



Partie 5 :  
Explication des  
choix retenus  
pour établir le  
PADD et le D00

---

1. L'ÉLABORATION DU SCOT DU VALENCIENNOIS  
• P.318
2. UN SCÉNARIO AU FIL DE L'EAU : POURSUITE  
DES TENDANCES LOURDES IDENTIFIÉES PAR LE  
DIAGNOSTIC • P.320
3. LE CHOIX D'UN TERRITOIRE ATTRACTIF,  
DURABLE, ACCESSIBLE ET SOLIDAIRE • P.322

---

*L'article R 122-2 du code de l'urbanisme précise que le rapport de présentation «explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables et le document d'orientation et d'objectifs. Le cas échéant, il explique les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du schéma»*

# 1. L'élaboration du SCoT du Valenciennois

L'élaboration du SCoT du Valenciennois repose sur plusieurs étapes, sur un processus de décision itératif et sur une collaboration active des personnes publiques associées, en particulier dans la construction du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Les choix retenus reposent sur :

- Une analyse multi-thématique du territoire exposée dans le diagnostic et l'Etat Initial de l'Environnement ;
- Une analyse précise de l'évolution de l'occupation du sol, permettant de mesurer par thème et par secteur, les changements de destination des sols et le rythme de consommation foncière ;
- L'identification des priorités du territoire, traduite en 7 principes fondamentaux dans le PADD ;
- La construction d'un scénario d'évolution du Valenciennois par échelles territoriales et sa transcription dans le DOO.

## 1.1 Comment ont été effectués les choix du SCoT: une méthode de construction du PADD et du DOO itérative

L'élaboration du SCoT a débuté en 2009 par le lancement d'un diagnostic partagé et de l'Etat Initial de l'Environnement, confié à un prestataire spécialisé. L'établissement de la connaissance s'est largement appuyé sur l'expertise des acteurs du territoire et sur leurs contributions, afin de croiser les regards et de partager les enjeux issus des travaux en commissions thématiques.

Sur la base des enjeux majeurs identifiés, la phase d'élaboration du PADD a été conduite par les élus en groupe de travail et en abordant les problématiques d'aménagement par échelles, et sur la base d'une série de questions transversales :

- Quel territoire souhaite-t-on en 2030 ?
- Quel positionnement pour le Valenciennois dans son environnement régional (lien avec les territoires voisins, contribution du territoire à la trame verte et bleue régionale, etc...)
- Comment conserver les grands équilibres entre espaces urbains et non urbanisés sans pénaliser la dynamique de développement économique ?
- Comment améliorer l'attractivité et la qualité de vie des villes et villages du territoire tout en répondant aux besoins en logements, équipements et services des habitants actuels et futurs?

Chaque étape a permis de nourrir et de préparer la réflexion de l'étape suivante, et l'ensemble a servi de base à l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Des arbitrages ont pu être rendus afin de respecter l'équilibre entre les volets sociaux, économiques et environnementaux du développement du territoire. Les élus du SCoT ont marqué leur volonté d'être pragmatiques et réalistes. C'est pourquoi la méthode d'élaboration du PADD ne repose pas sur l'élaboration de scénarii contrastés considérés comme fictifs, et conduisant la plupart du temps à choisir un scénario médian.

Les choix retenus pour concevoir le PADD et le DOO se sont basés sur :

- Les objectifs fondamentaux issus des lois Grenelle et définis dans les articles L 110, 121-1 et 122-1 du Code de l'Urbanisme ;
- La prise en compte des besoins et enjeux issus du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement ;
- L'ambition du territoire à construire un projet dont la « clé de voûte » est la recherche d'**un équilibre entre la volonté d'améliorer l'attractivité du Valenciennois à travers une dynamique démographique retrouvée associée à la poursuite du développement économique, et la responsabilité de réduire la consommation d'espace, en respectant un environnement préservé et valorisé.**

## 1.2 Un SCoT placé sous l'égide du « Grenelle de l'environnement » et particulièrement accompagné par l'Etat

La note d'enjeux et le document d'association de l'Etat ont particulièrement mis l'accent sur les points suivants :

- Aborder le SCoT du Valenciennois comme un projet de territoire global, à différentes échelles et de manière transversale, afin de sortir de la logique de l'addition de projets ;
- Limiter les obligations de déplacements et réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- Limiter les consommations d'espace ;
- Concilier développement économique et création d'emplois en intégrant les grands principes du développement durable ;
- Répondre aux besoins quantitatifs et qualitatifs des habitants en assurant le renouvellement urbain des communes;
- Préserver le capital naturel et patrimonial du Valenciennois.

