

SRADDET

Le rapport



Une région **attractive**, des **territoires** moteurs,
un développement **équilibré**.

#legranddessein hdf





SOMMAIRE

Le rapport

Introduction du rapport	5
Les valeurs ajoutées du SRADDET	9
Une concertation large pour un exercice encadré	9
La mise en oeuvre du SRADDET	12

Le diagnostic régional

Introduction du diagnostic	17
Partie I : Une région en mutations	19
Partie II : Différents systèmes aux interactions complexes	27
Partie III : Synthèse du diagnostic	47

La vision régionale

Introduction de la vision régionale	51
Parti pris I : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	57
Parti pris II : Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	68
Parti pris III : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	85
Synthèse de la vision régionale : Le plan des partis pris	97



Les objectifs

Introduction	107
Attractivité économique	117
Soutenir les excellences régionales	117
Affirmer un positionnement de hub logistique	131
Atouts inter-territoires	141
Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	141
Assurer un développement équilibré et durable du littoral	153
Modele d'aménagement	165
Garantir un système de transport fiable et attractif	165
Favoriser un aménagement équilibré des territoires	185
Gestion de ressources	215
Encourager la sobriété et organiser les transitions	215
Valoriser les cadres de vie et la nature régionale	253
Objectifs par sous-trame et objectifs afférents (BIO)	264
La gouvernance	
Faire région : Subsidiarité et Coopération	288
Faire ensemble : Les instances de gouvernance	290
Faire plus efficacement : Du stratégique à l'opérationnel	292



INTRODUCTION

Quelles perspectives voulons-nous offrir aux enfants qui naissent aujourd'hui en Hauts-de-France ? Quel modèle de développement soutenable promouvoir pour créer des emplois et préserver nos atouts et richesses naturelles ? Comment gérer les différentes transitions et en tirer parti ? Quels rôles et quelles formes d'attractivité pour les centres villes et les cœurs de bourgs de demain ? Comment rééquilibrer l'aménagement et le développement des villes et des campagnes ? Comment créer les conditions d'un quotidien facilité et connecté pour tous les habitants de la région ?

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires ambitionne de répondre à ces questions.

La démarche collective et intégratrice du SRADDET est une opportunité pour fabriquer des approches plus efficaces, plus simples, plus lisibles. Les questions posées appellent en effet des réponses plurielles, mobilisant plusieurs politiques publiques.

A titre d'exemple, l'attractivité d'un centre-ville ou d'un cœur de bourg doit être appréhendée de manière globale pour être efficace : commerces, logements, infrastructures et offres de transports, équipements, connectivité...

Cette dimension intégratrice s'inscrit toutefois dans un cadre que la Région doit respecter, plusieurs dispositions législatives et réglementaires précisant le champ couvert par l'exercice. Il doit notamment intégrer des orientations en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

Dès le lancement de la démarche, la Région a également veillé à une plus-value et à une complémentarité avec les Schémas Départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public portés par les Départements et l'Etat.

LA COMPOSITION DU DOCUMENT

Outre son caractère « intégrateur », le SRADDET est également « prescriptif ». Ses objectifs et ses règles générales s'imposent aux documents locaux de planification.

Le présent document se décompose en trois volets complémentaires, chacun d'entre eux ayant une vocation spécifique :

- le rapport est constitué par :

- le diagnostic qui met en évidence les mutations à l'œuvre et les défis à relever pour le développement régional. Il dresse l'état des lieux des recompositions et des dynamiques régionales, mais aussi des fragilités auxquelles le territoire est confronté.
- la vision régionale qui définit l'ambition du positionnement régional au sein du nord-ouest européen, précise les modalités de l'organisation territoriale et pose les conditions d'un quotidien des habitants amélioré et d'une qualité de vie accrue. Bien que dépourvue de caractère prescriptif, la vision régionale définit les grandes orientations stratégiques qui portent les objectifs et les règles du SRADDET.
- le rapport d'objectifs qui identifie les objectifs à atteindre à moyen et long terme, illustrés par une carte au 1/150 000^{ème} ainsi que les leviers à mobiliser (dans le champ réglementaire du SRADDET) pour mettre en œuvre la vision régionale. Les documents locaux de planification doivent prendre en compte ces objectifs, la carte n'étant pas opposable.

- le fascicule des règles précise les moyens pour mettre en œuvre les objectifs avec une portée réglementaire plus forte. Les documents locaux de planification doivent être compatibles avec les règles générales du SRADDET, ce qui implique une obligation de non contrariété, tout en laissant une certaine marge de manœuvre pour préciser et développer les orientations. Une règle peut contribuer à plusieurs objectifs.

- les annexes obligatoires prévues par l'ordonnance et le décret :

- le rapport sur les incidences environnementales,
- l'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets,
- le Plan Régional d'Intermodalité et le Plan Régional des Infrastructures de Transports,
- le diagnostic du territoire régional portant sur la biodiversité
- la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale,
- le plan d'action stratégique
- l'atlas cartographique associé permettant de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux régionaux relatifs à la préservation et la remise en état des continuités écologiques

UNE DIMENSION PRESCRIPTIVE AU SERVICE DES ORIENTATIONS RÉGIONALES

La vision régionale

formalise la stratégie
non prescriptif

Le rapport d'objectifs

décline la vision régionale
prescriptif : rapport de prise en compte

Le fascicule des règles

précise les objectifs
prescriptif : rapport de compatibilité

Parti pris 1 Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

Parti pris 2 Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional

Parti pris 3 Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue



Règles en lien avec :

- le hub logistique
- la transition énergétique
- le littoral

Règles pour conforter l'armature régionale, en lien avec :

- la stratégie foncière régionale
- l'offre commerciale
- le logement
- l'intermodalité et les transports

Règles visant à anticiper les mutations et à favoriser les aménagements innovants

Règles en lien avec :

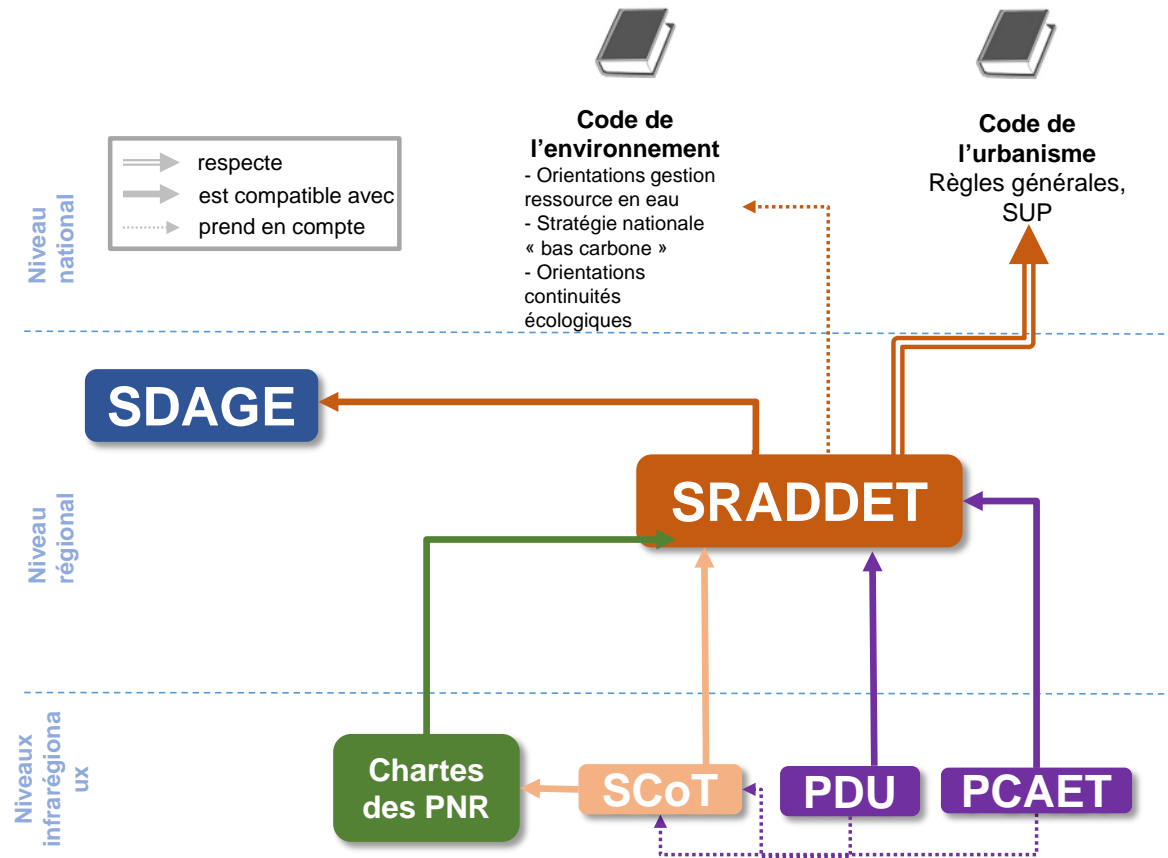
- le numérique
- la réhabilitation thermique
- l'amélioration de la qualité de l'air
- l'intermodalité et l'offre de transports
- la prévention et la gestion des déchets
- les fonctionnalités écologiques

LA HIÉRARCHIE DES NORMES

CGCT
Art.
L4251-3

Les SCoT (ou à défaut les PLU), les PDU, les PCAET et les chartes des PNR :

- > Prennent en compte les objectifs du SRADDET ;
- > Sont compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables.



- **SDAGE** : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
- **SCoT** : schéma de cohérence territoriale
- **PNR** : parc naturel régional
- **PCAET** : plan climat air énergie territorial
- **PDU** : plan de déplacements urbains

LES VALEURS AJOUTÉES DU SRADDET

La Région Hauts-de-France fait le choix d'un SRADDET mobilisateur privilégiant les enjeux régionaux sur lesquels la valeur ajoutée du document est réelle, en articulation avec le SRDEII (Schéma régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation). Cette valeur ajoutée se traduit de trois manières différentes.

Faire plus opérationnel et plus simple : la Région dispose avec son SRADDET d'une capacité de mise en cohérence là où plusieurs schémas complexifiaient auparavant les niveaux de lecture et cloisonnaient les démarches. Il se substitue aux schémas antérieurs tels que les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), les Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE), les Schémas Régionaux des Infrastructures et des Transports (SRIT), les Schémas Régionaux d'Intermodalité (SRI) et intégrera le futur Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD). Le SRADDET contribue ainsi à rendre les enjeux plus lisibles, à produire des objectifs et des règles plus facilement appropriables, et à promouvoir une approche plus intégrée de l'aménagement.

Faire ensemble et plus efficacement : la Région veut favoriser les mises en système, fédérer les acteurs autour d'enjeux communs et mutualiser les ressources. La configuration du territoire régional – deux moteurs métropolitains, un maillage important de villes, des ruralités aux profils multiples – est une chance. Elle permet des mises en réseau et des complémentarités réelles.

Révéler les Hauts-de-France : la nouvelle vision régionale doit permettre bien davantage qu'une simple addition des projets des deux ex-régions Nord Pas-de-Calais et Picardie. La capacité du SRADDET à mobiliser les territoires en faveur des grandes dynamiques régionales, interrégionales et transfrontalières au bénéfice de tous sera déterminante pour l'avenir de la région.

UNE CONCERTATION LARGE POUR UN EXERCICE ENCADRÉ

La fabrication du SRADDET s'est déroulée en deux grandes phases.

1 De novembre 2016 à novembre 2017 : l'élaboration de la vision régionale

- la concertation menée a été à la fois thématique (ateliers) et territoriale (Conférences territoriales par espace de dialogue). Les représentants des territoires et des collectivités locales (notamment les EPCI, les 5 Départements mais aussi les associations des maires...) ont été très contributeurs et force de propositions sur les enjeux territorialisés. Le **réseau régional des agences d'urbanisme (URBA8)** a été fortement mobilisé pour mener cette concertation et a permis de développer l'expertise sur de nombreuses problématiques.

- les Chambres consulaires régionales (agriculture, commerce et industrie), le Syndicat Général des Vignerons de Champagne, les Fédération régionales et départementales de chasse, le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSPRN), la Coordination régionale des Conseils de Développement ont été des partenaires actifs lors de la concertation.

- le **CESER** a quant à lui été mobilisé tout au long du processus d'élaboration du SRADDET, plusieurs avis riches d'enseignements ayant été rendus. A l'issue de cette première phase, plus d'une centaine de contributions ont été reçues.

2 De janvier 2018 à janvier 2019 : l'élaboration des objectifs et du fascicule des règles générales

- un club des Personnes Publiques Associées (PPA) a été mis en place afin d'appréhender au mieux l'articulation des objectifs et des règles avec les documents locaux de planification. A dominante technique, ce club a permis de fabriquer une « prescriptivité intelligente », visant à simplifier, à éviter les redondances

et à être utile pour les territoires. Une deuxième série de Conférences territoriales a été organisée avec une volonté de co-construction et de prise en compte des spécificités territoriales

- une consultation a enfin été mise en place sur les bases des objectifs du SRADDET, invitant les Personnes Publiques Associées à formuler des propositions de règles. Les services de l'Etat ont aussi appuyé l'élaboration des objectifs et des règles, en particulier dans les domaines de la gestion économe de l'espace et du logement.

- au total, une trentaine de contributions ont été reçues.

Le projet de SRADDET a été arrêté le 31 janvier 2019.

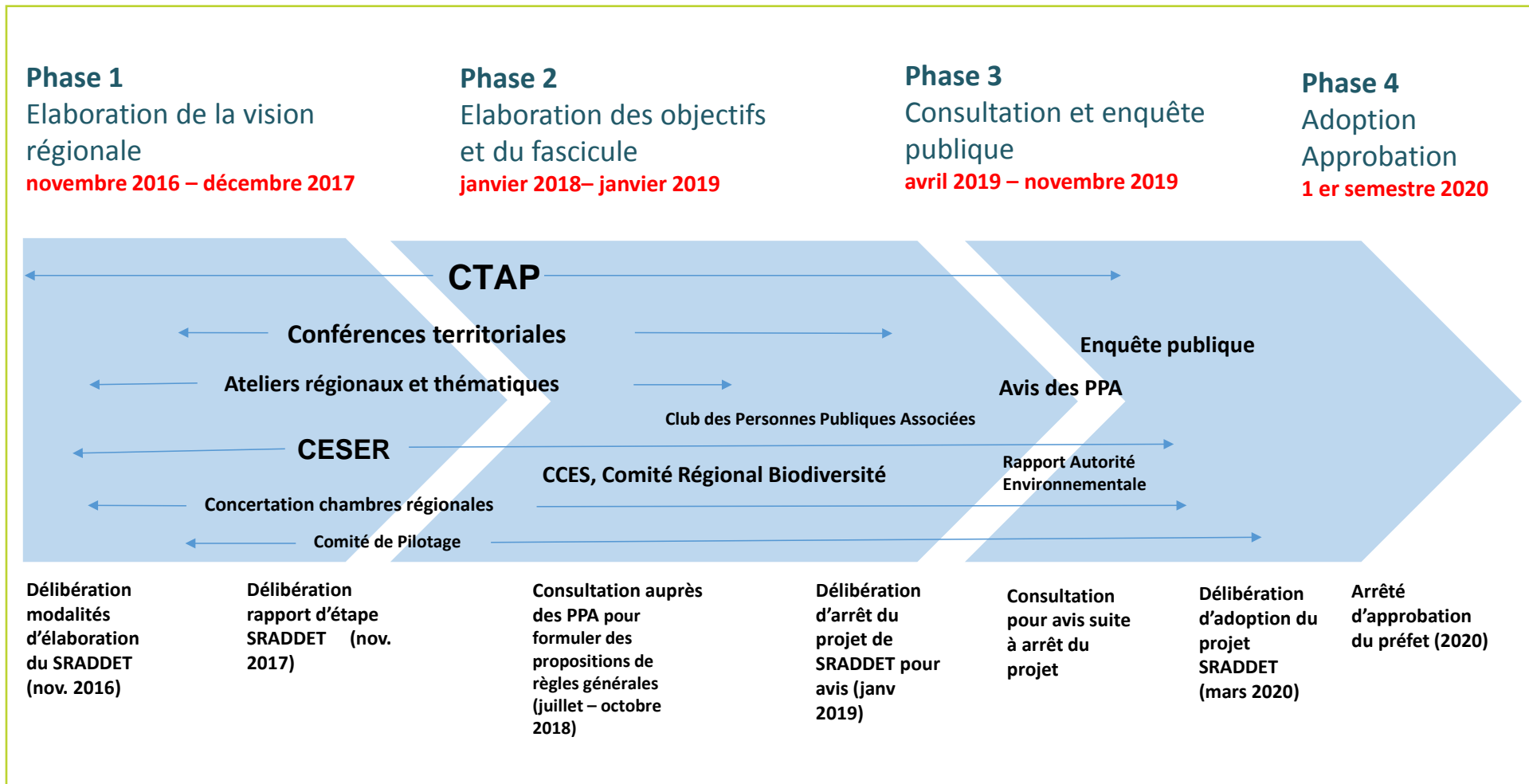
D'avril 2019 à novembre 2019 : l'organisation des consultations et de l'enquête publique

La consultation pour avis des Personnes Publiques Associées s'est organisée du 15 avril au 15 juillet 2019 et elle a donné lieu à 58 avis exprimés dans ces 3 mois . Le CESER et l'Autorité Environnementale ont également rendu un avis sur le projet de SRADDET arrêté.

L'enquête publique s'est tenue du 16 septembre au 16 octobre 2019 sur 15 lieux du territoire régional et par voie dématérialisée. 635 observations ont été déposées.

Cette troisième phase s'est achevée par la tenue d'un Comité de Pilotage le 03 mars 2020 permettant de présenter les modifications apportées dans la continuité de la consultation et de l'enquête publique.

LA CONCERTATION AU CŒUR DE L'ÉLABORATION DU SRADDET



LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

La vision portée par le SRADDET doit être partagée par tous les territoires et par l'ensemble des grands opérateurs contribuant au développement et à l'aménagement durables. Le présent rapport est une étape importante dans la formalisation d'ambitions partagées. Mais la mise en œuvre du SRADDET ne saurait se réduire à une correspondance accrue entre un schéma régional et les planifications locales. Il s'agit en réalité de réinventer une relation entre la Région et les territoires permettant d'impulser, d'accompagner et de mobiliser.

Impulser de nouvelles dynamiques territoriales

La vision régionale suggère une nouvelle lecture du territoire, davantage interterritoriale et tournée vers les réseaux. La Région favorisera la mise en place de dynamiques entre territoires en s'appuyant sur des analyses prospectives et des expertises ciblées (opportunités et impacts du Grand Paris Express sur le sud de la région, conditions de mise en œuvre du hub logistique, opportunités liés à la dynamique littorale et à la proximité du Royaume Uni...). Le collège de prospective qui va être mis en place pourra notamment alimenter les réflexions.

Accompagner les territoires dans la traduction des objectifs et des règles

La bonne articulation entre le SRADDET et les planifications locales est un enjeu majeur pour la mise en œuvre du SRADDET. Une « prescriptivité intelligente » doit permettre d'aller bien au-delà d'une simple prise en compte des objectifs et d'une compatibilité avec les règles. Elle doit en effet susciter l'adhésion, développer la cohérence des approches et permettre des innovations dans le cadre d'un dialogue permanent avec les territoires. La Région mettra en place des Ateliers régionaux des Acteurs de l'Aménagement permettant de diffuser des ressources mutualisées, pouvant notamment s'appuyer sur le réseau régional des agences d'urbanisme (URBA8) et en lien avec les services de l'Etat. D'autres outils à dimension sectorielle (notamment mentionnés dans les mesures d'accompagnement du fascicule des règles) seront également mis en place dans un même objectif d'accompagnement des territoires.

A titre d'exemple, au-delà des règles relatives à la gestion économe de l'espace, c'est bien une nouvelle culture de l'aménagement qu'il faut partager intégrant des nouveaux modes de faire en matière de foncier. Ces nouveaux modes de faire seront valorisés, partagés, discutés, contribuant ainsi à diffuser les innovations et faire preuve de résilience. La structuration de la donnée ainsi que sa mutualisation constituent enfin un enjeu majeur pour la mise en œuvre des objectifs et des règles. La plateforme régionale de mutualisation de données Géo2France contribuera à améliorer la connaissance partagée des thématiques portées dans le SRADDET (mobilité, foncier, habitat, biodiversité...).

Mobiliser les politiques régionales et faire évoluer les approches contractuelles

La « prescriptivité intelligente », c'est aussi un équilibre entre la « règle » et le contrat. La portée d'une règle collective sera d'autant plus importante si elle s'accompagne d'engagements mutuels traduisant une continuité entre la planification et l'aménagement opérationnel. A titre d'exemple, « développer une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales » constitue une règle pouvant être appuyée par plusieurs démarches opérationnelles. Ainsi plusieurs politiques régionales pourront être mobilisées pour contribuer à œuvrer en ce sens (PRADDET, politique artisanat commerce...), des appels à manifestation d'intérêt pouvant être mis en place. Par ailleurs, la mise en œuvre du SRADDET pourra s'appuyer sur différentes formes de contractualisations : contrats à l'échelle des espaces de dialogue, contrats avec les EPCI mais aussi le Contrat de Plan Etat Région. Un Observatoire de l'action territoriale sera mis en place favorisant l'articulation et la cohérence des contractualisations territoriales et développant le lien entre planification et programmation.

Ces différentes ambitions en faveur d'une mise en œuvre efficace du SRADDET seront notamment portées par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040, aux côtés des Directions opérationnelles de la Région. La dimension partenariale étant essentielle pour créer une dynamique régionale au service des territoires, l'Agence développera les coopérations avec les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les Universités, les Chambres régionales, les agences d'urbanisme, le CEREMA...



SRADDET

Partie 1 : le diagnostic régional

#granddessein hdf





SOMMAIRE

INTRODUCTION	15
PARTIE I : Une région en mutations	17
A. Une région productive confrontée aux défis environnementaux	17
B. Une transformation profonde des modes de production qui vient perturber les logiques de création d'emplois, d'importantes conséquences sur l'emploi	19
C. Une société de la connaissance et du bien-être qui reste à pleinement intégrer	21
D. Une ouverture des sociétés qui oblige les institutions à s'adapter	22
PARTIE II : Différents systèmes aux interactions complexes	25
A. Une région aux héritages en reconversion	25
B. Des espaces de vie pluriels et diversifiés articulés autour de systèmes territoriaux d'envergure variable	28
C. Une région de contrastes économiques	33
D. Une ouverture géographique importante mais des enclavements qui subsistent	36
E. Une région confrontée à de fortes disparités sociales et territoriales	40
PARTIE III : Synthèse du diagnostic	45





LE DIAGNOSTIC

Le diagnostic présenté dans ce document d'orientation répond aux ambitions de l'Article R.4251-2 Décret du 3 août 2016 relatif à l'élaboration du SRADDET : « Le rapport du schéma fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région, identifie les enjeux dans les domaines de compétence du schéma, expose la stratégie régionale et fixe les objectifs qui en découlent ». Il constitue une synthèse d'éléments de diagnostics produits par la Région et ses partenaires au cours des 3 dernières années parmi lesquels des travaux réalisés en régie ou en partenariat avec l'Insee, les agences d'urbanisme ou encore le monde de la recherche. Ces travaux se sont également enrichis des conclusions des ateliers régionaux et territoriaux menés dans le cadre de l'élaboration du schéma.

Une première partie introductive permet de mettre en évidence les mutations à l'œuvre dans la région et les défis qu'elles génèrent pour le développement régional. Une seconde partie fait l'état des lieux des recompositions et des espaces à enjeux, mais aussi des fragilités auxquelles le territoire est exposé, en s'attendant à la mise en évidence de spécificités et disparités infrarégionales. Enfin, une partie conclusive permet de dégager trois enjeux transversaux pour la construction de trajectoires de transitions.

PARTIE I

Une région en mutations

Alors que la région a connu une transformation profonde de son économie dans les dernières décennies, dont les conséquences sociales et environnementales se font toujours sentir, elle est aujourd'hui confrontée à une nouvelle vague de mutations. Ces dernières procèdent des défis environnementaux qui viennent impacter l'ensemble des pratiques de la région et son économie, mais également du système économique qui continue à évoluer, des progrès technologiques accélérés par le numérique, de l'évolution des modes de vie et de l'accroissement continu des échanges. Ces mutations agissent à des niveaux et des échelles différentes, elles s'accroissent et se complexifient. Elles amènent à des reconfigurations de l'action publique, à la fois à l'échelle des territoires mais également de la région dont la création à partir des deux entités Nord-Pas-de-Calais et Picardie annonce de nouvelles ambitions pour s'inscrire dans le monde de demain.

A. Une région productive confrontée aux défis environnementaux

Alors que le développement régional a reposé sur la mise en valeur de ses ressources, la prise de conscience des contraintes environnementales peut se transformer en nouvelles opportunités.

1. Des impacts potentiellement importants du changement climatique, dans une région située en zone tempérée

Dans un objectif de limitation des effets du changement climatique à une hausse des températures de 2°C, la région et ses habitants sont soumis à des engagements qui imposent de diviser par 4 (depuis 1990) les émissions de gaz à effets de serre à l'horizon 2050 (le « facteur 4 » inscrit dans la loi de transition énergétique de 2015 -Loi TECV- qui reprend des engagements internationaux). Actuellement, ces

émissions rapportées au nombre d'habitants sont supérieures à la moyenne française, en raison du profil industriel de la région. La tendance est à la baisse par rapport à 1990, mais des efforts importants restent à accomplir pour remplir les objectifs à venir, notamment dans les secteurs résidentiels et transports.

L'objectif du facteur 4 aura des effets importants sur le secteur productif (déjà soumis à des quotas), mais également sur les modes de consommation, l'organisation des mobilités, la planification territoriale, avec la nécessité d'intégrer ces objectifs de réduction à l'ensemble des activités.

Les effets du changement climatique pourraient se traduire dans la région, outre une montée des températures, par une augmentation des événements exceptionnels (vents violents, pluviométrie, canicule, etc.) qui conjuguées à des vulnérabilités spécifiques dans certains territoires régionaux (littoral, zones urbaines, milieux naturels, etc.) auront pour conséquence une hausse des risques. Des stratégies d'adaptation prenant en compte ces risques de manière intégrée, notamment en lien avec les risques industriels très présents dans la région, devront être mises en place. Elles pourraient ainsi développer une « culture du risque » qui abandonne l'objectif de risque zéro pour mettre l'accent sur l'anticipation.



© Dominique Bokalo - Région Hauts-de-France

2. Un mode de développement soumis à la pression sur les ressources, notamment énergétiques

Du fait de ses activités industrielles et agricoles et de la densité de sa population, notamment dans les agglomérations, la région est fortement consommatrice d'énergies fossiles. Leur coût croissant incite à la recherche d'efficacité énergétique qui passe par des innovations technologiques, notamment dans l'industrie et les transports (véhicules électriques, etc.), mais aussi par une meilleure isolation des logements, plus anciens en région qu'en moyenne nationale. Ces logiques de réduction de la consommation (objectif de baisse de 50 % de la consommation énergétique finale entre 2012 et 2050 inscrit dans la loi TECV) passent également par des stratégies de sobriété de long terme dans l'aménagement du territoire pour mieux articuler urbanisation et déplacements, tout en améliorant la qualité de vie des habitants. Enfin, les contraintes de renouvellement du mix énergétique entraînent le développement des énergies renouvelables (objectif de 32 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2030 dans la loi TECV) qui peuvent constituer de nouvelles filières industrielles : les énergies marines renouvelables dont l'éolien off-shore, le grand marémoteur et l'hydrolien, la filière bois-énergie, la mise en valeur de la biomasse par le recyclage des matières organiques présentent des potentiels intéressants dans la région.

Bien que relativement urbanisée, la région bénéficie d'une vraie richesse dans le domaine de la biodiversité notamment sur le littoral, dans l'estuaire de la Somme et au sein d'espaces naturels préservés grâce à des politiques volontaristes, ceci malgré une faible surface de forêts dans le nord de la région. Cette biodiversité tend à reculer en raison de l'extension de l'urbanisation qui fragmente les continuités écologiques et de la pollution des sols. Or, la nature rend des services jusqu'ici mal évalués, dit services éco-systémiques, qui renforcent la robustesse des territoires face aux perturbations écologiques, jouant notamment un rôle dans l'adaptation au changement climatique.

Au-delà des aspects purement écologiques, la disponibilité du foncier commence à se poser car il est le support de toutes les activités. Contrairement au Benelux, les acteurs régionaux ont profité d'une densité faible d'occupation de l'espace, dont l'utilisation n'a pas été suffisamment optimisée. Aujourd'hui se pose la question de la qualité du foncier et de sa localisation, alors que les espaces agricoles continuent de se contracter sous l'effet de l'urbanisation (ce mouvement étant soumis à l'évolution de la conjoncture immobilière). En effet, les espaces les plus convoités se situent au voisinage des villes, c'est pourquoi la présence de nombreuses friches industrielles peut représenter une opportunité, si la question du coût de leur dépollution est prise en compte. Enfin, conséquence d'une présence industrielle et agricole forte, ainsi que de l'essor des déplacements, la pollution fragilise les ressources régionales, à la fois les

sols, mais aussi l'air qui est de qualité médiocre dans les villes, et a des impacts sur la santé des populations.

Cette pollution contribue également à détériorer la qualité de la ressource en eau, ce qui peut à terme fragiliser l'approvisionnement de certaines zones, notamment dans la métropole lilloise.

3. la population régionale particulièrement exposée aux risques naturels météo-sensibles

Le risque d'inondation est le premier risque naturel : le changement climatique pourrait d'une part accentuer le régime des précipitations hivernales et donc entraîner des crues plus brusques, intenses et fréquentes. La recrudescence de ces catastrophes naturelles aurait des impacts matériels, écologiques et humains (en termes sanitaires notamment). D'autre part, la montée de la mer et des risques accrus de surcote pourraient réduire les capacités d'évacuation des crues vers la mer. Les populations les plus exposées sont situées le long de la Somme (Abbeville), dans l'agglomération lilloise et dans un arc de cercle entre Béthune et Valenciennes, et le long du littoral entre Calais et Dunkerque. L'augmentation des précipitations hivernales peut paradoxalement coexister avec des canicules estivales plus intenses et nombreuses.

Les impacts du changement climatique sur le littoral se manifesteront, parfois conjointement par l'élévation du niveau moyen de la mer (qui a déjà gagné 10 cm depuis 1955 à Dunkerque), l'exacerbation des vagues et surcotes, l'augmentation de la profondeur d'eau en proche côtier, avec en sus des tempêtes probablement plus fréquentes et plus intenses. Ces phénomènes accentueront l'érosion du littoral, qu'il soit sableux comme c'est principalement le cas pour le littoral des Hauts-de-France, ou rocheux, avec une augmentation du risque de submersion marine, et un risque accru en termes de sécurité maritime.

Ces risques côtiers accrus concernent un espace littoral qui concentre une population importante et de nombreuses infrastructures. En outre l'arrière-littoral est en grande partie constitué de polders, dont le niveau est situé sous le niveau de la mer, et parfois vulnérable à une éventuelle progression du biseau salé dans la nappe. Une étude du Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales en 2010 situe en zone basse (sous la cote centennale) 75 825 bâtiments, 4 302 km de linéaires d'infrastructures et 7 363 hectares de surface de sites d'intérêt écologique.

L'impact du risque climatique sur les aléas gravitaires, bien que complexe et encore mal connu, devrait entraîner une augmentation des glissements de terrain superficiels du fait de l'accroissement du régime pluviométrique. L'érosion des sols risque d'encore augmenter, en dégradant la qualité des cours d'eau.

La variabilité du niveau hivernal des nappes souterraines en particulier pourrait amplifier l'instabilité des falaises et des cavités souterraines d'origine anthropique telles que les carrières souterraines, les mines, galeries, marnières, caches et abris refuges des deux guerres... Tout le territoire des Hauts-de-France situé sur la nappe de la Craie en particulier est concerné par ce phénomène.

Le réchauffement marin et de l'Aa pourrait en été poser problème pour le refroidissement de la centrale nucléaire de Gravelines.

Enfin, le changement climatique devrait entraîner une augmentation de la propension aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles (qui dégraderont les constructions et les infrastructures, notamment dans le versant nord),

Les sécheresses et canicules (déjà plus fréquentes depuis 1955) devraient augmenter le risque d'éclosion et de propagation de feux de forêts. Une remontée vers le nord du risque d'incendies en forêt s'opérerait notamment vers des territoires jusque-là épargnés tels que la région Hauts-de-France.

Les conditions météorologiques telles que le vent, l'humidité ou la température jouent un rôle important dans la diffusion, la dispersion ou la dégradation des polluants dans l'air. Les canicules pourront exacerber les effets de la pollution de l'air.

La pollution atmosphérique, localement chronique, réduit l'espérance de vie, provoque et/ou exacerbe des pathologies, notamment respiratoires, allergiques et cardio-vasculaires, et l'Organisation Mondiale de la Santé l'a classée comme cancérigène en 2013. Ces changements favorisent la pollution par l'ozone, conjointe à une pollution particulière qui affecte la santé humaine et celle des arbres et autres plantes, au profit de zoonoses et maladies vectorielles (véhiculées par les moustiques et tiques notamment). Elle nuit aussi à l'agriculture et aux forêts, détériore les bâtiments, acidifie et eutrophise les eaux et contribue parfois aux nuisances olfactives.

En France, la qualité de l'air extérieur est surveillée par les Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air, avec pour objectifs le respect des réglementations nationales et européennes, l'information du public et des décideurs, le développement des connaissances scientifiques etc. Ce suivi alimente la publication de l'indice ATMO qui permet de caractériser de manière simple et globale la qualité de l'air d'une agglomération urbaine élaboré à partir des concentrations de quatre polluants indicateurs de la pollution atmosphérique : le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃) et les poussières en suspension (PM 10).

Concernant les 4 polluants principalement suivis par ATMO, les Hauts-de-France se situent dans une situation intermédiaire au regard de la qualité de l'air avec un nombre de jour de bonne ou très bonne qualité qui varie de 311 jours dans l'agglomération dunkerquoise à 245 jours dans l'agglomération lil-

loise. Globalement et hormis dans les grands ports la façade littorale bénéficie d'un air extérieur de meilleure qualité favorisé par un climat transportant les polluants vers d'autres territoires. Ailleurs, les agglomérations de la région connaissent un nombre de jours avec un air de bonne qualité limité par l'importance du trafic routier, par les émissions gazeuses et particulaires d'origine industrielle et agricole.

4. Une prise de conscience contrastée des potentialités de développement induites par ces évolutions

Ces évolutions et ces nouvelles contraintes constituent aussi des opportunités de développement. C'est particulièrement vrai dans une région qui a été touchée de manière précoce par les pollutions environnementales. C'est pourquoi la région a été pionnière dans la démarche de troisième révolution industrielle (TRI) qui, après celles du charbon et de l'électricité, entend miser sur le développement des énergies renouvelables, leur stockage et leur distribution, en même temps que sur l'efficacité énergétique ainsi que sur l'économie circulaire et de la fonctionnalité. À partir d'un modèle théorisé par le prospectiviste Jérémie Rifkin, la région a donc développé son propre master-plan Rev3 pour accompagner par l'innovation la transformation de ses filières d'excellence dans l'agro-industrie, les transports et l'énergie en mobilisant les ressorts de l'économie circulaire (elle repose sur la réutilisation des matériaux utilisés dans un processus pour un autre processus, par exemple le recyclage des déchets pour créer de l'énergie dans une zone d'activité) et de l'économie de la fonctionnalité (elle repose sur la création de biens immatériels et de services plutôt que des objets, par exemple la location de services de mobilité plutôt que la vente de voitures).

Ces projets portés au niveau des entreprises et des acteurs sont à articuler avec des démarches territoriales soutenues par des dispositifs nationaux tels que les agendas 21, les plans climat territoriaux et les territoires à énergie positive. Un travail de recensement réalisé par la DREAL et le CERDD montre le foisonnement de ces initiatives bénéficiant d'une bonne couverture régionale, mais qui restent dépendantes d'une ingénierie territoriale.

B. Une transformation profonde des modes de production qui vient perturber les logiques de création d'emplois, d'importantes conséquences sur l'emploi

La région a connu un mouvement de transformation de son économie encore plus marqué qu'ailleurs en France, cette dynamique est toujours en cours et devrait continuer à faire sentir ses effets sur l'évolution des emplois.

1. Une dynamique de reconversion industrielle toujours active qui fait évoluer les bases productives régionales

À l'instar d'autres régions françaises et des pays avoisinants, la région a connu une forte désindustrialisation depuis les années 80. Ce mouvement y a toutefois été particulièrement marqué en raison de son profil productif. Des secteurs ont disparu, d'autres ont été profondément transformés, depuis les mines jusqu'au textile, à la sidérurgie, la métallurgie et la production manufacturière de biens de moyenne consommation. Aujourd'hui, l'économie régionale est composée aux trois quarts d'activités de services, part presque équivalente à la moyenne nationale. Il convient néanmoins de souligner que les activités de services restent étroitement liées à celles de l'industrie : il s'agit des services aux entreprises. Ce secteur tertiaire se compose du tertiaire supérieur concentré dans les pôles urbains et d'activités présentes, tournées vers la population présente sur le territoire. Les activités présentes, tournées vers les besoins de la population présente, sont sous-représentées dans la région. Elles pourraient représenter un gisement d'emplois dans certains espaces, même si elles ne pourront pas compenser la fragilité de certains territoires très dépendants des mécanismes de transferts publics et sociaux dont l'évolution est incertaine.



© Le journal d'Abbeville - Olivier Bacquet

spécificité productive. Elle compte des secteurs d'excellence dans les transports, l'énergie, la bioéconomie, la chimie, la sidérurgie et l'industrie lourde, les industries créatives, etc. Ce sont des domaines innovants à forte valeur ajoutée inscrits dans l'internationalisation des échanges. Ils relativisent la nature tertiaire de l'économie régionale, les activités industrielles et agricoles contribuant de manière significative au PIB régional. Les activités secondaires et tertiaires sont inter-pénétrées, à la fois au niveau des entreprises qui externalisent leurs services mais également des activités commerciales qui adoptent des processus industrialisés.

En effet, amplifiés par le numérique, l'impact des évolutions technologiques sur les processus productifs va en s'accroissant. Les progrès des sciences du vivant et des nanotechnologies couplés à la puissance de calcul et aux capacités de stockage permises par le numérique ouvrent toujours plus de possibilités pour le développement économique. Dans le secteur productif, deux évolutions majeures et concomitantes sont en cours, celle de l'intelligence artificielle qui permet l'accélération de la robotisation et de l'automatisation et celle de l'organisation et de la circulation de l'information, qui permet de concevoir des unités de production décentralisées. Elles se traduisent par la conception d'usines du futur entièrement automatisées ou le développement des « fab labs » permettant de produire des biens de consommation au plus proche des besoins grâce à des imprimantes 3D. La région compte aussi un vivier significatif de start-ups et de créateurs fédérés autour de l'écosystème French Tech, mais il reste encore à développer l'appropriation du numérique dans les secteurs plus classiques pour éviter que de grands opérateurs de contenu ne viennent déstructurer les secteurs de l'industrie et du commerce.

2. Une fragilisation des emplois et des enjeux de montée en compétences

Du fait de ces évolutions, la région a perdu un grand nombre d'emplois industriels au cours des dernières décennies. Ces pertes n'ont pas été compensées numériquement par les créations d'emplois dans les services. De plus, les emplois créés ne sont pas forcément de la même qualité, ils sont généralement moins rémunérateurs, plus souvent à temps partiel et à durée déterminée. Ils sont également plus féminisés et globalement moins qualifiés.

Les impacts du développement du numérique et notamment des progrès de l'automatisation pourraient continuer à faire évoluer le profil des métiers dans la région. En effet, les processus de robotisation qui se développent dans la production manufacturière commencent à s'étendre aux activités de services comme la banque et l'assurance et pourraient toucher à terme de nombreux postes de moyenne qualification. Les prévisions de création d'emplois dans

Par ailleurs, la région en phase de reconversion industrielle conserve sa

les prochaines années tablent sur une croissance continue des métiers de l'informatique et des services aux entreprises. Elles mettent également en évidence une dynamique d'évolution des compétences dans les emplois existants avec l'introduction de technologies environnementales dans les métiers du bâtiment, ou la poursuite du développement du numérique dans les emplois de services par exemple. Enfin, les métiers qualifiés devraient poursuivre leur croissance, tandis que ceux du soin et de l'aide aux personnes devraient bénéficier du vieillissement de la population et du remplacement de nombreux départs en retraite. On assisterait alors à une dualisation du marché du travail entre des postes hyper-qualifiés et des emplois de services peu qualifiés. Ces emplois doivent faire l'objet d'une montée en qualification pour leur permettre de tirer parti des évolutions technologiques et d'offrir des conditions de travail satisfaisantes à ceux qui les occupent.

C. Une société de la connaissance et du bien-être qui reste à pleinement intégrer

Si la région reste une des plus jeunes de France avec un taux de natalité supérieur à la moyenne, elle est aussi celle qui a le plus faible niveau de développement humain parmi les régions métropolitaines. Il existe donc un fort enjeu pour permettre à cette population jeune de mieux s'intégrer dans une société où les logiques de connaissance et d'innovation sont au cœur des évolutions.



© Auer Weber/Vize

1. Un capital humain à renforcer dans une région jeune

Le niveau de développement humain a progressé au cours des dernières années mais il est freiné par une dégradation des conditions de santé et des fluctuations des niveaux de revenus. C'est sur la dimension éducation que la région a le plus progressé, avec une augmentation de la part des bacheliers et diplômés du supérieur. Les Hauts-de-France comptent un nombre important d'étudiants et de centres de recherche, même si le poids de la R&D dans le PIB régional reste insuffisant. Parallèlement à cette dynamique, le nombre d'élèves qui sortent du système scolaire sans qualification ainsi que ceux concernés par l'illettrisme ne baisse pas significativement. On assiste donc à une dualisation des qualifications entre logique de rattrapage pour le plus grand nombre et creusement des difficultés pour certains, qui handicape leurs capacités d'insertion sociale.

Ces phénomènes sont d'autant plus significatifs que la région est toujours concernée par de faibles taux d'activité, notamment celui des femmes qui est un des plus faibles de France. Cette situation est liée à des contextes historiques dans des territoires en difficulté, avec un niveau de grossesses adolescentes élevé et de nombreuses familles monoparentales en situation de précarité.

Ces éléments structurants, couplés aux difficultés économiques des dernières années, expliquent que le niveau d'inégalités qui avait baissé depuis les années 70 soit reparti à la hausse depuis les années 2000, avec une accélération depuis 2008, notamment pour les plus jeunes.

2. Une aspiration à la qualité de vie qui devient un levier d'attractivité territoriale

Cette aspiration traduit le passage d'une société de la survie à l'abondance. Si les besoins fondamentaux sont remplis, d'autres aspirations peuvent émerger. Ces logiques ne sont pas forcément les plus caractéristiques de notre région, marquée par une culture productive et où la précarité sociale reste forte. Toutefois, en lien avec la qualification croissante des habitants et la montée des préoccupations environnementales, les questions de qualité de vie deviennent centrales. Selon une enquête du CREDOC menée pour le compte du CGET au printemps 2017, les habitants sont d'autant moins satisfaits de leurs conditions de vie qu'ils habitent dans un quartier de politique de la ville ou dans des grandes agglomérations. Les perceptions de la qualité de vie dépendent entre autres de la présence d'aménités naturelles, de la lutte contre la pollution et ses effets sur la santé, de la présence de services de qualité pour la formation, la culture, les activités récréatives. À tel point que des indicateurs complémentaires au PIB se développent pour mesurer le développement non plus uniquement à l'aune de la

croissance économique mais également du bien-être et de la santé sociale des populations.

Ce mouvement se double d'une préoccupation autour de « l'accélération du monde », une tendance à la croissance du volume et du rythme des échanges sous l'effet du progrès technologique. Ces questions ont amené à la mise en place dans certains territoires en Italie puis en France (à Lille et Dunkerque dans la région) de politiques des temps qui s'intéressent aux conditions de vie des habitants et notamment à leurs rythmes de travail et de déplacements. Elles ont aussi marqué l'émergence du mouvement dit « *slow* » qui insiste sur la qualité des relations sociales et prône un ralentissement de nos rythmes de vie : de la restauration rapide à une alimentation plus qualitative et autoproduite, du tourisme de masse à un tourisme de rencontres, de la grande vitesse aux mobilités douces (marche à pied, vélo). L'évolution de ces aspirations parallèle à celle des modes de vie a des impacts sur les modes de consommation et notamment la localisation des commerces, qui se sont fortement développés dans les dernières décennies à la périphérie des agglomérations, parfois au détriment des activités de centre-ville. Selon l'ADCF, en France aujourd'hui, 62 % du chiffre d'affaires du commerce se réalise en périphérie, contre 25 % en centre-ville et 13 % dans les quartiers. Ce modèle du centre commercial en agglomération pourrait être amené à cohabiter avec d'autres pratiques plus dématérialisées et collaboratives, avec le risque de créer de nouvelles friches commerciales mais également l'opportunité de revitaliser les centres urbains. L'évolution des modes de consommation devrait amener à une segmentation entre équipements de proximité et équipements commerciaux de plus grande dimension, sans que ces types de commerces ne soient incompatibles, mais aussi amener de nouvelles pratiques - rendues possibles par le numérique à l'image du développement du crosscanal (consultation en ligne par le client et poursuite de l'achat en magasin) - qui auront des retombées sur l'organisation territoriale.

Ces éléments de qualité de vie deviennent un vecteur d'attractivité territoriale. Longtemps freinés par une image négative, certains territoires régionaux misent sur des actions culturelles et des grands événements pour changer cette image et redonner une fierté à leurs habitants (Lille 2004 capitale européenne de la culture, le Louvre Lens et la démarche bassin minier Unesco) ; cette nouvelle offre territoriale concerne à la fois les grandes villes comme Lille et Amiens pour le tourisme d'affaires et de week-ends mais aussi les territoires ruraux avec le tourisme vert qui propose des activités de nature et de plein air.

3. Des dynamiques d'innovation et de connaissance au cœur des processus de développement

Le développement du numérique permet une accélération du progrès technologique. Favorisant les fonctionnements horizontaux par-delà les

intermédiations, ces technologies bousculent les pratiques établies et peuvent déstabiliser certains modes de fonctionnement. En lien avec la croissance des usages, un fort développement des secteurs liés au numérique est anticipé, à la fois dans les domaines de haute technologie, mais également dans des activités de service dont le caractère innovant n'est pas purement technologique, comme les activités de partage et d'économie de la fonctionnalité. Il existe en région Hauts-de-France un enjeu de diffusion de ces technologies dans les villes et les campagnes au sein des secteurs traditionnels, commerce, artisanat et PME mais aussi collectivités locales et associations.

Ces évolutions ont des conséquences sur les types d'emplois et les conditions de travail. Reposant sur une organisation légère, ces technologies favorisent réactivité et dissémination des structures. Le salariat qui s'était imposé au siècle précédent notamment dans la région comme la principale forme d'emploi, pourrait reculer au profit du statut d'indépendants ou d'autoentrepreneurs, avec notamment le retour du travail à la tâche. Le développement de plateformes de services pourrait concerner nombre de secteurs d'activités (transports, hôtellerie, restauration, éducation, banques, assurances) et accélérer ce mouvement. De nouvelles protections collectives seront donc à imaginer. Parallèlement, avec une demande d'actifs toujours plus qualifiés, les possibilités de formation tout au long de la vie pour faciliter les transitions professionnelles sont un atout de compétitivité territoriale, notamment dans une région où les niveaux de formation initiale sont faibles. Universités, écoles professionnelles et organismes de formation sont mis en concurrence, y compris au niveau international, pour répondre à ces nouveaux besoins dans le cadre d'un marché de l'éducation en pleine croissance au sein duquel les acteurs publics ne sont plus seuls.



© Didier CARETTE / NAI

D. Une ouverture des sociétés qui oblige les institutions à s'adapter

La région a été particulièrement concernée par l'ouverture des économies et des sociétés, un phénomène qui a pu déstabiliser certains compromis et modes de gouvernance.

1. Une région qui a profité de l'accélération des échanges mais qui en connaît aussi les contrecoups

La région est largement insérée dans l'internationalisation des échanges, à la fois les flux de personnes avec le tunnel sous la Manche, le port de Calais et les dessertes TGV, mais aussi les flux de biens et services. Sa position en frange de deux villes-monde, Londres et Paris, et notamment les liens quotidiens entretenus avec l'Île-de-France, la place au cœur de ce système. L'économie régionale a ainsi profité de l'ouverture des frontières, elle attire des investissements étrangers, une grande part de son activité s'insère dans des flux d'import-export et elle compte de nombreux groupes internationaux. Toutefois, cette ouverture la rend vulnérable aux évolutions de la conjoncture internationale et aux interrogations sur les évolutions du commerce international (retour des barrières douanières et « protectionnisme européen » notamment).

Voisine de la Belgique et du Royaume-Uni, la région a beaucoup profité de la construction européenne. Les fonds structurels ont aidé à la reconversion industrielle, tandis que la PAC (politique agricole commune) a permis l'évolution du modèle agricole et que les différents programmes Interreg ont facilité les échanges transfrontaliers. Paradoxalement, c'est aussi l'une des régions les plus touchées par l'euroscpticisme, avec une construction européenne identifiée à une ouverture non régulée des frontières. Ceci alors que la construction européenne traverse une phase d'incertitudes marquée par le Brexit et des perspectives de recul de l'intégration.

Cette ouverture des sociétés et des économies a pour conséquence de fragiliser une partie de la population. France Stratégie a analysé ces phénomènes dans son rapport « Lignes de faille » d'octobre 2016. Les experts ont mis en évidence le décalage entre les perceptions des inégalités sociales et territoriales, des ressorts du vivre ensemble et des perspectives de mobilité sociale avec les évolutions effectivement constatées au travers des statistiques. Ces perceptions négatives se traduisent par une défiance croissante vis-à-vis des institutions qui structurent nos sociétés. Ainsi, d'une des régions qui votaient le plus, les Hauts-de-France sont devenus l'une des régions où la participation électorale est la plus faible.

Ces éléments illustrent une difficulté à se projeter dans l'avenir, alors que la mobilité sociale dans les cinq départements de la région est l'une des plus faibles de France métropolitaine et que la situation des jeunes de moins de 25 ans apparaît particulièrement fragilisée.

2. Une régulation publique qui s'adapte à ces évolutions

Les institutions territoriales et leurs modes de gouvernance ont connu des évolutions en continu pour mieux s'adapter aux aspirations sociétales et aux évolutions des modes de vie, notamment ceux liés à l'accélération des mobilités. La dernière réforme territoriale a pour ambition de construire des régions plus efficaces autour des métropoles, ainsi que de favoriser le regroupement des intercommunalités dont le nombre a été diminué de 40 %. Elle encourage également l'articulation entre niveaux territoriaux pour une action publique plus cohérente, avec une rationalisation des compétences par grands blocs, une suppression de la clause générale et la création d'un forum de gouvernance entre acteurs publics pour mutualiser les politiques. On peut supposer que d'autres réformes viendront approfondir les questions de coopération interterritoriale, traiter des enjeux au-delà des frontières institutionnelles dans le domaine de l'eau, de l'air ou des mobilités par exemple. Ainsi, à l'instar des schémas transfrontaliers, d'autres schémas pourraient éventuellement émerger sur la coopération inter-régionale ou la mer.

D'autres évolutions sont en cours autour de l'agilité de l'action publique, pour développer sa capacité à répondre de manière réactive, à placer les usagers au cœur des préoccupations. C'est là l'enjeu des démarches de design public.

La création de la région Hauts-de-France est issue de ce mouvement de réforme en continu. Elle doit maintenant prendre sa place dans le paysage territorial sur la base des deux anciennes régions. Il lui reste à construire sa propre vision géopolitique autour d'un axe nord-sud qui va de Francheville au Benelux et à l'Europe du nord-ouest, contrebalancé par les voisinages de la Normandie à l'ouest et du Grand Est, deux nouvelles régions elles aussi.

PARTIE II

Différents systèmes aux interactions complexes

Au-delà des défis posés par les mutations à l'œuvre dans la région, l'élaboration du futur Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – ayant une vocation à articuler de nombreux documents de planification et dont la valeur ajoutée résidera dans son caractère transversal – nécessite un premier travail de remise à plat des connaissances quant aux ressources de toutes natures dont dispose la région des Hauts-de-France.

L'analyse qui suit permet un premier état des lieux des recompositions et des espaces à enjeux, mais aussi des fragilités auxquelles le territoire est exposé, en s'attendant à la mise en évidence de spécificités et disparités infrarégionales. Son objet premier consiste à partager de grands constats transversaux qui permettront *in fine* d'identifier les enjeux à relever.

Segmentée en cinq sous-parties, l'analyse territoriale débutera par une mise en regard du caractère diversifié des territoires à travers la richesse du patrimoine et des ressources naturelles, mais dont la préservation est parfois rendue difficile. Les dynamiques humaines et économiques seront ensuite étudiées, laissant entrevoir un fonctionnement systémique largement déterminé par des recompositions spatiales et productives, et dont les configurations dépassent le seul clivage urbain/rural. Les dernières sous-parties mettront en évidence des contrastes économiques et sociaux assez marqués, dans une région située dans une position « carrefour » au sein du triangle Londres-Bruxelles-Paris, et dotée de l'influence de deux moteurs métropolitains qui impactent la structuration du territoire.

A. Une région aux héritages en reconversion

1. Un patrimoine à la croisée des trajectoires de développement

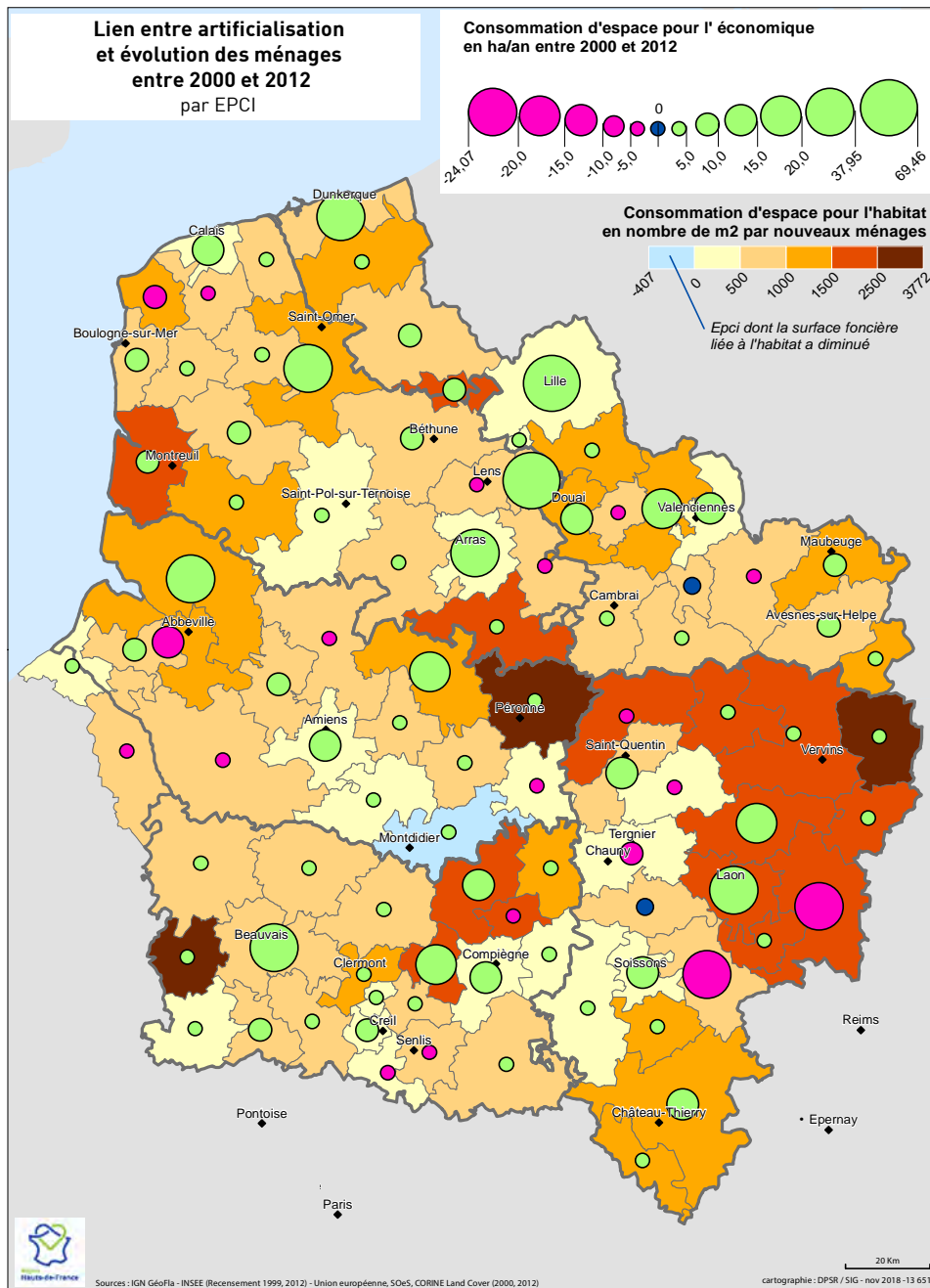
Le patrimoine naturel et culturel des Hauts-de-France est à considérer dans le cadre d'une région fortement modelée par l'homme. L'image et

les représentations qui lui sont habituellement associées ne prennent pas suffisamment en référence les monuments prestigieux, les villages pittoresques ou encore les sites naturels d'exception qui la composent. La marque de l'homme est omniprésente dans l'histoire des conflits, des destructions et des reconstructions qui les ont accompagnées, dans les paysages urbains, miniers et industriels qui continuent à se transformer. Quant à la nature, elle révèle des pépites comme les espaces dunaires désormais protégés ou les Grands Sites de France (Baie de la Somme ; Deux Caps). La coexistence de la nature avec l'homme et la ville pourrait constituer une nouvelle trajectoire de développement (prise de conscience, reconnaissance, savoir-faire).

Une forte pression urbaine qui pèse sur les terres agricoles, la biodiversité, les aménités et ressources naturelles

Plusieurs sources sont mobilisables pour mesurer l'occupation des sols. Afin d'identifier les dynamiques en cours par rapport aux autres territoires métropolitains, l'analyse s'appuie ici sur la source Corine Land Cover qui est un inventaire biophysique de l'occupation des sols et de son évolution en 44 postes pour la France métropolitaine produit par interprétation visuelle d'images satellitaires.

Même si les terres agricoles couvrent plus des trois quarts du territoire régional (76,4 %), elles sont assez fortement menacées par la pression urbaine. En moyenne, 2 177 ha sont artificialisés tous les ans depuis 2000 (source : Corinne Land cover 2012). Cette croissance représente 6,8% de la croissance de France métropolitaine alors que la région représente 9,4% de la population. Le rythme moins rapide s'explique en premier lieu par une moindre croissance démographique. Ainsi, l'extension urbaine liée à l'habitat représente à elle seule 1 671 ha par an en Hauts-de-France, soit 826 m² par nouveau ménage comparable au ratio national de 793 m² par nouveau ménage. Si cette pression impacte peu les espaces naturels de manière quantitative, elle fragmente les continuités écologiques ; la partie nord de la région est ainsi l'un des territoires les plus fragmentés d'Europe. Aussi, si la région possède une biodiversité remarquable avec 16,6 % de son territoire classé en ZNIEFF de type 1 (contre 8,9 % à l'échelle



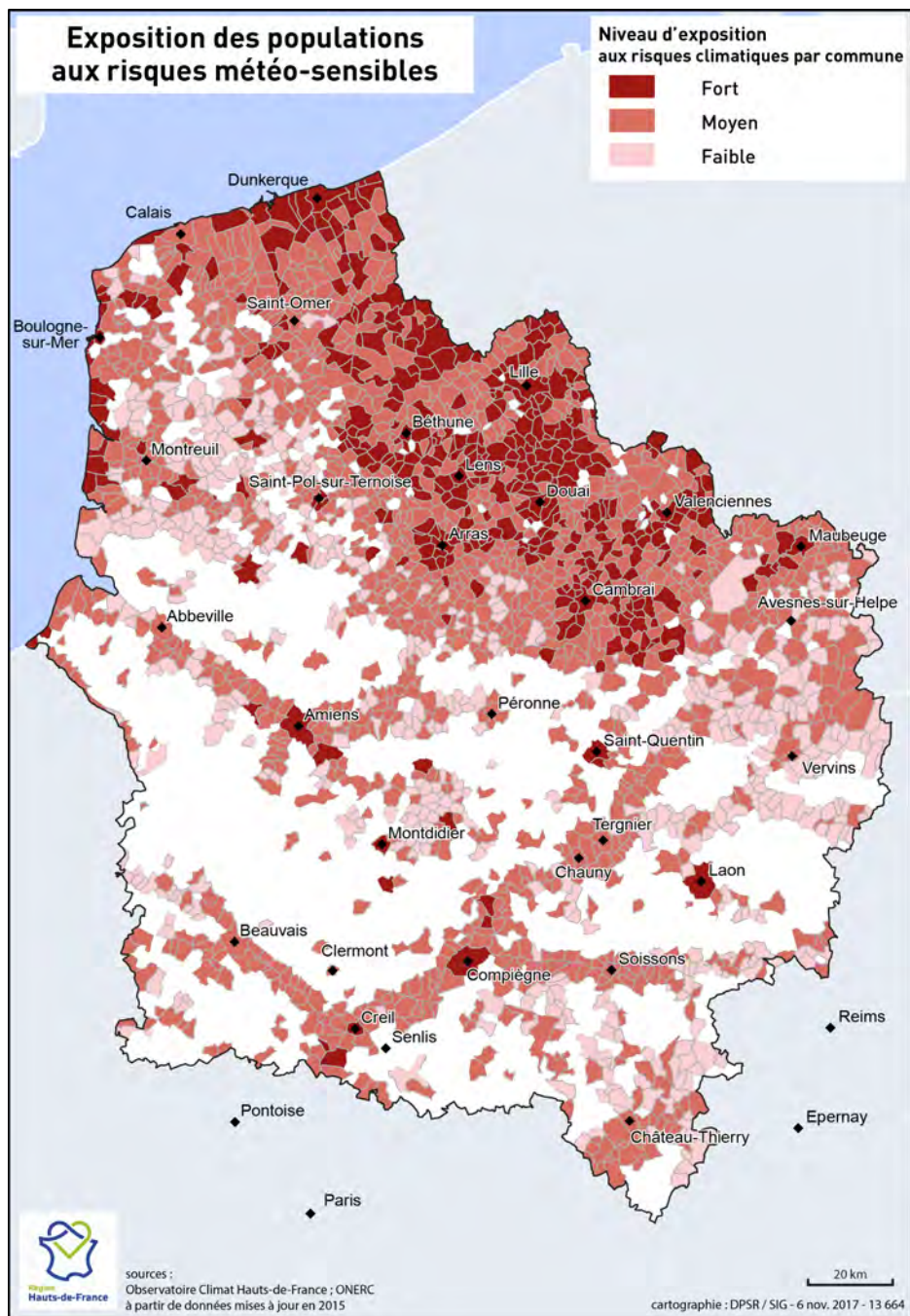
nationale), les grands ensembles éco-paysagers présentant un grand intérêt pour le fonctionnement de la biodiversité (ZNIEFF de type 2) ne représentent que 18,6 %, contre 25,4 % à l'échelle de la France métropolitaine.

La consommation foncière liée à l'habitat est assez hétérogène selon les territoires. Certains territoires ruraux et périurbains, notamment à l'est de la région, et certains territoires littoraux voient leur consommation foncière pour l'habitat augmenter beaucoup plus vite que le nombre de ménages. Pour ces derniers, la pression foncière peut être renforcée par le développement des résidences secondaires. Les territoires métropolitains, dont les prix fonciers sont beaucoup plus élevés, consomment moins de foncier par nouveau logement.

Dans les Hauts-de-France, la consommation foncière pour les activités économiques représente 506 ha par an entre 2000 et 2012, soit 5,4 % de la consommation nationale. Comme pour le foncier lié à l'habitat, le moindre dynamisme économique explique en partie cette proportion relativement faible au regard du poids de la région. Celle-ci est encore plus hétérogène : de nombreux EPCI ruraux voient l'apparition de friches économiques. Ce sont les territoires qui concentrent déjà l'activité économique qui consomment le plus de foncier en valeur absolue, mais certains territoires plus ruraux à l'est et l'ouest de la région se sont aussi lancés dans une nouvelle dynamique économique qui passe par une consommation foncière importante.

Les Hauts-de-France se caractérisent par des exploitations agricoles de très grande taille. Avec 56,8 % d'exploitations de plus de 50 ha, la région se situe loin devant la moyenne française qui est de 42,2 %. Les prairies n'occupent que 9,7 % du territoire. 87 % de la SAU picarde était consacrée aux grandes cultures en 2010. Cette agriculture intensive de grandes cultures dégrade la qualité chimique des eaux souterraines et de surface : deux tiers des masses d'eau sont considérées comme « mauvaises ».

Le littoral est soumis à des conflits d'usage entre une fréquentation touristique concentrée sur une faible bande, des activités industrielles nécessitant la proximité de l'eau, des activités liées à la pêche... Il fait ainsi l'objet d'une forte pression foncière et écologique, alors qu'il est particulièrement fragile, à la fois du fait de son potentiel de biodiversité (zones humides, oiseaux...) et des risques liés aux impacts du changement climatique. Une grande partie du littoral est en effet soumise à l'érosion (recul du trait de côte et abaissement du niveau de plage lié à la diminution du stock sédimentaire), à laquelle s'ajoute également le risque de submersion des zones basses (polders, bas champs, estuaires...). Ces risques naturels, conjugués à l'augmentation des pressions environnementales (artificialisation, pollution des eaux, etc.), constituent des facteurs de réduction de l'attractivité des territoires littoraux.



