements réalisés sur les espaces publics (piétonisation, tramway, stationnement) et privés (centre commercial place d'armes). La ville Centre comprend plus de 800 commerces, dont 600 situés dans le centre-ville.

Les principaux centres commerciaux sont situés dans les zones urbaines et les pôles urbains du Valenciennois. Il s'agit notamment des zones commerciales de :

- Aulnoy-lez-Valenciennes
- Denain
- Petite-Forêt
- Saint-Amand-les-Eaux
- La Sentinelle / Vignoble

Ces zones commerciales situées en périphérie des principaux pôles urbains du Valenciennois représentent près de 174 000 m<sup>2</sup> de surface de vente. Le périmètre du SCoT compte 7 hypermarchés de plus de 2500 m<sup>2</sup> desservant les zones les plus denses du territoire.

Les surfaces alimentaires de 1000 à 2500 m<sup>2</sup> de surface de vente sont réparties sur l'ensemble du territoire, avec une concentration plus forte sur le corridor central.

L'évasion commerciale vers les territoires voisins est relativement faible, à l'échelle du Valenciennois et à l'échelle des sous-bassins d'habitat. La croissance forte du e-commerce devrait devenir sous peu le principal motif d'évasion commerciale, entraînant l'apparition de nouvelles formes de commerces regroupés sous l'appellation cross-commerce : utilisation d'internet, des Smartphones et tablettes tactiles, drives, relais-colis, livraison à domicile...

Les enjeux du commerce sont :

- Renforcer l'attractivité commerciale du Valenciennois en favorisant la diversité de l'offre commerciale
- Structurer l'armature commerciale du territoire du SCoT en cohérence avec l'armature urbaine
- Revitaliser le commerce de proximité dans les centres villes et centres bourgs
- Renforcer l'encadrement des implantations majeures en entrée d'agglomération et en site périphérique

#### L'OBJECTIF DU SCOT EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL

Afin d'améliorer le fonctionnement et l'attractivité du Valenciennois, le PADD définit une armature urbaine hiérarchisée s'appuyant sur le réseau de transport en commun existant et en projet, le niveau d'équipements et de services des communes, la préservation et la mise en valeur des paysages et des milieux naturels. En corolaire, la maîtrise stricte de la consommation d'espace naturel et agricole entraîne des orientations en matière d'organisation urbaine.

Les objectifs se déclinent en 4 volets :

#### **Faire du pôle central une polarité commerciale majeure à l'échelle de la région**

- Renforcer le centre-ville commerçant de Valenciennes.
- Promouvoir dans la ville centre, le développement d'un commerce diversifié, facteur d'attractivité.
- Développer les zones commerciales agglomérées et périphériques afin de renforcer le rayonnement du Valenciennois à l'échelle du Hainaut et de la Région.

#### **Répondre aux besoins des habitants par la mise en place d'une structure commerciale cohérente**

- Préserver les polarités commerciales des pôles d'équilibre qui permettent de limiter les déplacements longs vers le pôle central.
- Répondre en priorité aux besoins insuffisamment couverts des habitants en permettant la préservation des commerces de proximité, facteur d'emplois et de services pour les populations.



Centre commercial à Petite-Forêt (crédit photo : SCoT du Valenciennois)

- Renforcer l'articulation entre développement commercial et les transports alternatifs à la voiture.

#### **Faire émerger des projets commerciaux et des zones commerciales durables**

- Maîtriser la consommation foncière particulièrement importante des grandes surfaces commerciales.
- Développer des projets qui participent à la qualité urbaine, architecturale des entrées de ville ou des centralités urbaines.
- Rendre accessible les grandes polarités commerciales du territoire en développant une accessibilité suffisante en transports collectifs et en modes doux.

#### **Dynamiser le commerce de centre-ville**

- Maîtriser la consommation foncière en priorisant les implantations commerciales dans les centres-villes et centres-bourg.
- Favoriser la concentration de l'offre commerciale et de services.
- Favoriser la mixité des fonctions, y compris la fonction commerciale, dans les zones urbanisées ou à urbaniser.

#### **LIEN ENTRE AMENAGEMENT COMMERCIAL ET ARMATURE URBAINE**

En ce qui concerne le commerce de centre-ville :

- Le confortement des centres historiques du pôle central (Valenciennes), du pôle secondaire (Denain) et des pôles d'équilibre (Saint-Amand-les-Eaux, Condé-sur-l'Escaut) passe par l'implantation de commerces intermédiaires et de proximité, ainsi que par l'implantation de commerces « majeurs » pouvant jouer un rôle de locomotive commerciale, dans les ZACOM de centre-ville.
- La promotion des centres-villes des communes urbaines structurantes et des communes périurbaines passe par l'implantation de commerces intermédiaires ou de proximité. Ces communes n'étant pas considérées comme des pôles, elles n'ont pas vocation à accueillir des commerces « majeurs » à l'échelle du SCoT. Les autres orientations du DOO

(qui s'appliquent quelle que soit la destination et l'usage du sol) permettent de favoriser le développement dans le tissu urbain existant ou en continuité de celui-ci.

- Les centralités des communes rurales ont vocation à accueillir des commerces de proximité.

En ce qui concerne les zones commerciales périphériques, celles-ci se situent dans le pôle d'équilibre de Saint-Amand-les-Eaux et dans la couronne du pôle central, venant ainsi conforter son rayonnement.

### **31. Classification des commerces et ensembles commerciaux**

Les commerces et ensembles commerciaux sont définis selon 3 niveaux ayant un impact différent sur l'aménagement du territoire. Ces niveaux s'appuient sur des critères suivants :

- la surface qu'ils occupent
- les flux de marchandises et/ou de clients qu'ils induisent
- l'aire d'attraction –ou zone de chalandise potentielle - du commerce appelée également « rayonnement » dans les critères de classification des commerces.

#### **Définitions**

Les orientations pour l'implantation des commerces majeurs s'appuient sur la notion de surface utile. La **surface utile** concerne les implantations commerciales (établissement ou ensemble commercial) et comprend la surface de vente (espace couvert ou non couvert affecté à la circulation de la clientèle pour effectuer ses achats, espace affecté à l'exposition des marchandises proposées à la vente et à leur paiement, espace affecté à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente) ainsi que les réserves et autres espaces de stockage et les locaux techniques.

