

NORD PAS DE CALAIS-PICARDIE

© C. Warghegnaecker / Région Nord - Pas de Calais

© Philippe Truier / Région Nord - Pas de Calais

© Guilhem Cholet / Région Picardie

© Xavier Renoux / Région Picardie

Repères pour la nouvelle région



Direction Générale «Appui au pilotage des Politiques Publiques»
Région Nord-Pas de Calais

Direction Générale «Développement Territorial»
Région Picardie

RÉDACTION :

Direction du Développement Durable, de la Prospective et de l'Evaluation
Région Nord-Pas de Calais

Mission Aménagement Régional
Région Nord-Pas de Calais

Direction de la Prospective, de la Programmation, de l'Aménagement Durable et de l'Europe,
Région Picardie

Directeurs de publication

Yves Duruflé, Directeur Général des Services, Région Nord-Pas de Calais

Denis Harlé, Directeur Général des Services, Région Picardie

Juin 2015



SOMMAIRE

DES ENJEUX RÉGIONAUX D'AMÉNAGEMENT AU PRISME DE L'ORGANISATION TERRITORIALE DE LA NOUVELLE RÉGION	4
1. LES CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES DU TERRITOIRE	6
1.1. Une croissance de population se traduisant de manière différenciée sur les territoires	6
1.2. Des recompositions économiques importantes accentuant les disjonctions habitat/emploi	8
1.3. Une région bien équipée en infrastructures de transport	9
1.4. L'émergence de systèmes urbains partiellement connectés	10
1.5. Une urbanisation croissante aux effets multiples	16
2. LES TERRITOIRES DE L'ACTION PUBLIQUE	20
2.1. Une structuration institutionnelle reflétant un maillage communal dense, parfois en décalage avec les réalités territoriales	20
2.2. Un développement d'autres formes de coopérations interterritoriales en lien avec l'émergence de systèmes urbains	24
2.3. Une pratique de la planification urbaine et territoriale répandue mais hétérogène	25
2.4. Une ingénierie qui se structure mais qui demeure répartie de façon hétérogène sur le territoire régional	28
3. LES ENJEUX ET STRATÉGIES RÉGIONALES D'AMÉNAGEMENT	31
3.1. Envisager une approche de l'aménagement s'appuyant autant sur les réseaux que sur les découpages	32
3.2. Encourager l'interterritorialité avec des politiques publiques à plusieurs échelles et des modalités de gouvernance adaptées	34
3.3. Articuler stratégies d'aménagement et stratégies de développement, en intégrant les enjeux énergie, climat et environnement	37

Des enjeux régionaux d'aménagement au prisme de l'organisation territoriale de la nouvelle région

Comme les autres territoires, la nouvelle région connaît des transformations territoriales importantes, portées à la fois par une mutation du tissu économique et par une évolution des mobilités résidentielles et domicile-travail. Ces transformations font notamment émerger des pôles et des systèmes urbains, dont la complexité dépasse de loin le modèle centre périphérie que l'on peut observer dans d'autres régions, et une imbrication ville-campagne, parfois accompagnée par une croissance démographique significative, particulièrement en milieu périurbain ou rural. La hiérarchie des pôles métropolitains, des réseaux de villes et de bourgs-centres qui s'en dégage reflète leur attractivité économique et le dynamisme de leur marché du travail ainsi que les relations et complémentarités entre les différents centres. Tandis que la métropole lilloise élargit de plus en plus son influence, l'attractivité prend des formes très différentes selon les territoires, parfois originales, s'appuyant tantôt sur des systèmes productifs locaux dans les campagnes ou sur des potentiels de fonctions mutualisées entre plusieurs pôles urbains. Un maillage territorial est ainsi à organiser allant de la métropole européenne à des bourgs ruraux. Cinq types d'espaces peuvent dès lors être identifiés au sein de la nouvelle région, traduisant des réalités différenciées de fonctionnement des territoires. Dans ce paysage complexe générant des complémentarités mais aussi des concurrences interterritoriales, l'objectif au sein de la nouvelle région sera bien de renforcer les solidarités interterritoriales.

Ces espaces ne se superposent que partiellement avec la structuration institutionnelle. Tentant de s'approcher des « territoires vécus » au sens de l'INSEE avec plus ou moins de correspondance, les Pays sont de plus en plus confrontés à des enjeux de politiques publiques dépassant le cadre de leur périmètre à différentes échelles. Le bloc intercommunal s'est quant à lui considérablement structuré, même si la fragmentation demeure importante : on dénombre 136 EPCI au sein de la Nouvelle

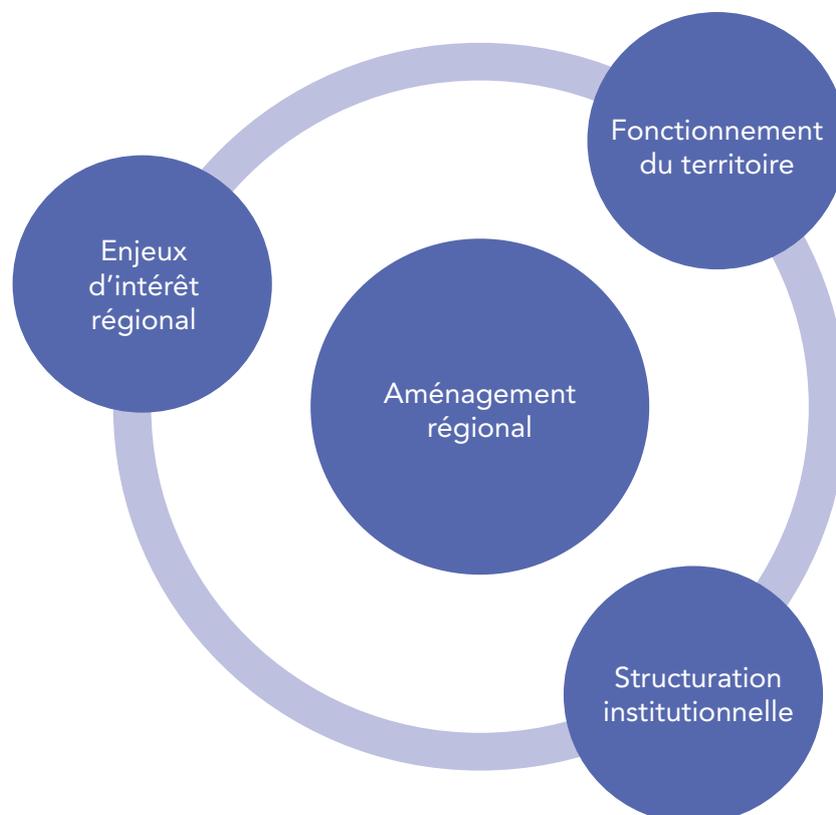


Région. Si la recherche du « bon découpage » territorial correspondant à la fois aux réalités socioéconomiques et aux périmètres institutionnels s'avère souvent vain eu égard au développement des mobilités, des flux économiques et des fonctionnements en réseau, il n'en demeure pas moins que ces découpages produisent des effets, tantôt positifs (lisibilité des enjeux, visibilité...), tantôt négatifs (fragmentation de l'action publique, inégalités en moyens d'ingénierie...).

Prenant acte de ces différentes évolutions et caractéristiques d'organisation territoriale, les deux SRADDT Picardie et Nord Pas-de-Calais ont, chacun avec leur propres approches, posé la nécessité de développer l'interterritorialité au moyen d'outils spécifiques en s'appuyant sur des démarches telles que les Directives Régionales d'Aménagement et les Grands Projets Régionaux, et les dynamiques de pôles métropolitains. En attendant l'élaboration d'un SRADDET à l'échelle de la nouvelle région, ces différents outils et approches constituent d'ores et déjà une base de réflexion pour construire de nouvelles modalités d'interterritorialité adaptées au nouveau fait régional et à l'articulation de ses différents territoires.

Il ne s'agit pas ici de traiter les politiques d'aménagement dans leur exhaustivité mais de mettre en perspective les grands enjeux d'aménagement régionaux avec les principales caractéristiques socioéconomiques de la nouvelle Région et son organisation territoriale. Ces éléments d'analyse ne peuvent se substituer à une réflexion plus globale sur le nouveau fait régional mais éclairent avec un nouvel angle les deux stratégies régionales mises en œuvre et leurs déclinaisons opérationnelles.

Trois entrées complémentaires faisant chacune système seront traitées de manière synthétique et nécessairement réductrice :



1. Les caractéristiques fonctionnelles du territoire

1.1. UNE CROISSANCE DE POPULATION SE TRADUISANT DE MANIÈRE DIFFÉRENCIÉE SUR LES TERRITOIRES

Le territoire de la nouvelle région se caractérise par une croissance importante de la population des espaces périurbains et ruraux au cours des dernières années, tandis que de nombreux pôles urbains connaissent des pertes de population. C'est en particulier le cas des cœurs d'agglomérations et de villes centres du Littoral, de Maubeuge Val de Sambre, d'une partie du bassin minier, d'Amiens ou encore de la majorité des villes moyennes picardes, tandis qu'au sein de la métropole lilloise, le dynamisme de Lille contraste avec des pertes de population sur la partie est du territoire. Ces évolutions tendent à creuser les inégalités entre les territoires avec une attractivité plus forte d'espaces, urbains comme ruraux, accueillant des familles avec un certain niveau de vie et les territoires peu attractifs, cumulant les difficultés sociales. Par ailleurs, des disparités territoriales existent également au sein même des grands espaces territoriaux.

Le dynamisme démographique des espaces périurbains et ruraux

Le dynamisme démographique de la nouvelle région est porté majoritairement par des petites communes, notamment celles comptant moins de 1 000 habitants, qui représentent près de 75 % des communes de la nouvelle région. Ce phénomène est notamment visible dans les grandes couronnes périurbaines des agglomérations et dans le sud picard, concerné par le desserrement francilien. Dans une moindre mesure, le desserrement rémois impacte une partie du sud de l'Aisne.

Population communale en nombre d'habitants	Nombre de communes	Part des communes	Population totale 2011	Évolution moyenne annuelle entre 2006 et 2011
< 500	2 130	55,5%	509 945	+ 0,68 %
de 500 à 999	741	19,3 %	513 236	+ 0,64 %
de 1 000 à 4 999	747	19,5 %	1 574 863	+ 0,30 %
de 5 000 à 9 999	121	3,2 %	845 179	+ 0,05 %
de 10 000 à 49 999	88	2,3 %	1 632 434	- 0,12 %
plus de 50 000	9	0,2 %	884 513	- 0,21 %
Total général	3 836	100 %	5 960 170	+ 0,13 %

Source : INSEE, Recensement Général de la Population, Traitement DIPPAGE

Ces petites communes, aux moyens financiers et techniques souvent réduits connaissent pour certaines l'arrivée de nouveaux arrivants avec ses conséquences en termes de déplacements, d'organisation des services à la population, d'environnement (émissions de gaz à effet de serre) ou encore de consommation foncière de terres agricoles.

Des villes moyennes fragilisées

La plupart des villes moyennes de la nouvelle région (en particulier les centres urbains des agglomérations) connaissent une fragilisation sur le plan démographique et sont en perte de croissance. Un double mouvement peut être observé : les populations à faibles revenus sont parfois contraintes de quitter les villes-centres pour s'installer en lointaine périphérie, loin de leur lieu d'emploi quand, à l'inverse, certaines populations connaissant d'importantes difficultés sociales se concentrent dans certains quartiers, et sont très peu mobiles.

La métropole lilloise

Si on peut noter une certaine forme d'attractivité de la métropole lilloise, notamment au niveau de son dynamisme universitaire et à une échelle régionale, cette attractivité reste à nuancer, en comparaison avec d'autres métropoles de même taille, à l'échelle nationale ou européenne. La métropole lilloise affiche en effet un déficit migratoire, compensé par un solde naturel positif. Certains espaces de la métropole lilloise connaissent d'importantes difficultés économiques et sociales.

1.2. DES RECOMPOSITIONS ÉCONOMIQUES IMPORTANTES ACCENTUANT LES DISJONCTIONS HABITAT/EMPLOI

Héritière de vieilles traditions industrielles, l'organisation spatiale de la nouvelle région a été profondément marquée par les mutations économiques des deux précédents siècles. A bien des égards les spécificités économiques territoriales développées avec la première révolution industrielle - et même pour certaines bien avant ! - conditionnent encore la géographie de ce vaste espace.

L'exemple le plus frappant est celui du bassin minier. Long de 120 kilomètres et large de seulement 12 kilomètres, cet arc qui pèse 1 million d'habitants, qui s'étend de Auchel à Condé-sur-l'Escaut et se prolonge en Belgique, a été le théâtre d'une formidable épopée extractive et industrielle en lien avec la sidérurgie, aujourd'hui révolue, qui a forgé l'identité économique, sociale, urbaine et humaine de ce territoire.