D'autres vulnérabilités impactent les territoires des Hauts-de-France : le risque d'inondation continentale (premier risque naturel dans le bassin Artois-Picardie : 1,9 millions d'habitants concernés), l'exposition des urbains et seniors aux canicules et chaleurs nocturnes, la vulnérabilité socioéconomique et sanitaire de la population face à la dégradation de l'environnement et à la dégradation de la ressource en eau (en quantité et en qualité). L'agriculture, la sylviculture et les milieux naturels (zones humides surtout) sont vulnérables au stress climatique et aux risques accrus de pullulation de ravageurs et de parasites. Enfin les constructions (logements, infrastructures...) sont exposées à un risque accru d'inondations et certaines sont confrontées aux problématiques de retrait/gonflement des argiles.

Ces pressions urbaine, touristique, économique et agricole sur l'ensemble de la région ont pour conséquence première une faiblesse des espaces naturels. Le taux de boisement de la région est de 14,5 %, alors que la moyenne nationale est de 27 %. Aussi, les habitants bénéficient de peu d'aménités naturelles : si l'on ajoute aux espaces forestiers les parcs urbains, chaque habitant peut disposer d'en moyenne de 707 m² d'aménités, contre 2 452 m² à l'échelle nationale. A noter cependant que les espaces naturels progressent dans la région d'environ 44 ha/an depuis l'an 2000.

Un patrimoine culturel aux multiples facettes

La région a connu des Histoires et présente encore des paysages divers, reflets d'une activité intense tant urbaine que rurale, qui a généré tout un patrimoine matériel et immatériel parfois partagé avec nos voisins. Culture du cheval (Chantilly), évolution des techniques et des métiers (Archives du Monde du Travail de Roubaix ; Familistère de Guise), importance de la fête de rue (carnavals ; ouverture de « Lille 3000 » ; arts de la rue à Amiens et Vieux-Condé...), manifestations sportives mythiques comme le Paris-Roubaix et ses pavés, sont des illustrations de ces multiples facettes. Ce patrimoine a d'ailleurs été en bonne partie reconnu par l'UNESCO : cathédrales, beffrois, bassin minier, géants. Il constitue un vecteur de valorisation des interactions sur le territoire.

Modèles de développement régionaux : des dynamiques récentes encourageantes

Les énergies renouvelables se développent rapidement dans la région : les Hauts-de-France sont la deuxième région productrice d'énergie éolienne de France en concentrant, fin 2016, 23,5 % de la puissance totale raccordée au réseau français, soit 2 740 MW (source : RTE). Le bois énergie a aussi un grand potentiel grâce aux massifs importants situés au sud de la région, et à l'augmentation de la surface forestière de 9 % entre 1998 et 2013. De manière plus générale, des modes de production et de consommation d'énergie plus

durables sont déjà mis en œuvre dans l'ensemble des territoires, à la fois par les administrations, les entreprises et les citoyens, grâce à une couverture quasi-complète de la région en plans climats territoriaux et en SCOTs.

L'agriculture biologique se développe aussi : le nombre d'exploitations ayant une partie de leur production conduite en agriculture biologique a augmenté de 20 % en 2016 pour la région Hauts-de-France. Les 738 exploitations conduites en agriculture biologique représentent pour cette même année une surface de 25 273 ha soit 1,1 % de la SAU. L'agriculture urbaine se développe aussi dans diverses agglomérations de la région et permet de limiter l'impact climatique et biodiversitaire de l'alimentation sur la région.

L'accès à la culture s'améliore grâce à une mise en réseau des équipements permettant une meilleure information sur l'offre culturelle, mais aussi grâce à une animation des publics les plus éloignés des lieux consacrés à la culture : actions éducatives des musées, programmes éducatifs globaux des villes, résidences d'artistes, forfaits transport en commun et visite...

Plus globalement, la culture a permis de changer l'image de la région à l'extérieur, et de travailler durablement à l'image que ses habitants en ont. La région est aussi devenue une grande terre de tournage cinématographique. Les événements sportifs liés à des caractéristiques paysagères (exemples du Trail Côte d'Opale et de la Transbaie) ou à des équipements prestigieux (exemple de la Route du Louvre) contribuent également à cette transformation. Le tourisme est aujourd'hui intégré dans la façon de définir la région et il amène à découvrir des potentiels très nombreux et autrefois sous-estimés (exemples : tourisme de mémoire, découverte de l'art nouveau dans l'architecture de la reconstruction d'après-guerre...). Le tourisme de nature, encouragé notamment dans les secteurs liés aux Opérations Grands Sites (Baie de Somme, Caps Blanc Nez et Gris Nez, Dunes de Flandre), permet de concilier la fréquentation touristique et la préservation des milieux littoraux.

2. Des expérimentations territoriales à partir des ressources locales

La culture, riche et diverse dans la région, est un atout pour opérer une transformation permanente et permettre d'évoluer, de construire ensemble un nouveau récit et une nouvelle vision de la région. La redécouverte et la reconnaissance des spécificités du territoire comme point de départ pour une action culturelle renouvelée sont à l'œuvre. Elles mobilisent aussi des croisements entre créativité artistique et créativité technologique et valorisent les différents types de connaissance partagée qui entrent dans la notion de « territoire apprenant ». Ces différents aspects révèlent l'enjeu des capacités d'innovation culturelle, sociale et organisationnelle des territoires et leur volonté de faire ensemble.

Les cinq Parcs Naturels Régionaux, dans lesquels vivent 13 % des habitants de la région, ont déjà commencé depuis longtemps à expérimenter des modes de vie plus durables à partir des ressources naturelles et culturelles locales en adoptant une vision systémique et une forte implication des habitants. Le label « Man and Biosphère » attribué par l'UNESCO au marais audomarois illustre la valeur ajoutée s'opérant dans de telles transformations.

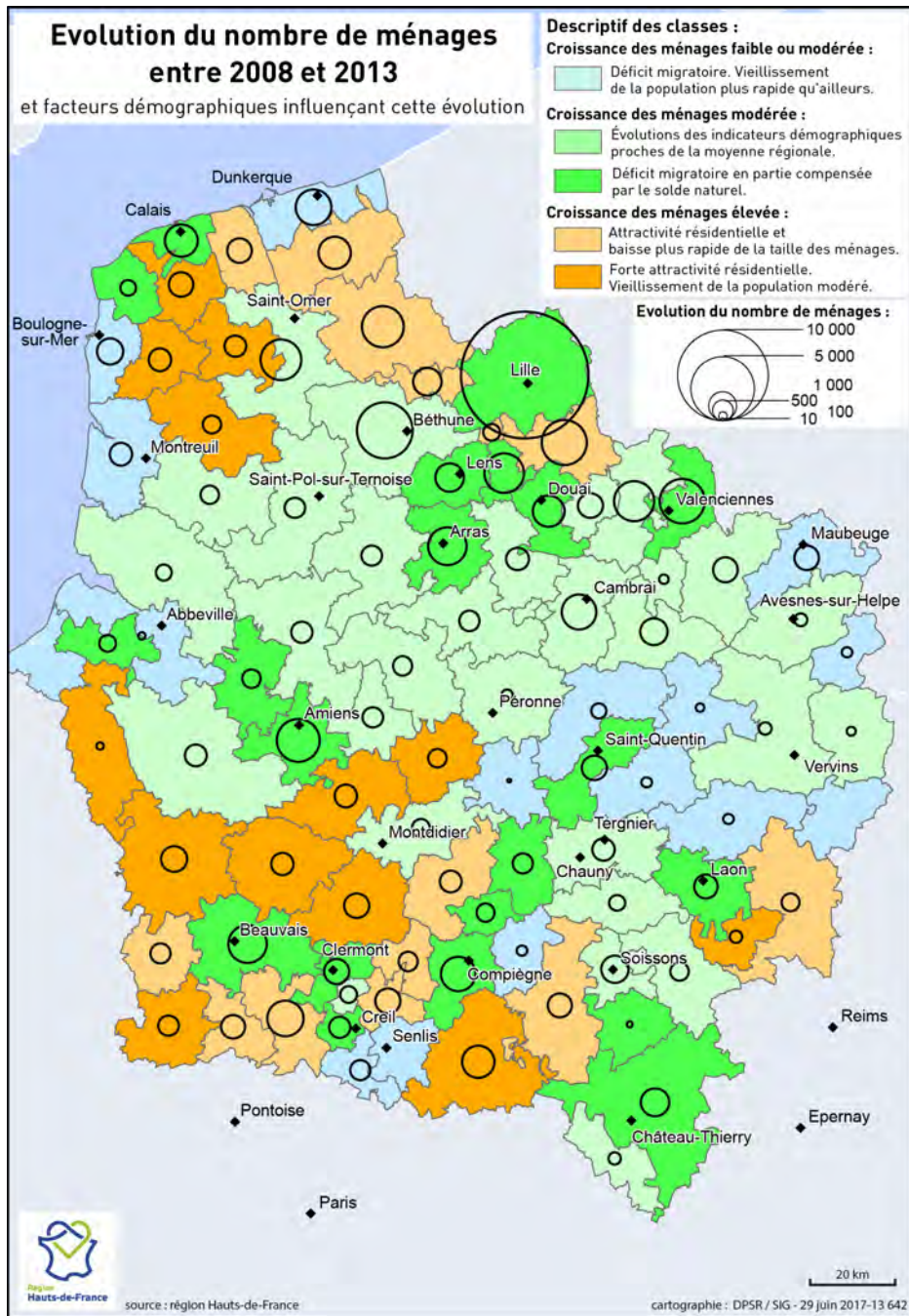
Plus généralement, les territoires ruraux sont un terrain propice à la création de nouvelles activités par des habitants en recherche d'une qualité de vie et prêts à valoriser des ressources et des savoirs faire locaux (énergies renouvelables, numérique, services, artisanat...). Ces activités doivent se faire dans le respect de ces territoires (trames vertes et bleues, forêts, diversité des pays physico-agricoles et des paysages) qui renforcent les capacités d'adaptation et de robustesse de toute la région.

Le littoral est un gisement d'innovations de toutes natures : pêche, aquaculture et valorisation des produits de la pêche (AQUIMER) ; innovations dans les domaines énergétiques (INNOCOLD) et renouvelables (énergies marines renouvelables, promotion conjointe de tout l'éventail des activités liées à la mer (économie maritime, dite économie « bleue », promue notamment au travers du projet EURAMER porté par la CCI Littoral Hauts-de-France) ; nouvelles formes de tourisme ménageant la fragilité du littoral et la rareté du sol... Le littoral constitue un lien fédérateur entre les territoires nord et sud de la région, offrant des ouvertures vers le Benelux et la Normandie.

B. Des espaces de vie pluriels et diversifiés articulés autour de systèmes territoriaux d'envergure variable

1. Des transformations démographiques accentuant les différenciations territoriales

Avec un peu plus de six millions d'habitants au 1er janvier 2015, les Hauts-de-France se classent au troisième rang des régions françaises les plus peuplées. Depuis 25 ans, la région a gagné 200 000 habitants soit une croissance de 0,15 % par an, rythme bien inférieur à la tendance nationale (+0,54 %). La croissance de la population reste portée par l'accroissement naturel. À l'inverse, le solde migratoire (différence entre les arrivées et les départs) pondère cette croissance avec un taux annuel moyen de -0,32 %.



Les territoires des Hauts-de-France connaissent des trajectoires différenciées impactées par divers facteurs tels que le cadre de vie, le contexte économique, le type d'habitat ou encore la pression foncière. Le cœur métropolitain lillois bénéficie ainsi d'une dynamique plus positive : la zone d'emploi de Lille a une croissance deux fois supérieure à la moyenne régionale entre 1990 et 2012 portée par l'attractivité étudiante et une croissance plus importante de l'emploi. Si le solde naturel y est élevé, le territoire joue un rôle particulier dans le parcours résidentiel de nombreux ménages avec un éloignement des familles avec enfants qui conservent un emploi sur le territoire engendrant une augmentation des mobilités quotidiennes. En dehors de Lille, les gains de population sont les plus élevés dans les espaces périurbains ou sous l'influence de l'Ile-de-France. Ces espaces bénéficient de l'arrivée de jeunes actifs et de leurs familles qui contribuent à l'accroissement naturel et au solde migratoire. Ces espaces affichent ainsi une forte vocation résidentielle. À noter toutefois un équilibre migratoire déficitaire selon les dernières données disponibles de l'INSEE à l'échelle du département de l'Oise, alors que ce territoire a longtemps profité de l'installation de familles franciliennes. À l'inverse, de nombreux territoires urbains enregistrent une baisse de la population, les déficits les plus importants correspondant aux agglomérations du littoral, de Maubeuge, de Saint-Quentin et du bassin minier. La baisse de la population touche également plusieurs territoires ruraux peu polarisés dans le nord de l'Aisne.

Malgré cette faible évolution démographique, les besoins en logements sont importants avec 18 000 nouveaux ménages par an. L'ensemble des territoires de la région sont impactés par la croissance du nombre de ménages liée à une réduction de leur taille.

L'importance de ces besoins est pondérée par différents facteurs démographiques tels que l'attractivité résidentielle, l'évolution du solde naturel ou encore l'évolution de la taille des ménages. L'offre de logement doit également s'adapter au parcours résidentiel et à l'évolution de la structure des ménages en prenant en compte notamment les impacts du vieillissement de la population sur les besoins. À l'échelle des Hauts-de-France, le poids des seniors devrait passer de 15 % en 2012 à 24 % en 2032. L'importance du vieillissement diffère également selon les territoires avec une croissance plus rapide de la part des seniors dans de nombreux territoires du littoral et dans les espaces du nord de l'Aisne. Cette progression du nombre des seniors constitue également des opportunités de développement de la filière *silver economy*.

2. Les influences métropolitaines au cœur des mobilités

L'organisation territoriale des Hauts-de-France est impactée par deux influences métropolitaines. En interne, la Métropole Européenne de Lille (MEL) étend principalement son influence au bassin minier et à la Flandre intérieure. La

seconde influence métropolitaine correspond à l'extension francilienne qui déborde sur une large partie sud de la région.

Ces influences se traduisent par d'importants flux domicile-travail et font des Hauts-de-France la première région au regard des déplacements domicile-travail avec 72 % des actifs travaillant hors de leur commune de résidence.

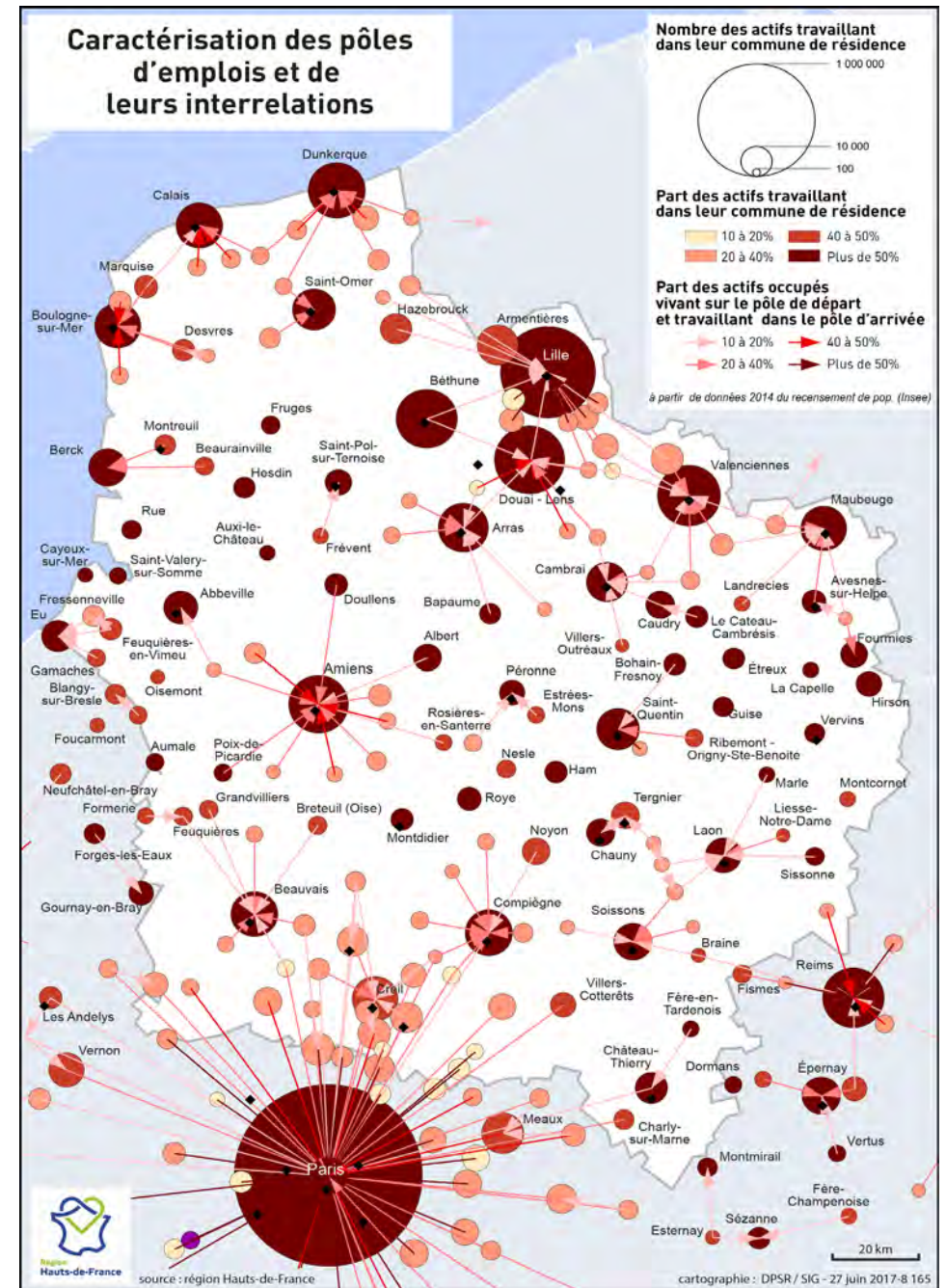
L'Île-de-France génère ainsi plus de 122 000 déplacements quotidiens en provenance des Hauts-de-France. Sont particulièrement concernés les actifs du département de l'Oise et du sud de l'Aisne. Outre Paris et sa périphérie, le pôle de Roissy représente une importante aire d'attraction pour la région.

L'influence francilienne se traduit également par une diffusion d'activités économiques avec un poids important des emplois métropolitains, la présence de secteurs innovants ou encore le desserrement logistique.

La MEL est également un important générateur de flux domicile-travail en provenance des territoires voisins qu'ils soient périurbains ou urbains. Comparativement aux autres espaces métropolitains français, la métropole lilloise se distingue par une plus forte capacité à attirer des capitaux étrangers, qui contrôlent 11 % des emplois, et par un rayonnement important lié à la présence de sièges sociaux d'envergure. Si le poids des fonctions métropolitaines et des activités innovantes se situe dans la médiane, elles représentent une masse offrant une visibilité internationale au territoire. Le positionnement métropolitain de Lille doit toutefois se renforcer au regard d'indicateurs moins favorables, à l'image d'une moindre attractivité vis-à-vis d'actifs qualifiés ou d'une moindre proportion d'activités innovantes ou d'activités tertiaires à forte intensité de connaissance, même si celles-ci ont progressé plus rapidement que dans la plupart des autres métropoles françaises entre 2007 et 2012.

Si la métropolisation constitue une opportunité de développement, elle induit également des impacts sociaux et environnementaux négatifs. L'allongement des distances domicile-travail et la concentration des flux se traduisent par un allongement des durées de transport, une saturation des axes routiers et une dégradation de la qualité de l'air impactant la qualité de vie des actifs et des résidents. La métropolisation s'accompagne également d'un accroissement des inégalités sociales en particulier au sein de la MEL et des territoires du bassin minier.

Ces liaisons se concrétisent également par l'importance des déplacements longs sur le territoire. Ainsi, 1 770 000 personnes de plus de 11 ans sont considérées comme des grands mobiles, c'est à dire effectuant un déplacement



d'au moins 10 kilomètres dans la journée. Ces personnes effectuent en moyenne 83 kilomètres de déplacement par jour et consacrent 1h59 à la mobilité. Elles sont globalement les plus nombreuses dans les territoires sous l'influence des agglomérations de Paris, Lille et Amiens. Seule la zone d'emploi de Lens se distingue par une proportion plus modérée de grands mobiles, ce qui est lié à de faibles taux d'emploi. Les déplacements des grands mobiles s'effectuent très majoritairement en voiture (77 %). Le train représente seulement 2,4 % des déplacements mais correspond à de plus longues distances et est concentré dans les zones sous l'influence de l'Île-de-France. Les mobilités quotidiennes ne se limitent pas aux trajets domicile-travail qui représentent environ 21 % d'entre elles, les autres motifs correspondent principalement à des déplacements pour affaires personnelles, de l'accompagnement ou des achats.

L'importance de ces déplacements se traduit également par des enjeux forts pour la santé et la qualité de vie. Dans les grandes agglomérations régionales, la pollution est élevée en raison de la densité et de la fréquentation des réseaux routiers et d'activités industrielles et agricoles faisant encore beaucoup appel aux énergies fossiles et à des procédés polluants. En outre, l'exposition et la sensibilité des populations (l'habitat régional est majoritairement urbain et dense) sont aggravées par la rareté des milieux naturels (souvent petits et fragmentés). Les oxydes d'azotes (NOx) et les poussières en suspension (PM) constituent un problème chronique ayant des conséquences importantes sur la santé.

3. Des systèmes territoriaux qui s'imbriquent mais qui ne se superposent pas

Si les Hauts-de-France se distinguent par deux influences métropolitaines, celles-ci ne couvrent pas l'ensemble des territoires régionaux qui disposent d'autres moteurs de développement. Les Hauts-de-France se caractérisent par la présence de nombreux pôles d'emploi structurants et par plusieurs systèmes territoriaux au regard des liens entre ces pôles engendrés par les déplacements domicile-travail.

Si Lille assure le cœur du système métropolitain régional, le pôle central de Douai-Lens constitue également un relais au sein de l'espace, polarisant de nombreux flux. Le pôle de Valenciennes apparaît pour sa part dans une position d'interface, en étant à la fois connecté au système lillois mais aussi au pôle structurant d'un système Hainaut-Cambrésis. L'Oise, sous influence francilienne, s'organise pour sa part autour des trois pôles principaux de Beauvais, Compiègne et Creil.

Hors des dynamiques métropolitaines, Amiens polarise un vaste espace au cœur de la région au sein duquel l'agglomération constitue un pôle économique d'envergure. Le littoral s'organise autour de plusieurs pôles connectés de proche en proche. Tout comme les systèmes lillois et valenciennois, ce système littoral est également relié à la Belgique qui procure un emploi à 26 000 actifs de la

Catégories d'aires urbaines	Population 2014	évo. pop. 2009/2014	Emplois au lieu de travail 2014	évo. emploi en valeur 2009/2014	évo. emploi 2009/2014
Communes appartenant à un grand pôle*	3 709 369	+0,5%	1 557 418	-29 673	-1,9%
Communes appartenant à la couronne d'un grand pôle	1 124 141	+2,7%	239 672	5 201	+2,2%
Commune multipolarisées des grandes aires urbaines	520 587	+2,5%	122 094	-1 585	-1,3%
Communes appartenant à un moyen pôle**	108 449	-1,2%	45 485	-2 299	-4,8%
Communes appartenant à la couronne d'un moyen pôle	5 885	+5,6%	911	104	+12,9%
Communes appartenant à un petit pôle***	129 443	-1,8%	65 300	-2 287	-3,4%
Communes appartenant à la couronne d'un petit pôle	4 876	-0,9%	647	24	+3,9%
Autres communes multipolarisées	286 312	+1,0%	59 204	-3 145	-5,0%
Communes isolées hors influence des pôles	116 055	-0,3%	36 267	-1 838	-4,8%
inconnu	1 039	ns	111	ns	ns
Total	6 006 156	+1,0%	2 127 109	-35 483	-1,6%

* 10 000 emplois ou plus

** 5 000 à moins de 10 000 emplois

*** de 1 500 à moins de 5 000 emplois

Source INSEE ; ns : non significatif

région. L' Aisne se structure principalement autour d'un système Laon-Soissons et d'un système saint-quentinois. En dehors des pôles urbains, plusieurs types de ruralité se distinguent en fonction de leur connexion à ces systèmes. Ainsi, les espaces connectés forment des espaces périurbains relativement aisés et orientés vers des vocations résidentielles. Les espaces ruraux plus isolés s'organisent autour de pôles d'emploi locaux essentiels pour les actifs de ces territoires en l'absence de connexion forte à un système urbain.

4. L'évolution spatiale de l'emploi : un développement plus favorable aux espaces périphériques des grandes aires urbaines

Le zonage en aire urbaine de l'INSEE permet de distinguer les communes selon qu'elles soient urbaines, périurbaines, multi-polarisées ou appartenant à un espace rural, en établissant des critères basés sur les densités de populations, l'éloignement par rapport au centre, l'importance des flux domicile / travail etc.

Les analyses au niveau national sur longue période ont montré que les dynamiques de l'emploi étaient positives dans toutes les tailles de villes jusqu'en 1999. Depuis, les aires urbaines de moins de 200 000 habitants apparaissent fragilisées sur le plan économique et démographique.

En région sur une période plus récente (2009/2014), les analyses révèlent que l'emploi s'est surtout développé dans les communes appartenant à la couronne

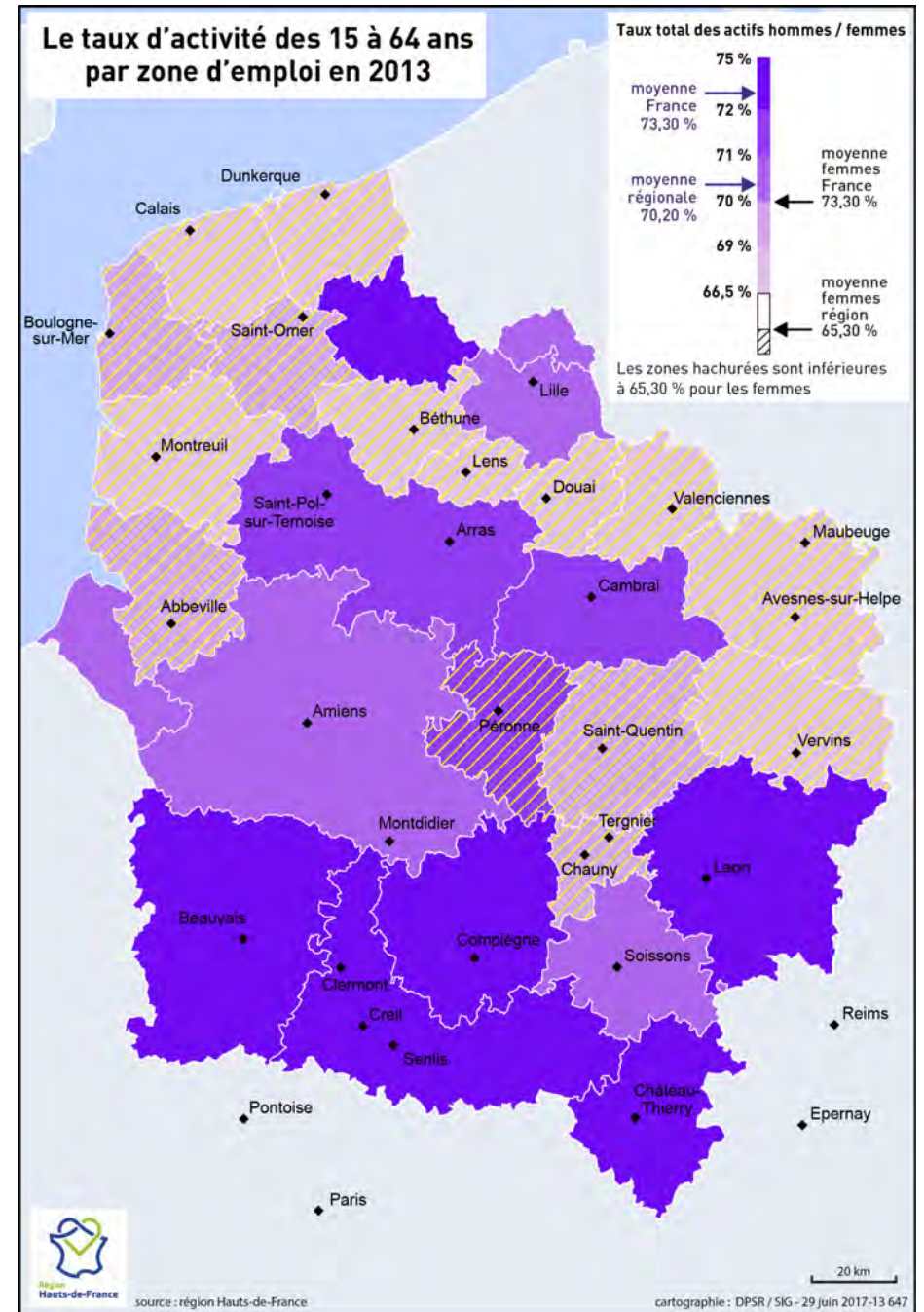
des grands pôles d'emplois (+2,2 %), alors que les villes de moyenne et petite taille enregistrent davantage de difficultés (-4,8 % pour les communes des pôles moyens, et -3,5 % pour les communes des petits pôles). Les grands pôles urbains enregistrent un recul de l'emploi de -1,9 %, à l'exception de Lille et de Villeneuve-d'Ascq dont les progressions s'élèvent à environ +5 %.

Cette dynamique de l'emploi au sein des couronnes des grands pôles urbains répond à un double mouvement :

➔ économique : le développement de l'emploi dans les plus grandes aires urbaines a été dynamisé par l'évolution du nombre de cadres. Cette catégorie sociale a enregistré la plus forte progression sur la période d'observation : +7,5 %, représentant près de 20 000 emplois supplémentaires, dont 95 % localisés dans les communes des grands pôles et leurs couronnes, alors que les autres espaces enregistrent encore d'importants effets liés aux deux dernières décennies de désindustrialisation. La localisation des cadres est fortement corrélée aux mutations du système productif qui renforcent la concentration spatiale de certaines activités tertiaires. A titre d'illustration, les emplois salariés privés des activités informatiques ont augmenté de 20 %, et leur localisation s'est quasi-exclusivement concentré dans les grands pôles et leurs couronnes, reflétant la recherche de forces de convergence (permettant un meilleur accès aux marchés, un meilleur appariement entre offre et demande de travail etc.).

➔ démographique : à l'exception de Lille, la population des villes-centres régresse en lien avec l'étalement urbain. Plus d'un tiers des habitants de la région vit en dehors des centralités urbaines. L'emploi se développe en partie en réponse aux besoins de la population, et l'on observe une croissance plus forte de l'emploi liée à l'économie résidentielle dans les aires des grands pôles urbains : employés de commerce, personnels des services directs aux particuliers, chauffeurs, ouvriers de la manutention...

Ces données agrégées masquent pourtant d'importantes disparités au sein du territoire régional. Les espaces périphériques des grandes aires urbaines présentent des dynamiques variables, et des effets de « rabattement » mitigés. L'emploi s'est surtout développé dans quelques communes des zones urbaines de Lille (Hem, Fretin, Ennevelin...), et plus modestement sur la zone urbaine de Beauvais (Tillé), ou de Saint-Omer. L'effet des influences externes à la région est visible et agit tantôt comme un « stabilisateur » (aires d'influence de Paris, Eu), tantôt comme un accélérateur de croissance (Reims). Le développement économique reste aussi possible en dehors des espaces métropolitains ou urbains, mais est largement dépendant des usages de l'espace (accès à l'emploi, aux commerces, aux équipements etc.) ; par exemple, l'intensification des mobilités peut permettre à un territoire



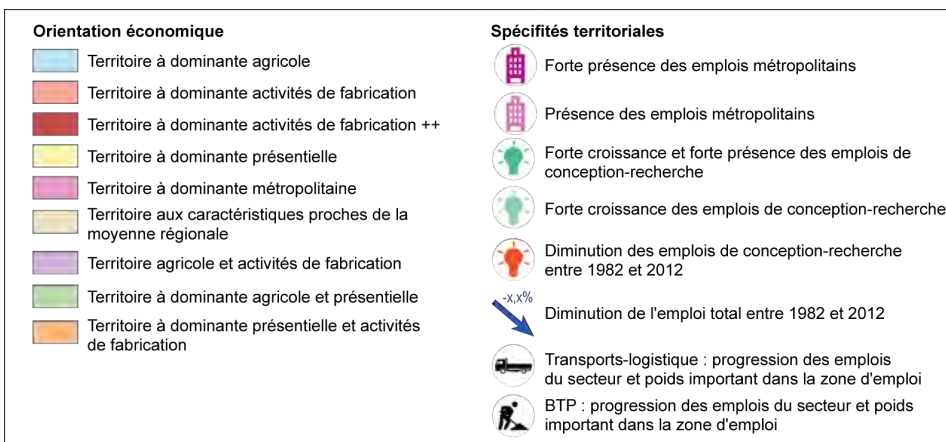
en périphérie rurale d'accueillir des navetteurs, mais ces derniers peuvent consommer ailleurs. Certains territoires enregistrent toutefois des modèles de développement qui se distinguent assez fortement du périurbain résidentiel et agissent comme des pôles d'emplois structurants (Méaulte par exemple sur une spécialisation industrielle, Le Crotoy ou Saint-Valery-sur-Somme avec une importante activité touristique).

C. Une région de contrastes économiques

1. Différents ajustements pour pallier un déficit d'emplois

La production de richesse économique de la région apparaît faible rapportée à sa population. Les Hauts-de-France sont en effet la région de France métropolitaine ayant le plus faible PIB par habitant avec 25 629 €/hab. en 2014, et ce alors que sa productivité est proche de la moyenne française (hors Ile-de-France). Ces caractéristiques traduisent en réalité un manque d'emplois sur le territoire. Alors que la croissance de la région et celle de la France métropolitaine ont évolué de pair dans les années 90, l'emploi s'est deux fois moins développé qu'en moyenne nationale sur la période 1999/2013.

Le déficit d'emplois régional se traduit par plusieurs formes d'ajustement sur le marché du travail. Les mobilités domicile / travail, intenses au sein des Hauts-de-France, en sont une illustration. Mais ces ajustements s'opèrent aussi négativement par un renoncement plus fréquent à l'emploi pour certaines franges de la population, visible particulièrement à la lecture du taux d'activité féminin, et par un taux de chômage nettement supérieur à la moyenne nationale.



En effet, avec 2,7 millions d'actifs en 2013, le taux d'activité des 15-64 ans s'établit à 70,2 %, soit 3 points de moins que la moyenne nationale, ce qui est principalement lié au décalage entre le taux d'activité des femmes de la région et la moyenne française (-4,7 points). Ce retrait des femmes du marché du travail se creuse particulièrement à partir de 30 ans : plus d'enfants, marché de l'emploi morose, niveau de formation plus faible que celui des Françaises (23,3 % des femmes de la région ne disposent d'aucun diplôme, contre 20,4 % en moyenne en France) sont quelques-uns des facteurs explicatifs de la faiblesse de l'activité féminine, dont la problématique se concentre fortement dans les anciens bassins miniers (Valenciennes, Maubeuge, Lens-Hénin...).

Autre forme d'ajustement, la prégnance des formes particulières d'emploi (CDD, intérim, contrats aidés etc.) sur le marché du travail régional par rapport aux autres régions françaises. Bien que le contrat à durée indéterminée reste la forme de contrat la plus fréquente (77,1 %), les emplois temporaires sont utilisés par les entreprises pour ajuster leur volume d'emplois aux variations de l'activité et constituent un mode de recrutement de plus en plus fréquent dans les entreprises, même pour les postes qualifiés. En parallèle, les publics les plus éloignés du marché du travail ont accès à des contrats spécifiques, encadrés et soutenus par l'État.

2. La complexification des systèmes économiques et productifs entraîne une élévation des niveaux de qualification

Malgré une période intense de désindustrialisation, l'industrie conserve un poids important dans l'économie régionale (15,1 % des emplois, contre 12,9 % en moyenne nationale). L'agriculture occupe 2,3 % des emplois, tandis que le secteur de la construction en compte 6,5 %. La tertiarisation de l'économie se rapproche des standards nationaux : le commerce et les services constituent le premier secteur économique, concentrant plus de 76 % des emplois (soit 2,7 points de plus qu'en 2007). Si les emplois tertiaires sont présents sur l'ensemble du territoire, on relève des disparités importantes dans leur distribution mais aussi dans leur évolution : les zones d'emploi de Lille, de Lens-Hénin ou encore de Beauvais s'illustrent par leur dynamisme. Les zones de Lille et Roubaix-Tourcoing enregistrent quant à elles les progressions les plus notables d'emplois de cadres des fonctions métropolitaines.

La restructuration de l'industrie (nouvelles technologies, nouveaux process, nouvelles postures professionnelles...) a permis de conforter certains segments industriels, mais dans un même temps, n'a plus joué son rôle de régulateur de l'emploi non qualifié. Historiquement implantée dans des territoires à l'écart des villes, ce sont souvent ces mêmes territoires qui ont le plus pâti de ces évolutions.

Entre 2007 et 2012, la part des ouvriers de l'industrie a reculé de 3,7 points au profit des professions intermédiaires et des cadres. Toujours pour cette période d'observation, la part des ouvriers non qualifiés de l'industrie a reculé de -26,4 %, contre -16,8 % pour les ouvriers qualifiés.

Cette complexification est également visible dans les métiers du tertiaire : on note une dualité assez marquée entre les emplois du tertiaire supérieur, souvent dédiés aux services aux entreprises et plutôt localisés dans les plus grandes agglomérations, et les emplois présentiels, dédiés aux besoins de la population, répartis sur l'ensemble du territoire régional.

D'autre part, l'effacement des frontières entre production et services vient élargir la palette des compétences susceptibles d'être employées dans plusieurs secteurs d'activité. Ces métiers transversaux peuvent dynamiser les mobilités interprofessionnelles, mais nécessitent en contrepartie des capacités d'adaptation, marginalisant dans le même temps les populations les moins préparées.

En parallèle, l'industrie française se tourne de plus en plus vers les secteurs de haute technologie, autour d'espaces d'interfaces et d'hybridation (technopoles, pôles d'excellence, de compétitivité...) qui réunissent industries, universités et centres de recherche. Se détachant des emprises foncières qui lui étaient nécessaires par le passé, l'industrie s'appuie aujourd'hui sur de nouveaux cycles d'innovation, largement basés sur les possibilités offertes par le numérique. Elle se développe au sein des métropoles, car elle y trouve une concentration des activités de commandement, des ressources à haute valeur ajoutée, en plus de capacités de connexions aux territoires « lointains ». Néanmoins, des observations récentes sur des projets d'implantations étrangères montrent que l'industrie reste l'activité la plus largement répartie géographiquement a contrario du tertiaire dont les projets se polarisent davantage dans les plus grandes agglomérations (source : cabinet Ernst&Young pour l'industrie du futur).

En effet, ce redéploiement industriel dans les plus grandes villes peut être nuancé pour les Hauts-de France. D'abord, même en présence de modifications majeures de leur environnement économique, certaines activités « traditionnelles » ont su se repositionner ou diversifier leurs marchés et aujourd'hui jouissent d'ancrages compétitifs sur des marchés porteurs (ex : robinetterie de luxe, verrerie, flaconnage dans la vallée de la Bresle). Ensuite, d'autres filières, plus émergentes, peuvent s'appuyer sur des caractéristiques intrinsèques du territoire, par exemple la spécificité agricole (ex : la chimie du végétal de Compiègne jusqu'en région Grand Est), ou des critères d'attractivité liés aux surfaces foncières disponibles et à une logistique facilitée. On trouve ainsi réparti sur l'ensemble de la région des spécialisations, faisant apparaître des interconnexions avec des fonctions et des équipements structurants (pôles de compétitivité, universités, centres R&D...).

Il en résulte une dispersion encore très visible de l'activité industrielle sur l'ensemble des territoires ; dispersion qui peut également s'apprécier dans la répartition des emplois de conception-recherche. S'ils sont fortement concentrés dans les villes (fonction métropolitaine), plus particulièrement dans l'agglomération lilloise et dans la vallée de l'Oise, ils restent distribués sur l'ensemble du territoire de la nouvelle région, par exemple à Albert-Méaulte dans l'aéronautique ou encore à Valenciennes dans le secteur ferroviaire. Les spécialisations économiques comme la dépendance à une grande entreprise peuvent toutefois constituer des facteurs de vulnérabilité pour les territoires, en cas de difficulté de celle-ci.

De façon générale, l'élévation des niveaux de qualification amplifie les fractures sociales. Les différentes catégories professionnelles ne sont pas égales face à l'emploi. Selon les données de l'enquête emploi de l'Insee, en 2014 en France métropolitaine, le taux de chômage des ouvriers non qualifiés s'élevait à 19,5 %, contre 4,4 % pour les cadres. Les actifs sans diplôme ont une probabilité près de quatre fois plus importante d'être au chômage que les actifs diplômés du supérieur.

Avoir un niveau post-bac divise par 2,4 le risque d'être au chômage. Le lien entre niveau de formation et l'accès à l'emploi étant clairement établi, l'élévation du niveau de diplôme est en enjeu d'envergure dans la région des Hauts-de-France. En 2012, 29,6 % de la population des 15-64 ans ayant achevé leurs études ne possédaient pas de diplôme, soit presque 1 million de personnes. Cette proportion est nettement plus élevée que la moyenne de France métropolitaine (24,3 %), même si elle diminue progressivement (-4,6 points depuis 2007).

Il existe ainsi une forme de dualité sur le marché du travail, avec d'un côté des actifs, bien formés, mieux épargnés par le sous-emploi, et de l'autre, des actifs peu qualifiés, doublement pénalisés par un contexte économique difficile et une élévation des exigences des employeurs. Cette vulnérabilité des actifs les moins diplômés dépend également des conditions locales du marché du travail : les probabilités de trouver un emploi diffèrent fortement d'un territoire à l'autre.

3. Des territoires plus vulnérables pour les populations les moins diplômées

La mise en relation de différents indicateurs (part des non-diplômés dans la population des 15/65 ans, part des non-diplômés dans la demande d'emploi, part des demandeurs d'emplois de longue durée, taux d'activité et taux d'emploi) fait émerger des espaces pouvant illustrer les inégalités à l'œuvre face au marché de l'emploi pour les actifs sans diplôme.

Certains territoires sont ainsi perçus comme des espaces de plus grand renoncement au marché du travail pour les actifs sans diplôme (Dunkerque, Calais, Béthune-Bruay, Douai...) ; dans les zones d'emploi de Boulogne-sur-Mer, Thiérache, Saint-Quentin, Tergnier, Maubeuge, ce phénomène de renoncement peut encore s'accroître à court terme. D'autres territoires fragilisés (Beauvais, Roissy-Sud Picardie, Château-Thierry, Soissons) sont confrontés à une forte dualité sur le marché du travail (actifs bien formés et épargnés par le sous-emploi/actifs peu qualifiés). Deux territoires (Berck-Montreuil et Cambrai) sont relativement « protecteurs » (importante part de population non diplômée mais moindre proportion dans la demande d'emploi et taux d'activité conformes ou supérieurs à la moyenne) envers ces actifs sans diplôme. Enfin les zones d'emploi de Lille, Flandre-Lys, Saint-Omer et Arras sont des territoires pour lesquels les indicateurs sont plus favorables qu'en moyenne régionale.

Les attendus des employeurs ne se limitent pas à l'élévation des niveaux de qualification : on assiste à une accentuation des exigences en compétences transversales qui s'ajoutent aux exigences d'autonomie, de polyvalence, de capacité d'anticipation, de maîtrise des savoirs de base (lecture, écriture) mais aussi des technologies de l'information et de la communication.

En 2011, 11 % de la population régionale âgée de 18 à 65 ans ayant été scolarisée en France est en situation d'illettrisme, soit 4 points au-dessus de la moyenne française. Si au niveau national, ces personnes vulnérables résident autant dans les zones faiblement peuplées que dans les zones urbaines, on observe une dichotomie entre les deux versants de la région : elles sont plus souvent présentes en zones urbaines au Nord (80 %) qu'au Sud (30 %). Au niveau national comme en région, la moitié des personnes en situation d'illettrisme a un emploi. Il peut s'ajouter à cette difficulté l'incapacité à utiliser les outils numériques (illettrisme) qui toucherait au niveau national 15 % de la population.

La région concentre une forte proportion de zones à risque d'échec scolaire : en mars 2016, on compte plus de 20 000 décrocheurs potentiels en région. Le décrochage scolaire constitue un phénomène socialement inégalitaire, repérable à partir de la catégorie sociale des parents (les enfants d'ouvriers ont environ quatre fois plus de risque de décrocher que les enfants de cadres) et de la zone de résidence.

Ainsi, près d'un tiers des jeunes habitants en zones urbaines sensibles décrochent de l'école sans obtenir de diplôme, une proportion deux fois plus importante que celle enregistrée ailleurs. Selon le Ministère de l'éducation Nationale et le CEREQ, les territoires cumulant les « fragilités économique, familiale, culturelle » sont majoritaires sur l'ensemble de la région alors que les territoires de « sécurité économique et soutien culturel » sont peu nombreux et sont situés principalement autour des agglomérations de Lille, Amiens, Arras et dans le Sud-Ouest de l'Oise.

Au sein des territoires, des inégalités de ressources et d'accès aux filières qui procèdent du jeu des politiques publiques et de la concurrence entre les territoires sont également à l'œuvre pour les jeunes scolarisés : des filières courtes et techniques prépondérantes pour les petits territoires et des filières plus longues pour les territoires les plus importants.

D. Une ouverture géographique importante mais des enclavements qui subsistent

1. Des liaisons privilégiées au sein de l'Europe du Nord-Ouest

Territoire frontalier, situé au cœur de l'Europe du Nord-Ouest, au sein du triangle Londres-Bruxelles-Paris, la région Hauts-de-France s'inscrit dans un espace ouvert et dynamique qui lui permet de rayonner au-delà de son territoire.

La position de carrefour de la région Hauts-de-France est en premier lieu manifeste par l'importance des flux de marchandises irriguant son territoire. Les Hauts-de-France sont ainsi une des régions les plus extraverties de France, avec Grand Est : le transport international pèse pour 3 % du volume des échanges régionaux par route, contre une moyenne de 1,2 % pour l'ensemble des régions françaises. La région est également traversée par d'importants flux de transit, notamment sur l'A1 (14 % de poids lourds en transit « pur » pour un volume d'environ 14 000 poids lourds par jour) et sur l'A16 au niveau de la frontière belge (47 %). Les flux sur l'A1 sont principalement liés à des échanges commerciaux dans le secteur de l'agro-alimentaire entre l'Espagne et le Benelux, tandis que les flux sur l'A16 s'inscrivent dans des échanges Royaume-Uni-Benelux. Ces flux routiers, auxquels s'ajoutent les flux infrarégionaux, présentent toutefois un enjeu environnemental important, sur un territoire où la pollution de l'air et la congestion sont élevées. Les transports sont en région Hauts-de-France la troisième source d'émissions de gaz à effet de serre après l'industrie et l'agriculture, la première pour les NOx, et ce alors que l'OCDE prévoit une multiplication par 3 d'ici 2050 des flux de marchandises, ce qui devrait se traduire par une hausse de 60 % des émissions de CO₂.

Outre un trafic routier dense, la dimension internationale de la région apparaît dans l'activité de ses ports. La façade littorale des Hauts-de-France fait partie du « Northern Range », un axe qui va du Havre à Hambourg et qui concentre 48 % du trafic de conteneurs européens, 27 % de celui du vrac sec et 25 % du vrac liquide. Les enjeux portuaires portent majoritairement sur le trafic de conteneurs, transport à forte valeur ajoutée mais aussi très concurrentiel. Dans ce contexte, le port de Dunkerque cherche à étendre son hinterland en s'appuyant sur son fort tirant d'eau, un bassin de consommation régional fort de 6 millions d'habitants

et la proximité de l'Île-de-France. Une difficulté majeure réside toutefois dans sa capacité à acheminer rapidement les marchandises hors du port, vers leur destination finale. Cette connexion port-hinterland est également un levier important pour l'action locale en matière de politique environnementale : toujours d'après l'OCDE, les flux entre les ports et les sites de consommation/production représentent 7 % du fret en volume mais 30 % des émissions de CO₂.

Le transport routier reste en effet globalement prédominant dans le transport de marchandises, notamment conteneurisées, du fait de sa flexibilité, de sa fiabilité et de ses coûts bas. L'existence de modes de transport alternatif (rail et fluvial) sont cependant des facteurs de compétitivité majeur, une offre multimodale développée permettant par exemple d'élargir la zone de chalandise d'un port. De façon générale, la région Hauts-de-France se distingue néanmoins par une part modale du transport routier moins élevée qu'en France, au bénéfice du rail et des voies navigables. Le port de Dunkerque est d'ailleurs le premier port ferroviaire de France.

Tableau 1 : Parts modales du transport terrestre de marchandises, hors oléoducs. Source : SOeS (2014) pour la France, Observatoire Climat-Air-Énergie pour la région Hauts-de-France

	Rail	Voies navigables	Route
Hauts-de-France	15,0 %	5,7 %	79,4 %
France	9,8 %	2,4 %	87,8 %

Le développement du fluvial peut s'appuyer sur la construction du Canal Seine Nord Europe. À l'heure actuelle, l'axe nord-sud, qui va des Pays-Bas au nord de la France via la Belgique, est le second axe fluvial européen avec 16 % de parts de marché, loin derrière l'axe rhénan qui concentre 68 % du trafic fluvial européen. Si le recours au fluvial est surtout important pour le transport de marchandises en vrac à faible valeur ajoutée, on observe de façon générale en Europe une augmentation de la part de conteneurs transportés. Le transport du fret par voie ferroviaire rencontre davantage de difficultés. Un rapport de la Cour des Comptes de février 2017 émet ainsi une réserve sur la capacité des autoroutes ferroviaires à favoriser le report modal, au vu des difficultés rencontrées par les deux autoroutes déjà en service. Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, entre Calais et non plus Tarnos mais Vitoria, reste de fait incertain, même si il semble toujours être porté par la Nouvelle Aquitaine et la région espagnole Euskadi.

L'importance de ces flux de marchandises traduit l'insertion de la région au sein des échanges internationaux : deuxième région importatrice avec 11,1 % du total national, cinquième région exportatrice avec 10,5 % du total national (en



milliards d'euros), les Hauts-de-France ont un taux d'ouverture élevé de 34,8 % contre une moyenne de 22,1 % en France métropolitaine. Les premiers partenaires commerciaux des Hauts-de-France sont justement ses voisins les plus proches : Belgique, Allemagne, Royaume-Uni. Cette forte internationalisation régionale s'accompagne d'importants flux d'investissements directs étrangers et d'une certaine dépendance de l'emploi local vis-à-vis de centres de décision étranger : les Hauts-de-France ont le plus fort ratio d'emplois créés ou maintenus via des IDE parmi les régions françaises (1,69 pour mille contre une moyenne nationale de 1,01).

Cheville ouvrière des flux de marchandises et d'investissements étrangers, les implantations logistiques sont fortement concentrées dans le nord de la région, au niveau de la métropole lilloise en particulier. On observe également un phénomène d'extension des implantations dans l'Artois (desserrement lillois) et dans le sud de l'Oise (desserrement francilien). Les mutations du secteur logistique le rendent de plus en plus consommateur d'espace, le renforcement des normes réglementaires conduisant à une plus faible emprise foncière. Les entrepôts logistiques sont ainsi le second poste de demande de permis de construire en termes de superficie (au sein des espaces à vocation économique), et même le premier dans l'Oise où la demande a été multipliée par 4 entre 2006 et 2015.

Autre dimension majeure liée au positionnement géographique de la région Hauts-de-France, le tourisme de proximité. En 2016, la région comptabilise ainsi 3,3 millions de nuitées étrangères, en hausse de 16 % en 2011 et 2016 contre +1,5% en moyenne en France sur la même période. La clientèle étrangère représente ainsi 30 % des nuitées en région, tirée par les Britanniques (1,3 million de nuitées), la Belgique (630 000) et les Pays-Bas (374 000). La Métropole européenne de Lille et le littoral, notamment le Calaisis qui bénéficie du trafic transmanche (plus de 30 millions de passagers par an), sont au cœur de l'attractivité touristique de la région.

2. Des influences externes structurantes : une forte attraction de l'Île-de-France

Une intensification des mobilités domicile / travail

Si l'ouverture économique de la région est très marquée, c'est également le cas pour une partie de la population qui se déplace quotidiennement pour travailler ou étudier. La motorisation extensive des dernières décennies et la concentration des emplois dans les villes ont ainsi fortement structuré les territoires régionaux. Certains espaces sont très ouverts aux influences externes, en particulier dans les mobilités quotidiennes domicile / travail. Près de 186 000 résidents occupent un emploi en dehors de la région, représentant 8,2 % des actifs occupés. Si les

influences sont multiples, c'est avec l'Île-de-France que les échanges sont les plus importants (plus de 122 400 sorties pour 17 636 entrées). L'accessibilité du département de l'Oise, ses aménités en matière de cadre de vie et de prix du foncier, en font l'espace le plus ouvert, Roissy et Cergy-Pontoise constituant d'importantes zones d'influence. Plus de la moitié des actifs occupés de certaines communautés de communes (Sablons, Aire Cantilienne, Pays de Valois...) travaillent en dehors de leur région de résidence. L'influence francilienne s'étend jusqu'au sud du département de l'Aisne (Communauté de communes de Champagne Picarde, du Val de l'Aisne...), ce dernier répondant aussi à une influence rémoise dont les flux s'accroissent toujours plus. Les pôles urbains entretiennent aussi des liens importants avec l'Île-de-France (Lille, Amiens, Compiègne...).

Dynamisées, par le passé, par d'importants avantages fiscaux, les mobilités transfrontalières du Nord vers la Belgique sont également notables (environ 26 000 sorties¹) : la métropole lilloise, certains espaces du Hainaut-Cambrésis (communauté d'agglomération de Maubeuge, le Val de Sambre, Pays du Mormal...) et des Flandres sont particulièrement concernés.

L'influence normande est plus contenue. Elle s'opère principalement sur un lien productif et concerne les territoires du sud-ouest de la Somme, autour de la vallée de la Bresle.

Flux domicile travail pour la région des Hauts-de-France
Souvent présentée comme une variable d'ajustement permettant de pallier un

	Sortants		Entrants	
	2013	évo. 2008/2013	2013	évo. 2008/2013
Île-de-France	122 418	+6,4%	17 636	+3,2%
Grand Est	12 400	+9,4%	5 175	+9,9%
Normandie	9 721	+6,7%	9 458	+2,1%
Autres régions	9 991	+13,9%	7 004	+2,1%
Etranger	31 435	+16,0%	nd	nd
Total	185 965	+8,5%	39 273	+3,7%

Source : INSEE-RP 2008 et 2013

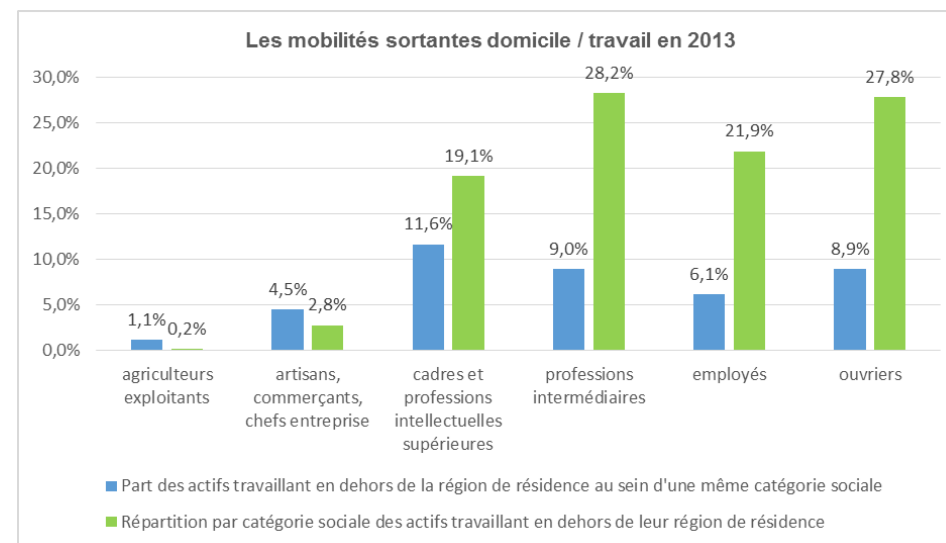
nd : non disponible

manque d'emplois (cf partie C1), les mobilités sortantes domicile / travail ont progressé de 8,5 % entre 2008 et 2013 (représentant plus de 14 550 navetteurs). Les progressions les plus importantes concernent en proportion les sorties vers d'autres régions non limitrophes et l'étranger. L'intensification de ces flux témoigne d'une distorsion spatiale de plus en plus prégnante entre habitat et lieu de travail, souvent liée à une accessibilité facilitée des territoires, et à un déploiement croissant de la motorisation et des réseaux de transports (parcourir de plus

grandes distances sur des temps plus courts). Les localisations résidentielles – du fait de mobilités professionnelles fréquentes et par l'avènement du numérique qui a contribué « à un éclatement de l'unité de temps et de lieu » - sont de plus en plus déconnectées du lieu de travail, et sélectionnées selon des aménités de proximité et de dessertes de transport.

Elles sous-tendent la capacité à changer et à se déplacer en conséquence, en lien avec la transformation de l'activité professionnelle et évolue vers la recherche d'une imbrication plus efficiente avec la vie personnelle.

Cela se traduit par des évolutions dans les modes de travail, tant du point de vue spatial (télétravail, coworking, tiers-lieux, emplois nomades...) que temporel (bi-activités, horaires atypiques, décalés...). Ces évolutions ouvrent la voie à de nouvelles pratiques de consommation et d'usages de l'espace, mais n'éluent pas les problématiques inhérentes à la thématique plus générale de l'intensification des migrations entre territoires régionaux (questions environnementales liées à la consommation foncière, à l'artificialisation des sols, aux congestions routières etc.).



source : INSEE-RP 2013

Clé de lecture : 11,6% des cadres et professions intellectuelles supérieures travaillent en dehors de leur région de résidence, ils représentent 19,1% des actifs qui quittent quotidiennement la région pour aller travailler

¹ Données non issues du recensement INSEE

² Nouveaux modes de travail et enjeux de mobilité, IAU, novembre 2016

L'augmentation des mobilités sortantes reflète aussi, dans certains cas, un amoindrissement des offres locales d'emploi, obligeant la population à trouver un emploi toujours plus loin.

Entre 2008 et 2013, la part des actifs travaillant hors de leur région de résidence est en progression pour la quasi-totalité des catégories sociales ; la plus élevée concerne les ouvriers pour près de 9 % d'entre eux, contre 7,8 % cinq ans plus tôt.

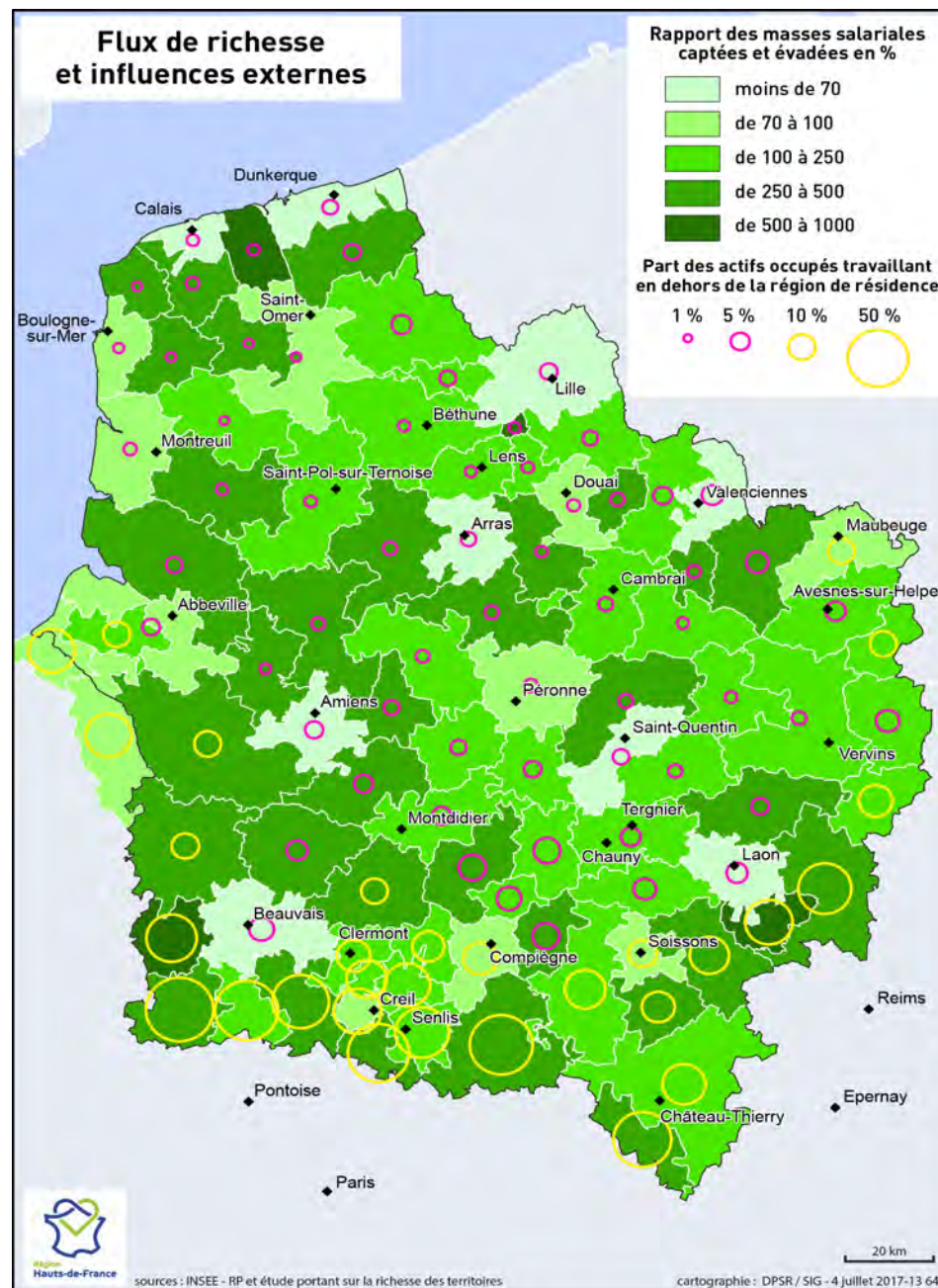
Une irrigation résidentielle du sud de la région

Les mobilités domicile / travail, et le développement résidentiel qui en résulte, permettent aux territoires de percevoir des revenus productifs qui ont été produits dans d'autres régions. Selon les économistes de la proximité, le développement économique résidentiel peut irriguer aujourd'hui davantage le développement social que ne le fait le développement productif. Cette économie résidentielle est favorable aux territoires d'accueil, si ces derniers parviennent à transformer localement les richesses « importées ». Cela passe par exemple par la création d'espaces de consommation ou de services proposés à la population (loisirs, culture, services à la personne, activités commerciales...), « capables de concentrer des flux de touristes, de visiteurs, d'habitants et d'en attirer de nouveaux³ ». En créant ce type d'espace, il s'agit de « fixer » la population et de concentrer des flux en vue de consommer, mais aussi de créer des emplois liés à la consommation (développement des emplois de la sphère présente).

Avec 4 milliards d'euros de masses salariales captés par ses navetteurs en 2012 (sur 161 milliards), les Hauts-de-France constituent la région française la plus connectée à l'Île-de-France.

Selon une récente étude de l'Insee portant sur la richesse des territoires, une partie significative de la richesse perçue par certains espaces est issue des richesses entrantes, c'est-à-dire des actifs travaillant à l'extérieur du territoire, et notamment en Île-de-France. Ces territoires se caractérisent généralement par une faiblesse des richesses redistribuées (minima sociaux), et par un niveau de vie médian des ménages comptant parmi les plus élevés en région.

Les flux de masses salariales sont moins intenses sur les territoires qui présentent un fonctionnement plus autonome. On y trouve des territoires dans lesquels les



Note de lecture : Sur l'EPCI « Métropole européenne de Lille », le rapport des masses salariales captées et évadées est inférieur à 70 %, c'est-à-dire que pour 100 euros de salaire évadés de la zone par le biais des navetteurs qui travaillent au sein de la zone mais résident ailleurs, seulement 70 euros de salaire entre par le biais de navetteurs qui font le chemin inverse.

³ Patrizia INGALLINA, Université des Sciences et Technologies de Lille 1, « L'attractivité des territoires »

actifs se déplacent peu mais dont le niveau de vie repose principalement sur le salaire des personnes qui y vivent et y travaillent (Amiens, Dunkerque), ou d'autres territoires qui rencontrent davantage de difficultés d'accès à l'emploi (Maubeuge, Thiérache, Boulogne-sur-Mer).

3. Le paradoxe d'une sédentarité marquée pour les populations les plus fragilisées

Alors que la région des Hauts-de-France affiche des déplacements domicile / travail assez intenses, les difficultés de mobilité sont très fortes chez certaines populations, qui peuvent être fragilisées par un contexte social préoccupant, ou parce qu'ils vivent sur un territoire présentant un déficit d'emplois comparé à la population active résidente.

Ces sédentarités s'apprécient par le croisement de différentes mesures, à l'image de l'analyse des taux d'activité ou du chômage de longue durée.

L'étalement urbain, qui dissocie toujours plus les lieux d'emplois et les lieux de travail, combiné à une fragilisation des emplois et à des dynamiques d'emploi contrastées sur les territoires régionaux, fragmentent encore davantage la dualité entre une population bien formée, épargnée par le sous-emploi, et une population moins qualifiée dont les comportements en matière de mobilité géographique restent largement dépendants des ressources financières (insuffisantes pour financer le coût du déplacement), matérielles (absence d'infrastructure de transport, tensions sur le marché du logement...), ou liées à des contraintes familiales (absence de crèches...). La mobilité est aussi présentée comme un « état d'esprit », relevant d'une forme d'apprentissage de l'autonomie et de l'environnement socio-professionnel. Le lien entre mobilité géographique et accès à l'emploi n'est pas systématique. Des études récentes du Centre d'études de l'emploi affirment que les chances de retour à l'emploi des chômeurs ayant changé de département sont proches de celles des chômeurs n'ayant pas bougé, et qu'elles favoriseraient davantage les cadres alors que les ouvriers en seraient pénalisés.

