



2 Livre 2 : Projet  
d'Aménagement et  
de Développement  
Durables

---

Flèche symbolisant  
l'ancien beffroi  
à Valenciennes  
(crédit photo :  
Office de Tourisme  
de Valenciennes  
Métropole)



# Sommaire

## Livre 2 : Projet d'Aménagement et de Développement Durables

### AXE 1 : RENFORCER LE RAYONNEMENT ET L'ATTRACTIVITÉ DU VALENCIENNOIS DANS SON ENVIRONNEMENT RÉGIONAL • 442

- 1.1. Conforter le Valenciennois dans sa place de métropole d'équilibre au sein de l'Eurorégion • 442
- 1.2. Renforcer l'accessibilité du territoire • 447
- 1.3. Tirer parti des éléments forts constitutifs de l'identité du territoire • 450

### AXE 2 : PERMETTRE UN DÉVELOPPEMENT DURABLE ET ÉQUILIBRÉ DU VALENCIENNOIS • 454

- 2.1. Structurer le territoire pour préserver et conforter les grands équilibres internes • 454
- 2.2. Développer une offre résidentielle qui réponde à la diversité des besoins des populations actuelles et futures • 456
- 2.3. Mettre en place les conditions d'une dynamique économique ambitieuse • 460
- 2.4. Organiser le territoire en fonction des modes de transports alternatifs à la voiture • 464
- 2.5. Développer les fonctions supports du développement urbain durable • 466
- 2.6. Fixer et réaliser l'armature verte et bleue du territoire comme élément structurant de son organisation, au service de la biodiversité et des habitants • 467
- 2.7. Préserver et mettre en valeur les paysages et le patrimoine identitaire du Valenciennois • 469

### AXE 3 : AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET PENSER UN URBANISME DE PROXIMITÉ • 472

- 3.1. Concilier densité, mixité fonctionnelle et qualité urbaine dans les villes et villages • 472
- 3.2. Favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux, dans le cadre d'une politique de déplacements courts • 474
- 3.3. Préserver les espaces naturels et agricoles de proximité et promouvoir la nature en ville • 476
- 3.4. Préserver le territoire des risques et des nuisances • 478

---

# Préambule

## Rappel du cadre réglementaire

Le PADD est décrit dans l'article L 122- 1 -3 du Code de l'Urbanisme :

*« Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. »*

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO), troisième volet du SCoT, est ainsi décrit à l'article L 122-1-4 du code de l'urbanisme :

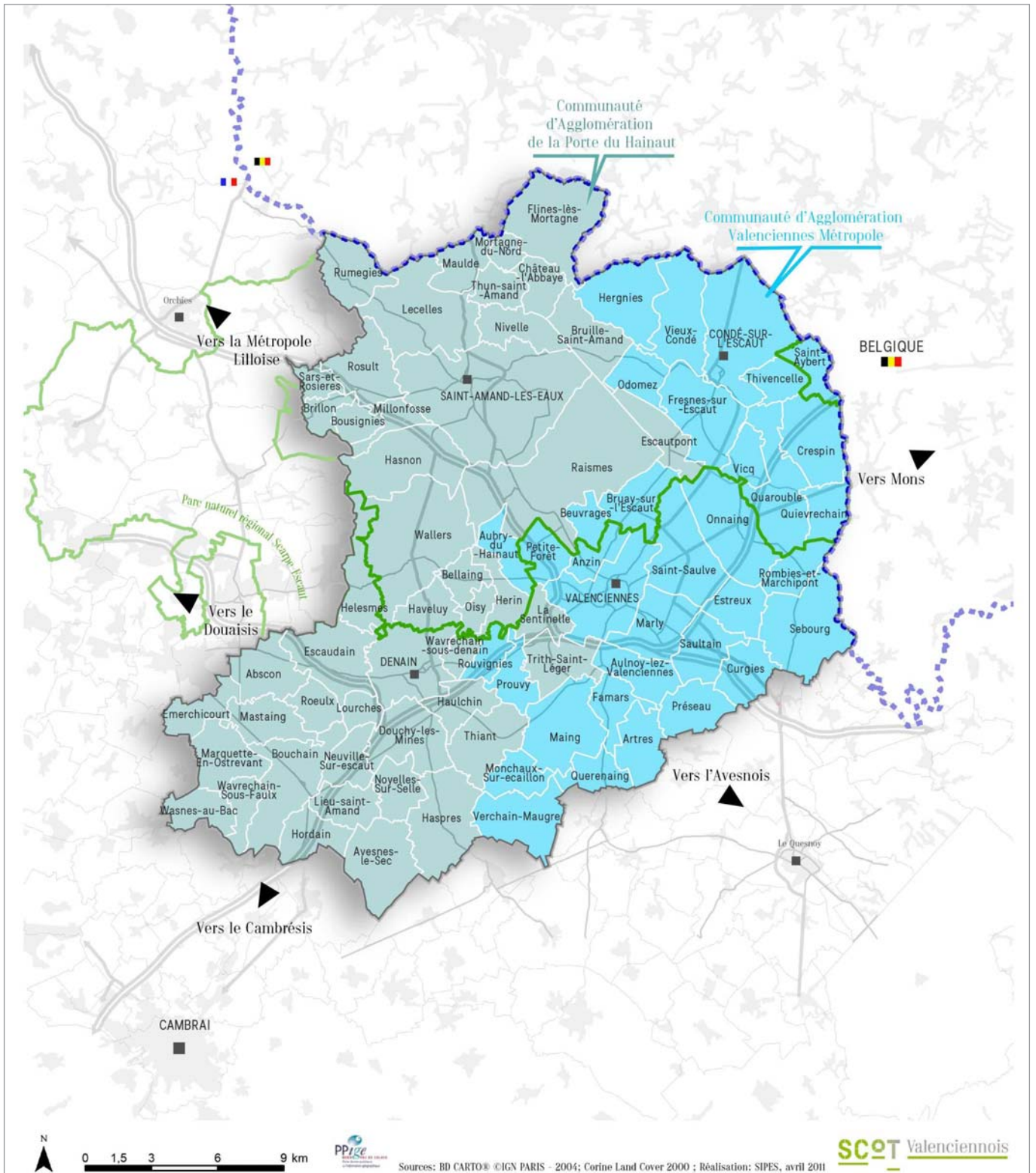
*« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. »*

## Deuxième étape : le PADD, document pivot du SCoT

Le PADD occupe une place privilégiée au sein du document SCoT. Il en est le pivot, car il est le lieu d'expression des objectifs politiques des élus du territoire. Il fait le lien entre le rapport de présentation, qui permet de comprendre où en est l'aménagement du territoire et quels sont les enjeux principaux auxquels il est confronté, et le Document d'Orientation et d'Objectifs, qui fixe plus précisément les règles et les normes.

Les nombreuses contributions des collectivités : Communauté d'agglomérations de Valenciennes Métropole, de la Porte du Hainaut et la Communauté de Communes rurales de la Vallée de la Scarpe, puis le dialogue établi dans une phase de concertation avec les personnes publiques associées (l'Etat, le Parc naturel régional Scarpe-Escaut, les chambres consulaires, etc.), les acteurs socio-économiques, et la société civile à travers l'organisation de réunions publiques, ont permis d'alimenter les réflexions et de définir les orientations qui conduiront le territoire du Valenciennois vers une attractivité renouvelée et une meilleure prise en compte du développement durable dans l'aménagement du territoire.

Carte n°1 : Territoire du SCoT du Valenciennois





---

## Synthèse des principaux constats et grandes tendances issus du diagnostic

Le diagnostic du SCoT et l'Etat Initial de l'Environnement ont permis de constater par thématique les atouts et faiblesses du Valenciennois et d'en dégager les grandes tendances.

Le Valenciennois est un territoire fortement urbanisé dont le quart est artificialisé (emprises d'activités, habitat, infrastructures de déplacements). La majorité de celui-ci est occupée par l'espace agricole pour plus de la moitié et les espaces naturels qui en représentent 1/5.

### Un dynamisme économique reconnu

Le territoire bénéficie d'une forte progression dans le domaine économique : une augmentation du nombre d'emplois dans tous les secteurs, une augmentation du nombre d'actifs, une tertiarisation progressive de l'économie constatée depuis 10 ans.

En outre, des savoir-faire industriels participent à ce dynamisme comme l'activité liée aux transports terrestres qui agit comme une locomotive, et de nouvelles filières dans les domaines de la santé (industrie, services), des services à la personne, des loisirs (jeux, restauration...) et du numérique, se développent.

Depuis 2002, les pôles d'emplois existants ont été confortés alors que les terrains prévus pour l'accueil économique inscrits au Schéma Directeur connaissent une mobilisation moyenne.

### Une attractivité relative

Malgré ce rebond économique, les perspectives d'évolution démographique du Valenciennois prévoient un accroissement modéré de la population lié à un solde migratoire négatif même si celui-ci se réduit ces dernières années, et ce malgré un nombre de ménages plus important. La population du Valenciennois est vieillissante : la classe des plus de 60 ans est celle qui augmente le plus et les classes inférieures à 44 ans sont en baisse.

Une relance de la construction neuve depuis 2005 est constatée. Les nouveaux arrivants semblent conforter la spécialisation sociale des communes : spécialisation cadres et professions intermédiaires dans les secteurs de l'Amandinois-Pévèle ou les franges Sud du territoire, et une spécialisation « des bas-revenus » au sein du corridor urbain minier.

### Un potentiel environnemental sous-évalué et peu valorisé

Le territoire du Parc naturel régional Scarpe Escaut, la forêt domaniale de Raismes-Saint-Amand-Wallers, la vallée de l'Escaut sont des espaces naturels et de loisirs occupant une place importante sur le Valenciennois, mais menacés et fragmentés par une urbanisation dispersée et la présence de nombreuses infrastructures.

### Une utilisation de la voiture qui reste majoritaire malgré le développement des transports en commun

Le territoire est doté d'infrastructures routières importantes et maillées, et peut s'appuyer sur ses atouts (eau, fer, route, aérien) pour développer l'intermodalité.

La congestion de plus en plus fréquente des infrastructures autoroutières aux portes de l'agglomération souligne un manque de hiérarchisation des voies et des trafics routiers. Une alternative en termes de modes de transports est nécessaire pour diminuer ces flux et réduire les problèmes d'engorgement. Le bilan carbone du territoire rapporte également que le secteur des déplacements est la principale source d'émission de CO<sub>2</sub>.

L'offre en transports en commun connaît un nouveau souffle depuis l'ouverture de la ligne 1 du tramway en 2006, et la prochaine mise en service de la ligne 2 en 2014. Malgré un nombre d'usagers en augmentation, la part modale en transports en commun n'est pas encore suffisante pour offrir une véritable alternative au modèle routier, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Par ailleurs, le phénomène de périurbanisation que connaît le Valenciennois alimente le développement de la motorisation et l'utilisation de la voiture. Les motifs de

déplacements sont en augmentation et les distances en progression, notamment vers les pôles d'emplois.

Ce phénomène de périurbanisation impacte fortement l'activité agricole, accroît les conflits d'usages et peut induire des disparités au niveau des territoires en termes de spécialisation sociale voire d'accès à l'emploi et aux services. Les formes d'urbanisation en partie associées, c'est-à-dire un habitat linéaire, peu dense et diffus, génèrent une consommation d'espace importante et participent au mitage de l'espace agricole, à une banalisation des paysages et à une fragmentation des espaces naturels.

Sur la base de ce diagnostic partagé, élus et techniciens ont été amenés à s'interroger sur les futurs possibles pour le Valenciennois à l'horizon 2030 dans le cadre de la réglementation en vigueur.

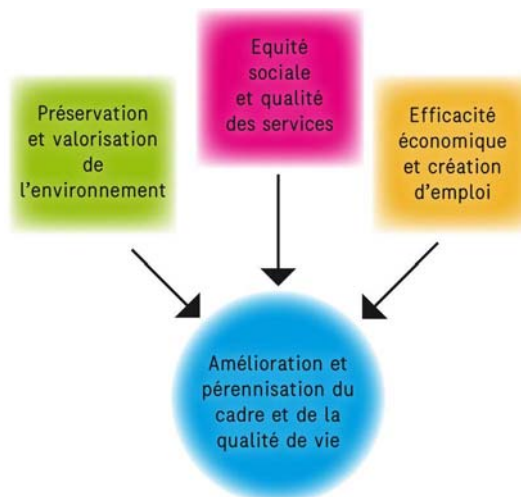
Le SCoT doit prendre en compte des **variables exogènes** (évolution économique, évolution du prix du foncier, du coût de l'énergie, Politique Agricole Commune, évolution de l'organisation territoriale...) ou d'autres éléments à caractère réglementaire et contextuel (perspectives démographiques) sur lesquels il ne peut intervenir mais qui auront une influence sur le développement du territoire.

## Le socle du PADD : les 7 principes fondamentaux

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables exprime l'ambition du territoire et permet de se projeter et d'explorer ses futurs possibles à moyen et long terme, en l'occurrence l'horizon 2030.

Pour appréhender les futurs possibles, des séminaires de travail organisés sous forme d'ateliers thématiques ont permis à la fois de confronter les opinions et les souhaits de chacun et de s'entendre collectivement sur l'équation à résoudre : **la recherche d'un équilibre entre la volonté d'améliorer l'attractivité du Valenciennois à travers une dynamique démographique retrouvée et la responsabilité de réduire la consommation d'espace, en respectant un environnement préservé et valorisé.**

Le développement durable s'appuie sur 3 piliers concourant à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie des habitants et ce durablement. Le principe du développement durable repose sur l'équilibre et la conciliation des 3 priorités :



Ces ateliers participatifs ont questionné les élus sur leur projet de territoire : Quel développement démographique doit-on envisager pour notre territoire ? Quelle ambition donne-t-on au territoire en termes de limitation de la consommation foncière ? Quelle place donne-t-on au cadre de vie ? Doit-on définir une urbanisation sous condition ? Comment satisfaire les besoins en logements pour les habitants actuels et futurs ? Comment mettre en adéquation les besoins des entreprises et l'offre de formation ? Quelle stratégie économique sur la Vallée de l'Escaut ?

A l'issue des ateliers, il n'y a pas eu l'écriture d'un scénario retenu mais des orientations et des choix politiques, qui servent de base à la construction du PADD. Les élus ont décidé de porter un projet s'appuyant sur des principes fondamentaux sur lesquels les orientations du PADD vont devoir s'appuyer.

### **Ces 7 principes, non hiérarchisés, inscrivent le territoire du Valenciennois dans une dynamique de développement durable :**

- Agir pour les habitants du Valenciennois ;
- Maîtriser l'étalement urbain ;
- Protéger et valoriser les espaces et ressources naturels du Valenciennois ;
- Satisfaire les besoins en logements pour les habitants actuels et futurs ;

- Maintenir, amplifier et diversifier les activités économiques du Valenciennois ;
- Réduire les déplacements motorisés ;
- Agir contre les émissions de gaz à effet de serre et adapter le territoire au changement climatique.

Le PADD a été élaboré sur la base de ce socle commun.

### Principe n°1 : Agir pour les habitants du Valenciennois

Le volet social du développement durable constitue un élément fondamental du projet de développement du territoire.

Le territoire du Valenciennois est concerné par un enjeu social très fort, connaissant des disparités socio-économiques spatialisées.

Si le SCoT reste un document d'urbanisme, il est nécessaire que le Projet d'Aménagement et de Développement Durables contribue directement ou indirectement à réduire les impacts de ces disparités. En cela, l'aménagement du territoire doit permettre le développement économique et le mieux vivre ensemble dans le Valenciennois, au bénéfice des populations locales.

### Principe n°2 : Maîtriser l'étalement urbain

Le Valenciennois, malgré la faiblesse de sa dynamique démographique des 20 dernières années, n'a pas échappé au phénomène de l'étalement urbain. Les effets négatifs qu'engendre cet étalement sont divers : fragmentation des milieux naturels et agricoles, coûts de la mise en place des réseaux et infrastructures publiques (VRD, électrification, transports en commun, enlèvement des ordures ménagères...), coûts de l'énergie et des transports pour les ménages...