Le Porter à Connaissance s'est accompagné d'études complémentaires permettant de mieux comprendre la situation et les évolutions du territoire : Etude sur le processus de périurbanisation à l'œuvre dans le Valenciennois, étude sur l'évolution des pôles d'emplois en partenariat avec l'INSEE...

## 1.3 Un diagnostic éclairant pour préparer les choix d'aménagement

Le diagnostic et l'Etat Initial de l'environnement ont permis de dégager des enjeux forts et des orientations traduites dans le PADD :

- Définir une armature urbaine claire, organisée autour d'un réseau de transports en commun structurants et s'appuyant sur la ville centre de Valenciennes et sa première couronne; la ville de Denain comme pôle secondaire, et Saint-Amand-les Eaux et le Pays de Condé qui constituent deux pôles d'équilibre.
- Maîtriser le développement de la périurbanisation, dont les conséquences sur la consommation d'espaces agricoles, l'augmentation des trajets domicile-travail et les consommations d'énergies font peser des risques à long terme de paupérisation des ménages.
- Renforcer l'attractivité économique du Valenciennois et sa lisibilité en tant que pôle de recherche et de développement.
- Préserver les ressources naturelles et agricoles menacées par l'expansion urbaine non maîtrisée.
- Mettre en valeur le patrimoine historique, culturel, naturel du territoire.
- Favoriser la prise en compte du développement durable dans les projets quelle que soit leur taille pour en améliorer la qualité.

L'objectif du PADD est bien d'infléchir les tendances à l'œuvre dans le Valenciennois dont les effets seraient négatifs à long terme.

---

## 2. Un scénario au fil de l'eau : poursuite des tendances lourdes identifiées par le diagnostic

Pour établir ces choix, le projet de SCoT ne s'est pas basé sur l'élaboration de différents scénarii mais sur la volonté d'inverser les tendances précédemment à l'œuvre sur le territoire du Valenciennois. Car si rien ne change, les dysfonctionnements constatés sur le territoire s'aggraveront : étalement urbain, dilution des polarités urbaines, forte pression sur les espaces naturels et agricoles, saturation des réseaux d'infrastructures routières, etc.

Sur la base des grandes tendances issues du diagnostic et en l'absence de projet de SCoT, le scénario « au fil de l'eau » projette le Valenciennois à l'horizon 2030 et s'appuie sur un maintien de la situation actuelle en termes de dynamiques démographiques, d'organisation spatiale, de mobilité et de déplacements, d'environnement et au niveau de l'activité économique et de l'emploi.

### 2.1 Dynamiques démographiques

- Evolution démographique faible ;
- Diminution de la taille des ménages ;
- Vieillesse de la population accentuée par un solde migratoire négatif en particulier dans la tranche des jeunes actifs ;
- Stagnation puis diminution du nombre d'actifs.

#### Risques pour le territoire :

- *Ce scénario tendanciel s'accompagne d'une augmentation des spécialisations des territoires, notamment dans les secteurs connaissant aujourd'hui les difficultés sociales les plus marquées.*

---

### 2.2 Organisation spatiale

- Consommation foncière au fil de l'eau (0,8% par an en moyenne) ;
- Périurbanisation importante et diminution démographique des villes les plus importantes ;
- Migrations résidentielles importantes en direction des secteurs ruraux.

#### Risques pour le territoire :

- *Perte d'attractivité renforcée pour les villes moyennes du territoire et pour les services dont elles disposent ;*
- *Pression foncière sur les zones agricoles ;*
- *Augmentation des distances à parcourir pour accéder aux services et aux commerces, et pour lesquels les réseaux de transports en commun ne peuvent pas apporter de solution satisfaisante.*

### 2.3 Habitat et consommation d'espace

#### UNE ARTIFICIALISATION DE L'ESPACE ET UNE PRESSION FONCIÈRE IMPORTANTE

- Construction en périurbain majoritairement sur le modèle de la maison individuelle, plus consommatrice d'espace et d'énergie ;
- Augmentation du coût des réseaux permettant de desservir les zones urbanisées ;
- Pression sur les milieux naturels et les corridors ;
- Imperméabilisation des sols.