Les territoires qui présentent une sédentarité plus marquée de la population sont généralement ceux qui cumulent des vulnérabilités : éloignement des lieux d'emplois et/ou inadéquation entre qualification des emplois et qualification des actifs, niveaux de formation faibles, territoires dont l'emploi recule... On retrouve dans ce cas de figure certains territoires des zones d'emplois de Boulogne-sur-Mer, de Thiérache, de Saint-Quentin, Tergnier ou encore de Maubeuge.

Notons toutefois que les difficultés de mobilités ne sont pas seulement l'apanage des territoires ruraux et éloignés des lieux d'emplois. Certains territoires sous influence métropolitaine enregistrent des dynamiques d'emplois qui peuvent "flouter" des obstacles d'accès à l'emploi pour certains types de populations

(femmes, jeunes...). Outre l'accès à l'emploi, les difficultés de mobilité ressurgissent également dans différents champs de la vie quotidienne – l'accès à l'offre de soin, aux équipements etc. – renvoyant aux questions d'accessibilité et de proximité.

Le numérique, qui ouvre de nouvelles perspectives en matière d'accessibilité, peut dans le même temps accentuer les fractures entre les populations.

E. Une région confrontée à de fortes disparités sociales et territoriales

1. Des difficultés sociales concernant de nombreux espaces régionaux

La région des Hauts-de-France est particulièrement concernée par les phénomènes de pauvreté : avec 18,1 % de sa population vivant sous le seuil de pauvreté, soit un million d'habitants, elle est la deuxième région métropolitaine la plus pauvre après la Corse. Le nord de l'Aisne, l'Avesnois et le bassin minier concentrent les phénomènes de pauvreté. Les territoires les plus en difficulté se situent dans les zones les plus peuplées de la région, la pauvreté y concerne plus spécifiquement les familles et les ménages jeunes. La pauvreté des personnes âgées a une répartition atypique en étant plus présente dans les territoires ruraux, notamment dans le Pas-de-Calais.

Au-delà de la pauvreté monétaire, cette population présente d'autres fragilités : déficit de formation, éloignement durable du marché du travail, notamment pour les femmes, ou retard scolaire. L'insertion des jeunes apparaît particulièrement difficile : 28 % des 18-25 ans ne sont ni en formation, ni en emploi, soit six points de plus qu'au niveau national. Les difficultés sont d'autant plus importantes que la région est celle qui compte relativement le plus de jeunes de 18-25 ans, après l'Île-de-France : ils représentent un habitant sur dix.

Dans les espaces d'influence périurbaine, la pauvreté diminue à mesure que l'on s'éloigne du cœur du pôle urbain : en périphérie, une personne sur dix est pauvre. Ce constat se vérifie dans la grande majorité des aires urbaines de la région.

Il existe toutefois quelques exceptions dans la région. La première concerne les aires urbaines où la pauvreté s'étend dans l'ensemble du pôle urbain, cela s'applique aux aires urbaines de l'ancien bassin minier, de l'Avesnois, de la Thiérache, de Péronne et de Tergnier.

La seconde est celle où la pauvreté est moins importante dans les banlieues des villes-centres que dans la périurbain, c'est notamment le cas dans les aires urbaines de Calais, d'Amiens et de Laon.

La séparation résidentielle des populations à bas revenus et à hauts revenus est très marquée dans trois agglomérations des Hauts-de-France : Lille, Creil et Amiens. Celles-ci conjuguent une part importante de populations pauvres, une dispersion importante des revenus et une concentration spatiale des populations aux revenus extrêmes : alors que cette ségrégation s'observe en banlieue des agglomérations de Lille et de Creil, elle se manifeste dans la ville-centre pour Amiens. Les enjeux des politiques d'urbanisme visant la mixité sociale dans les quartiers sont donc essentiels face à cette séparation résidentielle marquée dans certaines agglomérations.

La crise a fortement touché les populations dont la situation sociale était déjà fragile. Les inégalités territoriales se sont alors renforcées : les espaces situés autour des grandes agglomérations et au sud de la région sont plus préservés, tandis que les difficultés se sont intensifiées dans les territoires les moins favorisés (nord de l'Aisne, agglomérations du littoral, bassin minier notamment).

Des territoires qui apparaissent particulièrement sensibles à des chocs sociaux

Si la région Hauts-de-France affiche globalement le niveau de développement humain le plus faible des régions de France métropolitaine, les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale, avec des territoires concentrant, en un espace et à une période données, des populations avec un certain degré de ressources monétaires, éducatives et sanitaires.

L'ancien bassin minier et la Thiérache forment un espace homogène où l'IDH est très inférieur à la moyenne régionale s'opposant aux communes qui entourent Lille, Arras et Amiens qui sont, elles, caractérisées par un niveau de développement nettement supérieur à la moyenne régionale grâce à un niveau de revenu plus élevé, une moindre proportion de non-diplômés et un indice comparatif de mortalité plus faible que la moyenne régionale. Le département de l'Oise constitue un espace assez homogène avec un développement humain en moyenne plus élevé que dans le reste de la région, notamment pour les communes autour de Senlis et de Compiègne. En dehors de l'ancien bassin minier et de la Thiérache, plusieurs espaces apparaissent également en difficulté avec un niveau de développement humain inférieur à l'ensemble de la région Hauts-de-France. C'est le cas notamment de plusieurs territoires ruraux qui ont un développement humain en retrait par rapport à la moyenne régionale.

L'impact de la grande pauvreté peut se traduire par l'absence de logement personnel, synonyme d'exclusion sociale.

Les personnes sans domicile sont une population mal connue car l'absence de logement constitue un obstacle pour les approcher. Selon l'enquête «Sans domicile» menée par l'INSEE et l'INED en 2012 en France métropolitaine, 141 500 personnes étaient sans domicile dont l'essentiel dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants. Faute d'enquête plus récente, il est difficile d'évaluer l'ampleur de son évolution depuis 2012 ; en plus de ces personnes sans logements, 440 000 personnes hébergées par la famille ou un proche.

Selon le dernier rapport de la Fondation Abbé-Pierre (2018), près de 4 000 ménages en demande de logement social se déclarent sans domicile, sans compter les personnes hébergées. En France, plus de 5 millions de personnes ont connu au moins un épisode de leur vie sans logement personnel : la durée de cet épisode peut varier de quelques jours à quelques années, plus de 5 ans pour 440 000 d'entre elles. Dans la majorité des cas, les solidarités privées sont mobilisées mais les différentes formules d'hébergement institutionnel peuvent également jouer un rôle essentiel.

Bien qu'imparfait pour ce type de dénombrement, le recensement est la seule source statistique pouvant être mobilisée à l'échelle territoriale pour approximer le nombre de sans-abris. Dans les Hauts-de-France, en 2014, l'INSEE recense 17 347 personnes sans-abri, en habitation mobiles ou marinières (sans distinguer les différentes catégories entre sans-abri et personnes ayant choisi ou pas un habitat mobile), soit 12,6% du total métropolitain. Ces dernières années ont été marquées par une résurgence des bidonvilles, la présence de migrants à Calais ou Grande-Synthe atteignant plusieurs milliers de personnes, sans compter les autres installations le long des voies d'accès à l'Angleterre, la situation concernant les conditions d'accueil des migrants sur le littoral évoluant régulièrement. En dehors des bidonvilles occupés par les migrants du littoral, l'enquête de la DIHAL (Délégation Interministérielle à l'Hébergement et à l'Accès au Logement) estime que la majorité des squats et bidonvilles de la région sont situés dans le Nord et le Pas de Calais : environ 1 200 personnes, soit 8% du total national, sont réparties sur une soixante de sites. L'analyse et l'utilisation de ces données devant bien évidemment être très prudentes, l'enquête de la DIHAL présentant une photographie à l'instant T d'une situation évoluant très régulièrement.

L'accueil des personnes migrantes est particulièrement un sujet sensible : selon l'OFPRO (Office Français de Protection des Réfugiés et Apatrides), le nombre de premières demandes de protection internationale (hors mineurs accompagnants et apatrides) est de 5 015 en Hauts de France en 2016, soit une augmentation de 18% par rapport à l'année précédente. Ce nombre de demandes d'asiles déposées en 2016 représentent près de 8% du total national. La Syrie, le Soudan

et l'Afghanistan constituent les pays d'origine des demandeurs d'asile les plus fréquents.

La région est également confrontée depuis 2007 à une arrivée de personnes de culture Rom qui touche particulièrement l'agglomération lilloise regroupant une majorité de campements pour la plupart illicite. Une fraction de la population de la culture Rom est accueillie dans les centres d'hébergements ou dans le dispositif des villages d'insertion.

Des conditions de santé et de logement qui influent sur la qualité de vie dans les territoires

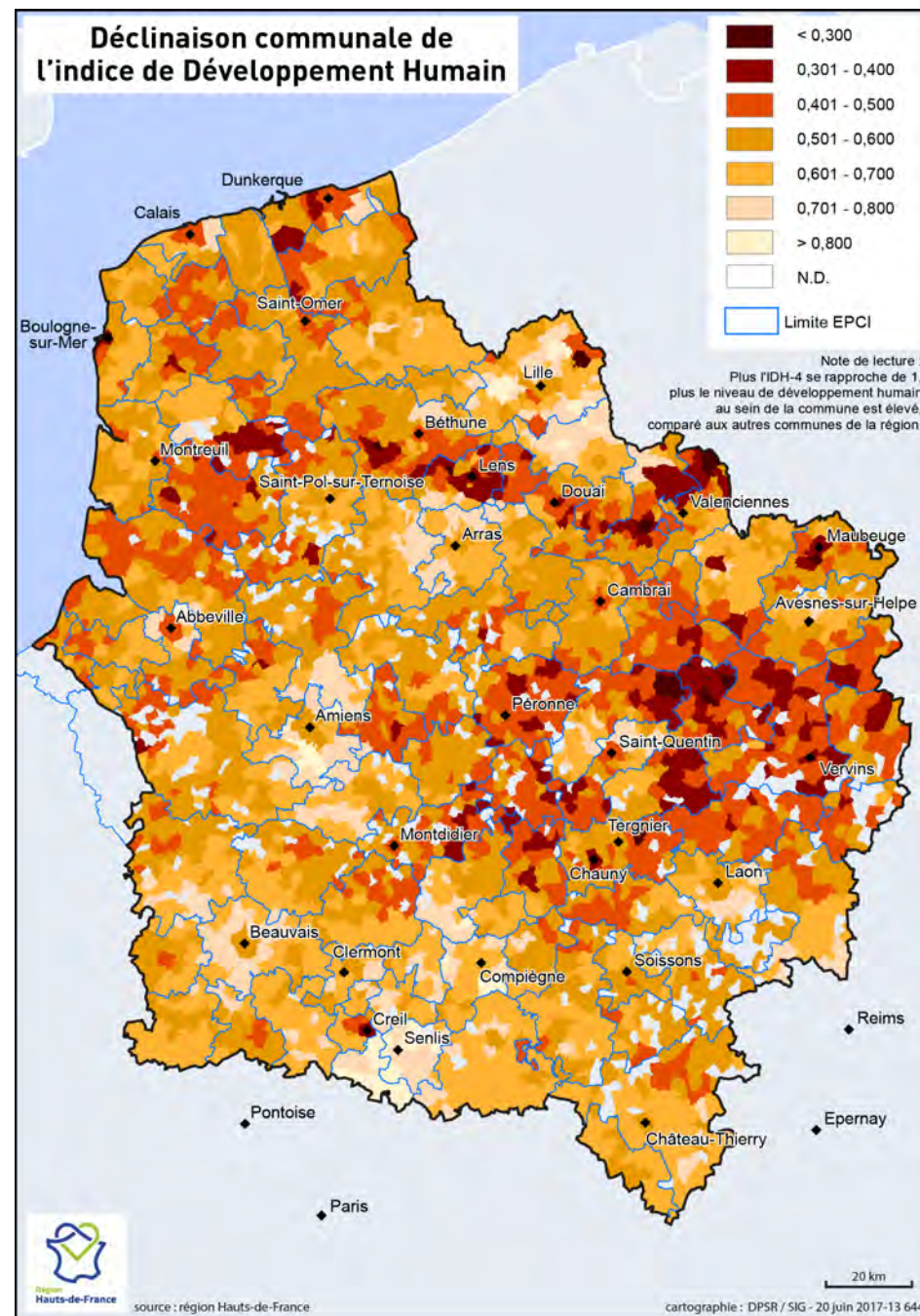
La santé, dimension incontournable de la qualité de vie, fragilise aujourd'hui le développement humain de la région. La région Hauts-de-France occupe la dernière position de l'ensemble des régions métropolitaines en matière d'espérance de vie à la naissance : 75,9 années pour les hommes et 82,9 années pour les femmes. L'indice comparatif de mortalité (ICM) confirme la tendance régionale d'une mortalité plus élevée que dans l'ensemble de la France métropolitaine, et ce, indépendamment de la composition par âge de la population. Avec un ICM proche de 122 sur la période récente, la région Hauts-de-France présente une mortalité corrigée des effets d'âge supérieure de 22 % à celle observée en France métropolitaine.

Les difficultés d'ordre sanitaire sont particulièrement prononcées dans les territoires de Péronne, Chauny et Vervins, dans des territoires ruraux de l'Artois, du cœur du bassin minier, ou en Sambre-Avesnois. Le territoire du Cambrésis apparaît sur cet indicateur sanitaire bien plus en difficulté que sur les facettes du développement humain relatives aux parcours éducatifs ou aux ressources monétaires. Sur le littoral nord, les environs de Boulogne et de Dunkerque sont également confrontés à des difficultés sanitaires. Bien qu'inégale selon les espaces infrarégionaux, la surmortalité de la population régionale comparativement à la France métropolitaine est liée à une forte proportion de décès par cancers. Cette dernière est elle-même liée aux comportements à risque ou au manque de prévention de la population régionale.

Avec un taux de pauvreté élevé et des revenus médians limités, l'offre de logements privés s'avère inaccessible dans des conditions financières supportables pour de nombreux ménages de la région.

Près de 58 000 demandeurs de logements sociaux sont en attente de domicile personnel en 2014. La région souffre d'un manque de fluidité au sein même du parc social.

Les niveaux de loyers dans le parc locatif privé, élevés selon les agglomérations, amènent certaines catégories de ménages à devoir consacrer une part



importante de leurs revenus au coût du logement. 20,2 % des allocataires du parc privé ont un taux d'effort supérieur à 39 %.

Les territoires de la nouvelle région sont très concernés par la question de la vulnérabilité énergétique et ce d'autant plus que la grande majorité du parc est composée de logements individuels et anciens. 468 000 ménages sont en situation de vulnérabilité énergétique. Ces situations sont directement corrélées aux faibles niveaux de revenus des ménages, à l'ancienneté du parc de logements et à son caractère énergivore.

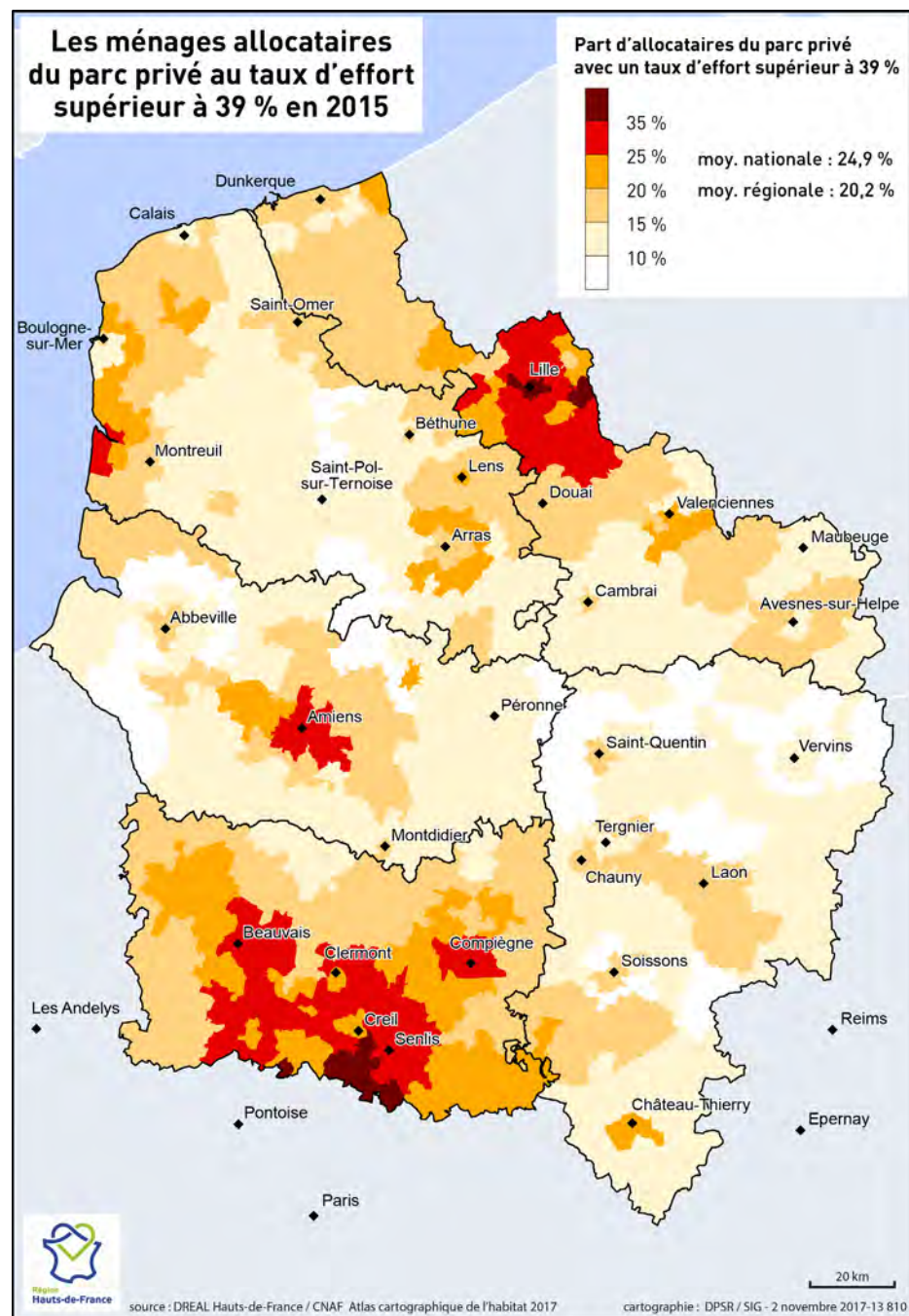
2. Des désajustements sur l'accessibilité aux services et aux équipements

L'accessibilité des équipements constitue un enjeu important pour les territoires isolés ou peu urbanisés situés hors de l'influence des grands pôles : le maintien d'équipements reste un facteur positif de l'attractivité des territoires. En moyenne, les habitants des Hauts-de-France accèdent à un ensemble de 22 services et équipements pour les besoins de la vie courante en 4,1 minutes. Seuls les habitants de l'Île-de-France et de Provence-Alpes-Côte-d'Azur accèdent en moyenne plus rapidement aux services et équipements. Pour la moitié de la population la plus proche des équipements et services, le temps d'accès en Hauts-de-France descend à 3,4 minutes. Le caractère relativement urbain de la région explique en grande partie sa position dans la hiérarchie des temps d'accès : taux d'équipement et densité de population vont souvent de pair.

En fonction du territoire où ils vivent, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants. Ainsi à l'échelle des départements, les habitants de l'Aisne ont besoin d'un temps 1,5 fois supérieur à celui des habitants du département du Nord pour accéder aux équipements courants.

Globalement en région, les 10 % de la population les plus proches accèdent 2,8 fois plus rapidement que les 10 % les plus éloignés aux équipements courants. La majorité des communes à très faible densité ne possède au plus qu'un seul des 22 équipements courants, leur population se déplace donc plus souvent en dehors de la commune pour les besoins de la vie courante : les temps de parcours sont alors 2,6 fois plus longs que dans les communes densément peuplées. Pour autant, les communes très peu denses sont mieux loties que dans les autres régions métropolitaines, grâce à une bonne répartition des pôles d'équipements : l'Aisne dispose ainsi de nombreuses communes bien dotées en équipement et réparties de façon homogène dans le département.

Les enjeux sanitaires importants à l'échelle de la région nécessitent un éclairage tout particulier sur l'offre de soins. Si, avec 21 pôles d'offre, les Hauts-de-France



constituent la troisième région métropolitaine la plus dense en pôle de soins, la situation infrarégionale apparaît particulièrement contrastée. Les territoires situés au nord d'Abbeville ou au sud de Maubeuge sont ceux qui bénéficient de la situation la moins satisfaisante : ils ne tirent pas profit du pouvoir polarisant de pôles proches de taille modeste ou de pôles plus denses, mais plus éloignés. Le territoire picard apparaît très peu polarisé : hormis Amiens qui constitue un grand pôle, il ne regroupe que sept pôles de taille modeste.

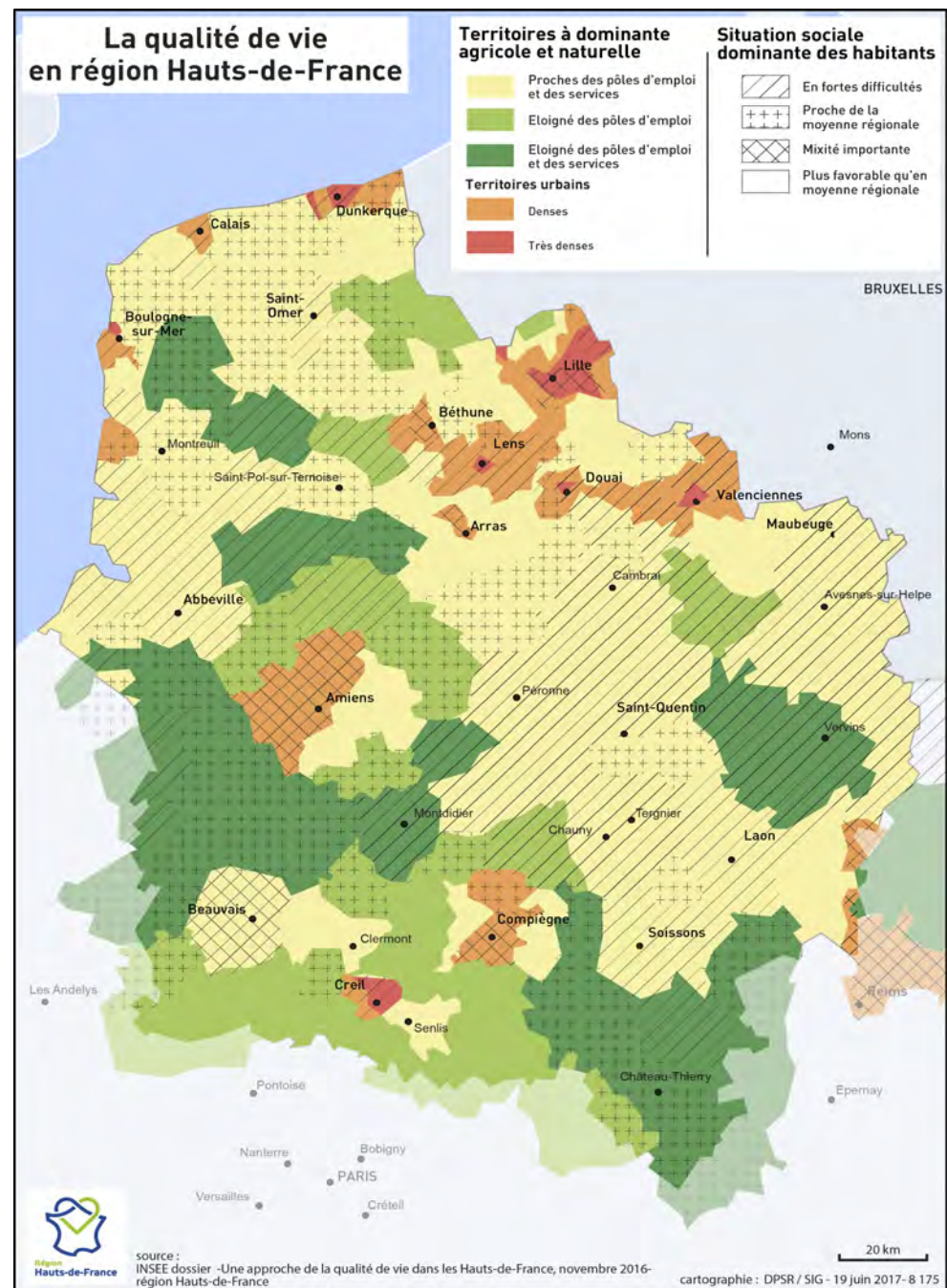
Les temps d'accès aux services des urgences ou à un médecin généraliste apparaissent particulièrement longs dans l'Aisne ou le sud-ouest d'Amiens. Ces enjeux d'accessibilité sont d'autant plus prégnants que ces territoires, et en particulier les zones d'emploi de Vervins ou de Laon, seront marqués par un important vieillissement démographique d'ici 2030.

3. Des désajustements territoriaux en termes de qualité de vie dans les territoires en croisant conditions sociales et cadre de vie

Si la région Hauts-de-France se caractérise à la fois par son urbanisation prononcée et par l'importance de ses surfaces agricoles, la qualité de vie de ses habitants ne se résume cependant pas aux aménités du cadre de vie. Celui-ci demande à être confronté aux caractéristiques sociodémographiques des résidents. Ainsi, selon une étude réalisée avec l'INSEE sur la qualité de vie, les conditions de vie de près de trois millions et demi d'habitants vivant dans les espaces aérés (cf. carte) diffèrent en fonction de leur profil et de leur éloignement des pôles d'emploi et de services. Ces distances, motivées bien souvent par le niveau des coûts du foncier métropolitain ou la structure de l'offre de transport, n'ont pas les mêmes conséquences selon la situation sociale des résidents. Les plus favorisés sont majoritairement installés dans les couronnes périurbaines des deux grands ensembles métropolitains au nord et au sud de la région, les moins favorisés autour des plus petits pôles d'emploi de la région.

D'un autre côté, les autres deux millions et demi d'habitants vivant dans les agglomérations sont majoritairement confrontés à des difficultés sociales fortes tandis que les situations d'aisance sociale sont représentées de façon minoritaire dans le cœur de la métropole lilloise. Emplois et services sont plus accessibles en raison de leur densité mais au prix de situations plus fréquentes de sur-occupation des logements ou d'engorgement des réseaux routiers.

Des territoires de vie à dominante agricole ou naturelle sont éloignés des pôles d'emplois et de services tout en concentrant une population en difficultés sociales : la Thiérache ou les territoires de Fruges et des sept Vallées cumulent les enjeux en termes de fragilités sociales et d'éloignement des pôles d'emploi et de services.



PARTIE III

Synthèse du diagnostic

La seconde moitié du XX^{ème} siècle a vu une transformation radicale de l'économie française avec un passage de l'économie industrielle à l'économie tertiaire qui a déstabilisé les territoires les plus productifs, à l'instar de la région Hauts-de-France.

Les effets conjugués des mutations économiques et des gains de productivité ont affecté les nombreux espaces nordistes mono-industriels. Dans les zones touchées, la faiblesse des qualifications des salariés et la faible diversification sont devenues autant d'obstacles à l'attractivité de ces territoires.

Si la région a connu une mutation profonde de son économie dans ces dernières décennies, avec des conséquences sociales et environnementales différentes selon les territoires, elle est confrontée aujourd'hui à une nouvelle vague de mutations qui déstabilise ses modes de fonctionnement et de régulation.

Quatre défis résument ces mutations et leurs impacts sur le développement régional :

- ➡ si l'économie régionale a reposé sur la mise en valeur de ses ressources, la prise de conscience des contraintes environnementales peut se transformer en nouvelles opportunités de développement,
- ➡ si la région a connu une transformation des modes de production plus marquée qu'ailleurs, cette dynamique, toujours en cours et amplifiée par la transition numérique, continue à impacter les bases productives régionales et l'évolution des emplois,
- ➡ si la région reste l'une des plus jeunes de France, avec notamment une fécondité supérieure à la moyenne nationale, elle reste marquée par un niveau de qualification et une mobilité intergénérationnelle moindres, rendant nécessaire de renforcer le capital humain des jeunes et leur intégration dans une société de la connaissance et de l'innovation,
- ➡ si la région s'est largement insérée dans l'internationalisation des



échanges, elle doit revoir aujourd'hui ses modes de gouvernance et de régulation autour de l'agilité de l'action publique pour développer sa capacité de réaction, tout en plaçant l'habitant au cœur des préoccupations et des politiques régionales.

Les capacités différenciées des territoires à faire face à ces défis amènent à dégager trois enjeux transversaux, leur permettant de construire des trajectoires de transition originales pour entrer dans le monde de demain.

Un rapport à l'extérieur impactant les moteurs de développement et l'attractivité de la région

Si l'ouverture aux échanges de services et de marchandises et aux investissements influe sur le développement régional, les dynamiques endogènes ne suffisent pas à développer suffisamment d'activité avec un ratio emplois/résidents parmi les plus faibles de France. Si le taux d'ouverture de la région est nettement supérieur à la moyenne nationale (avec un rôle essentiel des voisinages), la balance commerciale reste déficitaire.

De plus, ces influences externes ne compensent pas sur certains territoires le décrochage de franges de population éloignées de l'emploi et des services.

Parmi ces contrastes, le positionnement de la région sur la logistique est un enjeu majeur, en étant la première région en matière de surface d'entrepôts mais seulement la troisième en termes d'emplois logistiques. Plusieurs vecteurs de l'ouverture régionale sont ainsi encore insuffisamment

valorisés dans tous leurs aspects et leurs interactions : le positionnement géographique, la mer, le tourisme.

- des disparités territoriales impliquant des stratégies de développement différenciées

Si l'influence de Lille et de l'Île-de-France s'accroît sur la région, ces deux moteurs métropolitains ne peuvent entraîner à eux-seuls le développement régional. Bien que la métropole lilloise produise 27 % des richesses régionales (avec 19 % de la population régionale), majoritairement redistribuée au niveau des territoires de proximité, les villes moyennes (communauté d'agglomération, communauté urbaine) créent quant à elles 46 % de la richesse régionale et concentrent (40 % de la population régionale). L'influence francilienne conduit également à des redistributions dans le sud représentant 8 % de la richesse produite par la région. Ces moteurs de développement différents selon les territoires entraînent des dynamiques de développement humain contrastées. Par ailleurs, de nombreux territoires, y compris ruraux, détiennent des atouts et des filières d'excellence qui peuvent être valorisés à condition de créer les conditions d'une complémentarité et d'une mise en réseau.

Les différentes formes de création de richesses ne se superposent pas nécessairement. La problématique de l'attractivité se pose différemment selon les types de territoires, entraînant notamment un accompagnement spécifique des territoires en difficultés touchés par des déséquilibres cumulatifs et la prise en compte des contraintes environnementales et des mutations technologiques pour promouvoir de nouveaux modèles de développement.

- des formes de désajustements qui impactent le quotidien et la qualité de vie des habitants

La région est caractérisée à la fois par des habitants de plus en plus mobiles, avec notamment des déplacements domicile-travail importants, et une forte sédentarité, impliquant un besoin de proximité qui n'est pas le même selon les types de publics.

Pour les personnes dans des situations sociales difficiles (18,1 % de la population régionale vit sous le seuil de pauvreté), les problèmes de mobilité fréquents s'ajoutent à d'autres dimensions : revenu, santé, éducation, emploi, logement. Pour les populations les plus fragiles, l'absence de proximité signifie le plus souvent un renoncement, même pour les services fondamentaux (santé...).

Malgré un temps d'accès global plutôt satisfaisant aux services et équipements de la vie courante (le deuxième meilleur temps national d'accès aux équipements), de fortes disparités territoriales existent, pouvant contribuer à distiller un

sentiment d'isolement parmi certaines franges de la population. En effet, les temps d'accès sont d'autant plus élevés que les communes sont peu « denses » et les disparités entre territoires augmentent lorsque l'on monte en gamme de services.

De plus, le processus d'adéquation sur le marché du travail par la mobilité ne fonctionne pas toujours en région avec un indice d'inadéquation élevé pour la majeure partie de ses zones d'emplois, en raison d'un cumul de facteurs handicapants.

De nombreux déplacements pèsent sur le quotidien des habitants et des dépenses « incompressibles » plus importantes qu'en moyenne (logement dans certains territoires, déplacements...) pour des ménages aux revenus plus modestes impactent fortement le quotidien et la qualité de vie des habitants.

Sur la base de ces trois enjeux, le SRADDET définit une stratégie régionale d'aménagement et de développement à l'horizon de moyen et long terme.

Glossaire

ADCF : Assemblée des communautés de France

AQUIMER : Pôle de compétitivité pour produits de la mer et aquaculture

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

ERDD : Centre ressource du développement durable

CEREQ : Centre d'études et de recherches sur les qualifications

CGET : Commissariat général à l'égalité des territoires

CO₂ : Dioxyde de carbone

CREDOC : Centre de recherche pour l'étude et l'observation des comportements

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

ICM : Indice comparatif de mortalité

IDE : Investissement direct étranger

INNOCOLD : Institut français du froid

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

REV3 : Troisième révolution industrielle (ou TRI)

MEL : Métropole européenne de Lille

NOx : Oxydes d'azote

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PIB : Produit intérieur brut

PM : Particules matérielles (les particules fines ou en suspension)

PME : Petites et moyennes entreprises

R&D : Recherche et développement

SAU : Surface agricole utile

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

TECV (la loi) : Loi de transition énergétique pour la croissance verte (2015)

TRI : Troisième révolution industrielle (ou Rev3)

UNESCO : Organisation des Nations-Unies pour l'éducation, la science et la culture

ZNIEFF : Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique



SRADDET

Partie 2 : la vision régionale

#granddessein hdf





SOMMAIRE

INTRODUCTION

Le SRADDET, un projet qui concerne tous les territoires
L'emploi comme fil rouge
Clés de lecture du document
Les ambitions d'une région en transition(s)

51

51

53

54

55

PARTI PRIS I : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

57

ORIENTATION 1 : Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales

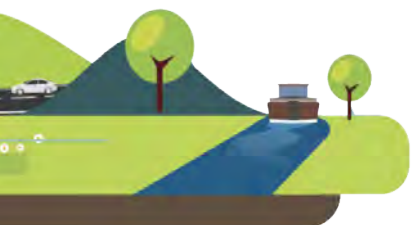
58

ORIENTATION 2 : Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique

60

ORIENTATION 3 : Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions

63



PARTI PRIS II : Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	69
ORIENTATION 1 : Fédérer les territoires autour de cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré	70
ORIENTATION 2 : Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional	73
ORIENTATION 3 : Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale	75
ORIENTATION 4 : Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires	78
ORIENTATION 5 : Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement	82
PARTI PRIS III : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	85
ORIENTATION 1 : Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance	87
ORIENTATION 2 : Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services	88
ORIENTATION 3 : Développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et contribuer à la transition énergétique	91
ORIENTATION 4 : Renforcer l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité	92
ORIENTATION 5 : Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie	94
SYNTHÈSE DE LA VISION RÉGIONALE : Le plan des partis pris	97



LA VISION RÉGIONALE

LE SRADDET, UN PROJET QUI CONCERNE TOUS LES TERRITOIRES

Quelle sera la place de la région Hauts-de-France au sein du nord ouest européen en 2030 ? Comment les territoires auront développé leurs atouts et quel sera le quotidien de leurs habitants ? Ce sont à ces questions que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires ambitionne de répondre. Cet exercice prospectif inédit doit permettre de révéler les excellences régionales tout en les inscrivant dans une ambition commune d'un développement équilibré et soutenable pour la région, mais aussi dans le respect des objectifs européens en matière climatique.

1. Une concertation large pour un exercice encadré

Le SRADDET est une démarche encadrée par des dispositions législatives et réglementaires. L'article L. 4251-1 du CGCT indique qu'il doit fixer les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de

l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

L'élaboration de ce schéma comporte plusieurs étapes, dont certaines sont obligatoires. Ainsi au cours de l'année 2018, le projet de SRADDET a été nourri par des propositions relatives aux règles générales formulées par les personnes publiques associées, consultées au titre du R 4251-15 du CGCT, et par les avis émis sur le projet arrêté par l'Institution régionale le 31 janvier 2019 au titre du L 4251-6 du CGCT. Puis, le projet de SRADDET a été soumis à enquête publique du 16 septembre au 16 octobre 2019 avant d'être adopté par le Conseil régional et d'être approuvé le Préfet par arrêté (R 4251-16 du CGCT).

Lancé à l'automne 2016, il était important de formaliser fin 2017 un premier document d'étape présentant la vision régionale, élaborée dans le cadre d'une concertation large : des ateliers régionaux à dominante technique, des conférences territoriales pour dialoguer avec les élus des différentes collectivités territoriales et une mobilisation de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP). Un Comité de Pilotage a par ailleurs été réuni, associant le Préfet de région, les Présidents des Départements, le Président de la Métropole Européenne de Lille ainsi que le Président du CESER.

2. L'intégration des schémas sectoriels dans le SRADDET

Les schémas régionaux sectoriels (1) qui ont été approuvés avant le 27 juillet 2016 restent régis par les dispositions qui leur sont applicables dans leur rédaction antérieure jusqu'à la publication de l'arrêté approuvant un SRADDET. Après le 27 juillet 2019, trois années après la publication de l'ordonnance, aucun schéma ne pourra faire l'objet d'une procédure de modification ou de révision.

Les contenus du SRADDET définis par les textes n'ont pas pour objet d'opérer une compilation des différents schémas sectoriels à intégrer mais de cibler les éléments essentiels de ces schémas qu'il s'agit de reprendre. Ils facilitent donc l'intégration et le traitement de ces éléments selon une logique transversale et contribuent ainsi à la simplification et à la rationalisation en un seul schéma d'un ensemble de documents jusqu'alors cloisonnés et disparates.

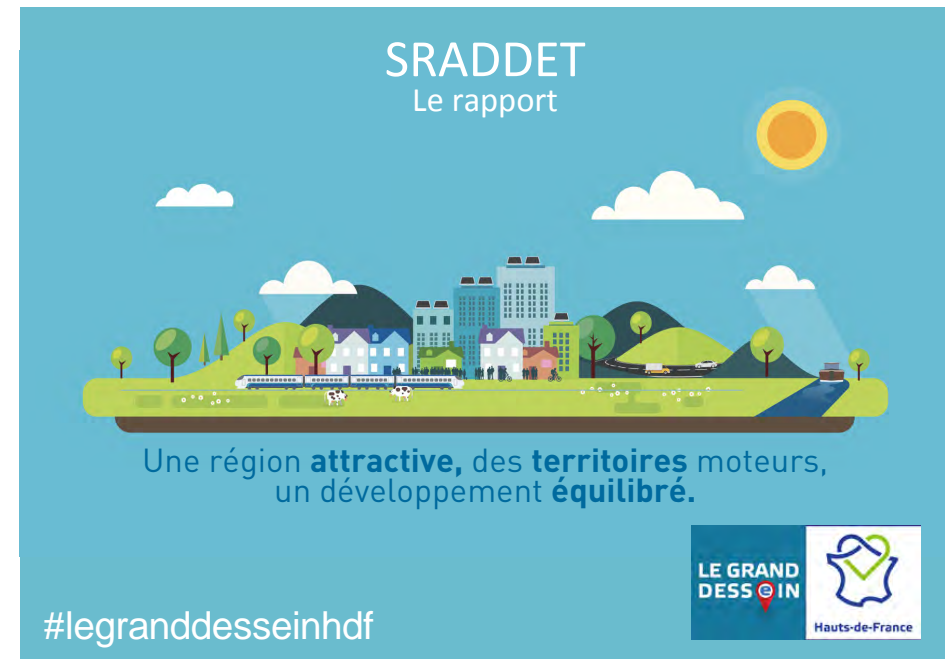
3. Les valeurs ajoutées du SRADDET

La Région Hauts-de-France fait le choix d'un SRADDET davantage mobilisateur qu'incantatoire, ne recherchant pas l'exhaustivité mais privilégiant plutôt une mise en avant d'enjeux régionaux sur lesquels la valeur ajoutée du document est réelle, en articulation avec le SRDEII. Ces valeurs ajoutées doivent être de plusieurs natures :

- faire région : la nouvelle vision régionale doit permettre bien davantage qu'une simple addition des projets des deux ex-régions Nord Pas-de-Calais et Picardie. La capacité du SRADDET à mobiliser les territoires en faveur des grands espaces à enjeux au bénéfice de tous sera déterminante pour l'avenir de la région.

- faire ensemble et plus efficacement : le SRADDET peut favoriser les mises en système, fédérer autour d'enjeux communs et mutualiser les ressources. La configuration du territoire régional – deux moteurs métropolitains dont un externe, un maillage important de villes, des ruralités aux profils multiples – est une chance. Elle permet des mises en réseau et des complémentarités réelles en faveur d'effets leviers démultipliés.

- faire plus opérationnel et plus simple : le SRADDET dispose d'une capacité à simplifier et à mettre en cohérence là où plusieurs schémas complexifieraient auparavant les niveaux de lecture et cloisonnaient les démarches. Il contribuera ainsi à rendre les enjeux plus lisibles, à produire des règles plus facilement appropriables, et à promouvoir une approche plus intégrée de l'aménagement.



(1) SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique – SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie – SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports – SRI : Schéma Régional d'Intermodalité – PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

1. Une réflexion stratégique à plusieurs échelles

Ce premier document d'étape propose une vision régionale pour la région Hauts-de-France, transcendant les anciennes frontières administratives et fédérant tous les territoires au service d'une nouvelle ambition.

Trois partis pris stratégiques structurent ce premier rapport d'étape à trois échelles différentes. Le premier parti pris traduit le positionnement que veut occuper la région Hauts-de-France au sein de l'Europe du nord-ouest et au niveau mondial. Le second parti pris concerne l'organisation territoriale de la région et vise à territorialiser le modèle de développement régional. Le troisième parti pris s'adresse aux habitants, il doit permettre de rendre visible les améliorations du quotidien générées par la stratégie régionale et les partenariats avec les autres collectivités ou les opérateurs. Un objectif transversal en faveur du développement de l'emploi irrigue les trois partis pris, à chaque échelle.

Ces partis pris se sont construits sur la base de plusieurs matériaux. Tout d'abord, un diagnostic a été réalisé alimentant les réflexions et objectivant les différentes réalités régionales. Ensuite, une concertation massive impliquant l'ensemble des territoires ainsi que de nombreux partenaires a permis de dégager plusieurs pistes de travail très concrètes en faveur d'ambitions partagées. Enfin, le dialogue permanent entre les différentes composantes thématiques du SRADDET (transports intermodalité, climat air énergie, biodiversité, déchets, numérique) a abouti à la formalisation d'une colonne vertébrale solide, garante d'une cohérence d'ensemble.

Au-delà des trois partis pris, la vision régionale s'appuie sur des ambitions transversales en faveur d'une région en transition(s). La question des transitions est en effet majeure pour une région comme les Hauts-de-France qui connaît des mutations profondes dans plusieurs domaines depuis plusieurs décennies.

La vision régionale devra, dans un second temps de concertation, être appuyée par des objectifs et des règles regroupées dans un fascicule

2. Le cahier des charges

« Concevoir une stratégie régionale en faveur de l'emploi »

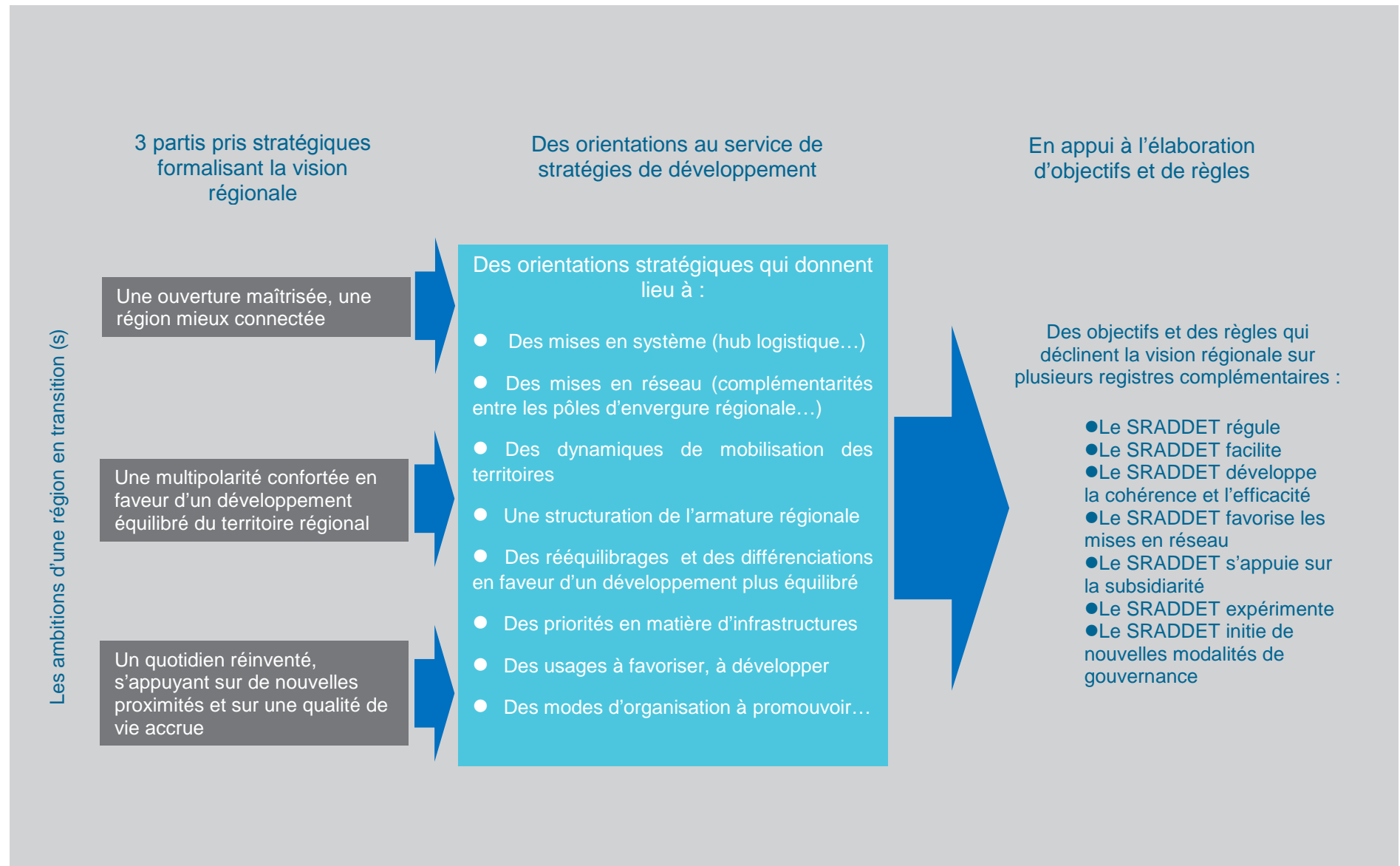
En complémentarité avec le SRDEII, l'emploi est un objectif majeur du SRADDET devant constituer un fil rouge à chaque échelle et donc pour les trois partis pris stratégiques. Le SRADDET doit combiner au mieux développement et aménagement durable au bénéfice d'un maintien ou d'une création d'activités, tout en respectant les objectifs mentionnés dans la loi NOTRe.

« Co-construire »

Faire le choix d'un SRADDET mobilisateur, c'est associer l'ensemble des territoires et des acteurs régionaux à l'élaboration des partis pris. L'appropriation des orientations par tous est un facteur clé de réussite collective. Co-construire c'est aussi travailler à l'élaboration d'objectifs et de règles qui n'ajoutent pas artificiellement une couche réglementaire supplémentaire mais qui appuient avec efficacité et plus-value la vision régionale. Un club des Personnes Publiques Associées est mis en place pour favoriser la co-construction, en complément des Conférences Territoriales et des ateliers régionaux.

« Parler le même langage »

Le SRADDET rassemble pour la première fois des enjeux thématiques (transports intermodalité, climat air énergie, biodiversité, déchets, numérique) qui font bien souvent appel à des registres, des concepts et un vocabulaire spécifiques. Il s'agit de dépasser les logiques sectorielles et de parler le même langage, dans un objectif d'efficacité et de mobilisation optimale des différents acteurs. La vision régionale doit porter des messages simples et lisibles, permettant une appropriation par l'ensemble des territoires et des acteurs.



LES AMBITIONS D'UNE RÉGION EN TRANSITION(S)

Face aux défis d'une société et de territoires en constante évolution, le SRADDET des Hauts-de-France s'inscrit résolument dans une démarche régionale ambitieuse de gestion des transitions. Cette ambition prend en effet un relief particulier, la région ayant connu des transformations majeures durant ces 50 dernières années dont les impacts sociaux, économiques et environnementaux sont encore perceptibles aujourd'hui.

L'histoire du territoire rappelle l'importance d'être en capacité de suivre, anticiper et comprendre les mutations pour mieux les affronter. Il s'agit d'être et de rester proactif, de repérer les risques, d'identifier les opportunités, de penser collectivement et de manière systémique les stratégies d'adaptation et d'accompagner les acteurs du territoire dans la définition et la mise en œuvre d'action de transitions.

1. Amplifier les effets de la Troisième Révolution Industrielle

La démarche « **Troisième révolution industrielle** » (« **REV3** » en Hauts-de-France) a ouvert la voie d'une transition énergétique ambitieuse pour la région. Par sa capacité à mobiliser les acteurs en faveur de solutions concrètes et ancrées localement, elle amorce un changement de modèle énergétique par le biais notamment des nouvelles technologies, générant ainsi la création d'emplois durables. Tout en s'inscrivant dans la continuité, le SRADDET des Hauts-de-France ambitionne d'aller plus loin en actionnant tous les leviers disponibles pour faire de la région celle des transitions réussies. **La Troisième Révolution Industrielle** doit irriguer toutes les échelles de l'aménagement, interrégionale et transfrontalière, au sein de chaque territoire et dans le quotidien des habitants. Ce schéma doit surtout créer les conditions d'un aménagement adapté, permettant d'amplifier la dynamique engagée, que ce soit en matière de logement ou de déplacements.

2. Construire des trajectoires communes

Au-delà de la dynamique **REV3**, d'autres formes de transitions sont à conduire simultanément. Car c'est bien de transitions plurielles dont il est question : environnementale, énergétique, économique, territoriale et sociale, toutes en interactions permanentes. Il s'agit de construire des trajectoires communes à ces différentes transitions. Par conséquent, les politiques dans les Hauts-de-France

se devront d'être systémiques, transversales, intégrées pour permettre une mise en cohérence des enjeux de développement et d'aménagement durable du territoire. C'est pleinement consciente de ses forces et faiblesses que la Région s'appuiera sur les initiatives des acteurs et des territoires qui ont su, par le passé, inventer de nouveaux modèles pour accompagner les changements tout en faisant du territoire un terrain attractif pour les porteurs de projet et favorable à l'innovation. Le cas échéant, en lien avec les régions voisines.

3. Concilier impératifs de développement et préservation des ressources : vers une région bas-carbone

« Les risques liés au changement climatique ; l'épuisement des ressources, la dégradation de qualité de l'air, font clairement apparaître le modèle actuel comme non durable. Afin de pérenniser le développement, il convient d'engager une transition vers un modèle plus durable en sortant d'un modèle linéaire « extraire, produire, consommer, jeter ».

Région industrielle et logistique, dense en population, cette transition des Hauts-de-France doit agir autant sur les usages économiques et les modes de production que sur les pratiques quotidiennes des habitants. Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de générer un développement économique vertueux, créateur d'emplois, la transition des Hauts de France vers une région bas carbone devra trouver la clef du découplage entre création de richesses et la consommation de ressources en promouvant l'économie circulaire et en articulant la sobriété, l'efficacité énergétique ; l'essor des énergies renouvelables, le renforcement de la captation de carbone. »

4. Sécuriser les parcours résidentiels et garantir un habitat de qualité

Transitions énergétique, territoriale et sociale se rejoignent notamment sur la question de l'habitat tant au niveau individuel - en assurant la rénovation énergétique des logements et la lutte contre la précarité énergétique - qu'au niveau collectif, en pensant des formes urbaines efficaces et agréables à vivre, et une offre de logements suffisamment diverse pour répondre aux besoins tout au long de la vie.

L'adaptation au changement climatique est impérative afin de limiter l'exposition aux risques et garantir le confort d'habiter. L'appui aux collectivités planificatrices d'urbanisme et de transport ainsi que l'accompagnement au plus près des acteurs

économiques, notamment via les filières d'avenir portées par le SRDEII, et des habitants sont les défis à relever ces prochaines années pour construire des plans d'actions à la hauteur des défis.

5. Stimuler l'innovation pour inventer de nouvelles solutions partagées

Pour accompagner la spécialisation et la modernisation de l'économie (économie de la fonctionnalité, écologie industrielle et territoriale, digitalisation et industrie du futur, nouvelles formes d'emplois, etc.) et la disponibilité des compétences locales, l'offre de formation devra permettre à la population d'être pleinement intégrée aux dynamiques des transitions. Le maintien et la création d'emplois sur le territoire seront également liés au développement de l'innovation, favorisée par le rapprochement des acteurs économiques, associatifs et de l'enseignement supérieur. Les principes d'aménagement durable portés par le SRADDET s'appuieront sur de solides réseaux d'échanges et des relations interrégionales et internationales ancrées dans l'identité d'une région transfrontalière et maritime.

6. Favoriser les opportunités numériques et améliorer l'accessibilité

La transition numérique, quant à elle, propose de nouvelles réponses aux besoins de services de proximité sur l'ensemble du territoire régional, déjà concerné par des problématiques de mobilité et de répartitions des équipements. Elle prend racine dans de nouvelles technologies (infrastructure de fibre, internet des objets et big data, robotisation et intelligence artificielle, web collaboratif...) qui en se généralisant modifient encore plus notre rapport au temps et à l'espace (notamment en terme de mobilité ou télétravail), aux autres (via de nouvelles pratiques sociales), à la connaissance (désormais surabondante).

Les services, que ces technologies permettent, contribuent à l'équité territoriale et à la connexion aux services (santé, formation, emploi, culture, énergie...) pour peu qu'elles aussi soient équitablement réparties.

7. Développer les liens entre espaces ruraux et urbains

Dans un double contexte de montée en puissance des enjeux métropolitains et d'accroissement des difficultés dans certaines campagnes, la tentation d'opposer l'urbain et le rural n'a jamais été aussi forte. Pourtant, urbain et rural partagent chacun des atouts et des faiblesses, pour autant que l'on puisse les distinguer dans certains cas, en particulier avec le développement généralisé du périurbain. Ainsi, la métropolisation crée de nombreuses richesses sans toujours parvenir à assurer une redistribution à l'ensemble

de la population tandis que les ruralités sont de plus en plus plurielles, certaines connaissant un regain d'attractivité quand d'autres poursuivent leur isolement. Favoriser les synergies de développement entre les espaces ruraux et urbains est un enjeu majeur pour bâtir une identité régionale commune sur le long terme et créer de véritables effets de synergies entre les territoires. La stratégie régionale doit à la fois permettre d'être plus autonome dans le quotidien et plus interdépendant pour ce qui touche au fonctionnement métropolitain.

A l'interface des transformations écologiques et socio-économiques, les enjeux liés aux espaces sont multiples, conférant attractivité et qualité de vie à une région aux visages multiples : ralentissement de l'artificialisation des sols, développement de la nature en ville, soutien et promotion des systèmes de production agricole et d'approvisionnement alimentaire locaux et durables, lutte contre les pollutions notamment atmosphériques et de la ressource en eau, préservation des paysages et des ressources naturelles et enfin protection contre les risques naturels et industriels. La mutation des sites et bâtiments en friche accompagnera les territoires marqués par la désindustrialisation ou la dévitalisation rurale vers de nouvelles vocations

8. Des ambitions portées par des grands principes d'aménagement

Pour répondre à ces ambitions et donner du sens aux changements à venir, les réponses régionales à ces défis devront s'inscrire dans la durée et s'écrire en tenant compte de leurs conséquences tant en termes d'emploi, d'attractivité et de résilience des territoires. C'est dans cet esprit que la Région propose une trajectoire partagée entre acteurs territoriaux et portée par des grands principes d'aménagement.

9. Veiller à l'impératif de préservation de la ressource en eau dans les zones à enjeux et protéger les zones de captage

Le changement climatique pousse à réduire la consommation en eau et préserver la ressource, notamment en eau potable. Les Hauts-de-France devront veiller à la protection des aquifères et à la sauvegarde de la qualité des captages. Pour prévenir la détérioration et assurer la protection et l'amélioration de l'état des eaux et milieux aquatiques d'une part, pour respecter les objectifs de qualité et de quantité des eaux d'autres parts, la mise en trame de la trame bleue figurant dans le SRADDET devra concourir aux aménagements et aux dispositions prévues par le SDAGE (L12-1 du code de l'environnement).

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

LA RÉGION FAIT LE CHOIX DE L'OUVERTURE, RÉPONDANT A PLUSIEURS ENJEUX MAJEURS

► **l'enjeu du développement de l'activité et l'emploi** : les Hauts-de-France présentent des atouts considérables mais les dynamiques endogènes ne suffisent pas à créer suffisamment d'emplois. La région affiche ainsi l'un des plus bas ratios emplois/habitants. Faire le choix de l'ouverture, c'est favoriser la création d'emplois en tirant parti des interrelations (Royaume Uni, Belgique, Ile-de-France...). Les conditions d'accueil des activités économiques sont majeures pour réussir l'ouverture.

► **l'enjeu du développement de l'attractivité résidentielle** : les Hauts-de-France présentent un solde migratoire globalement négatif, pénalisant la création de richesses. En particulier, les départs de jeunes actifs et de seniors handicapent, pour des raisons différentes, le développement régional. Faire le choix de l'ouverture, c'est créer les conditions d'accueil adaptées aux populations et aux touristes, en les adaptant aux spécificités territoriales.

► **l'enjeu culturel** : l'ouverture est par ailleurs une chance sur le plan culturel. Le développement des échanges (étudiants, partenariats culturels...) permettra par ailleurs de favoriser la visibilité de la région.

L'OUVERTURE COMME PARTI PRIS REPOSE SUR 3 ORIENTATIONS

1. Identifier les leviers de cette ouverture: la région souhaite mobiliser ses atouts et s'appuyer sur ses ressources pour développer l'attractivité régionale.
2. Définir spatialement et hiérarchiser les ouvertures : les différentes interfaces de la région (interrégionales, transfrontalières, maritimes) ne sont pas de même nature et il est nécessaire d'identifier les problématiques spécifiques pour chacune d'entre elles et la nature des relations à développer.
3. Les conditions de réussites : une accessibilité doit être renforcée en confortant l'offre grande vitesse ferroviaire, en proposant un fonctionnement logistique plus performant ainsi qu'une ambition numérique forte.

Orientation 1

DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE EN VALORISANT LES RESSOURCES RÉGIONALES

La région peut compter sur un certain nombre d'atouts et de ressources internes : excellence économique, enseignement supérieur de qualité, savoir-faire commerciaux, industriels, agricoles et en matière de santé et de culture, sites touristiques d'exceptions....

La valorisation de ces atouts doit constituer un facteur d'attractivité résidentielle et économique, en créant en parallèle les conditions d'un accueil favorable.

1. Accroître le rayonnement économique, scientifique et culturel

L'enseignement supérieur et la recherche : La région Hauts-de-France constitue le troisième pôle d'enseignement supérieur de France. Au-delà des deux pôles universitaires que sont Lille et Amiens, l'ensemble du territoire régional est concerné et les établissements d'enseignement supérieur sont présents dans tous les pôles urbains de la région. La présence de jeunes bien formés constitue aussi un facteur-clé de créativité et d'innovation qui doit être mis au service du développement territorial. Le Schéma Régional d'Enseignement Supérieur et d'Innovation (SRESRI) précise les orientations en la matière. Il porte une forte ambition d'ouverture, appuyant celle du SRADDET.

L'innovation, la connaissance, la créativité, la culture : La région dispose d'excellences économiques et de niches stratégiques qui, en étant plus visibles et mieux accessibles, seront facteurs d'attractivité et de rayonnement, créateur d'activités et d'emplois. Les choix stratégiques en matière d'innovation permettront de positionner la Région à l'échelle européenne, sur des secteurs pour lesquels le leadership des Hauts de France est reconnu. Il s'agira également de mettre en avant des domaines d'activités stratégiques (DAS), qui différencient et spécialisent la région par rapport aux autres régions européennes : chimie verte, transports innovants, santé, image numérique.

La TRI « REV3 » : La **Troisième Révolution Industrielle** est à la convergence de trois mutations majeures: la transition énergétique, la révolution numérique et les nouveaux modèles économiques réconciliés avec nos ressources naturelles et humaines. L'essor de cette démarche est un levier puissant d'aménagement, de résilience, et de développement durable, procurant à terme, pour notre région, une nouvelle attractivité dans la compétition des régions car basée sur un modèle à impact faible sur le climat et fort sur l'emploi local. L'expérimentation région/ villes intelligentes sur le territoire régional doit contribuer à l'attractivité. Les axes transversaux de la **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »** (l'efficacité énergétique, l'économie de fonctionnalité, et l'économie circulaire) visent à développer de nouveaux modèles économiques.

L'économie de la ressource : Le développement d'un modèle favorisant l'optimisation de l'utilisation des ressources matérielles et énergétiques visant à maximiser les gains engendrés tout en minimisant les impacts environnementaux générés est à affermir sur le territoire. L'économie circulaire opère conjointement sur les champs de production et d'offre de biens et de services, de consommation, et de gestion des déchets. Elle se caractérise par une attention particulière portée aux problématiques d'approvisionnement, au comportement des consommateurs économiques ou citoyens via des offres telles que l'économie de fonctionnalité et l'écologie industrielle et territoriale, ainsi que des démarches amont de conception novatrices couplées à des stratégies aval de prévention et gestion des déchets facilitant le réemploi, la réparation, la réutilisation et le recyclage. Vectrice d'innovations technologiques et organisationnelles, l'économie circulaire appliquée à de nombreux domaines (agriculture, forêt, énergies renouvelables...) est facteur de gains environnementaux mais également de développement d'emplois. Il s'agira d'encourager les initiatives, d'accompagner les expérimentations et valoriser les projets concourant à cette économie de la ressource.

De même, économiser la ressource en eau qu'elle soit souterraine ou superficielle, par la lutte contre le gaspillage, l'amélioration des usages ou des processus de production ou encore la valorisation d'eaux secondaires telle que l'eau pluviale, est un objectif stratégique pour le territoire régional. En lien, si nécessaire, avec les régions voisines.

Savoir-faire commerciaux, agricoles et industriels : L'atout agricole de la région (emplois, exportations...) doit permettre d'innover dans la diversification des modes et types de production agroalimentaire, de développer les filières d'excellence en agroalimentaire, mais aussi de s'adapter à la demande croissante de produits locaux. Il s'agira de garantir un développement diversifié de l'agriculture, d'encourager des nouvelles pratiques et de valoriser ses débouchés tout en préservant la surface agricole à long terme.

Le tourisme : La capacité à générer une activité touristique a beaucoup progressé ces dernières années sur le territoire mais il existe de multiples possibilités de développement qui doivent avoir pour objectifs de diversifier l'offre touristique et de valoriser de l'image régionale. Il s'agira à la fois de s'appuyer sur les richesses patrimoniales, naturelles, artistiques et culturelles ainsi que sportives du territoire mais également tirer parti des événements (JO. 2024) et équipements (Canal Seine Nord).

Le développement de la pratique du vélo, du tourisme technique, de bien-être, du tourisme urbain ou d'affaires sont autant de potentiels touristiques à travailler. La stratégie devra concilier les échelles : le nord-ouest européen (tourisme de court séjour, de bien être, en direction des anglais, des belges...) et l'échelle mondiale en valorisant les « marques » telles que la Baie de Somme, les cathédrales, les terroirs, en synergie avec les régions voisines.

2. Offrir un aménagement durable de qualité du territoire régional, facteur d'attractivité

La préservation et valorisation de la trame verte et bleue : La bonne appréhension de l'évolution des trames urbaine, économique, d'infrastructures et verte et bleue, ainsi que les interactions qu'elles entretiennent avec le territoire constituera un facteur de réussite important du SRADDET. Leur cohérence, permettant tant le développement humain et économique que la préservation patrimoniale et paysagère, sera au cœur des réflexions pour traduire en actions les enjeux qui sous-tendent les trames et ossatures régionales et interrégionales.

La trame naturelle est l'une des plus fragiles et il convient de la restaurer et de la préserver et de renforcer le lien homme-nature. La protection du réseau écologique, incluant le réseau hydrographique, doit permettre de garantir les services apportés par la biodiversité. Cela nécessite de renforcer les continuités écologiques, de réduire les nuisances, les dégradations et la fragmentation d'habitats. Il s'agit aussi de restaurer la biodiversité ordinaire : la reconquête de la qualité écologique des abords des chemins ruraux constitue notamment un enjeu afin de reconnecter les milieux.

La doctrine nationale « éviter, réduire, compenser », réaffirmée par la Loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016, doit notamment renforcer la préservation de la biodiversité et des

services écosystémiques, face aux projets d'aménagement. Ainsi, après avoir évité et réduit le plus possible les impacts négatifs, les projets devront prévoir des mesures de compensation afin qu'il n'y ait pas de perte nette de biodiversité. Le confortement des trames écologiques ainsi que l'atteinte du bon état écologique des cours d'eau et des zones humides, en référence à la Directive cadre européenne sur l'Eau de 2000, doivent permettre de garantir les services apportés par la biodiversité.

La maîtrise de la consommation énergétique : L'innovation au service de la maîtrise de l'énergie est à valoriser sur le territoire régional, afin d'attirer des compétences, des potentiels de développement économique et donc de l'emploi. Au sein d'un territoire dépendant de la solidarité énergétique (importateur), cette maîtrise s'exercera dans le sens d'une réduction et d'un ajustement de la consommation et d'un développement des capacités de production décentralisées et renouvelables ou de récupération.