Le diagnostic a mis en évidence une déconnexion entre le taux d'artificialisation pour un usage résidentiel, économique ou pour la construction d'infrastructures de transports et le taux de croissance de la population du Valenciennois. L'utilisation du foncier agricole et des espaces naturels a été particulièrement importante dans les 10 dernières années. Les espaces artificialisés ont augmenté d'environ

1250 hectares, soit une progression d'environ 8,3%<sup>1</sup> au cours de la période 1998 – 2009.

La maîtrise de l'étalement urbain nécessite une rationalisation des aménagements futurs, en lien avec une armature urbaine structurée autour des réseaux de transports en commun, appuyée par une densité plus forte des opérations et une priorité donnée au renouvellement urbain.

### Principe n°3 : Protéger et valoriser les espaces et ressources naturels du Valenciennois

La diversité des paysages et des milieux naturels et agricoles présents sur le territoire est un atout à haute valeur ajoutée, dans une région fortement urbanisée et industrialisée. Les espaces naturels constituent une chance majeure et jouent un rôle fondamental dans l'attractivité et l'image du territoire. Ils rendent un service non marchand pour les populations locales, et sont sources d'activités économiques nouvelles (tourisme, valorisation de la filière bois...) ou déjà présentes (thermalisme) non délocalisables. L'espace agricole joue un rôle important comme espace d'équilibre sur un territoire fortement urbanisé.

Par ailleurs, le territoire du SCoT du Valenciennois est l'un des maillons d'une trame verte et bleue régionale et transfrontalière traduite notamment dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique – Trame verte et bleue du Nord-Pas de Calais.

La préservation et la valorisation des espaces et ressources naturels s'appuient sur 3 degrés de protection graduels pour lesquels des orientations seront précisées dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Les continuités entre ces espaces sont cruciales pour favoriser le maintien et la croissance de la biodiversité. Ces corridors doivent trouver leur place y compris en milieu urbain, par des aménagements favorisant la « perméabilité écologique », c'est-à-dire amener la nature en ville sous la forme d'espaces verts de proximité ou d'espaces publics végétalisés gérés de manière différenciée (par exemple aménagés par le biais de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales), mettre en place des jardins partagés et valoriser les espaces privatifs (jardins, toitures végétalisées...).

1. Analyse des données de l'occupation du sol entre 1998 et 2009 – étude occsol diachronique 2012



## Principe n°4 : Satisfaire les besoins en logement pour les habitants actuels et futurs

La croissance démographique modérée du Valenciennois entraîne néanmoins des besoins en logements pour répondre à plusieurs phénomènes :

- la diminution de la taille des ménages et la décohabitation ;
- l'arrivée de nouveaux habitants ;
- le renouvellement de l'habitat ancien dégradé ;
- le vieillissement de la population.

Une croissance démographique comprise entre 2,5 % et 3,5 % à l'horizon 2030 entraîne une augmentation des ménages comprise entre 14,8 % et 15,7 %. Le nombre de ménages supplémentaires serait compris entre 20 300 et 21 500.

La réponse aux besoins des populations doit néanmoins se faire dans des conditions plus durables, en s'appuyant sur l'armature urbaine définie, en diversifiant l'offre de logements, en densifiant les opérations et en privilégiant le recyclage du foncier en milieu déjà urbanisé. La densité moyenne des constructions à destination de logements était de 14 logements par hectare au cours de la période 1990-2007. L'objectif est d'atteindre 30 logements à l'hectare en moyenne sur l'ensemble du SCoT, en intégrant les particularités et l'identité urbaine des différents secteurs du Valenciennois et le niveau de desserte en transports en commun.

## Principe n°5 : Maintenir, amplifier et diversifier les activités économiques du Valenciennois

Le Valenciennois se distingue des autres territoires de la région par sa dynamique économique. Il est le seul arrondissement avec la métropole lilloise, à accueillir un nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs occupés.

Cette activité économique rayonne bien au-delà des limites de la région et s'appuie notamment sur le pôle de compétitivité mondiale sur les transports terrestres I-Trans.

La dynamique économique et la présence de groupes industriels internationaux ne doivent

pas masquer les difficultés sociales dont souffre une part importante de la population. Le SCoT doit donc accompagner une stratégie économique offensive qui permette à la fois la pérennisation et le développement des activités et emplois déjà présents, mais aussi la création d'activités et d'emplois nouveaux, plus diversifiés, notamment dans les PME-PMI<sup>2</sup>.

Plus de 70% des emplois se situent dans le tissu urbain (hors zones d'activités monofonctionnelles). Le SCoT devra permettre une augmentation sensible des capacités d'accueil économique dans le tissu urbain mixte, en favorisant notamment le recyclage urbain.

Il convient également de permettre le développement d'une agriculture diversifiée tant dans ses modes de production que dans ses activités connexes (vente directe, tourisme, production d'énergie...), en préservant la complémentarité entre les filières courtes et les filières longues.

L'activité commerciale contribue fortement à la dynamique économique du Valenciennois et à son rayonnement. Un chapitre spécifique (volet Document d'Aménagement Commercial du DOO) y sera consacré afin d'améliorer les conditions d'implantations et de développement d'une activité économique majeure du Valenciennois.

## Principe n°6 : Réduire les déplacements motorisés

L'organisation et le développement du territoire ont été pensés, depuis la fin des années 60, en fonction de l'accessibilité en voiture. La part des déplacements réalisés en voiture individuelle ne cesse d'augmenter, amplifiée par l'éloignement du domicile par rapport au lieu de travail et par la spécialisation de l'occupation des sols. L'augmentation du coût de l'énergie et les désordres environnementaux engendrés par ces flux de véhicules motorisés amènent à adopter des orientations très volontaristes afin de développer la possibilité pour les habitants et usagers, de pouvoir choisir le mode de transport le plus adéquat (en termes de temps, d'efficacité, de coût...).

2. PME : Petites et Moyennes Entreprises –  
PMI : Petites et Moyennes Industries

Pôle d'échange  
Espace Villars à  
Denain (crédit  
photo : Ville de  
Denain)



La mixité des fonctions au sein des zones urbaines existantes et en projet, et les choix de localisation de l'habitat peuvent contribuer à réduire les obligations de déplacements.

Le développement du réseau et de l'usage des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) est à systématiser sur l'ensemble du territoire, ayant un impact direct et mesuré (Enquête Ménages-Déplacements de 2011) sur la baisse des obligations de déplacements. L'usage des TIC est également un préalable pour le développement d'une mobilité intelligente sur le territoire (information, transport à la demande, covoiturage...).

Le SCoT veillera particulièrement au déploiement d'une offre transports en commun (TC) et modes doux sur l'ensemble du territoire afin d'améliorer la compétitivité de ces modes de déplacement alternatifs à la voiture. La part modale de la voiture individuelle, c'est-à-dire l'usage de la voiture par rapport aux autres modes de transport, a progressé de 1997 à 2011 au détriment de la marche à pied et du vélo. La part des transports en commun reste stable. L'objectif du SCoT est à terme, une stabilisation, voire une diminution de la part modale de la voiture individuelle et une progression des parts modales respectives des transports en commun et du vélo.

### Principe n°7 : Agir contre les émissions de gaz à effet de serre et adapter le territoire au changement climatique

La lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre est une priorité clairement affichée par les autorités européenne, nationale et régionale. Le Schéma de Cohérence Territoriale, parce qu'il définit des objectifs d'aménagement et de développement durables du territoire, participe à cette dynamique en favorisant l'adaptation des territoires aux conséquences du réchauffement climatique, l'atténuation des impacts du territoire sur le climat et le développement des énergies renouvelables.

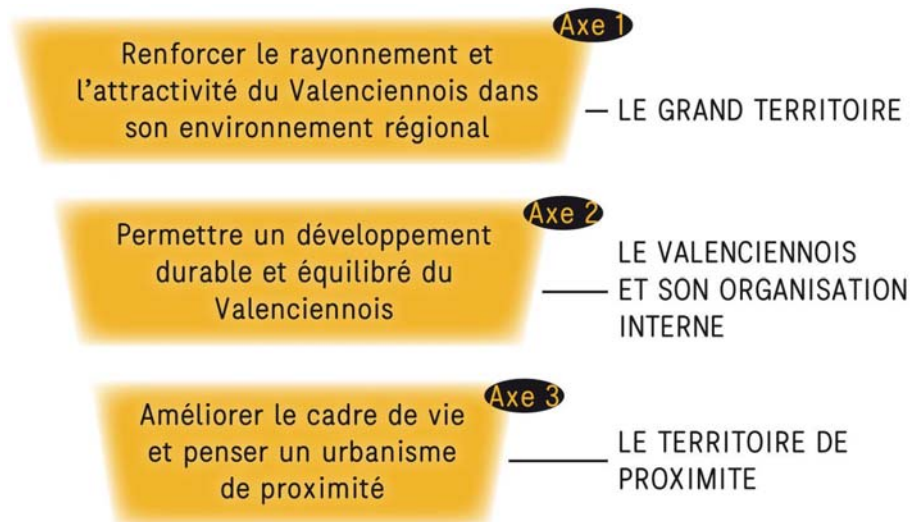
Le développement et les aménagements réalisés dans le Valenciennois doivent tenir compte de la vulnérabilité potentielle du territoire au changement climatique : phénomène de canicule prolongée, sécheresse, événements climatiques extrêmes...

Les émissions de CO<sub>2</sub> sont estimées, en 2008, à 4,7 Millions de tonnes par an. Le déplacement des personnes représente à lui seul, 23% des émissions de CO<sub>2</sub>.

La maîtrise des déplacements motorisés et de la consommation foncière, la mise en œuvre des trames vertes et bleues, le développement des modes de transports en commun et des modes doux, la construction et la rénovation de l'habitat devraient permettre d'agir en ce sens.

### 3 échelles de réflexion pour exprimer un projet commun

Chaque échelle de réflexion correspond à une échelle de territoire et constitue un grand axe du PADD, dans lequel se déclinent les 7 principes, socles du projet.



# Axe 1 : Renforcer le rayonnement et l'attractivité du Valenciennois dans son environnement régional

Le territoire du SCoT du Valenciennois s'inscrit dans une vaste aire urbaine qui a connu, au fil des siècles, un développement urbain et économique considérable qui en fait, au XXI<sup>ème</sup> siècle, un système urbain atypique à l'échelle du territoire français.

Le Valenciennois occupe une position stratégique dans l'aire urbaine de Lille, étant à la fois sous l'influence de la métropole lilloise mais suffisamment éloigné et autonome pour jouer un rôle structurant dans la dynamique de développement durable du Hainaut franco-belge.

Le Valenciennois a vocation à s'affirmer comme métropole d'équilibre au sein de l'armature urbaine régionale, en développant les coopérations avec les territoires voisins (communauté universitaire, coopération culturelle, Parc naturel transfrontalier du Hainaut, etc.), mais également en maintenant et en développant sur son territoire les équipements et infrastructures lui permettant de se positionner en complémentarité avec les équipements et infrastructures d'une grande métropole régionale.

Formation supérieure dans le Valenciennois ENSIAME (crédit photo : UVHC)



## 1.1. Conforter le Valenciennois dans sa place de métropole d'équilibre au sein de l'Eurorégion

### Conforter le rôle d'excellence économique du Valenciennois

L'attractivité économique du Valenciennois repose à la fois sur le dynamisme de ses piliers (industries du transport terrestre), mais aussi sur un volume de création d'entreprises important.

Dans l'espace économique régional et nord-européen, le Valenciennois doit pouvoir conforter sa position de territoire d'excellence économique. Cet objectif repose sur :

- La valorisation et le développement des équipements de formation supérieure, de recherche et développement et de formation professionnelle sur trois sites principaux :
  - Campus du Mont Houy et Technopôle ;
  - Parc des Rives Créatives de l'Escaut et Serre Numérique ;
  - Fabrique à Images de Wallers Arenberg.
- Les conditions d'accueil et d'hébergement des étudiants et des chercheurs seront prévues sur ou à proximité de chacun des sites.
- Le confortement des pôles d'excellence existants et le développement de nouvelles filières, notamment l'excellence environnementale préconisée le long de l'Escaut autour des filières éco-industrielles dites filières « vertes » liées au recyclage des déchets, au traitement air-eau, à la fabrication d'écoproduits ou d'énergies nouvelles, à la valorisation des ressources agricoles (agro-industrie) par exemple.
- La mise en place des conditions d'accueil d'activités tertiaires à haute valeur ajoutée en lien direct avec les gares d'entrée du Valenciennois : Valenciennes, Saint-Amand-Les-Eaux et Denain. Ces conditions seront déclinées dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT.



Les nombreux atouts du Valenciennois (thermalisme, patrimoine historique et architectural, patrimoine naturel...) doivent bénéficier au développement d'une activité touristique à la fois créatrice d'emplois non délocalisables, mais également contribuant au changement d'image du territoire. Il s'agira d'augmenter les capacités d'accueil et de développement de la filière tourisme en adéquation avec ce potentiel touristique.

### Favoriser l'émergence d'une métropole d'équilibre en dotant le Valenciennois des équipements nécessaires à son attractivité

Fort de ses 350 000 habitants, le Valenciennois a développé depuis de nombreuses années des infrastructures et équipements permettant de répondre aux besoins de ses habitants. Le diagnostic met l'accent sur la présence d'équipements structurants dont l'attraction dépasse les limites du territoire et qui profitent également aux habitants du Cambrésis, de l'Avesnois, et dans une moindre mesure du Douaisis.

Cette position de métropole d'équilibre, au sud du département du Nord, en complémentarité avec la métropole lilloise, doit être confortée notamment au regard du rôle d'entraînement qu'a le Valenciennois au sein du Hainaut.

La capacité du territoire à accueillir de l'événementiel est l'un des facteurs contribuant au rayonnement international des pôles de compétitivité et à l'ambition d'attractivité du Valenciennois. La mise à niveau en matière d'hôtellerie de qualité est en marche, et doit pouvoir être encore confortée dans les villes « pôles ». Afin de compléter l'offre présente, le territoire devrait se doter, à terme, d'un équipement permettant d'accueillir des congrès et manifestations professionnelles dans des conditions optimales.



Thermes de Saint-Amand-les-Eaux  
(crédit photo : Samuel DHOTE, source CAPH)



Stade du Hainaut  
(crédit photo : Samuel DHOTE, source CAVM)

---

Paysage agricole  
à Sebourg (crédit  
photo : SCoT du  
Valenciennois)

## Travailler en coopération avec les territoires voisins

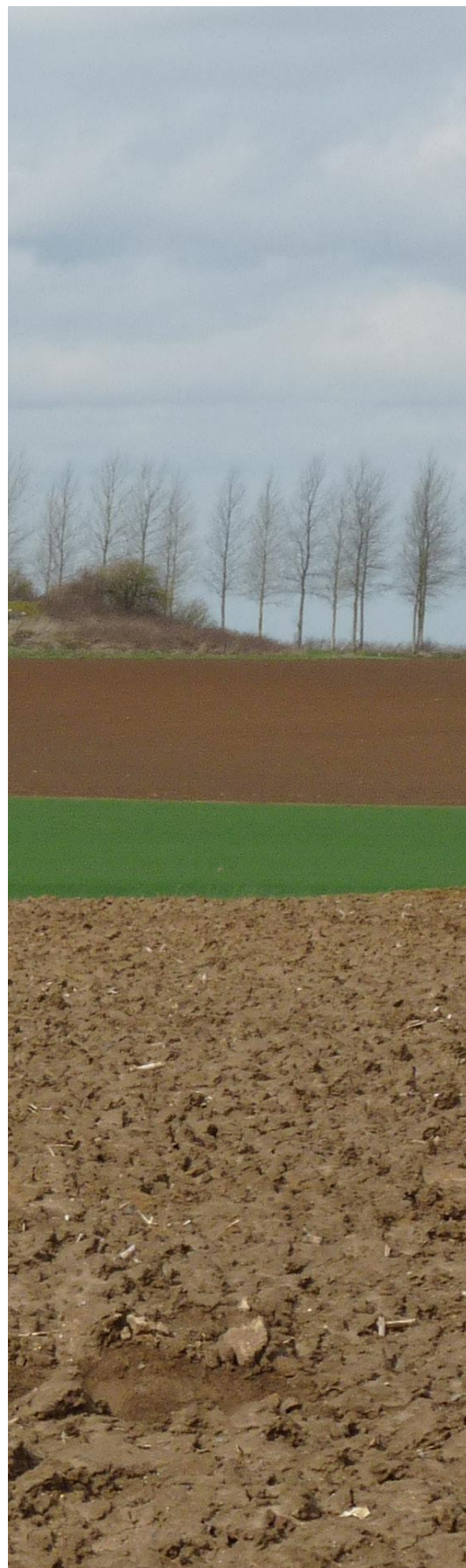
L'ensemble des thématiques évoquées dans l'axe 1 font ressortir la nécessité pour le SCoT de s'inscrire davantage dans une dynamique interterritoriale.