Malgré d'importants efforts publics ayant notamment porté sur la requalification des friches industrielles ou encore la réhabilitation des logements miniers, les territoires du bassin minier connaissent encore des problèmes plus importants que la moyenne régionale dans le domaine de la santé ou sur le niveau de qualification et de formation de ses habitants. Ainsi, si le bassin minier est un territoire qui a créé de nombreux emplois ces dernières années, ces créations n'ont pas toujours bénéficié aux habitants de ces territoires.

Le retrait des industries qui avaient pris le relais (notamment l'automobile) a laissé place à un mix d'activités où l'économie présentielle (celle destinée à satisfaire les besoins des populations locales) occupe aujourd'hui une place importante.

Une autre grande spécificité économique séculaire de la nouvelle région est constituée par le « modèle » original de « l'industrie à la campagne » qu'on peut rencontrer notamment en Picardie, mais aussi dans le Caudresis, l'Avesnois, le Ternois, l'Audomarois, le Val de Sambre... Ces pôles manufacturiers ruraux, constitués pour certains avant l'avènement du charbon et de la machine à vapeur, perdurent de nos jours : métallurgie légère (robinetterie-serrurerie) dans le Vimeu, industrie du verre creux dans la Vallée de la Bresle (à cheval sur la Normandie et la nouvelle région Nord-Pas de Calais-Picardie) et aéronautique et mécanique dans le bassin d'Albert.

Le virage de la seconde révolution industrielle qui marque l'avènement de la production et de la consommation de masse et son corolaire d'activités diversifiées tournées vers la satisfaction de la demande en forte progression, a donné lieu à la constitution des zones industrielles et commerciales en périphéries des villes.

La mondialisation (concurrence des pays à bas coût de main d'œuvre : Asie du Sud-Est et Europe centrale et orientale), qui a très tôt sonné le glas de la majeure partie d'une des spécialisations séculaires de la région, à savoir le textile, - avec entre autres des noms aussi prestigieux que Saint Frères ou encore Cossierat - (principalement localisé à Amiens, Saint Quentin, Lille, Roubaix, Tourcoing, Calais, Cambrésis-Caudrésis), met également à mal ces activités industrielles aux abords des villes (chimie,

plasturgie, etc.). Des efforts substantiels sont actuellement entrepris pour relancer les activités textiles grâce au Pôle compétitivité « Up-tex » qui œuvre à la conception de textiles techniques et intelligents. On retrouve également des activités industrielles sur la côte, principalement localisées à Calais, Boulogne (plateforme agroalimentaire autour du poisson) et surtout Dunkerque (sidérurgie, raffinerie). Une bonne partie du littoral - de la Baie de Somme jusqu'à Etaples et au-delà - est quant à elle tournée vers les activités résidentielles et touristiques.

Le développement des villes s'est fait de manière inégale : Amiens et Lille comptaient durant le premier tiers du XIX^e siècle le même nombre d'habitants. Impactées par la désindustrialisation, elles ont également connu la tertiarisation via le développement des fonctions métropolitaines supérieures (Métropole lilloise) et de l'emploi public (Amiens). Le réseau de villes moyennes joue lui aussi un rôle de structuration des territoires à travers le potentiel d'emplois qu'il offre à sa périphérie.

Sur une terre d'échanges et de passage, la logistique a naturellement trouvé un terreau favorable pour alimenter les bassins de consommation à proximité grâce à la bonne irrigation des réseaux de communication (routes, maillage des autoroutes avec le corridor très fréquenté de l'autoroute A1, mais aussi voies navigables balisées par des plateformes multimodales à l'exemple de Delta 3 à Dourges). Le sud de la région (proximité francilienne avec Paris et Roissy) abrite de nombreuses activités de ce type, comme la métropole lilloise, le corridor minier et le port de Calais.

L'agriculture, l'industrie agro-alimentaire et l'agro-industrie sont également des points forts du système productif qui façonnent le territoire régional. Les terres fertiles du Santerre et celles de l'Artois génèrent de la valeur ajoutée et comptent parmi les plus grands groupes tournés à l'international tels que Bonduelle, Tereos, Nestlé et bien d'autres.

Enfin, aujourd'hui, les stratégies économiques s'appuyant sur la troisième révolution industrielle et le nouveau régime de croissance tiré par les innovations environnementales se basent sur des atouts disséminés sur l'ensemble du territoire : valorisation de la biomasse, filière bois, rénovation thermique et éco-matériaux, etc.

1.3. UNE RÉGION BIEN ÉQUIPÉE EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'espace régional est fortement structuré d'une part par un réseau routier/autoroutier dense, et d'autre part par un réseau ferroviaire maillant l'ensemble du territoire.

Le réseau autoroutier, amorcé par l'A1 Paris-Lille, poursuivi en Nord Pas de Calais autour de Lille puis de Calais, et achevé plus tardivement en Picardie par l'A16 et l'A29, a fortement contribué à réduire les temps de parcours au sein de la région et a facilité l'installation de la population à distance des pôles d'emploi, comme le développement de zones d'activités à proximité des accès autoroutiers. Le réseau a également amélioré la connexion entre les pôles urbains tout en favorisant le développement de la périurbanisation le long des axes principaux ou le mitage des espaces agricoles et naturels par les zones d'activités économiques « en chapelet ».

Le réseau ferroviaire est également particulièrement bien développé, et offre à la population de la



nouvelle région, avec ses 354 gares et points d'arrêt, la possibilité d'un mode de déplacement alternatif ou complémentaire au mode routier, même si des améliorations peuvent être apportées pour optimiser le réseau et sa fréquentation, réaliser des aménagements et favoriser l'intermodalité... Même si sa concrétisation n'est observée qu'à la marge encore, la proximité d'une desserte ferroviaire constitue également un atout en matière d'urbanisme et d'aménagement. Des réflexions sont conduites en ce sens autour d' « étoiles ferroviaires » et d' « axes » stratégiques.

Conséquence de la dissociation des zones d'habitat et des zones d'emplois, les migrations quotidiennes domicile-travail ont tendance à augmenter en distance et en temps dans la nouvelle région depuis plus de 15 ans. Le phénomène est beaucoup plus marqué en Picardie, où en 2009, 60% des actifs quittaient leur canton ou leur agglomération de résidence pour rejoindre leur lieu de travail et dont la distance moyenne parcourue atteignait 19,8 km¹. Les navetteurs travaillant en région parisienne viennent impacter naturellement cette moyenne, mais les distances parcourues au sein même de la Picardie sont également importantes.

Si l'on ne considère que les actifs restant au sein de la nouvelle région, mais sortant de leur canton ou agglomération, ils représentent 41,7% de la population en Picardie en 2009 contre 33,4 % en Nord-Pas de Calais. Les déplacements en Nord-Pas de Calais sont en effet de plus courte distance même s'ils ont tendance à s'allonger légèrement. En 2006, 45% des actifs travaillent à une distance de moins de 5 km de leur domicile, quand 47% effectuent une distance comprise entre 5 et 30 km, pour 8% qui se rendent à plus de 30 km de chez eux.

Ces déplacements se font dans leur très grande majorité en véhicule individuel, la part modale des transports en commun étant plus grande en Nord-Pas de Calais du fait de la densité de population et de l'offre associée.

Par ailleurs, les trois grands ports de Dunkerque, Boulogne et Calais représentent des atouts régionaux majeurs, comme les aéroports de Lille Lesquin et Beauvais, et la proximité des grands aéroports internationaux tels que Roissy, Bruxelles et Charleroi.

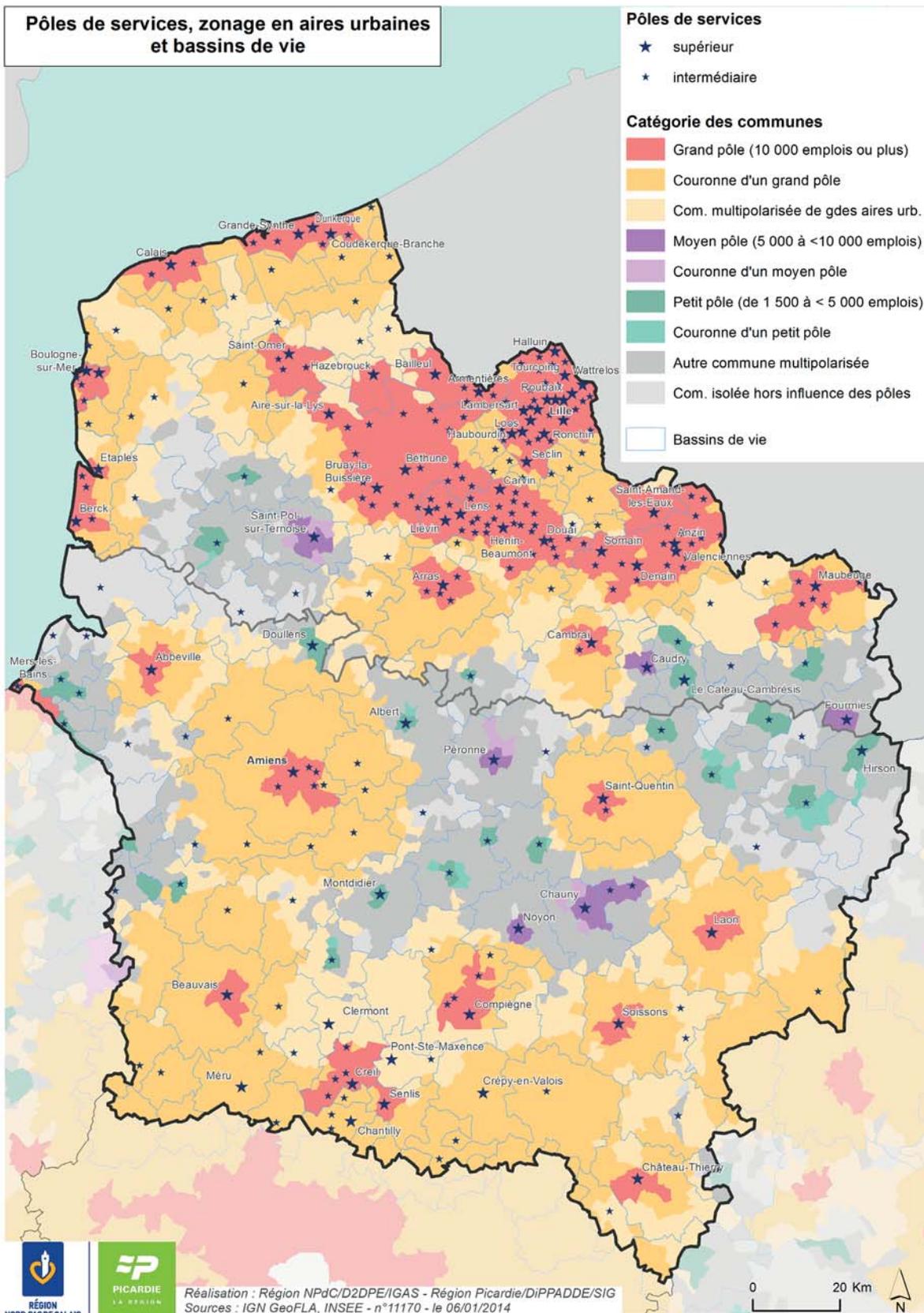
Enfin, des projets tels que le Canal Seine Nord Escaut, Picardie-Roissy ou Calais Port 2015 sont amenés à renforcer le positionnement de la nouvelle région dans son environnement au cœur des échanges.

1.4. L'ÉMERGENCE DE SYSTÈMES URBAINS PARTIELLEMENT CONNECTÉS

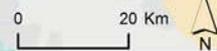
La structuration du territoire de la nouvelle région peut s'appréhender en distinguant plusieurs types d'espaces dont la métropole lilloise « intégrant » le corridor minier, le sud picard sous influence métropolitaine, le littoral et ses agglomérations, le réseau de villes moyennes et enfin les espaces ruraux maillés de bourgs et de petites villes.

1. INSEE : sur la base des données du recensement, distance entre le domicile et le travail, tous modes de déplacement confondus. L'enquête ménage régionale picarde précise par ailleurs ces éléments : chaque jour, 1/3 des Picards effectue un déplacement de plus de 10km (hors PTU). La moyenne de la somme des déplacements de ces « Grands Mobiles » est de 100km, ces derniers leur consacrant en moyenne quotidiennement 2h17.