**L'indicateur de la surface utile s'applique au commerce ou à l'ensemble commercial.**



Galerie marchande  
à Aulnoy-lez-  
Valenciennes (crédit  
photo : SCoT du  
Valenciennois)

---

Conformément à l'article L 752-3 du Code du Commerce, sont regardés comme faisant partie d'un même ensemble commercial, qu'ils soient ou non situés dans des bâtiments distincts et qu'une même personne en soit ou non le propriétaire ou l'exploitant, les magasins qui sont réunis sur un même site et qui :

- Soit ont été conçus dans le cadre d'une même opération d'aménagement foncier, que celle-ci soit réalisée en une ou en plusieurs tranches ;
- Soit bénéficient d'aménagements conçus pour permettre à une même clientèle l'accès aux divers établissements ;
- Soit font l'objet d'une gestion commune de certains éléments de leur exploitation, notamment par la création de services collectifs ou l'utilisation habituelle de pratiques et de publicités commerciales communes ;
- Soit sont réunis par une structure juridique commune, contrôlée directement ou indirectement par au moins un associé, exerçant sur elle une influence au sens de l'article L.233-16 ou ayant un dirigeant de droit ou de fait commun.

Le DAC définit **3 niveaux de commerces** pour la réglementation des implantations, en fonction de leur « importance ». Les autorisations d'implantation, d'extension ou de réhabilitation commerciales après une fermeture de plus de 3 ans sont instruites à partir de la typologie suivante :

- **Les commerces de proximité (conditions non cumulatives\*) :**
  - Une surface utile ne dépassant pas 400m<sup>2</sup>,
  - Répondent à des besoins quotidiens et ont un rayonnement\*\* de quartier ou à l'échelle communale pour les communes rurales.
- **Les commerces intermédiaires (conditions non cumulatives\*) :**
  - Une surface utile comprise entre 400m<sup>2</sup> et 1500 m<sup>2</sup>,
  - Rayonnement à l'échelle intercommunale ou du secteur pour ce qui concerne le pôle aggloméré de Valenciennes.

---

- **Les commerces majeurs (conditions non cumulatives\*) :**

- Une surface utile supérieure à 1500m<sup>2</sup> (pas de plafond),
- Un rayonnement à l'échelle du SCoT ou au-delà,
- Induisent d'importants flux de marchandises et de chalands.

*\* Pour le classement des commerces dans l'une ou l'autre des différentes catégories (commerce de proximité, intermédiaire, majeur), si au moins une des caractéristiques dudit commerce répond à la définition de commerce majeur, celui-ci sera considéré comme un commerce majeur. Il en est de même pour les commerces intermédiaires et de proximité. En cas de doute, le commerce doit être classé dans la catégorie la plus contraignante.*

*\*\* Le « rayonnement » représente l'aire de chalandise potentielle du commerce.*

## ORIENTATIONS

**Les commerces de proximité** peuvent s'implanter dans l'ensemble du territoire, en priorité dans les centres villages et/ou dans le tissu urbain existant. Ils contribuent à la qualité urbaine des espaces et à la maîtrise de l'étalement urbain.

**Les commerces intermédiaires** peuvent s'implanter dans les communes du pôle central, du pôle secondaire, des pôles d'équilibre, les communes urbaines structurantes et les communes périurbaines de l'armature urbaine. Ils s'implantent prioritairement dans les centres-villes et dans le tissu urbain existant. Ils privilégient le renouvellement et la densification urbaine. Les commerces s'implantent prioritairement à proximité d'une desserte en transport en commun, prévoient un accès sécurisé en mode doux (piétons et cyclistes). Les commerces contribuent à la qualité urbaine des espaces dans lesquels ils s'implantent. Les implantations favorisant l'étalement urbain sont à proscrire.

**Les commerces de proximité et les commerces intermédiaires** n'ont pas vocation à s'implanter dans les ZACOM, dont l'objet est d'accueillir les commerces majeurs, à l'exception des ZACOM de type 1 et de type 3.

Afin de permettre le bon fonctionnement des activités existantes, les commerces supérieurs à 1500 m<sup>2</sup> de surface utile (au moment de l'approbation du présent document), durant la durée d'application du DAC ou susceptibles de dépasser ce seuil par extension, situés en dehors des ZACOM définies ci-après pourront s'étendre mais de façon limitée et raisonnée, en fonction des objectifs du SCoT. On entend par extension « limitée », une ou plusieurs extensions dont le cumul permet de respecter les objectifs du PADD. Ces commerces peuvent se déplacer dans le cadre d'un projet de restructuration/ modernisation, prioritairement dans les secteurs de renouvellement urbain, ou dans les DIVAT définis au chapitre 5, orientation 21d, en améliorant leur accessibilité en transports en commun et en modes doux et sous réserve de requalification des friches générées.

**Les commerces et ensembles commerciaux majeurs** s'implantent prioritairement dans les ZACOM afin de garantir la compatibilité avec les objectifs d'organisation urbaine du Schéma de Cohérence Territoriale. Leur implantation dans un secteur hors ZACOM est susceptible d'avoir un impact négatif sur l'organisation de l'espace contraire aux objectifs du PADD du SCoT.

Les documents d'urbanisme locaux identifient les commerces, regroupements commerciaux ou polarités commerciales existantes et leur évolution. Ils recensent, le cas échéant, les friches commerciales. Ils définissent une stratégie commerciale afin de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs.

## RECOMMANDATIONS

Les documents d'urbanisme peuvent délimiter des zones dans lesquelles l'implantation du commerce est interdite ou réglementée en s'appuyant sur des motifs d'urbanisme. Cette interdiction doit être géographiquement limitée et dûment justifiée. De la même manière, afin de préserver un linéaire commercial, ils peuvent interdire d'autres usages (services par exemple) que le commerce.





Document  
d'Aménagement  
Commercial

---



L'article L 122-1-9 du code de l'urbanisme précise que : Le document d'orientation et d'objectifs (...) comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

### 32. Définition et délimitation des ZACOM du SCoT du Valenciennois

Concernant les commerces dits « majeurs », la délimitation des ZACOM répond à 2 objectifs :

- renforcer le commerce dans les villes pôles de Valenciennes, Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut, tel que défini dans l'armature urbaine du PADD ;
- conforter les pôles commerciaux existants en entrée de ville ou en périphérie, en y encadrant strictement l'implantation des commerces ;

Pour accueillir les commerces majeurs, huit ZACOM sont définies, réparties selon 4 types :

- Une ZACOM de type 1, correspondant à une polarité commerciale régionale de centre-ville : Valenciennes ;

- Une ZACOM de type 2, correspondant à une polarité commerciale périphérique régionale : Petite-Forêt ;
- Trois ZACOM de type 3, correspondant aux espaces commerciaux des pôles urbains majeurs : Saint-Amand-les-Eaux centre, Condé-sur-l'Escaut et Denain ;
- Quatre ZACOM de type 4, correspondant aux espaces périurbains d'influence communautaire : Saint-Amand-les-Eaux / Mont des Bruyères, La Sentinelle et Valenciennes Sud / Aulnoy-lez-Valenciennes.