De nombreuses problématiques dépassent les limites du SCoT, que ce soit les questions d'infrastructures de transport ou encore les questions environnementales (Escaut, zones naturelles). Il existe une identité commune entre les différents territoires limitrophes au Valenciennois, paysagère, économique et culturelle (autour notamment du patrimoine minier).

Que ce soit avec les SCoT voisins ou avec la Belgique, des échanges sont déjà bien présents au niveau des flux de populations et commerciaux. Des collaborations existent entre les territoires dans le domaine de la santé, de la culture, de l'environnement et dans le domaine économique. Il est possible de les favoriser en développant davantage les initiatives (par exemple : Communauté hospitalière du Hainaut, Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis...), en cherchant à mutualiser les équipements, à mettre en place une stratégie énergétique globale, en favorisant la perméabilité des réseaux urbains et interurbains de transports en commun ou en réfléchissant à une adéquation des offres de formation avec la Belgique.

La question de l'héritage minier, et plus particulièrement celle du patrimoine inscrit sur la liste du patrimoine mondial depuis le 30 juin 2012, fait également l'objet d'échanges entre le SCoT du Valenciennois et les autres SCoT du Bassin minier du Nord-Pas de Calais, aujourd'hui approuvés, qui avaient déjà intégré en 2007 des orientations communes concernant les cités minières.

Afin de renforcer le rôle du Valenciennois comme métropole d'équilibre, il est nécessaire de poursuivre la coopération avec les territoires voisins, dans la réflexion et les partenariats. De nombreuses structures existent déjà (PNR Scarpe-Escaut, Mission Bassin Minier, Aire Métropolitaine de Lille). L'inter-territorialité permet d'inscrire le territoire dans son environnement régional. La volonté de créer un Conseil de développement transfrontalier en est l'illustration.





## Préserver et valoriser les ressources partagées du Valenciennois

L'eau, la forêt, les terres agricoles sont des ressources présentes sur le territoire du Valenciennois, et qui bénéficient à l'ensemble des territoires voisins.

La ressource en eau s'affranchit des limites administratives, et les activités qui pourraient nuire à sa qualité dans le Valenciennois pénalisent l'ensemble des territoires voisins. La préservation et l'amélioration de la qualité des eaux souterraines et superficielles sont des objectifs majeurs, pour répondre aux objectifs de qualité du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Scarpe-Aval et des futurs SAGE de la Sensée et de l'Escaut en cours d'élaboration.

Dans un cadre de compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois Picardie, la préservation des aires d'alimentation de captage contribue à favoriser la recharge de la nappe de la craie et l'amélioration de sa qualité.

La nappe de la craie doit d'autant plus être protégée qu'elle alimente en eau potable la quasi-totalité de la région Nord-Pas de Calais et une partie de la Belgique. Bien que les prélèvements d'eau aient diminué, l'équilibre entre la recharge de la nappe et la demande en eau reste précaire. Le territoire doit répondre à un enjeu de sobriété de l'utilisation de la ressource en eau.

Les zones humides contribuent à l'amélioration de la qualité des milieux aquatiques et jouent un rôle important en termes de gestion hydraulique (tamponnement des crues), de réservoirs de biodiversité et d'épuration. Leur protection est essentielle dans le cadre de la trame verte et bleue régionale, et

pour l'ensemble des services rendus qu'elles confèrent.

Les terres agricoles sont aussi une ressource partagée du territoire puisque les agriculteurs exploitent sans frontière. La qualité des sols est indéniable, permettant une agriculture diversifiée et sa préservation est d'autant plus importante dans le cadre de la transmission des terres aux générations futures.

## Maintenir les grands équilibres écologiques régionaux et interterritoriaux

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique et la Charte du Parc naturel régional mettent l'accent sur la trame verte et bleue régionale, et sur sa continuité transfrontalière. Les espaces naturels du Valenciennois sont un maillon essentiel de cette trame verte et bleue, dont la rupture pénaliserait, à terme, l'ensemble de la chaîne écologique et la biodiversité.

L'objectif repose sur :

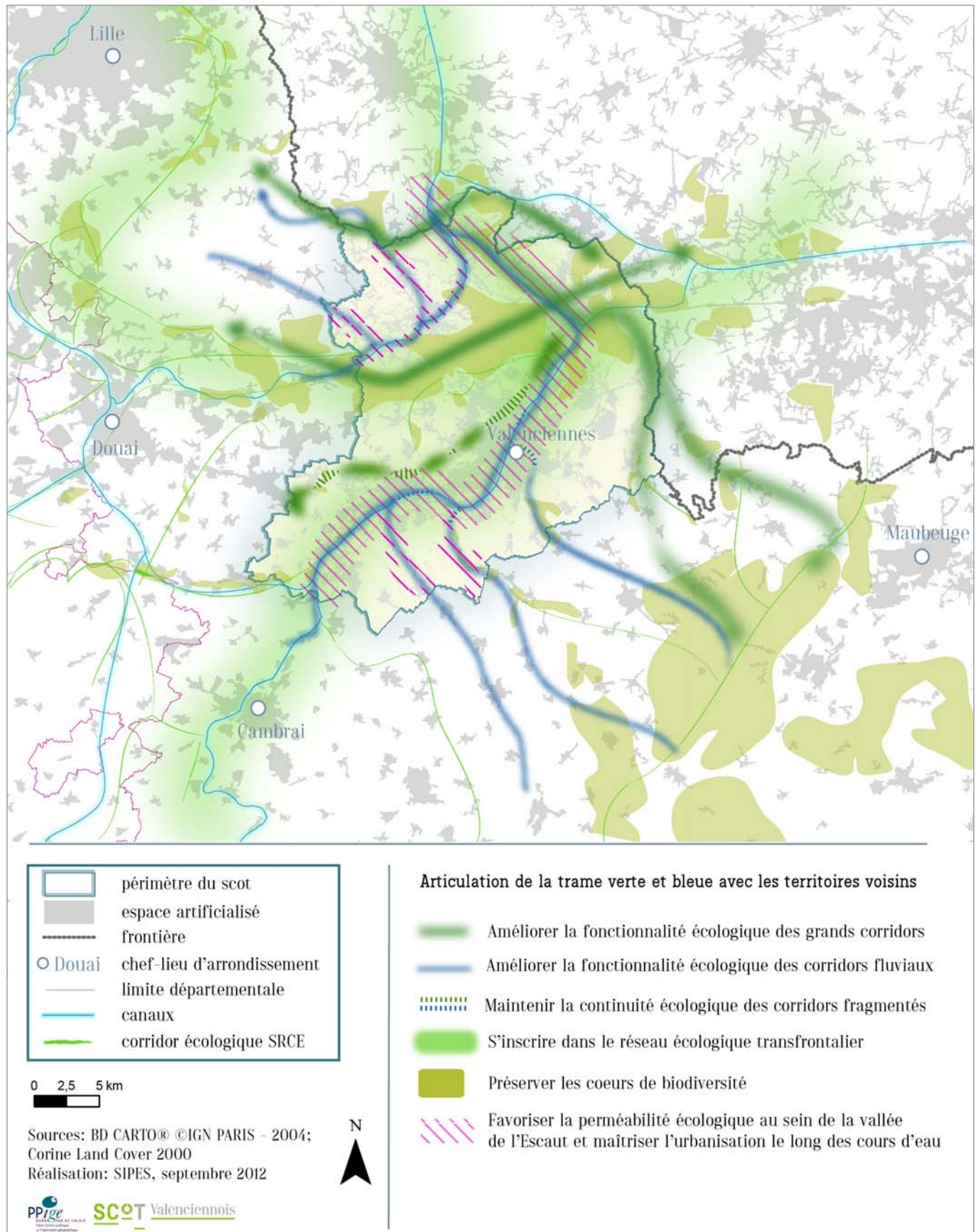
- L'articulation de la trame verte et bleue du SCoT avec celles des territoires voisins, afin de maintenir les continuités.
- Le rétablissement des continuités écologiques<sup>1</sup> à grande échelle en s'appuyant sur les grands corridors traversant le Valenciennois : Escaut, Scarpe aval, massifs boisés, cavaliers et terrils, vallons et cours d'eau.
- La valorisation de l'armature verte et bleue à grande et petite échelle comme facteur d'attractivité et de qualité au service des habitants et de l'image du territoire.

1. L'ensemble des continuités écologiques est composé des cœurs de biodiversité et des corridors écologiques les reliant.



Maison de la Forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers (crédit photo : Samuel DHOTE, source CAPH)

Carte n°2 : Maintenir les grands équilibres régionaux et inter-territoriaux





## 1.2. Renforcer l'accessibilité du territoire

### Valoriser le maillage des grandes infrastructures de transports pour mieux accéder au Valenciennois

La réalisation des ambitions du territoire nécessite le renforcement de l'accessibilité internationale et régionale au Valenciennois et à ses principaux pôles urbains.

Dans le cadre d'une politique de déplacement globale, la complémentarité entre les différents modes et réseaux de transports est à développer, tout en veillant à éviter la fragmentation écologique des milieux naturels. Cette accessibilité devra s'appuyer sur :

#### LES AXES FERROVIAIRES

Les liaisons ferrées permettant aux voyageurs et aux marchandises d'accéder, de transiter ou de quitter le Valenciennois doivent être préservées et développées. Il s'agira notamment de permettre la réouverture de la voie ferrée Valenciennes – Mons au trafic marchandises dans un premier temps.

La liaison TGV vers Paris est un atout pour le Valenciennois qu'il conviendrait de maintenir, tout en améliorant les vitesses commerciales vers les pôles urbains majeurs de la région : Lille, Maubeuge, Cambrai et Douai.

Les gares de Valenciennes, Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Le Poirier-Université sont des points névralgiques d'entrée dans le Valenciennois. Leur rôle de plate-forme d'échanges multimodale est à renforcer.

#### L'AXE FLUVIAL

le Valenciennois est traversé du Nord au Sud par l'Escaut, canal à grand gabarit et voie fluviale internationale qui a structuré l'organisation urbaine et économique du Valenciennois depuis plusieurs siècles. La réalisation du Canal Seine-Nord Europe ouvre des perspectives très favorables pour capter et fixer un véritable projet économique lié à la voie d'eau sur le Valenciennois.

Le SCoT entend favoriser la place de port intérieur du Valenciennois en développant

une offre de ports fluviaux coordonnés et complémentaires au sein du territoire, et en complémentarité avec les autres ports fluviaux de la Région Nord-Pas de Calais. La réouverture de la route fluviale empruntant le canal Condé-Pommeroeul apparaît comme un maillon indispensable au positionnement du Valenciennois comme carrefour multimodal dans le corridor bassin parisien - espace économique Rhénan.

L'articulation des deux infrastructures, ferrée et fluviale, est à renforcer afin de contribuer au report modal du transport routier de marchandises vers le fret ferré et fluvial, moins émetteurs de gaz à effet de serre et de particules polluantes.

#### LES AXES ROUTIERS

Le Valenciennois est particulièrement bien maillé en infrastructures autoroutières et routières. Il est en effet facile d'accéder au territoire depuis l'extérieur de l'arrondissement via notamment les autoroutes A2, A21 et A23. Les projets en cours de construction permettront d'achever le maillage autoroutier (échangeur A2-A23) et routier (contournement Nord de Valenciennes) du Valenciennois. Ces infrastructures devront faire l'objet d'orientations spécifiques afin de ne pas compromettre leur efficacité future.

#### LA VOIE AÉRIENNE

L'aéroport de Valenciennes doit être conforté dans son rôle de porte d'entrée du territoire pour les déplacements d'affaires notamment.

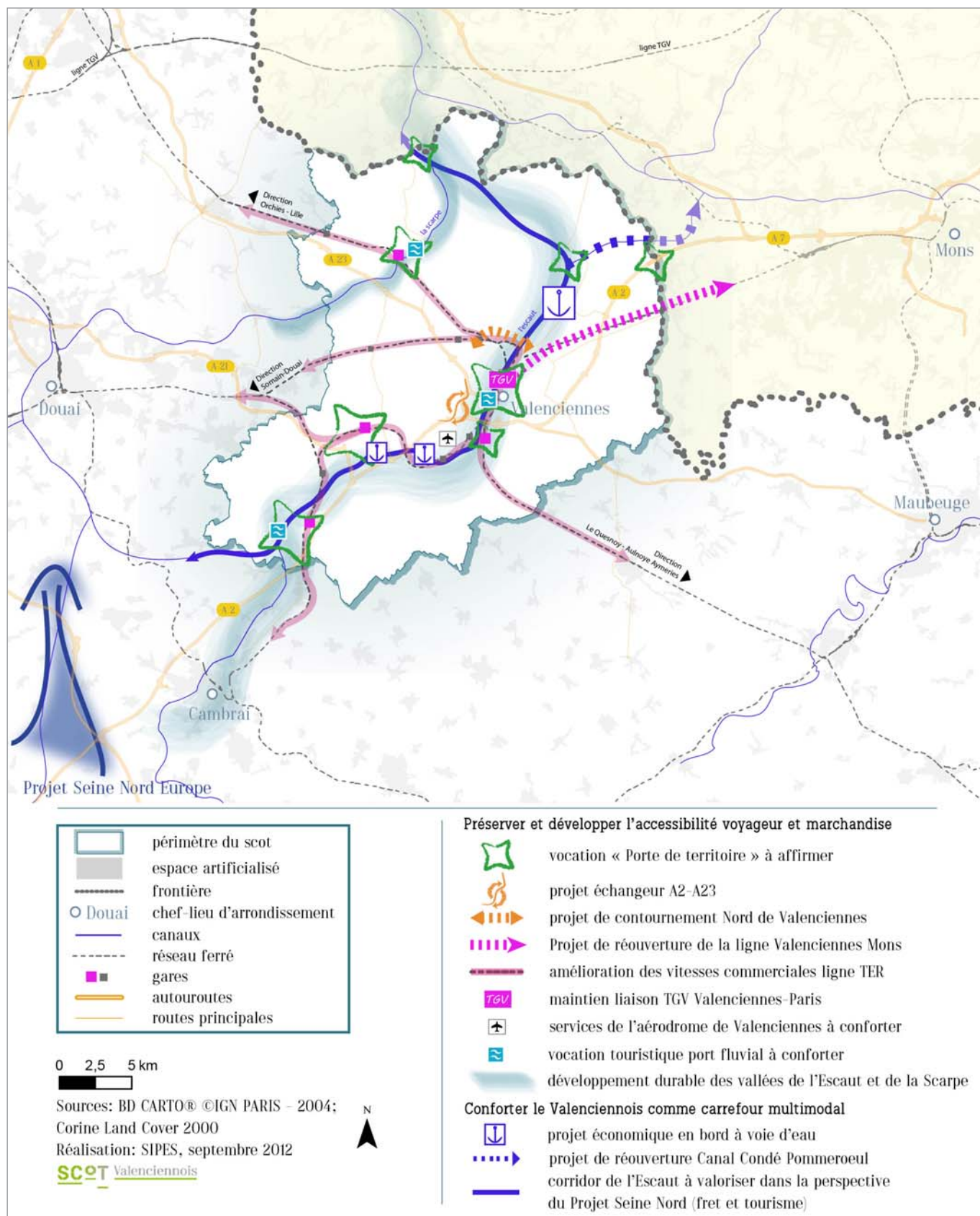
#### LES VOIES DOUCES

Le Valenciennois présente un potentiel particulièrement intéressant pour développer et valoriser les vélos-routes et les voies vertes. Par exemple, l'utilisation des berges des canaux et des anciennes voies de chemin de fer servant au transport du charbon (les cavaliers) est à privilégier en complément des vélos-routes du réseau wallon RAVeL (Réseau Autonome Voie Lente).