Pôles de services, zonage en aires urbaines et bassins de vie

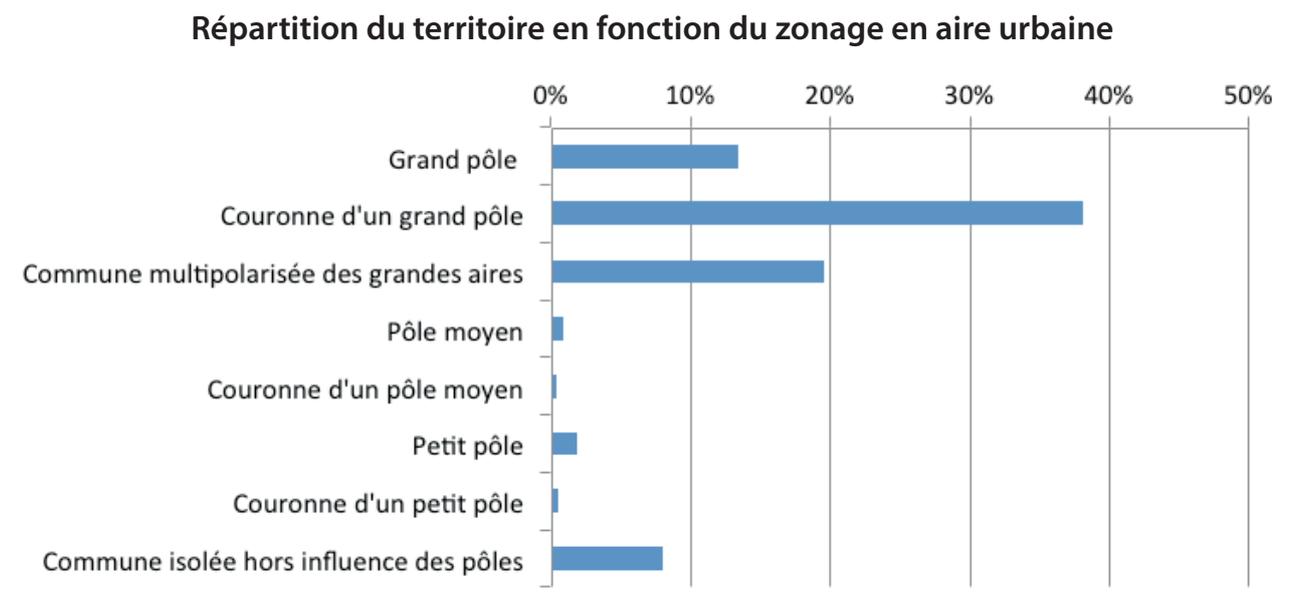
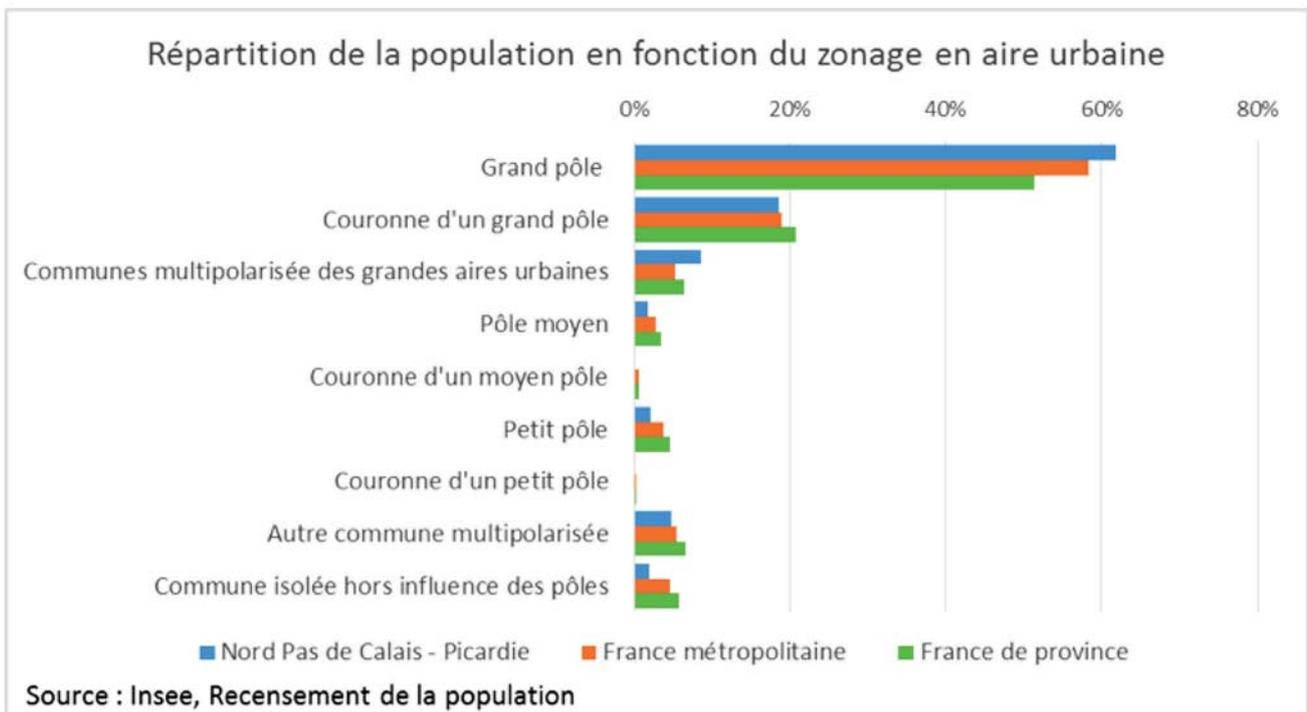


Réalisation : Région NPdC/D2DPE/IGAS - Région Picardie/DiPPADDE/SIG
Sources : IGN GeoFLA, INSEE - n°11170 - le 06/01/2014



Une région sous influence urbaine

Au regard du zonage en aire urbaine, la nouvelle région est une région essentiellement urbaine. Ainsi, 89% de la population vit sous l'influence des grands pôles urbains, ce qui correspond à une proportion supérieure de 6 points par rapport à la moyenne de France métropolitaine et même de 10 points hors Île-de-France. Plus de 62% des habitants vivent au sein même du pôle urbain contre seulement 52% en France de province. Les 27% restants vivent dans des communes périurbaines rattachées à ces grands pôles au regard de l'importance du lien fonctionnel entre ces communes et le pôle. Ce constat est à nuancer pour la partie picarde, pour laquelle la part d'habitants dans les pôles urbains est de 34% (contre 32% dans les couronnes périurbaines).



L'espace métropolitain lillois

Au nord-est de la nouvelle région, la Métropole Européenne de Lille constitue le principal pôle de peuplement avec plus d'un million d'habitants. La métropole lilloise dispose d'une forme urbaine spécifique avec un axe majeur de peuplement reliant Lille aux villes de Roubaix et Tourcoing. L'intensité du peuplement se prolonge par ailleurs au-delà des frontières nationales procurant le qualificatif d'européenne à cette métropole connectée à la fois à la Wallonie et à la Flandre, et donné lieu à l'association de ces espaces au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk²-Tournai. Plus généralement la densité, la morphologie et la continuité du peuplement inscrivent la métropole lilloise dans la continuité du peuplement de l'Europe du Nord.

La métropole lilloise est une agglomération dynamique, moteur résidentiel et économique. Néanmoins, la métropolisation y est plus diffuse que dans les principales métropoles françaises. Si l'aire urbaine de Lille concentre une grande partie des fonctions métropolitaines de la région et bénéficie d'une forte attractivité étudiante, elle apparaît en retrait par rapport aux grandes métropoles françaises et européennes. Toutefois, la continuité géographique avec les aires urbaines du bassin minier et la réalité des déplacements quotidiens entre ces espaces incitent à considérer un espace plus large constituant un système métropolitain original.

Au sud de la métropole lilloise, et dans une relation d'intégration de plus en plus grande à la métropole lilloise, le territoire de l'ex-bassin minier forme un espace de peuplement spécifique regroupant plus d'un million d'habitants au sein de trois grands pôles urbains contigus : Béthune, Douai-Lens et Valenciennes. Le peuplement s'y est essentiellement organisé autour de l'activité minière avec des quartiers constitués autour des fosses plutôt qu'autour des centres. L'habitat y est également spécifique avec l'importance du parc minier. Cette spécificité urbaine a contribué au classement de ce territoire au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre de «Paysage culturel évolutif».

Le sud de la nouvelle région : un territoire sous influence francilienne

Le sud du territoire régional (sud de l'Oise et sud de l'Aisne) est également sous l'influence d'un pôle métropolitain, mais extérieur à la région : l'Île-de-France. L'aire urbaine de Paris s'étend en effet de plus en plus vers le nord, jusqu'aux portes de Beauvais et de Soissons. L'influence francilienne limite d'ailleurs la constitution de polarités autonomes, autour de Creil ou Senlis notamment, en dépit de l'importance démographique de ces villes. Néanmoins, depuis quelques années, l'expansion de l'aire urbaine parisienne a tendance à se ralentir dans l'Oise et s'oriente désormais vers l'est

Le sud picard est particulièrement concerné par de longs déplacements domicile-travail, en raison des échanges intenses avec l'Île-de-France. 15 000 Picards travaillent ainsi sur le pôle d'emploi de Roissy, ce qui représente plus de 11% des emplois salariés du pôle. Près de 60% des Picards travaillant sur le pôle d'emploi de Roissy résident dans le Pays du Sud de l'Oise (essentiellement dans les communes de Senlis, Crépy-en-Valois, Lamorlaye et Chantilly).

Un réseau d'agglomérations et de villes intermédiaires structurant le cœur de la nouvelle région

Au cœur de la nouvelle région, le territoire est maillé par un réseau relativement dense d'agglomérations et de villes intermédiaires (Abbeville, Amiens, Arras, Beauvais, Cambrai, Château-Thierry, Compiègne, Creil, Laon, Maubeuge, Péronne, Saint-Quentin, Soissons). Ces villes et agglomérations structurent chacune une aire urbaine plus ou moins importante. Au nord de la région, les aires urbaines sont géographiquement proches et densément peuplées et forment des systèmes en cours d'intégration, tandis que dans la partie sud, les aires urbaines polarisent de vastes espaces peu denses.

Ce maillage permet notamment un accès relativement rapide aux services de gammes supérieures à l'ensemble des habitants de la région. Ces espaces ont une organisation concentrique avec un cœur urbain densément peuplé regroupement par ailleurs les grandes fonctions économiques et une couronne périurbaine importante de moindre densité mais fortement connectée au cœur urbain avec une majorité d'actifs y travaillant. Ces pôles sont par ailleurs reliés les uns aux autres via des échanges quotidiens ou des mobilités résidentielles et permettent une structuration importante du territoire. Pour ces villes moyennes, qui connaissent des évolutions plus ou moins contrastées, les enjeux à venir résident dans la préservation de leur attractivité et de leur qualité de vie.

Un littoral fortement urbanisé se prolongeant sur la côte belge

La nouvelle région se caractérise également par une forte urbanisation de son espace littoral. L'importance du peuplement littoral s'étend au-delà des frontières et relie cet espace à l'espace littoral flamand.

Il est structuré par trois agglomérations : Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque, auxquelles on peut adjoindre Saint-Omer. Dynamiques sur le plan démographique jusqu'à la fin des années 1990, ces agglomérations perdent désormais de la population, au bénéfice des territoires périurbains.

Si l'urbanisation est forte sur l'ensemble du littoral, deux espaces se distinguent :

- L'espace côtier de la Manche dispose d'une forte dynamique touristique se traduisant par une part importante de résidences secondaires ou d'habitat de loisirs et de vacances. Ces territoires disposent en effet de l'essentiel des résidences secondaires de la nouvelle région ainsi que d'une offre d'hébergement touristique importante à la fois en hôtellerie, gîtes et camping. Ce territoire constitue par ailleurs le principal espace touristique de la région.
- L'espace côtier de la Mer du Nord bénéficie également d'atouts touristiques. Toutefois, son peuplement et sa forme urbaine apparaît davantage lié aux activités industrielles et portuaires autour des ports de Dunkerque et de Calais mais aussi autour de l'agglomération de Saint-Omer.

Les territoires littoraux sont ceux qui dans le monde connaissent les plus forts taux de développement. La présence de ce littoral étendu et attractif représente un atout important de la nouvelle région, à condition qu'il parvienne à concilier les exigences liées à la préservation de ses aménités et celles du développement productif, notamment autour des ports.

Des espaces ruraux maillés de bourgs et de petites villes

De manière générale, les échanges résidentiels entre les territoires de la nouvelle région sont assez intenses et se font notamment au bénéfice des territoires ruraux et périurbains. Les mobilités résidentielles suivent le cycle de vie, avec une installation des jeunes ménages dans les principaux pôles urbains (études, entrée dans la vie active), tandis que de nombreuses familles s'en éloignent, à la recherche d'un cadre de vie et de conditions de logement plus facilement abordables.

Si les familles s'éloignent des centres pour leur résidence, les actifs sont nombreux à y garder un emploi, entraînant une déconnexion de plus en plus forte entre le marché du travail et le marché du logement. Ainsi, les déplacements domicile-travail entre zones d'emploi augmentent principalement en raison de stratégies résidentielles plus ou moins contraintes, se traduisant par un éloignement du lieu de travail. Ces déplacements s'effectuent en majorité en voiture individuelle, avec des conséquences importantes en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de coût de carburant.

Néanmoins, les territoires ruraux et périurbains sont maillés par un réseau de petites villes et de bourgs, qui structurent des bassins de vie et qui permettent une relativement bonne accessibilité aux équipements et aux services du quotidien.