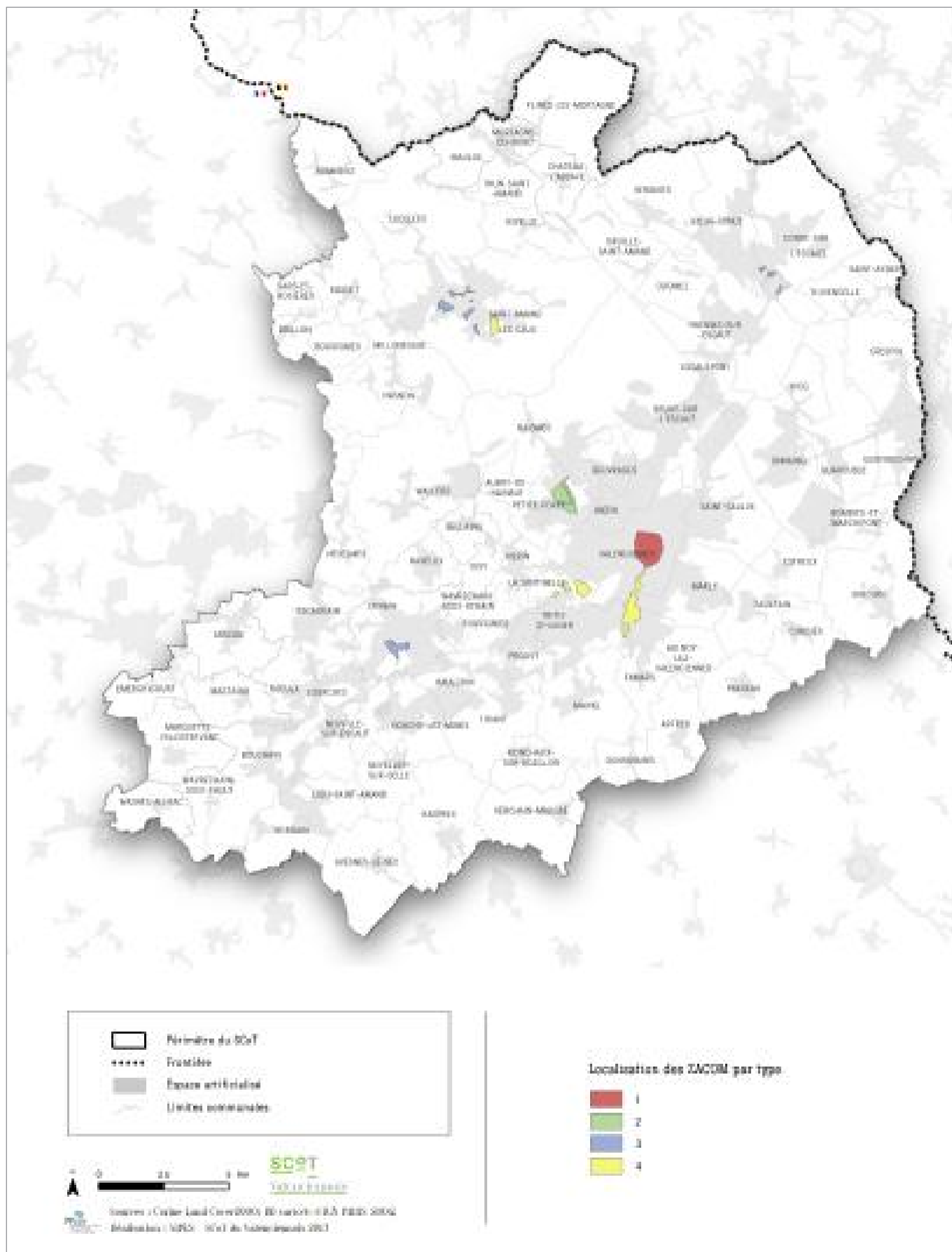
L'objectif de renforcer le commerce majeur dans les villes pôles se traduit à travers la délimitation des ZACOM de type 1 et de type 3 :

- Valenciennes (type 1) le pôle central qui est aussi historiquement le pôle commercial majeur de l'agglomération ;
- Denain (type 3) où un pôle commercial important existe déjà mais qui en tant que pôle secondaire doit pouvoir se développer davantage et participer à un regain d'attractivité de la commune ;
- Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut (type 3) qui, en tant que pôles d'équilibre doivent pouvoir accueillir des commerces majeurs. Des ZACOM ont été définies dans leur centre-ville, afin de rendre possible des installations en respectant les stratégies communales en matière de commerce.

Le tableau ci-contre reprend approximativement les surfaces des ZACOM définies. Ces surfaces ont été calculées à titre informatif et ne sont en aucun cas dévolues uniquement au commerce puisque le SCoT entend favoriser la mixité des fonctions :

	Type	Dénomination	Surface existante (ha)	Caractéristiques	Phase 1		Phase 2	
					Surface (ha)	dont surface hors enveloppe urbaine	Surface (ha)	dont surface hors enveloppe urbaine
ZACOM de centre-ville	1	Valenciennes	Totalité soit 123,2	tissu urbain mixte	0	0	0	0
	3	Denain	Totalité soit 29,9	tissu urbain mixte	0	0	0	0
		Saint-Amand centre	Totalité soit 37,6		0	0	0	0
		Condé-sur-l'Escaut	7,2		3,7	3,7	0	0
ZACOM de péricentre	4	La Sentinelle	Totalité soit 34,3	Zone industrielle et commerciale	0	0	0	0
		Saint-Amand Mont des Bruyères	Totalité soit 17,4	Zone commerciale	0	0	0	0
ZACOM de périphérie	2	Petite-Forêt	41,1	Zone commerciale	17,4	17,4	8,3	8,3
Total			290,7		21,1	21,1	8,3	8,3
Total des surface hors enveloppe urbaine								29,4

Carte n°10 : Les ZACOM du SCoT du Valenciennois par type



Le confortement des pôles commerciaux existants est permis par la délimitation des ZACOM de :

- Petite-Forêt (type 2) qui doit pouvoir bénéficier d'une extension, afin de se restructurer, se moderniser et se développer ;
- La Sentinelle (type 4) qui doit également pouvoir se moderniser pour conforter son rôle de pôle commercial ;
- Saint-Amand Mont des Bruyères (type 4) dont la délimitation reprend la zone commerciale existante. Elle ne pourra plus s'étendre mais pourra donc éventuellement se densifier ;
- Valenciennes Sud – Aulnoy (type 4) qui bénéficie d'une excellente desserte en transports en commun et qui fait l'objet d'une restructuration dans le cadre de la requalification de l'avenue Pompidou notamment.