Carte n°3: La liaison Seine-Escaut (source : Voies Navigables de France)



Carte n°4 : Valoriser le maillage des grandes infrastructures de transports pour mieux accéder au Valenciennois





---

## Affirmer l'ambition numérique du Valenciennois

Si le Valenciennois bénéficie d'une situation géographique privilégiée, au carrefour des échanges du Nord de l'Europe, cet atout concerne également les infrastructures numériques. Le territoire est intégré dans les réseaux d'échanges longue distance, avec des infrastructures en fibre optique qui traversent le territoire.

La Région Nord-Pas de Calais, en partenariat avec les Départements du Nord et du Pas-de-Calais réalise un schéma directeur régional du Très Haut Débit (THD). L'objectif de ce schéma est d'amener le THD partout dans la région en équipant l'ensemble du territoire en fibre optique d'ici 2025. Le Valenciennois devra traduire localement ce schéma régional.

L'accessibilité numérique du territoire est un enjeu global d'attractivité pour les entreprises, mais également pour les particuliers, pour lesquels un accès au haut débit est devenu incontournable.

Ces technologies concourent à la baisse des obligations de déplacements, et donc à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Le Valenciennois affiche une grande ambition numérique avec d'une part, le développement d'un pôle de compétitivité dans ce domaine, et d'autre part la volonté politique d'avoir une accessibilité numérique « exemplaire » pour l'ensemble du territoire, au profit des acteurs économiques mais aussi des résidents. L'enjeu est également de lutter contre « la fracture numérique », source de nouvelles inégalités, ainsi que de favoriser la mise en réseau des équipements publics (éducation-formation, santé...) pour une mutualisation des moyens.

---

## 1.3. Tirer parti des éléments forts constitutifs de l'identité du territoire

Le Valenciennois bénéficie d'une identité forte liée à son passé florissant et mouvementé de territoire frontière, à son industrie passée et présente et aux actions de renouvellement urbain emblématiques du rebond des années 1990.

### Créer une « éco-techno vallée » de l'Escaut, territoire d'exigence environnementale

L'Escaut canalisé traverse l'arrondissement du Sud-ouest au Nord-est et constitue la colonne vertébrale du territoire. Son caractère transfrontalier confère au Valenciennois une position stratégique entre le bassin parisien et les grands ports de l'Europe du Nord.

Cette imbrication, en bord à voie d'eau, d'espaces urbanisés à vocations résidentielle et économique, et d'espaces naturels, en fait un territoire complexe qui doit conjuguer opportunités de développement et actions de préservation et de valorisation.

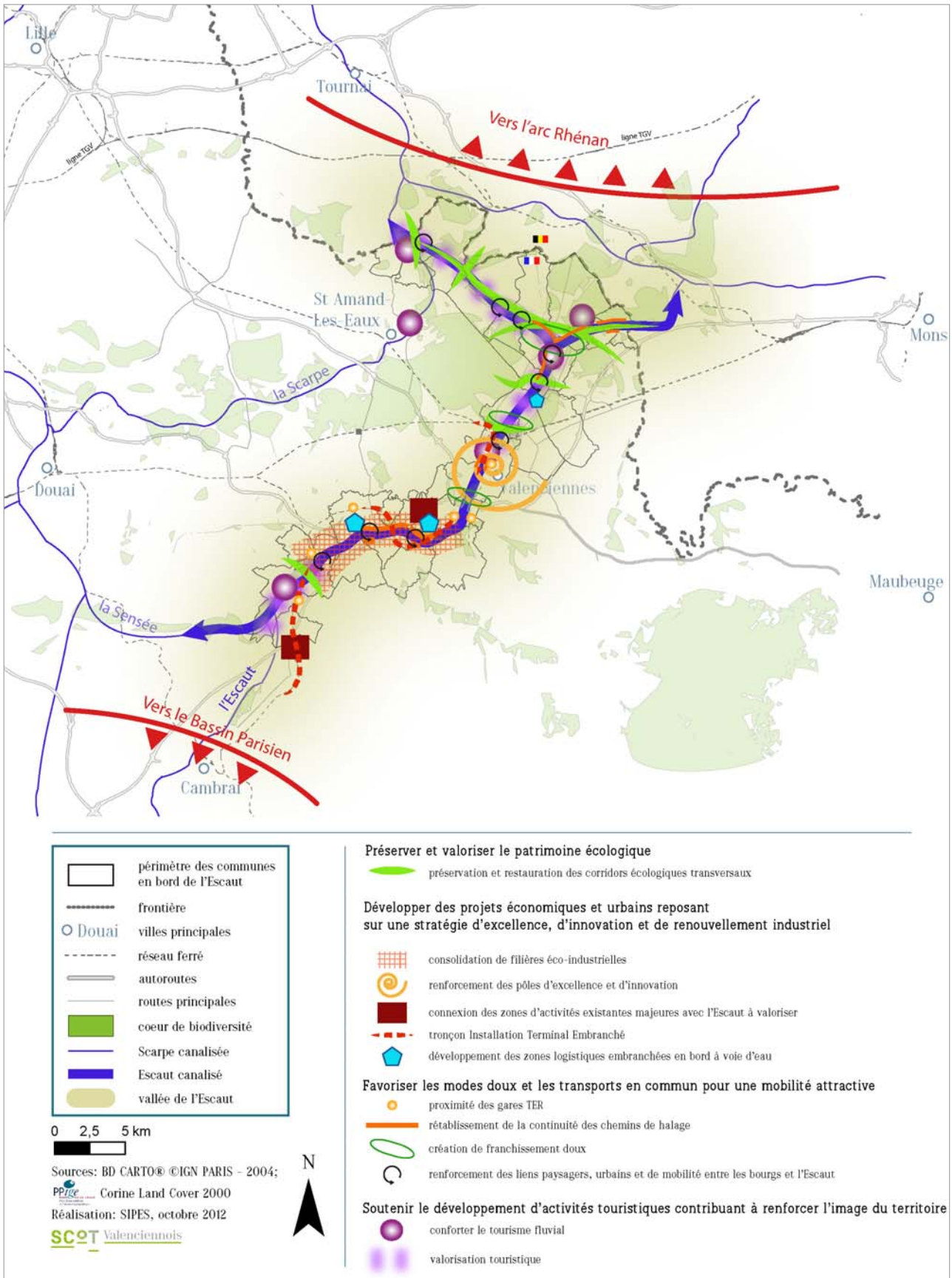
Comme le décrit la carte n°5, la valorisation du corridor de l'Escaut, à travers le maintien d'un équilibre entre enjeux environnementaux, économiques et sociaux, est un des objectifs majeurs du SCoT.

Les projets en cours et les opportunités identifiées permettent d'envisager de nouvelles fonctionnalités et d'accompagner la mutation du corridor pour en faire une véritable « éco-techno vallée » :

- à vocations industrielle, logistique et multimodale, par exemple en s'appuyant sur les réseaux et installations ferrés de terminal embranché desservant des espaces d'activités économiques amenés à se développer ou à se requalifier (sites d'Escautpont-Saint Saulve, des Pierres Blanches à Denain, ou complexe portuaire de Prouvy-Rouvignies-Haulchin...);
- à vocations tertiaire, touristique et de loisirs, comme c'est le cas de la vallée de la Sensée ou de l'Escaut en aval de Valenciennes, secteurs qui représentent un potentiel touristique important à valoriser.



Carte n° 5 : Eco-techno Vallée de l'Escaut



Vallée de  
l'Escaut  
(crédit photo :  
AIRELE)



Cette « éco-techno vallée » devra être capable d'impulser une dynamique au niveau local et régional.

Il s'agit pour cela de développer des projets économiques et urbains innovants intégrant une forte exigence environnementale, portés par une ambition d'exemplarité. Cette exigence environnementale devra s'exprimer à travers :

- une intégration territoriale, paysagère et environnementale des projets (perméabilité écologique, préservation de la ressource en eau). Cela consiste à améliorer la fonctionnalité écologique du corridor de l'Escaut, notamment dans les secteurs qui le nécessitent, comme les corridors écologiques transversaux situés en majorité en aval de l'Escaut au Nord de Valenciennes. Il s'agit également le long de l'Escaut de préserver les zones humides, la qualité et la quantité de la ressource en eau souterraine. Le rétablissement des chemins de halage concourt à la fois au maintien des continuités écologiques mais aussi à favoriser les modes doux ;
- une mixité fonctionnelle (présence d'équipements et de services) ;
- une innovation en matière de desserte en mode de transports alternatifs à la voiture individuelle ;
- des constructions à performances énergétiques et environnementales renforcées ;
- et une optimisation des flux de matière et d'énergie des projets et entre entreprises (en rapport avec la notion d'écologie industrielle).

En outre, la vallée de l'Escaut constitue un maillon essentiel de la trame écologique et paysagère du bassin versant de l'Escaut à l'échelle européenne. La préservation des secteurs naturels et agricoles existants et la réhabilitation des corridors écologiques se feront dans le cadre d'une trame verte et bleue multifonctionnelle et transfrontalière adaptée à un espace fortement urbanisé.

### Renforcer le rôle du Parc naturel régional Scarpe-Escaut

Près de 50% du SCoT est couvert par le Parc naturel régional Scarpe-Escaut dont la Charte a été renouvelée en 2010 pour une période de 12 ans. Véritable « poumon vert » régional entre les espaces urbains denses de la métropole lilloise, du Douaisis et du Valenciennois, le PNR atteste du caractère remarquable des paysages et du patrimoine naturel de ce secteur habité. Le PNR inscrit son action dans une dynamique transfrontalière en travaillant avec la Belgique, dans le cadre du Parc Naturel Transfrontalier du Hainaut. L'objectif du SCoT est de renforcer le rôle de la Charte du Parc en accompagnant et en traduisant les orientations de la Charte afin de maintenir l'équilibre fragile entre espace habité et patrimoine naturel, paysager et agricole.



## Valoriser l'identité minière du Valenciennois

L'héritage de l'exploitation minière a laissé dans les paysages naturels et urbains, mais aussi dans l'organisation culturelle et sociale du bassin minier, des traces qui perdurent. Cette identité minière est inscrite sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO dans la catégorie « paysage culturel évolutif vivant ». Cette inscription atteste du caractère exceptionnel des éléments bâtis et naturels, des paysages patrimoniaux issus de l'activité minière, et de l'ensemble de l'identité qui en résulte. Cette identité est partagée avec le Douaisis, le Lensois et l'Artois et au-delà de la frontière belge, avec la région de Mons Borinage.

L'objectif du SCoT est de permettre un développement et une mise en valeur de cette identité minière à travers les paysages, le patrimoine naturel lié à cette identité puis les sites identifiés dans le périmètre et la zone tampon inscrits à l'UNESCO, en intégrant la dimension urbanistique du projet.

Cette inscription offre une visibilité au territoire et doit permettre de renforcer l'attractivité touristique à l'échelle nationale, européenne et internationale. Couplée avec l'arrivée d'un nouvel équipement majeur dans la région à savoir le Louvres-Lens, cette inscription est un atout, vecteur de développement du secteur du tourisme dans la région et dans le Valenciennois. La préservation des éléments de patrimoine minier et des paysages participeront à cet objectif.



Site emblématique, les chevalets d'Arenberg (crédit photo: CAPH)

Carte n° 6 Périmètre du bien UNESCO et zone tampon (source : Mission Bassin Minier)



---

## Axe 2 : Permettre un développement durable et équilibré du Valenciennois

Historiquement, l'organisation urbaine du Valenciennois s'est développée le long des axes de communication (canaux, voies ferrées puis autoroutes dans les dernières décennies) et en fonction de la disponibilité et de l'exploitation du charbon.

Sur une période plus récente, le territoire s'est développé en fonction de l'accessibilité routière, entraînant un phénomène de périurbanisation dont les conséquences sont pénalisantes : fragmentation et diminution des espaces naturels et agricoles, augmentation des distances parcourues, engorgement des axes routiers...

L'objectif du SCoT est de définir une organisation durable du territoire afin de maîtriser les effets négatifs constatés et de limiter les impacts des développements nouveaux nécessaires à la satisfaction des besoins des habitants du Valenciennois.

### 2.1. Structurer le territoire pour préserver et conforter les grands équilibres internes

Le projet exprimé dans le PADD du SCoT entend confirmer l'identité du Valenciennois et affirmer sa position économique, urbaine et environnementale au sein de l'espace régional et du Hainaut Franco-Belge.

Ce projet doit pouvoir s'appuyer sur une organisation et une structuration urbaine claire dans laquelle la vocation de chaque pôle est précisée. Cette armature urbaine doit permettre de répondre aux objectifs de développement durable assignés au SCoT : maîtrise de la consommation foncière et

préservation des espaces naturels et agricoles, limitation des déplacements, préservation de la ressource en eau, diminution des émissions de gaz à effet de serre...

**L'armature urbaine** s'organise autour des réseaux majeurs de transports en commun, TER et tramway, en prenant en compte l'extension des lignes d'ores et déjà actée. Elle est constituée par :

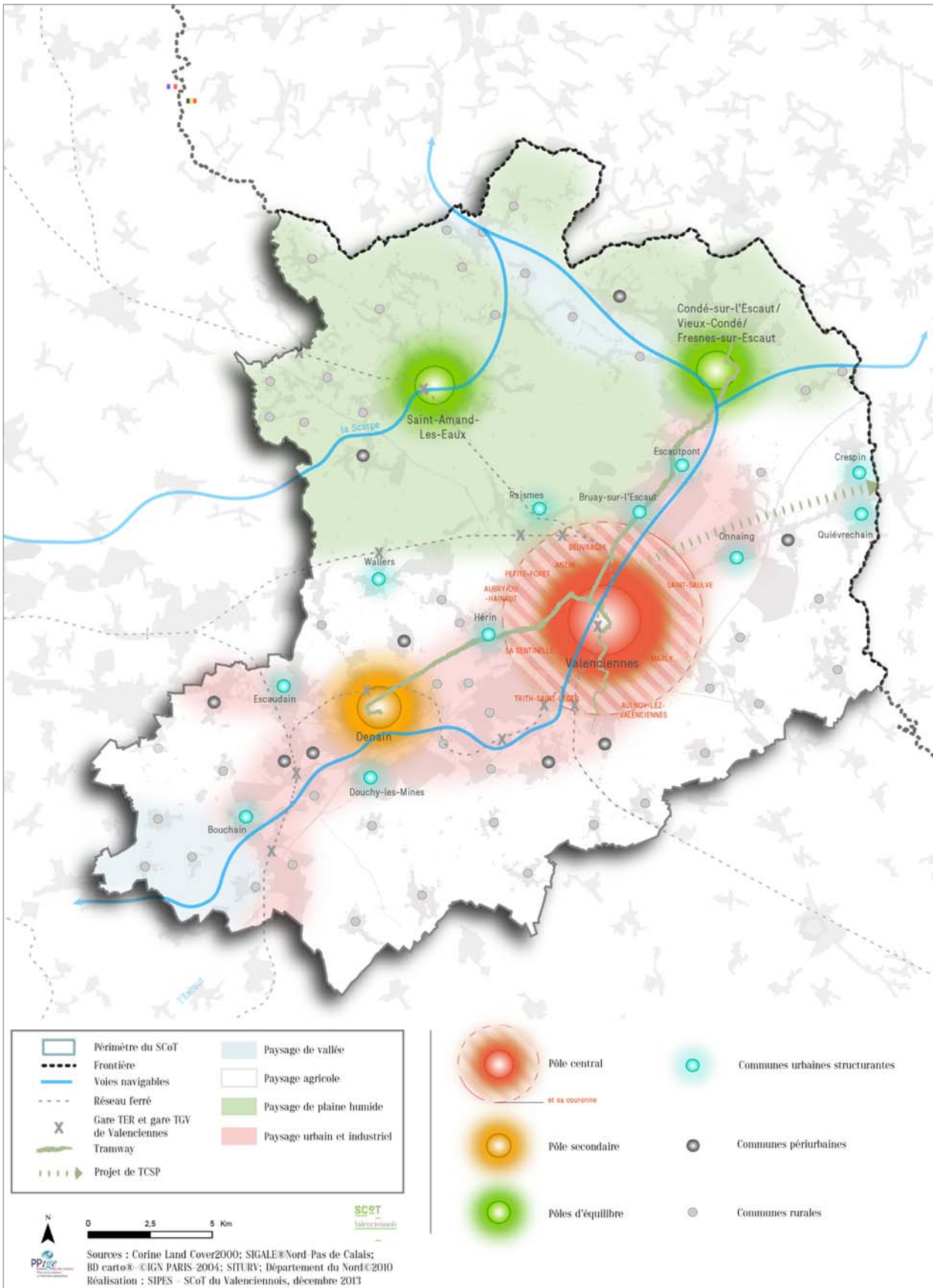
- **Le pôle central**, organisé autour de la ville centre de Valenciennes. Le pôle regroupe l'ensemble des fonctions urbaines stratégiques, des équipements de centralité et se distingue par sa continuité urbaine et les densités de population importantes.
- **Le pôle secondaire de Denain**. La ville de Denain est la 2<sup>ème</sup> ville de l'arrondissement. Elle regroupe des équipements majeurs, est desservie par des transports en commun structurants (TER et Tram) et se distingue des pôles d'équilibre par un poids démographique important.
- **Les pôles d'équilibre** disposent d'une desserte en transports en commun majeurs, d'équipements importants dans les domaines de l'éducation, de la santé, de la culture et des sports. Les pôles d'équilibre rayonnent sur un bassin d'habitat et/ou d'emploi de plusieurs communes.
- **Les communes urbaines structurantes** du fait de l'importance de leur population (> à 4000 habitants), ou de leur situation dans la continuité urbaine des pôles.
- **Les communes périurbaines** dont la population est supérieure à 3000 habitants.
- **Les communes rurales** de moins de 3000 habitants.