Ces territoires constituent par ailleurs des espaces de jonction entre les deux régions historiques avec une continuité des bassins de vie et des paysages de part et d'autre de l'ancienne frontière régionale. C'est en particulier le cas de territoires comme les vallées du Pas-de-Calais et de la Somme ou encore de la Thiérache s'étalant du sud du département du Nord au nord de l'Aisne.

Dans ces territoires souvent en déclin, on perçoit quelques signes de renouveau avec l'arrivée de néo-ruraux et la valorisation de ces espaces comme support de robustesse et biodiversité.

Ces différents types d'espaces sont plus ou moins interconnectés. L'analyse de la DATAR sur les systèmes urbains a permis d'identifier plusieurs systèmes interurbains, parmi lesquels :

- Le **système interurbain métropolitain transfrontalier de Lille**. Ce système polycentrique est caractérisé par une forte ouverture à l'international, notamment pour les entreprises. Il est connecté avec 16 villes françaises, au premier rang desquelles Marseille et Lyon, et il entretient des liens directs avec l'aire urbaine de Paris.
- Le **système interurbain animé par Amiens, Saint-Quentin, Beauvais et Compiègne** est un des moins centralisés de France. Il est une des composantes régionales du système urbain de Paris, avec lequel il entretient des liens fonctionnels. Les connexions entre ce système urbain et celui de Lille ne concernent de façon significative qu'Amiens et Saint-Quentin.
- Enfin, le **système monocentrique interrégional animé par Reims** comprend notamment les aires urbaines de Laon, de Soissons et de Château-Thierry.

1.5. UNE URBANISATION CROISSANTE AUX EFFETS MULTIPLES³

Une artificialisation croissante

Les terres agricoles sont la principale composante d'occupation du sol et à elles seules couvrent plus des trois quarts du territoire régional (76,4%). Toutefois, leur surface recule régulièrement, au profit principalement des espaces urbains (moins 5 000 ha pour les terres cultivées, moins 30 000 ha pour les prairies entre 2000 et 2013). Parmi les espaces agricoles qui régressent, les prairies sont les espaces les plus touchés.

En effet, l'artificialisation croissante du territoire par l'extension urbaine et des infrastructures se fait principalement au détriment des terres agricoles. Les espaces artificialisés représentent 9,2 % du territoire dont 4,9% pour les espaces habités. La principale zone agglomérée est constituée par la métropole lilloise, ses environs et par le bassin minier. L'intensité de l'occupation humaine est aussi importante au sud de la Région, notamment autour de la vallée de l'Oise. Sur le reste du territoire, relativement peu artificialisé, la structure urbaine s'organise autour d'un réseau de villes principal entouré de petites communes. Cette organisation spatiale a contribué à une urbanisation diffuse notamment en termes d'habitat.

La consommation d'espaces est également due au développement des emprises commerciales et industrielles, ainsi qu'à l'aménagement des infrastructures de transport des vingt dernières années.

Une dimension naturelle trop modeste

La nouvelle région présente une très faible part de milieux naturels, semi-naturels⁴ et forêts (15 %, soit une présence inférieure à la moyenne nationale). Toutefois, essentiellement dans le nord de la Région, ces espaces peuvent être amenés à progresser légèrement, conséquence à la fois du boisement privé, de l'action publique (collectivités, conservatoires, Parcs Naturels Régionaux...)

L'ensemble des activités humaines sur le territoire régional n'est pas sans conséquence sur les milieux naturels et la biodiversité qu'ils hébergent. L'étalement urbain (progression de 7,3% des zones urbaines et espaces artificialisés entre 1998 et 2010) conduit à l'urbanisation de zones naturelles ou semi-naturelles en limite de bourgs ou de villes ; les mutations des systèmes agricoles privilégient les grandes cultures à la pratique de l'élevage et entraînent retournement de prairies et recul du bocage ; certaines pratiques agricoles ou forestières peuvent également être à l'origine d'une banalisation ou disparition de certains milieux. Enfin, les travaux et aménagements variés touchant les cours d'eau peuvent générer des déséquilibres naturels importants, tout comme la fragmentation générale du territoire isolant des habitats naturels les uns des autres limitant la capacité de survie des espèces.

On constate en effet une érosion forte et rapide de la biodiversité régionale, de nombreuses espèces animales et végétales étant menacées d'extinction à court ou moyen terme. La nouvelle région compte parmi celles qui ont perdu le plus d'espèces et de naturalité en France depuis les années 1970, alors même qu'elle recèle un patrimoine dont une partie est reconnue d'intérêt européen (faune et flore). La région est notamment traversée par plusieurs corridors majeurs de migration des oiseaux et comprend de nombreuses zones de reproduction.

3. Sources : *Modes d'occupation du sol Nord-Pas de Calais et Picardie*

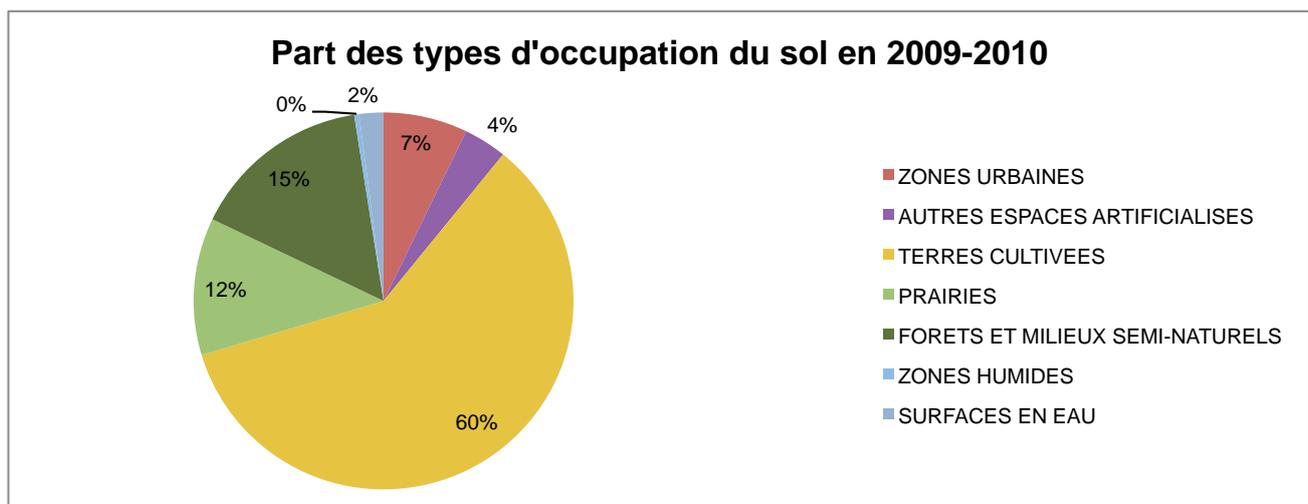
4. Espaces semi-naturels : Les milieux semi-naturels regroupent les espaces à la végétation arbustives ou herbacées (pelouses, landes...) ou ne disposant que de peu ou pas de végétation (roches, dunes...)

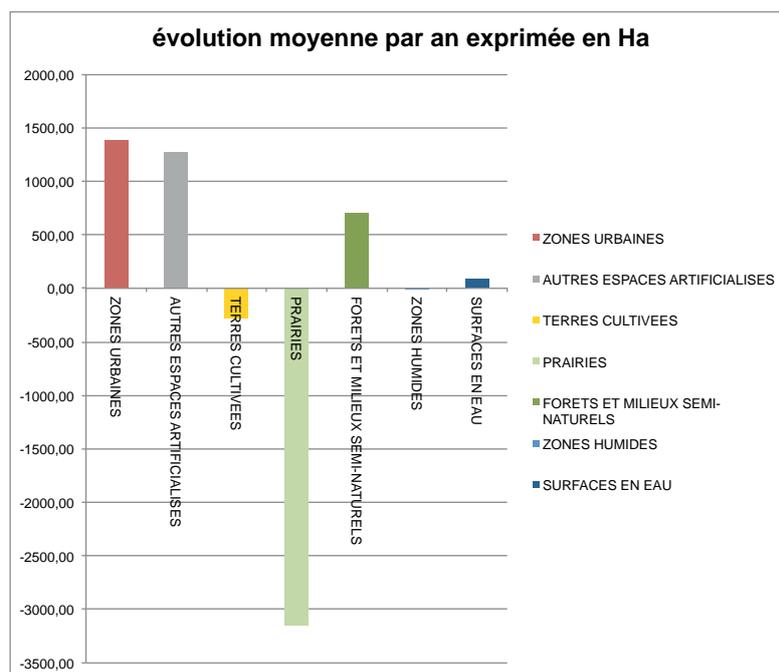


	Nord - Pas de Calais		Picardie		Nouvelle Région	
Année de la donnée	1998 année 1	2009 année 2	2002 année 1	2010 année 2	1998/2002 année 1	2009/2010 année 2
Zones urbaines	127 329	137 337	91 957	95 717	219 285	233 054
Évolution (année 1 - année 2)	7,9		4,1		6,3	
Autres espaces artificialisés	61 580	68 376	45 705	50 915	107 286	119 292
Évolution	11		11,4		11,2	
Terres cultivées	717 186	707 256	1 223 184	1 228 132	1 940 371	1 935 388
Évolution	-1,4		0,4		-0,3	
Prairies	210 411	196 147	201 611	186 753	412 022	382 900
Évolution	-6,8		-7,4		-7,1	
Forêts et milieux semi-naturels	124 877	131 972	367 760	368 200	492 637	500 172
Évolution	5,7		0,1		1,5	
Zones humides	5 641	5 548	8 115	8 167	13 757	13 715
Évolution	-1,7		0,6		-0,3	
Surfaces en eau	51 700	52 089	14 379	14 827	66 079	66 917
Évolution	0,8		3,1		1,3	
	1 298 725		1 952 712		3 251 437	

Sources : Modes d'occupation du sol Nord-Pas de Calais et Picardie

Un littoral aux enjeux différenciés





Le littoral de la nouvelle région s'étend sur 210 km. Il propose deux faciès morphologiques complémentaires : falaises d'une part, soumises à l'érosion et provoquant un recul du trait de côte contraignant les installations humaines à s'adapter, et d'autre part, plages de sable et cordons dunaires dont la plupart sont également soumis à une activité érosive importante. A contrario, le phénomène de désensablement touche certains cordons dunaires en difficulté et le front de mer de la plupart des cités balnéaires.

Les estuaires de type picard marquent régulièrement la côte (Somme, Authie, Canche...) et connaissent un processus de sédimentation qui pose une vraie problématique pour les activités humaines (notamment la chasse, la pêche, ou encore le tourisme) et certains équilibres naturels.

Les enjeux d'aménagement sont nombreux sur le littoral de la nouvelle région, entre protection d'une biodiversité remarquable et développement humain. Ce dernier s'articule notamment autour du tourisme et de la pêche, sur l'ensemble du linéaire côtier, et par l'industrie et les activités portuaires sur la partie la plus septentrionale. Une tendance au développement de l'urbanisation est également observée, même si le littoral de la nouvelle région est relativement préservé grâce à l'action du Conservatoire du littoral et du Conseil de rivages. Enfin, le développement des parcs éoliens se poursuit, avec notamment une nouvelle dimension offshore (parc éolien en mer de Dieppe-Le Tréport).

La mise en œuvre d'une démarche de Gestion Intégrée de la Zone Côtière à l'échelle de la nouvelle région, visant un développement durable qui puisse promouvoir une gestion intégrée de l'espace et des ressources prenant simultanément en compte les enjeux terrestres et marins, naturels économiques et sociaux, pourrait constituer une opportunité intéressante.

Un paysage varié

La diversité des paysages de la Nouvelle région est grande sur un territoire au relief globalement peu marqué. De nombreux grands ensembles paysagers de la nouvelle région se succèdent et témoignent de la rencontre entre un environnement physique et des activités humaines. Nombre d'entre eux sont commun à la Picardie et au Nord-Pas de Calais, tels les paysages artésiens et cambrésiens, qui sont la poursuite du Vermandois et du Santerre, ou encore les liens directs entre Thiérache et Avesnois, les vallées côtières et les systèmes d'estuaires dits « picards », les systèmes de « bas-champs ». D'autres, s'ils ne sont pas liés géographiquement, présentent certaines similitudes, comme les massifs forestiers ou bocagers de l'Avesnois, de l'Aisne et de l'Oise, les collines du Laonnois et de l'Artois, les boutonnières du pays de Bray et du Boulonnais. Seule la plaine de Flandre se distingue et constitue un ensemble paysager à part entière.

Par ailleurs, depuis les années 90, de nombreuses initiatives associatives (Chaine des terrils) ou politiques publiques (Protection Grands Sites, Parcs Naturels Régionaux...) ont été menées pour protéger et valoriser le paysage ; il faut noter de plus le classement au Patrimoine mondial de l'Unesco du paysage minier.

Enfin, on peut noter que sur une grande partie du territoire de la nouvelle région, le paysage est désormais ponctué par les implantations de mâts éoliens.