#### Risques pour le territoire :

- *Diminution des surfaces agricoles et segmentation des exploitations ;*
- *Eloignement des habitants par rapport aux services ;*
- *Augmentation des risques inondations liées à une augmentation des zones imperméabilisées.*

#### UNE POURSUITE DU RYTHME DE CONSTRUCTION ET UNE MIXITÉ SOCIALE PEU PRÉSENTE

- Maintien du rythme de constructions neuves en faveur de l'habitat individuel ;
- Répartition des logements sociaux plus équilibrée définie par les PLH ;
- Pas de contrôle du logement privé qui s'implante dans les communes les plus attractives aux dépens du renouvellement urbain, et malgré les investissements conséquents des collectivités ;
- Mise en œuvre du plan de gestion de l'UNESCO et poursuite des réhabilitations des logements miniers, qui concentrent les populations en grande précarité en remplacement des ayant-droits.

#### **Risques pour le territoire:**

- *Banalisation des paysages ruraux par une urbanisation en périphérie et perte d'identité territoriale ;*
- *Spécialisation sociale accrue des communes ;*
- *Perte d'attractivité du corridor urbain.*

## 2.4 Mobilité et déplacement

- Augmentation de la motorisation des ménages (phénomène de rattrapage) ;
- Stagnation de la part des transports en commun, sauf sur les lignes structurantes (tramway, BHNS et ligne TER Jeumont-Valenciennes-Lille) ;
- Augmentation des phénomènes de congestion sur l'autoroute A2 par augmentation des flux de transit et des plus d'échanges ;
- Maintien de la part mode doux ;
- Mise en service du contournement Nord.

#### **Risques pour le territoire :**

- *Congestion du réseau viaire principal et répercussion sur la vitalité économique du territoire (notamment pour de nouvelles implantations) ;*
- *Augmentation des niveaux de pollution atmosphérique ;*
- *Impacts sur le long terme sur le revenu des ménages les plus fragiles contraints à utiliser leur voiture ;*

- *La congestion du réseau principal entraînerait, à terme une congestion des réseaux secondaires par de la circulation de transit vers le réseau secondaire inadapté.*

## 2.5 Activité économique et emploi

- Dynamique économique qui se poursuit avec le développement des pôles de Recherche et Développement ;
- Développement des nouvelles filières économiques qui s'appuie sur les projets structurants : le numérique avec les Rives Créatives, les transports durables avec Raillénium, la santé et le bien-être, les emplois « verts » - énergies renouvelables, rénovation thermique des constructions... ;
- Diminution du nombre d'actifs ;
- Développement des surfaces commerciales et implantation des drives au fil de l'eau ;
- Consommation foncière importante pour le développement économique.

#### **Risques pour le territoire :**

- *Diminution des surfaces agricoles et imperméabilisation des sols importantes ;*
- *Saturation des réseaux routiers et banalisation des paysages ;*
- *Concurrence exacerbée entre les formes de commerces, apparition des friches commerciales dans les zones périphériques et les centralités les plus fragiles.*

---

## 3. Le choix d'un territoire attractif, durable, accessible et solidaire

### 3.1 Les choix

Le Valenciennois est un territoire «résilient», qui a subi des crises majeures, des ruptures dans le cycle économique et social et qui a su trouver les ressources pour se réinventer. La stratégie d'aménagement et de développement durable du territoire opte pour un scénario volontariste qui respecte et valorise les différentes facettes du Valenciennois. Ces choix sont guidés de la façon suivante :

#### Dans le domaine de l'organisation du développement urbain

L'armature des transports en commun est reconnue comme structurante et c'est autour d'elle que s'organise prioritairement l'habitat, les services et les commerces, ainsi que les équipements structurants. L'armature urbaine doit pouvoir améliorer le fonctionnement général du territoire, sans pour autant pénaliser les communes rurales et périurbaines, et les habitants qui font le choix de s'y installer. **Le projet vise un meilleur équilibre territorial et une atténuation progressive des disparités qui persistent entre les différents secteurs du Valenciennois.**