L'analyse des causes et des conséquences de la consommation foncière constatée ces dix dernières années (issue du rapport de présentation) amène à fixer des objectifs ambitieux de maîtrise de l'étalement urbain dans le Valenciennois en actionnant plusieurs leviers :

- **Favoriser le recyclage urbain** : le Valenciennois est un territoire anciennement urbanisé et en mutation constante. La requalification des friches industrielles et des friches



Carte n° 7 : L'armature urbaine du SCoT



urbaines est une opportunité forte d'ores et déjà mise en œuvre pour renouveler le territoire urbain, pour améliorer son image et son attractivité et pour répondre en partie aux besoins de construction.

- **Augmenter la densité des espaces urbanisés** existants et futurs sur l'ensemble du territoire, en privilégiant des formes urbaines plus compactes, dans le domaine résidentiel, économique et commercial. La densité des constructions prendra en compte les formes urbaines historiques présentes dans le territoire. La recherche d'une densité de construction plus élevée doit permettre une diversification des formes urbaines et des typologies de logement mais ne doit pas engendrer une banalisation des paysages urbains. L'identité des différents secteurs doit donc être préservée. Le Document d'Orientation et d'Objectifs précise les niveaux de densité recherchés.

L'ensemble des objectifs du PADD doit concourir environ **à une division par deux de la consommation foncière** dans les prochaines années. Cet objectif sera décliné dans le Document d'Orientation et d'Objectifs.

## 2.2. Développer une offre résidentielle qui réponde à la diversité des besoins des populations actuelles et futures

### Une croissance démographique conséquence d'une amélioration de l'attractivité du territoire

L'évolution démographique du Valenciennois s'appuie sur 4 éléments principaux :

- une natalité forte, supérieure à la moyenne nationale ;
- une taille des ménages plus importante que la moyenne nationale mais qui tend à diminuer au même rythme que l'évolution nationale ;
- un solde migratoire négatif mais qui se stabilise ;
- une augmentation de l'espérance de vie.

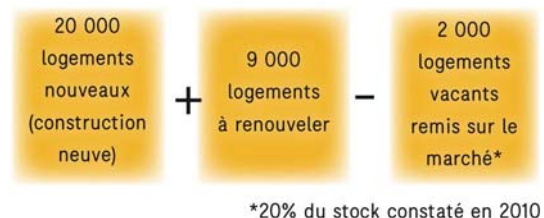
Le projet du Valenciennois repose sur le renforcement de son attractivité s'appuyant sur :

- la rénovation de l'habitat ;
- la qualité renforcée des espaces publics ;
- le déploiement du réseau de tramway, véritable lien conducteur au sein du secteur urbain dense du territoire ;
- l'excellence économique et la création d'emplois ;
- la préservation et la mise en valeur des richesses naturelles et architecturales du Valenciennois.

La conséquence attendue de ce projet qualitatif est de réduire le solde migratoire en offrant aux habitants du Valenciennois une meilleure qualité de vie. Le développement d'activités économiques supérieures (recherche et développement, économie numérique, thermalisme...) doit s'accompagner d'une offre d'habitat permettant de fixer les catégories socio-professionnelles supérieures dans le Valenciennois.

Cette attractivité nouvelle permet d'envisager un redressement démographique du Valenciennois, qui prend tout son sens dans un contexte de dynamisation de l'Aire Métropolitaine Lilloise, engagée depuis plusieurs années dans la réalisation de grands projets structurants : Louvre-Lens, Grand Stade de Lille, Stade du Hainaut, Eco-quartiers, Parc de la Deûle...

L'accueil de nouvelles populations, le phénomène de desserrement des ménages entraînent des besoins en logements nouveaux. A l'horizon 2030, les besoins en logements sont estimés à 27 000 logements, soit :

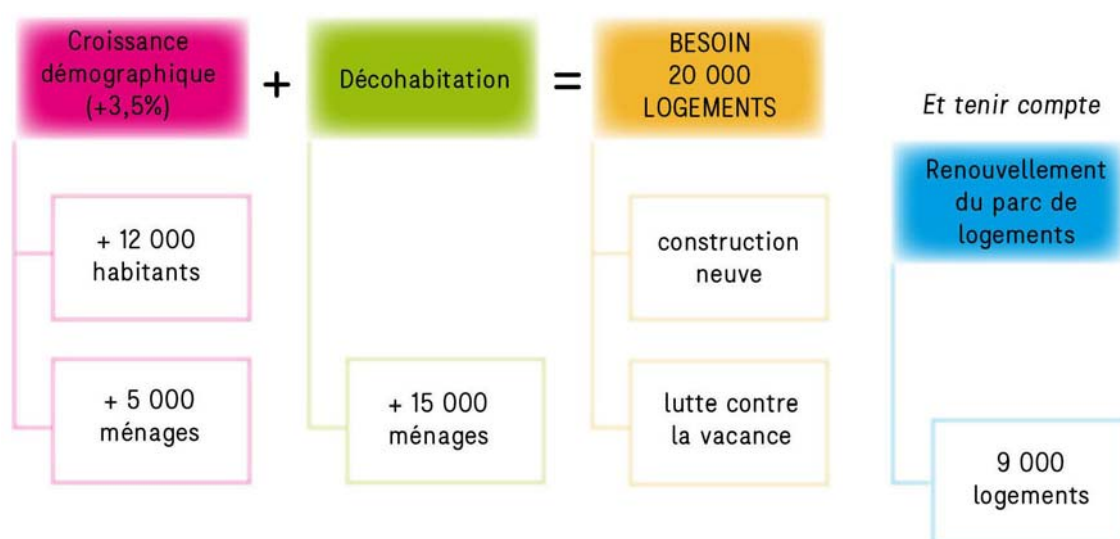


La détermination des besoins en logements tient compte :

- de la diminution de la taille des ménages (de 2,5 en 2010 à 2,25 en 2030) et de la création de nouveaux ménages à population constante ;

- de l'arrivée dans le Valenciennois de nouveaux ménages ;
- du taux de vacance dans les logements existants, estimé à près de 8% en 2010 – soit près de 10 000 logements vacants ;
- de l'évolution du parc de logements existants : démolitions, changements d'affectation, division de grands logements (et dans une moindre mesure fusions de logements) soit près de 0,30% du parc renouvelé chaque année.

La répartition de la population dans le Valenciennois répond à une logique urbaine spécifique issue de l'histoire industrielle du territoire. Le développement de l'urbanisation s'est en effet réalisé en fonction des lieux d'exploitation de la mine et des implantations industrielles lourdes, et en fonction des infrastructures de transport.



Le renouvellement du parc de logements ne nécessite pas de besoins fonciers supplémentaires puisqu'il doit se faire sur lui-même et dans la majorité des cas en construisant plus dense que l'existant.

### Répartir les efforts de construction en fonction de l'armature urbaine du territoire

L'objectif du SCoT est de renforcer l'armature urbaine du territoire définie au chapitre précédent, en proposant **des objectifs de construction de logements** (renouvellement du parc de logements et construction neuve) déclinés par EPCI dans le Document d'Orientation et d'Objectifs. Cette ventilation devra être réalisée en fonction des différents niveaux urbains afin de veiller à l'équilibre entre territoires.

Onze villes du Valenciennois ont une population supérieure à 10 000 habitants, alors que Valenciennes, ville centre, représente, avec 45 000 habitants, à peine 12% de la population du SCoT.

La création de 27 000 nouveaux logements à l'horizon 2030 se réalise en cohérence avec l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain, d'urbanisation prioritaire autour des axes de transports en commun structurants, de mixité sociale et fonctionnelle.

L'objectif est de :

- favoriser une augmentation du poids relatif des pôles urbains les mieux desservis par les transports en commun structurants,
- stabiliser la population et rétablir une dynamique sur les communes urbaines structurantes,
- permettre un développement raisonné des communes rurales et périurbaines.



Habitat individuel  
groupé - quartier  
Dutemple à  
Valenciennes (crédit  
photo : SCoT du  
Valenciennois)

Le renouvellement de la ville sur elle-même est un enjeu majeur du SCoT en termes d'économie d'espace. Les communautés d'agglomération du territoire, au travers de leurs PLH et du programme ANRU, ont engagé depuis plusieurs années ce recyclage urbain. Ces actions doivent être poursuivies et amplifiées.

Les programmes d'actions des Programmes Locaux de l'Habitat adopteront des mesures en faveur de la lutte contre la vacance des logements, qui dans le Valenciennois, présente un potentiel important<sup>1</sup> à exploiter.

Le SCoT établit un objectif d'augmentation des densités des constructions globalement, permettant d'atteindre 30 logements par hectare en moyenne.

Ces objectifs de densité seront déclinés dans le DOO par typologie de communes.

L'objectif de recyclage du foncier urbain (dents creuses, densification de l'existant, renouvellement urbain...) amène le SCoT à définir un objectif de construction en renouvellement urbain de 45%.

### Répondre à la diversité des besoins en logements des populations et favoriser la mixité sociale et fonctionnelle

Le rapport de présentation présente les caractéristiques des ménages du territoire. Les besoins de constructions actuels restent soutenus pour répondre à l'évolution de la structure des ménages et à la paupérisation d'une part importante de la population.

Les typologies des constructions dans le Valenciennois font apparaître un équilibre entre logements individuel pur, individuel groupé (lotissement), logements collectifs et résidences.

Logement collectif à  
Valenciennes (crédit  
photo : SCoT du  
Valenciennois)



1. Taux de vacance : 8,40% - nombre de logements vacants en 2010 : 13000  
source DREAL - FILOCOM - janvier 2012



L'objectif est néanmoins de réduire la part de la construction individuelle pure au profit de la construction individuelle groupée, garante d'une meilleure maîtrise des formes urbaines, des densités et des liens avec le tissu urbain existant. Le taux de construction de logements en collectif devra être maintenu.

Afin de favoriser la mixité sociale et de permettre d'apporter une réponse adaptée à la situation des ménages de l'ensemble des communes du Valenciennois, le SCoT prévoit un objectif de réalisation de logements aidés dans les communes du périmètre en application de la loi sur la mobilisation du foncier<sup>2</sup>. Les objectifs seront ventilés par secteur dans le DOO.

2. Loi n°2013-61 du 18 janvier 2013



Maison en habillage  
bois à Millonfosse  
(crédit photo : SCoT  
du Valenciennois)



---

## 2.3. Mettre en place les conditions d'une dynamique économique ambitieuse

### Favoriser l'émergence de nouvelles filières économiques et consolider les activités économiques existantes

L'activité économique du Valenciennois s'est considérablement étoffée dans les 15 dernières années, portée par l'implantation des entreprises automobiles et par le regain des activités industrielles ferroviaires. La création du pôle de compétitivité mondiale I-Trans et son implantation dans le Valenciennois contribue à la visibilité mondiale du secteur des transports terrestres.

Le dynamisme de ce secteur industriel a entraîné l'ensemble des autres secteurs d'activités, dans le domaine des services, mais également du commerce, de la construction, de la logistique, permettant une forte baisse du taux de chômage de la zone. Celui-ci reste néanmoins élevé (16,8%) et supérieur à la moyenne régionale (14%) et nationale (10,2%)<sup>3</sup>.

L'objectif du SCoT est de créer 20 000 emplois supplémentaires dans les 10 prochaines années en créant les conditions permettant de maintenir cette dynamique économique créatrice d'emplois :

- en permettant une diversification des activités économiques présentes sur le territoire;
- en apportant des réponses adaptées aux besoins des entreprises.

Le développement économique se fera à la fois sur les activités déjà présentes sur le territoire, mais aussi en cherchant cette diversification de l'activité en promouvant les filières nouvelles afin de développer l'emploi sur le territoire.

Le Valenciennois se situe en-dessous de la moyenne régionale concernant la part de la population active sur le territoire (51,5% sur le territoire du SCoT contre 54,3% en Nord-Pas de Calais à l'année 2008). Une politique économique dynamique permettra en partie de rattraper le retard, voire de le dépasser.

---

Même si celle-ci concerne moins d'actifs, l'économie issue de l'activité agricole est essentielle sur notre territoire. La valorisation de l'activité permet d'assurer la pérennité des exploitations et la création d'emplois indirects.

Le territoire dispose également d'un potentiel touristique non négligeable : présence d'un patrimoine culturel spécifique (notamment autour du patrimoine minier), présence d'un patrimoine naturel (forêt de Raimes-Saint-Amand-Wallers) et lié à l'eau (Escaut, thermalisme). Bien qu'il existe déjà une activité touristique, celle-ci pourrait être accrue, en prenant appui sur ces éléments majeurs et identitaires du Valenciennois. Le développement de l'activité touristique, créatrice d'emplois locaux, contribue à l'amélioration du cadre de vie, vecteur d'attractivité du territoire.

### Conforter le développement économique des pôles urbains

Plus de 70% des emplois du territoire sont présents dans le tissu urbain des villes et villages, hors zones d'activités. 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 :

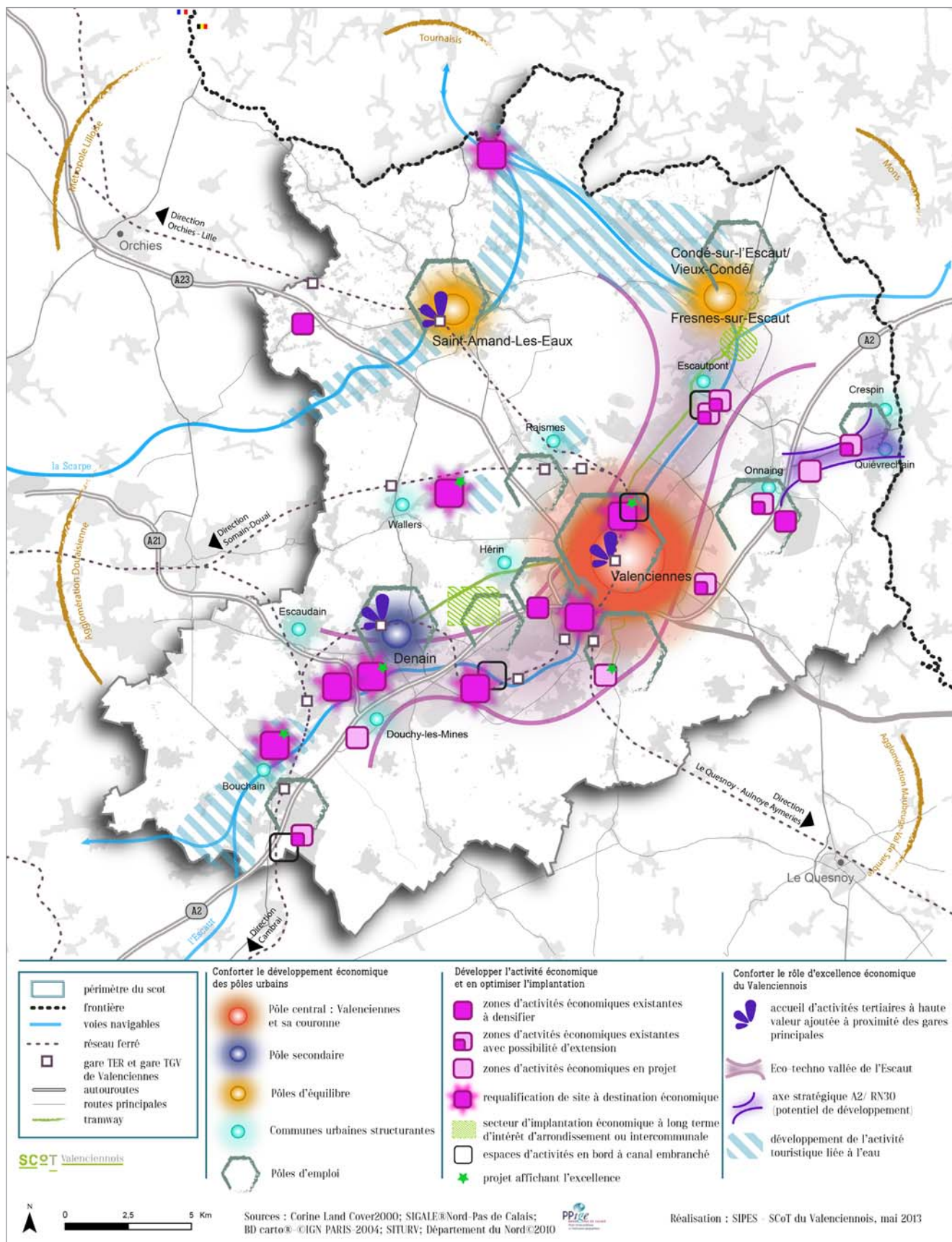
- En favorisant le développement de projets économiques dans la ville et en favorisant la mixité des fonctions en lien avec le réseau des transports en commun ;
- En recyclant en priorité les friches industrielles dans le tissu urbain existant ;
- En favorisant le maintien et le développement du commerce de proximité et de détail sur l'ensemble du territoire ;
- En permettant la création de zones d'activités artisanales qualitatives bien connectées au tissu urbain existant.