2. Les territoires de l'action publique

2.1. UNE STRUCTURATION INSTITUTIONNELLE REFLÉTANT UN MAILLAGE COMMUNAL DENSE, PARFOIS EN DÉCALAGE AVEC LES RÉALITÉS TERRITORIALES

Le nouvel ensemble régional se répartit sur un total de **3 836 communes**, et regroupe les trois premiers départements français en terme de nombre de communes : le Pas-de-Calais (895 communes), l'Aisne (816 communes) et la Somme (782 communes). Ce maillage communal dense s'est engagé lors des dernières décennies dans une dynamique de structuration et de regroupements de différentes natures, à des échelles multiples et avec des compétences variées. Les évolutions législatives récentes ou à venir devraient encore influencer sur la structuration institutionnelle de la nouvelle région.

Une couverture intercommunale du territoire qui s'est organisée au gré des évolutions législatives

Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) constituent des regroupements de communes souhaitant exercer ensemble des compétences prédéfinies. Elles disposent du droit de prélever l'impôt, sous forme de fiscalité additionnelle perçue par les communes.



Les EPCI de la nouvelle Région en quelques chiffres :

Type d'EPCI	Total EPCI	Population par type d'EPCI	Part de la population par type d'EPCI	Commune par type d'EPCI	Part de communes par type d'EPCI
Métropole	1	1 119 877	18,75%	85	2,22%
CU	2	302 457	5,06%	57	1,49%
CA	18	2 140 220	35,83%	544	14,18%
CC	115	2 410 661	40,36%	3 151	82,12%
TOTAL	136	5 973 215	100,00%	3 837	100,00%

A la suite de la mise en place des schémas départementaux de coopération intercommunale (2012-13), **le paysage des EPCI a connu une forte évolution** : la plus importante est intervenue dans le département du Nord, qui a vu son nombre d'EPCI divisé par deux à la suite de fusions. Elle a été nettement moins marquée dans les autres départements, tels que l'Oise et l'Aisne, où il n'a été question que de rattacher les dernières communes isolées aux EPCI existants. La loi portant sur la nouvelle organisation de la République (NOTRe) prévoit la mise en place d'une nouvelle carte intercommunale, fondée sur les bassins de vie qui entrerait en vigueur dès 2018, basée sur une taille minimale de 20 000 habitants. Le projet de loi prévoit des dérogations pour les départements les moins peuplés, la Somme et l'Aisne notamment.

Aujourd'hui, la nouvelle région est entièrement couverte par des EPCI à fiscalité propre. Chacun des échelons est compétent en aménagement de l'espace communautaire et développement économique; les compétences connexes (Équilibre social de l'habitat ; Politique de la ville ; Protection et mise en valeur de l'environnement ; etc.) s'étoffent de façon croissante de la Communauté de communes à la Métropole. Cette dernière catégorie peut se voir confier des compétences des départements et des régions. La Métropole européenne de Lille a été créée le 1^{er} janvier 2015, en même temps que les huit autres métropoles françaises.

Des échelles et compétences des EPCI aux prises avec des réalités complexes

C'est dans le cadre d'un processus de maturation territoriale que la construction intercommunale s'est développée. Les EPCI de grande taille concentrent la population et l'ingénierie : **près de 60% des habitants sont répartis sur environ 20% des communes** ; les 40% de la population restante sont donc disséminés sur 80% des communes. Pour certains EPCI de petite taille, la gestion de certaines problématiques peut s'avérer particulièrement complexe avec d'une part une croissance démographique et d'autre part une baisse significative de l'emploi, et ce avec des moyens relativement restreints d'ingénierie.

De plus, les EPCI doivent assumer de nouvelles compétences, pour lesquelles elles n'ont pas toujours l'expertise, au gré des lois issues de la réforme territoriale. C'est par exemple le cas de la gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations que la loi MAPTAM a attribué aux EPCI. Cette

compétence était gérée jusqu'alors par les agences de l'eau et syndicats de rivières notamment.

Enfin, **la fragmentation intercommunale** (et communale) limite les moyens financiers des collectivités. Leur échelle n'est, de surcroît, pas toujours adaptée à la prise en compte des dynamiques inter-territoriales ou pour répondre aux réalités et logiques des populations. Dans certains cas, on constate de forts écarts entre les périmètres des intercommunalités et les autres zonages d'action publique (aires urbaines, zones d'emploi, bassin de vie, etc.). C'est aussi un enjeu régional d'accompagner les territoires ruraux dans leur structuration.

Sans tendre vers un zonage parfait, répondant à l'ensemble des problématiques inhérentes à un territoire, la collaboration entre collectivités et le dialogue Région / EPCI se structurent progressivement pour s'adapter au mieux aux différents besoins des populations au travers de politiques publiques coordonnées.

Les situations des EPCI sont très contrastées, entre les territoires qui se vident pendant la journée, une grande partie des actifs quittant le territoire pour travailler, alors que d'autres territoires accueillent un grand nombre de travailleurs venus d'ailleurs.

2.2. UN DÉVELOPPEMENT D'AUTRES FORMES DE COOPÉRATIONS INTERTERRITORIALES EN LIEN AVEC L'ÉMERGENCE DE SYSTÈMES URBAINS

Au-delà des EPCI à fiscalité propre, les territoires de la nouvelle région travaillent ensemble et avec des partenaires extérieurs sous d'autres formes de collaboration.

En région, les **Pays** sont une des premières formes de coopération entre collectivités au sein d'un territoire de projet, et leurs périmètres sont, pour certains, cohérents avec les territoires vécus. Encouragés par les institutions étatiques et régionales via la contractualisation territoriale et entérinés à l'échelle nationale par les lois LOADT⁵ et LOADDT⁶, ils sont définis comme des territoires porteurs d'une cohésion géographique, culturelle, économique et sociale à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi. A la fin des années 1990, 31 Pays (dont un à dimension interrégionale : Bresle-Yères) couvraient ainsi en grande partie le territoire de la nouvelle région, présentant une grande diversité en nombre d'habitants, d'EPCI et dans leur capacité d'ingénierie (moyens humains et financiers). Certains d'entre eux sont en cours ou ont déjà opéré leur transformation en Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux (PETR), créés par la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles de Janvier 2014. Cette mutation apporte une plus grande assise juridique à ces structures que les actuels Pays, alors que les finalités restent assez proches.

L'aire métropolitaine de Lille (création 2007) est un espace qui a permis à la métropole lilloise d'ouvrir le dialogue avec l'ensemble des agglomérations du bassin minier et les territoires transfrontaliers de nos voisins belges (espace de 3,8 millions d'habitants, qui comprend la métropole lilloise, des agglomérations issues de l'histoire minière de Valenciennes à Béthune, de celles d'Arras, de Cambrai et du Val de Sambre du côté français, des intercommunales IDETA (Tournai, Ath), IEG (Mouscron), Leiedal (Kortrijk), et d'une partie de WVI (Ieper, Roeselare et Tielt) du côté belge. La Région Nord - Pas de Calais, les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais et les provinces belges de Flandre-Occidentale et de Hainaut).

Les **pôles métropolitains**, outils de coopération interterritoriale, ont été créés en 2010 par la loi de réforme des collectivités territoriales. Sous forme de syndicats mixtes, ils sont constitués de plusieurs EPCI afin de « promouvoir un modèle d'aménagement, de développement durable et de solidarité territoriale ». Le Pôle métropolitain de la Côte d'Opale, créée en 2013 (suite au SMCO...) englobe 900 000 habitants et les conseils départementaux du Nord et du Pas-de-Calais, ainsi que la Région Nord Pas de Calais, en sont membres. L'association pour le développement du pôle métropolitain G10 a été constituée en 2011 entre dix agglomérations de l'Aisne, des Ardennes et de la Marne, centrée autour de celle de Reims, visant à développer leurs territoires en complémentarité. Plusieurs commissions thématiques sont organisées, notamment aménagement de l'espace et transports, développement économique ou culture, tourisme, patrimoine.

D'autres projets de structuration interterritoriale sont actuellement en cours, dans le bassin minier (Pôle Artois-Douaisis) et Pôle Hainaut-Cambrésis.

Par ailleurs deux **Groupements Européens de coopération territoriale** (GECT) West-Vlaanderen/

5. Loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dite Pasqua

6. Loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, dite Voynet



Flandre - Dunkerque - Côte d'Opale et Eurométropole Lille Kortrijk Tournai ont été initiés ; il s'agit d'outils de gouvernance transfrontaliers visant à mener des projets et programmes d'actions répondant aux besoins des habitants, sur des sujets variés : mobilité, aménagement du territoire, environnement, valorisation du caractère rural du territoire, etc. Les territoires du Hainaut et val de Sambre réfléchissent à la préfiguration d'un autre GECT au Nord Est de la nouvelle région.

2.3. UNE PRATIQUE DE LA PLANIFICATION URBAINE ET TERRITORIALE RÉPANDUE MAIS HÉTÉROGÈNE

L'espace régional est bien couvert par des démarches de **Schéma de Cohérence Territoriale**. Celles-ci sont de maturités différentes au regard des espaces observés, du fait notamment de la structuration plus ou moins ancienne des démarches intercommunales et de planification. Certains territoires disposaient de Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme depuis les années 1970, bien avant la création des SCoT en 2000 par le législateur. A l'inverse, la généralisation des SCoT à la suite des lois Grenelle a étendu cette logique de la planification de projet à des territoires non couverts précédemment par des démarches de planification supra communales. Il en résulte une diversité de SCoT, de première, seconde voire de troisième génération sur le territoire de la nouvelle région.

Il existe actuellement **51 démarches de SCoT, couvrant 93% de la population régionale**. Si la couverture s'avère importante (en 2013⁷, on relève que 72% de la population nationale était couverte), elle s'est faite sur des **périmètres très hétérogènes** tant dans la superficie des territoires couverts, que dans le nombre d'habitants et d'emplois concernés. On relève ainsi de nombreux SCoT à l'échelle de l'EPCI au sud et à l'est de la nouvelle région en décalage avec les bassins de vie, des périmètres SCoT à l'échelle des Pays au nord, le second plus grand SCoT de France avec 381 communes sur le territoire du SCoT du Grand Amiénois, un SCoT de Lille Métropole couvrant plus de 1,2 millions d'habitants.

Une grande partie de ces schémas ont été élaborés au milieu des années 2000, avant les lois Grenelle, ALUR et Notre qui les impactent fortement. Ces documents sont de fait amenés à connaître une phase d'évaluation et potentiellement des révisions concomitantes à l'élaboration du SRADDET dont le champ et la portée juridique pourraient évoluer, et pour lequel les SCoT pourraient se voir confier un statut de personne publique associée, réinterrogeant le dialogue Région /territoires dans le domaine de l'aménagement.

7. Source : SCoT et dynamiques territoriales au 1^{er} janvier 2013, Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement



Les Schémas de Cohérence Territoriale

Etat d'avancement au 1er mai 2015

- Approuvé
- En cours d'élaboration
- En révision



Réalisation : Région NPdC/D2DPE/IGAS - Région Picardie/DIPPADE/SIG
Sources : CRP Dirlal Dippade, Région NPdC/MAR, IGN GeoFla - Carte n°7977 - le 04/06/2015



Ce constat d'une bonne couverture territoriale peut également être dressé en matière de **Plans Locaux d'Urbanisme**. A ce titre, il convient de relever la forte dynamique des démarches de PLU intercommunaux, en lien avec les dispositions de la loi ALUR qui transfèrent la compétence de gestion du droit du sol à l'EPCI (sauf en cas de minorité de blocage). Au 1^{er} mai 2015, **près de 40% de la population régionale** réside sur des territoires ayant approuvés ou engagés une telle démarche. Les PLUi apparaissent - au-delà des territoires obligés de la Métropole Européenne de Lille et des communautés urbaines - comme des réponses locales au resserrement des crédits et au désengagement progressif de l'ingénierie de l'Etat dans l'accompagnement des communes périurbaines et rurales.

En 2014⁸, dans la nouvelle région, **1 625 PLU sont en vigueur** (dont 689 en révision), et **413 en cours d'élaboration, soit 53% des communes couvertes**. En outre, 24% des communes relèvent du règlement national d'urbanisme (RNU), qui limite le développement urbain mais ne l'organise pas. Ce phénomène touche particulièrement l'Aisne et la Somme, qui comptent le plus de communes en RNU, soit respectivement 50% et 37%.

	Document ou démarche de planification	Nombre de démarches	Part des communes couvertes par une démarche de planification	Part de population couverte par une démarche de planification
Documents à échelle intercommunale	PLUi	33	30%	46,58%
	SCoT	50	89,7%	95,5%
Documents à échelle communale	CC	549	14,3 %	2,8%
	POS	320	8,4 %	5,6%
	PLU	2 038	53,1%	88%
Absence de document	RNU	929	24,2 %	3,6%

Enfin, il existe trois démarches interSCoT dans la nouvelle région, permettant de mutualiser les moyens d'études, de réflexion et d'observation :

- l'interSCoT Terres du Nord regroupant les SCoT de l'Artois, de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, du Grand Douaisis et de la région d'Arras,
- l'interSCoT du Pôle Métropolitain Littoral Côte d'Opale,
- une démarche en vallée de l'Oise aval est en cours, à l'initiative de l'Agence d'urbanisme Oise-la-Vallée.