### La ZACOM de type 1 Valenciennes Centre

La ZACOM de niveau 1 – Valenciennes Centre est localisée à l'intérieur des boulevards urbains de la ville. Caractérisé par un tissu multifonctionnel dense, desservi par des modes de transports en commun efficaces et ayant fait l'objet d'importants travaux de rénovation et de semi-piétonisation, l'hyper centre de Valenciennes est reconnu pour sa dynamique commerciale marquée par la présence d'enseignes majeures.

La ZACOM de Valenciennes Centre accueille tout équipement commercial susceptible d'accroître son attractivité.

#### RECOMMANDATIONS

Les ensembles bâtis nouvellement créés devront contribuer à créer un front urbain qualitatif et homogène, et s'inscrire dans un parcours marchand cohérent.

Les enseignes de façades sont conçues dans un souci d'intégration à l'environnement architectural et de qualité de l'ensemble.

Les implantations tendent vers des normes de construction et d'isolation permettant une consommation d'énergie inférieure à 50 KWhep/m<sup>2</sup>/an.

#### ORIENTATIONS CONDITIONS D'IMPLANTATION DES COMMERCES DANS LA ZACOM DE TYPE 1

##### *Intégration urbaine*

Les implantations commerciales doivent présenter des formes urbaines exemplaires en matière d'optimisation et d'animation de l'espace pour s'intégrer au mieux dans ces zones de diversité fonctionnelle, c'est-à-dire :

- Etre intégrées à une construction multifonctionnelle
- Permettre la reconquête d'un local commercial vacant ou l'urbanisation d'une dent creuse

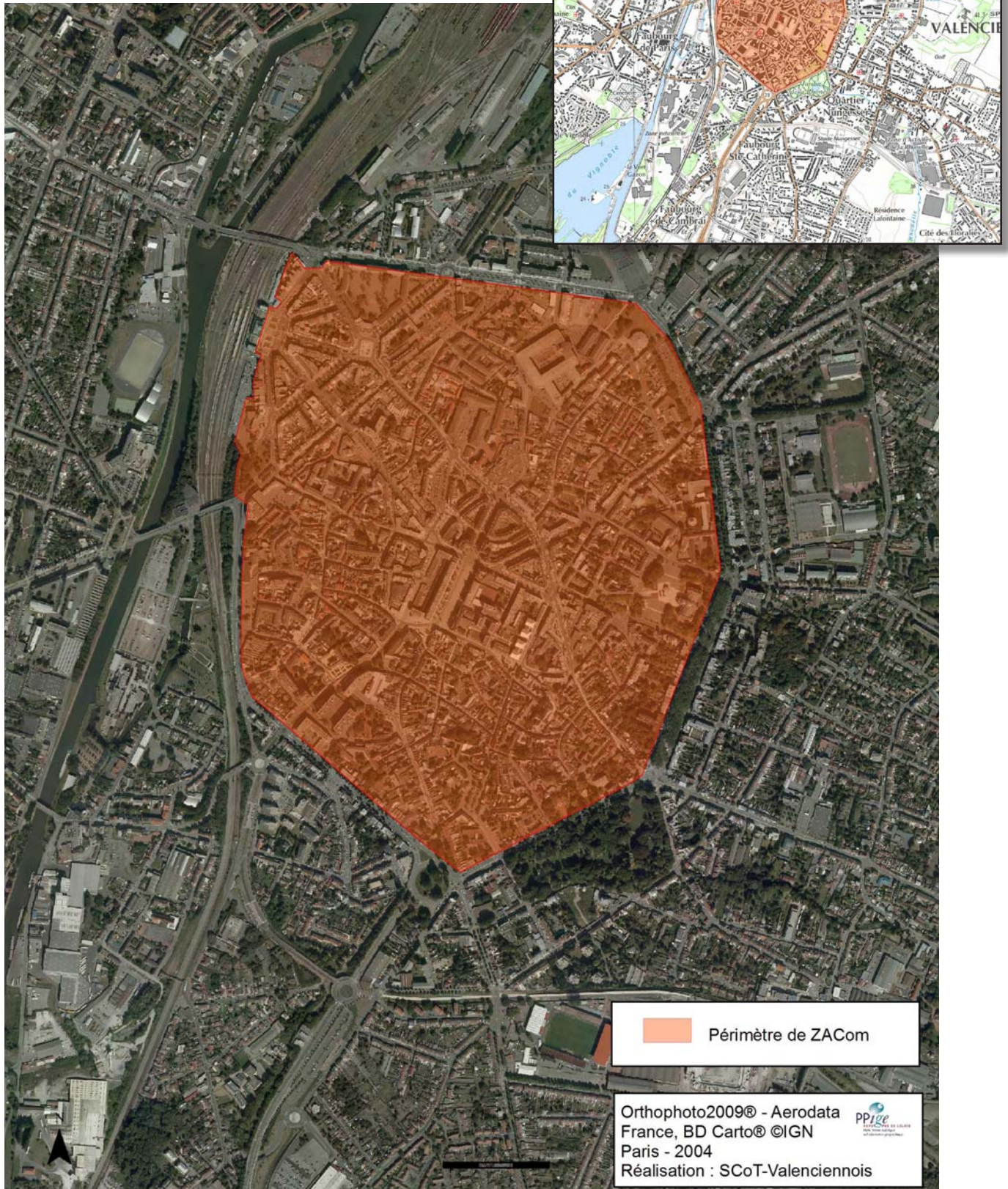
Les cellules commerciales doivent faire l'objet d'un traitement architectural qualitatif en cohérence avec l'environnement architectural du bâti environnant.