Ces sujets sont au cœur de la **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »** qui se propose d'y associer les enjeux de distribution et stockage de l'énergie produite par l'intermédiaire d'un réseau intelligent (ou « smart grid ») visant à garantir un haut niveau de service et de performance aux activités économiques. De même, la mobilisation des forces locales issues des filières bois, méthanisation, solaire, géothermie et énergies de récupération participe à la consolidation d'un nouveau champs d'expertise régional déjà engagée par la « REV3 ».

L'expérimentation de boucles énergétiques locales (à l'échelle d'ilots, de quartiers, lotissements), mixant différents usages et différents secteurs, dans le cadre d'opérations d'urbanisation nouvelles mais aussi lors de projets d'aménagement ou de développement va en ce sens. Sous l'angle de la consommation, l'approvisionnement de ces boucles en énergies provenant de sources renouvelables ou de récupération peut aussi être envisagé de façon plus générale.

Ainsi, le SRADDET doit favoriser la mise en place de politiques énergétiques territorialisées cohérentes afin d'optimiser à la fois la production, la distribution, la consommation des énergies disponibles localement, et encourager le recours à des réseaux intelligents.

Orientation 2

VALORISER LES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT LIÉES AU POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE

Compte tenu de son positionnement, la région Hauts-de-France détient des atouts majeurs en particulier :

- **sa façade littorale**, dotée de ports dynamiques et complémentaires, de grandes stations balnéaires et d'espaces naturels exceptionnels,
- **sa localisation** à l'interface de la France (de l'Île-de-France en particulier) et de certains des espaces les plus prospères et les dynamiques d'Europe (Londres et le Sud-est du Royaume Uni, le Bénélux, et en particulier Bruxelles et les ports d'Anvers et de Rotterdam).

1. Faire des Hauts-de-France une grande région maritime ouverte sur le monde

La définition d'une véritable stratégie de développement et d'aménagement visant à tirer profit des opportunités offertes par la mer, tout en préservant ses facteurs d'attractivité, constitue bien un enjeu collectif. Dans cette perspective, deux chantiers sont à mener :

- **faire de la mer et des voies d'eau des vecteurs d'attractivité**

Il s'agit de trouver un équilibre entre une attractivité renforcée générant davantage de développement économique d'une part et la préservation de la diversité du littoral d'autre part. En particulier, le développement raisonné du tourisme devra s'appuyer sur la diversification d'un tourisme aux multiples facettes et la complémentarité territoriale entre littoral, arrière-pays et territoires plus éloignés, tout en considérant les risques importants de recul du trait de côte et de submersion marine. Vecteur d'une attractivité renouvelée, les voies d'eau devront faire l'objet

d'une valorisation et d'un aménagement adapté et sobre, en particulier sur le foncier bord à canal. Le réseau fluvial constitue non seulement un atout pour la circulation des marchandises mais surtout il offre avec ses 681 km un potentiel important pour le développement de l'attractivité régionale.

La valorisation des voies d'eau régionales présente des opportunités multiples en termes de développement économique, de tourisme ou gestion des déchets notamment. C'est également un vecteur de reconnexion entre les territoires, au bénéfice du développement du transport fluvial et de la réappropriation par les territoires de leurs voies d'eau. Le Canal Seine Nord Europe, couplé à la création et au renforcement de plates formes multimodales, permettra d'affirmer pleinement la dimension européenne du réseau portuaire régional et d'élargir son hinterland.

- **développer une économie de la mer**

Une véritable économie régionale intégrée de la mer repose sur la valorisation des différentes composantes du littoral (port, pêche et valorisation des produits de la mer, plaisance, tourisme, énergie marines...), tenant compte des spécificités territoriales. Le renforcement d'une culture maritime régionale porteuse d'innovations techniques et organisationnelles devra amener à concilier des logiques de développement et la protection des ressources et écosystèmes. Au-delà du périmètre régional, cette approche intégrée doit s'inscrire dans des logiques nationales et européennes.

Le renforcement d'une vision stratégique portuaire globale devra s'appuyer et se décliner sur les différents types d'activités : commerce, industrie, transport, pêche, plaisance.

Il s'agira de conforter les ports et agglomérations portuaires comme relais essentiels de l'ouverture régionale. L'organisation logistique, le foncier pour les zones d'activités, l'insertion de la région dans les grands flux continentaux sont au cœur de l'approche territoriale à mener.

Ces deux objectifs, pour être efficaces, devront s'appuyer sur le développement de l'accessibilité du littoral et la connaissance à l'échelle régionale de la problématique mer-littoral (évolutions physiques, fragilité du trait de côte, gestion du risque...) et leur intégration dans les stratégies locales, en lien avec les territoires voisins concernés.

2. S'appuyer sur les dynamiques externes pour générer du développement

La région doit jouer pleinement la carte de l'ouverture et du rayonnement que lui offre son positionnement géographique stratégique.

● l'ouverture à la Grande-Bretagne

Afin d'affirmer le rôle de « tête de pont » de la région et saisir les opportunités liées au Brexit, il apparaît nécessaire de mettre en place les conditions globales d'un accueil favorable aux entreprises, acteurs publics et parapublics, aux ménages et porteurs de projets : zones d'activités bien connectées aux portes, offres de transports et de logement adaptées, aménités et qualité de vie, etc. Plusieurs territoires disposent d'atouts à valoriser (métropole lilloise, littoral nord, sud de la région proximité Roissy...).

● l'ouverture vers la Belgique

L'ouverture à la Belgique (et par extension à l'ensemble du Benelux) constitue une dimension forte de la stratégie régionale. Outre la localisation géostratégique commune et les enjeux de l'attractivité internationale, deux autres raisons l'imposent :

- l'existence de bassins de vie partagés tout au long de la frontière (que ce soit pour l'espace littoral transfrontalier, la Flandre, la métropole lilloise ou la Sambre-Avesnois) se caractérisant par un développement des pratiques sociales et une croissance des liens économiques transfrontaliers, qui s'appuient pour une part sur la proximité historique et culturelle, mais résultent aussi des effets de l'intégration européenne, voire de la mondialisation des échanges.
- les continuités territoriales, notamment hydrographiques et maritimes, et la nécessité qui en résulte de gérer conjointement au mieux les ressources naturelles et de faire face ensemble aux enjeux écologiques.

La Belgique est un partenaire essentiel en termes de développement économique, d'emplois, de culture et de dynamiques territoriales communes. Elles s'inscrivent dans des problématiques d'aménagement du territoire à mettre en perspective face aux défis climatiques, économiques et sociaux : évolution de la ville, du système métropolitain et de l'occupation de l'espace ; impact des mutations de l'économie sur le territoire et sur les habitants ; adaptation des territoires et qualité de vie face au changement climatique.

Des opportunités d'emploi liées aux tensions sur le marché du travail et aux besoins démographiques en Flandre belge méritent une attention particulière, et peuvent nécessiter l'apprentissage renforcé du néerlandais.

Le développement des coopérations devra s'appuyer sur de meilleures liaisons transfrontalières et sur l'harmonisation des systèmes de transports en commun. Parmi les connexions à améliorer figurent notamment celles avec Anvers, avec l'aéroport de Bruxelles-Zaventem et entre Valenciennes et Mons.

Dans ce contexte, 4 axes prioritaires sont identifiés pour développer les coopérations :

1 favoriser et fluidifier les mobilités transfrontalières, au service des résidents, des actifs comme des visiteurs

Il s'agit de renforcer aussi bien l'accessibilité à grande vitesse que les déplacements du quotidien ; de développer et d'améliorer l'offre transfrontalière de transports notamment à travers un système intégré de transport ; d'encourager les nouvelles formes de mobilités dans un sens plus soutenable ; de décloisonner les marchés du travail ; et de promouvoir une offre touristique commune et diversifiée.

2 optimiser l'atout du positionnement en matière économique et bâtir une stratégie de valorisation des flux de marchandises

Cet axe nécessite de renforcer les partenariats et le dialogue entre les grands acteurs du développement comme les ports et les métropoles concernées ; de favoriser le report vers des modes de transport de marchandises plus durables ; de développer en concertation un « corridor du nouveau industriel » le long de la voie d'eau à grand gabarit en lien avec le Canal Seine Nord Europe ; et de capter et valoriser ensemble les flux transmanche.

3 gérer et anticiper de façon concertée et innovante les défis liés au changement climatique

Les questions de l'eau et de l'énergie impliquent de prévenir les risques d'inondations et/ou de submersion ; de consolider sur le plan quantitatif et qualitatif la ressource en eau ; de limiter l'imperméabilisation des sols et de préserver les milieux humides ainsi que la biodiversité ; d'améliorer la qualité de l'air ; de promouvoir de façon concertée les énergies alternatives, notamment non carbonées, et l'autonomie énergétique dans la logique de la dynamique initiée par la stratégie « REV3 » ; et de faire face ensemble aux principaux risques technologiques et industriels.

4 accroître la qualité de vie, et promouvoir ensemble la qualité dans les aménagements urbains et paysagers

Il s'agit pour ce faire de développer une approche spécifique des aménagements urbains et économiques ; de développer un modèle commun de gestion des espaces agricoles dans une logique d'agriculture durable et de circuits courts ; d'encourager la qualité et l'innovation en matière architecturale et urbanistique ; et de partager les bonnes pratiques sur les dispositifs et les modalités d'adaptation du parc bâti existant dans une perspective de transition du modèle énergétique.

Le Schéma de Coopération Transfrontalière prescrit par la loi à la Métropole Européenne de Lille constitue l'opportunité de synthétiser et mettre en évidence le rôle particulier que les fonctions métropolitaines jouent dans la capacité de développement des territoires de toute la région, en articulation avec le SRADDET ; c'est aussi et surtout l'occasion de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés dans les Hauts-de-France et dans les régions belges et de montrer en quoi la coopération transfrontalière peut constituer à la fois une condition et un accélérateur du développement des territoires.

● l'ouverture vers l'Île-de-France

La proximité et les flux actuels imposent une prise en compte optimale des projets dont le Grand Paris Express. Il sera nécessaire d'anticiper les impacts en matière économique et de localisation de l'habitat, générant de fortes contraintes en matière de foncier. Les opportunités liées aux grands événements (Jeux Olympiques) sont également à considérer, les Hauts-de-France pouvant offrir une base-arrière avantageuse pour Paris.

Pour que l'ouverture vers l'Île-de-France soit bénéfique pour le territoire régional, il est par ailleurs nécessaire d'en limiter les externalités négatives. En particulier, il s'agira de réduire le mitage de l'espace (le développement de l'habitat et de la logistique devront notamment faire l'objet d'une vigilance) et d'envisager la gestion des déchets dans une logique interrégionale.

● l'ouverture vers la Normandie et vers l'Est

Deux axes sont à développer :

1 d'une part, des enjeux de proximité avec les Régions limitrophes, en matière de tourisme notamment (mais aussi avec la santé, l'industrie avec le pôle de compétitivité IAR, etc.),

2 et d'autre part le développement des relations interrégionales avec la Normandie et le Grand Est en matière de flux logistiques (ex. contournement de la région francilienne via l'axe Rouen-Amiens-Reims, liens avec le Canal Seine Nord Europe, etc.).



© Les dunes - Dominique Bokalo/Région Hauts-de-France

IMPULSER TROIS MISES EN SYSTÈME POUR FAVORISER L'OUVERTURE ET DÉVELOPPER LES CONNEXIONS

Favoriser l'ouverture de la région et mieux la connecter aux dynamiques du Nord-Ouest européen implique de renforcer son accessibilité.

Trois chantiers sont nécessaires à la montée en gamme de la région en matière d'accessibilité à l'échelle du Nord Ouest européen, à l'échelle internationale comme celle de l'interrégional et du transfrontalier.

1 une accessibilité renforcée

La grande vitesse ferroviaire est l'une des conditions indispensables de l'attractivité régionale. Outre la grande vitesse, l'ouverture doit toutefois s'appuyer sur une offre ferroviaire transfrontalière et interrégionale (en particulier avec l'Île-de-France) accrue et plus efficace. Par ailleurs le rôle majeur des portes d'entrées internationales (gares TGV, aéroports, ports) doit être réaffirmé pour mettre en système l'ouverture voyageur de la région.

2 développer un hub logistique

Le choix d'une plus grande ouverture valorisant le positionnement géographique des Hauts-de-France va contribuer à soutenir le système productif et agricole régional en s'appuyant notamment sur les atouts que sont le futur Canal Seine Nord Europe, les ports, les plateformes logistiques, les infrastructures de transports (rail, fluvial, routes).

Toutefois, cette ouverture nécessite d'être organisée. Il s'agit de favoriser une mise en système des différents atouts au service d'une efficacité économique et d'une performance environnementale accrue. Une meilleure combinaison des modes (ferroviaire, routier, fluvial) et une densification autour des nœuds intermodaux pour les flux de marchandises permettra à la fois d'opérer des gains de temps

mais aussi d'offrir des alternatives au transport routier en faveur d'axes moins congestionnés et d'une moindre pollution.

3 développer les connexions immatérielles

Le développement d'une offre équilibrée de connexions très haut débit (devenu un des facteurs clefs de choix d'implantation des entreprises comme des particuliers), la présence de structures locales support du développement de la filière numérique et de la digitalisation des entreprises dans l'ensemble des pôles d'envergure régionale, comme une présence garantie de services à distances sont désormais des incontournables de l'attractivité des territoires régionaux mettant en synergie des dynamiques locales au service du développement global régional.

1. Développer l'ouverture voyageurs

Pour développer le rayonnement régional, il est nécessaire de disposer d'une offre d'infrastructures de transports qui soit à la fois, adaptée aux exigences croissantes en matière de mobilité (gains de temps, fiabilité, intermodalité optimisée...) et qui puisse permettre des connexions à des territoires porteurs de marchés. Le rôle des portes internationales (gares TGV, aéroports, ports) au sein de l'espace régional ou à proximité doit être réaffirmé, afin de d'appuyer l'attractivité des Hauts-de-France en tant que pôle d'excellence lié à plusieurs filières (excellence ferroviaire, dynamique SRDEII ...) et comme destination touristique et culturelle.

En facilitant la circulation et l'accès à son territoire des personnes, des richesses et des informations, la région sera en capacité de s'insérer dans les grands réseaux de flux à l'échelle supra régionale.

Conforter Lille comme hub principal pour la grande vitesse internationale

Dans un double contexte de concurrence croissante entre les modes et de libéralisation des services de transports à compter de 2019, la préservation et la valorisation de l'offre grande vitesse en Hauts-de-France constitue donc une priorité forte, d'autant plus qu'il s'agit d'un mode de transport dégageant peu de CO2 et contribuant à réduire la pollution, la production de gaz à effet de serre et les congestions de la circulation.

Au sein du nord-ouest européen, le maintien d'une offre conséquente est un enjeu important en particulier vers Londres et vers les pays de l'Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas...). Les liaisons vers l'est sont également stratégiques notamment en raison des échanges économiques avec l'Allemagne.

Il est donc souhaitable de conforter la position de la métropole lilloise comme hub principal de voyageurs pour la grande vitesse internationale (plus de 60 destinations européennes au service de la population régionale). Renforcer cette fonction de point d'accès (« gateway ») constitue un impératif pour la desserte internationale de la région. Outre le maintien d'un bon niveau de services vers Londres, Bruxelles et les Pays Bas, il pourrait être envisagé de développer les relations vers d'autres pays européens comme l'Allemagne ou la Suisse et les liens avec les plateformes aéroportuaires belges (Zaventem/Charleroi) et néerlandaises (Amsterdam-Schiphol), voire Francfort. Par ailleurs, l'extension du réseau grande vitesse à l'échelle européenne pourrait permettre le développement de nouvelles destinations au départ de Lille.

Améliorer la desserte des portes internationales, rééquilibrer les possibilités d'accès entre le nord et le sud de la région

Si la région Hauts-de-France dispose de nombreuses portes internationales (gares TGV, aéroports, ports), internes et externes (Roissy, Bruxelles Zaventem / Charleroi...) constituant ainsi un atout important pour son attractivité, l'accessibilité des territoires à celles-ci est inégale. La qualité et la vitesse des connexions aux hubs internationaux de Lille et Paris-Roissy constituent un enjeu majeur.

Au nord de la région, il s'agit, d'améliorer la desserte de la métropole lilloise, à ce titre, le maintien voire le développement de liaisons rapides telles que celles permises par les TER-GV vers Lille doit être garanti. De même, l'accessibilité depuis la Belgique est primordiale et le Réseau Express Hauts-de-France étendu vers Courtrai et Tournai devrait contribuer à cet objectif. Par ailleurs, la gare TGV de Calais-Fréthun pourrait être davantage valorisée comme porte d'entrée du Royaume-Uni.

D'autre part, il est nécessaire de consolider et de développer les liens vers le sud et les hubs de Roissy et Paris. La réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie est ainsi indispensable pour assurer l'accès en train à Roissy depuis les Hauts-de-France en lien avec des réflexions sur l'accessibilité à ce hub depuis le sud de l'Aisne.



Au-delà de l'enjeu stratégique de Roissy pour la région, il est essentiel de maintenir une desserte de qualité vers l'Ile-de-France que ce soit par le maintien d'un service régulier et adapté depuis les gares TGV (Lille-Europe, Lille-Flandres, Calais-Frethun, Haute-Picardie ...) ou depuis les gares desservies par le TGV.

La qualité de service pour les trains Intercités est également une priorité forte en particulier pour le sud de la région. Plusieurs pistes peuvent être étudiées pour améliorer l'accès à la Gare du Nord, notamment en proposant des points d'entrée alternatifs dans Paris (gares du Grand Paris Express)

Enfin, l'amélioration de la desserte des plateformes aéroportuaires (Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin) est un enjeu important, d'autant plus que la desserte automobile soulève des difficultés en matière de congestions du trafic ou de temps d'accès. C'est pourquoi, l'enjeu d'interconnexion entre plusieurs modes de transports est important pour l'aéroport de Lille-Lesquin dans un contexte de congestion croissante à la périphérie de Lille.

Accroître l'arrimage des Hauts-de-France au reste du territoire national

Alors que se profile, à l'horizon 2019, la libéralisation des services de transports de voyageurs, les liaisons transeuropéennes entre capitales pourraient être favorisées au détriment des liaisons nationales qui desservent les métropoles et villes intermédiaires. En dehors des échanges à grande vitesse avec l'Ile-de-France qui nécessitent le maintien d'un niveau de service important, les relations province-province sont essentielles pour l'accessibilité de la région au niveau national.

Ce qui suppose que les dessertes nationales à grande vitesse doivent être maintenues à partir et vers les gares régionales (Gare TGV Haute Picardie, Arras, Douai, Calais, Valenciennes, Tourcoing...). Le projet Roissy-Picardie doit en outre améliorer l'accessibilité aux grandes métropoles pour les villes du versant sud (Amiens, Creil, Compiègne).

En ce qui concerne les plateformes aéroportuaires de Lille-Lesquin et Beauvais-Tillé, aéroports complémentaires et non concurrents, se posent à la fois des questions d'accessibilité notamment en transport en commun et d'insertion urbaine.

Développer l'offre ferroviaire transfrontalière et interrégionale pour fluidifier les mobilités

Le renforcement de l'accessibilité ne doit pas seulement être envisagé à une échelle extra régionale mais également dans une logique de proximité. Les flux de déplacements transfrontaliers ou interrégionaux, quels qu'en soient les motifs, sont à prendre en considération. Actuellement, la voiture est fortement utilisée pour les déplacements transfrontaliers en raison du manque d'intermodalité et d'interopérabilité des réseaux des deux pays. La congestion croissante des infrastructures routières nécessite une réflexion sur les enjeux d'amélioration des déplacements par des moyens alternatifs à l'automobile.

L'étoile ferroviaire de Lille doit être valorisée afin de développer une offre plus performante entre la métropole lilloise et la Belgique. Les possibilités de réalisation d'un Réseau Express Hauts-de-France étendu au triangle Lille – Courtrai – Tournai doivent être analysées en vue de renforcer les liaisons transfrontalières et répondre à la demande future de mobilité. D'autres axes transfrontaliers pourraient être examinés comme l'axe du Hainaut et en particulier les possibilités de liaison ferroviaire entre la Sambre et Charleroi.

L'impact du futur Grand Paris Express (GPE) ne se limitera pas aux seuls quartiers de gare du réseau mais concernera potentiellement le sud de la région Hauts-de-France. Ainsi, il est probable que, mis en service, les effets s'opèrent sur la deuxième couronne, entraînant une hausse généralisée des mobilités et transformant les villes desservies en pôles économiques importants. Il convient par conséquent d'étudier les possibilités de connexions entre le réseau classique emprunté notamment par les TER Hauts-de-France et les gares nouvelles du GPE de Saint Denis Pleyel, du Bourget et de Chelles. De même, le projet Roissy-Picardie permettra de desservir en train la plate-forme de Roissy depuis les Hauts-de-France ; Roissy étant également l'une des gares du GPE (ligne 17) et donc une nouvelle porte d'entrée essentielle dans la stratégie d'accessibilité à l'Ile-de-France et à ses principaux pôles.

Si les déplacements transfrontaliers et vers l'Ile-de-France génèrent des flux importants, les besoins de déplacements vers les régions Grand Est et Normandie doivent être étudiés. En particulier, l'accessibilité au pôle de Reims constitue un enjeu important pour le sud de l'Aisne

2. Affirmer un positionnement de hub logistique au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative

Le positionnement des Hauts-de-France dans l'espace nord-ouest européen et son réseau d'infrastructures doivent être valorisés afin de permettre à l'ensemble des acteurs économiques du territoire de profiter d'une implantation stratégique au sein de la zone la plus dense d'Europe. Toutefois, si les Hauts-de-France apparaissent naturellement comme un hub, il convient de renforcer et d'optimiser son système logistique.

Au cœur des corridors de transport européens

Les Hauts-de-France disposent d'un réseau d'infrastructures dense et performant. Il constitue un atout au regard de sa position stratégique entre l'Europe du Nord et du Sud. Pivot d'un triangle Iles Britanniques/Ports du Range/Bassin Parisien, la région peut s'appuyer sur deux axes forts de transport de marchandises : est-ouest, au débouché du trafic transmanche, et nord-sud, connecté aux ports belges et hollandais, avec la perspective de l'achèvement de la liaison Seine-Escaut.

En outre, la proximité avec les grands pôles européens de production et de consommation conforte cette position exceptionnelle.

Un système logistique performant et attractif

La région présente un ensemble diversifié et complémentaire de plates-formes intérieures comprenant des ports fluviaux, des équipements ferroviaires et de transport combiné, générant un développement multimodal et intermodal par voies d'eau et ferrées, permettant la massification. Couplées à une façade portuaire maritime majeure dotée de trois ports principaux aux activités complémentaires présents sur les trafics internationaux et européens, et du terminal du Tunnel sous la Manche, l'ensemble compose un système logistique performant et attractif.

Au-delà de la performance des infrastructures, la qualité des services et de l'offre de transport et de logistique constitue un enjeu majeur et doit être renforcée.

Un rééquilibrage modal en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale

Grace à son réseau d'infrastructures principales et secondaires, les Hauts-de-France affichent déjà une tendance positive en termes de répartition modale par rapport à la moyenne nationale. Toutefois, les flux routiers de transit, auxquels s'ajoutent les flux infrarégionaux, présentent un enjeu environnemental important sur un territoire où la pollution de l'air et la congestion sont élevées. La consolidation de la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises doit constituer un objectif majeur.

Au-delà des performances économiques attendues, le hub logistique doit permettre de répondre à ces enjeux climatiques. Il sera également l'occasion de développer plus largement des réflexions d'aménagement, de qualité du cadre de vie proposé par les territoires.

La stratégie pour réussir le hub logistique :

La stratégie proposée pour réussir le hub logistique part du constat qu'il s'agit désormais de sortir progressivement d'une logique de création de nouvelles infrastructures - à certaines exceptions près - pour aller vers une logique de services, de coopération, de promotion et de bonne gouvernance. Cette stratégie suppose néanmoins au préalable de sauvegarder le maillage fin que constituent les réseaux secondaires, aujourd'hui en difficulté.

6 axes stratégiques permettront l'atteinte de cette ambition :

1 parachever le réseau d'infrastructures pour le fret en Hauts-de-France

La Région investit depuis plusieurs années pour parachever son réseau d'infrastructures fret. Les derniers CPER ont permis d'investir dans de grands projets décisifs pour l'économie régionale favorisant le report modal.

Les opérations sur l'infrastructure ferroviaire doivent concourir à améliorer la robustesse du réseau et permettre une meilleure articulation des services TER/TGV/fret. Les investissements programmés lors des précédents CPER et dans l'actuel (contournement fret de Lille, axe Calais-Dunkerque, nœud de Creil,...) lèvent notamment des contraintes d'exploitation sur des nœuds importants du réseau. Cet attachement au ferroviaire vise à la fois à renforcer les grands itinéraires de fret et à améliorer la connexion ferroviaire des ports pour élargir leur hinterland.

Le réseau fluvial à grand gabarit des Hauts-de-France est en cours de mise à niveau et sera pleinement réalisé vers 2027 avec la mise en service du Canal Seine-Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil (Mageo). La réalisation de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut couplée au traitement des points-durs du réseau (pont de Mours, écluse du Quesnoy,...) créera les conditions d'une offre fluviale d'envergure en reliant les Hauts-de-France au bassin parisien et au réseau nord-européen.

Les réseaux routier national et autoroutier constituent un maillage performant qu'il s'agit d'améliorer et de désaturer pour apporter un service fiable aux territoires ainsi qu'aux entreprises qu'ils accueillent. Les projets entamés doivent aboutir à désenclaver économiquement certains territoires (mise à 2x2 voies de la RN2,...) et à leur offrir de nouvelles opportunités. La place importante que tient le routier dans la chaîne de transport sera pensée avec les modes alternatifs dans une logique de report modal.

2 s'appuyer sur les réseaux secondaires pour assurer une desserte fine des territoires et alimenter les principaux corridors de fret

Les réseaux secondaires fluvial, ferroviaire, routier irriguent l'ensemble des territoires et constituent un atout majeur de la région Hauts-de-France. Toutefois, ils sont aujourd'hui en difficulté faute d'entretien et d'investissements nécessaires, ce qui conduit à des risques de fermeture à très court terme.

Le maintien du réseau fluvial secondaire irriguant le territoire permettra de conserver les trafics fluviaux qu'apportent les filières traditionnelles de la voie d'eau (les céréales, les matériaux de construction sur lesquelles prendra appui le canal Seine-Nord), mais aussi de développer les filières d'avenir (valorisation des déchets, outil d'expérimentation pour la logistique urbaine, etc.)

La dégradation de certaines lignes ferroviaires dédiées au fret met directement en péril la desserte et par conséquent l'activité d'établissements industriels majeurs en Hauts-de-France. La sauvegarde de ces lignes (une dizaine en Hauts-de-France) s'envisagera au cas par cas aux côtés du gestionnaire d'infrastructures, et en associant les entreprises desservies, les collectivités locales et l'Etat (dans le cadre de son plan de sauvegarde du fret ferroviaire).

Le réseau routier secondaire joue aussi un rôle dans la chaîne logistique en permettant d'alimenter les sites multimodaux (plateformes ferroviaires, ports fluviaux, etc.) et de raccrocher certaines zones d'activités et entreprises aux principaux corridors de fret. Le réseau routier d'intérêt régional (RRIR présenté plus loin dans le fascicule) ainsi identifié permettra le renforcement de l'attractivité économique de la région.

3 garantir la qualité des infrastructures de transport : fluidité, sécurité, soutenabilité

Le service rendu par les modes alternatifs pâtit de son manque de fiabilité, de souplesse et d'adaptabilité. L'impact des travaux d'entretien du réseau ferroviaire sur la qualité des sillons fret ou les périodes de « chômage » des canaux, sont autant de handicaps à l'attractivité de ces modes alternatifs à la route. Assurer la fiabilité des services passe notamment par la nécessité de disposer d'itinéraires alternatifs compatibles avec les exigences des entreprises, ainsi que de sillons fiables dans le cas du ferroviaire. Les travaux d'entretien régulier des infrastructures de transport régionales, de modernisation voire d'augmentation de capacités, de sécurisation de transport (doublement d'écluses), d'évitements (contournements routiers, ferroviaires) sont autant de garanties qui permettront aux entreprises de pérenniser leur activité et de se développer en région Hauts-de-France.

Par ailleurs, une activité logistique de qualité implique une meilleure prise en compte des impératifs sociaux et environnementaux dans le développement des infrastructures de stockage, de traitement et de transport des marchandises.

4 favoriser l'accès aux réseaux pour les entreprises et la diffusion locale

En France, 80% du fret ferroviaire a pour origine/destination une installation terminale embranchée (ITE). En Hauts-de-France, de nombreuses entreprises majeures sont « embranchées » et concourent au rééquilibrage modal grâce à des trafics ferroviaires importants. D'autres pourraient faire usage du mode ferré au profit d'une relance du trafic ferroviaire. Les dispositifs d'aides doivent être utilisés pour permettre à ces entreprises de développer ou revitaliser leurs embranchements, et contribuer à la relance du fret ferroviaire.

En outre, il apparaît nécessaire que les grandes zones logistiques routières soient directement connectées au réseau magistral afin de réduire les transits sur les voiries départementales, notamment, celles qui sont appelées à devenir des supports de développement urbain. Il s'agit donc aujourd'hui, dans un double mouvement, de raccrocher ces pôles d'activités déjà existants au réseau routier principal et autoroutier en corrigeant certains manques en matière de desserte de zones ou d'entreprises. Il conviendra de mieux prendre en compte les volumes de trafic générés par les sites, les prévisions d'accroissement et la mobilité du personnel.

Enfin, la question foncière jouera un rôle particulièrement important afin de garantir une montée en puissance du hub logistique des Hauts-de-France, que ce soit pour préserver l'accès à la voie d'eau ou pour préserver des espaces en vue des projets d'extension des ports ou plateformes ferroviaires.

5 optimiser et promouvoir l'offre de transports et les services

Des sites logistiques en région Hauts-de-France présentent un intérêt majeur au regard de leur positionnement sur les grands corridors fret, et composent ensemble l'offre régionale multimodale (ports maritimes de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, ports fluviaux de Lille, Béthune et Valenciennes, plateforme de Dourges Delta 3). D'autres sites complémentaires sont identifiés car déjà équipés d'infrastructures (quais, triage, foncier, etc.) et situés à proximité de grands chargeurs, de marchés, et de bassins de population. La mise en réseau de ces plateformes sera déterminante, tout comme le travail déjà engagé de mise en place d'une gouvernance moderne sur les axes et les infrastructures fret qui associe gestionnaires de réseau, collectivités et entreprises pour porter la croissance de l'activité.

En parallèle, la promotion du transport fluvial et ferroviaire doit prendre davantage d'ampleur en Hauts-de-France. Ces alternatives au tout routier restent en effet à ce jour encore trop méconnues. Les actions en faveur du report modal doivent être réfléchies en lien avec l'ensemble des acteurs. Les autoroutes ferroviaires permettront le développement d'une offre massifiée.

6 valoriser le système portuaire maritime

Les ports maritimes constituent un maillon essentiel du hub logistique. La spécialisation des ports de la façade régionale permet de diversifier une offre de services déjà performante. Pour valoriser au maximum ce potentiel dans un contexte de concurrence, les différentes entités concernées doivent travailler à l'élaboration d'une stratégie portuaire régionale concertée en lien avec « Norlink Ports ». Il s'agit de coordonner les activités sur les différents infrastructures portuaires de façon à répondre au mieux aux besoins des usagers, à mutualiser et hiérarchiser les investissements nécessaires et à renforcer l'attractivité globale des Hauts-de-France. En outre, l'accès à un niveau logistique de rang européen et la conquête de nouveaux marchés par l'extension de leur hinterland ne pourront se faire sans l'amélioration des dessertes routières, ferroviaires et fluviales des ports.

3 Développer les connexions immatérielles pour garantir l'équité d'accès au très haut débit

Le numérique transforme en profondeur l'activité économique, les modes de vie et de travail ainsi que le fonctionnement du territoire. Il est une composante majeure du développement régional. A l'instar des infrastructures de transports, l'aménagement numérique des territoires tant en infrastructures qu'au niveau du développement des usages constituent une condition importante de l'attractivité régionale pour les entreprises, les habitants et les établissements publics.

Des projets d'investissement dans le très haut-débit fixe, initiés par des opérateurs privés ou par la puissance publique, sont en cours de réalisation ; une couverture intégrale du territoire régional étant prévue pour 2025. S'assurer de leur bonne réalisation et de limiter les effets de bord sur les franges des limites administratives constitueront des objectifs en la matière.

En outre, la disponibilité d'offres effectives et concurrentielles pour l'accès à l'internet mobile est également indispensable. Si la réglementation actuelle ne donne que très peu de leviers d'intervention aux collectivités dans ce domaine, il conviendra dans ces conditions de saisir toutes les opportunités d'amélioration de la couverture régionale au regard de l'enjeu que représente l'internet mobile.

La qualité de ces réseaux devra également permettre de développer les fonctions essentielles d'une « région intelligente » (réseaux d'information interactive, systèmes de contrôle et de régulation utiles pour les smart grids, globalement dans le cadre de la Troisième Révolution Industrielle) pouvant être expérimentées au sein de plusieurs villes et contribuant à l'attractivité régionale.

En lien avec la feuille de route numérique portée par la Région et la dynamique **REV3**, plusieurs orientations sont identifiées :

- déployer le très haut débit fixe en Hauts-de-France
- améliorer la couverture en téléphonie et internet mobile
- mobiliser les réseaux THD pour déployer l'internet de l'énergie au service de **REV3**

Au sein de ce premier parti pris, la question numérique est majeure pour :

- appuyer le développement des innovations et de la création, en lien avec **REV3**
- appuyer le développement touristique (information voyageurs, intermodalité...)
- appuyer le développement des services en lien avec le hub logistique (systèmes d'information...)

Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré

LE PARTI PRIS 1 FAIT LE PARI DE L'OUVERTURE AYANT DE FAIT TROIS INCIDENCES MAJEURES

- 1 le développement des présences de manière non homogène sur le territoire régional, que ce soit des nouveaux arrivants ou des touristes.
- 2 la coexistence et le développement de plusieurs formes d'économies (y compris la Troisième Révolution Industrielle) et donc le développement ou l'accueil d'activités économiques.
- 3 le développement des mobilités et des flux de marchandises, lié au positionnement géographique des Hauts-de-France et au développement des relations transfrontalières et interrégionales. Concernant les mobilités voyageurs, l'impact de l'ouverture sur les congestions autour de Lille et dans l'accès à Paris doit être pris en considération.

DÈS LORS, L'ORGANISATION TERRITORIALE DOIT RÉPONDRE À UN DOUBLE DÉFI

- 1 garantir un développement équilibré pour qu'aucun territoire ne soit en dehors d'une ou plusieurs dynamiques de développement et pour que le développement des présences au niveau régional ne soit pas trop déséquilibré et ne génère pas de pression trop importante. Par ailleurs, malgré l'investissement public et la mobilisation des acteurs parties prenantes depuis plusieurs décennies, l'offre de logements reste encore très largement insuffisante au regard des besoins à considérer, tenant compte principalement de l'évolution des modes de vie et de la situation sociale des ménages dans une perspective qui reste encore à satisfaire de parcours résidentiels choisis (plutôt que subis) et de préservation de la qualité de vie. Il s'agira de favoriser une répartition équilibrée et adaptée de l'offre de logements sur l'ensemble du territoire régional.
- 2 permettre une urbanisation plus efficace pour qu'elle permette un développement accru des emplois, qu'elle soit plus fonctionnelle et moins consommatrice d'espace, qu'elle favorise des mobilités choisies et plus sobres et réduise les mobilités subies.

LE PARTI PRIS 2 REPOSE SUR LES CINQ ORIENTATIONS SUIVANTES :

1. Cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré

Le SRADDET propose une ossature régionale structurée autour de :

- ◆ deux métropoles : Lille et Amiens,
- ◆ des pôles d'envergure régionale,
- ◆ des espaces ruraux et périurbains et leurs pôles intermédiaires.

Les politiques d'aménagement (en matière de transport, habitat, commerce, services et équipement) devront être adaptées au développement des territoires : elles seront abordées et mises en œuvre de manière différenciée selon le positionnement du territoire dans l'ossature urbaine.

2. Deux métropoles organisées autour de Lille, capitale régionale, et Amiens,
3. Des pôles d'envergure régionale différenciés autour de 4 fonctions : Hub secondaire, Tête de réseau, Pôle de services supérieurs, Porte
4. **Trois** types de campagnes structurés autour de pôles intermédiaires :
 - Le développement organisé des campagnes périurbaines
 - Les complémentarités au sein des campagnes en développement
 - Le désenclavement et l'expérimentation au sein de campagnes isolées et peu denses, ces dernières faisant l'objet d'une attention particulière.

5. Un traitement spécifique sur deux espaces à enjeux pour raccrocher les territoires les plus fragilisés aux dynamiques d'emploi :

- Le bassin minier
- Les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville

Orientation 1

FÉDÉRER LES TERRITOIRES AUTOUR DE CINQ ESPACES À ENJEUX AU SERVICE D'UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ

La région est composée de territoires aux fonctionnements et aux modèles de développements variés : les métropoles, les agglomérations, les territoires ruraux et périurbains. Cette diversité est un atout pour la région et pour son attractivité. Tirant parti de ces caractéristiques, il s'agit de promouvoir un modèle de développement équilibré, dans lequel chaque territoire trouve sa place et contribue, à sa manière, au développement régional. Ainsi, cinq espaces à enjeux de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré ont été identifiés par la Région et structurés sur cinq ensembles stratégiques.

La répartition en cinq ensembles ne doit pas cloisonner le territoire ni affaiblir la dynamique régionale d'ensemble. Ces ensembles stratégiques, « locomotives régionales », ont bien pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de se nourrir d'une gouvernance entre les espaces et d'irriguer l'ensemble du territoire régional. Il s'agit d'entraîner chaque type de pôle de l'ossature urbaine régionale dans ces grandes dynamiques afin de maximiser les effets leviers et créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

Il est proposé que les territoires s'emparent de cette vision régionale, en vue de la conforter et de la développer.

Ces espaces à enjeux ne correspondent pas à des périmètres précis et arrêtés. Elles se superposent et débordent largement hors des frontières régionales, ce qui induit le besoin d'un dialogue avec les régions voisines. Certains territoires peuvent en effet être mobilisés dans plusieurs espaces à enjeux .

Deux grands éléments de différenciation sont à intégrer pour comprendre la géographie de ces dynamiques :

1 le degré d'influence métropolitaine sur les territoires

Une partie du territoire régional est sous influence métropolitaine forte : c'est le cas des territoires en proximité de la métropole lilloise, en particulier

le Bassin Minier, et des territoires du sud de la région. Pour l'autre partie du territoire régional, l'influence est plus limitée, voire inexistante pour certains territoires : la partie centrale de la région est globalement moins irriguée par les dynamiques métropolitaines lilloises et franciliennes, tout comme une partie du littoral. Les territoires situés à l'est sont globalement ceux qui en bénéficient le moins. Le degré d'influence métropolitaine influence considérablement le type de développement des territoires. Outre la création et la captation de richesses induites par les moteurs métropolitains, certains territoires se développent sur la base d'une économie présentielle importante (tourisme, retraités, emplois publics...) tandis que d'autres investissent davantage la sphère productive. Les territoires les moins en lien avec les influences métropolitaines sont globalement ceux qui génèrent le moins de richesses et qui s'appuient sur une redistribution plus importante.

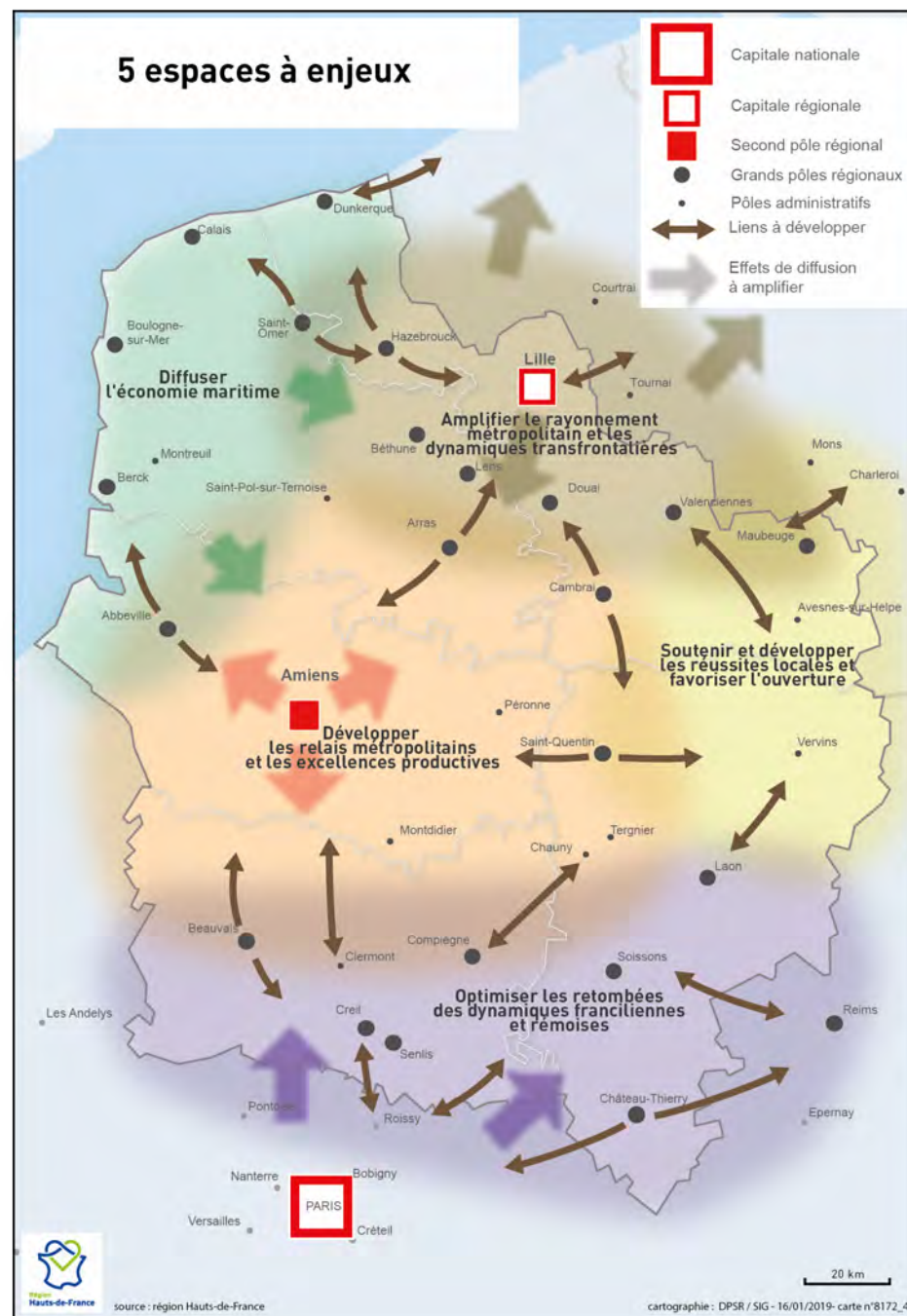
2 la densité de population

Alors que certains territoires ont une densité supérieure à 500 habitants / km² (au nord, au sud et sur une partie du littoral), d'autres sont de moindre densité en dehors des pôles urbains dans le cœur de région et à l'est du territoire régional.

Cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires peuvent être identifiés :

- 1 diffuser l'économie maritime
- 2 amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières
- 3 optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises
- 4 soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture
- 5 développer les relais métropolitains et les excellences productives

Cinq dynamiques de développement



- **diffuser l'économie maritime**

L'ambition collective : mobiliser l'ensemble des territoires dans le développement de l'économie maritime et assurer une diffusion équilibrée des effets au bénéfice de l'emploi et de la préservation de la diversité du littoral.

Les conditions de l'équilibre : construire une stratégie portuaire favorisant les complémentarités, créer les conditions d'un développement touristique respectueux des richesses naturelles, préserver les écosystèmes et les paysages, rééquilibrer la dynamique résidentielle (littoral / rétro-littoral...), développer des coopérations avec les territoires britanniques, belges et normands.

- **amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières**

L'ambition collective : faire monter en gamme la métropole lilloise, notamment, dans sa dimension transfrontalière, au bénéfice des territoires et mobiliser l'ensemble des territoires dans la dynamique métropolitaine (Louvre Lens dans le Bassin Minier, etc.).

Les conditions de l'équilibre : renforcer la dimension multipolaire de la dynamique métropolitaine, renforcer les liaisons est-ouest au sein du Bassin Minier en développant notamment l'offre de mobilité interurbaine, améliorer la relation emploi/habitat en faveur de déplacements moins contraints.

- **optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises**

L'ambition collective : mobiliser l'ensemble des territoires dans une stratégie d'accueil (résidentiel et économique) en limitant le mitage de l'espace et en préservant la qualité de vie. Pour les territoires du sud de l'Aisne, outre les dynamiques franciliennes, cette stratégie est également à envisager concernant l'influence de Reims.

Les conditions de l'équilibre : rééquilibrer les formes de développement (résidentiel et économique), optimiser les réseaux de transports en faveur d'une meilleure efficacité fonctionnelle et environnementale, organiser le développement logistique pour éviter la dispersion.

- **soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture**

L'ambition collective : sur cet espace peu impacté par les influences lilloises et franciliennes, mobiliser l'ensemble des territoires en faveur d'une approche renouvelée du développement local, que ce soit au regard des excellences productives ou de la valorisation des aménités.

Les conditions de l'équilibre : étendre les dynamiques en faveur de la transition énergétique et numérique, concrétiser une destination touristique sur l'ensemble du territoire, développer une activité agricole de haute qualité et valoriser les productions, renforcer les connexions au reste du territoire et aux régions voisines.

- **développer les relais métropolitains et les excellences productives**

L'ambition collective : fédérer, sur l'espace central, les différents atouts des territoires pour développer les relais métropolitains. Le développement de ces relais passera par l'accroissement du rayonnement d'Amiens et par l'affirmation du rôle structurant d'Arras, de Saint-Quentin, de Beauvais, de Compiègne et d'Abbeville sur l'espace central de la région.

Les conditions de l'équilibre : favoriser les coopérations entre les villes, entraîner dans la dynamique toutes les villes de l'espace central (Albert/Méaulte, Montdidier, Péronne...), développer les synergies entre les futures portes d'entrée (plateformes) du Canal Seine Nord Europe au service du tissu productif et agricole.

Les politiques d'aménagement et de développement devront prendre en compte la spécificité du territoire régional, organisé autour de différents niveaux de pôles. C'est pourquoi le SRADDET s'appuie sur une ossature territoriale multipolaire structurée autour :

- **des pôles majeurs de Lille et Amiens** dont les fonctions doivent être renforcées,
- **de pôles d'envergure régionale** qui présentent pour la plupart une fragilisation de leur ville centre (développement de l'emploi principalement en périphérie, diminution de l'attractivité résidentielle de leur ville centre),
- **de pôles intermédiaires**, maillant les territoires ruraux et périurbains, à revitaliser.

CONFORTER LE DYNAMISME DE LA MÉTROPOLE LILLOISE ET AFFIRMER AMIENS COMME SECOND PÔLE RÉGIONAL

En tant que pôles majeurs, Lille et Amiens devront se donner les moyens d'une politique d'aménagement exemplaire afin, d'une part, de conforter leur rayonnement métropolitain et, d'autre part, de répondre aux besoins de leurs habitants. Ces deux pôles devront être des vitrines régionales en termes d'innovation.

1. Conforter le dynamisme de la métropole lilloise

La métropole lilloise dispose d'un fort ancrage européen et présente les caractéristiques d'une métropole européenne. Son histoire, sa culture et sa localisation la placent au cœur de l'Europe du nord-ouest. Avec près de 1 130 000 habitants (2 000 000 si l'on prend en compte le versant belge), elle est la 3^{ème} métropole de France de province d'un point de vue démographique. Afin d'accroître son attractivité, ses fonctions métropolitaines doivent être renforcées en complémentarité avec les autres pôles d'envergure régionale. Il convient notamment de développer le poids des activités de service à haute valeur ajoutée, poids aujourd'hui inférieur à celui de la plupart des métropoles de taille équivalente.

La métropole lilloise joue par ailleurs un rôle de carrefour de transports : elle est directement reliée aux grands centres économiques nord européens grâce à un réseau autoroutier dense et le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse a renforcé cette position stratégique en raccourcissant les temps de trajets entre ces différentes villes. Elle a également, au niveau régional, un rôle de hub principal voyageurs, dont il convient d'améliorer les connexions avec les autres pôles. Son accessibilité est limitée par la saturation des réseaux routiers aux abords de Lille. C'est pourquoi, un bouquet de solutions est à mettre en œuvre, en lien avec les nouvelles technologies de l'information et de la communication (développement de techniques visant à fluidifier le trafic, par une meilleure connaissance des conditions de circulation et une meilleure communication et information des usagers, ajustement dynamique de la vitesse pour faciliter la circulation en situations encombrées).

Des expérimentations destinées à fluidifier la circulation pourraient par ailleurs être menées (circulation sur bande d'arrêt d'urgence pour les cars ou les véhicules de covoiturage, éco-bonus par exemple).

Les impacts négatifs liés à son développement devront être pris en compte et un développement urbain équilibré entre territoires urbains et ruraux doit être trouvé, afin de préserver les espaces agricoles et valoriser les paysages et le cadre de vie.

2. Ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional

Amiens est le second pôle majeur des Hauts-de-France, à mi-chemin entre Paris et Lille. Afin d'ancrer son rôle de second pôle régional, Amiens doit renforcer et élargir son offre métropolitaine, en travaillant sur les conditions suivantes :

- faire monter en gamme l'offre de services pour accroître le rayonnement d'Amiens (y compris sur le plan de l'offre commerciale) et favoriser son accessibilité,
- améliorer la desserte de Lille, de Paris et de Roissy,
- se différencier à la fois du positionnement de la Métropole Lilloise mais aussi des villes moyennes (impulsion pour le développement durable, valorisation des Hortillonnages et des bords de Somme, ...),
- développer les liens de nature « métropolitaine » tant à l'intérieur de la région qu'à l'extérieur de la région sur le plan des partenariats stratégiques,
- développer le potentiel touristique d'Amiens en l'inscrivant dans des échelles plus larges : littoral, vallée de la Somme, partenariats avec Lille, tourisme de mémoire.

3. Renforcer le rôle régional de Lille et Amiens en s'appuyant sur leurs domaines d'excellence

- Lille et Amiens sont très bien positionnés en matière de santé grâce à des établissements de soins de qualité, de pôles d'excellence et de compétitivité, etc. Le développement de cette filière, facteur d'attractivité, doit être encouragé afin de conforter le positionnement de Lille et Amiens au niveau national.

- la région et plus particulièrement la métropole lilloise constituent une importante place tertiaire, notamment pour les services de type back-office. A cet effet, la dynamique «Welcome EU» permettra d'animer et d'accompagner des entreprises dans les quatre secteurs suivants : cybersécurité, fintech, nouvelles technologies appliquées à l'éducation, euro place juridique, numérique.

- Amiens peut également conforter ses atouts sur certaines de ses filières d'excellence en matière de recherche et d'innovation (santé, numérique, autonomie énergétique). Amiens Métropole est en effet engagée dans la transition numérique pour développer le haut débit et la fibre mais également pour favoriser les nouveaux usages du numériques liés à la ville. Amiens pourrait ainsi devenir un moteur la démarche « smart city ».



© Mes soignants - CHU d'Amiens



© MEL - EURASANTE



© EURALILLE - D. Bokalo/Hauts-de-France

RÉVÉLER LES ATOUTS DES PÔLES D'ENVERGURE RÉGIONALE

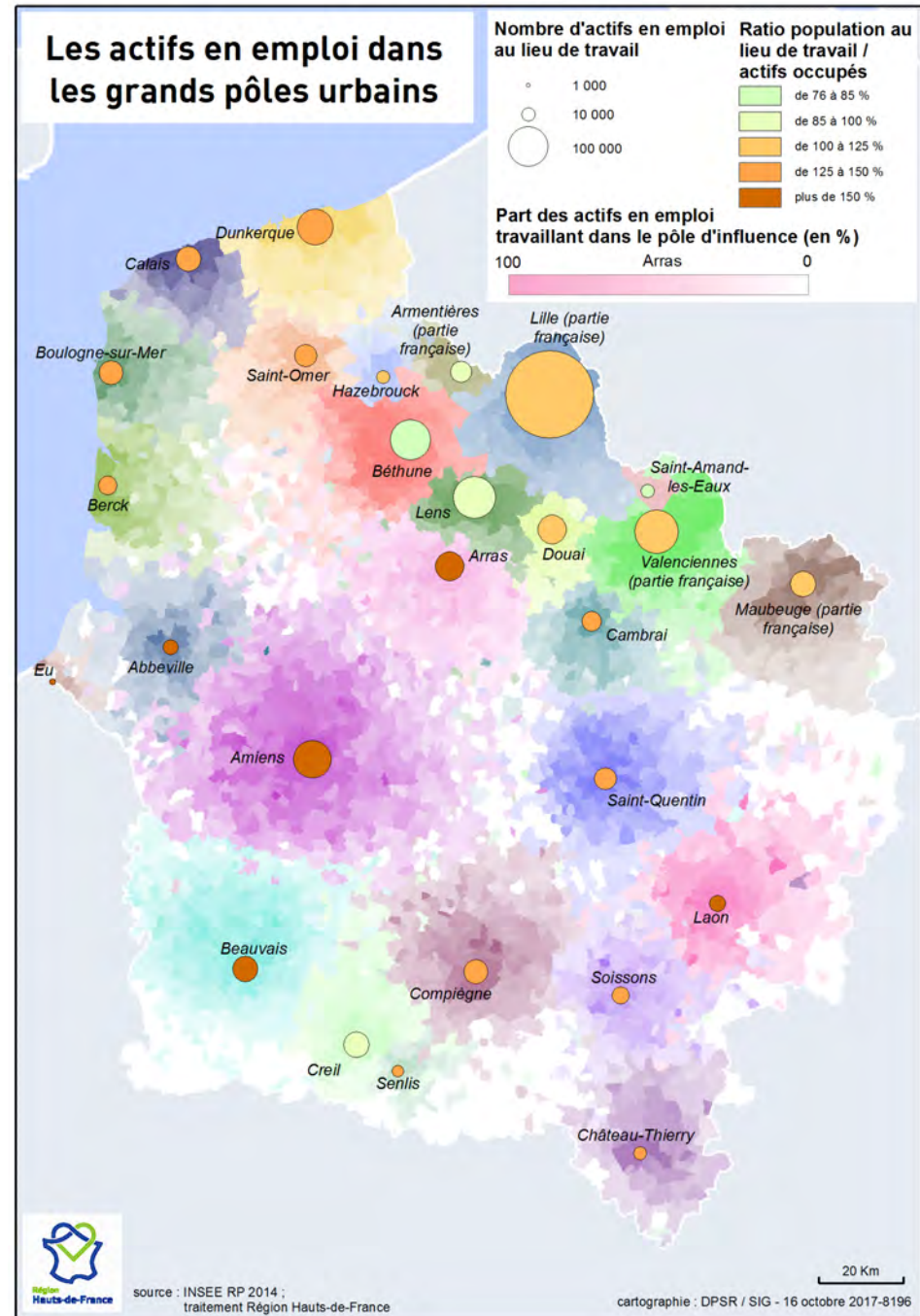
1. Rééquilibrer les pôles d'envergure régionale avec leur périphérie

Ces pôles d'envergure régionale sont caractérisés par une diminution de l'attractivité résidentielle de leur ville centre (solde migratoire négatif au profit du périurbain) se cumulant parfois avec une croissance fragile de l'emploi, notamment en périphérie. Les politiques d'aménagement et de développement viseront ainsi à rééquilibrer les villes centre de leur périphérie et développer les complémentarités, en particulier en matière d'habitat, d'emploi et de commerce.

Ces pôles d'envergure régionale doivent également être confortés : ils ont vocation à exercer des fonctions d'ordre régional mais de manière différenciée en fonction de leurs atouts et de leur positionnement géographique, tout en facilitant leur complémentarité et leurs échanges. Ces fonctions d'ordre régional impliquent l'application par les territoires d'objectifs d'aménagement ambitieux en termes de densité, de proximité, de qualité urbaine et de cadre de vie, de multifonctionnalité, et d'accessibilité.

2. Assurer un développement économique régional équilibré

L'attractivité économique des pôles d'envergure régionale est réelle vis-à-vis des territoires. Pour certains d'entre eux, le pôle d'emploi qu'ils représentent structure considérablement un vaste territoire. Ils ont donc un rôle majeur d'équilibrage du développement économique régional à assurer. Pour ce faire, il s'agit de développer l'emploi au sein des pôles d'envergure régionale en assurant une diversité économique. Les pôles se situant à l'est de la région feront l'objet d'une attention particulière afin de garantir l'équilibre régional et compte tenu des taux de chômage relativement élevés.



3. Valoriser le rôle d'interface des pôles

Certains pôles d'envergure régionale se situent à la croisée de plusieurs espaces à enjeux de mobilisation des territoires. On peut en particulier citer Arras, Saint-Omer, Maubeuge, Saint-Quentin, Abbeville, Compiègne, Beauvais et Laon. Concernant ces pôles, il convient de valoriser leur rôle d'interface en leur conférant une responsabilité dans l'articulation des dynamiques. A ce titre, ils doivent être confortés en tant que pôle économique, diversifier leur type d'activités en lien avec les espaces à enjeux de mobilisation des territoires et favoriser leur accessibilité. Par ailleurs, les enjeux de mobilité sont particulièrement cruciaux au sein de ces espaces d'interface entre plusieurs dynamiques.

4. Développer 4 grandes fonctions favorisant les interactions, au service d'un nouvel équilibre régional

Pour conforter ou développer le rôle des pôles d'envergure régionale, le SRADDET met l'accent sur quatre grandes fonctions favorisant leur rôle d'interfaces et de générateurs de développement :

- la fonction « hub secondaire » insiste sur le rôle des pôles dans les mobilités notamment non-motorisées, de multimodalité et de rabattement vers les gares ferroviaires et de liaisons avec les autres pôles ;
- la fonction « portes d'entrées régionales » vise à une meilleure valorisation et régulation des flux touristiques et de marchandises ;
- la fonction « pôle de services supérieurs » en lien avec une offre de services et d'équipements structurants présentant un rayonnement important (enseignement supérieur, santé, activités récréatives, hébergement, etc...) ;
- la fonction « tête de réseau », basée sur des excellences régionales en matière d'activités économiques, d'innovation, d'enseignement supérieur et de recherche présentant des ancrages territoriaux forts.

1 la ville irrigue : développer une fonction de « Hub secondaire »

La localisation de certains pôles les amène à jouer un rôle dans la structuration des mobilités et de l'accès à l'emploi. A l'échelle du bassin d'emploi, il s'agit de diversifier l'offre de mobilité vers les polarités économiques en veillant à développer les alternatives à la voiture individuelle et d'assurer la sécurisation des parcours ferroviaires en matière de régularité, de cadencement et de modernisation du réseau. Les fonctions d'échanges et d'offres multimodales

devront être développées dans les hubs secondaires avec pour objectifs d'améliorer le rabattement en tenant compte de l'organisation urbaine et périurbaine du territoire, de conforter les liaisons avec les autres pôles et d'améliorer les connexions avec les hubs principaux (Lille, Amiens, Paris).

A ce titre, le développement de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM) est essentiel. En s'inscrivant dans le réseau ferroviaire des Hauts-de-France dense et structurant, ils sont les points d'entrée vers des relations pôle à pôle efficaces, en lien avec le renforcement de l'ossature régionale, notamment pour améliorer l'accès aux métropoles lilloise et parisienne. De plus, au-delà de leur fonction « transport », ils doivent devenir des outils au service du développement des villes et de leurs aires d'influence, avec une attractivité qui doit s'envisager des abords de gare au bassin de mobilité en passant par le quartier de gare. Aussi, leur traitement doit répondre à différentes attentes articulant aménagement du territoire et organisation des transports : veiller à la bonne intégration du site dans son environnement, favoriser les pratiques intermodales, faciliter son accès par les modes actifs, ménager une bonne accessibilité pour la voiture et ses usages partagés (covoiturage, autopartage...), créer des espaces de qualité, confortable et sécurisant, etc.

2 la ville relais métropolitain : développer une fonction « Tête de réseau »

L'identification de têtes de réseau a pour ambition d'articuler le SRADDET, le SRDEII ainsi que le SRESRI, et s'appuie également sur la future stratégie de spécialisation intelligente (SRI-SI ou encore S3).

Une « tête de réseau » désigne un territoire capable de dynamiser et d'animer une spécialisation économique au bénéfice de l'ensemble des Hauts-de-France. Il s'agit en effet, de consolider les forces présentes dans l'écosystème régional, quelle que soit leur localisation, pour les rendre visible au niveau national, européen, voire mondial.

Le territoire identifié comme « tête de réseau » bénéficie d'un leadership mais il n'y travaille pas seul : il doit entraîner les autres acteurs et territoires au sein d'un réseau régional thématique. Les dynamiques territoriales étant mouvantes, ces leadership ne sont pas figés dans le temps : il s'agit d'un cadre de travail inscrit au sein d'un processus évolutif et intégrateur.

S3 Hauts-de-France : une mise en œuvre autour de spécialités qui pourront évoluer en fonction des enjeux

La future S3 « Hauts de France » donne des orientations sur les thématiques régionales et des premières hypothèses sur des spécialités. Au fil de sa mise en œuvre, entre 2021 et 2027, ses spécialités seront susceptibles d'évoluer en fonction des nouveaux enjeux et opportunités économiques et académiques (nouveaux marchés, investissements, développement scientifique, etc.).

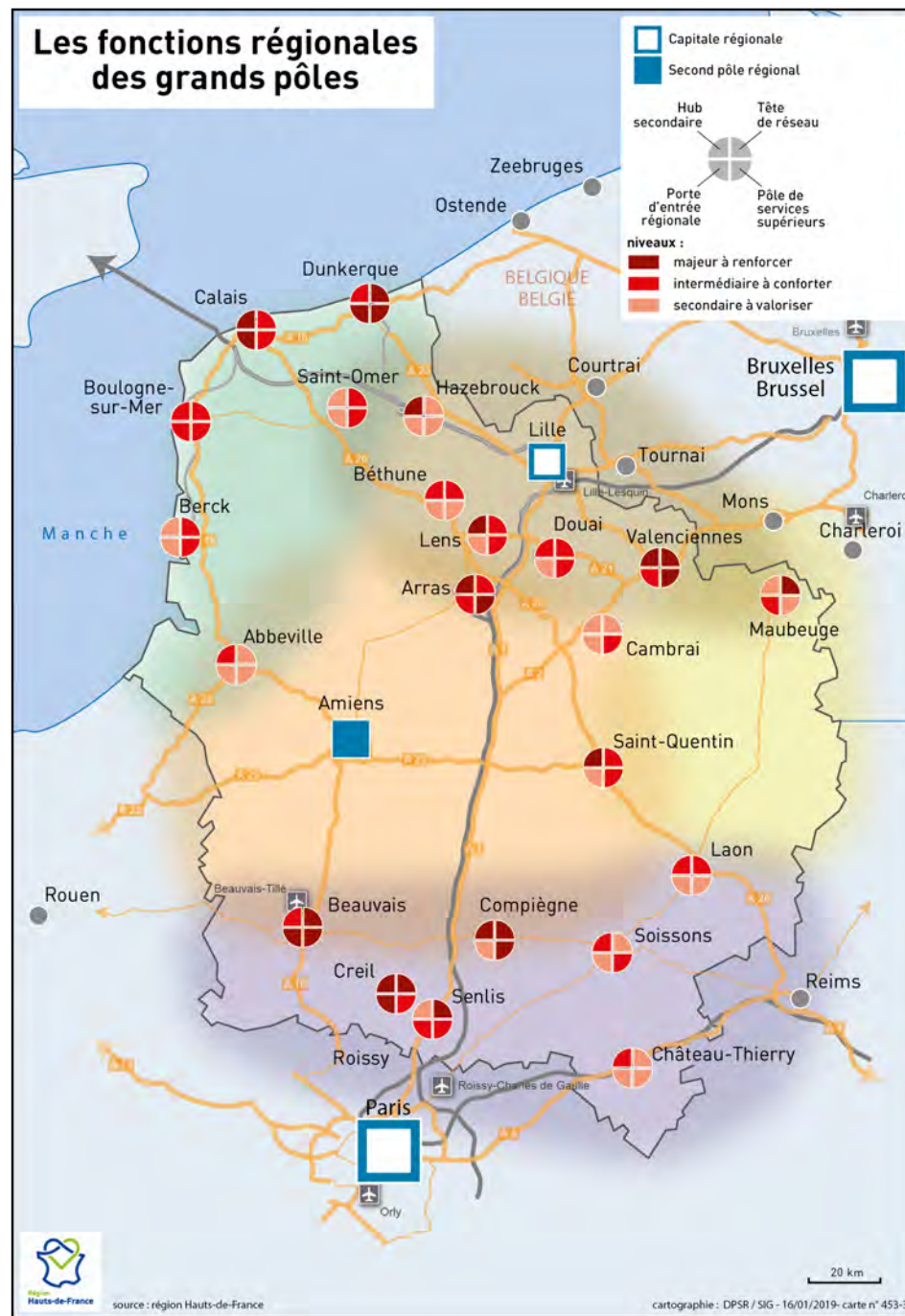
Cette fonction « tête de réseau » n'implique pas la concentration des investissements en un même lieu : l'important est que la décision d'investissement se fasse en région. En outre, ce n'est pas parce qu'un territoire est affiché « tête de réseau » qu'il doit obligatoirement favoriser uniquement des investissements liés à sa spécialisation.

Dans la gouvernance mise en œuvre, la Région sera garante du bon fonctionnement de chaque réseau en tant qu'ensemblier et porteur de la stratégie régionale.