8. Source : Observatoire des territoires, MEDDE-DGALN, 2014



2.4. UNE INGÉNIERIE QUI SE STRUCTURE MAIS QUI DEMEURE RÉPARTIE DE FAÇON HÉTÉROGÈNE SUR LE TERRITOIRE RÉGIONAL

Des structures porteuses d'un discours et d'une technicité dédiées à certains territoires

Après la décentralisation, les collectivités territoriales et locales sont montées en puissance et se sont affirmées dans les politiques d'aménagement. Aujourd'hui, face à un désengagement progressif de l'Etat en matière d'ingénierie territoriale, à une raréfaction des moyens à tous les niveaux institutionnels, et des besoins croissants en compétences méthodologiques et techniques, les territoires s'organisent. Différentes structures, se positionnant sur l'ingénierie stratégique et/ou opérationnelle, ont été mises en place par les institutions de la nouvelle région, afin de pallier les besoins techniques localement. Aussi les territoires se sont-ils progressivement outillés de façon différenciée, mais pour autant, les besoins sont importants en matière d'appui d'ingénierie tant en matière stratégique qu'en matière opérationnelle.

Huit **agences d'urbanisme**, outils mutualisés d'ingénierie territoriale et urbaine et support d'un développement territorial partenarial et raisonné, sont réparties de façon inégale sur le territoire de la nouvelle région. Dans l'Aisne, une communauté de communes est adhérente à l'agence d'urbanisme de Reims.

Les **Parcs Naturels Régionaux** sont des territoires ruraux habités, dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel, sont à la fois remarquables et fragiles, et qui font le choix d'un projet innovant d'aménagement et de développement économique, social et culturel respectueux de l'environnement. Il existe 4 PNR actuellement : Avesnois, Caps et Marais d'Opale, Scarpe-Escaut, Oise Pays de France, un cinquième étant en projet en Picardie Maritime. Les trois premiers sont organisés autour d'un syndicat mixte Espaces Naturels Régionaux (ENRx), créé à l'initiative du Conseil régional NPDC, dans l'objectif de mutualiser des moyens, de partager des expériences et de mener des actions expérimentales.

La **Mission bassin minier** est un autre outil d'ingénierie de développement et d'aménagement, sur un territoire qui s'étend de Valenciennes à Béthune et regroupe près de 1,2 millions d'habitants. Elle travaille pour les 7 EPCI du bassin en apportant son appui au montage de projets structurants, à l'aménagement urbain durable du territoire, ainsi qu'au développement et à la valorisation du patrimoine minier (architectural, culturel, naturel).

Par ailleurs, des moyens sont mobilisés sur **l'ingénierie foncière publique** (EPF et SAFER), elle aussi (pour les EPF) répartie de façon inégale sur le territoire de la nouvelle région.

Un **Réseau régional d'aménagement** est actuellement en cours de structuration à l'échelle de la Picardie. Dès 2009, le SRADDT picard a souligné la nécessité de mettre en réseau et de mutualiser l'ingénierie et l'expertise au bénéfice de l'aménagement du territoire. Ce réseau s'attachera à mettre en relation les acteurs institutionnels, techniques et territoriaux picards de l'aménagement,



en s'appuyant notamment sur la mutualisation de leurs savoirs et savoir-faire, des expériences et des moyens. Au-delà de la production d'analyses, guides et études, et de la mise à disposition de connaissances, le RRA permettra d'instaurer une animation permanente sur des sujets d'aménagement, et contribuera à la co-production de projets innovants.

Les Conseils départementaux se positionnent également comme partenaires des communes et des intercommunalités dans l'exercice de leurs compétences, via la mise en place d'**agences départementales techniques**. Le rôle de ces agences est d'appuyer techniquement et administrativement les collectivités à réaliser ou faire réaliser leurs projets dans les domaines du bâtiment et de la voirie. Il en existe dans le Nord, l'Oise et l'Aisne, la Somme étant actuellement en cours de réflexion sur la définition de sa stratégie d'appui à l'ingénierie territoriale. Le département du Pas de Calais a quant à lui mis en place une structure similaire, la MIAD (Mission d'ingénierie et d'assistance du département), ayant pour mission d'aider et conseiller les collectivités pour la mise en œuvre de leur projet sur l'ensemble des compétences du Département et de ses organismes associés.

Les cinq départements de la nouvelle région sont chacun doté d'un **Conseil d'Architecture Urbanisme et Environnement (CAUE)**, émanant de la loi de 1977 sur l'architecture. Financées principalement par les Conseils départementaux, via un reversement et/ou un complément de la taxe d'aménagement, ces structures ont pour mission d'informer et d'accompagner les particuliers, les professionnels et les collectivités locales autour de la promotion de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Enfin, deux centres de ressources à l'échelle du Nord-Pas de Calais ont été constitués sous la forme de Groupement d'Intérêt Prioritaire, à l'initiative notamment de l'Etat, du Conseil régional et d'autres collectivités territoriales. Il s'agit du **Centre Ressource du Développement Durable (CERDD)**, qui vise à la prise en compte généralisée des enjeux du développement durable et du changement climatique vers de nouveaux modèles de société, et de l'**Institut Régional de la Ville (IREV)**, qui constitue un espace de dialogue et d'échanges d'expériences, permettant d'informer et de faire travailler ensemble les principaux acteurs compétents afin de qualifier l'action collective de la Politique de la ville sur l'ensemble du territoire régional. Par leur expertise et la mise en réseau, ces deux structures permettent d'outiller les territoires et acteurs de l'aménagement à l'échelle du Nord-Pas de Calais.

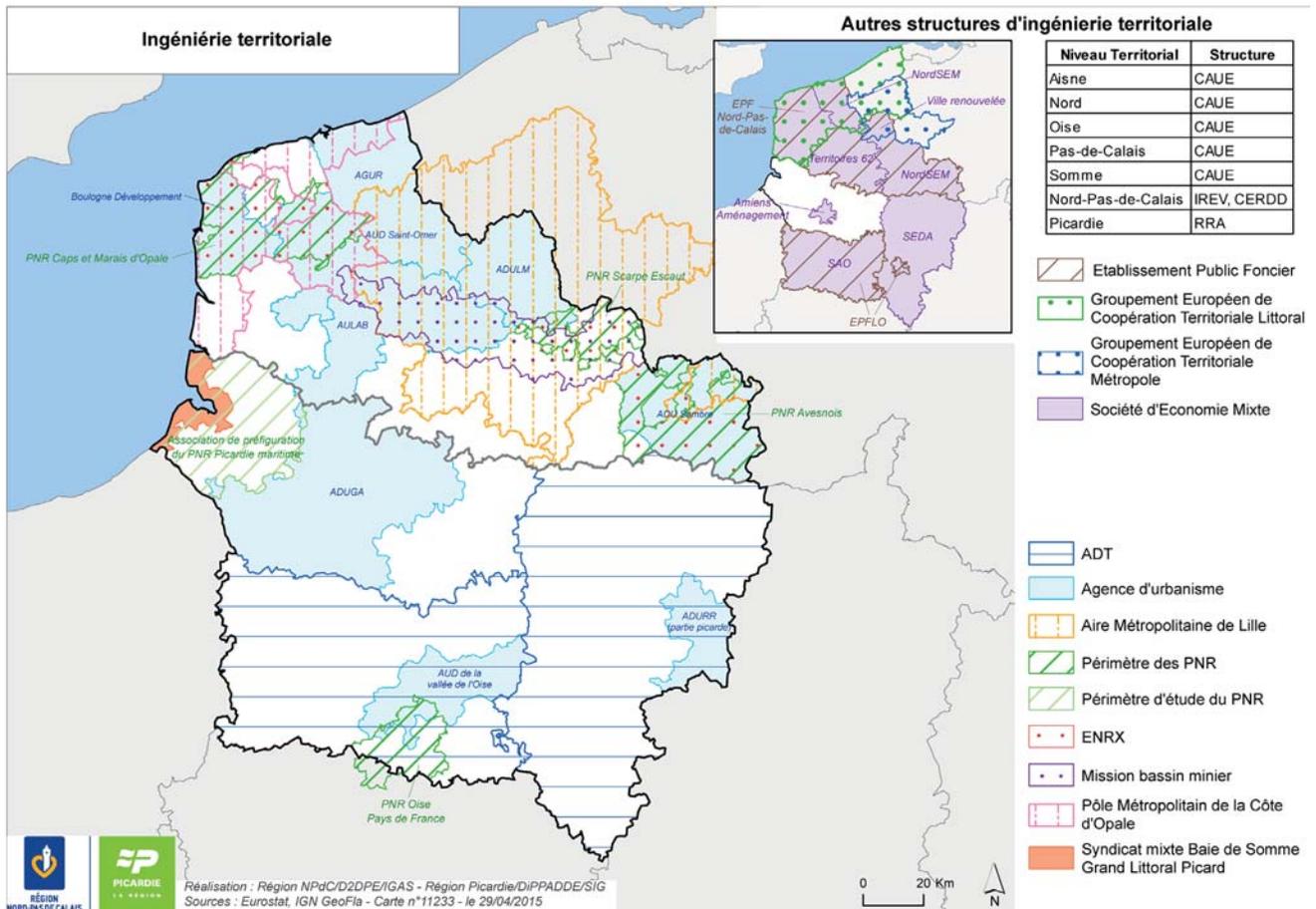
Des collaborations pour une meilleure intégration des enjeux climat-air-énergie dans les politiques publiques

L'appréhension au niveau local des enjeux globaux climat-air-énergie et plus largement environnementaux ont conduit certains territoires à s'organiser pour proposer une stratégie collective et un programme d'actions. D'abord portés de façon volontariste, puis rendus obligatoire par la loi Grenelle II pour les territoires de plus de 50 000 habitants, les **Plans Climat Energie Territoriaux (PCET)** sont actuellement au nombre de 49 (17 en Picardie, 32 en NPDC), menés à différentes échelles. Avec le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, l'obligation de se doter d'un PCET pourrait concerner les territoires de plus de 20 000 habitants. Une possible généralisation de



ces démarches est donc à envisager avec une deuxième génération qui devra également prendre en compte la problématique Air (PCAET).

Par ailleurs, d'autres démarches territoriales axées sur l'enjeu Energie-climat se développent sous l'appellation TEPOS ou **TEPCV** (Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte) : 31 lauréats à l'appel à projets de l'Etat. Ces communes et EPCI devront mettre en œuvre un programme d'actions visant l'excellence environnementale, autour d'objectifs notamment de réduction de consommation d'énergie des bâtiments, de diminution de GES et de préservation de la biodiversité.



3. Les enjeux et stratégies régionales d'aménagement

L'augmentation des mobilités - en nombre de déplacements et en distance - a des conséquences importantes sur la manière d'envisager l'aménagement du territoire. Alors que certains territoires apparaissent multi-polarisés et donc soumis à de nombreuses formes de déplacements, d'autres fonctionnent de manière plus intégrée, les pôles d'emploi et leurs couronnes périurbaines étant incluses dans le même espace (métropole lilloise et nord Littoral notamment). Il en résulte des différences significatives en termes de flux, de temps de trajets et de distance parcourue. Pour autant, on peut identifier quelques traits communs à la mobilité pour une grande partie du territoire de la nouvelle région : d'une part, **les déplacements domicile travail sont de plus en plus nombreux au niveau infrarégional** (croissance du nombre d'actifs travaillant hors de la commune de résidence mais au sein d'une autre zone d'emploi de la nouvelle région) faisant apparaître des territoires qui accueillent ou qui alimentent et d'autre part, **les mobilités alternantes interrégionales ou transfrontalières sont importantes** traduisant une perméabilité conséquente avec certains pôles hors région (Ile-de-France, Belgique, agglomération rémoise...)⁹.

Par ailleurs, migrations résidentielles et alternantes sont en partie liées, certaines migrations résidentielles étant susceptibles d'engendrer de nouvelles navettes domicile-travail dès lors que les actifs concernés continuent à travailler sur leur territoire d'origine.

Le fait que les mobilités soient globalement en augmentation au sein de la nouvelle région (en nombre de navetteurs et en distance parcourue) et qu'elles posent de fait un enjeu d'action publique ne doit pas minimiser a contrario les **difficultés de mobilité rencontrées par une partie de la population**. En effet, sous les effets du chômage et de difficultés sociales importantes, certains habitants sont à l'inverse très sédentaires, qu'ils résident en milieu à dominante rurale ou urbaine. Dès lors, les politiques d'aménagement régionales doivent répondre à ces deux problématiques de mobilités importantes d'une part et de sédentarité d'autre part.

⁹. Ces caractéristiques à grands traits recouvrent bien évidemment des disparités importantes qui font l'objet d'approfondissements dans l'atlas consacré à la région en mouvement. Ainsi, la part d'actifs travaillant en dehors de la région en 2009 est de 18,1% pour la partie picarde contre 4,3% en Nord Pas-de-Calais.