##### *Desserte en transport en commun et mode doux*

Justifier d'un accès suffisant en transport collectif performant à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt de bus ou de tramway ayant une fréquence inférieure à 10 minutes. Le stationnement vélo est intégré au projet d'implantation avec un ratio de 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface de vente.

Le stationnement en surface est à proscrire. Celui-ci est réalisé en ouvrage et répond à des besoins autres que ceux de l'implantation commerciale (résidents notamment).

Carte n°11 : ZACOM de Valenciennes Centre



---

## ZACOM de type 2 : polarité commerciale périphérique régionale

La ZACOM de Petite-Forêt est située en périphérie du pôle majeur du Valenciennois. Desservie par le réseau autoroutier et départemental, elle a vocation à accueillir des commerces majeurs dont l'implantation :

- Est susceptible d'entraîner des flux importants de marchandises et/ou de véhicules de clients, en particulier pour les achats dont le volume ou le poids justifie l'usage d'un véhicule ;
- Est consommatrice d'espace du fait de la surface des bâtiments et des zones de stationnement qui y sont attachées.

La ZACOM de Petite-Forêt (environ 67 ha dont 26 ha en extension) couvre l'emprise actuelle de la zone commerciale, ainsi qu'une première phase d'extension au Sud et à l'Est, afin de permettre le développement des projets commerciaux en cours, et la réorganisation interne de la zone commerciale. Cet agrandissement de la zone doit permettre sa modernisation et améliorer son attractivité, afin de renforcer ce pôle commercial d'envergure régionale. Il permettra également d'améliorer l'accessibilité de la zone en créant un nouvel accès par le Sud. Une 2ème phase d'extension permettra de finaliser l'ensemble de la zone, de faire la transition avec le tissu urbain existant et notamment l'habitat pavillonnaire voisin. Cette seconde phase est conditionnée à l'amélioration des accès routiers et transports en commun.

## ORIENTATIONS

### LES CONDITIONS D'IMPLANTATION DES COMMERCES DANS LA ZACOM DE TYPE 2

#### **Consommation d'espace**

Les documents d'urbanisme locaux formalisent des orientations d'aménagement et de programmation dans les zones d'extension urbaine de la ZACOM de type 2.

Les OAP définissent les conditions de densification des constructions afin que le ratio surface utile/surface urbanisée soit supérieur à 0,5.

Afin de limiter la consommation d'espace, les stationnements sont mutualisés entre les commerces, en favorisant l'intégration paysagère et architecturale. Le nombre de places de stationnement n'excède pas 1 place pour 25 m<sup>2</sup> de surface utile.

#### **Accessibilité des équipements commerciaux**

Les équipements commerciaux implantés dans la ZACOM de type 2 sont accessibles à moins de 10 minutes d'un arrêt de transport en commun dont la fréquence est inférieure à 20 minutes. Les équipements commerciaux sont accessibles par une liaison douce (piétonne et cycliste) depuis les quartiers environnants et le centre-ville.

Les stationnements pour les modes doux sont implantés à proximité immédiate des entrées des équipements commerciaux, pour un ratio d'environ 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface de vente.

L'aménagement effectif de la ZACOM de type 2 est conditionné à l'amélioration et la sécurisation des conditions d'accès par la route.

#### **Qualité architecturale et paysagère**

L'aménagement de la ZACOM de type 2 doit participer à l'amélioration des entrées de territoire :

- Aménager les parcs de stationnement et les voiries en prêtant une attention particulière à leur insertion paysagère ;
- Les façades des bâtiments commerciaux (avant, arrières et toitures) devront faire l'objet d'un traitement architectural qualitatif ;
- Favoriser une qualité architecturale d'ensemble grâce aux choix des couleurs et matériaux utilisés ;
- Les accès techniques et de livraisons des marchandises devront être réalisés de manière à réduire leur impact visuel et à contribuer à la qualité du projet d'ensemble.

#### **Normes environnementales**

Les projets d'implantation intègrent tout aménagement qualitatif (noues, parcs de stationnement végétalisés et perméables, espaces verts, toitures végétalisées...) permettant d'infiltrer la totalité des eaux pluviales sur le site et de favoriser la perméabilité écologique de l'espace.

Les équipements commerciaux justifient des efforts sur la réduction de la consommation d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables.

La gestion et la valorisation des déchets (limitation, tri, stockage et enlèvement) fait l'objet d'une étude spécifique.

(SUITE)

### **Phasage**

Afin de maîtriser l'extension urbaine et d'intégrer progressivement les nouvelles zones commerciales créées au fonctionnement urbain, l'ouverture à l'urbanisation des ZACOM de niveau 2 est phasée.

Les orientations ci-dessus s'appliquent à l'ensemble des surfaces des ZACOM de type 2 : surface existante, extension phase 1 et extension phase 2.