---

<sup>3</sup> Données INSEE - 4ème trimestre 2012.



Carte n° 8 : Mettre en place les conditions d'une dynamique économique ambitieuse



Diversité de forme  
de commerce  
de proximité  
à Rombies-et-  
Marchipont (crédit  
photo : François  
LO PRESTI, source  
CAVM)

## Encadrer le développement de l'offre commerciale afin de répondre aux besoins des habitants et de maintenir la diversité des formes de commerce

L'évolution des surfaces commerciales de plus de 300 m<sup>2</sup> a connu une très forte progression depuis 10 ans, contribuant au rattrapage de l'équipement commercial du Valenciennois. Cette évolution s'est accélérée fortement depuis 2008 et les projets potentiels font craindre une augmentation des surfaces sans commune mesure avec l'évolution des ménages et de leurs capacités financières. Par ailleurs, le commerce est à l'aube d'une révolution commerciale liée aux évolutions sociétales (vieillesse de la population, recombinaison des cellules familiales, augmentation exponentielle des nouvelles technologies).

Les objectifs d'encadrement de l'urbanisme commercial sont partie intégrante du SCoT, au travers d'un Document d'Aménagement Commercial mais ne peuvent être déclinés dans les mêmes temporalités. L'évolution commerciale répond à un cycle court qui tend, avec le développement d'Internet, à se raccourcir davantage.

Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) définit des Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) en cohérence avec l'armature urbaine et fixe les conditions d'implantation des commerces dans et à l'extérieur de ces ZACOM. Les objectifs sont :

- de maîtriser la consommation foncière particulièrement importante des grandes surfaces commerciales ;
- de limiter les déplacements vers de nouveaux générateurs de flux ;
- de 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 ;
- de promouvoir dans les centralités urbaines et prioritairement dans la ville centre le développement d'un commerce diversifié, facteur d'attractivité et de polarité.



## Prévoir le foncier économique nécessaire au développement de l'activité économique et optimiser l'implantation des entreprises

Le Schéma Directeur approuvé en 2002 a identifié des surfaces à vocation économique particulièrement importantes correspondant au mode d'aménagement économique des années 90. L'objectif du SCoT est double :

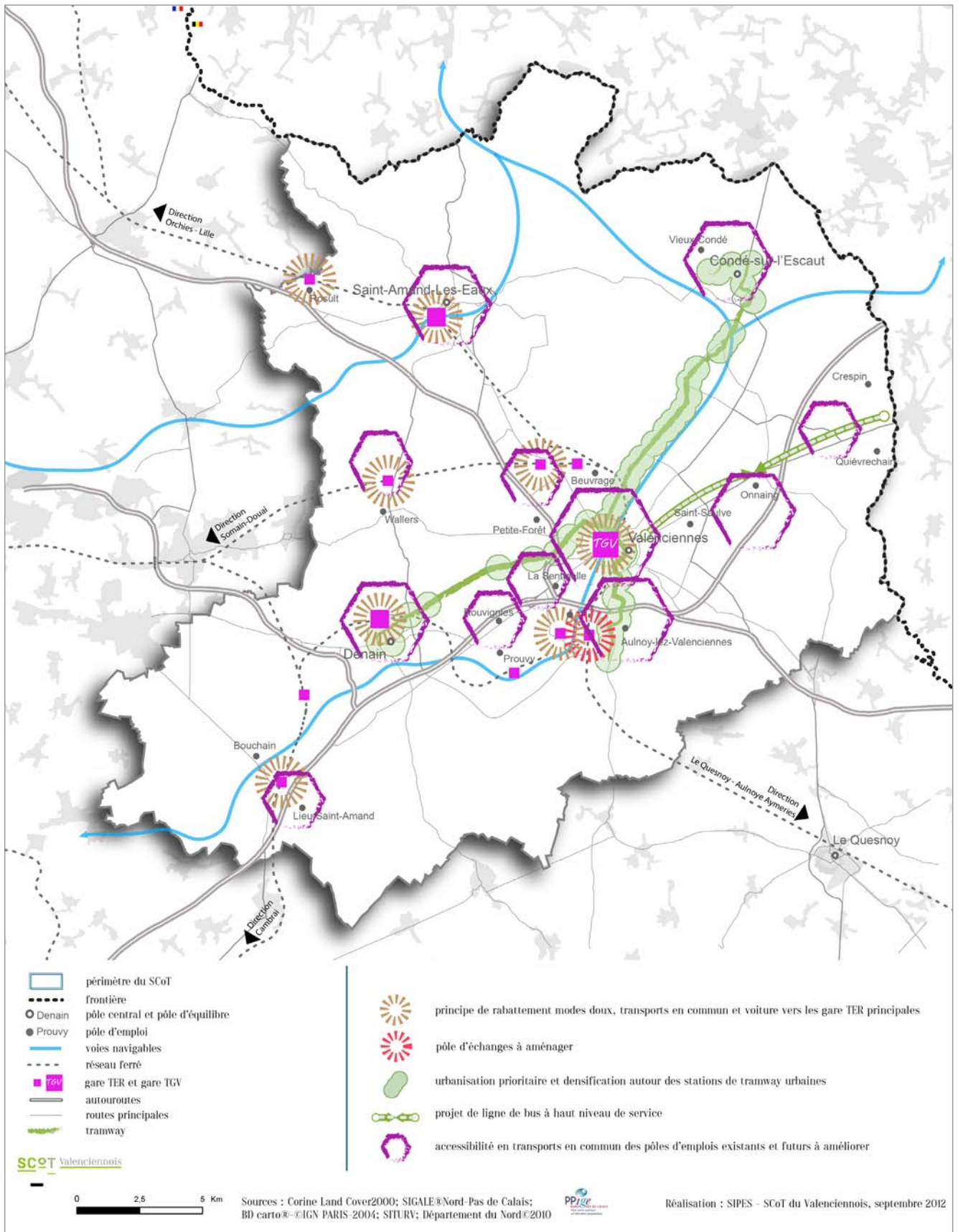
- maintenir la dynamique économique engagée en favorisant le développement des activités économiques présentes et en favorisant l'émergence d'activités nouvelles,
- maintenir l'équilibre des usages du sol entre urbanisation, agriculture et espaces naturels. A cette fin, l'utilisation de l'espace à vocation économique comme le développement à vocation résidentielle doivent être rationalisés et densifiés.

L'utilisation de foncier pour le développement économique doit se faire en adéquation avec les évolutions des entreprises en consommant moins d'espace. Les zones d'activités économiques existantes doivent être prioritairement utilisées en améliorant la densité des constructions. Les zones d'activités économiques feront l'objet d'une analyse précise permettant de définir les marges de manœuvre existantes en matière de densification.

Les friches industrielles restantes sur le territoire seront prioritairement utilisées (Parc des Pierres Blanches, à Denain - 80 hectares de friches, Rives de l'Escaut à Anzin - 12 hectares de friches par exemple).



Carte n° 9 : Organiser le territoire en fonction des modes de transports alternatifs à la voiture





Néanmoins la requalification de ces friches ne permettra pas de couvrir l'ensemble des besoins estimés par les partenaires économiques.

Afin de ne pas compromettre l'activité agricole du territoire et de ne pas multiplier les efforts d'investissement nécessaires à la desserte et à la viabilisation, les espaces nécessaires à l'accueil d'activités nouvelles seront réalisés en continuité des zones existantes.

Les espaces économiques situés en bordure de l'Escaut canalisé sont prioritairement destinés aux activités économiques nécessitant un usage du fret fluvial.

Les zones d'activités économiques et les zones commerciales feront l'objet des mêmes conditions d'amélioration qualitative et de prise en compte de l'environnement que les zones à vocation résidentielle.

Le projet prévoit à long terme un secteur d'implantation stratégique d'intérêt d'arrondissement sur le secteur du plateau d'Hérin. Ce dernier a vocation à permettre l'accueil d'une très grande entreprise dont les besoins seraient supérieurs à 150 hectares. La destination du secteur du plateau d'Hérin est conservée pour l'activité agricole et ne peut être envisagée que dans une perspective de long terme.

Sur le Pays de Condé, en réponse à un enjeu local majeur de désenclavement économique, le PADD prévoit également à long terme un secteur d'implantation pour un espace d'activités économiques d'envergure intercommunale mais dont les modalités d'aménagement et les activités cibles restent à définir. Le Pays de Condé est un territoire soumis à de fortes contraintes environnementales ce qui oblige les partenaires et EPCI concernés à mener des réflexions sur les conditions de développement et de création d'emploi dans le tissu urbain existant.

## 2.4. Organiser le territoire en fonction des modes de transports alternatifs à la voiture

Ces quarante dernières années, le développement urbain et économique du Valenciennois s'est organisé en fonction du réseau routier et de l'accessibilité voiture.

Les perspectives à court, moyen et long terme du coût des transports motorisés, et les conséquences environnementales et sanitaires des pollutions engendrées quotidiennement par les flux à l'intérieur du périmètre du SCoT, amènent à définir des objectifs ambitieux pour le territoire dans le domaine de la mobilité durable.

L'Enquête Ménages Déplacements réalisée dans le Valenciennois en 2011 constate :

- une diminution du nombre de déplacements ;
- une relative stabilité des taux de déplacements en transports en commun ;
- une augmentation des taux de déplacements motorisés ;
- une érosion des taux de déplacements en mode doux (vélos et marche à pied).

La stabilité de la part des transports en commun revient en grande partie à la mise en service de la ligne 1 du tramway, ainsi qu'aux investissements mis en œuvre pour la réalisation des pôles d'échanges autour des gares principales du territoire.

L'objectif du SCoT en matière de mobilité est de poursuivre l'amélioration du réseau de transports en commun, de réorienter les déplacements vers les modes de transports alternatifs à la voiture et de développer les mobilités douces.

- la poursuite de l'amélioration qualitative et quantitative du réseau de transports en commun urbain du Valenciennois, organisée autour des lignes de tramway et de lignes de bus en sites propres en appui à l'armature urbaine du territoire,
- l'amélioration des dessertes intermédiaires et des rabattements vers les lignes de transports performantes (TER / Tramway et bus à haut niveau de service),
- le développement d'une urbanisation adossée aux réseaux de transports en commun actuels et futurs,

Parc d'activités de Sars-et-Rosières (crédit photo : SCoT du Valenciennois)



- la densification des opérations d'aménagement en proportion de la qualité des dessertes en transports en commun,
- l'amélioration de la desserte en transports en commun des communes rurales, en lien étroit avec le réseau de transports interurbain du Conseil Général du Nord,
- le développement des mobilités douces notamment de la pratique du vélo en s'appuyant sur le Schéma Directeur Cyclable.

### Appuyer l'organisation du développement urbain sur le réseau de transports en commun structurant



Le territoire dispose d'une ligne de tramway assurant un service de transports performant, en voie de développement avec la réalisation et la mise en service de la ligne 2. Les gares TER du territoire permettent une desserte complémentaire aux transports en commun, améliorée grâce à l'intégration tarifaire. L'urbanisation future s'organisera prioritairement dans les villes les mieux desservies (tramway, TER) en fonction de l'armature urbaine. Les abords immédiats des stations de tramway et de TER urbaines bénéficieront d'une densité de construction majorée dans un périmètre de 500 mètres.



La mixité des fonctions urbaines (habitat, service et commerce de proximité...) sera particulièrement recherchée dans ces secteurs.

### Renforcer le maillage du réseau de transports en commun en complément du maillage TER et tramway existant

La performance du réseau de transport en commun repose sur la complémentarité des dessertes et l'efficacité des pôles d'échanges multimodaux. Les ruptures de charges et le temps de trajet sont des facteurs déterminants pour concurrencer l'usage de la voiture individuelle.

La configuration urbaine du SCoT est une difficulté majeure pour l'efficacité des transports en commun, en raison de l'étendue urbaine à desservir. Le renforcement du maillage des transports en commun, en complément avec le réseau principal, s'appuiera sur l'armature urbaine du territoire : le pôle central, les pôles d'équilibre et les communes urbaines structurantes. La réalisation de couloirs de bus en site propre est à envisager en complément du réseau de tramway.

Tramway à Denain  
(crédit photo :  
SITURV)

### Favoriser les alternatives à la voiture individuelle pour l'accès aux pôles d'emplois périurbains.

La localisation des pôles d'emplois développés le long des axes routiers n'est pas propice à une desserte classique en transports en commun, en raison du caractère excentré des zones et des horaires de travail incompatibles avec les horaires économiquement viables des transports en commun.

Si la desserte de ces zones en transport en commun doit être assurée, il convient d'innover afin d'offrir aux salariés le choix de modes alternatifs mais adaptés aux contraintes du travail :

- covoiturage : réalisation de plateformes au sein des zones d'activités du territoire en complément des parkings relais du tramway et du TER ;
- système d'auto-partage : réflexion autour de sa mise en place ;
- vélo : accessibilité et stationnement<sup>4</sup>.

Flotte de bus (crédit  
photo : SITURV)

4. cf. Axe 3 : Permettre la complémentarité vélo-transports en commun en mettant en œuvre le « système vélo » (stratégie cyclable globale)

---

## 2.5. Développer les fonctions supports du développement urbain durable

L'armature urbaine future du Valenciennois nécessite l'implantation de services et d'équipements indispensables à la satisfaction des besoins des habitants actuels et futurs. Les équipements futurs devront être prioritairement construits en renouvellement urbain afin de ne pas générer de nouveaux flux de véhicules. Si les pôles jouent un rôle relais avec les territoires de leur aire d'influence, il faudra veiller à pallier les manques éventuels en équipements au niveau de ces polarités.

### Déployer les communications numériques au service des habitants et des entreprises du territoire

Permettre le développement des usages et des services liés à Internet constitue aujourd'hui un enjeu incontournable pour l'aménagement des territoires, légitimant une intervention publique volontariste portée par un double objectif : promouvoir le développement économique et soutenir une politique de solidarité territoriale et sociale.

Les EPCI du Valenciennois ont engagé depuis plusieurs années une politique ambitieuse de déploiement des communications numériques, à destination des zones d'activités dans un premier temps, puis à destination des habitants.