Plus globalement, poser la mobilité comme un enjeu majeur soulève, du point de vue des politiques d'aménagement régionales, trois défis à relever :

- Envisager une approche de l'aménagement s'appuyant autant sur les réseaux que sur les découpages institutionnels
- Encourager l'interterritorialité avec des politiques publiques à plusieurs échelles et des modalités de gouvernance adaptées
- Articuler stratégies d'aménagement et stratégies de développement, en intégrant les enjeux énergie, climat et environnement

3.1 ENVISAGER UNE APPROCHE DE L'AMÉNAGEMENT S'APPUYANT AUTANT SUR LES RÉSEAUX QUE SUR LES DÉCOUPAGES

Dépasser le clivage urbain/rural

Avec une forte densité de population dans certains espaces et de nombreuses villes, dont certaines sont fragilisées, la question urbaine est assurément un enjeu important pour la Nouvelle Région. La couverture en aires urbaines est par ailleurs de plus en plus importante, traduisant des échanges inter-territoires croissants et un desserrement francilien et rémois.

Elle ne doit pas, pour autant, occulter la dimension rurale et périurbaine, plus de 50% de l'augmentation de la population se faisant dans les communes de moins de 1 000 habitants sur 1999-2011. Cette dimension rurale est particulièrement visible en termes de paysages, comme le montrent les cartes d'occupation du sol. Il s'agit cependant dans la majorité des cas d'un « rural sous influence urbaine », bien différent des régions du centre de la France comme l'illustre la carte ci-dessous, ces régions ayant une part importante de « communes isolées hors influence des pôles urbains ».

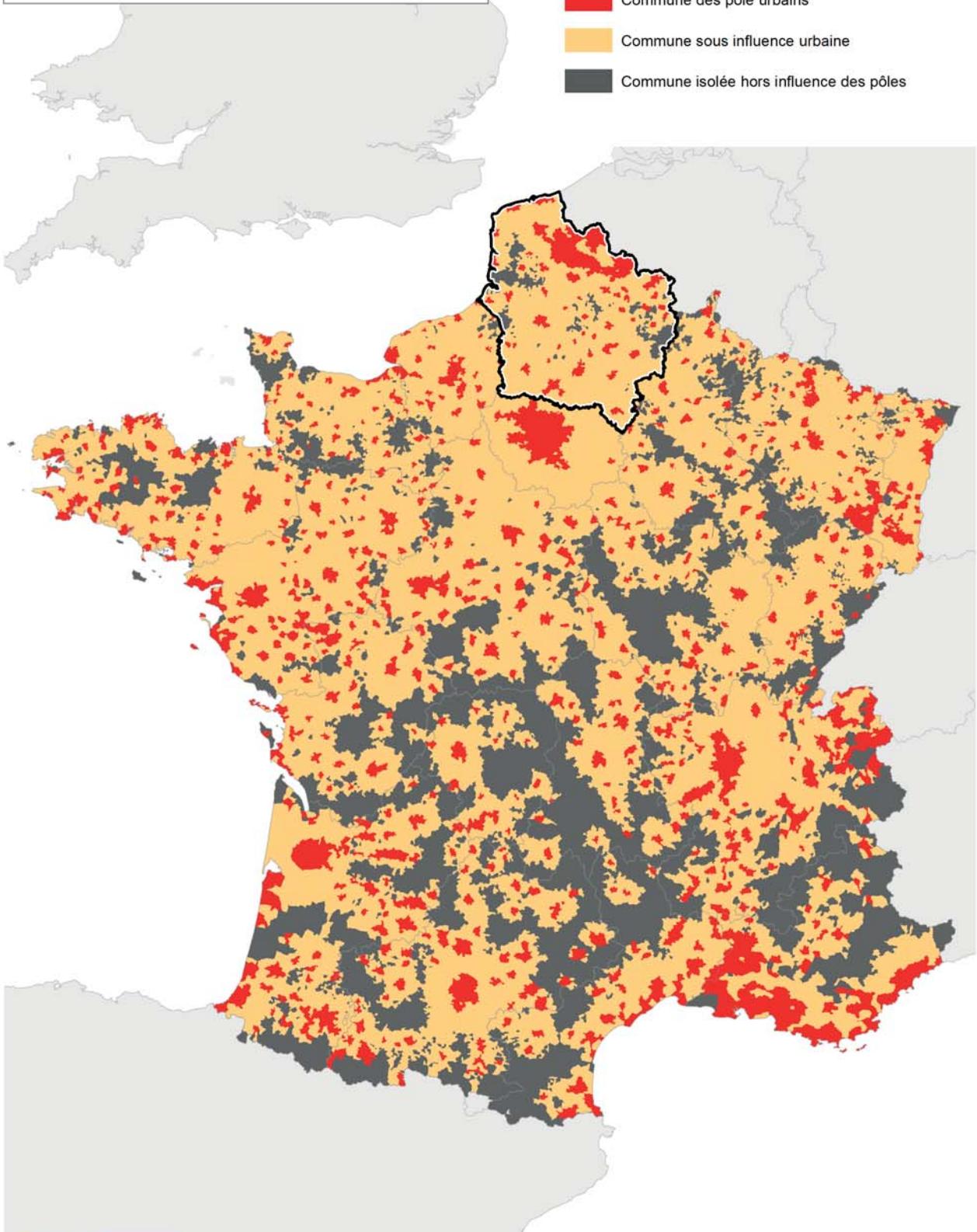
Le fait de voir cohabiter deux types d'enjeux – urbain et rural - ne doit pas nécessairement les opposer. Ainsi, les deux **Directives Régionales d'Aménagement « nouvelles campagnes » et « maîtrise de la périurbanisation », et les réflexions engagées dans le cadre de celle relative à l' « égalité des territoires »** prennent en compte l'imbrication ville-campagne en dépassant le clivage urbain/rural ici trop artificiel. En effet, l'analyse des déplacements domicile-travail révèle deux points majeurs pour envisager l'aménagement du territoire au sein de la nouvelle région :

- **La plupart des campagnes de la nouvelle région se trouvent sous l'influence d'un pôle urbain.** Cette influence s'exerce aussi dans le domaine des commerces, services et équipements. Réciproquement, les populations urbaines recherchent les aménités des espaces moins denses et en plus grande proximité avec la nature. Les campagnes se trouvent donc engagées dans une dynamique commune et partenaire des villes.
- **L'élargissement des périmètres d'influence des pôles majeurs d'emploi conduit à un accroissement de la perméabilité de certains systèmes territoriaux** dessinant tout autant une géographie des réseaux (interterritoriale) qu'un fonctionnement basé sur la proximité (bassins de vie).

Pôles urbains et influences urbaines

Type de communes

-  Commune des pôles urbains
-  Commune sous influence urbaine
-  Commune isolée hors influence des pôles



Réalisation : Région NPdC/D2DPE/IGAS - Région Picardie/DIPPADDE/SIG
Sources : INSEE, IGN GeoFla - Carte n°2853 - le 01/06/2015

0 100 Km



Des fonctions d'excellence qui transcendent les catégories « métropole » et « ruralité »

Avec l'émergence des **pôles de compétitivité**, la prise en compte des réseaux dans les politiques d'aménagement et de développement a franchi un pas dans l'affranchissement des découpages administratifs. Les pôles de compétitivité et d'excellence présents au sein de la nouvelle région montrent à quel point les dynamiques et les atouts économiques dépassent largement la question des plus grandes villes. Les pôles de compétitivité **Industries Agro Ressources, I-Trans ou encore Aquimer et Team2** en sont les exemples les plus significatifs. Ils ont pour la plupart leurs territoires « têtes de réseaux » hors des métropoles ou des grandes villes et s'appuient fortement sur les ressources des territoires ruraux (ou côtiers) environnants. Deux exemples illustrent très bien cette dynamique trans-territoriale. Citons en premier lieu la plate-forme technologique « **Industrilab** » du bassin d'emploi rural d'Albert-Méalte où, autour de l'aéronautique, s'est développée une intense activité tournée vers la mécanique-métallurgie et dont « Industrilab » vise à consolider la compétitivité en associant étroitement les entreprises locales, les pôles de compétitivité (notamment I-Trans à travers la future boucle d'essais ferroviaires « Cademce ») ainsi que les universités et écoles d'ingénieurs de la nouvelle région. Dans un tout autre domaine, le pôle de compétitivité « **Aquimer** » montre lui aussi qu'il est possible de dépasser la dialectique urbain-rural au service du développement régional. Aquimer dont le siège est à Boulogne-sur-Mer s'est spécialisé dans des sujets à forts enjeux économiques et écologiques autour des ressources halieutiques. En effet, ce pôle de compétitivité cherche d'une part à valoriser l'ensemble des produits de la pêche afin d'économiser les ressources et, de l'autre, à promouvoir une aquaculture plus respectueuse des équilibres des écosystèmes marins.

Par ailleurs, on peut aussi citer le **pôle MATIKEM**, initialement appelé pôle MAUD en 2005, pôle de compétitivité autour de la chimie verte, des écomatériaux et des plastiques végétaux. Ce pôle rassemble 78 entreprises, telles que Arc International, Roquette Frères, Bureau Veritas... un centre d'applications industrielles des matériaux innovants agro-sourcés (CREPIB) à Bruay-la-Buissière et des démonstrateurs technologiques Roquette de procédés innovants à Lestrem, ainsi que des institutions de recherches de l'université Lille Nord de France, notamment sur le campus de la Cité scientifique à Villeneuve-d'Ascq.

3.2. ENCOURAGER L'INTERTERRITORIALITÉ AVEC DES POLITIQUES PUBLIQUES À PLUSIEURS ÉCHELLES ET DES MODALITÉS DE GOUVERNANCE ADAPTÉES

Concevoir une action publique à plusieurs échelles

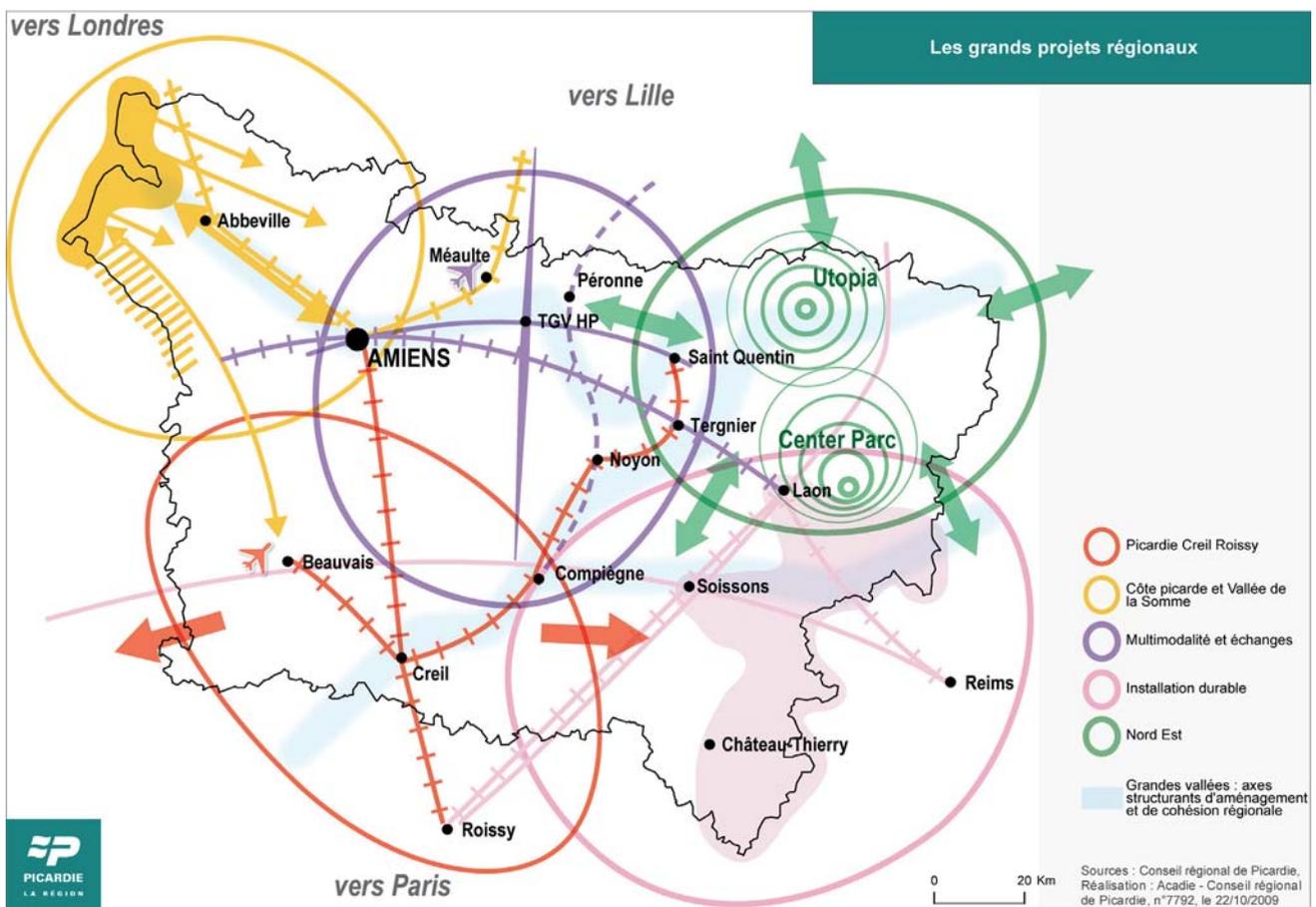
Si certaines échelles territoriales s'avèrent pertinentes pour réfléchir sur des problématiques à dominante locale (les services dans le cadre des SCOT...), il est parfois nécessaire d'associer plusieurs territoires à une échelle plus large pour répondre à des enjeux d'aménagement de niveau régional. Ainsi, les SRADDT ont défini des cadres de coopération interterritoriale qualifiant à la fois des dynamiques métropolitaines et des modalités d'ouverture du territoire régional.