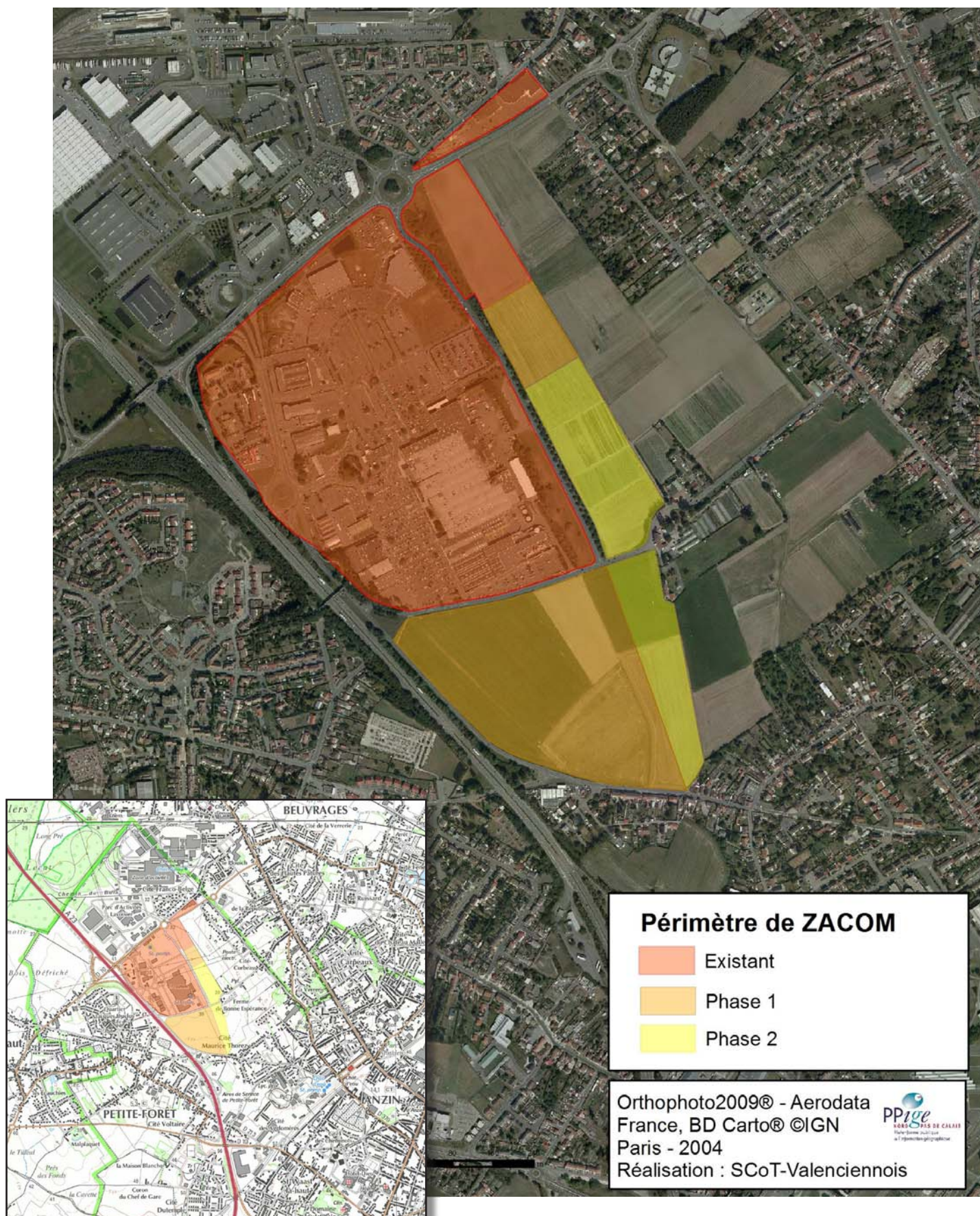
Dans une logique de maîtrise de l'urbanisation et afin de permettre au site de disposer des conditions nécessaires à son accessibilité, le développement et l'aménagement de la ZACOM de Petite-Forêt devra faire l'objet d'un phasage en 2 temps :

- *Phase 1* : La surface en extension est de 17,4 hectares. L'aménagement du secteur 1 correspond à un projet à dominante commerciale à court et moyen terme. Les orientations d'aménagement s'appliquent également sur la partie déjà urbanisée.
- *Phase 2* : La surface est de 8,3 hectares : Le secteur 2 privilégiera la mixité des fonctions urbaines, en assurant la transition entre la zone commerciale à dominante commerciale et les secteurs habités de la commune, dans le cadre d'un projet à long terme. Ce développement est notamment conditionné :
  - à une évaluation partagée de la mise en œuvre effective des prescriptions et des effets du développement du secteur 1 sur les conditions d'accès de la zone ;
  - à l'occupation effective de 80% de la surface d'urbanisation de la phase 1 ;
  - à l'amélioration qualitative et quantitative des accès routiers de la zone ;
  - à la mise en œuvre effective\* des accès de transports en commun et en modes doux pour la desserte de l'ensemble du site commercial.

L'ouverture à l'urbanisation de la phase 2 est soumise à une procédure de modification du SCoT.

\* La mise en œuvre effective des accès signifie la mise en service des lignes de transport en commun. Concernant les accès modes doux, cela signifie qu'ils doivent être aménagés.

Carte n°12 : ZACOM de Petite-Forêt





### ZACOM de type 3 : espaces commerciaux des pôles urbains de Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut

L'armature urbaine du Schéma de Cohérence Territoriale s'appuie sur la définition :

- d'un pôle secondaire, Denain, 2ème ville d'arrondissement en nombre d'habitants, desservie en transport en commun et nœud d'échange important en lien avec les territoires voisins, et regroupant de nombreux équipements majeurs de santé, d'enseignements, culturels et sportifs...
- de deux pôles d'équilibre, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut, qui rayonnent et desservent un bassin d'habitat important et sont en interface avec les territoires voisins (Belgique, Métropole lilloise...).

Les ZACOM de Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut ont vocation à accueillir des commerces majeurs dans des conditions de mixité des fonctions urbaines et de renouvellement de la ville sur elle-même.

La ZACOM de Saint-Amand-les-Eaux centre (37,6 ha environ) reprend le linéaire commercial existant dans le centre ville, ainsi que des surfaces actuellement soit occupées soit en friches, qui constituent un potentiel foncier pour le développement commercial de la commune.

La ZACOM de Condé-sur-l'Escaut (11 ha environ dont 3,7 en extension) comprend un secteur au Nord, qui reprend les surfaces commerciales actuelles afin de permettre leur développement, et un deuxième secteur au Sud-est, prochainement desservi par le tramway. La réalisation d'un projet d'urbanisation mixte habitat-bureaux-commerces sur ce secteur permettra sa valorisation.

La ZACOM de Denain intègre le centre-ville commerçant historique, ainsi que la zone commerciale existante adjacente et une friche industrielle plus au sud. Cette friche représente un potentiel de développement commercial pour la commune. Ici comme dans les autres ZACOM de type 3 citées précédemment, doit pouvoir se développer un projet d'aménagement mixte incluant des commerces.

### ORIENTATIONS POUR LES ZACOM DE TYPE 3

#### **Consommation d'espace**

Justifier de l'optimisation du foncier urbanisé et de la limitation de la place de la voiture dans les zones agglomérées par la réduction des places de stationnement en surface (privilégier les stationnements mutualisés, souterrains, en toiture, en superstructure) et l'optimisation des places de stationnement déjà existantes.

#### **Intégration urbaine**

Prévoir les aménagements et conditions d'intégration architecturale en faveur de connexions aisées avec les secteurs environnants

Favoriser la diversité des fonctions au sein des ZACOM (habitat, commerce, activités tertiaires, équipements...)