L'objectif est de déployer une offre adaptée aux besoins des usagers du territoire, de résorber les zones d'ombres résiduelles. Les zones d'activités économiques actuelles et en projet doivent pouvoir bénéficier d'une offre en très haut débit. Le Valenciennois doit se positionner, comme dans d'autres thématiques, dans un objectif d'excellence, au bénéfice de tous les habitants et des différents usagers.

---

### Promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétique et développer la production d'énergie renouvelable pour limiter la dépendance énergétique du territoire

Il faut penser en priorité à la sobriété et à l'efficacité énergétique du territoire à travers une réduction de la consommation d'énergie, puis promouvoir les énergies d'origine renouvelable.

Dans un contexte de précarité énergétique, la production d'énergie issue de la récupération d'énergie fatale est à privilégier. Il s'agit d'utiliser l'énergie dégagée ou perdue (d'un processus ou d'un produit par exemple réseaux d'assainissement, réseaux de chauffage, data center) pour alimenter les réseaux de chaleur et de froid.

Pour autant, il ne faut pas négliger la production d'énergie d'origine renouvelable. Elle doit accompagner le développement durable du territoire sous toutes ses formes, et doit également pouvoir bénéficier des plateformes de recherche de l'enseignement supérieur. L'implantation d'éoliennes pourra être mise en œuvre en respectant les orientations du schéma territorial éolien. Néanmoins, la densité urbaine du territoire et les impératifs de préservation des paysages offrent peu de potentialités. Les autres formes de production d'énergie renouvelable (d'EnR) sont donc à privilégier dans l'ensemble du territoire : l'énergie solaire, l'énergie issue de la biomasse (valorisation énergétique des déchets, la filière bois-énergie, la méthanisation), l'énergie géothermique. Concernant la ressource issue de la filière bois, il faudra être attentif à la disponibilité (approvisionnement) de la matière première pour ne pas porter atteinte aux espaces naturels.

Le développement de nouvelles énergies devra évaluer son impact sur le paysage et faire l'objet d'un aménagement éco-paysager.

### Organiser la logistique urbaine

Le développement de l'activité en centre-ville implique une croissance des flux de marchandises qui a des impacts sur la circulation en ville et l'occupation de l'espace public. Le Plan de Déplacements Urbains prévoira les mesures nécessaires à l'optimisation de la logistique urbaine<sup>5</sup>.

5. Diagnostic du PDU en cours de révision



## 2.6. Fixer et réaliser l'armature verte et bleue du territoire comme élément structurant de son organisation, au service de la biodiversité et des habitants

Le Valenciennois bénéficie de la présence de nombreux espaces naturels riches en biodiversité. Ces espaces naturels majoritairement présents dans le Parc naturel régional Scarpe-Escaut, sont soumis à une pression forte de l'urbanisation qui provoque une fragmentation des milieux et un appauvrissement de la biodiversité présente.

Structurer l'armature verte et bleue consiste à s'appuyer sur le réseau d'espaces naturels reconnu d'intérêt écologique, les continuités écologiques et sur les espaces agricoles pour organiser le développement du Valenciennois. L'objectif est de considérer le maillage vert et agricole comme élément structurant de l'aménagement du territoire et de pérenniser ces richesses.

Sa définition permet de garantir le fonctionnement écologique du territoire et de manière concomitante, de s'assurer les services rendus multifonctionnels : lutte contre les inondations, patrimoine paysager identitaire, épuration des eaux, espaces récréatifs...

Ainsi, l'armature verte et bleue contribue à la qualité du cadre de vie et devient un facteur d'attractivité pour le territoire.

## Protéger les espaces naturels d'enjeux majeurs dits « cœurs de biodiversité »

Le Valenciennois possède un patrimoine naturel riche et de milieux diversifiés : aquatiques, humides, forestiers, ouverts (prairie ou culture) et recolonisés (origine minière ou industrielle/anthropique), présentant une valeur écologique reconnue. Garantir le maintien de la biodiversité passe par la préservation de ces entités naturelles que sont les cœurs de biodiversité.

Les zones humides et les cours d'eau sont les milieux les plus sensibles et soumis à de fortes pressions, leur protection est un enjeu majeur pour le SCoT.

Préserver la fonctionnalité écologique du territoire dépend également de la « bonne » gestion des zones tampons c'est-à-dire les abords immédiats des espaces naturels d'enjeux majeurs identifiés. Il peut s'agir de lisières forestières (identifiées dans la Charte du Parc naturel régional Scarpe-Escaut), d'espaces agricoles ou de zones bocagères, etc. Ces zones tampons jouent un rôle important dans la protection et la fonctionnalité du site. Les cœurs de biodiversité peuvent faire l'objet d'une valorisation à des fins de loisirs verts, de découvertes et d'initiations à l'environnement. Cette notion de valorisation à des fins de loisirs verts, etc. renvoie par exemple à la possibilité pour les Espaces Naturels Sensibles du Conseil général du Nord de proposer un accès réglementé au public dans le cadre d'actions pédagogiques. Cette possibilité est offerte à la condition qu'elle ne porte pas atteinte à la richesse écologique et à la fonctionnalité du site.



Mare à Goriaux, à Raismes (crédit photo : Samuel DHOTE, source CAPH)

---

## Assurer le fonctionnement écologique du territoire

Ces cœurs de biodiversité forment avec les corridors la trame verte et bleue du Valenciennois. Ce réseau assure les échanges des espèces faunistiques et floristiques entre les milieux naturels et agricoles.

Préserver les corridors écologiques de la fragmentation et de l'artificialisation est un enjeu prioritaire pour le SCoT. Dans les secteurs de discontinuité, le SCoT doit prévoir la restauration, ou créer les conditions de la restauration, en évitant et réduisant les impacts de la fragmentation (liée aux obstacles que sont les infrastructures essentiellement), en maîtrisant l'urbanisation et en favorisant la perméabilité écologique.

Concernant les corridors de milieux ouverts (composés de prairies, ensemble de haies...), leur préservation ne devra pas pour autant compromettre l'activité agricole en place.

Outre leur dimension écologique, la dimension sociale et paysagère de l'armature verte et bleue est à prendre en compte et à valoriser. Les cheminements piétons et cyclables pourront s'appuyer sur les corridors multifonctionnels et inversement.

Pâturage à Haulchin  
(crédit photo :  
AIRELE)



---

## Protéger et mettre en valeur l'agriculture

L'activité agricole occupe près de 50% du territoire. Mais ce taux d'occupation du sol par l'activité agricole est l'un des plus faibles du département. Cette activité doit être reconnue en tant qu'activité économique dont la matière première est le sol, ce qui nécessite si l'on souhaite qu'elle perdure une protection des espaces agricoles.

Les objectifs à mettre en œuvre afin de préserver les capacités de production et d'améliorer la qualité sont fortement liés à la capacité des territoires à maîtriser leur développement urbain. La définition d'objectifs chiffrés de maîtrise de l'étalement urbain, mais également la nécessité de limiter le fractionnement du parcellaire agricole par une réflexion approfondie de tout nouveau projet d'urbanisation ou d'infrastructures, doivent contribuer à améliorer la pérennité économique des exploitations sur le long terme.

La valorisation des productions agricoles locales s'appuiera sur la mise en place d'actions visant à favoriser les circuits courts (marchés couverts, agriculture périurbaine et maraîchère...) en complémentarité avec les filières longues, et la diversification économique des exploitations (tourisme à la ferme, hébergements étudiants, production énergétique locale...).

La prise en compte des contraintes d'exploitations inhérentes à la nature des activités de production agricole doivent faire l'objet d'un examen attentif lors de l'établissement des documents d'urbanisme locaux. De la même manière, les effets collatéraux des projets de développement engendrant des mesures compensatoires seront examinés afin de minimiser les répercussions sur les surfaces agricoles.

Les espaces agricoles présentent une mixité des productions et des types d'exploitations qui contribue à la qualité des paysages, et sont un maillon essentiel des continuités écologiques. Ces espaces naturels (bois, bandes enherbées, haies, bosquets, prairies...) doivent être maintenus et développés en lien avec les exploitants agricoles, au regard notamment de leur utilité :

- dans la lutte contre les inondations, coulées de boues et érosion des sols,
- le maintien du potentiel agronomique,
- l'épuration naturelle de l'eau, du sol et de l'air,
- en tant qu'espaces relais dans les continuités écologiques.

La préservation d'espaces naturels sur les terres agricoles doit être le fruit d'une concertation avec le milieu agricole (exploitants et propriétaires).

La préservation et la valorisation des entreprises situées en aval de la production agricole (abattoir, transformation, agro-alimentaires, etc.) sont des enjeux majeurs dans le Valenciennois. Il conviendra de veiller à la pérennisation de ces structures.

## 2.7. Préserver et mettre en valeur les paysages et le patrimoine identitaire du Valenciennois

### Préserver l'identité paysagère et patrimoniale du Valenciennois

Le Valenciennois est caractérisé par des paysages différenciés liés à la topographie, à l'histoire et aux modes de vie qui ont forgé une identité à chacun des secteurs. Les paysages urbains, agricoles et naturels contribuent à la diversité et à la qualité de vie des habitants.

L'objectif des politiques publiques doit contribuer à protéger et valoriser les éléments du patrimoine et des paysages les plus emblématiques du Valenciennois, en s'appuyant sur les orientations de la Charte du PNR d'une part, sur l'identification du patrimoine et des paysages miniers inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO d'autre part, mais également par l'identification du patrimoine rural. Le petit patrimoine bâti contribue à la qualité des espaces ruraux du territoire, il faudra veiller à l'identifier et à le protéger.

Tous ces éléments de patrimoine (bâti et naturel), et les ensembles paysagers qu'ils constituent, peuvent être un levier de développement économique par la valorisation d'une activité touristique. Il faut pouvoir mettre en valeur les atouts du territoire pour en accroître l'attractivité.

La qualité des paysages peut être menacée par l'étalement urbain. C'est pourquoi les projets de constructions nouvelles doivent prendre en compte la préservation et la valorisation de ces paysages et de ces éléments du patrimoine en intégrant, en amont de la définition des projets, une analyse de l'existant et les conditions de son évolution.

Il s'agit de préserver l'identité du territoire en prenant en compte les éléments paysagers issus : du périmètre et de la zone tampon du patrimoine minier inscrit à l'UNESCO, des ensembles paysagers d'intérêt et des panoramas et perspectives visuelles remarquables de la charte du PNR ainsi que des éléments caractéristiques des paysages identitaires du Valenciennois identifiés dans l'Etat Initial de l'Environnement.

### Maintenir les coupures d'urbanisation entre les secteurs urbanisés

L'identité et la qualité perçue du territoire reposent sur l'équilibre entre territoires urbanisés, paysages agricoles et espaces naturels. L'urbanisation linéaire a progressivement rompu cet équilibre en créant un linéaire urbain masquant la vue sur les secteurs agricoles et naturels. Le maintien de l'agriculture et des espaces naturels entre les espaces urbanisés à vocation économique, résidentielle et commerciale est un objectif qui doit permettre la préservation des paysages et de l'identité du Valenciennois.



---

### Préserver et améliorer la qualité des entrées des villes et des villages en luttant contre la banalisation

La qualité des entrées de villes et de villages contribue pleinement à l'attractivité du Valenciennois.

L'objectif du SCoT consiste à lutter contre une standardisation du paysage et à améliorer la qualité urbaine, architecturale et paysagère de ces entrées de ville qu'elles aient une vocation d'entrée communale, d'agglomération ou d'entrée de territoire. Les réflexions pourront porter sur l'identification de la limite urbaine, l'intégration paysagère des aménagements futurs ou encore l'harmonisation de l'affichage publicitaire notamment pour les communes hors territoire du PNR Scarpe Escaut<sup>6</sup>. Des réponses peuvent être apportées dans la réglementation des Plans Locaux d'Urbanisme.

### Valoriser la présence de l'eau dans le paysage du Valenciennois

La topographie et la géologie font du Valenciennois un territoire où la présence de l'eau façonne les paysages. Le développement urbain sur le territoire s'est effectué en grande partie autour des cours d'eau majeurs : la Scarpe et l'Escaut. Les pôles urbains se situent essentiellement le long de l'Escaut ou de la Scarpe pour Saint-Amand-les-Eaux.

---

De nombreux cours d'eau secondaires font partie de l'identité paysagère du Valenciennois, traversant des plaines ou constituant des vallées.

La présence de zones humides façonne également les paysages, ces zones humides constituant des espaces à préserver.

Des mares, des étangs et des lacs d'affaissement minier viennent ponctuellement structurer l'espace, et autour de ceux-ci se développent parfois des activités liées directement à la présence de l'eau : l'étang Chabaud-Latour et d'Amaury au Nord-Est, l'étang Sabatier et la Mare à Goriaux au centre, ou encore l'étang du Vignoble sur Valenciennes. Cinq plans d'eau emblématiques qui constituent également des cœurs de biodiversité.

Si cette omniprésence engendre des contraintes d'aménagement et des risques à maîtriser pour les personnes et les biens, le caractère aquatique est aussi un atout déterminant pour une meilleure gestion des ruissellements, pour la qualité des espaces urbains et récréatifs et pour la valorisation d'une activité économique s'appuyant sur les sites concernés. Ces sites pourront faire l'objet de projet d'aménagement à vocation de loisirs ou de tourisme respectueux de l'environnement.

Bassin Rond à Bouchain (crédit photo : Samuel DHOTE, source CAPH)



---

6. Les communes du Parc bénéficient d'orientations mises en œuvre par la Charte qui équivaut à une réglementation spécifique.



Abbatiale de Saint-Amand-Les-Eaux, festival « La tour en folie » (crédit photo : SCoT du Valenciennois)



---

## Axe 3 : Améliorer le cadre de vie et penser un urbanisme de proximité

Au-delà du fonctionnement et de l'organisation globale du territoire, le projet du SCoT s'accompagne d'une volonté de poursuivre l'amélioration du cadre de vie, dans une perspective d'amélioration de la qualité de vie des habitants et de contribution au changement d'image du Valenciennois.

Ce retour de l'attractivité s'appuie sur le projet d'une « ville des courtes distances », où la nature a sa place et qui tient compte de la préservation des ressources naturelles.

Les orientations développées dans cet axe concernent donc l'échelle infra-territoriale, communale, voire l'échelle du quartier pour certains sites « à enjeux ».

### 3.1. Concilier densité, mixité fonctionnelle et qualité urbaine dans les villes et villages

#### Urbaniser en priorité en renouvellement urbain

Dans un souci d'économie d'espace, de préservation de l'outil agricole mais également de préservation des paysages et de réduction des distances, ***l'urbanisation se fera prioritairement en renouvellement urbain avec un objectif de 45% des constructions neuves en tissu urbain existant.***

Il s'agit de continuer la reconquête des friches en milieu urbain et d'urbaniser en priorité les « dents creuses » mais aussi de réutiliser le foncier bâti existant vers une mutation à vocation résidentielle de l'espace.

---

Cette mesure permettra d'atteindre les objectifs de réduction de consommation foncière fixés dans l'axe précédent.

#### Développer l'urbanisation nouvelle de manière durable

Lorsque les capacités foncières en renouvellement urbain sont insuffisantes ou ne sont pas mobilisables, l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones sera pensée de manière durable. Il s'agit de tenir compte de critères tels que les capacités des réseaux d'assainissement et d'eau potable, la proximité des équipements et du réseau de transports en commun et l'accès au numérique. Ces critères conditionneront l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones.

Pour permettre une bonne intégration de ces nouvelles opérations, l'urbanisation dans l'épaisseur du tissu urbain existant sera privilégiée et une attention particulière sera portée aux connexions avec l'existant (coutures urbaines).

Le mitage de l'espace agricole est à proscrire et la construction individuelle diffuse, très consommatrice d'espace sera limitée.

Une bonne insertion paysagère des projets sera recherchée grâce à la végétation, aux matériaux utilisés, mais également à la préservation des cônes de vue.

#### Promouvoir des formes urbaines qui favorisent la densité, la mixité et la qualité urbaine

L'habitat situé dans les centres-villes ou les centres-bourgs est souvent plus dense que les extensions résidentielles récentes. Pour maîtriser cet étalement urbain qui s'est accentué sur le territoire ces dernières années, le SCoT doit rechercher une densité plus importante et favoriser des formes urbaines plus compactes, donc plus économes en espace.