Enfin, il est important de souligner que cette répartition ne concerne qu'une fonction régionale des grands pôles. D'autres volets du SRADDET, dans ses dimensions économique, d'enseignement supérieur et recherche, sont développés sur l'ensemble du territoire régional.

7 grands domaines de spécialisations régionales ont été mis en évidence : ils correspondent le plus souvent à des excellences régionales, présentant un ancrage territorial fort, et s'articulant à la fois aux différentes dynamiques stratégiques du SRDEII, mais aussi aux 7 axes de la S3 :

DOMAINES DE SPÉCIALISATION	Binôme « Têtes de réseau »
MOBILITÉ TERRESTRE ET FLUVIALE	Valenciennes / Compiègne
SANTÉ - NUTRITION	Métropole lilloise / Amiens
ROBOTIQUE - NUMÉRIQUE	Métropole lilloise / Saint-Quentin
INDUSTRIES CRÉATIVES	Métropole lilloise / Valenciennes
BIOÉCONOMIE	Arras / Beauvais
ÉNERGIE	Amiens / Dunkerque
CHIMIE-MATÉRIAUX	Métropole lilloise / Lens-Hénin



Dans une approche équilibré et cohérente de l'aménagement du territoire s'appuyant sur l'ossature régionale :

- la Métropole européenne de Lille est présente en tant que binôme-têtes de réseau sur 4 domaines (santé, robotique-numérique, industries créatives et chimie-matériaux)
- le pôle d'Amiens est identifié sur 2 domaines, la santé et l'énergie ;
- le pôle de Valenciennes est positionné sur les thématiques de la mobilité terrestre et fluviale et des industries créatives ;
- Compiègne est présent sur la mobilité terrestre et fluviale ;
- Dunkerque est mobilisé sur le domaine de l'énergie ;
- Saint-Quentin sur le domaine de la robotique-numérique ;
- Arras est présent sur le domaine de la bioéconomie ;
- Beauvais est également présent sur le domaine de la bioéconomie ;
- et Lens-Hénin sur le domaine chimie-matériaux.

3 la ville monte en gamme : développer une fonction de « Pôle de services supérieurs »

Certains pôles ont vocation à développer une offre de services et d'équipements structurants, ayant un rayonnement important (enseignement supérieur, recherche, santé, grands équipements ou manifestations culturels et sportifs, offre d'hébergement touristique...). Ces pôles doivent assurer un double rôle à l'échelle régionale. D'une part, ils doivent garantir une bonne couverture du territoire régional afin que cette offre soit équilibrée et favoriser une bonne accessibilité. D'autre part, ils doivent assurer une montée en gamme et une modernisation de ces services et équipements.

4 la ville capte les flux : assurer une fonction de « Porte d'entrée régionale »

Ces portes d'entrées, traversées par de nombreux flux, constituent des atouts importants pour la région et contribuent à l'ouverture de la région (Calais, Dunkerque, Beauvais, Creil...). Une meilleure valorisation des flux touristiques et de marchandises est envisageable dans une perspective de développement économique (création d'équipements et d'activités touristiques, implantation d'entreprises, ...). Cette gestion des flux doit limiter les impacts environnementaux et intégrer des exigences en matière de climat, d'air et d'énergie.

Orientation 4

VALORISER LES FONCTIONS DES ESPACES RURAUX ET PÉRIURBAINS DANS LEUR DIVERSITÉ ET RENFORCER LES PÔLES INTERMÉDIAIRES

Les espaces ruraux remplissent des fonctions essentielles à la région : contribution à la qualité de vie et à l'attractivité, vecteurs stratégiques du tourisme, de l'agroalimentaire, de la production d'énergies renouvelables, de l'artisanat, et d'aménités environnementales ... Ces fonctions sont à préserver et à valoriser, tout en prenant en compte la très grande hétérogénéité de ces espaces. Pour cela, la stratégie d'aménagement peut s'appuyer sur un maillage de pôles intermédiaires, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant et complémentaire des grandes agglomérations. Ces pôles intermédiaires connaissent néanmoins une situation difficile (perte de commerce et services, habitat précaire ou dégradé, ...). Afin de les revitaliser, il convient de renforcer ces polarités : la construction de logements (de différents types) sera réalisée prioritairement dans ces polarités en cohérence avec les divers besoins du marché et des dynamiques démographiques observées ; la concentration de commerces et de services sera à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités.

Il appartiendra aux territoires de définir des niveaux de pôles à une échelle plus fine, au regard des dynamiques de développement de leurs espaces et au titre des opportunités de mutualisation et de regroupement des équipements, commerces et services.

1. Les espaces périurbains : penser le rapport à la ville et organiser le développement

Certains espaces périurbains, sous l'influence directe d'un pôle d'envergure régionale ou dans l'aire des influences métropolitaines de Lille et Paris, sont en progression démographique, et connaissent, pour certains d'entre eux, une autonomisation croissante vis-à-vis des villes-centres, en termes d'emplois, de services et de déplacements. Cette reconfiguration se traduit par l'émergence de nouvelles centralités.

Ces espaces sont sous-pression ou pourraient l'être : leur croissance significative et continue les fait parfois « basculer ». Ainsi, lorsque l'urbanisation est continue, la campagne disparaît, celle-ci étant pourtant une qualité majeure pour ses habitants. La maîtrise de ces équilibres passe par une meilleure coopération avec les métropoles et les grandes villes (pôles d'envergure régionale).

Il est donc nécessaire d'organiser leur développement urbain, économique et commercial via des coopérations interterritoriales. Cela peut passer par :

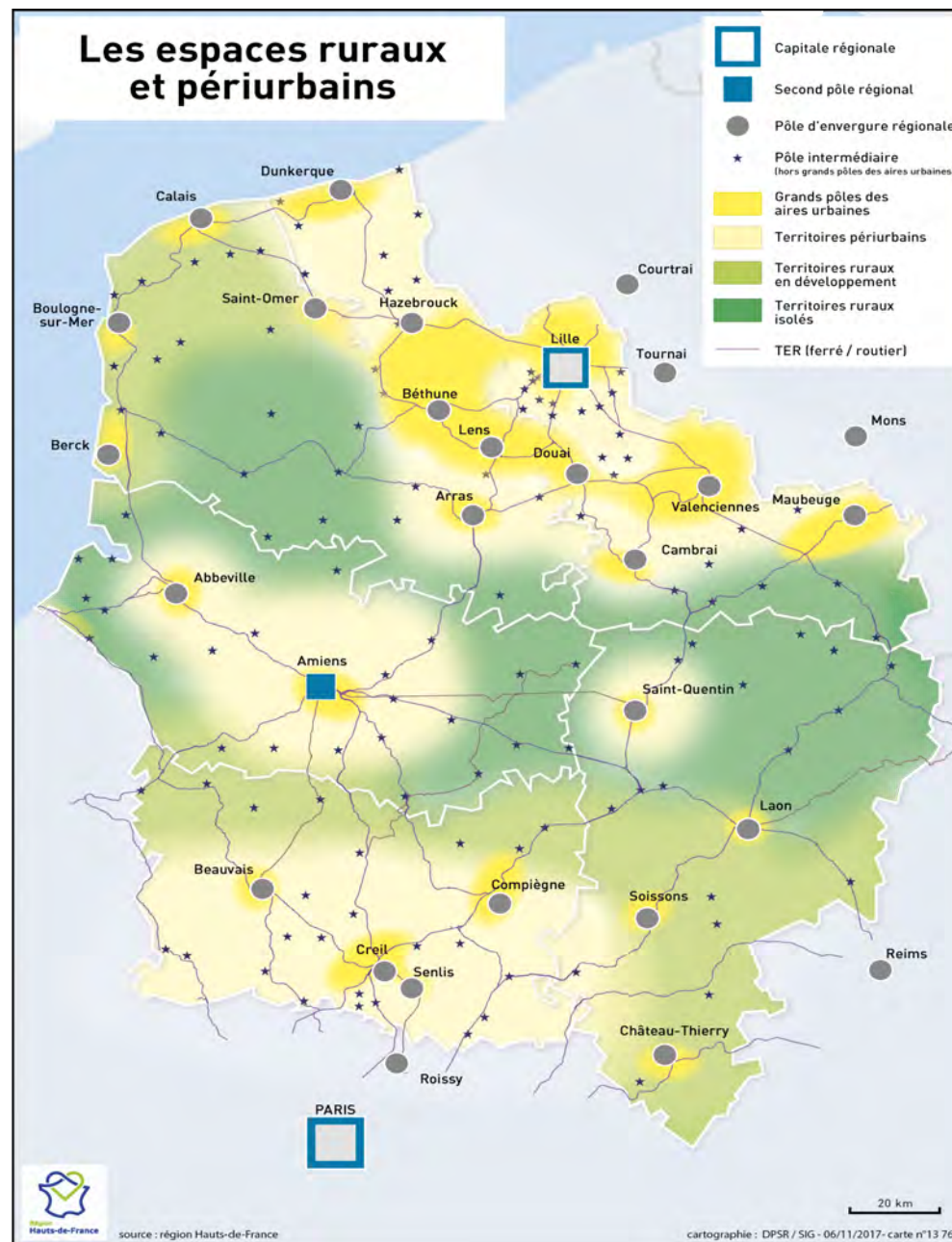
- le développement d'une offre de logements coordonnée,
- l'amélioration de l'offre de transports en commun et le développement des modes alternatifs à la voiture (le positionnement des arrêts et des pôles multimodaux peuvent être à la fois des lieux facile d'accès et support d'activités urbaines secondaires),
- l'intégration urbaine des bâtiments publics et commerciaux,
- la création de lieux de sociabilité locale.

Ces espaces peuvent par ailleurs trouver des complémentarités avec le centre de l'agglomération et accueillir des projets d'aménagement structurants pour les périphéries urbaines.

2. Les espaces ruraux en développement : organiser la complémentarité et mutualiser les équipements

Ces espaces, caractérisés par un accroissement de la population, une faible concentration d'emplois et un niveau d'équipements insuffisant, connaissent un développement résidentiel important et des mobilités en étoile très diversifiées selon le but du déplacement (zapping territorial). Il convient pour ces espaces :

- de gérer l'attractivité par une maîtrise du développement résidentiel et la mise en place de stratégies intercommunales de peuplement,
- d'organiser la complémentarité entre les bourgs et les pôles intermédiaires,
- de mutualiser les équipements pour limiter les déplacements,
- de garantir une production de logements reliée aux services et équipements par des solutions de mobilité durable (les alternatives à la voiture individuelles pourront être étudiées),
- d'équilibrer la production de logements neufs et énergétiquement sobres avec la réhabilitation du parc ancien et dégradé.



3. Les espaces peu denses et isolés : désenclaver, expérimenter, valoriser les atouts et accompagner

Ces espaces ruraux sont caractérisés par une faible concentration d'emplois et d'équipements et une baisse de population. Pour ces territoires, les enjeux consistent à, d'une part, conforter le rôle des pôles intermédiaires, et, d'autre part, désenclaver et expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local (numérique, maintien et développement de commerces et services mobiles et itinérants ...).

La faible densité demande certes des réponses spécifiques en matière de politiques publiques mais elle ne doit pas pour autant être stigmatisée. Elle constitue au contraire un atout majeur pour le territoire régional, offrant d'autres avantages et permettant des expérimentations plus souples que dans les espaces denses, en matière de mobilité, de services, de gestion de l'énergie (REV3)...

L'expérimentation de nouvelles formes de développement local sera encouragée afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène. Le maintien et la diversification des emplois et des activités agricoles, le développement de l'artisanat, des productions agricoles, d'énergies renouvelables, du tourisme local seront privilégiés, en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine. Enfin, les offres de mobilité adaptées, de même que l'accompagnement des habitants en matière d'information (où acheter mon titre de transport ? comment me déplacer ?), seront encouragés.

4. Engager une réflexion régionale sur les fonctions commerciales et les services au sein des ruralités

Pour ces trois types de « ruralités », les fonctions commerciales jouent un rôle déterminant sur la qualité de vie (temps de parcours, cabotage incessant de commerce en commerce), le coût des transports et la qualité des paysages. Dans un contexte de concurrence croissante entre les offres commerciales de centre ville et celles de la périphérie, le renforcement des pôles intermédiaires ne peut être envisagé sans engager une réflexion régionale sur les fonctions commerciales. En effet, les leviers « locaux » s'avèrent limités, la stratégie d'un pôle intermédiaire en la matière pouvant être neutralisée par l'offre d'un territoire voisin.

Cette réflexion à l'échelle régionale pourrait permettre d'identifier, selon les types de ruralités :

- les conditions d'une plus grande mixité fonctionnelle des sites commerciaux (en faire des pôles de services) et d'anticiper sur la mutation des surfaces commerciales (certaines sont obsolètes, voire en friche),
- des propositions en faveur d'une meilleure accessibilité des sites et d'une offre multimodale accrue (points d'intermodalité et d'auto-partage, liaisons douces avec les zones d'habitat...),
- les facteurs d'amélioration de la qualité des sites commerciaux existants dont la position est considérée comme stratégique, qu'il s'agisse de bourgs, de noyaux isolés (carrefours, sites ponctuels de cabotage), d'activités en lien avec l'agriculture (points AMAP, vente à la ferme) ou de centres commerciaux, intégrés au tissu urbain.

5. Ancrer davantage les activités agricoles au sein des projets de territoires

Les activités agricoles sont une composante essentielle de la ruralité. Pour autant, adossées à des aides économiques européennes, de nombreuses exploitations pourraient être davantage arrimées aux dynamiques et aux ressources de leur territoire. Ancrer davantage l'agriculture au sein des projets de territoire pourrait notamment permettre de :

- faire interagir davantage les enjeux économiques agricoles avec le reste du tissu économique des territoires, notamment en valorisant son rôle écologique,
- concevoir un urbanisme qui préserve le foncier agricole disponible, notamment en lisières urbaines,
- favoriser des pratiques culturelles adaptées aux caractéristiques des territoires, en particulier sur les franges urbaines, et permettant une qualité paysagère.

●●● L'ossature régionale : grands principes méthodologiques

Les pôles d'envergure régionale

Le principe adopté consiste à hiérarchiser davantage les fonctions des pôles que les pôles eux-mêmes. En effet, chaque pôle d'envergure régionale peut être amené à jouer un rôle majeur au niveau régional sans pour autant disposer d'une offre importante de services dans tous les domaines.

Les 4 fonctions des pôles d'envergure régionale peuvent être approchées à partir de différents indicateurs permettant de situer le positionnement actuel des pôles. L'approche communale ne rendant pas suffisamment compte du poids réel de certaines fonctions, l'analyse porte sur les grands pôles urbains définis par l'Insee dans le cadre du zonage en aire urbaine.

Le choix des indicateurs vise à identifier pour chaque fonction deux notions complémentaires pour caractériser les pôles : un effet de concentration de la fonction avec des indicateurs de niveau et un effet de spécialisation ou de diffusion du pôle avec des indicateurs de densité. Pour chaque dimension un score global est obtenu par scoring ou normalisation et pondérations des différentes variables retenues dans l'analyse. Pour les indicateurs de niveau, la normalisation inclut un passage en échelle logarithmique pour améliorer la distribution.

La fonction « Hub » est approchée par la structuration des pôles gare régionaux en s'appuyant sur le trafic TER existant mais aussi des indicateurs permettant de préciser le rôle de chacun de ces nœuds.

La fonction « Tête de réseau » est approchée par des indicateurs permettant de mesurer la présence des fonctions tertiaires supérieures en s'appuyant sur la définition des fonctions métropolitaines de l'Insee, d'activités de recherche et la spécialisation globale des territoires mesurée autour d'un indicateur de spécificité globale de Krugman. La fonction « Pôle de services supérieurs » est approchée par la présence et la concentration de différents types de services supérieurs (importance du pôle d'enseignement supérieur, rôle du pôle de santé au regard de la structuration de l'Agence Régionale de Santé, présence de services touristiques).

La fonction « Porte d'entrée régionale » est approchée par l'importance du pôle dans l'entrée de populations ou de marchandises dans le territoire (aéroports, ports, gares) et par les fonctions touristiques du territoire.

Par son statut de métropole régionale, Lille apparaît comme le pôle principal pour l'ensemble des dimensions. Amiens apparaît également comme un pôle de premier ordre sur la plupart des dimensions lui conférant un rôle spécifique au sein de la région. Ce positionnement permet ainsi de définir un statut particulier à chacun de ces deux pôles.

Les pôles intermédiaires

Les « pôles intermédiaires » représentés sur la carte correspondent aux pôles de services intermédiaires et supérieurs hors grands pôles des aires urbaines.

Ces pôles sont définis à partir des équipements recensés dans la Base Permanente des Equipements mis à disposition par l'Insee en s'appuyant sur 14 fichiers administratifs centralisés provenant de divers ministères.

Les équipements sont répartis en trois gammes en fonction de leur répartition sur le territoire français :

- Gamme de proximité : École maternelle, pharmacie, boulangerie, bureau de poste...
- Gamme intermédiaire : Collège, orthophoniste, supermarché, police, gendarmerie...
- Gamme supérieure : Lycée, maternité, hypermarché, agence Pôle Emploi...

A partir de ces données, une commune est définie comme pôle de services intermédiaires si elle concentre au moins la moitié des différents types d'équipements intermédiaires recensés dans la base.

Les espaces ruraux périurbains

Il n'existe pas, en France, de définition unique de l'espace rural ou périurbain. Celui-ci peut être approché selon différents critères tels que l'approche morphologique privilégiant des caractéristiques physiques ou l'approche fonctionnelle s'appuyant sur les usages. Les espaces ruraux ou périurbains peuvent également être identifiés par une analyse d'enjeux faisant apparaître des spécificités liées à ces espaces.

La cartographie des espaces ruraux et périurbains proposée ici s'appuie sur un croisement entre ces critères morphologiques et fonctionnels et une typologie des communes de la région réalisée par le réseau des agences d'urbanisme des Hauts-de-France autour de 4 critères : la concentration de l'emploi, le taux d'équipements de services à la population, le niveau de vie et l'évolution démographique. Les espaces sont ainsi identifiés à la fois au regard de leur morphologie, leur fonctionnement et leurs enjeux spécifiques.

Orientation 5

INTÉGRER LES TERRITOIRES EN RECONVERSION ET/OU EN MUTATION DANS LES DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT

La région compte un nombre particulièrement important d'habitants vivant dans des territoires en difficultés, caractérisés par un cumul de difficultés économiques et de vulnérabilités sociales.

Ces territoires en difficultés, s'ils apparaissent concentrer les mêmes faiblesses sociales, culturelles et économiques, se distinguent tant par leur localisation que par leur morphologie.

En matière de localisation, certains de ces territoires apparaissent en effet relativement isolés au sein de leur environnement, alors que d'autres participent d'un plus vaste ensemble urbanisé, faisant lui-même face à des difficultés plus ou moins accentuées. C'est en particulier le cas des anciens bassins industriels.

A cette diversité des situations, s'ajoute celle des formes urbaines et des types d'habitat ; ces territoires relèvent de plusieurs catégories :

- tissu urbain dense de tradition industrielle,
- habitat de plus faible densité créé par les industries,
- tissu historique dégradé de centre-ville ou de centre bourg,
- quartiers d'habitat social (majoritairement "grands ensembles" périphériques, mais aussi certains tissus de la reconstruction post 1945....).

Les approches à développer, si elles reposent sur des leviers en partie commun doivent cependant prendre en compte les atouts différents de ces territoires. La dimension patrimoniale notamment doit être abordée de façon différenciée suivant les situations.

La Région a choisi de mettre l'accent sur **deux** grandes zones :

1 le bassin minier qui, avec plus d'un million d'habitants, est l'une des zones les plus peuplées de la région. Il se caractérise par la dureté du choc

économique qu'il a connu et la persistance des difficultés traversées depuis plus de trente ans.

2 les quartiers de politique de la ville qui obéissent à des zonages précis en termes de niveau de pauvreté et de relégation spatiale et sociale. Ils sont situés dans les principales agglomérations de la région Lille, Roubaix-Tourcoing, Amiens, Arras, Creil, Calais, Dunkerque, Douai, Valenciennes, Soissons, Compiègne. Ils rassemblent 11% de la population régionale.

Afin de construire des stratégies de développement adaptées aux spécificités de ces territoires, les leviers suivants peuvent être identifiés :

► **stimuler l'activité et la création d'emplois** : Ces zones disposent souvent des ressources foncières et de certaines compétences pour accueillir des activités productives. Parfois en déficit de services à la population, elles peuvent accueillir des services marchands et non marchands pourvoyeurs d'emplois non délocalisables. Le soutien aux initiatives et aux projets parfois d'échelle très réduite au travers du micro-crédit ou de structures d'économie sociale et solidaire doit être encouragé. Toutefois, ces évolutions nécessitent de favoriser une montée en compétences des populations de ces territoires avec un accompagnement au plus près des parcours de chacun et de leurs difficultés spécifiques. Les actions de gestion prévisionnelle des emplois et compétences portées au niveau des territoires doivent également être favorisées car elles permettent une meilleure articulation entre emplois et formation au plus près des attentes des entreprises et des actifs.

► **améliorer l'image et l'attractivité de ces zones** : Il s'agit à la fois d'attirer des entreprises et des investissements dans des zones en perte de dynamisme économique mais également de conserver ou d'attirer de nouveaux habitants dans des zones au solde migratoire négatif. Cet objectif passe par différentes actions de positionnement et de promotion du territoire dont l'événementiel, la culture et le tourisme qui sont d'importants vecteurs de changement d'image. Au-delà d'un message destiné l'extérieur du territoire, il faut aussi s'adresser aux habitants de ces territoires pour leur redonner fierté et confiance en eux.

► **améliorer l'accessibilité et réduire le désenclavement** : Certains de ces secteurs sont mal reliés aux grands axes de communication. Si leur désenclavement passe par leur inscription dans les différents réseaux d'infrastructures il doit également s'appuyer sur le développement de l'intermodalité, des mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle et des modes doux ainsi que de services d'aide et d'information à la mobilité. Ces offres de déplacements doivent se doubler d'un travail d'accompagnement à la mobilité, qui relève aussi de freins psychologiques.

1. Consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée sur le Bassin Minier

Le défi du Bassin Minier est de s'affranchir d'une logique de réparation et de gestion des séquelles de la mine pour s'inscrire dans une démarche de développement intégré, adossé à son patrimoine bâti, naturel et culturel, support de son attractivité et condition d'une mutation économique durable et innovante.

Cette démarche de développement cherchera à consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée (du Louvre-Lens au classement UNESCO) en prenant en compte le territoire dans toutes ses dimensions (économiques, sociales et environnementales) autour des grandes orientations suivantes :

- le renforcement de l'ossature urbaine par le paysage, par le développement de centralités plus affirmées et d'une offre urbaine enrichie,
- la transformation des cités minières combinant performance énergétique des logements avec la mise en valeur du patrimoine, qualité des espaces publics...,
- le soutien des projets et des initiatives économiques qui permettront de conjuguer la performance et l'excellence (en termes de filières) avec la réponse à apporter aux habitants du territoire en matière d'emploi (formation, mobilité) et l'ambition d'ouvrir des perspectives d'avenir aux jeunes grâce à une meilleure qualification.

2. Accompagner les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville

Les enjeux ne sont pas que socio-économiques. Ils s'inscrivent aussi dans les politiques d'aménagement urbain. Outre la nécessaire rénovation de ces quartiers à la structure urbaine vieillissante, il est également nécessaire de renforcer l'intégration de ces quartiers au tissu urbain en les ouvrant vers les quartiers voisins et en améliorant les infrastructures et moyens de communication, notamment de transports en commun, vers le centre urbain, les gares et les pôles d'activités. Mais cette ouverture et ce renforcement de leur intégration dans la trame urbaine doivent également s'articuler avec le maintien de leur fonctionnement et de leurs dynamiques propres.

Ces espaces, principalement résidentiels et marqués par un habitat social dominant, doivent maintenir ou développer une palette large des fonctions

urbaines, notamment économiques et de services (commerces, entrepreneuriat, services publics ...) mais également culturelles, associatives, sportives



©Les corons d'Arenberg -Stevens Frédéric sipa



© Ph. frutier/Hauts-de-France

Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue

LES PARTIS PRIS 1 ET 2 ONT PLUSIEURS INCIDENCES MAJEURES SUR LE QUOTIDIEN DES HABITANTS

- le développement des présences sur certains territoires peut d'une part impacter les marchés foncier et provoquer une hausse du coût du logement et d'autre part provoquer des conflits d'usages.
- l'accès aux fonctions supérieures devrait s'améliorer avec le maillage des pôles d'envergure régionale.
- la compacité favorisant un meilleur équilibre habitat/emploi limitant les déplacements, les temps et conditions de déplacements devraient être améliorés et le poste de dépenses consacré aux déplacements pourrait diminuer.
- la polarisation étant renforcée sur les bourgs-centres, l'offre de services de proximité devrait se maintenir ou se développer notamment au sein des ruralités, renforçant ainsi les bassins de vie.
- les territoires les plus en difficultés devraient être mieux intégrés aux dynamiques de développement régionales, la cohésion et la mixité étant renforcées dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville et le Bassin Minier.

LA RÉGION VISE À TRAVERS LE **SRADDET**, À DONNER LES MOYENS AUX HABITANTS DE S'INSCRIRE DANS CES DYNAMIQUES POSITIVES.

TOUTEFOIS, AFIN DE GARANTIR PLEINEMENT L'AMÉLIORATION DU QUOTIDIEN DES HABITANTS, DES ORIENTATIONS COMPLÉMENTAIRES DOIVENT ÊTRE PRISES.

DÈS LORS, UN TRIPLE DÉFI SE POSE :

- ➔ **garantir une accessibilité réelle aux services**, quel que soit le territoire de résidence : polariser ne suffit pas, on ne peut décréter l'implantation de services sur un territoire, ceux-ci étant de plus en plus contraints par des considérations économiques, de taille critique, etc. Par ailleurs, l'offre de mobilité est très contrastée d'un territoire à l'autre.
- ➔ **réduire globalement les coûts du quotidien**, liés au logement, aux déplacements : il importe de garantir une offre de logements accessible financièrement, de réduire la facture énergétique...
- ➔ **favoriser un cadre de vie harmonieux, apaisé et accueillant** : le degré de satisfaction des résidents quant au logement étant relativement faible par rapport aux autres régions, l'habitat est un enjeu important. Par ailleurs, la valorisation des aménités est également essentielle.

COMPTE TENU DES ENJEUX ET DES BESOINS IDENTIFIÉS, LA RÉGION A DÉFINI UN SOCLE COMMUN À LA QUALITÉ DE VIE, GAGE DU « BIEN-VIVRE EN HAUTS-DE-FRANCE », QUI COMPREND QUATRE VOILETS COMPLÉMENTAIRES ET INTERDÉPENDANTS

- 1 une accessibilité aux services améliorée, à travers un meilleur maillage des services dits « indispensables » et de nouveaux modes d'accès aux services
- 2 des logements de qualité intégrant la lutte contre la précarité énergétique
- 3 le développement de l'autonomie alimentaire
- 4 une offre de nature de qualité



Les différents territoires qui composent les Hauts-de-France sont interconnectés compte tenu de leurs fonctions et des mobilités inhérentes à leurs spécificités

Des territoires au service du "bien-vivre- dans les Hauts-de-France



- Espaces de vie
- Interactions entre les territoires
- Evolution des modes de vie
- Services de l'indispensable**
 - Santé
 - Connaissance
 - Emploi (composante service)
- Logements adaptés et transition énergétique**
 - Immeuble
 - Pavillon
 - Quartier durable
 - Boucle énergétique locale
 - Lutte contre la précarité énergétique
- Nouveaux modes d'accès aux services**
 - Permanence adaptée
 - Itinérance
 - Diffusion des usages numériques
 - Services mutualisés entre deux espaces
 - Intermodalité
- Offre de nature**
 - Espaces de nature
- Autonomie alimentaire**
 - Circuits de proximité

Orientation 1

CONFORTER LA PROXIMITÉ DES SERVICES DE L'INDISPENSABLE : SANTÉ, EMPLOI ET CONNAISSANCE

La demande de proximité demeure forte pour les populations les plus sédentaires souvent confrontées à un cumul de vulnérabilités. Or, la région reste marquée par d'importantes inégalités sociales et son positionnement apparaît défavorable dans de nombreuses dimensions à l'image de la santé, du revenu, ou de l'insertion sur le marché du travail.

En conséquence, trois champs de services ainsi ont été définis comme indispensables pour les territoires pour assurer l'épanouissement des habitants : une offre de santé adaptée, un accès à l'emploi facilité et un accès à la connaissance associé à la création de lien social.

Conforter ces services contribuera entre autres à désenclaver ces territoires par des solutions, des expérimentations, un accompagnement spécifique et des réponses adaptées. De plus, la présence de services joue un rôle crucial dans l'économie locale et la qualité de vie des citoyens, en contribuant notamment à créer de l'emploi, stabiliser les populations et à donner un caractère attractif aux territoires.

1. Donner la capacité aux territoires d'assurer une offre de santé adaptée pour lutter contre les inégalités infrarégionales

L'état de santé peut influencer le développement humain des territoires. Or les difficultés sanitaires, qui peuvent être variables d'un territoire à l'autre, se cumulent avec une répartition hétérogène de l'offre de soins (professionnels, prévention).

Ainsi, il est proposé à travers le SRADDET de :

- **définir une « exigence de proximité »** pour répondre aux enjeux liés à la santé : meilleure organisation du système de santé local, amélioration de l'offre de soins de premiers recours, promotion de la e-santé, coordination entre les acteurs, suivi du patient sur son lieu de vie ;

- **agir sur les déterminants de santé** propres aux territoires dont la situation socio-sanitaire est la plus dégradée : développement et territorialisation des coopérations et des actions de proximité autour de la prévention et de la promotion de la santé, promotion de comportements favorables à la santé notamment la pratique sportive ;

- **apporter une vigilance particulière aux problématiques de traitements des eaux usées, de lutte contre les pollutions et d'amélioration de la qualité de l'air.**

2. Construire des réponses territorialisées innovantes pour faciliter l'accès à l'emploi et réduire les désajustements

La région présente un indice d'inadéquation élevé pour la majeure partie de ses zones d'emplois, avec un cumul de raisons handicapantes. La réduction des désajustements en matière d'emploi nécessite la combinaison de plusieurs leviers : un meilleur équilibre habitat / emploi (comme stipulé dans le parti pris 2) ainsi qu'une approche plus « qualitative » et individualisée (formation, mobilité, initiatives innovantes...).

A travers le SRADDET, plusieurs enjeux majeurs sont donc à traiter :

- **encourager** les initiatives innovantes, l'emploi local et l'économie présente (définition de zones d'attractivités, promotion de pôles d'emplois, nouveaux services offerts aux entreprises et aux salariés, etc.) ;

- **renforcer** la connaissance des métiers, des compétences requises, des formations et des perspectives d'emplois ;

- **faciliter** la mobilité des habitants vers l'emploi (formation et accompagnement à la mobilité, offre de déplacement adaptée, réponses aux

besoins y compris des territoires plus ruraux ou éloignés des grands axes, lutte contre la précarité énergétique, nouveaux services, maîtrise des déplacements du quotidien vers les métropoles lilloises et parisiennes, etc.).

3. Créer les conditions pour favoriser l'acquisition d'un socle de connaissance et renforcer la cohésion sociale

L'élévation du niveau de formation, la montée en compétence des salariés, la formation continue à destination des demandeurs d'emplois, ou encore la lutte contre l'illettrisme ou le décrochage scolaire avant la première qualification, l'accès à la culture constituent des défis importants en Hauts-de-France. Ils permettent de se former, de s'ouvrir au monde, de bien vivre ensemble et de devenir des citoyens actifs.

De ce fait, il est proposé à travers le SRADDET de :

- favoriser des parcours éducatifs et de formation professionnelle en lien avec les spécificités des territoires, notamment pour les filières innovantes, en développement et en mutation économique ;
- lutter contre l'illectronisme par la bonne acquisition des compétences numériques de base dès l'école ainsi que par le développement de capacités à savoir discerner les informations et services réellement utiles à la vie quotidienne, dans la forêt d'informations et services proposés ;
- penser l'accessibilité aux établissements d'enseignement dans l'ossature régionale des transports ;
- ouvrir de nouveaux horizons en promouvant l'équité territoriale en matière de développement culturel, vecteur d'ouverture et de cohésion sociale.

Ces orientations seront à articuler et à développer de manière cohérente et complémentaire avec celles des Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité aux Services au Public (SDAASP).

Orientation 2

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES MODALITÉS D'ACCÈS AUX SERVICES ET DE NOUVEAUX USAGES DES SERVICES

Les besoins en termes de services et de proximité ne sont pas les mêmes pour tous. Développer un maillage de proximité basé sur le logement n'est pas le seul critère pour la localisation des équipements et des services. Il apparaît nécessaire de définir une approche globale de l'accessibilité à travers notamment les modes et facilités d'accès, la disponibilité, le coût global, la qualité du service et de l'accueil et les possibilités de l'usage du numérique.

Ainsi en complément de « l'exigence de proximité » dans les trois domaines de l'indispensable de la santé, de l'emploi et de la connaissance, l'objectif est de développer de « nouvelles proximités » pour adapter l'offre de service et son organisation aux défis de demain. Il s'agira de calibrer une offre de services diverse, équitable et innovante pour assurer leur accessibilité et limiter les déplacements nécessaires en s'appuyant notamment sur les stratégies de collaboration entre territoires, numériques et Troisième Révolution Industrielle (REV3).

La réflexion sur le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages seront à articuler de manière cohérente et complémentaire avec celles des Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité aux Services au Public (SDAASP).

1. Développer la coopération entre les territoires dans le domaine des services

Pour démultiplier l'offre de service proposée aux habitants mais aussi créer des opportunités de création de nouveaux services, il peut être intéressant de dépasser les périmètres institutionnels pour construire des réponses collectives à de nouvelles échelles.

Il est proposé à travers le SRADDET de :

- développer des modes de partenariat et de coopération innovants entre les territoires, à l'image des « contrats de réciprocité » ;
- encourager la réalisation de projets fédérateurs sur la base d'accords « gagnant-gagnant » entre plusieurs territoires (chaînes de services) ;
- encourager les territoires à recourir à une planification visant la maîtrise de l'énergie et recherchant une part d'autonomie ;
- encourager l'innovation sociale et collaborative pour promouvoir le lien social, la collaboration et la coopération au service de la satisfaction des besoins locaux.

2. Encourager la multimodalité pour l'accès aux services

Un accès aux services facilité et la mise en place de nouveaux usages supposent le développement de l'intermodalité au sein de la région Hauts-de-France.

Dans un souci permanent d'améliorer la mobilité et la qualité de vie des habitants, les principales réflexions porteront, notamment, sur :

- l'information multimodale ;
- le développement de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM) ;
- la tarification et le support billettique ;
- les échanges avec les territoires limitrophes, avec l'Île-de-France et avec la Belgique en particulier ;
- l'intégration des nouveaux services (services de covoiturage, d'auto-partage, voitures autonomes, véhicules électriques et bornes de rechargement, VTC, etc.).

Il s'agira de structurer les parcours voyageurs (intra-bassin de vie, d'emploi et de services) pour permettre la diversification de l'offre de transports et renforcer le report modal et l'accès vers les moyens et les pratiques les moins impactants. Le soutien à l'innovation et la recherche pour porter le développement de projets « physiques » structurants mais aussi orientés autour des services et des organisations de transport pourra être également une clé d'entrée.

3. Développer l'innovation dans l'offre de services

Proximité ne rime pas toujours avec disponibilité et réciproquement la présence d'un équipement ne garantit pas son utilisation. Il est désormais indispensable de prendre en compte les comportements et les modes de vie des habitants pour définir des services adaptés aux différents types de publics. L'innovation peut apporter des réponses à ces besoins différenciés, que ce soit dans la forme du service, dans son organisation ou encore dans son contenu.

Différentes orientations sont ainsi posées à travers le SRADDET pour :

- développer toutes les formes de mutualisations des services afin de renforcer leur efficacité et de rationaliser les démarches des usagers ;
- permettre l'innovation dans tous les champs de services (transformation de certains équipements en nouveaux pôles de services, essor de nouveaux services, renforcement de l'accessibilité aux services et leur optimisation) ;
- permettre la modularité des services proposés dans les territoires ;
- s'appuyer sur l'économie sociale et solidaire.

4. Développer les usages numériques dans les territoires

Les possibilités d'usages du numérique bouleversent le rapport au temps, à l'espace, à la connaissance, aux autres. Ces nouveaux outils et pratiques sont des vecteurs de transformation qui impactent l'ensemble de la société notamment pour le côté facilitateur d'échanges d'information et de communication. Les usages du numérique peuvent ainsi favoriser la diversification de l'économie locale, valoriser les patrimoines, promouvoir les services de mobilité pour les habitants.

Ainsi, il est proposé à travers le SRADET de :

- encourager les lieux d'innovation et d'expérimentations (« Tiers Lieux numériques ») en tant que relais et outils de développement pour les entreprises et les territoires au service de la Troisième Révolution Industrielle ;
- partir des besoins des usagers pour développer une offre de services numériques adaptée et tenant compte des caractéristiques individuelles et des capacités des habitants ;
- développer de nouvelles formes d'accompagnement aux usages du numérique ;
- accompagner les territoires dans le développement de leur stratégie numérique au service de l'aménagement du territoire en tenant compte du réseau, de la création d'infrastructures d'accueil, du développement de services de médiation numérique tout en rendant accessible à tous les opportunités du numérique.

5. Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts

L'attractivité régionale et la qualité de vie pour les habitants des Hauts-de-France tiennent en partie à la qualité de son environnement et notamment à la présence de services efficaces visant la réduction en amont et en aval des déchets ainsi que leur collecte, leur recyclage et/ou leur traitement.

Le SRADET permettra donc de poursuivre le développement et l'innovation en matière de prévention, de collecte et de traitement des déchets, en lien en particulier avec les possibilités du numérique (gestion des flux, tarification incitative,...) et en promouvant les nouveaux modèles de développement, tant en termes de production que de consommation, permettant également une baisse des consommations de ressources des ménages et entreprises.

Cette approche pourra viser la création de nouveaux services et emplois non délocalisables et de nouveaux gains de productivité pour les entreprises et de pouvoir d'achat pour les ménages.



© Station d'épuration - Philippe Dapvril

Orientation 3

DÉVELOPPER UNE OFFRE DE LOGEMENTS DE QUALITÉ, RÉPON- DANT AUX BESOINS DES PARCOURS RÉSIDENTIELS ET CONTRIBUER À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

L'offre de logements privés s'avère inaccessible dans des conditions financières supportables pour de nombreux ménages de la région. De plus, la région souffre d'un manque de fluidité au sein même du parc social. Or, la capacité des ménages à pouvoir évoluer dans leur parcours résidentiel est un enjeu fort pour faire face aux aléas de la vie et contribuer à la qualité de vie. L'adaptation de l'offre de logement aux besoins actuels et à venir des habitants apparaît donc essentielle. Il s'agira à travers les orientations de conforter l'attractivité résidentielle régionale conformément aux enjeux du premier parti pris.

Par ailleurs, il s'agit d'assurer, en lien avec les territoires, une plus grande efficacité énergétique, une meilleure adaptation au changement climatique et un respect des objectifs de qualité et de quantité des eaux du SDAGE en matière d'habitat. En effet, réelle problématique en Hauts-de-France, la précarité énergétique est souvent corrélée à des situations de fragilités sociales et accentue les difficultés des ménages.

1. Adapter l'offre de logement aux besoins spécifiques des habitants, des territoires et de leurs évolutions

L'habitat est au cœur des enjeux du SRADDET avec pour objectif de mieux adapter l'offre de logements aux parcours résidentiels des ménages, aux phénomènes migratoires, aux tendances sociétales et aux dynamiques sociodémographiques territorialisées. L'objectif est de poursuivre et d'amplifier le développement d'une offre abordable de qualité, dans un souci de cohésion sociale et territoriale et notamment de lutte contre la précarité sociale.

Il est proposé à travers le SRADDET de :

- fluidifier les trajectoires résidentielles et diversifier le parc de logement dans la recherche d'une plus grande mixité et d'inclusion sociale et urbaine par une offre adaptée aux différents publics cibles ;
- être en capacité de répondre à une demande sociale non satisfaite, tant concernant le parc public social que le parc privé ;
- favoriser la diversification des typologies de logements et de l'offre, et promouvoir des nouvelles formes d'habitat adaptées à des catégories de publics spécifiques. Il s'agit notamment d'anticiper les flux et d'engager de véritables mutations de quartiers en offrant de nouveaux modèles d'habitat et de façons d'habiter ;
- encourager des démarches qualitatives de production de nouveaux logements afin de développer un tissu urbain de qualité en veillant à la réhabilitation énergétique du parc ancien et éviter la vacance.

L'habitat doit être pensé dans le respect des principes de gestion économe de l'espace, d'adaptation au changement climatique (en prenant en compte notamment la dimension déplacement), de préservation de l'ensemble des ressources naturelles, des paysages et du patrimoine. La question de la densité sera posée. Les approches pourront être différenciées selon que l'on soit dans des pôles, dans des espaces périurbains et ruraux, des territoires isolés, et ce en conformité avec les orientations du parti pris 2 en matière de valorisation de fonctions des territoires et des enjeux d'organisation du développement résidentiel.

2. Amplifier les efforts en matière d'amélioration du parc de logement pour garantir un logement décent et performant énergétiquement

Afin de garantir la qualité de vie, il importe que les logements soient décents. La résorption de l'habitat dégradé et indigne est ainsi un enjeu incontournable à prendre en compte. Il s'agit de faciliter la remise sur le marché d'une offre de logements de qualité (notamment en lien avec la résorption de la vacance).

De plus, les territoires sont très impactés par la question de la vulnérabilité énergétique. Cette préoccupation majeure croise des enjeux sociaux et sanitaires, patrimoniaux et environnementaux auxquels s'ajoute une dimension sociétale liée au comportement du particulier dans ses gestes quotidiens de consommateur et d'utilisateur.

Il s'agit également d'anticiper les évolutions climatiques et les besoins des habitants dans la réhabilitation des logements et le développement de l'habitat.

Pour traiter la précarité énergétique, le SRADDET doit combiner :

- un programme important d'isolation thermique du parc de logements anciens avec une articulation des dispositifs d'intervention ;
- une sensibilisation et un accompagnement des habitants dans le cadre des usages du quotidien ;
- un accompagnement pour consolider les compétences et les offres des acteurs du bâtiment vers la performance énergétique et pour encourager les territoires à diffuser l'information et à promouvoir les actions d'efficacité énergétique.



© Isolation thermique

Orientation 4

RENFORCER L'AUTONOMIE ALIMENTAIRE, PORTÉE PAR LES CIRCUITS DE PROXIMITÉ

La région Hauts-de-France est un espace agricole majeur bénéficiant de nombreux atouts. Parallèlement, l'alimentation est une composante centrale de notre vie. La demande sociétale s'exprime en faveur d'une contribution positive de l'agriculture pour l'alimentation et le cadre de vie.

Le SRADDET promeut une politique alimentaire territorialisée permettant de répondre aux attentes des habitants en matière de cadre de vie et une agriculture respectueuse de l'environnement et de la santé.

En favorisant l'autonomie des territoires par la production de produits alimentaires locaux et de qualité, le SRADDET contribuera à répondre aux enjeux sociétaux, géopolitiques, énergétiques et environnementaux actuels et à venir, dans le respect des objectifs de qualité et de quantité des eaux du SDAGE.

1. Miser sur la logistique de proximité pour développer des filières territoriales pourvoyeuses de valeur ajoutée et d'emplois non délocalisables

Il apparaît aujourd'hui essentiel de permettre aux agriculteurs de valoriser leur production et de maîtriser la transformation tout en favorisant la transparence et les interactions avec les consommateurs. La mise en place de circuits de proximité doit concourir à améliorer la qualité des produits consommés, à sécuriser l'approvisionnement tout en valorisant les productions locales et en réduisant l'impact carbone lié aux transports de marchandises.

A travers le SRADDET, il est nécessaire de :

- favoriser la mixité fonctionnelle dans et autour des espaces urbanisés (préservation du foncier agricole, développement des initiatives d'agriculture urbaine et périurbaine, maintien des ceintures maraichères autour des bourgs...) afin d'anticiper l'évolution des besoins d'approvisionnement des territoires à des échelles infrarégionales et construire la « ville de demain » ;

- favoriser des modalités d'approvisionnement adaptées basées sur les circuits de proximité par une massification de la demande en produits de proximité et un accompagnement de la structuration des pratiques agricoles et des offres alimentaires locales.

2. Développer des systèmes alimentaires durables, territorialisés et accessibles à tous afin d'accompagner l'évolution des pratiques alimentaires

Au-delà de l'organisation de la distribution de produits alimentaires, l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et de consommation doit être considérée pour accompagner l'amélioration et l'évolution des pratiques alimentaires des habitants, tout en limitant l'empreinte environnementale des actes de production et de consommation.

Il est proposé dans le SRADDET de :

- développer des systèmes alimentaires territorialisés pour décloisonner les modes d'organisation, garder la valeur ajoutée produite dans les territoires, conforter le lien des habitants avec leur alimentation,

- encourager la valorisation des offres locales de produits alimentaires et la mise en relation producteurs/consommateurs par des outils numériques,

- permettre la diversification des activités agricoles et donner la capacité aux acteurs d'entreprendre dans le domaine de l'alimentation,

- reconnecter les différentes parties prenantes pour définir des systèmes permettant de contribuer de manière significative à l'approvisionnement alimentaire;

- encourager la mise en place de plans alimentaires et agricoles territoriaux,

- lutter contre le gaspillage alimentaire et contre la précarité alimentaire,

- agir pour la reconquête de la qualité de l'eau dans les territoires à enjeux, la protection des captages d'eau potable et la solidarité urbain/rural dans l'approvisionnement en eau.



© Ph. frutier/Région-Hauts-de-France

Orientation 5

INTÉGRER L'OFFRE DE NATURE DANS LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE

La qualité des paysages et des aménités environnementales locales participe à l'amélioration du quotidien des habitants (incidence sur la santé, la qualité de vie, le sentiment de bonheur) et à l'attractivité des territoires. Des écosystèmes durables et de qualité permettent par ailleurs de limiter les risques, d'améliorer la captation carbone afin de limiter le réchauffement climatique, de limiter des coûts actuels et à venir, de réguler les températures, notamment en milieu urbain.

Limiter la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures et le développement urbain, sécuriser les fonctions de corridors écologiques des espaces artificialisés, développer les services écologiques des milieux naturels sont autant d'enjeux à prendre en compte dans les aménagements, pour une qualité de vie accrue en Hauts-de-France.

Le SRADDET permettra de définir une stratégie régionale pour la biodiversité tout en tenant compte de la multifonctionnalité des espaces et en prenant en considération les principales continuités écologiques de la trame verte et bleue paneuropéenne (réseau écologique paneuropéen).

1. Prendre en compte les espaces de nature dans le développement urbain et périurbain

Les citoyens recherchent de plus en plus les espaces de nature (parcs et squares, jardins ouvriers partagés ou solidaires, murs végétalisés, espaces verts au sein d'éco-quartiers...) dans un souci de bien-être et voient de manière positive une nouvelle forme de proximité avec la nature. Il s'agit d'adapter les systèmes et tissus urbains aux transitions et aux risques inhérents.

Pour cela, il est proposé à travers le SRADDET, de poser des principes d'aménagement, visant à :

- favoriser les espaces de nature en ville ;
- préserver les espaces d'aménités périurbaines ;
- limiter la standardisation des formes urbaines et des paysages ;
- développer des logiques de corridors biologiques répondant à des enjeux écologiques, économiques et esthétiques.

2. Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques des milieux pour garantir des paysages et un cadre de vie de qualité

La biodiversité ordinaire est menacée par la fragmentation des continuités écologiques régionales et par l'ensemble des pressions qui s'exercent sur les milieux. Or, la préservation des fonctionnalités écologiques des milieux ou leur restauration a un rôle important à jouer dans la gestion des transitions.

Ainsi, il est proposé de poser des principes permettant :

- l'atténuation des effets de frontière entre les différents types d'espaces ;
- la création et la préservation des espaces de transition entre ville et espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- la préservation, la restauration et la valorisation des espaces naturels dans les territoires. Une attention particulière sera portée sur les chemins ruraux « renaturés » ;
- la restauration et la préservation des cours d'eau et de leurs annexes hydrauliques représentent un patrimoine naturel et paysager stratégique. Il s'agit par ailleurs d'œuvrer à la gestion intégrée des eaux pluviales par infiltration via la lutte contre l'imperméabilisation des sols, la végétalisation et la conception innovante d'aménagements ;

- la définition de la place du numérique pour améliorer la connaissance des faunes et flores locales et favoriser le développement d'outils d'aide à la décision pour leur gestion.

3. Développer les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels

Les milieux naturels ont une multifonctionnalité avérée. Le développement de loisirs de nature, du tourisme de bien-être et d'activités de découverte de la nature contribuent à rendre accessible la nature pour tous. Cela permet également de mieux appréhender les enjeux de sa préservation.

Ainsi, il est proposé dans le SRADDET de :

- poser des principes pour des aménagements valorisant les espaces de nature dans leurs fonctions récréatives et de loisirs, dans un souci de cohérence, de complémentarité, de valorisation et ayant une approche respectueuse de ces espaces sans pour autant créer des sanctuaires ;

- conforter la réalisation d'aménagements de valorisation des milieux naturels et la mise en cohérence les démarches existantes ;

- favoriser le respect et la valorisation des milieux naturels dans le tourisme de proximité.



© Dominique Bokalo/Région Hauts-de-France



© Base de canoë de St Larent Blangy - Dominique Bokalo/Région Hauts-de-France

Parti-pris 1

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

Les incidences de la mise en œuvre du parti-pris :

- L'**ouverture** permet de valoriser le positionnement géographique de la région au bénéfice de l'emploi et de l'attractivité résidentielle,
- Le renforcement des fonctions métropolitaines, la valorisation des savoir-faire et la dynamique TRI contribuent à développer l'attractivité régionale,
- L'**offre de transport Grande Vitesse conforte l'attractivité régionale et l'offre transfrontalière et interrégionale** permet de mieux tirer parti des deux moteurs métropolitains,
- Le **hub logistique** permet d'appuyer le système productif, agricole et commercial de la région en le rendant plus compétitif,
- Le **développement du numérique** contribue également à l'attractivité,
- L'**ouverture contribue au développement des présences, de l'activité économique et des flux.**

Défi pour le pp1 :
Limiter les effets négatifs de l'ouverture sur le cadre de vie

Parti-pris 3

Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue

Les incidences de la mise en œuvre du parti-pris :

- L'**accessibilité aux services** est globalement améliorée avec un équilibre services présents et à distance, une mutualisation accrue, etc...
- L'**amélioration de la qualité des logements**, y compris sur le plan de l'efficacité énergétique, contribue à une meilleure qualité de vie et à une réduction des coûts,
- Les habitants bénéficient d'une **production locale de qualité** (circuits courts alimentaires) et d'une **offre de nature de qualité** contribuant aux fonctions récréatives,
- La **qualité de vie** contribue à l'attractivité de la région et la valorisation des atouts locaux (productions locales...) contribue au développement de l'emploi.

Défi pour le pp3 :
Garantir l'accessibilité réelle des services, la réduction des coûts du quotidien et l'amélioration du cadre de vie

Défi pour le pp2 :
Garantir un développement équilibré et permettre une urbanisation plus efficace

Parti-pris 2

Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional

Les incidences de la mise en œuvre du parti-pris :

- Le **modèle d'organisation territoriale** permet de mieux répartir les présences et l'activité économique au profit d'une urbanisation plus efficace et respectueuse de la trame verte et bleue et des terres agricoles,
- La **multipolarité** s'appuie sur une compacité qui améliore l'équilibre habitat/emploi, favorise une meilleure hiérarchisation du système de transports et ses interconnexions permettant d'améliorer l'offre et de décongestionner les axes vers Lille et Paris, Tous les territoires sont irrigués par une ou plusieurs dynamiques de développement,
- Le **modèle d'organisation territoriale** favorise un meilleur accès aux services, améliore les conditions de déplacements et garantit un développement équilibré des territoires.

Les orientations stratégiques

Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales

Accroître le rayonnement économique, scientifique et culturel à toutes les échelles

- L'Enseignement supérieur et de la recherche
- L'innovation, la connaissance, la créativité, la culture
- Faire de la Troisième Révolution Industrielle un levier d'attractivité
- L'économie de la ressource
- Accroître la visibilité des savoir-faire commerciaux, agricoles notamment industriels
- Le tourisme

Offrir un aménagement durable de qualité du territoire régional, facteur d'attractivité

- Trame verte et Bleue, biodiversité
- Maîtrise de la consommation énergétique

Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique

Faire des Hauts-de-France une grande région maritime ouverte sur le monde

- Faire de la mer et des voies d'eau des vecteurs d'attractivité (attractivité du littoral, arrimage littoral...)
- Développer une économie de la mer (stratégie portuaire, pêche, tourisme, plaisance, énergie...)

S'appuyer sur les dynamiques externes pour générer du développement

- L'ouverture à la Grande Bretagne : affirmer le rôle de tête de pont, développer les relations économiques et touristiques
- L'ouverture vers la Belgique : renforcer les liens avec Bruxelles, développer les dynamiques transfrontalières (accès au marché de l'emploi en Flandres, complémentarités avec Wallonie), développer les complémentarités avec Anvers, développer les relations touristiques
- L'ouverture vers l'Île-de-France : saisir les opportunités liées au Grand Paris Express, favoriser un desserrement davantage mixte (résidentiel et économique)
- L'ouverture vers la Normandie et vers l'est : rééquilibrer les flux en développant l'axe est ouest.

Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions

- Conforter les connexions Grande Vitesse ferroviaire et valoriser les portes d'entrées internationales
- Développer un « hub logistique » au service d'une région de production (industrielle et agricole) : Canal Seine Nord Europe et ses plateformes, valorisation des ports, du réseau fluvial, développement du fret ferroviaire... (EuroHUB)
- Développer les connexions immatérielles (très haut débit, usages numériques et couverture mobile)

UNE MULTIPOLARITÉ CONFORTÉE EN FAVEUR D'UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Les orientations stratégiques

Des dynamiques de développement	Fédérer les territoires autour de cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré	<ul style="list-style-type: none"> ● Diffuser l'économie maritime ● Amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières ● Optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises ● Soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture ● Développer les relais métropolitains et les excellences productives
Une ossature régionale multipolaire	Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional	<ul style="list-style-type: none"> ● Conforter le dynamisme de Lille ● Ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional ● Renforcer le rôle de Lille et Amiens en s'appuyant sur leurs domaines d'excellence
	Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale	<ul style="list-style-type: none"> ● Rééquilibrer les pôles d'envergure régionale avec leur périphérie ● Assurer un développement économique régional équilibré ● Valoriser le rôle d'interface des pôles ● Développer 4 grandes fonctions favorisant les interactions <p>La ville irrigue : développer une fonction de hub secondaire</p> <p>La ville relais métropolitain : développer une fonction de tête de réseau</p> <p>La ville monte en gamme : développer l'offre de services supérieurs</p> <p>La ville capte les flux : assurer une fonction de porte d'entrée régionale</p>
	Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires	<ul style="list-style-type: none"> ● Les espaces périurbains : penser le rapport à la ville et organiser le développement ● Les espaces ruraux en développement : organiser la complémentarité et mutualiser les équipements ● Les espaces peu denses et isolés : désenclaver, expérimenter, valoriser les atouts et accompagner ● Engager une réflexion régionale sur les fonctions commerciales au sein des ruralités ● Ancrer davantage les activités agricoles au sein des projets de territoires
	Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement	<ul style="list-style-type: none"> ● Consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée sur le Bassin Minier ● Accompagner les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville

UN QUOTIDIEN RÉINVENTÉ, S'APPUYANT SUR DE NOUVELLES PROXIMITÉS ET SUR UNE QUALITÉ DE VIE ACCRUE

Les orientations stratégiques

Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance

- Donner la capacité aux territoires d'assurer une offre de santé adaptée pour lutter contre les inégalités infrarégionales
- Construire des réponses territorialisées innovantes pour faciliter l'accès à l'emploi et réduire les désajustements
- Créer les conditions pour favoriser l'acquisition d'un socle de connaissance et renforcer la cohésion sociale

Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services

- Développer la coopération entre les territoires dans le domaine des services
- Encourager la multimodalité pour l'accès aux services
- Développer l'innovation dans l'offre de services
- Développer les usages numériques dans les territoires
- Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts

Développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et contribuer à la transition énergétique

- Adapter l'offre de logement aux besoins spécifiques des habitants, des territoires et de leurs évolutions
- Amplifier les efforts en matière d'amélioration du parc de logement pour garantir un logement décent et performant énergétiquement

Renforcer l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité

- Miser sur la logistique de proximité pour développer des filières territoriales pourvoyeuses de valeur ajoutée et d'emplois non délocalisables
- Développer des systèmes alimentaires durables, territorialisés et accessibles à tous afin d'accompagner l'évolution des pratiques alimentaires

Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie

- Prendre en compte les espaces de nature dans le développement urbain et périurbain
- Préserver les fonctionnalités écologiques des milieux pour garantir des paysages et un cadre de vie de qualité
- Développer les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels

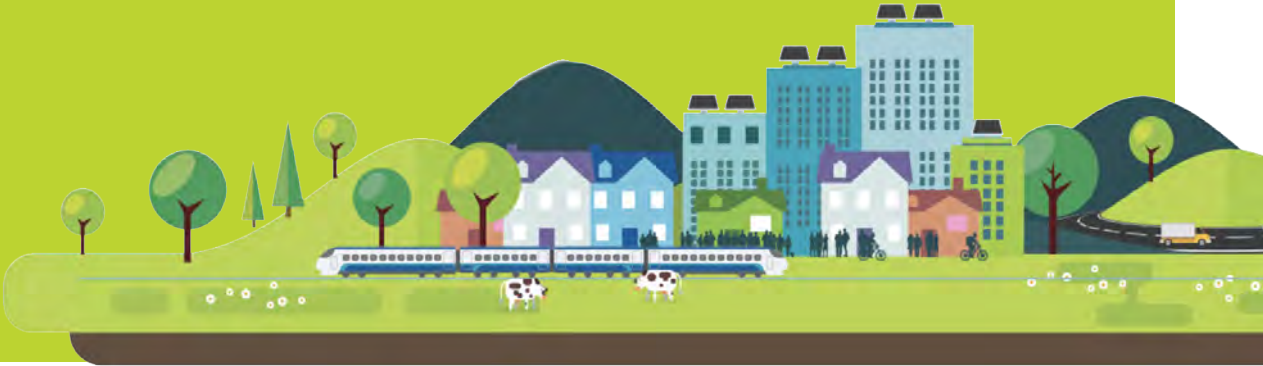


SRADDET

Partie 3 : les objectifs

#granddessein hdf





SOMMAIRE

INTRODUCTION	107
L'ambition d'équilibre et d'égalité des territoires en Hauts-de-France	107
Les conditions de réussite du projet du territoire régional	111
ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE	117
SOUTENIR LES EXCELLENCES RÉGIONALES	117
1- Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux (EET)	118
2- Déployer l'économie circulaire (EET, CAE, PRPGD)	121
3- Conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité (EET)	124
4- Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat (LGT)	127
AFFIRMER UN POSITIONNEMENT DE HUB LOGISTIQUE	131
5- Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE- TIM)	132
6- Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)	135
7- Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces (CAE)	137
ATOUTS INTER-TERRITOIRES	141
FAIRE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE UN VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, INDUSTRIEL ET UN SUPPORT D'AMÉNITÉS	141
8- Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM)	143



9- Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE)	145
10- Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais (CAE)	147
11- Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (BIO)	149
ASSURER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ ET DURABLE DU LITTORAL	153
12- Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)	154
13- Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux (TIVM-BIO-EET)	156
14- Encourager la gestion intégrée du trait de côte (GEE-BIO)	160
MODELE D'AMÉNAGEMENT	163
GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORT FIABLE ET ATTRACTIF	163
15- Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)	164
16- Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)	167
17- Faciliter les échanges avec l'Île-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie (TIV)	170
18- Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EET-DTRx)	173
19- Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)	175
20- Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France (TIV)	177
21- Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)	179
FAVORISER UN AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES	183
22- Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)	184
23- Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale (LGT)	187
24- Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)	190
25- Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine (GEE-CAE)	194
26- Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO)	197
27- Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx)	201
28- Soutenir l'accès au logement (LGT)	204
29- Développer les stratégies numériques dans les territoires (EET)	206
30- Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)	208

GESTION DE RESSOURCES	213
ENCOURAGER LA SOBRIÉTÉ ET ORGANISER LES TRANSITIONS	213
31- Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre (CAE)	214
32- Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)	220
33- Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)	224
34- Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE)	228
35- Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT)	230
36- Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)	232
37- Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en terme de piège à carbone (CAE)	234
38- Adapter les territoires au changement climatique (CAE)	236
39- Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)	239
40- Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)	243
VALORISER LES CADRES DE VIE ET LA NATURE RÉGIONALE	251
41- Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux	253
42- Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés (EET-BIO)	255
43- Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)	258
44- Objectifs par sous-trames et objectifs afférents (BIO)	263
Sous-trame littorale	263
Sous-trame cours d'eau	265
Sous-trame boisée	268
Sous-trame milieux ouverts	271
Sous-trame zones humides	276



LES FICHES D'OBJECTIFS DU SRADDET PAR GRAND DOMAINE

L'ambition d'équilibre et d'égalité des territoires en Hauts-de-France

La Région a pour ambition l'équilibre et l'égalité des territoires en Hauts-de-France. Cette ambition a été le socle de la construction de la vision régionale et de ses trois partis pris. Elle est ainsi au cœur des objectifs du SRADDET.

La notion d'égalité des territoires ne doit pas être lue comme une volonté d'uniformité. Il apparaît impossible de pouvoir offrir aux différents territoires les mêmes niveaux de services, d'équipements, d'activités économiques, etc. De même, la notion d'équilibre et d'égalité des territoires diffère de la notion d'égalité des citoyens. A travers ce principe, la volonté est de **conforter et accompagner les capacités de développement de chaque territoire en rapport avec ses atouts et ses spécificités afin que chacun contribue et bénéficie d'une dynamique de développement et participe par ailleurs à la construction des Hauts-de-France.**

Différentes modalités se sont mis en place dans les dernières décennies pour tendre à l'équilibre et l'égalité des territoires :

- ➔ l'égalité des droits (logique de politique de redistribution, d'équipement, de péréquation) ;
- ➔ l'égalité des « places » (logique de spécialisation économique des territoires) ;

- ➔ l'égalité des chances (logique de mise en compétition des territoires, compétition positive par la volonté d'apprendre à construire l'égalité et la réciprocité notamment dans la relation entre urbain et rural).

Les nouveaux enjeux et les évolutions sociétales viennent bouleverser les échanges entre les territoires. La mobilité, les nouvelles technologies ont décloisonné les territoires et leurs populations.

Aussi, la Région, à travers ses volontés de ne laisser aucun territoire de côté dans les dynamiques de développement et que tous participent à l'attractivité régionale, souhaite que l'équilibre et l'égalité des territoires reposent sur des enjeux d'interdépendance et sur la place des territoires au sein de systèmes d'échanges différenciés voire d'alliances pour faire ensemble. La co-construction avec les acteurs des territoires sera pour cela une condition de réussite.

L'égalité des territoires en Hauts-de-France passera ainsi par **une égalité des relations entre les territoires** à travers la (re)connaissance de leurs spécificités, leur complémentarité et considération mutuelle, le développement de leurs capacités et de la coopération, l'activation de leurs ressources endogènes et de leur capital relationnel, leur responsabilité extraterritoriale. La volonté étant de tendre ainsi **vers une forme d'équilibre territorial et de cohésion des territoires** par un développement de l'inter-territorialité **qui reposera sur les 5 espaces à enjeux identifiés et sur l'ossature régionale définies dans la vision régionale du SRADET.**

Les spécificités des Hauts-de-France et les clés d'entrée pour atteindre l'équilibre et l'égalité des territoires

L'atteinte de cet équilibre et égalité des territoires en Hauts-de-France doit tenir compte de ses spécificités. En effet, la région a subi et subit encore aujourd'hui de nombreuses mutations qui impactent les territoires. Ces mutations déstabilisent souvent les modes de fonctionnement et de régulation des territoires. Elles modifient les équilibres régionaux avec notamment de nouvelles fragilités mais offrent également de nouvelles opportunités. De nouvelles inégalités sont apparues entre et au sein des territoires avec des écarts de développement parfois importants.

Comme expliqué dans le diagnostic, la région Hauts-de-France affiche globalement le niveau de développement humain (IDH) le plus faible des régions de France métropolitaine. Elle est engagée dans un mouvement de transition postindustrielle, mais reste marquée par des fragilités économiques et sociales. Les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale.

L'ancien Bassin minier et la Thiérache sont les territoires au sein desquels l'IDH est très inférieur à la moyenne régionale contrastant avec les communes qui entourent Lille, Arras et Amiens qui sont, elles, caractérisées par un niveau de développement nettement supérieur à la moyenne régionale grâce à un niveau de revenu plus élevé, une moindre proportion de non-diplômés et un indice comparatif de mortalité plus faible que la moyenne régionale. Le département de l'Oise constitue un espace assez homogène avec un développement humain en moyenne plus élevé que dans le reste de la région, notamment pour les communes autour de Senlis et de Compiègne. En dehors de l'ancien bassin minier et de la Thiérache, plusieurs espaces apparaissent également en difficulté avec un niveau de développement humain inférieur à l'ensemble de la région Hauts-de-France. C'est le cas notamment de plusieurs territoires ruraux qui ont un développement humain en retrait par rapport à la moyenne régionale.

Le diagnostic a permis de mettre en exergue quelques spécificités particulièrement marquées en Hauts-de-France sur lesquelles l'accent devra être mis pour tendre vers l'équilibre et l'égalité des territoires :

- ➔ un rapport à l'extérieur impactant les moteurs de développement et l'attractivité de la Région :
 - le phénomène de métropolisation de Lille est un facteur d'attractivité. Elle produit 27% des richesses régionales. Toutefois, le rayonnement de la métropole lilloise sur l'ensemble du territoire régional est relatif. Les villes moyennes créent 46% de la richesse régionale.
 - un territoire d'attractivité des zones d'emplois transfrontalières et de l'Île de France : l'influence francilienne conduit à des redistributions dans le sud avec 8% de la richesse produite dans la région.