Les façades des bâtiments commerciaux (avant et arrière) doivent justifier d'un traitement architectural qualitatif.

#### **Desserte en transport en commun**

Etre accessibles en transports collectifs d'une fréquence inférieure à 15 minutes et à moins de dix minutes à pieds de l'entrée du commerce

Ou

Etre accessibles à pied d'une station de TER en moins de 20 minutes.

L'aménagement des espaces publics situés entre la gare TER/station de TC et les implantations commerciales favorise les modes de déplacement doux sécurisés. Les aménagements prévoient l'installation de stationnement pour les vélos avec un ratio de 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface de vente.

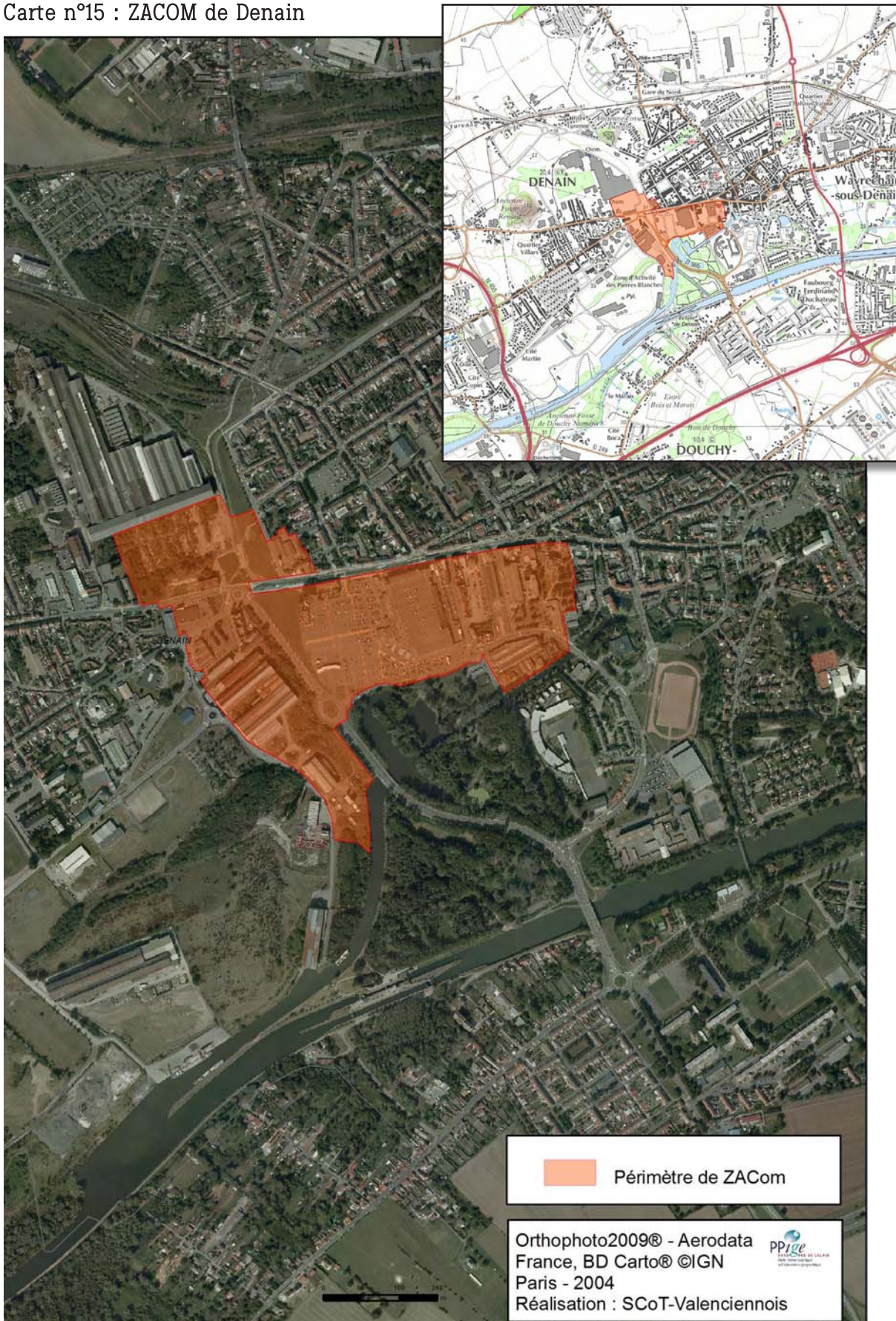
Carte n°13 : ZACOM de Saint-Amand-les-Eaux Centre



Carte n°14 : ZACOM de Condé-sur-l'Escaut



Carte n°15 : ZACOM de Denain



## ZACOM de type 4 : espaces commerciaux péri-urbains d'influence communautaires

Les ZACOM de Valenciennes Sud, de la Sentinelle et de Saint-Amand-Mont des Bruyères présentent des caractéristiques spécifiques du fait de leur situation géographique d'entrée d'agglomération, et de l'importance de la fréquentation des axes routiers présents qui les desservent.

**La ZACOM de Saint-Amand-les-Eaux – Mont des Bruyères** accueille un site à dominante commerciale, dans lequel on compte également une zone dédiée aux loisirs et à l'hôtellerie. Il s'agit d'un développement récent en périphérie de la commune. L'objectif est de permettre une évolution des équipements à l'intérieur de la zone existante, et d'améliorer les conditions de desserte en transports en commun et en mode doux depuis le centre de la commune.

**La ZACOM de la Sentinelle** a été délimitée dans l'objectif de restructurer et moderniser l'ensemble commercial dit de « la route du meuble » à l'Ouest. Ceci permettra d'accompagner la mutation de l'entrée Nord-Est de l'agglomération Valenciennoise. La finalisation des échangeurs autoroutiers A2/A23 va entraîner une diminution du trafic de transit et permettre de restructurer les espaces attenants à la RD 630 (Avenue Jean-Jaurès). La zone comprend également la zone commerciale Est, développée plus récemment ainsi que quelques parcelles de friches industrielles le long de la RD qui pourraient être valorisées par des implantations commerciales.