Si l'effort de densification doit se faire sur l'ensemble du territoire, les densités préconisées doivent également être adaptées au contexte communal (commune urbaine ou rurale, caractéristiques de l'urbanisation existante) et corrélées à l'armature urbaine et au niveau de desserte en transports en commun.

---





Densité et qualité urbaine à Marly (crédit photo : SCoT du Valenciennois)

Pour concourir à l'amélioration du cadre de vie du territoire, cette densification doit s'accompagner d'une meilleure qualité de la production de logements mais également d'une meilleure qualité des espaces publics. Une attention particulière sera portée à la qualité environnementale et énergétique, à l'orientation des bâtiments, aux matériaux utilisés ainsi qu'à l'utilisation des énergies renouvelables dans les nouvelles constructions. Le SCoT préconise une mixité des fonctions et des services, mais aussi une mixité sociale et générationnelle au sein des communes. Dans ce but, le SCoT favorisera une diversité des typologies de logements dans les nouvelles opérations, ainsi que la réalisation d'une part de logement social.

De même, pour les espaces publics, les efforts entrepris depuis plusieurs années, notamment lors de la requalification des espaces publics en lien avec l'arrivée du tramway, seront intensifiés. Dans les nouvelles opérations, le SCoT veillera au partage de l'espace par les différents modes (marche, vélo, véhicule motorisé), au rôle social de l'espace public, et à la « qualité environnementale » de celui-ci : nature en ville, infiltration des eaux de pluie... En effet, la qualité des espaces publics fait partie intégrante de la mutation urbaine du territoire et contribue à en changer l'image. En outre, l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO est un facteur d'identification et de reconnaissance pour le

Bassin Minier qui doit guider l'aménagement qualitatif de l'ensemble du territoire et notamment du périmètre inscrit et de sa zone tampon.

### Accompagner la réhabilitation du parc de logement ancien (public et privé)

Cette démarche d'amélioration du cadre de vie s'accompagne d'un objectif social et environnemental primordial pour le territoire : l'adaptation des logements anciens aux nouvelles normes pour éviter la dépendance et la précarité énergétique des ménages aux revenus les plus faibles et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

Plus spécifiquement, les cités minières constituent un parc de logements offrant des potentialités intéressantes (parc de logements sociaux constitué de maisons individuelles avec jardins privatifs). Sa réhabilitation constitue un enjeu important pour le territoire en offrant un parc de logements répondant aux besoins des populations tout en limitant l'étalement urbain.

L'inscription de certaines de ces cités minières sur la liste du patrimoine mondial doit être l'occasion d'investir dans une mutation ambitieuse, à l'échelle du logement comme à l'échelle urbaine. Il s'agit de protéger un patrimoine exceptionnel et universel mais aussi et surtout de se donner les moyens d'une

politique globale à destination des populations fragilisées tout en recherchant plus de mixité. Cette mutation ambitieuse peut toucher l'ensemble des champs du logement (performance thermique, adaptation des typologies, politique de peuplement) et de la ville durable (inclusion urbaine et sociale, mixité des fonctions, utilisation durable des ressources, promotion du patrimoine culturel). Le regain d'attractivité des cités minières peut être une alternative à la consommation de l'espace agricole et périurbain du bassin minier.

### Veiller à la qualité de l'aménagement des zones d'activités (existantes et nouvelles)

Le Valenciennois s'affirme comme un pôle industriel majeur, c'est pourquoi la qualité environnementale, paysagère et énergétique des zones d'activités, vitrines du savoir-faire du territoire, apparaît comme un enjeu de taille dans la poursuite du changement d'image. L'objectif du SCoT est de promouvoir, dans la réalisation des nouvelles zones comme lors de la requalification des zones existantes :

- la qualité du bâti, le respect de densité de construction minimale, l'optimisation de l'utilisation de l'espace (taille des parkings, verticalité) et la qualité des espaces publics et privés,
- mais aussi l'intégration des continuités écologiques, la gestion des eaux pluviales à la parcelle quand cela est possible et le développement des énergies renouvelables.

### 3.2. Favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux, dans le cadre d'une politique de déplacements courts

Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements 2011 mettent en avant un maintien de la part modale des transports en commun, une baisse de l'utilisation des modes doux et une augmentation significative de la part modale de la voiture.

Si les politiques volontaristes menées en matière de transports en commun ont permis de stabiliser leur utilisation, elles n'ont pas été suffisantes pour endiguer l'utilisation croissante de la voiture. Le SCoT doit mettre en place les orientations complémentaires pour favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture.

#### Limiter la place de la voiture

Limiter la place de la voiture, c'est permettre une meilleure cohabitation des différents modes (voiture, transports en commun et modes doux) et offrir ainsi une réelle alternative au « tout voiture » pour les habitants. L'aménagement de zones 30 ou de zones de rencontres peut ainsi être favorisé dans les centres-villes et les centres-bourgs.

Il s'agit d'améliorer l'aménagement des voiries pour favoriser une circulation apaisée, mais également de limiter le stationnement voiture dans les communes les mieux desservies par les transports en commun.

Entrée du quartier Valmont à Anzin (crédit photo : Samuel DHOTE, source CAVM)



Ces contraintes de stationnement devront donc s'appliquer en fonction de l'armature urbaine du territoire, définie dans l'axe 2, mais surtout aux abords des arrêts de transports en commun dotés d'une bonne qualité de desserte.

La limitation de la place de la voiture ne peut être mise en œuvre sans prévoir le rabattement des usagers des communes rurales moins bien desservies vers les transports en commun et notamment les gares TER et les lignes de tram. C'est pourquoi il faudra prévoir les capacités des parkings relais des futures lignes de tramway et des gares TER de rabattement.

### Densifier autour des arrêts de transports en commun majeurs

Densifier autour des arrêts de transports en commun majeurs permet d'augmenter le nombre d'habitants ayant accès à ces transports, donc de favoriser l'utilisation de ce mode de déplacement et d'optimiser sa rentabilité. Le Valenciennois est aujourd'hui doté de plusieurs gares TER bénéficiant d'un bon niveau de desserte ainsi que de deux lignes de tramway performantes (l'une en fonctionnement, l'autre en cours de réalisation). Le SCoT vise à densifier et à favoriser la mixité des fonctions autour de ces gares et de ces arrêts de tramway en fonction de leur localisation dans le tissu urbain.

On évalue à environ 500 mètres en moyenne la distance qu'un piéton est susceptible de parcourir pour accéder à un arrêt de transports en commun. Au-delà de cette distance, l'usager peut être dissuadé d'utiliser les transports en commun. C'est pourquoi le SCoT définira des disques de valorisation des axes de transports (DIVAT), sur un rayon de 500 mètres autour des arrêts de transports en commun en site propre les plus pertinents.

L'utilisation des transports collectifs est également conditionnée par une accessibilité aisée aux stations. Le respect d'une densité minimale de construction dans ces périmètres s'accompagnera donc d'une attention particulière à la mobilité piétonne et à la qualité des cheminements doux jusqu'aux arrêts.

### Permettre la complémentarité vélo-transports en commun en mettant en œuvre le « système vélo » (stratégie cyclable globale)

Les déplacements courts, inférieurs à 3 km, constituent la majorité des déplacements quotidiens effectués par les habitants du territoire. Pour autant, l'usage du vélo a nettement reculé ces 10 dernières années. Si cet usage est aujourd'hui très limité sur le Valenciennois, l'exemple des territoires voisins transfrontaliers, qui présentent des caractéristiques (géographiques et météorologiques) comparables aux nôtres et une utilisation importante de ce mode de transport, doit nous inciter à considérer le vélo comme un élément à part entière de l'offre de transports du territoire. Il peut être envisagé pour une partie de la population comme un mode complémentaire aux transports en commun.

Pour favoriser son développement, il est nécessaire de mettre en œuvre une stratégie cyclable globale qui passe par la réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable, reprenant les réalisations ou améliorations à mettre en place sur les trajets principaux. Ce maillage pourra s'appuyer prioritairement sur les berges du canal de l'Escaut, autour duquel se concentrent plus de 50% de la population du Valenciennois et 60% des emplois.

Mais seront aussi favorisées l'organisation de cheminements spécifiques ou la réalisation des aménagements nécessaires à l'apaisement de la circulation, ainsi que la mise en place de panneaux d'indication routière spécifiques indiquant les itinéraires favorables aux cyclistes.

Le développement de stationnements sécurisés, notamment aux abords des équipements majeurs et des axes de transports (gares, certains arrêts de tramway) est une condition importante au développement de la pratique. Le maintien voire le développement des activités de services liées au vélo (achat, ateliers de réparation...) doit également être favorisé.



### 3.3. Préserver les espaces naturels et agricoles de proximité et promouvoir la nature en ville

Préserver, valoriser et donner une vocation aux espaces de respiration, coupures d'urbanisation entre les communes

Prairie fleurie à Saint-Amand-les-Eaux (crédit photo : SCoT du Valenciennois)



La conservation des « espaces de respiration » entre les communes a de multiples fonctions : elle donne des limites plus claires entre les espaces urbanisés, naturels et agricoles et permet ainsi de stopper l'urbanisation linéaire ; elle assure la fonctionnalité des corridors écologiques garant de la sauvegarde de la biodiversité.

Les coupures d'urbanisation existantes doivent donc être préservées.

Le SCoT souhaite valoriser sur ces espaces une agriculture de proximité rapprochant la production de la consommation.

Ces espaces pouvant servir à mettre en place des projets d'activités agricoles (arboriculture, élevage, maraîchage) dans le cadre de circuits courts, constituent des espaces à enjeux dans l'optique de diminuer les déplacements des hommes et des marchandises.

#### Accueillir la trame verte et bleue en milieu urbain

Afin d'éviter le déclin de la biodiversité, de favoriser le déplacement des espèces et la protection environnementale, les continuités écologiques<sup>7</sup> sont déterminantes. Il est nécessaire de les identifier et de chercher à préserver celles présentes sur le territoire, qu'elles soient en territoire urbain, périurbain ou rural. Ces continuités écologiques ne doivent pas contourner la ville. Leur préservation voire leur restauration en cœur urbain permet la valorisation et la sauvegarde d'un patrimoine écologique.

La préservation de la trame verte et bleue en milieu urbain doit se faire à tous les niveaux : préservation des continuités écologiques mais aussi des espaces de proximité dits « ordinaires ». Ces espaces situés aux abords des villes et villages et en cœur urbain, sont à conforter ou à créer.

La restauration de la nature en ville (parcs urbains, délaissés végétalisés, toitures végétalisées, cours d'eau...) revêt de multiples fonctions :

- un rôle social, car ceux-ci peuvent être valorisés, réutilisés et réappropriés ;
- un rôle paysager et en faveur de la biodiversité ;
- un rôle dans l'efficacité énergétique (amélioration des performances thermiques) ;
- des effets bénéfiques sur la santé (stockage du carbone et amélioration de la qualité de l'air) ;
- une contribution à la lutte contre les bouleversements climatiques et anthropiques (résorption des îlots de chaleur urbains, lutte contre les ruissellements des eaux de pluies sur des sols imperméabilisés...).

C'est pourquoi renforcer sa présence est indispensable dans un souci d'amélioration du cadre de vie des habitants.

7. Cœurs de biodiversité et corridors écologiques

L'objectif est d'augmenter les espaces de nature en ville, de recréer des espaces verts de proximité, pour leur fonction esthétique mais aussi dans le cadre de projets pédagogiques, sociaux et économiques comme par exemple la mise en place de jardins « partagés » à l'échelle d'un quartier. Amener la nature en ville, c'est aussi favoriser les perméabilités écologiques dans les nouvelles opérations d'aménagement et dans les zones d'activités.

Renforcer sa présence est également lié à la lutte contre le phénomène de pollution lumineuse. Les moyens d'actions mis en œuvre permettront d'assurer les continuités écologiques en milieux urbanisés, de ne pas nuire aux espèces animales et végétales exposées et de favoriser leur présence.

Les canaux et rivières, les parcs et jardins, les liaisons douces et les abords des lignes de tramway constituent le support majeur de la trame verte et bleue urbaine destinée à une mobilité douce, des espaces récréatifs, de loisirs et de détente.

L'Escaut revêt en cela une dimension toute particulière puisqu'il est à la fois un corridor écologique, un espace de loisirs, et peut constituer également un itinéraire privilégié de déplacements doux sur ses berges.



Rivière des Moulins  
à Denain (crédit  
photo : Ville de  
Denain)



### 3.4. Préserver le territoire des risques et des nuisances

#### Préserver les habitants des risques naturels et technologiques

Le territoire est concerné par des risques naturels (inondations, sismiques, liés aux affaissements miniers, de carrières et de mouvements de terrains, de retrait et de gonflement des argiles) et des risques technologiques et industriels.

Préserver les habitants des risques - Curgies (crédit photo : ©François LO PRESTI, source CAVM)

Afin de préserver les biens et les personnes, l'objectif est de prendre en compte en amont des réflexions de chaque opération d'aménagement, les Plans de Prévention des Risques en cours d'élaboration ou approuvés qui auront déterminé des règles de constructibilité.

Les communes ont également la possibilité de s'appuyer sur l'ensemble des connaissances mis à disposition comme : l'Atlas des zones inondables, les études réalisées dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive Inondation, l'étude sur les aléas miniers<sup>8</sup>, périmètres du SDICS<sup>9</sup> pour les cavités souterraines, etc. Le SCoT est associé aux procédures d'élaboration des PPR, à la mise en œuvre de la Directive Inondation (détermination des territoires à risque important d'inondation, évaluation préliminaire des risques d'inondation...).

Pour anticiper et diminuer ces risques, des aménagements spécifiques peuvent être prévus. Il est important d'adapter les projets de construction aux contraintes. La protection et la réhabilitation des cours d'eau et de leurs berges permettent d'anticiper les risques inondations par débordement. La plantation de haies et la préservation des zones naturelles d'expansion de crues concourent à réduire voire à prévenir les impacts d'une inondation par ruissellement. L'objectif sur le territoire du Parc naturel régional Scarpe Escaut est de doubler ces zones d'expansion de crues.

Il est nécessaire à travers l'aménagement de l'espace d'anticiper également les changements climatiques envisageables dans l'avenir et les risques que peuvent entraîner de tels changements.

<sup>8</sup> Etude des aléas miniers réalisée par Géodéris et le Pôle Après mine Est, septembre 2010

<sup>9</sup> Service Départemental Inspection Carrières Souterraines

En cela, favoriser la végétalisation des espaces peut constituer un début de réponse, cette végétalisation permettant de refroidir et d'humidifier l'air et d'agir sur le climat engendré par l'activité de la ville.

#### Limiter les pollutions et les nuisances



Pour répondre à cet objectif de limitation des pollutions et des nuisances, différentes mesures peuvent être prises, l'objectif premier étant la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. Les nouveaux projets d'urbanisme peuvent intégrer une réflexion sur leurs conséquences en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle participe également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La production de déchets est source de pollution visuelle, olfactive, organique et chimique. Devenir un territoire éco-responsable et économe en ressources passe par une valorisation des déchets et une optimisation de leur gestion.



Il s'agit d'encourager les démarches de réduction de notre production de déchets à la source et les actions visant à l'amélioration du tri. Il faudra également faire la promotion de la valorisation énergétique des déchets qui peut, tout comme l'exploitation de la ressource (recyclage), faire l'objet d'une opportunité (nouvelle filière à développer) en termes d'activités économiques.

Le territoire devra adapter ses capacités de traitement et de collecte en fonction des objectifs d'augmentation de la population (20000 ménages supplémentaires à l'horizon 2030) et d'implantation de nouvelles entreprises.

Dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air, une diminution des déplacements permet de réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores. L'ensemble des mesures du SCoT visant à la réduction des déplacements motorisés concourront à maîtriser les émissions de gaz à effet de serre.

Il existe d'autres formes de nuisances qui peuvent être sonores et visuelles. Les aménagements doivent permettre de préserver les populations de ces nuisances sonores, par exemple en maîtrisant l'urbanisation du foncier trop proche des infrastructures de transports en lien avec les plans d'exposition au bruit (PEB) des agglomérations, ou en réalisant les aménagements nécessaires à la réduction de ces impacts.

En ce qui concerne les pollutions lumineuses, le SCoT préconise d'adapter le niveau d'éclairage aux besoins et à la sensibilité des milieux. Il s'agit en outre de diminuer la consommation d'énergie en termes d'éclairage public.