➡ des disparités territoriales impliquant des stratégies de développement différenciées :

- des désajustements sur l'accessibilité aux services : si la région est relativement bien pourvue en équipements et en services, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants. Ainsi à l'échelle des départements, les habitants de l'Aisne ont besoin d'un temps 1,5 fois supérieur à celui des habitants du département du Nord pour accéder aux équipements courants. Les populations des communes à très faible densité se déplacent plus souvent en dehors de la commune pour les besoins de la vie courante avec des temps de parcours 2,6 fois plus longs que dans les communes densément peuplées.

➡ des formes de désajustements qui impactent le quotidien et la qualité de vie :

- les dynamiques endogènes ne suffisent pas à développer suffisamment d'activité avec un ratio emplois/résidents parmi les plus faibles.

Au regard des constats et des partis pris constituant la vision régionale du SRADDET, **il apparaît que l'équilibre et l'égalité des territoires en Hauts-de-France se jouent :**

- **dans le renforcement de l'attractivité régionale et le développement économique des territoires ;**
- **dans la recherche d'un équilibre entre habitat, emploi et mobilité ;**
- **dans l'accessibilité aux services et aux équipements, à la nature ;**
- **dans la capacité des territoires à s'insérer dans des dynamiques de développement et des logiques de mises en réseau pour profiter de ces aménités.** Elle repose ainsi sur une responsabilisation et une mise en capacité des territoires et des acteurs afin de leur permettre d'initier et de déployer des solutions adaptées à leur territoire et de développer des approches systémiques.

Cela nécessite ainsi de développer des stratégies innovantes sur les territoires à travers les possibilités offertes par le numérique, de voire démultiplier des aménagements exemplaires via des approches intégrées, d'améliorer les conditions de déplacements, de développer un habitat diversifié et de qualité, de renforcer la diversité économique des territoires, de favoriser un développement équilibrée des territoires, de développer l'économie présentielle en particulier dans les territoires fragiles, de trouver des solutions en matière énergétique, etc.

Forte de ces orientations, la Région Hauts-de-France propose des objectifs organisés autour de 4 dimensions :

- **l'attractivité économique** à travers le soutien des excellences régionales et de la région Hub logistique ;
- **les atouts inter-territoires** à travers le Canal Seine-Nord Europe et un développement équilibré et durable du littoral ;
- **un modèle d'aménagement** à travers un système de transport fiable et attractif et un aménagement équilibré du territoire ;
- **la gestion des ressources** à travers la sobriété et la gestion des transitions et la valorisation du cadre de vie et de la nature régionale.

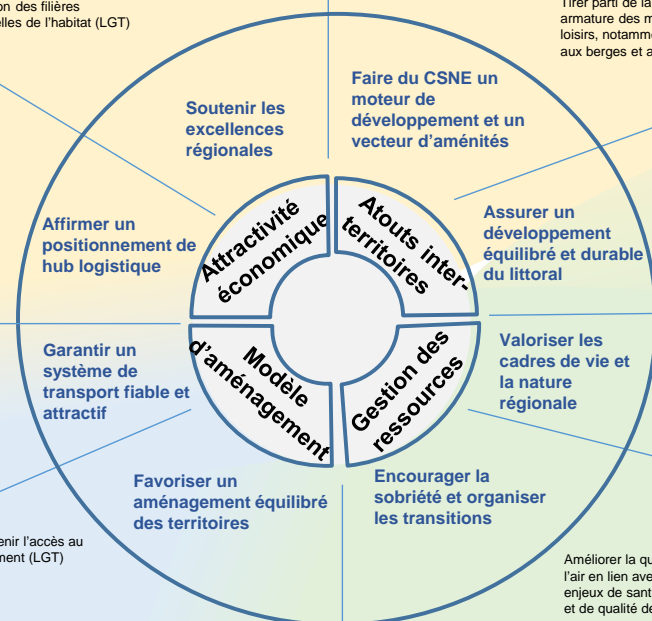
Ces objectifs devront reposer sur son ossature régionale.

Dominante Partis pris

PP1 ouvrir

PP2 équilibrer

PP3 réinventer



Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux (EET)

Conforter les pôles de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité (EET)

Déployer l'économie circulaire (PRPGD)

Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des infrastructures, des plateformes et des ports fluviaux sur le plan régional (TIM)

Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (IR-TIM)

Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (IR-BIO)

Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat (LGT)

Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais (IR-TIVM)

Encourager la gestion intégrée du trait de côte (GEE-BIO)

Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE)

Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces (CAE)

Assurer un développement équilibré et durable du littoral

Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux (TIVM-BIO-EET)

Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)

Assurer des conditions d'un accueil sobre et respectueux (GEE-EET)

Attractivité économique

Atouts inter-territoires

Modèle d'aménagement

Gestion des ressources

Favoriser un aménagement équilibré des territoires

Valoriser les cadres de vie et la nature régionale

Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)

Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)

Faciliter les échanges l'Île-de-France (TIV) en particulier par la liaison Roissy-Picardie

Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EEG-DTRx)

Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)

Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)

Soutenir l'accès au logement (LGT)

Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France (TIV)

Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)

Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)

Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)

Adapter les territoires au changement climatique (CAE)

Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)

Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)

Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)

Privilegier le renouvellement urbain à l'extension urbaine (GEE-CAE)

Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)

Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE)

Réduire les disparités d'accès aux services au public - une approche confortée des SDAASP (EET-DTRx)

Développer des stratégies numériques (EET)

Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité (GEE-BIO)

Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT)

Maintenir et restaurer les services systémiques rendus des sols notamment en terme de piège à carbone (CAE)

Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)

Réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre (CAE)

Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)

Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)

OBJECTIFS PAR SOUS-TRAMES (BIO)

Les conditions de réussite du projet du territoire régional

- Faire en sorte que chaque projet de territoire puisse contribuer au projet du territoire régional

Le SRADDET s'adresse à tous les projets de territoire. Chacun d'entre eux a vocation à concourir à sa réalisation. Il s'agit d'une prise en compte progressive des objectifs du SRADDET par l'action conjuguée des démarches des 51 SCoT, des 50 PLUI, des 50 PCAET, des 15 PDU et des 5 chartes de parcs, lesquels s'inscriront ainsi dans l'environnement régional.

- Conforter l'ossature régionale

Le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » définit une ossature régionale structurée autour des différents niveaux de pôles :

- les pôles majeurs de Lille, capitale régionale, et Amiens, second pôle régional
- les pôles d'envergure régionale différenciés autour de 4 fonctions : Hub secondaire, Tête de réseau, Pôle de services supérieurs, Porte d'entrée régionale
- les pôles intermédiaires des espaces ruraux et périurbains maillant trois types de campagne : périurbaines, en développement et isolées et peu denses.

Cette ossature vient affirmer les principes de centralités qu'il conviendra de développer afin de garantir l'équilibre des territoires. Elle détermine ainsi le cadre pour **définir une stratégie d'aménagement visant à renforcer l'attractivité de notre région.**

- **Les ambitions de la stratégie régionale pour un aménagement attractif des territoires :**

Un aménagement raisonné et équilibré est la condition de l'attractivité de la région. Pour cela, il convient de :

- structurer les centralités : il s'agit de favoriser une approche multifonctionnelle en termes d'habitat, de services, de reconquête commerciale, d'activité économique et d'offre de mobilité performante ;
- mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'ossature régionale : l'équilibre emplois/habitat/mobilité doit être encouragé de manière à réduire les distances et d'associer territoires d'habitat et d'emplois. Le système de transport doit être mieux hiérarchisé, plus performant et favoriser davantage les interconnexions ;
- prioriser le développement de l'habitat dans les polarités ;
- organiser le développement de manière à limiter la consommation d'espace et d'inciter au renouvellement urbain ;
- préserver les atouts naturels de notre région et de rechercher un équilibre entre les espaces urbains, naturels et agricoles ;
- généraliser l'approche des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France et favoriser le déploiement des réseaux numériques à proximité des grandes infrastructures de transports ;

Les politiques d'aménagement (en matière de transport, habitat, commerce, services et équipement, biodiversité, ...) devront être adaptées au développement des territoires : **elles seront abordées et mises en œuvre de manière différenciée selon le positionnement du territoire dans l'ossature régionale.**

- **Participer au dynamisme de la métropole lilloise et ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional :**

Afin de conforter leur rayonnement métropolitain, il s'agira de :

- mettre en place une politique d'aménagement exemplaire, prioriser le développement urbain, encourager la mixité fonctionnelle, favoriser les espaces de nature en ville ;
- s'appuyer sur leurs potentialités : en matière d'excellence, de santé, de tertiaire, de recherche et d'innovation ;
- développer le poids des services à haute valeur ajoutée sur la métropole lilloise ;
- renforcer les fonctions d'échanges et d'intermodalité.

Ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional nécessite de développer ses complémentarités avec la métropole lilloise et de renforcer ses fonctions de centralité. Il s'agira particulièrement de :

- développer la desserte de Lille, de Paris et de Roissy ;
- conforter le pôle d'enseignement supérieur et de recherche (en lien avec les clusters) ;
- conforter le pôle de santé ;
- conforter les grands équipements et événements culturels et sportifs ;
- valoriser le potentiel touristique, en particulier en préservant les ressources naturelles et patrimoniales remarquables ;
- développer l'attractivité du centre-ville en lien avec une politique foncière adaptée.

- **Renforcer les pôles d'envergure régionale :**

Il s'agira de :

- mettre en place une politique d'aménagement ambitieuse en termes de densité, qualité urbaine et cadre de vie, multifonctionnalité, accessibilité, ... ;
- renforcer l'attractivité économique (développer l'emploi et assurer une diversité économique) ;
- renforcer les fonctions d'échanges et d'intermodalités (hubs secondaires) ;
- développer les fonctions d'excellences (têtes de réseaux notamment) ;
- développer une offre de services et d'équipements structurants (pôle de services supérieurs) ;
- assurer une fonction de porte d'entrée régionale pour les pôles concernés par la présence ou la proximité d'une gare, d'un port, d'un aéroport... ;
- rééquilibrer les villes centres de leur périphérie et développer les complémentarités en matière d'habitat, emploi et commerce.

- **Contribuer au renforcement des pôles intermédiaires :**

Il s'agira de :

- prioriser la construction de logements dans les pôles intermédiaires en cohérence avec les divers besoins du marché et les dynamiques démographiques observées ;
- encourager la concentration des commerces et des services ;
- développer des solutions de mobilité vers les pôles intermédiaires (offres TC et modes alternatifs).

● Favoriser la structuration des espaces ruraux et périurbains autour des polarités :

Pour renforcer l'attractivité de ces espaces, il convient de :

- préserver et maintenir les continuités vertes ;
- préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers ;
- encourager la mobilité vers les pôles ;
- conforter les densités existantes, ...

Les espaces périurbains :

- développer une offre de logements coordonnée ;
- améliorer l'offre de transports en commun et de développer des modes alternatifs à la voiture.

Les espaces ruraux en développement :

- gérer l'attractivité par une maîtrise du développement résidentiel ; d'équilibrer la production de logements neufs et énergétiquement sobres avec la réhabilitation du parc ancien et dégradé ;
- organiser la complémentarité entre les bourgs et les pôles intermédiaires ;
- mutualiser les équipements pour limiter les déplacements ;
- garantir une production de logements reliée aux services et équipements par des solutions de mobilité durable.

Les espaces peu denses et isolés :

- conforter le rôle des pôles intermédiaires ;
- désenclaver et expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local (numérique, maintien et développement de commerces et services mobiles et itinérants ...) ;
- expérimenter de nouvelles formes de développement local afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène ;
- encourager des offres de mobilité adaptées.

● Tenir compte des spécificités de certains territoires :

Les territoires présentant des dynamiques de développement spécifiques : *le littoral et les franges franciliennes et rémoises*

Il s'agit pour ces territoires de conforter leur rôle d'interface au bénéfice de l'ensemble des Hauts-de-France.

Plus spécifiquement pour *le littoral* :

- mobiliser l'ensemble des territoires dans le développement de l'économie maritime (stratégie portuaire favorisant les complémentarités...) ;
- assurer une diffusion équilibrée des effets pour l'emploi et la préservation du littoral (développement touristiques respectueux, dynamique résidentielle rééquilibrée...)

Plus spécifiquement pour les *franges franciliennes et rémoises* :

- mobiliser l'ensemble des territoires dans une stratégie d'accueil résidentielle et économique (limitation du mitage de l'espace, rééquilibrage des formes de développement, optimisation des réseaux de transport, organisation du développement logistique...)

Les territoires les plus fragilisés :

Il s'agit pour ces territoires de :

- stimuler l'activité et la création d'emploi ;
- améliorer l'image et l'attractivité de ces zones.









Plus particulièrement pour le *Bassin minier* :

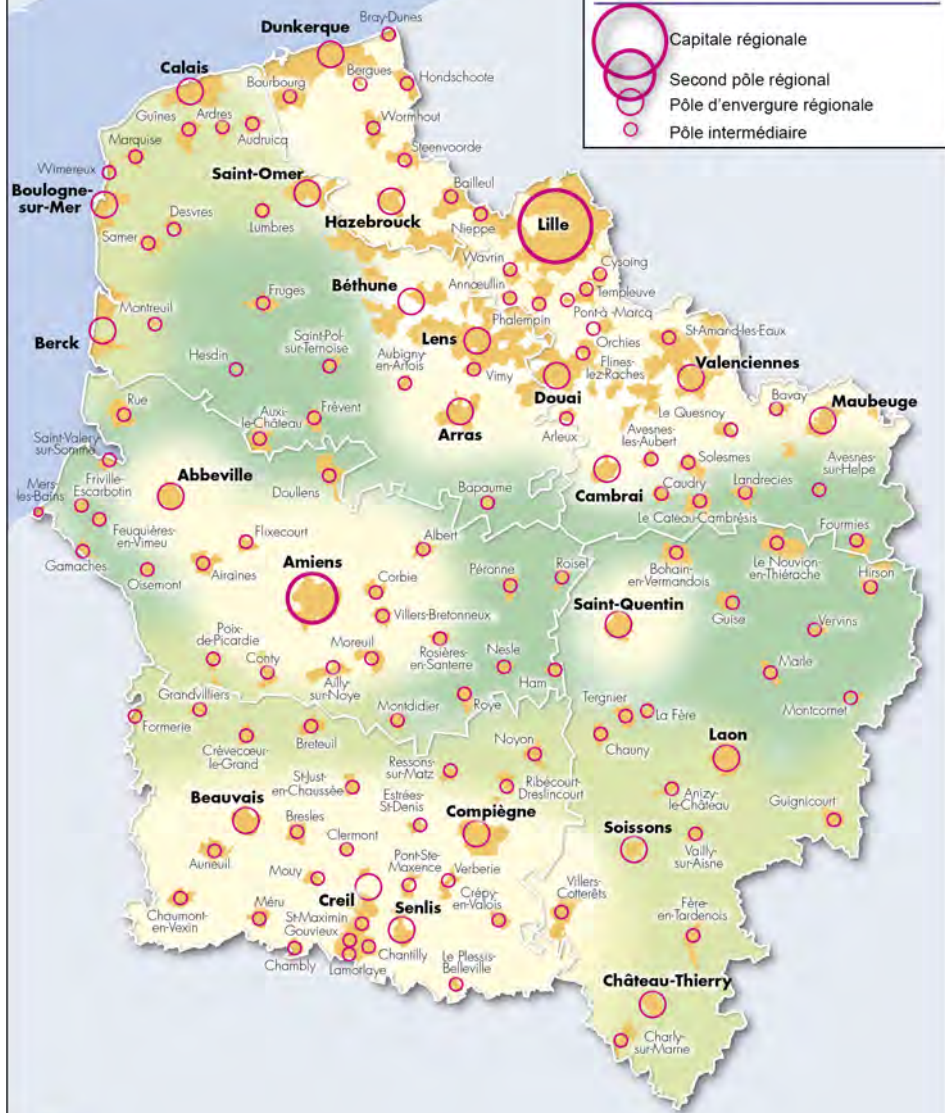
- s'inscrire dans une démarche de développement intégrée, adossé à son patrimoine bâti, naturel et culturel, support de son attractivité et conditions d'une mutation économique durable ;
- consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée (renforcement des centralités, offre urbaine enrichie, performance énergétique des logements, mise en valeur du patrimoine, qualité des espaces publics, soutien des projets et des initiatives économiques...).

Plus particulièrement pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville :

- renforcer l'intégration de ces quartiers au tissu urbain (ouverture vers les quartiers voisins, amélioration des infrastructures et des moyens de communication...);
- maintenir ou développer une large palette des fonctions urbaines (économiques, services, culturelles, associatives, sportives...).

Ossature régionale

-  Emprise de l'ossature régionale
 -  Territoires périurbains
 -  Territoires ruraux en développement
 -  Territoires ruraux isolés
-
-  Capitale régionale
 -  Second pôle régional
 -  Pôle d'envergure régionale
 -  Pôle intermédiaire



cartographie : Région Hauts-de-France, Agence Hauts-de-France 2040 - 16 01 2019 - carte n°535

20 km

ATTRACTIVITE ECONOMIQUE



Soutenir les excellences régionales

Profondément affectée par les crises successives (années 70, fin de la décennie 2000), l'économie des Hauts-de-France a subi des mutations majeures et fait face à un double défi pour renforcer sa compétitivité :

- se diversifier pour orienter progressivement la structure productive actuelle, encore marquée par la présence de nombreux secteurs en perte de vitesse, vers des spécialisations économiques plus en adéquation avec les filières d'avenir et la satisfaction des nouvelles demandes (industrie du futur, services à haute valeur ajoutée, économie du changement climatique, économie résidentielle, économie circulaire, silver économie, etc.) au bénéfice de l'ensemble du territoire dans une logique de répartition équilibrée ;
- valoriser les spécificités locales présentes dans les territoires en jouant sur les complémentarités. La région présente en effet la spécificité d'abriter de nombreux écosystèmes locaux, portés notamment par les villes moyennes.

1 FAVORISER LA DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES EN ARTICULATION AVEC LES ÉCOSYSTÈMES TERRITORIAUX (EET)

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1** du CGCT

- **Parti pris concerné(s) :**

La question du développement économique est présente dans différents points de la vision régionale en articulation avec le SRDEII.

Le parti pris 1 d'une ouverture maîtrisée, d'une région mieux connectée pose comme orientation 1 « le développement de l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ». La **Troisième Révolution Industrielle** (« **REV3** »), l'enseignement supérieur et la recherche l'économie de la ressource, les savoir-faire commerciaux, agricoles et industriels sont ainsi mis en avant. Ce parti pris vise aussi à valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique de la région.

Le parti pris d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional a identifié à travers sa première orientation des espaces à enjeux qui ont pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de maximiser les effets leviers et de créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

- **Tendances observées :**

La région a connu une forte désindustrialisation depuis les années 80. Aujourd'hui, l'économie régionale est composée aux trois quart d'activités de services. Ce secteur tertiaire est composé du tertiaire supérieur concentré dans les pôles urbains et d'activités présentes sur tout le territoire. Les activités présentes sont toutefois sous représentées dans la région. Elles pourraient constituer un gisement d'emplois dans certains espaces.

Malgré la reconversion économique, la région conserve sa spécificité industrielle. Elle compte des secteurs d'excellence dans les transports, l'énergie, l'agro-industrie, la chimie, l'industrie lourde, les industries créatrices. De plus, le numérique offre de nouvelles opportunités et de nombreux territoires se sont engagés dans des projets relevant de la **Troisième Révolution Industrielle** (« **REV3** »).

En Hauts-de-France comme ailleurs, des écosystèmes territoriaux existent. Majoritairement portés par les villes moyennes, il s'agit d'un ensemble d'initiatives au bénéfice du développement économique et de l'intérêt général, souvent sur des thématiques spécifiques aux territoires auxquelles ils se rattachent et ce, dans une dynamique de croissance locale. Ces écosystèmes sont la traduction d'un travail partenarial, de coopération, de réseau, physique ou non, articulant collectivités, pôles d'enseignement supérieur, instituts de formation, centres de recherche privés et publics et entreprises. La finalité est l'innovation, la création de richesses dans les territoires et de l'emploi. Les exemples sont nombreux et touchent aussi bien les secteurs de l'automobile, de l'aéronautique, de la mécanique, de l'agro-industrie, etc., secteurs qui font l'excellence régionale.

Soutenus depuis de nombreuses années par les politiques publiques notamment les programmes européens dans le cadre des stratégies régionales d'innovation (spécialisations intelligentes), ces espaces de coopération constituent des atouts à mobiliser pour générer de nouvelles activités et créer plus d'emplois et faire gagner en attractivité et en visibilité les villes moyennes.

- **T0 :**

Nombre d'emplois dans la sphère présentielle (1 401 723, soit 66,2% de l'emploi régional en 2015).
8 pôles de compétitivité, 11 pôles d'excellence et 28 clusters.

- **Résultats attendus :**

Les finalités de l'objectif de diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux sont multiples. Les défis de la transition économique notamment industrielle et de la mondialisation ne seront relevés qu'à la condition que toutes les ressources locales soient valorisées et coordonnées au service de l'intérêt régional. Seront ainsi consolidées les excellences régionales, avec pour effets majeurs le renforcement de la résilience économique des territoires, la production de valeur ajoutée ancrée localement et la création nette d'emplois de qualité. La dynamique entrepreneuriale ainsi que l'artisanat participent aussi pleinement du renouveau du système productif régional.

- **Leviers :**

La posture régionale exprimée à travers le SRDEII propose « une nouvelle vision, large et ambitieuse, tournée vers l'avenir, pour un développement équilibré des territoires et le rayonnement international des Hauts-de-France » (préambule du SRDEII de la région adoptée le 30 mars 2017). Toujours au titre du SRDEII, dans le cadre de son "Plan territoires", il est précisé que « chaque territoire dispose d'atouts, de potentiel de richesses et de création d'emplois ». Le SREDII affiche la nécessité de « s'appuyer sur la spécificité des territoires dans une perspective d'ambition partagée et de synergie à construire [...] afin de définir l'implication de chacun au service de l'ensemble de l'économie régionale ».

La vision régionale du SRADDET met en avant 4 grandes fonctions des pôles d'envergure régionale favorisant les interactions, au service d'un nouvel équilibre régional. Au croisement du SRDEII et du SRADDET, la fonction « Tête de réseaux » illustre la nécessité de consolider les spécialisations économiques locales en s'appuyant sur les écosystèmes territoriaux (systèmes productifs locaux, enseignement supérieur et formation, recherche et innovation). Leur mise en réseau permettra de développer les partenariats et les coopérations nécessaires entre les pôles régionaux, au bénéfice du rayonnement régional et d'une attractivité renforcée.

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **identifier et soutenir l'économie et les filières locales**

Une première approche consiste à valoriser les filières et activités locales, celles qui correspondent notamment aux besoins du quotidien, à la présence permanente ou temporaire de population sur les territoires (service et commerce de proximité, artisanat, économie sociale et solidaire, économie résidentielle, économie circulaire, agriculture/agroalimentaire et boucles énergétiques locales par exemple). La dimension exportatrice est souvent mise en avant ; or les filières et activités locales offrent aussi des gisements importants de valeur ajoutée ancrée sur les territoires et d'emplois moins exposés à la concurrence internationale.

Pour ce faire, un travail d'identification des besoins et capacités des territoires constitue un préalable pour développer des filières adaptées par des outils appropriés (développement de structure d'accueil et d'incubation, raccordement au haut débit, réhabilitation des friches, mise en place de systèmes alimentaires territorialisés, encouragement à la production d'énergie renouvelables à partir des sources renouvelables comme la biomasse ou des procédés soutenables de méthanisation, promotion des expérimentations, etc.).

- renforcer et accompagner les filières d'excellence

Le pari de l'adaptation de la structure productive régionale aux transitions économique, numérique, environnementale et sociale passe par le renforcement et l'accompagnement des filières/domaines d'excellences identifiées notamment dans le SRDEII et dans les stratégies de spécialisation intelligente. Du point de vue de l'aménagement du territoire, cet appui se traduit par le renforcement des polarités de développement attractives, accessibles et identifiables au niveau régional, national voire international (sources potentielles de coopérations transfrontalières et interrégionales). Pour autant, la volonté n'est pas de tendre vers une spécialisation des territoires mais de partir des capacités voire des fonctions d'excellence de ceux-ci pour les développer et les mettre en réseau. Le développement de parcs d'innovation est ainsi souhaité de façon à promouvoir l'excellence d'un territoire au sein d'un réseau thématique régional au service de l'ensemble de la région. Le SRADDET vise à accompagner les cinq dynamiques identifiées dans le SRDEII notamment à travers :

- une localisation équilibrée des activités économiques favorisant la complémentarité sur l'ensemble du territoire ;
- une répartition optimisée des implantations entre centralités et périphéries ;
- une connexion/accessibilité renforcée aux équipements des zones d'activités.

- stimuler le recours à l'innovation

Pour les filières/domaines d'excellence comme pour les activités et filières locales, l'innovation est fondamentale. Il ne s'agit pas seulement de l'innovation considérée sous l'angle technologique mais également des points de vue organisationnel et social. Elle peut aussi être incrémentale ou disruptive, elle dépend beaucoup de la facilitation des expérimentations. Les territoires ont un rôle fondamental à jouer pour stimuler l'innovation à travers divers outils et moyens (encouragement aux coopérations entre enseignement supérieur et recherche et entreprises, mise en place de structures d'accueil, d'incubation et de capital-risque à destination notamment des porteurs de projets comme les créateurs de start-up, développement des appels à projet pour des expérimentations de type "living lab" combinant des logiques économique, sociale, d'aménagement et de mobilité...).

● **Echéances :**

2030

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Partis pris concerné(s)**

L'objectif de déploiement de l'économie circulaire est présent dans différents points de la vision régionale (rapport SRADDET) en articulation avec le SRDEII, SRI-SI, SRESRI, la **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »**.

L'objectif répond au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » à travers trois orientations. Il vient appuyer la vision régionale posée en matière d'une part de « développement de l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales » (La **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »**, l'économie de la ressource, la maîtrise de la consommation énergétique, l'innovation la connaissance et la créativité, l'enseignement supérieur et la recherche, les savoir-faire commerciaux, agricoles et industriels), d'autre part de « la valorisation des opportunités de développement liées au positionnement géographique » (développer une économie de la mer), et enfin « d'impulsion de mises en système pour favoriser l'ouverture et le développement de connexions » (améliorer le fonctionnement logistique régional en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale).

L'objectif répond également au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » au travers de deux orientations. Il vient tout d'abord appuyer la vision régionale posée en matière d'une part de « développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services » (développer la coopération entre les territoires dans le domaine des services, développer l'innovation dans l'offre de service, Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts) et, d'autre part, du « renforcement de l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité » (miser sur la logistique de proximité pour développer des filières territoriales pourvoyeuses de valeur ajoutée et d'emplois non délocalisables, développer des systèmes alimentaires durables, territorialisés et accessibles à tous afin d'accompagner l'évolution des pratiques alimentaires).

- **T0 :**

2015

- **Tendances observées :**

La région Hauts-de-France pour son développement et sa croissance s'appuie notamment sur la consommation de ressources : matières, énergie, eau, sol, ...

Si une partie de ses ressources nécessaires sont naturellement disponibles sur son territoire, pour une autre partie, celles-ci relèvent d'un approvisionnement organisé à l'échelle mondiale. Les besoins mondiaux en ressources augmentant de manière accélérée, des tensions existent ou existeront en matière d'approvisionnement et seront plus ou moins fortes en fonction de la nature des ressources en question. Pour faire face à la vulnérabilité du territoire régional, la région Hauts-de-France se doit d'accélérer sa transition vers de nouveaux modèles de développement pour être en capacité de produire plus de richesse et de valeurs avec moins de ressources.

- la préservation des ressources : connaissance des ressources (ressource naturelle ou non, renouvelable ou pas, première ou issues du recyclage) de leur disponibilité (quantité, qualité et provenance), évaluation des forces et vulnérabilités du territoire, gestion efficace des ressources renouvelables, adoption de mesures préventives visant à l'éco-efficience,
- l'utilisation maximale des ressources : optimisation du rendement des ressources, maximiser la valeur des produits et services, soutenir l'allongement de la durée de vie des biens, soutenir le recyclage, favoriser le partage des ressources,
- la création des conditions liées à la circularité des flux des différentes ressources : soutien au développement d'activités permettant de boucler la boucle pour une consommation locale, de compléter la chaîne de valeur pour plus de proximité, infrastructures locales,...
- le changement de modèle de développement pour produire plus de richesse avec moins de ressources matérielles.

• Mobiliser les acteurs des territoires (citoyens, entreprises, associations,...)

Pour produire et partager les connaissances utiles au changement de comportement, à l'émergence de nouveaux services et nouvelles activités relevant de nouveaux modèles de développement, les territoires ont un rôle important à jouer tant au niveau de la diffusion des informations, de la stimulation et du soutien d'initiatives, de la mise en réseau et de la création de synergies.

• Stimuler l'innovation et recourir à l'expérimentation

Pour identifier les conditions propices au développement de l'économie circulaire et lever les freins, les innovations technologiques, servicielles, organisationnelles et sociales sont fondamentales. Les territoires peuvent stimuler l'innovation en réalisant ou en accompagnant des expérimentations (encouragement aux coopérations entre enseignement supérieur/recherche et entreprises, mise en œuvre de politique d'achat responsable, accompagnement des démarches exemplaires,...). Ces actions pourront relever tant du secteur économique que du secteur public et seront de nature à appréhender différents enjeux (technologiques, organisationnels, juridiques, financiers, de chaînes de valeurs et de modèles économiques). Les actions pourront connaître une portée locale, régionale, nationale ou européenne.

• Identifier et soutenir le développement de filières locales et d'excellence

Les territoires peuvent appuyer le développement de filières locales pour la satisfaction de besoins (alimentation, bâtiment, besoins énergétiques,...) au moyen d'outils appropriés (encouragement à la production d'énergie à partir des sources renouvelables, à la production de biens et de services en circuits courts mobilisant les ressources disponibles,...). Les territoires peuvent aussi porter ou contribuer au pari de l'adaptation de la structure productive régionale aux transitions durables, en renforçant et accompagnant des filières/domaines d'excellences qui connaissent un ancrage territorial fort et qui ont une visibilité au niveau régional, national voire international. Pour maintenir leur niveau d'attractivité ou le développer, les territoires peuvent appuyer le développement de ces filières /domaines vers une excellence qui intègre les enjeux de l'économie circulaire.

• Mobiliser les acteurs de la recherche et de la formation

Pour faire de la région un acteur incontournable en matière de recherche et de formation sur l'économie circulaire, la mobilisation des acteurs impliqués dans la recherche et de la formation doit permettre d'aborder les enjeux liés aux nouveaux modèles de développement dans une approche interdisciplinaire croisant notamment les regards des sciences expérimentales et des sciences humaines et sociales. Cette transdisciplinarité, facteur de différenciation, doit permettre de construire une recherche d'excellence sur le sujet reconnu internationalement.

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT et Art. L214-2** du code de l'éducation

- **Parti pris concerné(s) :**

La volonté d'accroître l'attractivité en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation de la région à différentes échelles (national, européenne et internationale) ainsi que sa capacité à rayonner et à mettre en réseau ses atouts sont affirmées à la fois dans le parti pris 1, « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » (orientation 1 : « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ») ainsi que dans le parti pris 2, « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » (orientation 2 : « conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional », et orientation 3 : « Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale »).

En outre, le Schéma Régional, de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI) des Hauts-de-France adopté par l'Assemblée régionale en date du 23 novembre 2017 trace la feuille de route de la politique régionale de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation pour l'emploi et la croissance. Il définit un ensemble d'ambitions partagées et des mesures pour les 5 années à venir au plus près des besoins économiques et sociaux en renforçant la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires via la formation, la recherche et l'innovation.

- **Tendances observées :**

Sous l'impulsion des politiques publiques, la région Hauts-de-France a accompli des progrès économiques notables ces dernières années. Sa structure productive se modifie progressivement pour intégrer les secteurs et filières d'avenir, même si le changement prend du temps. L'agriculture y est dynamique, tout comme ses capacités générales à s'externaliser (5^{ème} région exportatrice en 2015 pour 10,3 % du volume national, 2^{ème} région importatrice pour 11,1 % des approvisionnements de la France, malgré une balance commerciale déficitaire). L'économie présente progresse (+44 % entre 1982 et 2011 pour ces emplois), il en va de même pour la création d'entreprises. La région compte 10 organismes de recherche, 8 pôles de compétitivité visibles et reconnus, bien insérés dans les réseaux de recherche et d'innovation nationaux et européens.

En 2015, les Hauts-de-France figuraient au 4^{ème} rang des régions françaises pour l'enseignement supérieur en effectifs d'étudiants et accueillait également 10,8 % des élèves ingénieurs de France (pour 8,7 % des étudiants) dans ses 7 universités et 30 écoles.

Néanmoins, à côté de ces atouts indéniables subsistent de nombreuses marges de progrès. Les mutations du système productif régional s'accompliront grâce à un investissement accru dans la recherche et développement : or la part des dépenses de R&D dans le produit intérieur brut régional était deux fois inférieure en 2015 par rapport à celle de la France métropolitaine (1,1 % au niveau régional contre 2,2 % sur le plan national). Par ailleurs, les Hauts-de-France ne sont que la 8^{ème} région pour le personnel de recherche.

La part de la population régionale des 25-64 ans disposant d'un diplôme de l'enseignement supérieur en 2018 représentait 27,1 %. Elle progressait de 3,7 points par rapport à 2008 mais demeurait inférieure à celle de la France (32,1 %) et de l'Union européenne (28,6 %). Le taux régional des diplômés du supérieur parmi les 30-34 ans était de 38,8 % en 2013 contre 44,9 % pour la France métropolitaine.

Enfin, la part des cadres des fonctions métropolitaines supérieures passait entre 2009 et 2014 de 6,1 % à 6,7 % mais restait en retrait par rapport à la France (10,5 %).

● T0 :

Part des dépenses de recherche & développement dans le PIB régional en 2014 : 1,1 % (source : INSEE)

Part des cadres des fonctions métropolitaines supérieures dans l'emploi régional en 2014 : 6,7 % (source : INSEE)

Effectifs d'étudiants dans l'enseignement supérieur en niveau et en part par rapport à la France métropolitaine en 2016-2017 : 224 591 et 8,5 % (source : DEPP et RERS)

Nombre d'étudiants en mobilité entrante (en 2016-2017): 18 874 (source : Campus France)

● Résultats attendus :

Bien qu'ils se situent sur des champs différents et n'opèrent pas sur les mêmes horizons temporels, le SRADDET, le SRESRI, le SRDEII ainsi que la Troisième Révolution Industrielle « Rev 3 » convergent vers l'ambition de rendre la région plus attractive, plus visible, plus rayonnante, plus soutenable, mieux accessible et connectée. La posture régionale consiste à encourager la recherche et l'innovation, en s'appuyant sur les atouts de tous les territoires, notamment ceux nombreux présents dans les villes moyennes, afin de générer davantage d'activités, de créer plus de richesses ancrées sur le territoire, d'élever le niveau de formation de la population de sorte qu'il corresponde aux besoins en compétences des écosystèmes territoriaux, et créer des emplois pérennes.

Les finalités de l'objectif visant à conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité se déclinent de façons multiples :

- la création d'un environnement général favorable à l'enseignement supérieur, à la recherche et à l'innovation, performant et identifiable à l'international, marqueur de l'identité du territoire ;
- la structuration et la coordination de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation ;
- l'équilibre entre spécialisation, excellences et besoins économiques des territoires par une mise en système au service de l'intérêt régional ;
- la mise en place des conditions d'accueil optimales tant vis-à-vis des étudiants que des enseignants-chercheurs ;
- le développement et la mutualisation des investissements immobiliers, des plateformes, des équipements connectés des établissements de l'enseignement supérieur et de la recherche permettant d'attirer de nouveaux étudiants, enseignants-chercheurs, centres de recherche et de transfert de technologie et acteurs économiques.

● Leviers :

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **favoriser les logiques de différenciation de sites et de complémentarité entre territoires au bénéfice d'une synergie et d'une visibilité globale.**

L'ambition est de positionner chacun des sites et territoires afin de créer une réelle dynamique d'attractivité et de rayonnement. Ces changements doivent être l'opportunité d'aller au-delà de la simple addition des environnements préexistants pour faire des Hauts-de-France une région phare de l'enseignement supérieur de la recherche et de l'innovation, une région qui transforme ses spécificités en atouts et excellences au profit des besoins économiques des territoires et du développement socioéconomique régional.

- **améliorer l'accessibilité aux pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et favoriser leur structuration par leur rapprochement et leur mixité fonctionnelle.**

L'accessibilité des sites, tant sur le plan physique que numérique, devra être facilitée : l'intégration optimale à la ville et ses équipements (logement, restauration, pôles culturels et sportifs, zones d'activités, etc.) devra être favorisée, notamment via les modes de transports doux/bas carbone et les liaisons fluidifiées avec les gares.

En outre, la mutualisation des équipements connectés via notamment le très haut débit, et la mixité fonctionnelle des sites sont des atouts favorables pour leur attractivité et leur rayonnement.

- créer les bonnes conditions de l'accueil et de la mobilité.

Pour les personnels de recherche comme pour les étudiants, la qualité de vie constitue un critère déterminant de l'attractivité. Le logement en est un des éléments : ils devront être en nombre suffisant, à prix abordables, de qualité, bien équipées et connectés et à proximité des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. De même, une politique de transport adaptée du point de vue tarifaire et en termes de liaisons facilités aux pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'aux portes d'entrée régionales, nationales et internationales est nécessaire. Il s'agit ainsi de favoriser à l'horizon 2030 le caractère « ubiquitaire » de la région en développant le champ des possibles quel que soit le territoire.

● **Echéances :**

2030

● Références juridiques :

- Article L. 4251-1 du CGCT

● Partis pris concernés :

Cet objectif répond aux parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée », et à l'orientation 1 : « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ». Il se rattache également au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », et à l'orientation 3 : « le besoin de développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et de contribuer à la transition énergétique ».

● Donnée de référence (T0, tendances observées) :

Le nombre d'emplois dédiés aux filières professionnelles de l'habitat, en neuf et en réhabilitation, a diminué ces dernières années : en 2016, 31 130 entreprises artisanales dans le bâtiment et les travaux publics étaient implantées en Hauts-de-France (6% du BTP national), soit 104 512 salariés du Bâtiment et des Travaux Publics (9 % du BTP national).

● Résultats attendus :

Il est proposé de développer le nombre d'emplois dédiés aux filières professionnelles de l'habitat, en neuf et en réhabilitation.

● Leviers :

La Région a défini comme enjeu le soutien à l'emploi par le renforcement des filières à travers les leviers suivants :

- **favoriser la création, le développement ou le soutien de pôles d'innovation et d'expérimentation**, en lien direct ou indirect avec le logement et ses usages (exemples : projets démonstrateurs et développement des réseaux d'échanges de données numériques, des actions pour les économies, la production locale et le stockage d'énergie dans les logements et leurs abords, les éco-matériaux, les innovations favorisant l'accès au logement, la production ou l'amélioration de l'habitat public ou privé...).
- **encourager le développement et l'appui des filières du BTP et des autres filières professionnelles** (auditeurs...), utiles à la conception, la production, l'exploitation et l'usage, la réhabilitation ainsi que la déconstruction de logements, de manière à anticiper les évolutions des besoins quantitatifs et qualitatifs en matière d'habitat.

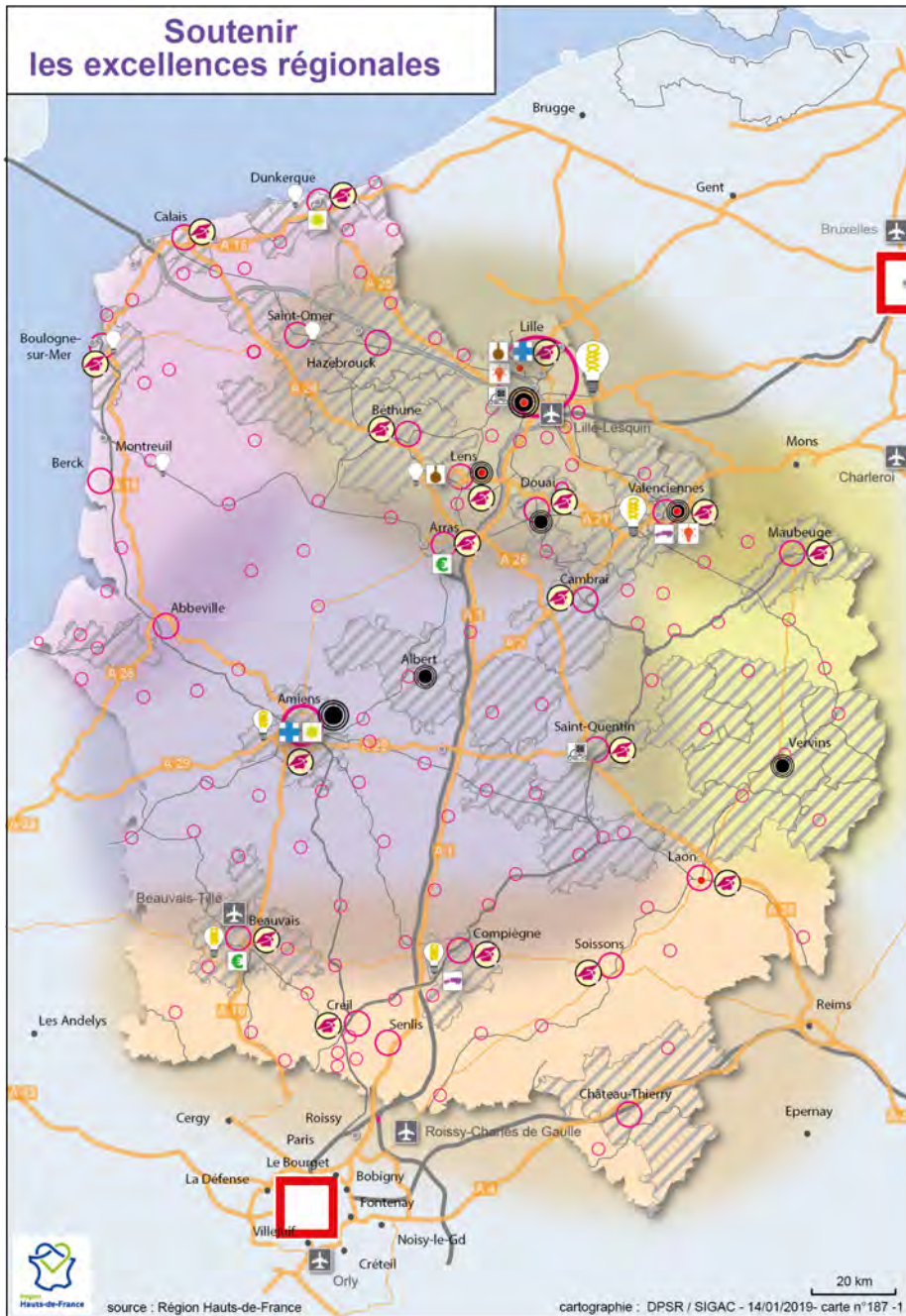
Par là-même, l'objectif sera aussi de contribuer à un urbanisme durable, à la maîtrise des coûts de construction, à la diffusion de techniques de réhabilitation et d'écoconstruction, à la mutualisation de moyens à la diffusion de progrès et au partage d'expérience...

- appuyer le déploiement des actions de formation et d'insertion (clauses d'insertion sociale dans les marchés publics, développement de l'apprentissage,...) afin d'accroître la qualification et les compétences des acteurs du secteur et, in fine, de favoriser l'emploi ainsi que l'intégration sociale via les marchés de réhabilitation ou de construction neuve de logements.

- **Echéance :**

2030

Soutenir les excellences régionales



Favoriser la diversification économique des territoires

Têtes de réseau *

- Mobilité terrestre et fluviale
- Santé, nutrition
- Robotique, numérique
- Industries créatives
- Bioéconomie
- Energie
- Chimie matériaux
- Territoires d'industrie **

- Cluster(s)
- Pôle de compétitivité
- Parc(s) d'innovation
- Parc d'innovation en projet

Conforter les pôles d'enseignement supérieurs et leur accessibilité

- Pôles universitaires et Grandes Ecoles

Ossature régionale

- Capitale régionale
- Second pôle régional
- Pôle d'envergure régionale
- Pôle intermédiaire
- TGV
- Grandes lignes
- TER
- Autoroutes
- Routes principales
- Aéroports
- Gares TGV et TERGV



5 espaces à enjeux

*Les « Têtes de réseau » désignent des territoires spécifiques capables de dynamiser un(e) thématique/domaine adossé(e) à un réseau régional au bénéfice du rayonnement de l'ensemble des Hauts-de-France (cf. orientation 3 du parti pris 2 du SRADDET). On en dénombre 7, positionnées en binôme, réparties sur autant de domaines/thématiques.

** Les « Territoires d'industrie » sont des intercommunalités situées dans les campagnes, les espaces périurbains, les villes petites et moyennes, présentant une forte identité et un savoir-faire industriels, et où l'ensemble des acteurs, notamment les entreprises et les collectivités locales, sont mobilisés pour le développement de l'industrie. Ils feront l'objet d'un accompagnement public spécifique.

ATTRACTIVITE ECONOMIQUE



Affirmer un positionnement de hub logistique

5 AUGMENTER LA PART MODALE DU FLUVIAL ET DU FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES (CAE- TIM)

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-4 du CGCT**

- **Partis pris concerné(s) :**

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 1 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »). La dynamique 2 « EURO-HUB : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » du SRDEII est également concernée.

- **Tendances observées :**

Les flux importants de marchandises en région sont essentiellement des flux routiers qui induisent deux puissantes externalités qu'il faut maîtriser : saturation des axes autoroutiers, notamment autour de Lille, et pollution atmosphérique.

Pourtant la région dispose d'atouts indéniables en termes d'infrastructures et d'équipements : réseau ferroviaire le plus dense après celui de l'Île de France, un littoral de 215 kms, une plateforme industrialo-portuaire avec le port de Dunkerque, 1381 kms de canaux de voies navigables, 27 ports fluviaux, 2 aéroports internationaux...

Ces atouts doivent être davantage valorisés et mis en système pour que la région devienne un maillon essentiel dans l'organisation (logistique) de l'espace nord-ouest européen.

La région affiche déjà une tendance positive en termes de répartition modale par rapport à la moyenne nationale (mais encore inférieure aux moyennes belges et néerlandaises...).

Toutefois, les flux routiers de transit, auxquels s'ajoutent les flux infrarégionaux, présentent un enjeu environnemental important sur un territoire où la pollution de l'air et la congestion sont élevées.

Avec son réseau fluvial diversifié et raccordé à fois à la capitale française, au Benelux et à l'Allemagne via l'Escaut, le territoire des Hauts-de-France présentera, avec la future liaison Seine-Nord Europe, un atout considérable dans la logistique portuaire de l'Europe du nord-ouest, ce qui permettra de tirer encore mieux parti de l'atout d'une ouverture sur deux mers.

- **T0 :**

Parts modales du transport terrestre de marchandises hors oléoduc (sources : SOeS (2014) pour la France ; observatoire Climat –Air-Energie pour la région)

	Rail	Voies navigables	Ferroviaire + Fluvial	Route
Hauts-de-France	15,0 %	5,7 %	20,7 %	79,4 %
France	9,8 %	2,4 %	12,2 %	87,8 %
Belgique	11,1 %	16,0 %	27,1 %	72,9 %
Pays Bas	5,8 %	46,6 %	52,4 %	47,6 %

● **Résultats attendus :**

- consolider la part modale du fluvial et du ferroviaire de 25% dans le transport de marchandises à horizon 2030 puis la faire progresser à 30% à 2050.

	2012	2030	2050
Part modale (fluvial, ferroviaire)	15%	25%	30%
Part modale en tonne /km			

● **Résultats « Climat Air Energie » :**

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	721	956	1 155	2 966
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	184	246	298	779

Indicateurs de résultat :

- part modale du transport de marchandises effectué par le fret et les voies fluviales, hors transport infrarégional (en %)
- flux de marchandises pris en charge par le fer et les voies fluviales (t.km)
- consommation énergétique et émissions des GES pour le transport de marchandises

- **Leviers : La Région identifie 4 leviers pour atteindre cet objectif :**

- ① **s'appuyer sur les réseaux secondaires (ferrés et fluviaux) pour assurer une desserte fine des territoires et alimenter les principaux corridors**

En région Hauts-de-France, 10 lignes capillaires, lignes fret connectées au réseau ferroviaire principal, permettent de desservir des sites industriels majeurs (chimie, agroalimentaire, matériaux, métallurgie,...). Pour le réseau fluvial, le réseau Freycinet (gabarit I – tonnage de 250 à 400) permet l'irrigation du territoire, la desserte des entreprises et la liaison avec les voies à grand gabarit. Le réseau routier secondaire joue lui aussi un rôle dans la chaîne logistique en permettant d'alimenter les sites multimodaux (plateformes ferroviaires, ports fluviaux,...) et la connexion des entreprises non reliées directement aux infrastructures de transport alternatives.

- ② **favoriser l'accès aux réseaux pour les entreprises et la diffusion locale**

Des travaux de modernisation, d'augmentation des capacités (mises à 2x2 voies,...), de sécurisation (doublement d'écluses,...), d'évitement (contournements routiers, ferroviaires,...) sur les réseaux fluvial, ferroviaire et routier sont autant de garanties qui permettent aux entreprises de pérenniser leur activité et de se développer en région Hauts-de-France.

Le développement de l'activité fret ferroviaire dans la région dépend également de la création et de la modernisation d'installations terminales embranchées (ITE), qui permettent de connecter un site d'activités au réseau ferroviaire. Il s'agira notamment d'accompagner les entreprises souhaitant réactiver leur ITE.

- ③ **optimiser et promouvoir l'offre de transport et les services**

Des sites en région Hauts-de-France présentent un intérêt majeur au regard de leur positionnement sur les grands corridors fret, et composent ensemble l'offre régionale multimodale. D'autres sites peuvent compléter cette offre car situés à proximité de grands chargeurs, et des marchés franciliens et européens. Enfin, certains sites, telles les futures plateformes du Canal Seine-Nord Europe, restent à développer et à calibrer. L'enjeu sera d'identifier la potentialité de l'ensemble de ces sites et d'assurer leur complémentarité, notamment en termes de services afin de garantir une mise en réseau efficace.

- ④ **valoriser le système portuaire maritime**

La façade maritime de la région Hauts-de-France est un véritable atout qu'il convient de valoriser pour l'intégrer au hub logistique régional : l'activité portuaire de la région représente près de 90 millions de tonnes de fret, dont près des deux tiers sont issus du Transmanche.

La région doit veiller à la connexion des 3 ports Dunkerque, Calais et Boulogne, au reste du système logistique, étant entendu qu'ils ont chacun leurs propres problématiques d'accessibilité.

Ces leviers et propositions d'action correspondants sont développés dans la partie transport de marchandises de l'annexe 4.

● Références juridiques :

• Article R4251-4 du CGCT

● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 1 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »). La dynamique 2 « EURO-HUB : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » du SRDEII est également concernée.

● Tendances observées :

Les Hauts-de-France sont :

- la 2^{ème} région dans le secteur de l'entreposage (en effectifs) : 17% des effectifs nationaux
- la 2^{ème} région en centrales d'achats non alimentaires (en effectifs) et en nombre de bâtiments logistiques
- la 3^{ème} région pour le transport de fret, interurbain et de proximité (en effectifs)
- la région compte 36 848 effectifs salariés dans la logistique, 35 270 dans le transport de marchandises.
- la région accueille par ailleurs plus de 600 entrepôts ou plateformes logistiques de plus de 5000m² et propose la surface d'entreposage la plus élevée de France métropolitaine (12,5 millions de m²).

Les entrepôts logistiques sont le 2^{ème} poste de demande de permis de construire en termes de superficie dans la région (le 1^{er} dans l'Oise)

Constat : la pression foncière a conduit les activités logistiques à s'éloigner des centres urbains (desserrement logistique, un phénomène à maîtriser)

Le secteur du transport de marchandises et de la logistique est un secteur clé de la compétitivité. La question de l'accessibilité des sites de production est aujourd'hui un enjeu essentiel dans les choix de développement et de localisation des entreprises.

● Résultats attendus :

- une concentration des plateformes logistiques et des implantations privilégiées aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier). Il s'agit ainsi de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux
- une gestion économe du foncier
- des aménagements qualitatifs : réutilisation des friches, densification, conditions de taux d'occupation, accessibilité...
- identification des secteurs à enjeux en fonction des bassins d'emplois, des secteurs d'activités et des chargeurs les plus importants...
- mener un travail partenarial visant à hiérarchiser les plateformes et sites multimodaux à enjeux.

- **Leviers :**

L'approche sous l'angle de l'aménagement vient compléter celle, économique, développée dans le SRDEII en proposant un aménagement soutenable des zones d'activité logistiques, prenant en compte, notamment les leviers suivants :

- **privilégier l'implantation à l'accès bi ou tri-modal de ces zones**
- **accorder une attention particulière au traitement qualitatif des zones** (densification, aménagements paysagers, respect de la biodiversité pour un traitement qualitatif des zones)
- **favoriser l'accessibilité et la multifonctionnalité des zones pour les salariés**
- **traiter et reconvertir des friches**
- **veiller à un taux d'occupation des zones existantes conséquent avant la création de nouvelles zones**

- **Echéance :**

2030

FAVORISER DES FORMES DE LOGISTIQUE URBAINE ET DE DESSERTE DU DERNIER KM PLUS EFFICACES (CAE)

7

- **Références juridiques :**

- Article R4251-4 du CGCT

- **Partis pris concerné :**

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 1 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »). La dynamique 2 « EURO-HUB : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » du SRDEII est également concernée.

- **Tendances observées :**

La logistique urbaine donne lieu à des préoccupations diverses selon les territoires (contraintes, configuration spatiale, enjeux différents selon les villes ou agglomérations) qui se traduisent par une prise en compte inégale de la circulation des marchandises dans les Plans de Déplacements Urbains (volet très développé pour la Métropole Européenne de Lille, plus ou moins développé pour d'autres agglomérations régionales). On constate des réglementations très différentes selon les territoires (stationnement, horaires de livraison, gabarits autorisés), un foncier urbain qui se raréfie, la présence d'un foncier périurbain à mieux intégrer et l'existence d'infrastructures multimodales à la fois en « cœur de ville » et à proximité (Port de Lille, réseau ferroviaire).

Pour la seule agglomération lilloise, on compte 450 000 mouvements hebdomadaires de marchandises, dont les 2/3 sont en lien avec la population (principalement commerce pour 1/3 des mouvements et activités tertiaires). Ce qui correspond à 1 mouvement / emploi / semaine et 1.5 mouvement / établissement / jour. 70% des livraisons se font sur la voie publique et génèrent donc directement des entraves à la circulation.

Les premiers et derniers kilomètres peuvent représenter jusqu'à 20% des coûts logistiques avec de impacts importants en termes d'émissions de GES.

Certaines agglomérations, et plus particulièrement l'agglomération lilloise, voient une croissance de l'e-commerce particulièrement marquée (+30 % entre 2009 et 2010, +23 % entre 2011 et 2012). Cette augmentation se manifeste par le développement des flux tant à travers la livraison des clients finaux que par l'activité des entreprises du e-commerce.

Ce domaine est en constante et rapide évolution et s'il dépend pour partie des acteurs privés, les impacts en termes d'aménagements, d'environnement et sur le cadre de vie sont à prendre en considération et à anticiper.

La question de la logistique urbaine se pose au croisement de l'urbanisme, des transports, du développement durable et du commerce et nécessite donc une approche transversale.

4 enjeux se dégagent :

- ① environnemental : comment encourager et accompagner les innovations en matière de véhicules, de motorisation, de mutualisation, d'aménagements pour une diminution des nuisances tout en maintenant un service efficace ?
- ② économique : une bonne organisation de la chaîne logistique dans son ensemble est un facteur d'attractivité économique pour les entreprises.
- ③ commercial : l'organisation, la gestion et l'optimisation de la logistique urbaine ont un impact direct sur le développement et l'attractivité des cœurs de villes. Maintenir un dynamisme commercial en centre-ville nécessite de proposer une nouvelle logistique urbaine compatible avec les nouvelles réglementations et les enjeux environnementaux.
- ④ logistique urbaine et développement du e-commerce : l'explosion du e-commerce génère des flux importants et des attentes en termes de livraison au plus près du consommateur.

● Résultats à atteindre :

		2012	2030	2050
Taux de charge	Tx de remplissage pour les + de 3,5 tonnes	15%	40%	70%
Trajets à vide	Km parcourus	20%	10%	5%
Eco conduite	nombre de chauffeurs formés	30%	100%	100%
Part modale (fluvial, ferroviaire)	Part modale en tonne /km	15%	25%	30%

● Résultats « Climat Air Energie » :

	2021		2026		2031		2050	
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an et % depuis 2012	-3%	881	-4%	1298	-4%	1681	-9%	6 119
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an et % depuis 2012	-2%	211	-2%	317	-2%	416	-3%	1 618

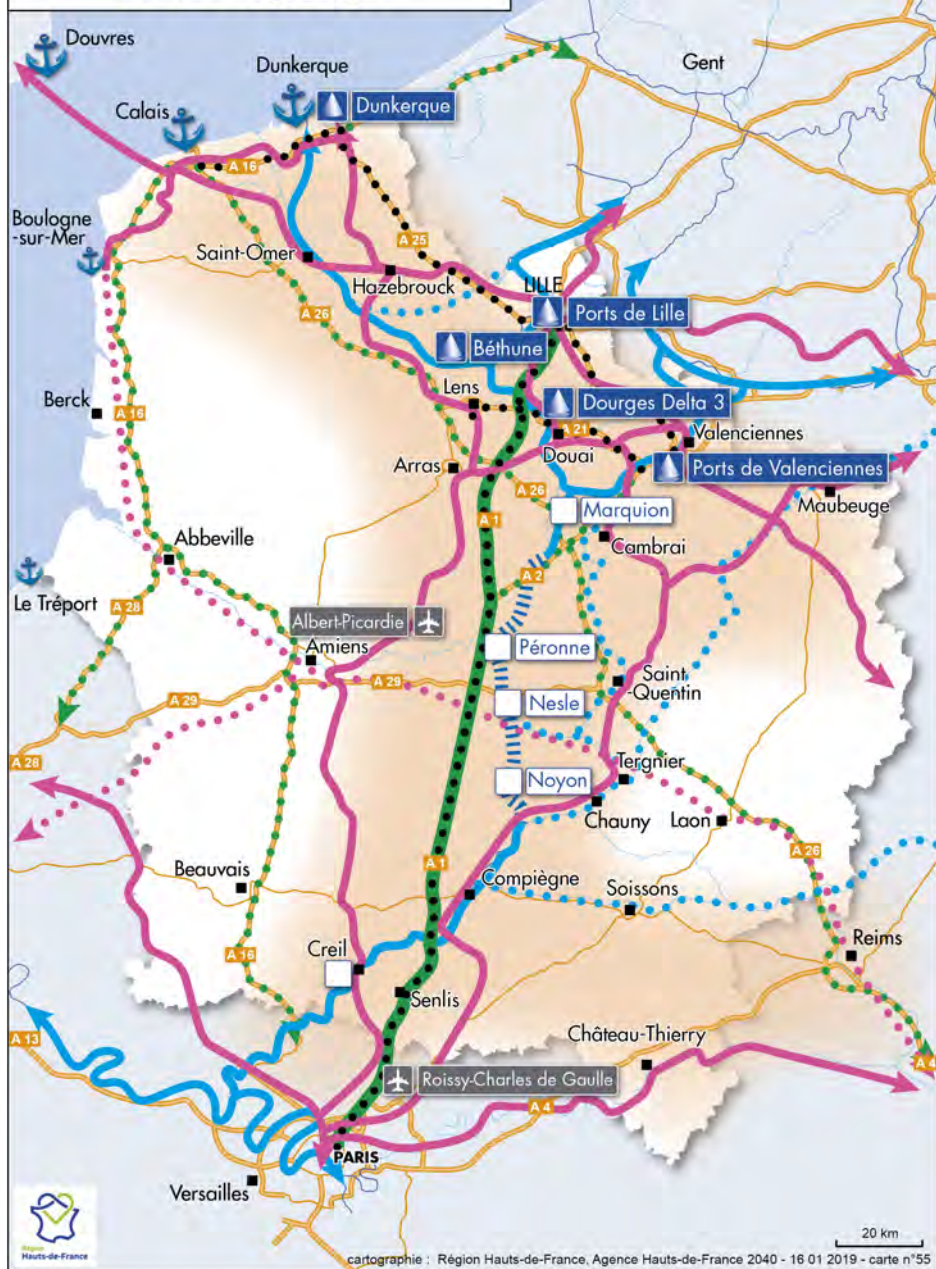
Indicateurs de résultat : consommation énergétique et émissions de GES pour le transport de marchandises

● **Leviers :**

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **intégrer la thématique logistique urbaine dans les documents d'urbanisme** (localisation de sites logistiques, foncier...)
- **développer des centres de distribution urbaine de façon maîtrisée, cohérente et intégrée au regard de la stratégie d'aménagement des territoires**
- **accompagner l'émergence d'une organisation intégrée de la logistique dans les projets de territoire, notamment par la logistique urbaine fluviale**
- **recourir à des modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier kilomètre**
- **créer des lieux de partage entre acteurs**

Affirmer un positionnement de hub logistique



Infrastructures existantes :

- Aéroport fret
- Autoroute
- réseau routier principal
- Axes de fret ferroviaire principaux
- Axe fret routier principal
- Axe fret fluvial principal

Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises

- Système multimodal dans l'hinterland portuaire maritime et l'axe Nord-Sud
- Canal Seine Nord Europe

S'appuyer sur les réseaux secondaires ferrés et fluviaux :

- Axes de fret ferroviaire secondaire
- Réseau fluvial secondaire

Favoriser l'accès aux réseaux pour les entreprises et la diffusion locale :

- Axes de fret routier secondaire
- Secteurs à désengorger prioritairement

Optimiser et promouvoir l'offre de transport et les services :

- Plateformes trimodales
- Projet de plateforme

Valoriser le système portuaire maritime :

- Port maritime



cartographie : Région Hauts-de-France, Agence Hauts-de-France 2040 - 16 01 2019 - carte n°55

ATOOUTS INTER-TERRITOIRES

Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités

Le choix d'un objectif spécifique au Canal Seine-Nord Europe (CSNE), élevé au statut de grand projet régional, tient à ses dimensions transnationale et transdisciplinaire. Transnational, il connecte les Hauts-de-France au réseau fluvial à grand gabarit des bassins de la Seine et de l'Escaut, et se positionne naturellement au sein du parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée ». Transdisciplinaire, il irrigue l'aménagement du territoire régional par ses enjeux en matière de tourisme, de mobilité, d'intermodalité, d'environnement et surtout en matière d'économie (logistique fluviale).

Le Canal Seine-Nord Europe aura un gabarit de type Vb¹, il permettra aux convois de 185m de long et pouvant transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises de circuler, où la configuration actuelle des voies d'eau les limites à 800 tonnes, au niveau du « goulet » du Canal du Nord. Long de 107 kilomètres, entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, d'une largeur courante de 54 mètres, ce projet comprend la réalisation de 6 écluses (ainsi que d'une écluse de jonction), 61 rétablissements routiers ou ferroviaires, un bassin réservoir de 154 millions de m³, ainsi que 3 ponts-canaux dont un pont-canal de 1,3 km de long enjambant la vallée de la Somme ; sont également intégrés à l'assiette du projet des quais industriels et céréaliers, deux ports de plaisance, ainsi que les quais et arrière-quais pour quatre plateformes multimodales.

Parallèlement à ce projet, des travaux de recalibrage et de mise à grand gabarit de l'Oise, la Deûle, la Lys, de remise en navigation du canal Condé-Pommeroeul ainsi que des travaux d'agrandissement des écluses, financés par la Région et l'Etat, ont été entrepris depuis les CPER 2000-2006. Ils permettent la mise à grand gabarit de l'itinéraire fluvial Seine-Escaut.

La seule réalisation de ces travaux d'infrastructure et d'équipement n'offre pas l'assurance de tirer parti de toutes les potentialités offertes par le chantier et la mise en service du canal. Aussi, l'État a lancé depuis plusieurs années une Démarche Grand chantier qui porte principalement sur la valorisation du chantier en termes d'emploi local et sur son intégration territoriale. En complément, il apparaît capital de construire un projet de développement et d'aménagement pour le CSNE. Ce projet doit s'attacher à bâtir un écosystème de la voie d'eau qui consolidera les grandes filières régionales (agricoles, industrielles, logistiques...), créera une nouvelle attractivité territoriale tout en favorisant la diversité et la complémentarité des usages du bord à canal².

¹ Gabarit qui entre dans une classification européenne des voies navigables européennes permettant l'accès de bateaux d'emport supérieur à 3000 tonnes.

² En mitoyenneté avec la voie d'eau au sein de son assiette foncière (chemin de service, dépendances vertes...) ou sur les parcelles directement attenantes.

Ce projet d'aménagement et de développement du CSNE sera développé dans une Directive régionale d'aménagement, distincte du SRADDET.

Les objectifs et règles du SRADDET sont mobilisés pour créer les conditions favorables au projet d'aménagement et de développement du CSNE :

En concordance avec l'orientation 1 du PP1 « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales », le défi régional affiché pour le CSNE au travers de l'objectif stratégique est celui du développement endogène. Il s'agit, à partir de ce grand projet d'infrastructure européenne, **de faire du CSNE un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités** pour les Hauts-de-France et les territoires traversés par le canal, ainsi qu'un laboratoire de bonnes pratiques pour l'ensemble du réseau fluvial régional.

Cet objectif stratégique est décliné en 4 objectifs opérationnels qui posent les fondements du projet (maillage des infrastructures et équipements, développement économique, mobilités, aménités) :

- faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures ;
- optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal ;
- tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais ;
- garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du CSNE.