Le pôle secondaire de Denain, et les pôles d'équilibre de Saint-Amand-les-Eaux et du Pays de Condé ont pour vocation de se structurer et d'accueillir de nouvelles populations, des espaces commerciaux renouvelés et de développer l'économie et l'emploi en s'appuyant sur la valorisation de leurs atouts

#### Dans le domaine économique

Le Valenciennois affirme son identité industrielle et fait le choix de consolider ses filières en développant les capacités de Recherche et de Développement pour maintenir et poursuivre la dynamique. 20 000 emplois ont été créés entre 1999 et 2009, et **l'objectif**

**est d'en créer autant durant la prochaine décennie.**

#### Dans le domaine de l'environnement

La prise de conscience de la dégradation de l'environnement et des conséquences d'une urbanisation mal maîtrisée a été confirmée par l'Etat Initial de l'Environnement. Plusieurs événements climatiques ont eu des conséquences désastreuses mettant en danger les personnes et portant atteinte aux biens. Le PADD s'appuie donc sur la préservation des espaces naturels reconnus, définit des corridors écologiques à préserver ou à restaurer, engage les politiques publiques à intégrer dès la conception des projets la prise en compte de cibles du développement durable.

#### Dans le domaine des déplacements des biens et des personnes

Le PADD parie sur la ville des courtes distances, majoritairement pratiquée en voiture faute d'organisation adéquate pour permettre aux usagers de se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité. Les effets négatifs de la prédominance de la voiture sont nombreux, mais celle-ci reste un outil indispensable à de nombreux ménages. Le PADD vise donc une meilleure articulation entre urbanisation et transports en commun afin d'offrir des alternatives aux habitants.

#### Une maîtrise de la consommation foncière qui vise à faire mieux avec moins

Les dix années qui ont précédé l'élaboration du SCoT ont été marquées par une importante consommation d'espaces agricoles et une dispersion de l'urbanisation.

**Le PADD et le DOO ont donc été élaborés dans une perspective de consommation d'espace de 920 hectares à l'horizon 2030, soit environ une division par deux du rythme de consommation mesuré entre 1998 et 2009.**

L'ensemble des orientations a été travaillé en respectant ce principe, ce qui a amené à redéfinir les priorités : renouvellement urbain, densification des constructions, nouvelles formes urbaines, limitation de l'urbanisation linéaire, amélioration des conditions des déplacements courts...

### 3.2 Du PADD au DOO : traduction des choix stratégiques dans les orientations et les objectifs

Le DOO est le document opposable aux documents d'urbanisme locaux, aux programmes locaux de l'habitat, au plan de déplacement urbain ainsi qu'aux opérations d'aménagement. Les choix retenus dans le DOO ont été guidés par :

#### Une situation administrative simplifiée

Le SCoT du Valenciennois sera, à partir du 1er janvier 2014, constitué de 2 communautés d'agglomération et d'une seule Autorité Organisatrice des Transports Urbains. L'AOTU et le SIPES, auteur du SCoT, doivent fusionner à leur tour à moyen terme. Dès lors, l'ensemble des communes du SCoT seront couvertes par deux Programmes Locaux de l'Habitat et un Plan de Déplacement Urbain. Par ailleurs, toutes les communes du SCoT sont désormais couvertes par un document d'urbanisme. La mise en compatibilité des orientations du SCoT en sera simplifiée.

#### La volonté des partenaires de mettre en œuvre les principes et objectifs du PADD en respectant le niveau de responsabilité et d'application des différents plans et programmes

Le SCoT n'a pas vocation à être un super-PLU, un PLH bis ou de remplacer le PDU, mais de définir un cadre global permettant de s'assurer de la cohérence des actions des politiques publiques. L'application des orientations et objectifs du SCoT au travers de ces documents doit permettre une prise en compte de la situation différenciée de chacun des sous-territoires composant le SCoT.

#### DES ORIENTATIONS ADAPTEES

Le souhait est de définir des orientations pragmatiques, réalistes et concrètes, facilement appropriables par les collectivités.