**La ZACOM de Val Sud au Chemin Vert** présente une importante mixité des fonctions en frange de zones d'habitat faisant l'objet de rénovations et de restructurations importantes : commerces, équipements de loisirs (cinéma, bowling, patinoire, restaurants...), activités tertiaires, etc. Elle se développe sur un axe Nord-Sud reprenant la zone commerciale de Valenciennes Sud (Auchan), la zone dédiée aux loisirs (patinoire, cinéma...), la zone commerciale Carrefour Aulnoy, ainsi qu'une zone au niveau de l'arrêt de tramway qui est une ancienne friche qui devrait voir se développer un projet mixte habitat/ commerce/tertiaire. Cette ZACOM, desservie par le tramway, constitue un important axe de développement

mixte reliant le Mont Houy au centre de Valenciennes, en lien avec la requalification récente du boulevard Poincaré.

### ORIENTATIONS POUR LES ZACOM DE TYPE 4

#### **Consommation d'espace**

Les implantations des commerces majeurs justifient d'une utilisation optimisée du foncier et d'une densité plus importante des constructions nouvelles. A cette fin, la mutualisation des places de stationnement, ou la réduction des places de stationnement en surface est privilégiée

#### **Intégration urbaine**

Prévoir les aménagements et les conditions d'intégration architecturale avec les secteurs environnants

Favoriser la diversité des fonctions au sein des ZACOM (habitat, commerce, activités tertiaires, équipements...)

Les façades des bâtiments commerciaux (avant et arrière) doivent justifier d'un traitement architectural qualitatif. Les franges de la ZACOM et les zones de contact avec les secteurs urbanisés existants font l'objet d'aménagements paysagers très qualitatifs.

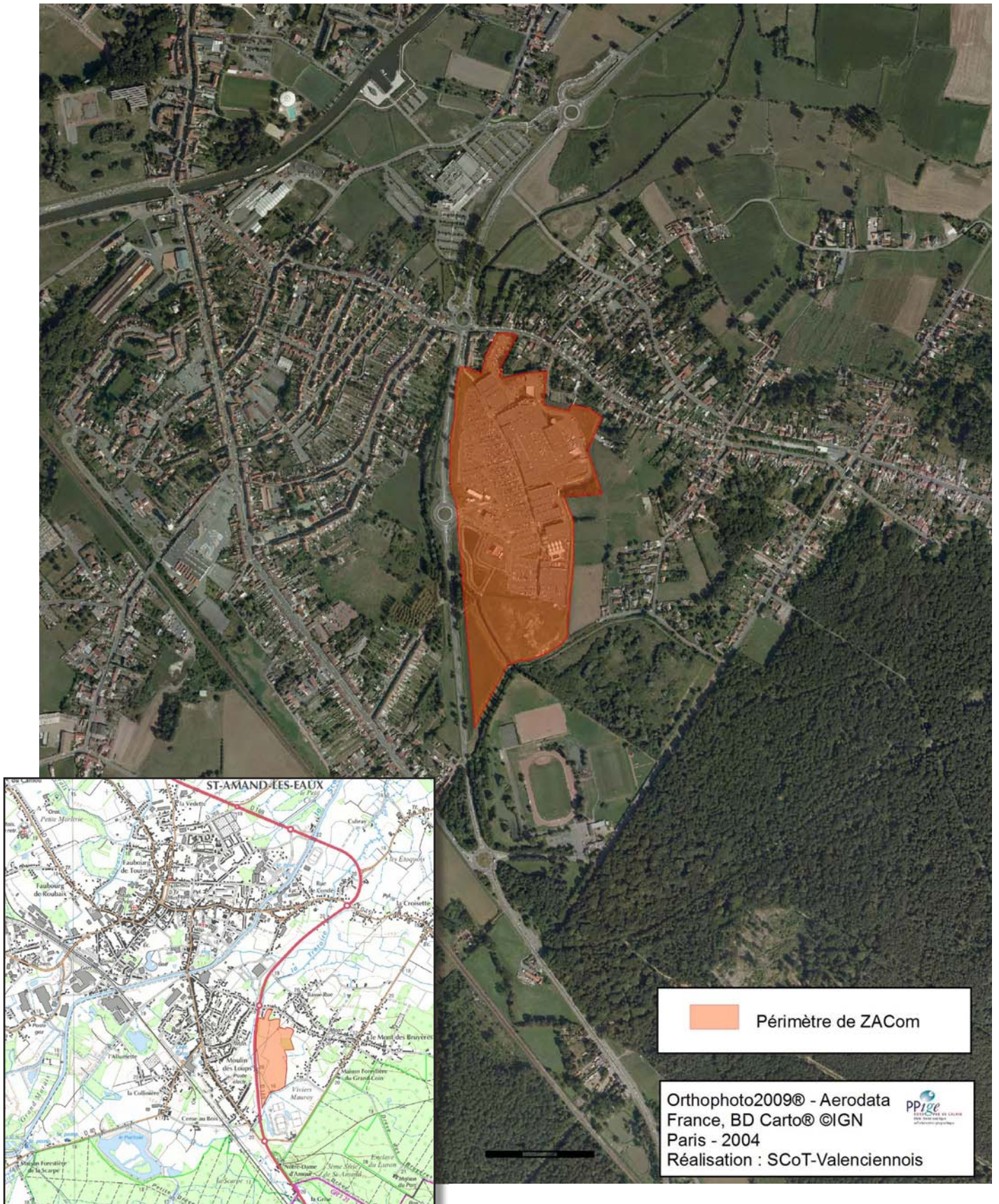
#### **Desserte en transport en commun et modes doux**

Les ZACOM sont accessibles en transports collectifs disposant une fréquence inférieure à 20 minutes dont l'arrêt est situé à moins de 15 minutes à pied de l'entrée du commerce. Les ZACOM doivent être accessibles en mode doux sécurisés et les commerces majeurs intègrent les équipements de stationnement des vélos à proximité immédiate de l'entrée du commerce. Les stationnements vélos sont prévus avec un ratio d'environ 1 place pour 250 m<sup>2</sup> de surface de vente.

#### **Accessibilité routière**

Les accès routiers aux commerces majeurs pour les livraisons de marchandises, au regard de la proximité des zones urbanisées à dominante habitat situées à proximité, sont réalisés afin de minimiser les effets négatifs de la circulation des véhicules de livraisons notamment la sécurité des personnes, les nuisances sonores et visuelles des zones de livraisons.

Carte n°16 : ZACOM de Saint-Amand-les-Eaux Mont des Bruyères



Carte n°17 : ZACOM de La Sentinelle



Carte n° 18 : ZACOM de Valenciennes Sud -  
Aulnoy-lez-Valenciennes