FAIRE DU CSNE UN MAILLON STRUCTURANT DU HUB LOGISTIQUE HAUTS-DE-FRANCE EN VEILLANT NOTAMMENT À LA COMPLÉMENTARITÉ ET LA MISE EN RÉSEAU DES SITES ET INFRASTRUCTURES (TIM)

8

● Références juridiques :

- Article R 4251-4 du CGCT

● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »).

● Tendances observées :

- la stratégie nationale portuaire expose des secteurs de coopération entre ports maritimes selon une logique de façade et une coopération avec les principaux ports intérieurs dans une logique d'axe. Pour les Hauts-de-France, l'Axe Nord est structuré à partir de la façade maritime du Grand Port Maritime de Dunkerque, de Boulogne-Calais et Eurotunnel, en relation avec les ports intérieurs et leur hinterland.
- la création de Norlink Ports en 2016 marque la première étape d'une structuration de la coopération interportuaire en Hauts-de-France. Association des ports des Hauts-de-France, Norlink Ports regroupe les ports gérés par les Chambre de Commerce et d'Industrie, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Détroit et le Syndicat Mixte des Docks Seine Nord Europe-Escaut, à l'instar des ports du Rhône (association Medlink lancée à l'initiative du port de Marseille) et de l'axe Seine (HAROPA réunit les ports du Havre, de ROuen et de PARIS).
- le regroupement d'intérêts publics et privés dans les structures de gouvernance portuaire, à l'instar des ports du valenciennois en syndicat mixte ouvert, permet des synergies entre les développements portuaire et territorial, ainsi qu'une mutualisation des savoir-faire. Cette piste est explorée par VNF dans le cadre de l'évolution des concessions de ports de commerce.

● T0 :

- part modale du transport par voie fluviale en Hauts-de-France³ : 5,7 %
- maillage des quais et ports intérieurs préexistant sur l'axe Seine-Escaut (cf. carte hub logistique)
- trafics de référence 2017 (chargement-déchargement) : trafic global sur le réseau de la Région Hauts-de-France : 11,54 Mt dont : Canal du Nord (3,4 Mt), Escaut canalisé (4 Mt)⁴, Canal de Dunkerque à Valenciennes (entre 2,1 et 3,2 Mt), section de Douai à Bauvin (3,5 Mt), Lys frontalière et Canal de la Deûle (entre 5,2 et 5,6 Mt). Trafic de référence pour l'Oise et le canal du Nord (Bassin de la Seine) : 2,55 Mt.⁵

³ Source : SOeS (2014) pour la France ; observatoire Climat –Air-Energie pour la région

⁴ Sources : Rapport annuel 2017, Observatoire du transport fluvial, Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais, VNF et contribution VNF au SRADDET Hauts-de-France, novembre 2017

⁵ Source : Transport et tourisme fluvial, les chiffres clés 2017 du Bassin de la Seine, Direction territoriale bassin de la Seine, VNF

Le trafic total, incluant le trafic de transit s'élève ainsi à 14,5 Mt/an pour le réseau Hauts-de-France.

- trafic de référence des ports intérieurs : port de Lille (2017) : 1,17 Mt, ports du Valenciennois (2017) : 991 683 t, port de Béthune (2017) : 314 000 t, port céréalier de Languevoisin (2017) : 107 590 t, port de Longueil Ste-Marie (2017) : 50 009 t, port céréalier de Noyon (2017) : 65 050 t, port céréalier de Marquion (2016) : 23 556 t.

● Résultats attendus :

Le CSNE est source d'attractivité, de création d'emploi et de développement territorial, notamment pour l'industrie régionale (conformément aux dynamiques TRI et Euro-hub du SREII).

Une offre cohérente est proposée à l'échelle du système portuaire régional, incluant les plateformes du CSNE. Les équipements multimodaux des plateformes sont adaptés au potentiel offert par chacun des sites et territoires.

Pour observer les évolutions attendues, les indicateurs suivants peuvent être mobilisés :

- mesure des effets induits sur l'ensemble du réseau fluvial régional :
 - augmentations de trafic des sites existants, ports et quais français entre Paris et la Belgique,
 - remplissage des friches ou espaces disponibles en bord à voie d'eau sur l'axe Seine-Escaut,
 - évolution de la part modale du fluvial dans le transport de marchandises en région.
- mesure des effets directs sur le Canal Seine-Nord Europe :
 - taux de remplissage des plateformes,
 - trafic annuel sur le CSNE,
 - nouvelles infrastructures construites, raccordements réalisés.

● Leviers :

La mise en place d'une offre cohérente à l'échelle du système portuaire régional reposera sur plusieurs leviers :

- faire évoluer les gouvernances portuaires du réseau fluvial à grand gabarit afin de renforcer leurs modèles économiques ;
- proposer une approche différenciée sur les quais, ports et plateformes multimodales du CSNE. Cette approche doit permettre de renforcer/faire émerger des sites phares en matière de places industrialo-portuaires, à partir des écosystèmes industriels en place et d'identifier les raccordements modaux prioritaires ;
- garantir l'insertion de ces équipements d'intérêt régional dans une stratégie d'axe Seine-Escaut (vers Dunkerque, l'Escaut, la Lys). À cet effet, il sera nécessaire de bâtir une gouvernance pour l'axe Seine-Escaut ;
- travailler à une mutualisation des flux des industriels pour bâtir des solutions logistiques de transport combiné.

● Echéances :

Mise en service du CSNE (2027) et au-delà (horizon de 20 ans pour le maillage des sites, soit 2047).

OPTIMISER L'USAGE DE LA VOIE D'EAU PAR UNE MOBILISATION DES TERRAINS NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, TOURISTIQUE ET RÉCRÉATIF DU CANAL (TIM-CAE)

9

● Références :

Initiative régionale

● Parti pris concerné :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 2 « valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique ».

● Tendances observées :

- des évolutions positives en termes de parts de marché de la voie d'eau, en particulier pour le trafic conteneurs, démontrent l'intérêt du mode fluvial dans l'économie régionale.
- en zones urbaines, la pression foncière croissante le long des voies d'eau peut conduire à limiter le développement ou l'accès des sites portuaires (par ex sur la MEL et le Douaisis), ou à des suppressions d'accès aux berges.
- un engouement pour le tourisme fluvial et fluvestre est constaté au niveau national : le nombre de paquebots fluviaux sur la Seine a plus que doublé entre 2011 et 2017 (VNF et Haropa tablent sur une augmentation de 50% à échéance de cinq ans) ; en 2017, un schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale sur la vallée de la Seine a été adopté. Il vise à créer ou aménager des escales de croisière entre Paris et le Havre, et à les équiper en nouveaux services, dans la perspective de retombées économiques pour les territoires situés le long de l'axe Seine ; un développement de la plaisance fluviale autour d'itinéraires touristiques se traduit par l'intérêt des opérateurs de croisière pour de nouvelles destinations (démarche Oise River Cruises).
- cet engouement est également marqué par le développement des loisirs nautiques sur plans d'eau : ski nautique, wake board, barefoot, wakeskat... Un protocole d'accord 2018-2022 a été signé entre VNF et le comité national olympique français relatif à la pratique des sports nautiques sur les voies navigables intérieures.
- malgré ces tendances, des freins structurels à l'usage de la voie d'eau persistent, le principal étant lié à la limitation du gabarit (largeur, tirant d'eau, tirant d'air...).

● T0 :

- le trafic fluvial est fortement lié à la vitalité des principales filières des Hauts-de-France utilisatrices de la voie d'eau⁶ : agroalimentaire (3,7 Mt), matériaux de construction (2,9 Mt), métallurgie (1,6 Mt), conteneurs et colis (0,77 Mt), engrais (0,76 Mt), énergie (0,59 Mt), produits chimiques (0,54 Mt). Les 11 Mt transportées en 2017 ont permis d'éviter le passage de 570 000 camions sur les routes.
- trafics de référence : se référer à l'objectif opérationnel n° 1

⁶ Source : Rapport annuel 2017, Observatoire du transport fluvial, Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais, VNF

- en 2016, la fréquentation touristique de plaisance pour le réseau Hauts-de-France s'élevait à 12 900 passages⁷ ; pour le canal du Nord elle représente environ 1000 passagers.
- les Hauts-de-France comptent 17 ports de plaisance fluviaux (1177 places) et 56 haltes nautiques fluviales.

● Résultats attendus :

Le projet de développement du CSNE s'appuie sur les différentes économies permettant d'optimiser l'usage de la voie d'eau : industrielle, logistique et touristique. Le projet industriel et logistique mise sur le postulat d'acheminement de matières premières en provenance de la région, de leur transformation et/ou de leur livraison en produits finis par la voie d'eau. Chaîne d'assemblage à haute valeur ajoutée dans un domaine innovant (par exemple : habitat durable, recyclage des déchets, agro-industrie...), la voie d'eau devient un terrain d'expérimentation sur l'industrie du futur, mais aussi pour de nouvelles formes de tourisme et de loisirs. Le projet de développement touristique du CSNE permet d'en programmer les équipements structurants (sites d'accostages, équipements d'accueil des touristes, sites d'intérêt patrimonial et culturel en proximité du canal...) et l'offre de service (services et labels à développer dans les ports, location de vélos...). Des itinéraires touristiques sont développés avec les territoires voisins, en matière de plaisance et de croisière.

Dans cette perspective, les indicateurs suivants peuvent être mobilisés :

- trafic fluvial sur l'ensemble du réseau Hauts-de-France et sur le Canal Seine-Nord Europe,
- mutation des usages des terrains en bordure du CSNE,
- nombre d'entreprises installées le long du CSNE utilisant la voie d'eau,
- nombre de passagers transportés (comptage aux écluses).

● Leviers :

La mobilisation du foncier pourra bénéficier des leviers suivants :

- organiser la cohabitation spatiale des différentes activités le long du CSNE
- encourager les EPCI à se doter d'une stratégie d'anticipation foncière aux abords des voies d'eau à grand gabarit

Le projet d'aménagement et de développement CSNE sera développé dans une Directive régionale d'aménagement, distincte du SRADDET.

Ces stratégies doivent permettre de favoriser le développement d'activités en lien avec le mode fluvial ou la présence de l'eau, et d'organiser la cohabitation des différentes activités aux abords des voies d'eau ; les documents d'urbanisme (SCoT et PLUi) seront mobilisés pour leur mise en œuvre, afin notamment d'orienter la destination du foncier aux abords du canal ou encore de préserver les accès aux voies d'eau dans le cadre d'opérations d'aménagement.

● Echéances :

Approbation du SRADDET et au-delà

⁷ Source : VNF, Commission territoriale des Voies navigables des Hauts-de-France du 14 mai 2017

TIRER PARTI DE LA VOIE D'EAU COMME OSSATURE DES MOBILITÉS ALTERNATIVES ET DES LOISIRS, NOTAMMENT EN FACILITANT L'ACCÈS AUX BERGES ET AUX QUAIS (TIMV)

10

- **Références :**

Initiative régionale

- **Type d'objectif :**

Opérationnel

- **Parti pris concerné :**

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » et l'orientation 5 « Renforcer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie » et, dans une moindre mesure, l'orientation 1 « Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance ».

- **Tendances observées :**

- tourisme fluvial/fluvestre et activités cyclables sont indissociables : 87% du réseau fluvial confié à Voies Navigables de France (VNF) – navigable et non-navigable – se situe à moins de 5 km d'une véloroute inscrite au Schéma national Développement du tourisme à vélo. VNF et l'association Départements & Régions cyclables (DRC) ont d'ailleurs signé un partenariat en 2016 pour favoriser le développement d'itinéraires cyclables le long des voies d'eau et développer leur attractivité touristique.
- le développement d'une économie touristique axée sur les bords de voies d'eau progresse selon des logiques d'axes, à l'instar de Loire à vélo, du Grand projet vallée de Somme, de Seine à vélo... Selon les enquêtes régionales⁸, les retombées économiques sont estimées, par kilomètre et par an, de 16 700€ pour la Bretagne à 30 000€ pour la Loire à Vélo. Les aménagements sont le fruit de partenariats entre les collectivités et VNF qui se formalisent par des conventions de superpositions d'affectations⁹.

- **T0 :**

- sur les chemins de halage, non aménagés en véloroutes ou voie verte, la circulation des vélos est, dans l'état actuel de la réglementation, soumise à autorisation de VNF (via une convention de superposition d'affectation).

⁸ Enquêtes menées à partir de la méthode EuroVelo6 pour le compte des CRT Bourgogne, Alsace, Bretagne, Centre-Val de Loire et de l'Agence Régionale des Pays de la Loire.

⁹ Environ 350 conventions signées selon une étude DRC et VNF : « Le tourisme fluvestre : enjeux et chiffres clés », mars 2017

- des services de location de vélos ainsi que des aménagements cyclables sont recensés dans les agglomérations traversées par le canal, comme à Compiègne et Noyon.
- sur les 2700 kilomètres de véloroutes inscrites au schéma régional, 900 sont situés en bordure de voies d'eau (dont environ la moitié sont réalisés).
- une densification du maillage des véloroutes est nécessaire sur le versant sud de la région.
- des portions d'itinéraires cyclables européens, nationaux et départementaux sont recensés sur ou à proximité du tracé du CSNE, de même que des portions d'itinéraires de grande randonnée.

● **Résultats attendus :**

Les continuités cyclables et pédestres sont garanties et aménagées le long du CSNE. Elles permettent de renforcer le maillage régional des véloroutes et voies vertes, ainsi que des chemins de grande randonnée. L'itinéraire en bordure du canal s'insère dans l'offre touristique globale, fluviale et fluvestre, du CSNE. Des connexions sont aménagées afin que cet itinéraire contribue aux mobilités du quotidien (en direction des collèges, lycées et gares situés en proximité du canal), aux loisirs des riverains (pêche, promenade...), à l'accès aux espaces ouverts, de nature et aux équipements de loisirs situés dans son environnement proche.

Cet itinéraire est matérialisé par l'aménagement d'un chemin de service revêtu. Ce dernier permet notamment :

- de garantir une même qualité d'aménagement le long des 107 km du tracé,
- de favoriser une accessibilité tous publics et un accès à une grande diversité de mode,
- de créer une colonne vertébrale qui servira de « produit d'appel » aux projets de valorisation touristique et de loisir des territoires riverains, en lien avec le CSNE.

Les accès au chemin de service, aux berges et aux quais seront assurés notamment par des aménagements adaptés aux publics et aux usages.

L'atteinte de cet objectif sera mesurée au moyen aux indicateurs suivants :

- kilomètres de véloroutes, pistes cyclables et de sentiers de randonnée nouvellement aménagés,
- nombre de point d'accès aux berges aménagés pour la promenade, la pêche et le vélo,
- comptages sur le chemin de halage.

● **Leviers :**

Le développement des mobilités douces dans le cadre du projet CSNE s'appuiera sur les leviers nécessaires suivants :

- **mettre en œuvre les itinéraires cyclables et pédestres identifiés aux Contrats territoriaux de développement (CTD), conformément notamment au schéma et à la politique régionale "Véloroutes et Voies Vertes"**
- **organiser la cohabitation spatiale des différentes activités le long du CSNE**

Le projet d'aménagement et de développement CSNE sera développé dans une Directive régionale d'aménagement, distincte du SRADDET.

● **Echéances :**

Mise en service du CSNE (2027) et au-delà

GARANTIR UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ ET UN MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ AUX ABORDS DU CANAL (BIO)

11

- **Références :**

Initiative régionale

- **Parti pris concerné :**

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » et l'orientation 5 « renforcer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie ».

- **Tendances observées :**

La construction du CSNE va modeler un nouveau paysage d'infrastructure au voisinage des villages et zones habitées et aura également des répercussions à l'échelle plus vaste des entités paysagères qu'il traverse, comme par exemple au franchissement de la vallée de la Somme. Il va à la fois créer une rupture dans les continuités paysagères et écologiques des territoires traversés, et offrir une possibilité de mise en valeur par la création d'une vitrine paysagère sur les Hauts-de-France depuis l'infrastructure.

- **T0 :**

Etat de référence constitué dans le cadre de l'Observatoire de l'environnement du CSNE, sur trois sujets : hydraulique, biodiversité et paysage. La préservation des milieux les plus sensibles (Vallée de l'Oise avec ses milieux alluviaux, vallée de la Somme avec ses milieux tourbeux et ses habitats palustres, zone marécageuse de la vallée de la Sensée) est un enjeu important faisant l'objet d'une vigilance et de recommandations de l'Observatoire de l'environnement du CSNE.

- **Résultats attendus :**

Le CSNE est identifié comme un « corridor de nature en devenir ». Il constitue un axe de déplacement longitudinal grâce à ses berges et talus enherbés. Les aménagements environnementaux réalisés au titre des mesures compensatoires dans les emprises du canal et sur les sites de dépôt qui se succèdent le long des 107 km du tracé (berges lagunées, boisements, plantation de haies, aménagement écologique de nombreux délaissés dans la vallée de l'Oise...) donnent une fonctionnalité écologique à l'ensemble.

Les continuités écologiques créées ou maintenues dans le cadre du projet sont renforcées par les projets des territoires.

Les aménagements bord à canal, y compris l'aménagement des plateformes multimodales, évitent de générer de nouvelles nuisances écologiques (plantes invasives, rupture de corridors, conflits d'usage...).

Les emprises du Canal du Nord qui ne sont pas maintenues en eau sont renaturées, dans l'attente d'aménagements ultérieurs, pour contribuer aux objectifs régionaux de protection et de restauration de la biodiversité, ou affectées à des usages agricoles.

Le traitement des lisières du canal avec les zones habitées offre un cadre de vie apaisé pour les populations riveraines.

Les ouvrages sont conçus pour que leur consommation d'énergie soit la plus faible possible. La conception du canal permet des installations de production d'énergies renouvelables.

Le projet préserve la ressource en eau : l'alimentation du canal exclut tout prélèvement dans les nappes phréatiques. L'étanchéité du canal permet de limiter les besoins en eau. L'exploitation des écluses se fait en cycle fermé : l'eau nécessaire à l'utilisation des écluses est remontée par pompage entre les biefs. La préservation en périodes exceptionnelles de basses-eaux (étiage) est assurée grâce à la mise en place de réserves en eau. Le projet est conçu de façon à ne pas avoir d'impact sur le niveau des crues.

- **Leviers :**

Les travaux de l'Observatoire de l'environnement du CSNE identifieront les objets à traiter (par exemple : traitement paysager des lisières du CSNE situées à l'extérieur des emprises du projet, prise en compte de la biodiversité dans l'aménagement des plateformes multimodales...) ainsi que les outils et démarches à mettre en œuvre. Des recommandations seront traduites dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLUi) concernés.

- **Echéances :**

Approbation du SRADDET et au-delà.

Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités



Faire du canal un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France (complémentarité, mise en réseau des sites et infrastructures)

- Capitale régionale
- Second pôle régional
- Pôle d'envergure régionale
- Pôle intermédiaire

- Emprise des EPCI
- Territoires d'industrie (Zoom / générale)

Plateformes multimodales

- existantes
- en projet
- projet E-Valley

- TGV
- Grandes lignes
- TER (zoom)
- Autoroutes
- Routes principales
- Hinterland

Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal

- Canal Seine Nord Europe et emprises foncières bord à canal
- aires logistiques denses

Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais

- Tracés véloroutes voies vertes nationales
- Coupures de tracés de grande randonnée

Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du canal

- Réservoirs de biodiversité
- Continuités écologiques d'importance nationale (ONTVB)
- Migration de l'avifaune
- Milieux boisés

ATOOUTS INTER-TERRITOIRES

Assurer un développement équilibré et durable du littoral

La façade maritime des Hauts-de-France accueille de multiples usages qui concourent à son attractivité. On y retrouve notamment les activités liées à la production et la commercialisation des ressources maritimes (site portuaire de Boulogne, conchyliculture), une vocation logistique et commerciale évidente avec des infrastructures de rang national et européen (Grand Port Maritime de Dunkerque, site portuaire transmanche de Calais, Tunnel sous la Manche, autoroutes), un patrimoine naturel et paysager remarquable (Baie de Somme, site des Caps, dunes de Flandres), une vocation touristique et culturelle (FRAC, Musée de la dentelle, le Channel, stations balnéaires, Nausicaa, etc), des activités de sports et loisirs (plaisance, plage,...) et des enjeux environnementaux (dunes, estuaires, estrans, couloirs de migrations,...).

Les territoires composant le littoral de la région connaissent depuis plusieurs années des mutations importantes à la fois démographique (déprise sur certains secteurs, développement des résidences secondaires au détriment de l'installation de jeunes, attractivité résidentielle, installation de retraités), économiques (activité commerciale de la Cité Europe à Calais, déprise des centres villes) et sociales (reconversion de certaines activités comme la dentelle, difficultés de certaines filières comme l'agroalimentaire). Ils sont également confrontés à des enjeux liés aux changements climatiques, à la gestion des eaux (inondations, submersions marines) et à la prévention des risques technologiques (centrale nucléaire, usines Seveso,...).

Le SRADDET se propose de fixer des objectifs cohérents et complémentaires avec les objectifs fixés par la Stratégie Nationale Mer et Littoral, en cours de déclinaison dans le Document Stratégique de Façade manche est - Mer du Nord (DSF).

La Région Hauts de France a ainsi défini 3 enjeux à prendre en compte par le DSF :

- le développement de l'économie maritime
- les conditions de préservation de l'attractivité du littoral
- des enjeux de connaissance et de gouvernance

- **Références juridiques :**

- Article L321-14 code environnement et Art. L4251-1 du CGCT

- **Partis pris concernés :**

Le parti pris 1 d'une « ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » pose pour orientation de développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales. Le tourisme est ainsi identifié et présente des enjeux et impacts potentiels non négligeables pour les territoires littoraux. Par ailleurs, à travers le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », le SRADDET identifie l'économie maritime comme un des cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré. Il convient d'être attentif aux modalités de mise en œuvre des conditions d'accueil afin de garantir l'intégrité des espaces littoraux et permettre la durabilité des activités littorales et le maintien de l'attractivité de ces territoires.

- **Tendances observées :**

Le littoral présente une dynamique démographique contrastée qui interroge l'avenir avec :

- un littoral qui perd de la population sur les pôles urbains les plus importants alors que la tendance nationale est inverse et un secteur arrière-littoral qui gagne, lui, en population. Le bassin de vie de Berck-Montreuil constitue une exception en termes de dynamique démographique. Parmi ses spécificités figurent notamment le cadre de vie hautement qualitatif, ainsi qu'une offre en équipement de santé qui attire une population spécifique.
- les communes littorales connaissent une hausse démographique estivale en lien avec l'accueil de touristes.
- le littoral subit d'importantes pressions en termes de pollution, de rejets atmosphériques et en mer, de surfréquentation des milieux littoraux, de nécessité de surdimensionnement des équipements pour tenir compte des variabilités saisonnières (stations d'épuration, parkings, etc.). L'essentiel des flux touristiques est concentré sur une étroite frange littorale, créant un déséquilibre entre les espaces littoraux et l'arrière-pays.

La popularité de certains secteurs littoraux conduit à un déséquilibre du parc de logement, se caractérisant :

- par une forte concentration des résidences secondaires sur certains secteurs,
- une problématique de l'adaptation de l'offre à la population résidente ou à la saisonnalité de certains emplois, dans les secteurs situés dans la Baie de Somme ou le sud de la Côte d'Opale,
- une pression foncière parfois forte, avec par exemple les investissements belges dans le dunkerquois,
- un besoin en logements important pour accueillir la population résidente.

Le tourisme constitue une des activités économiques du littoral, dont l'importance est plus ou moins grande selon les endroits. Les grands événements et les grands équipements participent à une offre qui attire un public régional et extra-régional. L'attractivité touristique du littoral des Hauts-de-France repose également sur un cadre paysager et naturel relativement préservé et peu artificialisé, à la différence du littoral belge ou d'autres parties du littoral français.

Depuis plusieurs années, le « tourisme vert » et de retour à la nature continue à se développer et conduit la clientèle touristique à rechercher prioritairement une

qualité de vie et des paysages préservés. Cela représente une opportunité de développement économique pour les espaces ruraux et les espaces littoraux et notamment ceux les moins anthropisés. Avec de nombreux sites préservés et de qualité, le littoral des Hauts-de-France peut ainsi répondre à cette demande. Dans la même logique de tourisme de « bien-être », plusieurs territoires littoraux en région ont depuis longtemps attiré une clientèle autour d'activités de cures et de santé à l'image du pôle hospitalier de Berck ou du centre de thalassothérapie du Touquet. Ce secteur touristique s'appuie là encore sur le cadre de vie, ainsi que sur des équipements d'accueil dédiés. Il représente un secteur qui continue à attirer les investisseurs.

- **T0 :**

Part du tourisme littoral dans l'économie maritime (35,3 % soit 9048 emplois)

Part par EPCI des résidences secondaires dans le parc de logement (base de référence : période 2009-2014).

- **Résultats attendus :**

Les espaces littoraux sont des territoires convoités car offrant de nombreuses opportunités et ressources incitant à leur exploitation et aux installations humaines. Il importe de trouver un juste équilibre entre les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. La vision d'aménagement à long terme du littoral devra ainsi rechercher la cohabitation des usages, pour privilégier les solutions répondant à tous les enjeux sans opposer le développement économique, la préservation de l'environnement ou l'épanouissement individuel et social.

Aussi, les leviers à mobiliser sont multiples :

- **préserver le cadre de vie et les espaces naturels du territoire** en recherchant les solutions les plus adaptées et un équilibre entre les différentes fonctionnalités. Cette recherche de la préservation du cadre de vie sur le littoral devra être portée dans une vision globale sur l'ensemble des sujets liés (infrastructures et modes de transport, habitat et occupation de l'espace, activités économiques et agricoles, ...) et des enjeux à relever (risques liés au changement climatique, problématique de la pollution de l'air et des rejets au milieu naturel et en mer...).
- **développer les activités touristiques et récréatives du littoral et son rayonnement extra-régional** : une attention particulière sera portée à la visibilité de l'ensemble du littoral et à une promotion adaptée mettant en cohérence et valorisant l'offre touristique des différents espaces littoraux et arrière-littoraux (Baie de Somme, Côte d'opale, Flandre maritime, arrière-pays Audomarois, etc.) et pouvant contribuer à une image plus qualitative au bénéfice de toute la région.
- **considérer le foncier littoral comme une ressource précieuse et non renouvelable** : il s'agira d'encourager un usage économe et limité du foncier littoral. Sans empêcher toutes possibilités de développement, il s'agira d'encourager à l'innovation sur les formes urbaines (logique d'« eco-stations balnéaires », d'« eco-agglomérations portuaires et littorales » ...) ainsi que sur des implantations alternatives dans l'arrière-pays (à croiser nécessairement avec les questions de mobilité multimodale) répondant également à l'enjeu d'égalité des territoires. Une logique de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays doit permettre de répartir entre les territoires les pressions exercées sur le milieu, les bénéfices liés à l'attractivité littorale, ainsi que les efforts pour assurer l'entretien des équipements, dont la gestion des risques naturels.

- **Echéances :**

- **Références juridiques :**

- **Article L321-14 code environnement et Art. L4251-1 du CGCT**

- **Partis pris concernés :**

A travers, le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », le SRADDET identifie l'économie maritime comme un des cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré. Par ailleurs, le parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » pose pour orientation de valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique. Ainsi, la volonté est de faire de la mer (et des voies d'eau) des vecteurs d'attractivité et de développer une économie de la mer. De plus, les dynamiques externes viennent renforcer la nécessité d'une entrée particulière sur le littoral pour la gestion des flux. Cette orientation est confortée par celle d'impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture de la région et développer les connexions avec les dynamiques du nord-ouest européen : une accessibilité renforcée (rôle de portes d'entrées internationales des ports), un développement du hub logistique et le développement des connexions immatérielles.

- **Tendances observées :**

Le détroit du Pas-de-Calais est l'un des plus fréquentés au monde. Un quart du trafic mondial y transite, auquel s'ajoutent les bateaux de pêche et de plaisance qui le fréquentent, et ce malgré un chenal de navigation de seulement 28 km de large.

Ce détroit est l'une des principales voies maritimes d'accès aux grands ports européens comme Dunkerque, Anvers, Rotterdam et Hambourg pour le transport de conteneurs. Cette ouverture sur la Mer du Nord et, de fait, vers les pays nordiques constitue une originalité pour la région et une opportunité pour toute la France. Il constitue par ailleurs le support d'un trafic transmanche (marchandises et passagers) important et intense entre les ports français de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque et les ports anglais de Douvres et Folkestone. Au transport maritime s'ajoute également la liaison ferroviaire, avec le tunnel sous la Manche, qualifié de « port sec » qui constitue une infrastructure importante autant au niveau régional que national et européen.

La région des Hauts-de-France est forte d'un littoral qui présente une particularité unique en France métropolitaine, lui conférant une dimension internationale de premier rang ; quatre agglomérations sont dotées d'équipements portuaires aux vocations complémentaires qui constituent, avec le tunnel sous la Manche, le premier complexe portuaire de France (avec un tonnage de marchandises supérieur à celui de l'ensemble Le Havre / Rouen) :

- Dunkerque et son Grand Port maritime, port polyvalent (vrac liquides et solides, marchandises générales) : 1er port français d'importation des minerais et de charbon, 1er port français pour l'importation de fruits en conteneurs, 1er pôle fret ferroviaire français, 2nd port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne, 1er port fluvial des Hauts-de-France ;
- Boulogne-sur-Mer et Calais et le port Boulogne-Calais, port unique depuis juillet 2015 : 1er port de pêche français, 1er port français de voyageurs et le 4ème port français de marchandises ;
- en Seine Maritime, Le Tréport et son port départemental, géré par la CCI Littoral Hauts de France, port de pêche et de commerce qui accueille également des bateaux de plaisance, avec une influence sur les territoires et les activités économiques de la région ;

- à ces pôles s'ajoutent cinq ports départementaux Gravelines-Grand Fort-Philippe, Étaples, Le Crotoy, Le Hourdel et Saint-Valery-sur-Somme qui jouent eux-aussi un rôle à valoriser notamment sur le plan touristique et plaisancier ;

La gare de Calais-Fréthun constitue également sur le plan ferroviaire une porte d'entrée très importante, eu égard à son rôle de trait d'union entre la Grande-Bretagne et le continent (liaisons avec le réseau à grande vitesse national et européen, le TERGV ainsi que l'hinterland des Hauts-de-France via notamment l'agglomération calaisienne), principalement sur le plan du transport de voyageurs mais aussi pour le fret.

Enfin, sur un autre plan, l'aéroport du Touquet-Côte d'Opale est également à considérer dans la réflexion globale sur les points et voies de transit dans le contexte du Brexit.

Concernant les ports, Dunkerque et Calais traitent un quart du trafic portuaire national (et même un tiers des importations maritimes). A titre d'exemple, le trafic annuel du Grand Port Maritime de Dunkerque connaissait une progression de 3 % en 2017 par rapport à 2016, franchissant pour la première fois la barre symbolique des 50 millions de tonnes de marchandises. Le trafic de poids lourds du Port Boulogne-Calais a progressé en 2017 de 4,25 %, avec plus 1 990 000 véhicules transportés. Le nombre de passagers transportés frôle quant à lui les 9 millions. Mais, comparés aux ports de la Rangée Nord, alignement des principaux ports européens le long du littoral méridional de la Mer du nord (du Havre à Hambourg) et principale porte d'entrée de la partie continentale du nord-ouest européen, leur place reste relativement modeste. Ils ne regroupent que 7,4 % du trafic de marchandises hors conteneurs de la Rangée Nord contre 36,3 % à Rotterdam, 11,1 % à Amsterdam, 10,3 % à Anvers, 5,2 % à Hambourg et 4,6 % au Havre. Par ailleurs, leur part de marché sur le trafic conteneurisé reste marginal avec 0,7 % du total de la Rangée Nord (source : INSEE). Pourtant, le transport par conteneurs concerne aujourd'hui des produits très variés et apporte beaucoup de valeur ajoutée aux activités portuaires, générant un nombre important d'emplois. Les ports des Hauts-de-France occupent peu ce créneau et la région reste largement desservie par Rotterdam, Anvers, mais aussi Le Havre.

Enfin, le tourisme littoral est moins présent en région. Il pèse 0,4 % de l'emploi des Hauts-de-France, contre 0,8 % au niveau national. Selon l'INSEE, si la part du tourisme littoral dans l'emploi total se situait au niveau national, la part de l'emploi de l'économie maritime dans l'emploi total atteindrait la moyenne nationale (1,7 %). Avec plus de 637000 voyageurs (donnée "open data" en ligne sur le site de la SNCF), la gare de Calais-Fréthun constitue un nœud d'envergure à conforter ; elle est cependant affectée par divers problèmes notamment de congestion (parking) à ses abords.

- **T0 :**

Part de la région dans le trafic portuaire national (25% et 32% des importations nationales par mer). Nombre d'emplois de l'économie maritime (25 613)

- **Résultats attendus :**

Le littoral des Hauts-de-France constitue aujourd'hui un espace important de passage, que ce soit par l'axe nord est / sud-ouest (chenal maritime) ou l'axe nord-ouest / sud est (traversée maritime et ferroviaire, via le tunnel sous la Manche, entre la Grande Bretagne et le continent). Des grands projets tels que le Canal Seine Nord Europe viendront conforter ce positionnement, sous certaines conditions. La posture régionale consiste à faire des Hauts-de-France une région maritime et fluviale de premier plan. Malgré une large façade maritime performante sur de nombreux plans - industrielle, énergétique, portuaire, touristique et bien d'autres encore, les Hauts-de-France ne sont pas en effet suffisamment perçus comme un territoire maritime à part entière comme peut l'être la Bretagne. Les potentialités à exploiter sont encore nombreuses : valorisation du patrimoine naturel et historique exceptionnel dans le cadre du tourisme durable (liens avec l'objectif « assurer des conditions d'un accueil sobre et respectueux »), exploitation des énergies renouvelables ou encore développement de l'éco-logistique de nouvelle génération. La maîtrise des flux (personnes, marchandises, énergie) constitue à ce titre une condition indispensable de réussite : les portes d'entrée régionales portuaire et ferroviaire doivent en ce sens faire l'objet d'une attention particulière car elles sont garante de l'accessibilité externe optimale et donc de la capacité de la région à bien s'insérer dans les échanges internationaux. Les enjeux sont donc nombreux : absence de rupture de charges, qualité de service et d'informations, choix variés d'itinéraires fiables et fluides et intermodalité. Si les stratégies engagées de concert par la Région et ses partenaires aboutissent, le littoral, valorisé mais préservé,

sera complètement arrimé, connecté et intégré à son hinterland mais aussi à l'ensemble du territoire régional, avec des portes d'entrée régionales jouant pleinement leur rôle d'interface à l'échelle régionale, nationale et même nord-ouest européenne, tout en bénéficiant des effets potentiels du Brexit. Cet objectif est en lien étroit avec les objectifs du « hub logistique » contribuant à faire des Hauts-de-France la porte d'entrée de l'Europe du nord-ouest.

- **Leviers :**

Les leviers relatifs à l'objectif de valorisation des portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux sont multiples :

- **accompagner les grands projets de développement portuaire et favoriser leur connexion à l'hinterland**

Dans la stratégie d'ouverture maîtrisée, les ports jouent un rôle de premier plan. Il convient de les soutenir et de les accompagner tout en favorisant leur complémentarité et leur collaboration afin de concrétiser davantage cette grande « plate-forme portuaire régionale multipolaire ». Il s'agira d'améliorer les infrastructures et équipements structurants pour favoriser les connexions à l'hinterland.

Les impacts de ce développement portuaire devront également être pris en compte d'un point de vue environnemental, du fait notamment de l'amplification du trafic générateur de certaines nuisances et de risques pour les populations vivant en bord de mer.

- **bâtir et concrétiser une vision cohérente du transport des biens et de la mobilité des personnes sur le littoral mais aussi en connexion avec l'hinterland et toute la région**

En matière d'infrastructures de transport, les déplacements sur le littoral s'organisent de façon transversale (accès de l'intérieur des terres vers la côte), longitudinale (selon les axes routiers et ferroviaires parallèles à la côte) et autour des pôles et bassins d'emplois que constituent les principales agglomérations. Certains freins limitent néanmoins la mobilité des biens et des personnes (sous-dimensionnement de certaines infrastructures face aux prévisions d'évolution de trafic avec l'exemple de l'engorgement de l'A16 entre Calais et Dunkerque, caractère discontinu des tronçons ferroviaires, contournement des estuaires). Ainsi, l'évolution des infrastructures doit être envisagée dans une réflexion globale intégrant l'ensemble des enjeux (ambitions de la région en matière de développement de la logistique, nécessité de développer l'intermodalité des moyens de transport, volonté de renforcer les liens entre le littoral et l'arrière-pays, souci de ne pas augmenter l'exposition des équipements aux aléas climatiques, nécessité de renforcer les moyens de déplacements doux, etc.).

La valorisation régulée des portes d'entrées doit nécessairement passer par l'organisation des flux, surtout si l'on table sur leur augmentation, alors que des problèmes de congestion et des goulots d'étranglement se posent déjà dans la situation actuelle. La mise en place d'itinéraires alternatifs, dans une perspective durable, correctement balisés et sans rupture de charge, constitue donc un enjeu majeur : tous modes confondus, que ce soient pour les marchandises comme pour les voyageurs mais avec la préoccupation centrale d'un report modal à moindre impact environnemental.

- **conforter le cadre et les équipements autour des portes d'entrée**

Les portes d'entrée ne sont pas seulement des supports de transit, elles sont aussi des lieux où se développent plusieurs types d'activités, c'est même un des éléments déterminants de leur bon fonctionnement et de leur attractivité/rayonnement. Pour la réussite de la stratégie du hub logistique et de valorisation des portes d'entrée, la Région insiste sur la nécessité d'être très attentif à la qualité ainsi qu'à la diversité du cadre global, notamment sur le plan de l'aménagement, de l'offre de services, de l'information (signalétique, balisage, connexions et rabattement sans rupture de charge vers les itinéraires alternatifs) et de l'environnement.

- soutenir les mutations et l'innovation pour le développement d'activités notamment productives sur le littoral

Afin de préserver et développer l'emploi, la Région pourra soutenir le développement d'activités productives innovantes et d'excellence, dans la lignée de la Troisième Révolution Industrielle, Maritime et Agricole (TRIMA du SRDEII - « Rev3 ») et en s'appuyant sur les savoir-faire et l'excellence industrielle existants.

Cet objectif est à lier à ceux qui consistent à « affirmer un positionnement de hub logistique », en particulier les objectifs : « augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises » et « optimiser l'implantation des activités logistiques ».

● **Echéances :**

2050

- **Références juridiques :**

- Article L321-14 code environnement et Art. L4251-1 du CGCT

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et l'orientation 1 « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ».

- **Tendances observées :**

Les espaces littoraux se distinguent des autres territoires notamment par leur aspect mouvant : le trait de côte n'est ainsi pas figé, mais évolue au fil du temps, de l'action de la nature et de l'Homme (phénomènes d'érosion, de submersion marines, phénomènes naturels d'envasement et d'assèchement des milieux humides, renforcés par l'action de l'homme (et en particulier les cultures intensives), etc.). La tendance naturelle se trouve amplifiée par les effets du changement climatique, dont l'élévation du niveau marin et l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes.

Cette situation a des incidences sur les activités humaines, l'urbanisation, l'agriculture, la protection de la biodiversité... ; incidences qu'il convient d'anticiper (mise en place de mesures pour la préservation des cordons dunaires, équipements de défense contre la mer par exemple) et d'envisager dans la durée.

Ces espaces littoraux jouent également un rôle primordial en matière de gestion des eaux (notamment dans le delta de l'Aa et la Baie de la Somme en matière d'évacuation des eaux continentales, mais aussi « les waterings » qui constituent un polder où l'eau est évacuée par gravité en période de marée basse ou par pompage en période de marée haute).

Ainsi, deux aspects sont essentiels :

- la connaissance pour une vision à moyen et long terme de l'évolution du trait de côte ;
- un aménagement durable et spécifique de ces territoires prenant en compte ces prévisions.

- **T0 :**

Evolution du trait de côte, état des ouvrages existants

- **Résultats attendus :**

A travers cet objectif de gestion intégrée, la finalité est de réduire la vulnérabilité des espaces soumis à la mobilité du trait de côte et à la submersion marine et de renforcer l'adaptation des territoires littoraux au changement climatique, à travers le développement d'une intelligence collective et d'une meilleure capacité à l'anticipation.

Ces attentes pourront se traduire par :

- l'adoption de stratégies territoriales de gestion des risques naturels littoraux, à des échelles spatiales et temporelles adaptées et partagées par les acteurs concernés.
- le développement de la thématique du littoral dans les documents d'urbanisme des territoires concernés à travers différentes entrées spécifiques (l'augmentation de la sécurité des populations exposées au risque, la planification et la conception de projets d'aménagement résilients, la justification des choix d'aménagement par des analyses coûts-bénéfices multicritères et anticipant les coûts d'entretien, l'étude systématique d'options d'adaptation du territoire pour vivre avec la mer (repli stratégique ou évolutions des modalités de construction et d'urbanisme), et la préparation de leur mise en œuvre par anticipation, la prise en compte de la biodiversité et de son rôle de protection face aux risques naturels,...)
- la création de nouveaux modèles économiques dans une logique de solidarité littoral et arrière-pays, portant sur le renforcement des ouvrages de défense contre la mer et la mise en place des conditions organisationnelles, matérielles et financières pour assurer leur entretien, la stabilisation à court terme et la réduction à moyen terme du coût des dommages, la recherche de complémentarité dans les modes d'action, d'un équilibre dans les projets d'aménagement et de développement, de la cohabitation des usages, le développement d'une vision durable et à long terme de l'aménagement des espaces littoraux.
- le développement d'expérimentations pour mieux s'adapter à la dynamique du trait de côte, concernant la préparation des territoires littoraux, la connaissance des phénomènes et de leur évolution, l'amélioration de la résilience des territoires, l'implication des acteurs économiques dans la gestion du risque (création de démarches, d'outils, de partenariats...).

La prise en compte du risque de submersion marine est traitée plus spécifiquement dans l'objectif relatif à l'adaptation au changement climatique.

● **Leviers :**

La mise en œuvre de cet objectif doit s'effectuer en mettant en relation plusieurs leviers complémentaires qui lient l'observation et l'analyse des phénomènes à des stratégies concertées et à une mise en action des acteurs dans des perspectives à moyen et long terme, parmi lesquels :

- **poursuivre et conforter l'observation et l'analyse des phénomènes**, grâce à la mobilisation des travaux des réseaux d'observation (réseaux de connaissance, observation, recherche, connaissance de la dynamique du trait de côte) dans les documents de planification (SCoT en particulier), le partage d'expériences (participation à des réseaux, aux instances liées au Document stratégique de façade en particulier), la réalisation de diagnostics de vulnérabilité des territoires. La prise en compte des pressions et des retombées positives des milieux naturels pour les territoires (attractivité, protection contre la mer) dans les démarches d'aménagement et d'entretien des équipements et des espaces publics est à encourager.

- **encourager des stratégies coordonnées et une mise en action des acteurs dans des perspectives à moyen et long terme :**

mobilisation des collectivités du littoral, développement des plans de gestion permettant d'être plus résilients (notamment en privilégiant des solutions biodiversitaires), développement d'une gestion territoriale conjointe et cohérente des risques liés à l'érosion côtière et à la submersion marine, prise en compte systématique d'une logique de solidarité entre le littoral et l'arrière-pays - tant pour son financement que pour son entretien et la répartition des retombées économiques positives - dans la réflexion sur tout nouvel équipement structurant à l'échelle des intercommunalités littorales, l'étude systématique des options d'adaptation (repli stratégique ou évolution des modalités de construction et d'urbanisme) dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies territoriales de gestion des risques littoraux et des documents de planification et d'aménagement du territoire.

● **Echéance :**

Assurer un développement équilibré et durable du littoral



Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral

- Diffuser l'économie maritime
- Amplifier le rayonnement métropolitain
- Développer les relais métropolitains
- Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale
- Renforcer les solidarités, encourager les mutualisations et diversifier les mobilités entre le littoral, l'arrière pays régional et les régions voisines
- Université du Littoral Côte d'Opale
- Grands Sites de France (Baie de Somme / Les Deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez / Dunes de Flandre)

Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux

- Principaux ports maritimes des Hauts-de-France
- Ports maritimes hors région
- Accompagner les grands projets de développement des principales portes maritimes et favoriser la connexion des ports à leur hinterland
- Hinterland portuaire et axe Nord - Sud
- Canal à grand gabarit
- Canal Seine - Nord Europe en projet
- TGV / LGV
- Réseau TER
- Pôles d'échanges multimodaux régionaux
- Pôles d'échanges multimodaux de rabattement
- Plateformes trimodales
- Projet de plateforme

Encourager la gestion intégrée du trait de côte

- Espace maritime Manche Est - Mer du Nord : planification des usages
- Coordonner les stratégies d'aménagement pour préserver les espaces naturels, prévenir les risques côtiers et gérer durablement le foncier littoral
- Acquisitions du Conservatoire du Littoral (classement en zones paysagères)

Ossature régionale :

- Capitale régionale
- Pôle d'envergure régionale
- Second pôle régional
- Pôle intermédiaire

MODELE D'AMENAGEMENT



Garantir un système de transport fiable et attractif

Pour atteindre ces objectifs déclinés ci-après, la Région propose en annexe 4 une Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) et une Planification Régionale des Infrastructures de Transports (PRIT).

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-4 du CGCT**

- **Partis Pris concernés :**

Cet objectif s'appuie sur plusieurs partis pris :

- le parti pris 1 relatif à « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et l'orientation 1 « Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » ;
- le parti pris 2 relatif à « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » ;
- le parti pris 3 relatif à « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » et l'orientation 2 « favoriser le développement des nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services ».

- **Tendances observées :**

- les Hauts-de-France sont la première région de France pour les déplacements domicile-travail (source : INSEE, juillet 2016). En moyenne, l'actif des Hauts-de-France parcourt près de 23 km chaque jour. La région compte 70,9% de navetteurs parmi ses actifs occupés, soit également le taux le plus élevé de France, devant l'Île-de-France (69,1%) et la Normandie (68,2%). Un navetteur sur 10 réside à plus de 50 km de son travail.
- phénomène de la grande mobilité : ce que l'on appelle « grande mobilité » réfère à un phénomène mis en lumière par une enquête de mobilité réalisée en 2014 par l'ex-région Picardie, étendue en 2016 à l'échelle Hauts-de-France ; la « grande mobilité » concerne tous ceux qui chaque jour s'éloignent à plus de 10 km de leur domicile.
 - la « grande mobilité » concerne 1 770 000 habitants des Hauts-de-France, soit 35% des 11 ans et plus.
 - le « grand mobile des Hauts-de-France parcourt en moyenne 83 km, soit 42 kilomètres de plus qu'un habitant des Hauts-de-France tous confondus.
 - le « grand mobile » des Hauts-de-France se déplace en moyenne pendant 2 heures par jour, soit 40 minutes de plus qu'un habitant des Hauts-de-France tous confondus.
 - un actif se déplaçant en train jusque l'Île-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien
- saturation routière autour de Lille : le réseau autoroutier est saturé en moyenne quatre heures par jour. Les ralentissements durent de 7 à 9 heures puis de 17 à 19 heures. 10% du trafic journalier se concentre sur deux heures le matin et le soir. Le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération. Le coût du temps perdu dans les bouchons est estimé à 2,1 milliards d'euros par an, soit 1,4% du produit intérieur brut (PIB) régional. »
- l'éloignement des zones d'emploi et d'habitat induit des déplacements de plus en plus nombreux. Dans certains cas, de nouvelles façons de travailler peuvent être développées, qui, sans répondre à tous les besoins, peuvent néanmoins permettre de diminuer certains déplacements, et améliorer la qualité de vie des habitants. Le télétravail est l'une des solutions, développée par les entreprises et encouragée par la loi dans le secteur public. Le développement des Tiers Lieux est également une piste, qu'ils relèvent d'initiatives publiques ou privées.
- l'enjeu est également économique. La facture énergétique régionale des transports progresse (6,3 milliards d'euros en 2014 soit 1050 €/habitant ou 2550 €/ménage). Elle est en hausse depuis 2009 (en raison de la hausse des consommations et des prix de l'énergie).

● **T0 :**

Les actifs des Hauts-de-France parcourent en moyenne 23 kms par jour pour leurs trajets domicile-travail.

La durée moyenne des déplacements quotidiens en Hauts-de-France est de 1h 20.

35 % de grands mobiles ont un budget temps quotidien de 2h00. 35% des habitants des Hauts de France (11 ans et plus ont un budget temps quotidien de 2 heures et parcourent 83 km) sont des grands mobiles avec un budget temps quotidien de 2h.

● **Résultats attendus :**

Une réduction des temps de trajets et de l'éloignement pour les déplacements quotidiens

- une amélioration de la qualité de service des transports collectifs
- des temps de déplacements diminués
- des nouvelles façons de travailler permettant de réduire les besoins de déplacements
- atteindre une part modale des TC de 10 à 12% (Indicateurs : part modale des transports en commun en nombre de déplacements/- part modale des transports en commun en kilomètres (%))

● **Résultats Transports :**

- 1- atteindre une part modale des TC de 10 à 12%
- 2- des temps de déplacements diminués (dans les transports collectifs et sur la route)
- 3- une amélioration de la qualité des Transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses

● **Résultats "Climat Air Energie" :**

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	1 187	1 227	1 255	1 401
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	334	335	336	340

Indicateurs : - consommation énergétique et émission de GES des véhicules pour le transport voyageurs
 - part modale des transports en commun en nombre de déplacements/- part modale des transports en commun en kilomètres (%)

- **Leviers :**

Trois leviers sont identifiés par la Région pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- 1 **améliorer la qualité de service des réseaux et des offres de transports**

A court terme, les attentes des usagers sont fortes concernant l'amélioration de l'offre : de meilleures fréquences, régularité et robustesse des services doivent permettre de réduire le temps passé dans les transports et d'améliorer le confort des voyages.

- 2 **réduire les besoins de déplacements en développant de nouvelles façons de faire (télétravail...)**

Les nouvelles technologies, la dématérialisation de démarches administratives et de nouvelles organisations des temps de travail, par exemple, permettent d'éviter certains déplacements.

Ce levier est développé dans l'objectif "développer des nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique".

- 3 **rapprocher les zones d'habitat et les zones d'emplois**

A plus long terme, un aménagement du territoire facilitant les relations entre lieux d'habitat et pôles d'emploi, de services et d'activités, d'une part, et concentrant ces logements et services autour des principaux nœuds de transports, d'autre part, participera de façon notable à la diminution des distances et des temps de déplacement.

- **Références juridiques :**

- Article R4251-4 du CGCT

- **Parti pris concerné :**

Cet objectif se rattache au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions », et au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » à travers les orientations 1 « activer cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré » et 2 « Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional ».

- **Tendances observées :**

- l'activité de la métropole lilloise génère une mobilité intense avec quotidiennement 4,5 millions de déplacements de personnes (650 000 en échange avec les territoires voisins à la MEL), tous modes confondus, et 100 000 mouvements de marchandises supportés par l'ensemble des réseaux de transport du territoire. A long terme, à l'échelle de l'arrondissement de la métropole, les ambitions du SCOT d'accueillir 110 000 nouveaux habitants et, en matière de développement économique, de poursuivre le développement de l'attractivité métropolitaine en visant la création d'emplois et l'accroissement des richesses produites sur le territoire, constituent un potentiel de génération de flux supplémentaires.
- saturation routière autour de Lille : le réseau autoroutier est saturé en moyenne quatre heures par jour. Les ralentissements durent de 7 à 9 heures puis de 17 à 19 heures. 10% du trafic journalier se concentre sur deux heures le matin et le soir. Le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération.
- principaux constats concernant les différents modes de déplacements réalisés par les habitants de la métropole (parts modales, source Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2016 auprès des habitants de la MEL) :
 - un usage majoritaire de la voiture particulière qui a augmenté ces 10 dernières années : 57,5 % (56 % en 2006)
 - un usage des transports collectifs urbains (métro, tramway, bus) et ferroviaire (TER) en progression : 11 % (10% en 2006)
 - la marche demeure un mode de déplacement très important avec 30 % de part modale, mais qui diminue (32 % en 2006), et la pratique du vélo demeure stable avec environ 2% de part modale, mais avec une pratique qui tend cependant à augmenter à Lille et ses abords.
 - un usage très important de la voiture par les actifs, de 66 % en moyenne pour l'ensemble des actifs (travail à temps plein, à temps partiel, en recherche d'emploi) et pouvant atteindre 71 % pour les actifs à temps plein, avec un taux d'occupation de 1,1 personne par véhicule.
- des parts modales pour les flux d'échange entre la MEL et les territoires voisins très majoritairement orientées vers la route
 - 650 000 déplacements par jour
 - 2/3 avec la région ; 1/4 avec la Belgique
 - 90% en voiture particulière / 10 % en transports collectifs

- une étoile ferroviaire régionale très dense centrée sur Lille, un réseau de 2 lignes de métro et 2 lignes de tramway qui desservent le tissu urbain dense, complété par 4 Lianes à haut niveau de service, un réseau urbain de bus dense et des lignes d'autocars. 11 pôles d'échanges (ferroviaire et/ou urbain) et 10 parcs-relais
- régularité des trains de l'étoile ferroviaire lilloise : en 2016, 88,6 % des trains sont arrivés à l'heure.

- **Résultats attendus :**

- décongestionner l'accès routier et réguler les trafics
- fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire et rapide
- lutter contre la voiture-solo (autosolisme) : report vers les services de transports collectifs, développement du covoiturage et des nouveaux services
- intervenir de manière concertée (différentes AOT et acteurs) pour améliorer en particulier l'intermodalité

- **Leviers :**

Cinq leviers sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- 1 accompagner les usagers et adapter les solutions de mobilité pour accroître l'usage des modes alternatifs à la « voiture solo »
- 2 optimiser les infrastructures et améliorer l'organisation des services de transport pour rendre plus efficaces les réseaux et plus fiables les déplacements
- 3 développer une vision commune des acteurs locaux sur la mobilité par un partage renforcé des connaissances, la production et la mise en commun de données, et par le renforcement des outils communs de mesure et d'exploitation de ces données.
- 4 construire une synergie public-privé en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine (favoriser l'action et l'expérimentation)
- 5 proposer une desserte ferroviaire pour faciliter les déplacements au sein du bassin de mobilité de la Métropole (Système Express Métropolitain (SEM) et projet de Réseau Express Hauts de France)

Ces leviers et les propositions d'actions correspondantes sont développés dans l'annexe 4 « planification régionale de l'intermodalité et planification régionale des infrastructures de transport » (points B.III.1 de la partie sur la mobilité des personnes et 3.1 du plan d'actions).

- **Echéance :**

2030

PROJET DE RESEAU EXPRESS HAUTS-DE-FRANCE DANS UN SYSTEME EXPRESS METROPOLITAIN

Le problème d'accessibilité à la métropole lilloise est crucial et les solutions doivent être réfléchies à une échelle plus large que celle de la métropole pour répondre également aux besoins depuis et vers les territoires plus éloignés.

Le SRADDET doit répondre à l'enjeu de confortement de l'attractivité de la métropole Lilloise pour en faire bénéficier l'ensemble du territoire régional en favorisant une bonne accessibilité par la fluidification des trafics et le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle en lien avec l'amélioration du cadre de vie, plus agréable et plus sain, et la qualité des déplacements, plus confortables et plus fiables, pour les habitants et les usagers de la métropole.

Quels que soient les choix futurs, il convient d'aborder les problématiques de congestion en lien avec les phénomènes de métropolisation et les choix d'organisation générale, de complémentarités et d'équilibres territoriaux de la nouvelle région. Les technologies numériques et les nouveaux services et pratiques associés constituent dans cette perspective des composantes essentielles de l'attractivité. Par ailleurs, il faut noter que l'enjeu de rayonnement de la métropole Lilloise est particulièrement important pour l'ancien bassin minier qui lui est fortement connecté au regard des déplacements des actifs.

Il est indispensable de mettre en place des solutions pérennes pour renforcer l'attractivité et diversifier le système de mobilité. Le développement de l'attractivité et du rayonnement de la métropole Lilloise (MEL) passe par une meilleure organisation des échanges, l'optimisation de l'usage des réseaux de transport existants, la complémentarité avec les territoires voisins et les systèmes urbains régionaux et transfrontaliers.

S'agissant de la saturation du nœud ferroviaire lillois qui limite la capacité de desserte pour les utilisateurs quotidiens, il convient d'engager les réflexions et d'enclencher des opérations permettant notamment de favoriser à terme un système express métropolitain (SEM) et la mise en place d'une offre de type « RER métropolitain ». Ces opérations pourraient viser, par exemple, des aménagements en gare, la simplification de la gestion de l'infrastructure ou encore la modernisation des systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures. Les réflexions et études correspondantes, associant l'ensemble des parties dont l'Etat, le gestionnaire d'infrastructures et les autorités organisatrices de la mobilité, devront en particulier intégrer les projets de modernisation de l'existant, questionner les différentes options qui se sont exprimées à travers le schéma directeur des infrastructures (SDIT) de la MEL et nourrir le projet de Réseau Express Hauts-de-France.

Le projet de Réseau Express Hauts-de-France étend vers la Belgique et vers la Picardie le projet ambitieux de Réseau Express Grand Lille (REGL) qui a été initié dans un premier temps pour apporter une réponse globale aux besoins de mobilités des 3,8 millions d'habitants de l'espace dénommé Aire Urbaine Centrale, s'étendant depuis l'agglomération lilloise jusqu'au bassin minier.

Ce projet de REGL, conformément à la législation, a été soumis à un débat public en 2015.

Les ambitions portées lors de ce débat étaient diverses et complémentaires :

- renforcer le maillage ferroviaire en créant une ligne nouvelle allant de Lille Flandre à Hénin-Beaumont, en créant 6 nouvelles gares et pôles d'échanges,
- diffuser son effet au sein des différents pôles urbains : connexion aux lignes TER et TER-GV pour faciliter la continuité des parcours,
- développer la mobilité durable en donnant moins de place à la voiture tout en favorisant les autres modes de déplacement vélo, transports en commun, co-voiturage...
- offrir des liaisons fréquentes et rapides,
- maîtriser le développement urbain, en l'associant à une politique d'aménagement du territoire ambitieuse portée par les collectivités territoriales à travers leurs schémas de planification (SCOT, PLU, PLUI).

Le Réseau Express Hauts-de-France est donc un grand projet régional qui fait partie des solutions de désenclavement de la métropole lilloise. Il est prévu à long terme (au-delà de 2030) et des recommandations peuvent être énoncées pour veiller à une urbanisation maîtrisée autour des futures gares (traité dans le cadre de l'objectif sur les PEM), pour avoir une attention particulière autour des polarités de Lille Flandre et d'Hénin-Beaumont ou encore pour anticiper une stratégie foncière au regard des faisceaux prévisionnels. Les réflexions menées dans le cadre de la démarche SEM constituent un préalable indispensable aux études d'approfondissement de ce projet.

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-4 du CGCT**

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif se rattache au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions », et au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » à travers l'orientation 1 « activer cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré ».

- **Tendances observées :**

Les territoires du sud des Hauts-de-France sont des lieux de grande mobilité quotidienne, du fait de la proximité des grands pôles d'emplois de la région parisienne. Chaque jour, 120 000 résidents de la région vont travailler en Ile-de-France. 15 000 de ces navetteurs travaillent sur le pôle d'emploi de Roissy (soit 11% des emplois salariés du pôle). Ces grands mobiles résident en très grande majorité (81%) dans le département de l'Oise, notamment dans le Pays Thelle-Vexin-Sablons (environ 40% de la population âgée de plus de 11 ans du Pays est qualifiée de grands mobiles), le Pays du Sud de l'Oise et le Grand Creillois, mais aussi dans le Pays du Sud de l'Aisne.

Les déplacements de ces grands mobiles s'effectuent, à l'instar de la majorité des déplacements à l'échelle de la région, majoritairement en voiture. Le sud du territoire se caractérise néanmoins par une forte utilisation du train (environ 30% des déplacements vers l'Ile-de-France s'effectuent en train), ce qui s'explique par l'engorgement du réseau routier pour arriver sur les pôles d'emplois franciliens, Paris en particulier, et l'efficacité de la liaison ferroviaire.

Outre l'émission de gaz à effet de serre (les déplacements étant majoritairement effectués en voiture), ces déplacements ont un impact sur le mode de vie des ménages, qui accordent beaucoup de temps quotidien à se déplacer : les grands mobiles du sud picard passent ainsi plus de 2h30 par jour à se déplacer (2h46 pour les grands mobiles du Sud de l'Aisne par exemple), parcourant en moyenne plus de 100 km par jour (120 km pour les grands mobiles du Sud de l'Aisne). L'organisation de la vie personnelle et familiale en est impactée, les navetteurs devant s'accommoder d'une large amplitude horaire (entre 4 et 7h du matin, 10% des mouvements des grands mobiles se rendant en Ile-de-France ont déjà été effectués, et 10% s'effectuent encore entre 20h et minuit) et du stress lié aux conditions de transport.

L'attractivité des territoires du sud des Hauts-de-France a des conséquences importantes, en particulier en termes de consommation d'espace. L'installation des nouveaux ménages se fait essentiellement dans les couronnes périurbaines des villes ou dans des communes rurales, augmentant la consommation foncière, l'artificialisation et une diminution de la biodiversité. Le modèle du pavillon, au sein d'un lotissement réalisé en extension urbaine, est encore très présent. Outre la consommation d'espace que ce phénomène génère, ce modèle de construction, éloigné de l'architecture locale ancienne, marque les paysages et entraîne une perte d'identité des communes.

Même si la part de marché du ferroviaire est importante pour supporter ces échanges avec l'Ile-de-France, les marges de manœuvre sont extrêmement réduites pour rajouter des trains sur les axes saturés qui convergent essentiellement vers la gare de Paris Nord, principale porte d'entrée francilienne pour les habitants des Hauts-de-France. Cette saturation se traduit notamment aujourd'hui par des difficultés d'exploitation et une qualité de service insatisfaisante.

Aussi, la facilitation des échanges passe nécessairement par la diversification des portes d'entrée en Ile-de-France et la réalisation du réseau Grand Paris Express (GPE) offre l'opportunité de créer de nouveaux points de connexions entre les lignes ferroviaires classiques desservant Paris, utilisés notamment par les TER, et le métro de rocade GPE. Ces points de connexions permettraient ainsi de multiplier les possibilités d'accès aux principaux pôles d'activité et d'emplois franciliens sans transiter par les gares parisiennes centrales. Plusieurs connexions méritent ainsi d'être étudiées - comme à St-Denis-Pleyel, Chelles, etc. – et c'est l'accès à Roissy via le projet de liaison Roissy-Picardie qui apparaît comme le plus réaliste à moyen terme et comme celui offrant le plus de facilités pour les habitants des Hauts-de-France : accès au pôle d'emplois de Roissy, à la grande vitesse avec la gare TGV, au transport aérien et au réseau de transports collectifs d'Ile-de-France qui sera donc sensiblement renforcé demain avec le Grand Paris Express (ligne 17). Suivant la même logique, les réflexions doivent être poursuivies en vue de faciliter les relations entre le sud de l'Aisne et pôle de Roissy, au travers notamment du projet de virgule ferroviaire permettant, au niveau de Mitry-Mory, de relier la ligne Paris-Laon à la ligne à grande vitesse d'interconnexion desservant l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

● Résultats attendus :

- facilitation et diversification des possibilités d'accès en transports collectifs aux pôles franciliens
- amélioration de l'accès au pôle économique et d'emploi de Roissy
- amélioration de l'accès aux différents pôles d'emploi et d'activité d'Ile de France, notamment par une connexion optimale au Grand Paris Express
- accès facilité à la grande vitesse grâce à la gare TGV et à l'aéroport international de Roissy
- bénéfique pour les territoires concernés en termes de développement et d'attractivité tout en préservant l'identité et la qualité de vie
- assurer un développement équilibré de ces territoires en maîtrisant la consommation foncière notamment

● Leviers :

Quatre sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- 1 **favoriser l'urbanisation à proximité des pôles gares permettant d'accéder à Paris et renforcer certaines polarités tout en maîtrisant les temps de déplacements** vers la capitale pour une meilleure qualité de vie des actifs-pendulaires travaillant en Ile-de-France. Limiter l'effet de desserrement résidentiel francilien et la dilution urbaine qui en résulte en définissant une stratégie partagée, voire interrégionale
- 2 **garantir l'attractivité des quartiers de gare en améliorant leur qualité urbaine et en soignant les entrées de ville par le rail**
- 3 **structurer les pôles d'échanges, organiser l'intermodalité et le rabattement vers ces pôles en considérant un territoire élargi.** A cet effet, veiller en particulier à une bonne articulation entre les documents de planification en Hauts-de-France et en Ile-de-France
- 4 **étendre tout particulièrement l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare** en améliorant l'accessibilité en transports collectifs et modes doux des gares desservies par la liaison Roissy-Picardie et en favorisant l'intermodalité
- 5 **s'appuyer sur les liaisons ferroviaires pour faciliter les échanges et pour diversifier les portes d'entrées en Ile-de-France : réalisation de Roissy-Picardie, articulation avec le Grand Paris express, amélioration de l'accessibilité de l'Aisne au pôle de Roissy, accélération, cadencement et modernisations des lignes TER**

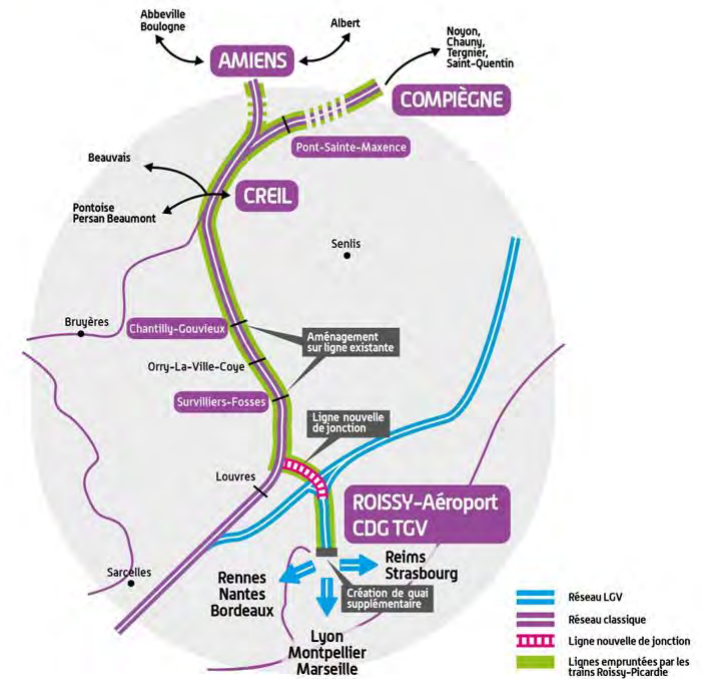
LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

De nombreux actifs du sud de la région travaillent sur la plateforme de Roissy ou plus largement sur le pôle d'emplois de Roissy. Au-delà de la gare de Paris Nord, qui arrive à saturation, il est indispensable de diversifier les portes d'entrées ferroviaires en Ile-de-France.