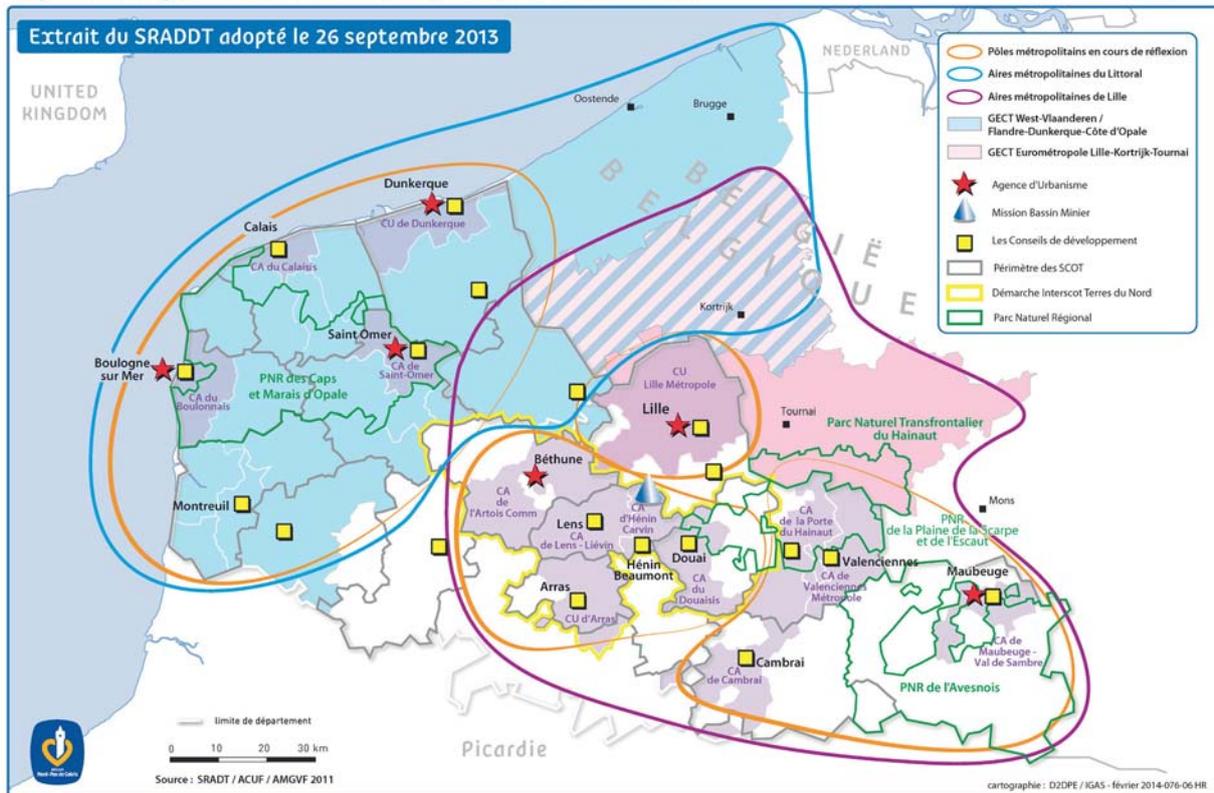


Côté Picardie, ce sont les **Grands Projets Régionaux** qui jouent cette fonction, chacun d'entre eux ayant une problématique spécifique pouvant générer des coopérations entre Pays ou EPCI. En Picardie, les Grand Projets ne sont pas adossés à une structuration institutionnelle.

Côté Nord Pas-de-Calais, les **grandes échelles de coopérations interterritoriales** sont davantage structurées sur le plan institutionnel : l'Aire métropolitaine de Lille s'appuie sur une association et plusieurs pôles métropolitains dont certains en cours de constitution et l'aire de coopération métropolitaine du Littoral animée par un Syndicat Mixte.

En parallèle, le SRADDT Nord Pas de Calais met en avant la notion de **projet de développement intégré** (on peut citer Euralens, railenium, Calais Port 2015, Bassin Minier Unesco, le projet de Réseau Express Grand Lille...).





Asseoir l'interterritorialité sur des modalités de gouvernance adaptées

Les Directives Régionales d'Aménagement ont permis de faire émerger de nouvelles formes de gouvernance, associées à un espace ou à une problématique spécifique.

Ainsi, la **Directive Régionale d'Aménagement relative aux quartiers de gare**¹⁰ a encouragé la réflexion sur plusieurs problématiques relevant des principales villes picardes (les « 10 villes pilier »), contribuant à l'émergence d'une véritable politique publique des quartiers de gares et de la mobilité, mutualisant les moyens et les compétences et favorisant une nouvelle gouvernance adaptée aux enjeux de plus en plus transversaux qu'elle suscite. Elle a notamment porté une ambition collective partagée avec ses principaux partenaires en faveur d'un développement de la qualité urbaine des quartiers de gares, développé une réflexion sur l'accessibilité régionale et européenne, valorisant à la fois la qualité des liaisons internes au territoire régional mais aussi la présence de plusieurs portes intérieures et extérieures de la Picardie comme autant d'ouvertures et de points d'accès vers l'international (gares TGV, portes aéroportuaires...), encouragé une réflexion stratégique sur les fonctions métropolitaines à développer autour des gares et développé une politique de recherche et d'innovation dans le cadre du pôle de compétitivité I-Trans.

10. Elaborée en Picardie.

Dans cette perspective, elle a mis en place un **club « quartiers de gares »** permettant à la fois de favoriser le dialogue entre les villes picardes et de favoriser l'émergence de fonctions métropolitaines régionales s'appuyant sur des atouts locaux. L'accessibilité de ces fonctions à la fois au-dedans et au dehors du territoire régional est un enjeu fondamental.

La **Directive Régionale d'Aménagement consacrée à la maîtrise de la périurbanisation**¹¹ a quant à elle permis de mutualiser et de coordonner les initiatives des acteurs régionaux et départementaux en lien avec la problématique foncière. Une gouvernance unique a ainsi été mise en place rassemblant l'Etat, les Départements, les opérateurs fonciers (EPF, SAFER), les chambres consulaires, les ingénieries d'expertise et d'animation territoriale (CAUE, espaces naturels régionaux...), les Conservatoires... En outre, une Conférence régionale du foncier a été mise en place afin de développer le dialogue entre les différents acteurs de l'aménagement et du foncier. Des échanges entre territoires et la Région Nord-Pas de Calais ont été fortement développés pour tenir compte de ces problématiques notamment dans la planification territoriale (SCOT, PLU, Chartes de PNR...).

Dans ce sens, la **Directive Régionale d'Aménagement Trame Verte et Bleue**¹² a fédéré les acteurs à un échelon régional et local afin de préserver les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques déjà existants et d'en favoriser la création de nouveaux. Anticipant les lois « Grenelle », les travaux menés ont pu être repris dans le cadre du schéma régional de cohérence écologique.

Enfin, la **Directive Régionale d'Aménagement consacrée aux vallées**¹³ a permis de faire émerger une gouvernance spécifique. Une charte de principes partagés a été élaborée, énonçant des objectifs, des valeurs, des sujets majeurs communs aux vallées, ainsi que des modalités d'intervention pour affirmer toute l'importance de ces espaces. En amont de l'adhésion à la charte, une gouvernance régionale « vallées » a été mise en place, impliquant les partenaires stratégiques : Etat, Conseils généraux, Voies navigables de France, Comité régional du tourisme, Agences de l'eau.

3.3. ARTICULER STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT, EN INTÉGRANT LES ENJEUX ÉNERGIE, CLIMAT ET ENVIRONNEMENT

Articuler projets d'aménagement et stratégie de développement

Les projets d'aménagement doivent être intégrés dans une stratégie globale de développement afin d'en maximiser les retombées économiques. Plusieurs projets majeurs pour la nouvelle région peuvent être identifiés, adossés à une stratégie économique.

Le projet de barreau ferroviaire entre Creil et Roissy s'inscrit dans une réflexion régionale plus large au sein du **Grand Projet Régional « Picardie Roissy »**. En effet, si le projet ferroviaire consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle de six kilomètres, reliant la gare de Creil à la plateforme aéroportuaire de Roissy, les opportunités pour la Picardie sont plus larges que pour le seul bassin creillois. Le développement d'une stratégie transversale autour du projet peut notamment permettre un rééquilibrage des relations économiques avec l'Île-de-France, et ce à double sens : accès renforcé au marché de

11. Elaborée en Nord Pas-de-Calais

12. Elaborée en Nord Pas-de-Calais

13. Elaborée en Picardie



l'emploi francilien et installation en Picardie, en particulier dans le sud picard, de nouvelles entreprises, intéressées par la proximité avec une porte internationale.

Le **canal Seine Nord Europe** tient quant à lui une place particulière. Cette nouvelle infrastructure longue de 106 km permettra d'améliorer la navigabilité entre les réseaux belges et français en intégrant le bassin de la Seine au réseau fluvial européen et en formant ainsi un corridor de transport de fret à grand gabarit depuis le Havre jusqu'à Dunkerque et au Benelux. L'enjeu pour la nouvelle région consiste à faire de la voie d'eau un vecteur de développement économique en lien avec les activités portuaires, les savoir-faire industriels et le potentiel touristique.

Ce projet nécessite à la fois une articulation entre plusieurs politiques publiques (transport, environnement, économie, tourisme...) mais aussi une prise en compte de plusieurs échelles dessinant un enjeu d'interterritorialité complexe (complémentarités transnationales mais aussi au sein de la nouvelle région avec les différents ports et plateformes).

Des projets tels que **Calais Port 2015**, consistant à créer un nouveau bassin portuaire de 130 hectares ou celui du réseau Express Grand Lille, qui a pour objectif d'offrir aux habitants une liaison rapide et efficace (sur 37 kilomètres) entre les pôles urbains de l'aire métropolitaine lilloise, relèvent de ce type de projets à intégrer dans une stratégie de développement régional.

Intégrer les enjeux énergie, climat, environnement

Poser la mobilité comme l'un des enjeux majeurs d'une politique d'aménagement régionale nécessite d'appréhender de manière intégrée les aspects énergie, climat et environnement.

Les **enjeux de transition énergétique et de changement climatique** ouvrent des perspectives nouvelles en termes de transformation des territoires. En termes économiques, qu'il s'agisse de la production de ressources décarbonnées pour la chimie, la construction, de production d'énergies renouvelables, de la réhabilitation thermique des bâtiments, il y a la matière à localiser de l'activité sur les territoires de la grande région. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication numérique, grâce aux réseaux intelligents, viennent faciliter des mises en œuvre spécifiques et démultipliables.

Ces technologies pourront également être mises à profit pour proposer une alternative aux navettes domicile-travail et penser un aménagement régional de tiers-lieux selon les types d'espaces concernés et les utilisateurs potentiels facilitant le travail à distance, en complément du télétravail à domicile.

La mise en pratique d'un **urbanisme plus durable**, en milieu urbain comme en milieu rural est l'objet de multiples initiatives et expérimentations locales comme régionales (par exemple le Manifeste pour un urbanisme durable) qui ont vocation à se déployer plus largement de façon à proposer aux habitants des conditions de vie améliorées et à réduire l'impact de l'urbanisation sur la consommation de foncier, de ressources (notamment énergétiques) et sur la génération de pollutions. Les nouvelles mobilités (modes doux, autopartage, covoiturage...) qui cherchent à émerger et à se combiner avec

les transports en commun demandent de penser un aménagement de l'espace public autrement et suggèrent de nouvelles mises en relation des espaces vécus au quotidien.

Bien d'autres pistes pourraient être développées, mettant en pratique les orientations stratégiques déclinées par les grands schémas régionaux. Dans ces domaines à l'intersection des enjeux d'aménagement, de développement économique et d'environnement, la capacité d'adaptation et d'innovation est décisive au niveau régional comme local, pour absorber et dépasser les contraintes et construire un projet d'avenir.

Dans cette perspective, **le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** offrira un cadre essentiel pour concevoir de manière intégrée ces différents enjeux.