C'est dans cette logique que s'inscrit le projet Roissy-Picardie, qui consiste d'une part en la création, dans le Val d'Oise, d'une ligne nouvelle de 6 km environ, reliant la ligne à grande vitesse d'interconnexion à la ligne classique Amiens-Creil-Paris, et d'autre part en la réalisation d'aménagements sur la ligne existante entre Chantilly et la ligne nouvelle et en gare de Roissy CDG. Le projet permettra de compléter le raccordement de la région au réseau grande vitesse, de favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion et d'assurer des déplacements domicile-travail en train pour les salariés du pôle de Roissy vivant dans le sud de la région.

Par ailleurs, lorsque la ligne 17 du Grand Paris Express sera réalisée, il constituera une nouvelle porte d'entrée en Ile-de-France.

SCHÉMA GÉNÉRAL DU PROJET



● Echéance :

Projet Roissy-Picardie : horizon 2025
 Autres réflexions d'accès à l'Ile-de-France : 2030 / 2050

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-4 du CGCT**

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif vise à :

- développer l'accessibilité des espaces peu denses et isolés aussi bien en facilitant les mobilités en leur sein mais également en renforçant leur ouverture vers les pôles de centralités (pôles secondaires et intermédiaires entre autres). Il vient conforter l'enjeu pour les espaces peu denses et isolés posé dans le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » de désenclaver et d'expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local.
- favoriser la mobilité dans les territoires où les publics ont des difficultés de perception de la mobilité ou de l'éloignement notamment (bassin minier, quartiers prioritaires politique de la ville...).

Il répond au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » à travers l'orientation d'encourager la mobilité pour l'accès aux services, à l'emploi et à la formation.

- **Tendances observées :**

Les enjeux en termes de mobilité pour ces publics et territoires sont multiples :

- économique, la mobilité est un facteur d'insertion et d'accès à l'emploi et à la formation
- environnemental, par l'accès aux modes doux, alternatifs
- sanitaire, via l'accès aux soins
- social, via les liens sociaux et les loisirs

En France, 20% des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés de mobilité. 50% des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité.

En région, on constate un éloignement des pôles d'emplois et de services des zones d'habitat, des populations peu mobiles (séniors) ou dépendantes d'autrui en termes de mobilité (jeunes), et un recours à la voiture individuelle souvent privilégié. La question de mobilité inclusive est donc essentielle.

- **Résultats attendus :**

- 1- une couverture des territoires par une AOM qui devra proposer des services adaptés aux besoins locaux
- 2- une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses
- 3- un accompagnement des publics les plus fragiles

- **Leviers :**

Cinq sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- 1 **mettre en place des stratégies de territoires adaptées en fonction des besoins des populations et des caractéristiques territoriales** (territoires ruraux, peu denses et isolés, en développement, territoires périurbains, grands pôles des aires urbaines)
- 2 **faciliter l'accès aux différents services pour les publics les plus fragiles en contribuant à la levée des freins psychologiques à la mobilité et permettre à tous les publics, en particulier aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en recherchant les solutions les plus adaptées** (amélioration des conditions de déplacement, sécurisation des parcours ...)
- 3 **développer des nouveaux services adaptés aux publics et territoires par différents outils disponibles**, par exemple les plans de mobilité rurale, ou des **plateformes de mobilité développées et accessibles au plus grand nombre**
- 4 **développer un apprentissage de la mobilité, notamment en veillant à lever les freins psychologiques**
- 5 **accompagner les expérimentations et innovations en matière de mobilité dans les territoires peu denses**

- **Echéance :**

2030

● **Références juridiques :**

• Article R4251-4 du CGCT

● **Parti Pris concerné(s) :**

Cet objectif se rattache au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » et au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

● **Tendances observées :**

- intensité urbaine moyenne (nombre d'habitants + emplois + étudiants dans un disque de 1 km autour des gares)

En moyenne, dans un rayon d'1 km autour des gares et points d'arrêts de la Région	3 423 habitants	Intensité urbaine moyenne rayon 1km : 17.82
	310 lycéens	
	1 893 emplois	
En moyenne, dans un rayon d'1km autour des gares uniquement	5 825 habitants	Intensité urbaine moyenne rayon 1km : 33.14
	684 lycéens	
	3 970 emplois	
En moyenne, dans un rayon d'1km autour des points d'arrêts uniquement	1 953 habitants	Intensité urbaine moyenne rayon 1km : 8.43
	81 lycéens	
	623 emplois	

- le réseau TER Hauts-de-France est composé de 363 gares et points d'arrêts (141 gares et 222 points d'arrêts).
- pour le versant sud comme le versant nord, le 1^{er} mode utilisé pour accéder aux gares est la marche à pied (37,8% et 37,5%) mais le second mode diffère puisqu'en Picardie c'est assez largement la voiture conducteur (34,9%) loin devant la voiture passager (14,6%) et surtout les transports collectifs (9,6%). Pour le versant nord, la voiture conducteur est deuxième à seulement 24,3% suivie de la voiture passager (18,5%) et les transports collectifs à 16%.
- 82% des personnes accédant à la gare en voiture sont confrontés à des situations de gares saturées. Ainsi, ce sont près de 42% des usagers du TER qui sont confrontés à des problèmes de stationnement en gare.
- aménagement d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) : il s'écoule 6 à 8 ans entre l'intention et la réalisation effective. Aujourd'hui, sur les 39 opérations réalisées sur des périmètres « abords de gare », une vingtaine sont de vrais PEM au sens nœud de connexion entre réseau urbain, réseau interurbain, offre de stationnement importante et forte fréquentation.

Par ailleurs, traiter de l'accès aux gares c'est également prendre en compte un enjeu de rabattement vers certaines gares dans le cadre d'un modèle d'organisation territoriale (notamment en prenant en compte la logique des « hubs secondaires »).

- T0 :

2018 : 39 opérations réalisées sur des périmètres « abords de gare » dont une vingtaine sont de vrais PEM
42% des usagers du TER sont confrontés à des problèmes de stationnement en gare

- **Résultats attendus :**

- un traitement des gares et points d'arrêt différencié selon leurs spécificités
- des gares et des pôles d'échanges intégrés dans la ville et les territoires, et offrant une accessibilité et des services efficaces aux usagers

- **Leviers :**

Pour atteindre cet objectif de développement des pôles multimodaux, il s'agit de s'appuyer sur les leviers suivants :

- **améliorer les liaisons entre les PEM et les polarités desservies, dans le cadre de l'ossature régionale**
- **améliorer l'accessibilité aux gares pour un développement de l'utilisation du TER**
- **développer les quartiers de gares**

Pour ce faire, la Région propose une typologie des PEM avec des attendus propres à chaque type de PEM (cf. règle générale n°27 du fascicule du SRADDET)

- **Echéance :**

2030

● Références juridiques :

- Art. R4251-4 du CGCT

● Parti Pris concerné(s) :

Cet objectif se rattache au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » et au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

● Tendances observées :

Offrir aux voyageurs une véritable offre intermodale est l'un des facteurs de report modal et d'utilisation des transports collectifs. Deux Syndicats Mixtes de transports existent sur le territoire régional et ont pour objet le développement de l'intermodalité (indicateurs intermodalité) :

- 80% des déplacements en train dans les Hauts-de-France sont intermodaux (c'est-à-dire que sont utilisés successivement plusieurs modes de transports mécanisés, donc hors marche à pied).
- 53% des déplacements intermodaux réalisés en train comptent un mode en plus du train, 36% 2 modes, 12% trois modes ou plus.
- nombre de lignes/services de cars issus de la "Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques" : en Région Hauts de France, en 2017, il existe 380 liaisons de transport entrant dans la catégorie dite des « Cars Macron » qui desservent 21 villes des Hauts de France vers l'Île-de-France et l'international.

● T0 :

2018 : existence de 2 syndicats mixte « SRU » qui ne couvrent pas la totalité de la région (SMTCO et Hauts de France Mobilité). Pour autant ces syndicats développent déjà des « produits » intermodaux et avancent sur des solutions billettiques, ou information multimodale qui vont dans le sens du développement du service intermodal aux voyageurs.

● Résultat attendu :

- renforcement de l'usage des transports collectifs par une offre intermodale efficace (Information multimodale, tarification, billettique, offres coordonnées)

- **Leviers :**

Pour atteindre cet objectif, il est possible de s'appuyer sur les leviers suivants :

- encourager les démarches partenariales pour la gestion des projets et pour renforcer la relation entre acteurs (partenariat sur des projets spécifiques ; renforcement d'une position Régionale pour les relations transfrontalières, lien avec la Belgique, avec l'Ile de France...).
- tendre vers une organisation coordonnée de l'intermodalité en s'appuyant notamment à terme sur un seul syndicat régional de transports.
- développer des services intermodaux pour tous les habitants des Hauts-de-France : information multimodale, coordination des offres, tarification et supports billettiques, etc.

- **Echéances :**

2030

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES ALTERNATIVES ET COMPLÉMENTAIRES À LA VOITURE INDIVIDUELLE (CAE)

21

- **Références juridiques :**

- Article R4251-4 du CGCT

- **Parti Pris concerné :**

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue »

- **Tendances observées :**

Le transport reste très dépendant des produits pétroliers (98 % de l'énergie qu'il consomme). Et avec 20 % des émissions régionales c'est le second émetteur de gaz à effet de serre (après l'industrie et devant l'agriculture-sylviculture et le résidentiel-tertiaire. C'est le 3ème consommateur régional d'énergie (4 Mtep en 2014, soit 23% du total régional).

Avec le résidentiel c'est le secteur qui connaît la plus forte croissance depuis 1990 en termes de GES : + 28 % de 1990 à 2014, en raison de l'augmentation du trafic et du nombre de véhicules par ménage.

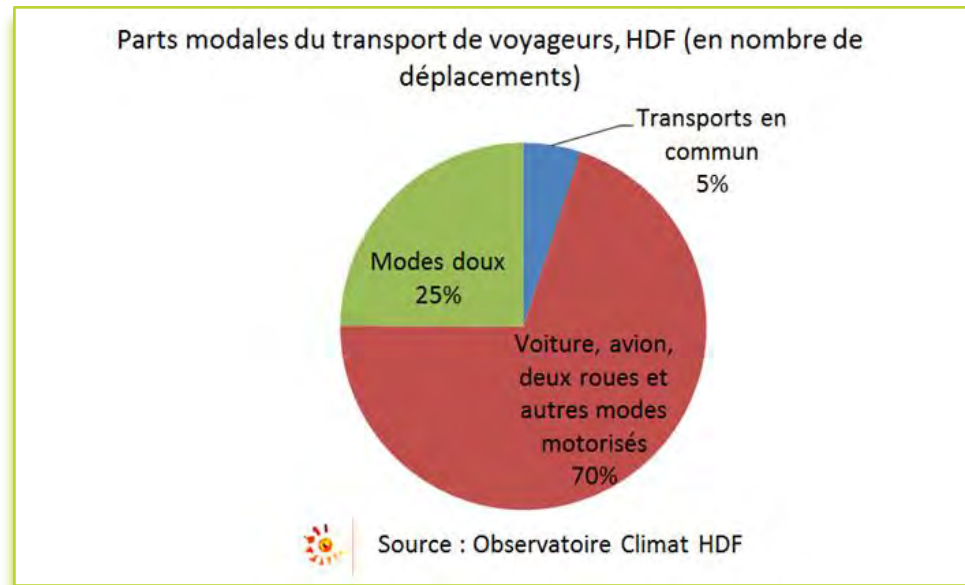
Le nombre de déplacements tend à se stabiliser mais les distances parcourues s'allongent. En effet, les formes urbaines régionales, plus étalées et multipolaires impliquent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air, fragmentation écopaysagère et bruit, notamment).

Outre l'aspect santé-environnementale, l'enjeu est aussi économique. La facture énergétique régionale des transports progresse (6,3 milliards d'euros en 2014, soit 1 050 €/habitant, ou 2 550 €/ménage). Elle est en hausse continue depuis 2009 (en raison de la hausse des consommations et des prix de l'énergie).

Dans ce contexte, l'enjeu pour le transport de voyageurs est de réduire les déplacements routiers (en besoin, nombre et portée, avec développement du covoiturage) et leurs impacts (en développant les déplacements alternatifs à la voiture, qui ne représentent que 30% des trajets, dont 25% en modes doux (vélo, marche à pied) : développement de la multimodalité, amélioration de la logistique urbaine, amélioration de la motorisation, optimisation des modes de conduite.

- **T0 :**

2012



● Résultats attendus :

		2012	2031	2050
optimiser l'offre de TC	Part modale en voy/ km	9%	12%	20%
	Part modale en nombre de déplacements	5%	10%	14%
co -voiturage	Pers./veh	1,1	1,3	1,5
Part modale du vélo au-delà de 5 km »	Part modale en nombre de déplacements (y compris avec assistance elec)	1%	5%	10%

● Résultats « Climat Air Energie » :

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	1 256	1 272	1 284	1 341
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	316	314	313	307

Indicateurs de résultat : consommation énergétique et émissions de GES des véhicules pour le transport voyageurs

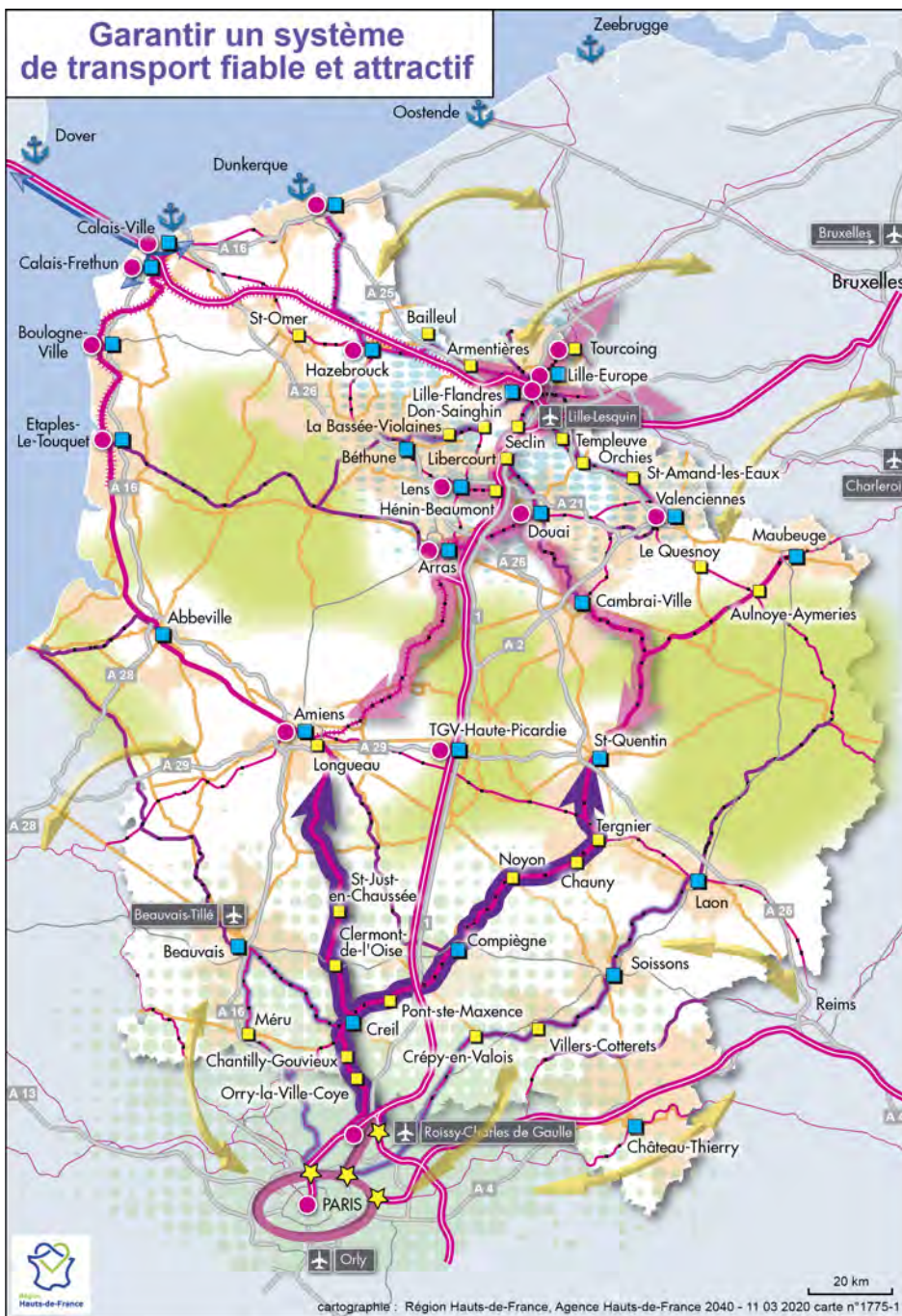
- **Leviers :**

Deux leviers sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- ① **créer les conditions favorables à l'usage des transports moins polluants, au développement des modes alternatifs et actifs et au déploiement des de nouveaux services de véhicules partagés (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé...)**
- ② **développer le management de la mobilité dans les territoires et dans les organisations publiques et privées/ et l'accompagnement au changement/ expérimentations**

- **Echéances :**

2030



Proposer des conditions de déplacements soutenables

S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante :

- Réseau TER
- TERGV
- Ligne TER à accélérer / cadencer / moderniser
- Proposition de Services Adaptés pour les lignes de desserte fine du territoire
- Ligne Paris - Calais et ligne Paris / Cambrai - Maubeuge

Proposer un réseau routier d'intérêt régional :

- Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)

Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France

- Renforcer l'intermodalité au droit des villes et agglomérations (AOM)

Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise

- Zone d'influence
- Projet Réseau Express Hauts-de-France

Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie

- Zone d'influence
- Projet Roissy-Picardie
- Grand Paris Express
- Connexions envisageables avec le Grand Paris Express

Améliorer les relations transfrontalières et interrégionales :

Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux

- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux
- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement vers les métropoles

Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables

- Développer et adapter les services dans les zones rurales

Infrastructures existantes :

- Aéroport
- Port voyageur
- Gare TGV
- Liaison transmanche
- Autoroute
- Réseau routier
- TGV / LGV
- Gare TER

MODELE D'AMENAGEMENT



Favoriser un aménagement équilibre des territoires

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

- **Parti(s) Pris concerné(s) :**

L'offre commerciale fait partie des services nécessaires et donc attendus par la population. Sa présence est une composante de l'ossature territoriale et de l'activité économique ; elle participe à l'aménagement, à l'organisation, à l'attractivité, à l'équilibre et au développement du territoire. Toutes ces fonctions se retrouvent à différents niveaux dans les 3 partis pris du SRADDET, mais plus particulièrement dans le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », et qui précise que :

- les politiques d'aménagement (en matière de transport, d'habitat, de commerce, de services et d'équipement) devront être adaptées au développement des territoires ;
- une attention particulière sera portée aux pôles intermédiaires en situation de dévitalisation : la concentration de commerces et de services sera à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités ;
- une réflexion régionale sur les fonctions commerciales et les services au sein des ruralités sera à engager en faveur de la mixité fonctionnelle, de l'accessibilité et de la requalification des sites commerciaux, quels qu'ils soient.

Par ailleurs, le SRADDET s'articule avec plusieurs orientations stratégiques du SRDEII (développement économique et aménagement du territoire), qui ambitionne de faire des Hauts-de-France une « une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » (à travers le commerce multi-canal, la digitalisation, la "Shopping Experience", les nouvelles formes de commerce, etc.), et certains de ces plans d'actions (qui vise notamment à renforcer la compétitivité des TPE tout en favorisant leur ancrage territorial et leur structuration, à revitaliser les centre-bourgs par un soutien au commerce et à l'artisanat, à promouvoir le développement de nouveaux services en zone rurale, etc.).

- **Tendances observées :**

Le secteur du commerce de détail montre au niveau national des signes d'essoufflement depuis 2011 : baisse du chiffre d'affaires, faible consommation des ménages, augmentation du nombre de défaillances des entreprises commerciales dans un contexte de concurrence forte (augmentation du nombre d'implantations) et de hausse des loyers, traduisant un « transfert de la valeur du commerce vers l'immobilier ». Un décrochage entre offre et demande est ainsi observé, avec une consommation des ménages qui progresse de 1,5 % par an en moyenne quand, dans le même temps, le nombre de m² de surfaces commerciales augmente de 3 %.

En région Hauts-de-France, cela se traduit par une moindre croissance de l'emploi malgré un nombre croissant d'établissements commerciaux : entre 2009 et 2014, le nombre d'établissements croît de 10,7 %, quand l'emploi reste stable (+0,2 %). Une vacance commerciale (multifactorielle) relativement forte est également observée : sur la trentaine de centres villes, dont la vacance commerciale est connue, une vacance moyenne de 10,9 % est constatée en 2017. Une dizaine de villes connaissent une vacance supérieure à 15 % dans leur centre-ville.

La vacance commerciale des zones commerciales n'est pas disponible pour l'ensemble des villes régionales, mais les données nationales montrent qu'elles ne sont

pas épargnées par la hausse de la vacance : elle atteint 7,5 % en 2017 dans les parcs d'activité et 12 % dans les centres commerciaux, quand elle était inférieure ou proche de 5 % en 2012. Ce phénomène touche particulièrement les centres commerciaux les plus récemment construits (après 2000). En Hauts-de-France, sur 16 centres commerciaux (tous de centre-ville) dont la vacance est connue, elle est supérieure à 10 % pour 10 d'entre eux.

En parallèle, il est constaté une part importante d'inauguration de nouvelles surfaces commerciales. Cette tendance inquiète quant à l'apparition de futures friches commerciales.

Zoom sur le e-commerce : les ventes en ligne ont un poids dans le commerce de détail estimé à 8 % en 2016. Les principales dépenses des consommateurs concernent le secteur du tourisme, qui affiche un CA de 20,1 milliards d'euros en 2016. Les produits culturels sont le 2e poste des dépenses sur internet (3,3 Mds €). A noter que le chiffre d'affaires du e-commerce reste très concentré : 84 % du chiffre d'affaires est réalisé par 4,5 % des sites marchands (environ 9000 sites) ; 0,5 % des sites concentrent 61 % du chiffre d'affaires du marché.

La dévitalisation commerciale affecte différemment les villes moyennes et leurs centres villes, et ses causes principales sont multiples :

- facteur « sociodémographique » : taux de chômage et de pauvreté élevés, population en baisse et hausse de la vacance en matière de logement dans la ville centre (éloignement habitants-consommateurs / commerces) ;
- facteur « économique » : développement important des zones commerciales situées en périphérie (créant un déséquilibre avec le centre), augmentation ou coût (trop) important des loyers commerciaux, concurrence du e-commerce et absence de visibilité sur Internet des commerces physiques existants (besoin d'une « vitrine numérique ») ;
- facteur « déplacement » : accessibilité difficile/contraignante ou insuffisante en matière de stationnement, mobilité douces ou transports en commun,
- facteur « attractivité » : absence d'animation en centre-ville et/ou centre-ville peu qualitatif (besoin de requalification des aménagements publics), absence d'attractivité touristique, etc.

● T0 :

Nombre d'établissements en 2014 : 57 117 (variation 2009-2014 : +10,7 %. Source : Insee, dénombrement des établissements).

Effectifs en 2014 : 167 453 (variation 2009-2014 : +0,2 %. Source : Acooss).

Surfaces autorisées en CDAC/CNAC en 2017 : 189 104 m²

● Résultats attendus :

A travers la volonté de rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres-bourgs, le SRADDET vise à contribuer à la revitalisation des centres villes et les centres-bourgs. Il s'agit dans une approche de gestion économe de l'espace de diminuer le taux de vacance commerciale et de maintenir voire développer les emplois en lien avec le commerce. La concertation, l'accessibilité et la prise en compte de la problématique commerciale dans les aménagements seront recherchées. Par ailleurs, l'objectif vise à faciliter l'adaptation aux nouveaux modes de consommations et l'accompagnement à la diversification des activités.

- **Leviers :**

A travers cet objectif de rééquilibrage, il n'est nullement question d'opposer stérilement centre et périphérie. Il s'agit plutôt d'organiser les places réciproques dans une logique de complémentarités. Ainsi, trois leviers peuvent être identifiés pour concrétiser le rééquilibrage :

- **agir sur l'attractivité globale des centres villes et des centres bourgs.** Leur revitalisation doit passer par une approche globale reposant sur une mixité des fonctions et favorisant notamment une offre de logement de qualité et diversifiée, une bonne accessibilité du centre-ville (liens avec objectifs logement et PEM) et des commerces (stationnement, mobilités douces, desserte par les transports en commun, signalisation,...) et la réduction de la vacance commerciale, notamment en s'appuyant sur les initiatives de réimplantation de l'activité commerciale. Il s'agit également de miser sur la qualité des espaces publics et sur des aménagements favorisant la convivialité dans les centres villes et les centres-bourgs, mais aussi sur la requalification des zones commerciales existantes. Par ailleurs, les territoires sont encouragés à définir - en cohérence et de façon coordonnée avec les acteurs concernés - une stratégie d'aménagement et de développement commercial ayant pour finalité l'équilibre et la pérennité des commerces situés dans les centres et en périphérie, en se basant notamment sur le principe de différenciation de l'offre. Enfin, la préservation de la vocation des linéaires commerciaux et des artères commerciales doit être privilégiée.
- **prévenir l'inflation de l'offre en périphérie et créer les conditions de sa mutabilité.** Les équilibres commerciaux infra et interterritoriaux sont à organiser sur le moyen et le long terme. Il s'agira de conforter, voire prioriser le développement commercial au cœur des centralités existantes, en cohérence avec l'ossature urbaine du territoire. Ainsi, le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre sera recherché. Il s'agit également de prévenir l'apparition de friches commerciales en favorisant des formes urbaines propices à la mutabilité, dans une logique de renouvellement urbain (liens avec objectifs foncier). Globalement, il convient de favoriser la montée en qualité dans l'aménagement des zones commerciales de périphérie, en particulier celles qui sont devenues de nouvelles polarités urbaines. Dans ce cas, une bonne connexion avec les transports en commun et une mixité fonctionnelle seront recherchées.
- **diversifier les activités commerciales en lien avec les nouveaux modèles de consommation.** Afin de pérenniser les commerces existants en centre-ville et dans les centres bourgs, il est souhaitable d'accompagner les mutations liées aux modes de consommation (vente en ligne, vitrines numériques...) et aux modes de vie (amplitudes horaires pour les ouvertures, digitalisation...). Il s'agit par ailleurs de favoriser une logistique urbaine adaptée à ces évolutions et garantissant des liens apaisés entre la périphérie et le centre (gestion optimale des flux pour éviter les congestions, approches décarbonnées...) ; liens avec l'objectif "logistique urbaine"). Enfin, la diversification peut également passer par l'émergence d'une nouvelle offre commerciale en lien avec les circuits courts alimentaires (lien objectif "biodiversité").

- **Echéance :**

2030

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti Pris concerné :**

Cet objectif répond au parti pris 3 du SRADDET : « Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », et à l'orientation 3 : « le besoin de développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et de contribuer à la transition énergétique ».

- **Donnée de référence (TO, tendances observées) :**

Projection ménages 2017 (données INSEE-DREAL)

Avec 260 000 habitants supplémentaires attendus à l'horizon 2050, la population des Hauts-de-France devrait croître moins vite qu'en France métropolitaine (+ 4,3 % contre + 12,5 %). La région perdrait ainsi sa troisième place des régions françaises en termes de population. La croissance de la population reste portée par l'accroissement naturel. À l'inverse, le solde migratoire (différence entre les arrivées et les départs) pondère cette croissance avec un taux annuel moyen de -0,32 %.

D'ici 2050, le nombre de ménages augmenterait de 377 000 dans les Hauts-de-France, à un rythme moins important qu'en France métropolitaine (+0,39 % par an contre +0,54 %). Ce rythme est par ailleurs deux fois moindre que lors de la période 1990-2013. La croissance du nombre de ménages est liée à trois facteurs, qui ont une influence variable. L'effet principal est lié au vieillissement de la population, avec un nombre plus important de personnes âgées seules. L'impact de la croissance démographique ou de l'évolution des modes de cohabitation est plus limité. Cette augmentation du nombre de ménages se traduit par un nombre plus important de personnes seules, de + 322 700 d'ici 2050, soit huit ménages supplémentaires sur dix.

Il faudrait produire 426 000 nouveaux logements d'ici 2035 (soit 21 300 logements par an) pour répondre aux besoins de la population en poursuivant les tendances actuelles. Ce besoin résulte pour deux tiers de l'évolution du nombre de ménages à venir.

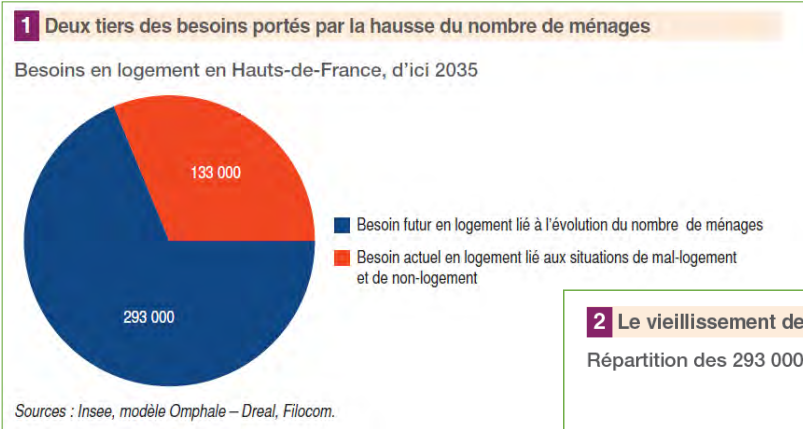
De plus, les politiques d'aménagement et de développement devront prendre en compte la spécificité du territoire régional, organisé autour de différents niveaux de pôles. C'est pourquoi le SRADDET propose une ossature régionale multipolaire structurée autour :

- des pôles majeurs (capitale régionale et second pôle régional) de Lille et Amiens,
- de pôles d'envergure régionale qui présentent pour la plupart une fragilisation de leur ville centre,
- des pôles intermédiaires maillant les territoires ruraux et périurbains, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant.

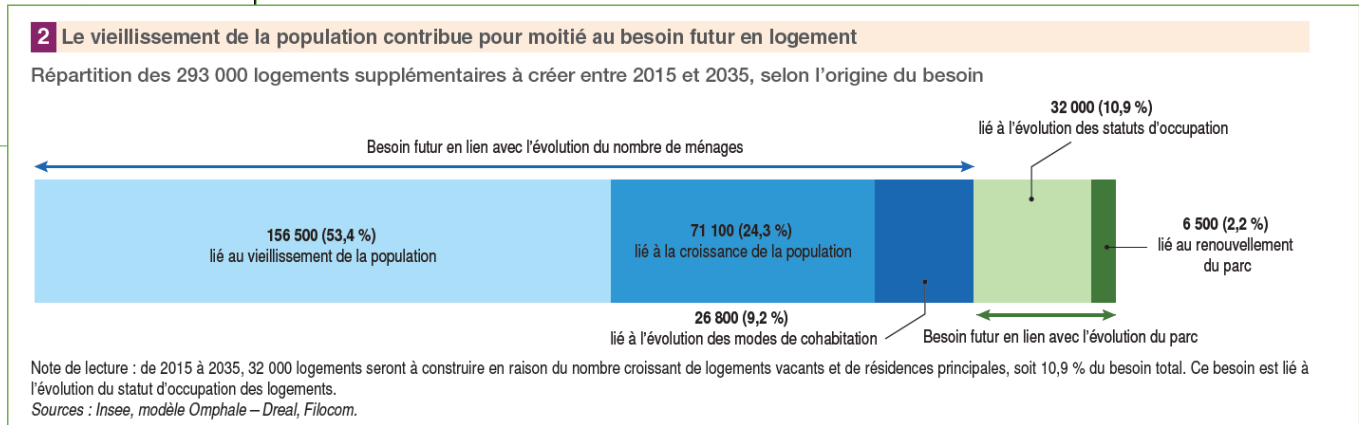
● **Résultats attendus :**

- **produire des logements à la hauteur des besoins, définis à partir de la projection quantitative du parc de logements et les projections du nombre de ménages :**

D'après les dernières projections réalisées par l'Insee, la DREAL et la Région (Insee Analyses N°104, Novembre 2019), 426 000 nouveaux logements seraient à produire d'ici 2035 pour tenir compte des besoins futurs liés à l'évolution du nombre de ménages et des besoins actuels liés aux situations de mal-logement et de non-logement. Parmi eux, 293 000 permettraient de loger les 254 400 nouveaux ménages attendus dans la région, soit un peu plus de 10% du parc de logements de 2015.



Sources : Insee Analyses N°104, Novembre 2019



Sources : Insee Analyses N°104, Novembre 2019

Néanmoins, le SRADDET définit un enjeu d'attractivité en direction notamment de trois publics :

- les seniors, avec l'objectif de réduire leurs départs de la région ;
- les étudiants (21 à 27 ans), nombreux à quitter la région lors du passage à bac+3, alors que le solde migratoire est positif pour les 18-20 ans ;
- les actifs de 30 à 45 ans, en lien avec une augmentation de l'attractivité économique de la région.

C'est pourquoi il s'agit de viser une production neuve de logements se situant dans une fourchette comprise entre :

- 21 300 logements / an, traduisant un scénario central, basé sur le prolongement des tendances actuelles en termes d'évolution du nombre de ménages et des besoins actuels liés aux situations de mal-logement et de non-logement ;
- 23 500 logements / an, traduisant un scénario plus ambitieux en termes d'attractivité, qui vise une réduction de moitié du déficit migratoire des 3 populations suivantes : les jeunes (21 à 27 ans), les personnes de 30 à 45 ans et les seniors (55 ans ou plus).

En cumulant ces hypothèses de hausse d'attractivité pour chacune de ces trois tranches d'âge de la population, la région compterait 34 500 ménages de plus en 2035 qu'avec le scénario central des projections de population. Cela se traduirait par une augmentation du besoin total en logement de 44 000 dans la région, soit 2 200 par an.

- développer l'habitat en cohérence avec l'ossature régionale définie dans le SRADDET, et en lien avec l'outil de territorialisation des besoins en logement de l'Etat :

Il est observé que 62% des ménages sont concentrés dans les pôles de l'ossature régionale en 2014. La Région au travers du SRADDET souhaite poursuivre cette tendance et maintenir, a minima, l'équilibre de 60% des nouveaux logements construits dans ces pôles.

Cet objectif étant défini à l'échelle régionale, il appartient aux SCoT / PLU / PLUI :

- de le décliner en maintenant a minima la proportion de résidences principales observée en 2014 à l'échelle de leur périmètre ;
- et de moduler cette proportion entre les pôles de l'ossature régionale situés sur leur territoire.

Le développement de l'habitat devra également être réfléchi en lien avec l'outil national de territorialisation des besoins en logement (OTELO) élaboré par l'Etat, à partir :

- des besoins en stock de logements non satisfaits (sans-abris, sur-occupation, ...) ;
- des besoins liés à l'évolution démographique ;
- de l'évolution du parc (résidences secondaires, renouvellement du parc, logements vacants, ...) ;

L'intérêt de cette démarche est de proposer aux territoires une méthode commune et de faciliter le partage de données.

● **Leviers :**

Le développement de ces logements se fera en encourageant l'équilibre habitat/emploi/mobilité de manière à réduire les distances (domicile-travail, domicile-services, domicile-études, ...) et en associant territoires d'habitat et territoires d'emplois.

En matière de logement, le SRADDET favorisera et accompagnera le développement de l'habitat **en cohérence avec les différents niveaux de pôles de l'ossature régionale :**

- renforcer les pôles majeurs de Lille et Amiens ;
- augmenter l'attractivité résidentielle des villes centres des pôles d'envergure régionale ;
- renforcer les pôles intermédiaires des territoires ruraux et périurbains.

En dehors du renforcement des pôles de l'ossature régionale et pour tenir compte des spécificités territoriales des espaces ruraux et périurbains, des politiques spécifiques en matière de développement de l'habitat pourront y être proposées afin de répondre aux enjeux suivants :

- **dans les espaces périurbains en progression démographique**, il s'agit de développer une offre de logements coordonnée et complémentaire avec les offres des polarités urbaines adjacentes, pour la production de logements ;
- **dans les espaces ruraux en développement**, il est souhaitable de maîtriser et d'organiser le développement résidentiel en favorisant une production de logements qui puisse bénéficier de la meilleure connexion possible aux services, aux équipements et aux offres de mobilité durable ;
- **dans les espaces peu denses et isolés**, il s'agit de répondre à l'évolution des besoins spécifiques de la population de ces espaces, tout en veillant au maintien et à la consolidation des pôles intermédiaires de ces zones. Des méthodes de recensement des besoins en logement et des possibilités de réponses adaptées doivent être recherchées.

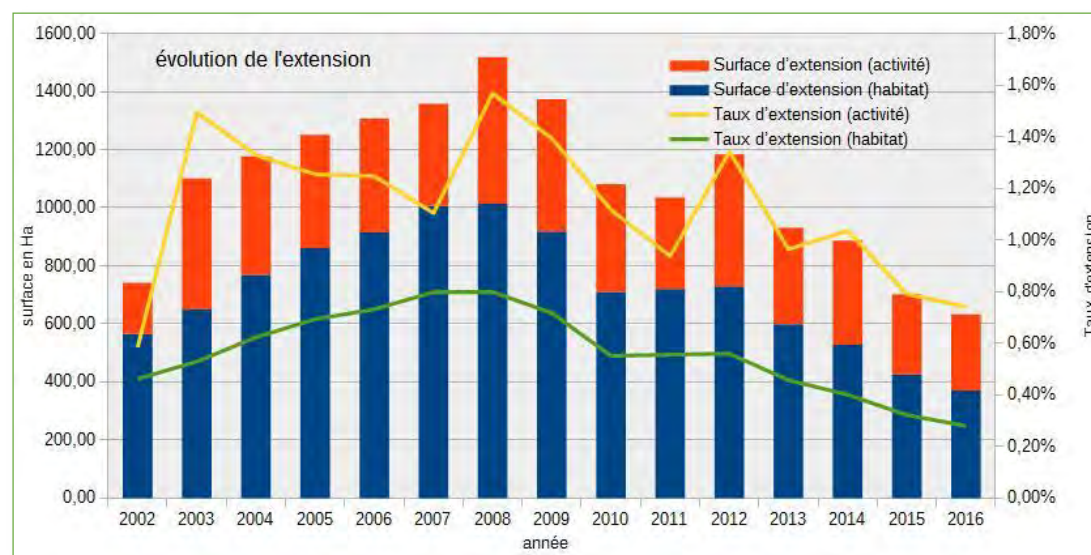
- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Partis pris concernés :**

Cet objectif répond au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » selon une approche globale de l'aménagement dans un souci de garantir à tous un environnement de qualité.

- **Tendances observées :**



MOS 1999-2002 Nord-Pas de Calais et Picardie

Ce graphe met en évidence la dynamique en matière de consommation d'espace pour l'extension urbaine, ce qui correspond au développement de nouvelles surfaces artificialisées en dehors de la « tache urbaine » existante (voir éléments de lexique). Pour prendre également en compte les infrastructures, une majoration de 20% a été ajoutée (voir annexe du fascicule : « Fiche méthodologique sur le calcul du rythme d'artificialisation observé entre 2003 et 2012 à l'échelle des Hauts-de-France »). **Ainsi, en région, il a été observé que 15 490 ha de surfaces naturelles, agricoles et forestières ont été artificialisés entre 2003 et 2012 soit l'équivalent de 1 549 ha/an, arrondi à 1 500 ha/an pour le calcul des résultats attendus.**

Les composantes de la consommation d'espace en Hauts-de-France sont :

- l'habitat, qui représente 47% des surfaces artificialisées ;
- les activités économiques et les équipements (33%) ;
- les infrastructures de transport et les espaces publics non bâtis (20%).

On peut ainsi constater que, même si la tendance est à la diminution de la consommation foncière, celle-ci reste importante, notamment pour l'habitat.

Outre les conséquences connues sur un plan environnemental (ruissellement de l'eau à cause de l'imperméabilisation des surfaces, suppression de la couverture végétale, risques de perte de biodiversité, fragmentation des écosystèmes, ...), la consommation d'espaces a des effets directs ou induits sur :

- le développement économique (diminution de la consommation de la surface agricole utile, fragilité des paysages pouvant remettre en cause l'attractivité touristique, moteur de développement incontournable pour certains territoires) ;
- le pouvoir d'achat des habitants de la région (augmentation du coût des déplacements des ménages lié à la dépendance de la voiture, ou encore des coûts annexes liés aux déplacements pendulaires) ;
- la composante climat-air-énergie (augmentation des gaz à effet de serre induite par le rallongement des distances domicile-travail) ;
- le budget des collectivités (coût supplémentaire lié à l'extension de la voirie et des réseaux, construction de nouveaux équipements).

La diminution de la consommation des surfaces naturelles, agricoles et forestières est ainsi un véritable enjeu pour notre région.

● Résultats attendus :

Le SRADDET offre la possibilité de fixer un cap partagé en matière d'efficacité foncière aux SCOT (à défaut aux PLU), aux Chartes de Parc naturels régionaux, aux Plans Climat Air Energie Territoriaux et aux Plans de Déplacements Urbains. Il s'agit de définir **une limite quantitative à la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles**, à l'échelle de la région. La définition de cet objectif chiffré repose sur :

- la poursuite de la tendance observée en matière de consommation d'espaces qui va dans le sens d'une diminution de la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières ;
- la prise en compte comme période de référence de la décennie la plus proche (en conformité avec ce qui est demandé aux territoires dans le cadre de l'élaboration des SCOT), soit 2003-2012. Cette période permet d'avoir des données les plus fiables possibles issues du millésime 2015 des fichiers fonciers disponibles au moment de l'élaboration du SRADDET ;
- la poursuite des dynamiques engagées dans les SRCAE qui préexistaient au SRADDET.

Le SRADDET vise ainsi une division du rythme de consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles de 1 500 ha/an observé entre 2003 et 2012 :

- par 3 à l'horizon 2030 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 1 000 ha/an**, en permettant au maximum un **rythme annuel d'artificialisation des sols de 500 ha/an en dehors de la tache urbaine** ;
- par 4 à l'horizon 2040 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 1 125 ha/an**, en permettant au maximum un **rythme annuel d'artificialisation des sols de 375 ha/an en dehors de la tache urbaine** ;
- par 6 à l'horizon 2050 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 1 250 ha/an**, en permettant au maximum un **rythme annuel d'artificialisation des sols de 250 ha/an en dehors de la tache urbaine**.

Au-delà de 2050, les territoires poursuivront leurs efforts afin de tendre vers le Zéro **Artificialisation Nette**.

Les territoires orientent la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles prioritairement en faveur des projets de développement économique (hors les extensions ou créations de zones commerciales).

Ce chiffre n'intègre pas le foncier nécessaire pour la réalisation des grands projets régionaux (le Canal Seine Nord Europe, le Réseau express Grand Lille, les aménagements liés au barreau ferroviaire Picardie-Roissy), ainsi que les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT à proximité des zones portuaires. L'artificialisation issue de la réalisation de ces grands projets est estimée, à titre indicatif, à hauteur de 3 500 ha sur 30 ans, soit un rythme de 115 ha/an.

Cet objectif étant défini à l'échelle régionale, il est à décliner à l'échelle de chaque SCoT.

La mise en place et la déclinaison d'un référentiel d'observation de l'occupation du sol à l'échelle des Hauts-de-France permettront de disposer d'un outil fiable et précis en matière de suivi de données, **partagé par l'ensemble des acteurs en matière de planification**. L'utilisation de ce référentiel à l'échelle des Hauts-de-France permettra ainsi en 2020 d'ajuster la méthode de suivi de cet objectif de préservation des terres agricoles, forestières et naturelles.

- **Leviers :**

Différents leviers permettent de préserver les terres agricoles, forestières et naturelles.

- **amener les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification à identifier la tache urbaine, selon la définition du lexique ci-après, dans laquelle s'effectuera en priorité le développement urbain (résidentiel et économique).**
- **encourager la densification dans les centralités urbaines desservies par les transports en commun** : en lien avec l'ossature régionale, il s'agit d'envisager des formes urbaines et des aménagements qui optimisent l'emploi de la ressource foncière et le gisement de renouvellement urbain, et qui permettent un accès facilité aux nœuds de transports en commun.

- **Echéances :**

- rythme d'artificialisation des sols de 500 ha/an à l'horizon 2030
- rythme d'artificialisation des sols de 375 ha/an à l'horizon 2040
- rythme d'artificialisation des sols de 250 ha/an à l'horizon 2050

- **Etat 0 pour l'évaluation du SRADDET :**

Fichier fonciers et modes d'occupation des sols, selon les millésimes disponibles.

● Éléments de lexique :

Tache urbaine : La tache urbaine est l'ensemble des espaces artificialisés, bâtis ou non. Y sont inclus les espaces dédiés à l'habitat, aux infrastructures intra- et inter-urbaines, aux activités, aux équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs. Les espaces naturels, agricoles et forestiers ne font pas partie de la tache urbaine, même s'ils sont enclavés dans des espaces artificialisés.

Artificialisation : L'artificialisation des terres ou des sols est également dénommée « extension urbaine » ou « consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers ». Elle décrit l'augmentation de la « tache urbaine » au cours du temps. L'artificialisation des terres se traduit dans une plus ou moins grande mesure par une véritable imperméabilisation des sols.

Le rythme d'artificialisation, observé sur une période de plusieurs années, est calculé en ha/an.

Renouvellement urbain : Le renouvellement urbain est le processus de reconstruction de la ville sur elle-même, par opposition au processus de « l'extension urbaine ». Ce terme désigne l'action de recyclage des ressources bâties et foncières (reconquête des friches, réhabilitation des tissus anciens, reconstruction-démolition, ...) disponibles dans la « tache urbaine »

Dent creuse : Une dent creuse est une parcelle non bâtie et non artificialisée au regard de son usage ou de son occupation.

Selon le Mode d'Occupation des Sols Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002, la tache urbaine ne comprend pas les dents creuses de plus de 1 000 m² sur le versant nord et de 2 500 m² sur le versant sud de la Région Hauts-de-France.

Cela signifie que les aménagements ou constructions dans une dent creuse de superficie supérieure à ces niveaux de précision seront considérés comme de l'extension urbaine car ils consommeront un espace non artificialisé au titre du MOS.

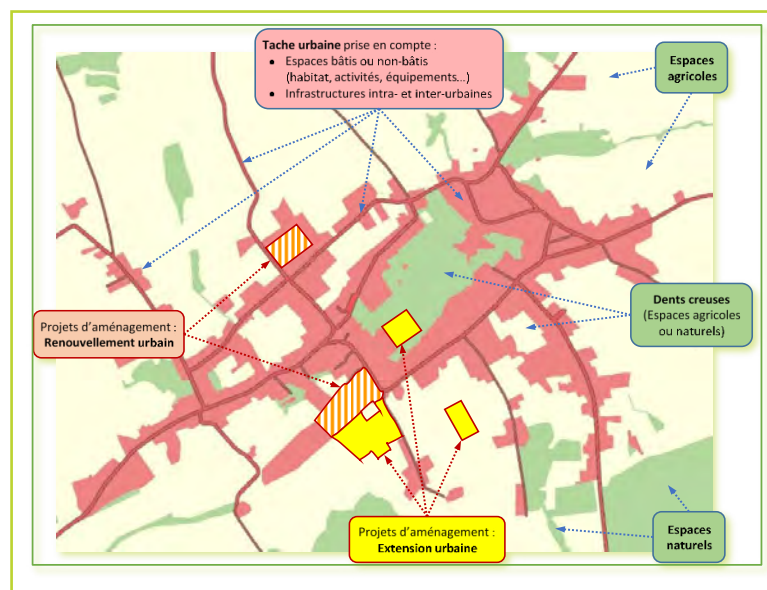
En-deçà de ce niveau de précision, la parcelle n'est pas une dent creuse, elle fait partie de la tache urbaine et peut donc être considérée comme du potentiel de renouvellement urbain.

Dans le cadre du nouveau référentiel d'observation de l'occupation du sol mis en place, le niveau de précision utilisé sera harmonisé à l'échelle régionale et distinguera les dents creuses pour des superficies supérieures à 500 m².

Mode d'Occupation du Sol (MOS) : Le MOS est un référentiel d'observation de l'occupation du sol réalisé à partir d'une méthode d'interprétation de photos

aériennes. Il distingue, selon une nomenclature plus ou moins riche, les espaces agricoles, naturels, forestiers et urbains. Les références chiffrées du SRADDET en termes de consommation des espaces se sont appuyées entre autre sur la « tache urbaine » définie à partir des mises à jour des MOS Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002.

Un nouveau MOS - l'occupation du sol à deux dimensions (OCS2D) - pourra être utilisé avec des millésimes homogènes à l'échelle régionale à partir du millésime 2017-2018. Sa nomenclature décrit finement l'occupation du sol, mais aussi l'usage anthropique qui en est fait.



- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

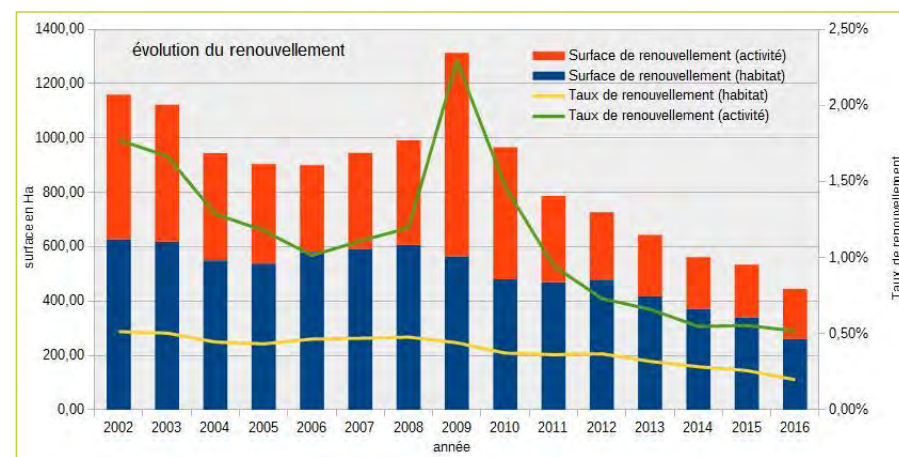
- **Partis pris concerné(s) :**

Cet objectif répond au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » dans une approche globale de l'aménagement et dans un souci de garantir à tous un environnement de qualité.

- **Tendances observées :**

La dynamique d'extension urbaine tend vers une diminution, phénomène également observé concernant les surfaces mobilisées en renouvellement urbain. Cependant, la proportion du renouvellement urbain (voir éléments de lexique) tend à diminuer, passant de 50 % en 2003 à 43 % en 2012, alors que de nombreux espaces urbains dégradés restent mobilisables au sein de la tache urbaine.

Si la mobilisation de ce type de foncier reste plus complexe que la mobilisation de foncier naturel, agricole ou forestier, il est nécessaire de poursuivre les efforts effectués en matière de renouvellement urbain, par le réemploi des espaces déjà artificialisés.



Source : DREAL d'après les fichiers fonciers 2017 et MOS 1999-2002 Nord-Pas de Calais et Picardie

Remarques méthodologiques :

- l'année 2009 présente pour l'activité en renouvellement urbain un niveau élevé comparativement au reste de la période. Ce niveau élevé est dû au redressement opéré dans les fichiers fonciers en ce qui concerne les locaux d'activité construits sur la période antérieure.
- le taux d'extension = surfaces urbanisées dans l'année / surfaces urbanisées des années précédentes (stock).

- **résultats attendus :**

Cet objectif vise à encourager le renouvellement urbain des sols situés dans les taches urbaines, et à tendre vers une proportion régionale de surfaces mobilisées de 2/3 en renouvellement urbain et 1/3 en extension urbaine.

- **Leviers :**

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés :

- **s'appuyer dans les démarches de planification ou de programmation des territoires sur une combinaison de leviers permettant de limiter l'extension urbaine** (lutte contre la vacance, réhabilitation des friches, optimisation des dents creuses, nouvelles formes urbaines...)
- **favoriser la réutilisation et la résorption de la vacance dans le parc de logements et les zones économiques du territoire et faciliter leur rénovation et leur réhabilitation**
- **parvenir à une meilleure connaissance du potentiel urbanisable dans les taches urbaines pour mobiliser les capacités en renouvellement du territoire et reconvertir les espaces dégradés ou mobiliser les dents creuses**

- **Echéances :**

2030-2050

- **Etat 0 pour l'évaluation du SRADET :**

Mode d'Occupation du Sol 2017 - 2018

● Eléments de lexique :

Tâche urbaine : La tâche urbaine est l'ensemble des espaces artificialisés, bâtis ou non. Y sont inclus les espaces dédiés à l'habitat, aux infrastructures intra- et inter-urbaines, aux activités, aux équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs. Les espaces naturels, agricoles et forestiers ne font pas partie de la tâche urbaine, même s'ils sont enclavés dans des espaces artificialisés.

Artificialisation : L'artificialisation des terres ou des sols est également dénommée « extension urbaine » ou « consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers ». Elle décrit l'augmentation de la « tâche urbaine » au cours du temps. L'artificialisation des terres se traduit dans une plus ou moins grande mesure par une véritable imperméabilisation des sols.

Le rythme d'artificialisation, observé sur une période de plusieurs années, est calculé en ha/an.

Renouvellement urbain : Le renouvellement urbain est le processus de reconstruction de la ville sur elle-même, par opposition au processus de « l'extension urbaine ». Ce terme désigne l'action de recyclage des ressources bâties et foncières (reconquête des friches, réhabilitation des tissus anciens, reconstruction-démolition, ...) disponibles dans la « tâche urbaine »

Dent creuse : Une dent creuse est une parcelle non bâtie et non artificialisée au regard son usage ou de son occupation.

Selon le Mode d'Occupation des Sols Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002, la tâche urbaine ne comprend pas les dents creuses de plus de 1 000 m² sur le versant nord et de 2 500 m² sur le versant sud de la Région Hauts-de-France.

Cela signifie que les aménagements ou constructions dans une dent creuse de superficie supérieure à ces niveaux de précision seront considérés comme de l'extension urbaine car ils consommeront un espace non artificialisé au titre du MOS.

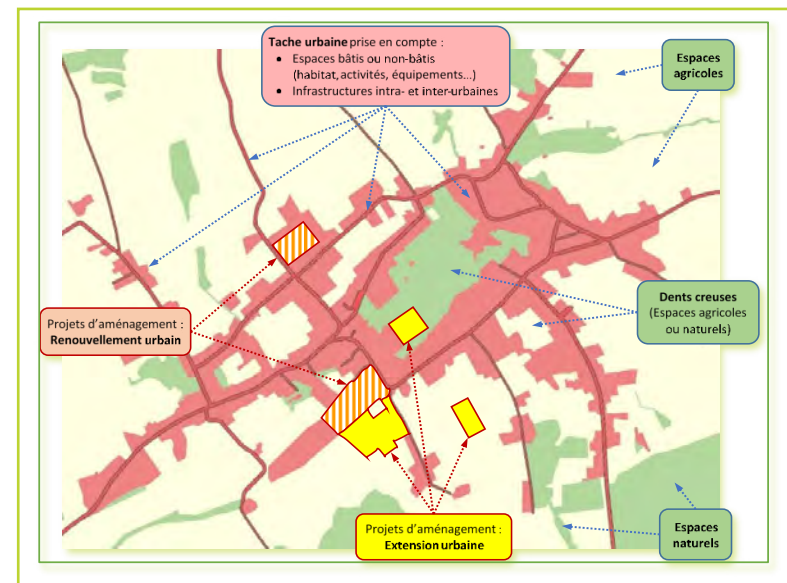
En-deçà de ce niveau de précision, la parcelle n'est pas une dent creuse, elle fait partie de la tâche urbaine et peut donc être considérée comme du potentiel de renouvellement urbain.

Dans le cadre du nouveau référentiel d'observation de l'occupation du sol mis en place, le niveau de précision utilisé sera harmonisé à l'échelle régionale et distinguera les dents creuses pour des superficies supérieures à 500 m².

Mode d'Occupation du Sol (MOS) : Le MOS est un référentiel d'observation de l'occupation du sol réalisé à partir d'une méthode d'interprétation de photos aériennes. Il distingue, selon une nomenclature plus ou moins riche, les espaces

agricoles, naturels, forestiers et urbains. Les références chiffrées du SRADDET en termes de consommation des espaces se sont appuyées entre autre sur la « tâche urbaine » définie à partir des mises à jour des MOS Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002.

Un nouveau MOS - l'occupation du sol à deux dimensions (OCS2D) - pourra être utilisé avec des millésimes homogènes à l'échelle régionale à partir du millésime 2017-2018. Sa nomenclature décrit finement l'occupation du sol, mais aussi l'usage anthropique qui en est fait.



● Références juridiques :

- **Article L. 4251-1 du CGCT**
- **Ordonnance n° 2016-1028** du 27 juillet 2016, **articles R. 371-16** et suivants du code de l'environnement
- **Décret n° 2012-1492** du 27 décembre 2012
- **Décret n° 2014-45** du 20 janvier 2014
- **Décret n° 2016-1071** du 3 août 2016
- **Article L.101-2** du Code de l'urbanisme
- **Article L. 371-3** du Code de l'environnement

● Partis pris concerné(s) :

L'objectif répond au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » à travers deux orientations. Il vient tout d'abord appuyer la vision régionale posée en matière de **développement d'une offre de logement de qualité** et d'autre part sur l'orientation relative à **l'intégration de plus de nature dans les principes d'aménagement** pour améliorer la qualité de vie, via la prise en compte des espaces de nature dans le développement urbain et périurbain.

Par ailleurs, cet objectif répond également au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » contribuant à garantir un environnement urbain de qualité. Il vient particulièrement conforter l'orientation relative à la consolidation de la stratégie de résilience territoriale enclenchée sur le Bassin minier à travers la volonté de transformation des cités minières combinant performance énergétique des logements, mise en valeur des patrimoines et qualité des espaces publics. Un lien peut être également fait avec les orientations en faveur des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

● Tendances observées :

En dépit d'efforts importants consentis par les territoires, 1500 ha ont été artificialisés tous les ans entre 2003 et 2012 (source fichiers fonciers 2015 et MOS 1999 et 2002). L'artificialisation est une menace pour la biodiversité régionale. D'une part parce qu'elle se fait principalement au détriment des espaces agricoles et naturels mais aussi parce qu'elle participe directement à la fragmentation des milieux.

Par ailleurs, les territoires des Hauts-de-France connaissent des trajectoires de développement différenciées impactées par divers facteurs tels que le cadre de vie, le contexte économique, le type d'habitat ou encore la pression foncière. Chaque territoire cherche à améliorer son attractivité pour renforcer sa capacité à attirer et retenir des populations mais aussi des activités économiques. Si les facteurs d'attractivité sont nombreux (l'offre de logements, les équipements, les services, le patrimoine naturel et culturel, les activités économiques, le cadre de vie, l'accessibilité et la mobilité...), la problématique de l'amélioration de l'attractivité territoriale oblige les territoires à conjuguer étroitement le développement des activités avec celle du cadre de vie et de la mobilité des personnes en tenant compte des mutations socio-économiques (évolution des modes de consommation, impact du numérique, etc.) dans le contexte de réduction du rythme de la consommation foncière.

- **T0 :**

A partir d'une échelle de résultat à construire pour les 7 leviers identifiés dans la fiche objectif, les porteurs de SCOT et PLUI évalueront le degré de prise en compte de l'objectif dans leur document d'urbanisme.

- **Résultats attendus :**

La Région considère qu'un aménagement de qualité est un facteur d'attractivité pour le territoire régional. Cet objectif vise d'une part à renforcer l'attractivité régionale et d'autre part à réduire les différents coûts de l'aménagement (coûts directs mais aussi environnementaux et sociaux). Cette ambition peut notamment être portée par des systèmes et tissus urbains originaux (réduisant la standardisation des formes urbaines et des paysages) soutenables (limitant la consommation d'énergie et en diversifiant les sources renouvelables, réduisant les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique) et adaptés aux effets variés du changement climatique (préservant des risques comme les inondations et les phénomènes d'îlots de chaleur). Ces modes d'aménagements doivent également répondre aux attentes sociétales, veillant ainsi à améliorer la qualité de vie, le confort d'usage et le lien social en tendant vers des aménagements à biodiversité positive.

L'enjeu de l'artificialisation et ses effets sur la biodiversité ne se limite pas au seul cadre rural. Aujourd'hui, l'urbain doit également contribuer à accueillir plus de nature, à favoriser la connectivité entre des espaces naturels parfois disjoints, à permettre le développement des espaces verts pour anticiper et diminuer les effets du changement climatique dans des espaces très minéraux. De plus, des expérimentations, telles que des ceintures arborées en lisière urbaine pouvant à la fois offrir des espaces refuges et une protection contre les effets du vent, pourraient être réfléchies. Bien sûr, cela doit se réfléchir au cas par cas, en fonction des opportunités foncière locale, sans dogmatisme et dans le respect des activités humaines, notamment agricoles. De même, les études d'impact et la doctrine Eviter-Réduire-Compenser participent à la prise en compte de la biodiversité dans les opérations d'aménagement. Ces éléments doivent devenir une opportunité plutôt que vécues comme des contraintes. Cela nécessite une réflexion spécifique sur ces sujets.

- **Leviers :**

Le contexte général de resserrement des marges de manœuvre budgétaire publiques ainsi que l'évolution des attentes des citoyens et des entreprises incitent fortement à repenser les modes d'aménagement. Un aménagement qui intègre dès sa conception des exigences en matière de prévention des risques, de résilience, de réduction des fragmentations ou encore de consommation de ressources améliore considérablement son potentiel de mutabilité (et prévient ainsi l'émergence de friches). Cela contribue par ailleurs à réduire les coûts sur le long terme (inondations, obsolescence en matière énergétique...). Il est nécessaire de changer les représentations des zones résidentielles et d'activités, des espaces publics, des lieux de travail, en favorisant notamment l'innovation et en repensant les instruments et les outils d'intervention en faveur d'une souplesse accrue et d'une imbrication plus forte entre stratégie, planification et aménagement opérationnel. Globalement, il s'agit de faire évoluer les pratiques par rapport aux modes d'aménagement promus au cours des trente dernières années en favorisant des approches plus intégrées, plus sobres et davantage fonctionnelles et prenant davantage en compte les enjeux de biodiversité.

La Région identifie différents leviers pour cet objectif :

- **privilégier la mixité fonctionnelle**

Avec ce levier, c'est l'encouragement à l'introduction ou au développement des différentes fonctions (résidentielle, économique, politique, administrative, culturelle, de mobilité et de loisirs) dans les quartiers (quartiers de gare, quartiers "politique de la ville", zones d'activités) qui est visé à travers les documents de planification. Cette diversification intégrée et cohérente passe notamment par l'aménagement prioritaire (le logement, entre autres) autour des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des axes de transport en commun existants et à venir ([re]bâtir la ville sur elle-même), tout en optimisant les mobilités actives au sein des centres villes, centres-bourgs et quartiers. Le développement urbain, en renouvellement ou en extension, passe en effet par une bonne desserte en transports collectifs et en modes bas carbone et doux. La recherche d'un meilleur équilibre emploi-logement (rapprochement), articulé avec les autres formes d'enrichissement de l'offre

(services publics et collectifs, culture, loisirs, commerces de proximité) organisés et valorisés (signalétique et communication appropriées), constitue une des voies à suivre dans la régénération du tissu urbain eu égard aux défis et mutations socio-économiques du XXI^e siècle.

Au niveau énergétique : la mixité fonctionnelle a un impact direct sur la réduction des consommations d'énergie en facilitant les trajets courts et les modes de déplacements doux. Elle contribue à augmenter la mixité des usages énergétiques et donc de lisser les pics de consommation locale. Elle permet ainsi le déploiement de stratégies synergétiques.

- intégrer la qualité de l'environnement urbain dans les projets d'aménagement

La conception des espaces notamment publics promue ici s'appuie les principes d'innovation, d'éco-conception, de modularité, de mutualisation et d'adaptabilité des aménagements au service d'une montée générale en qualité urbaine. Le développement de la nature en ville et la création d'espaces d'aménités périurbaines constitueront des modalités à considérer pour mettre en l'œuvre l'objectif concerné. En outre, la mise en valeur du patrimoine bâti, la réhabilitation/requalification des friches et la rénovation des quartiers à la structure urbaine vieillissante (notamment les quartiers "politiques de la ville") devront aussi s'inscrire dans cette nouvelle dynamique d'aménagement.

L'enjeu de la modernisation notamment environnementale des zones d'activités fera l'objet d'une attention particulière. Un référentiel traduisant les ambitions de la **Troisième révolution industrielle** « **REV3** » proposera la marche à suivre pour les faire monter en qualité et les adapter aux enjeux de demain.

- identifier et réduire les obstacles au franchissement

Le potentiel naturel régional est dégradé par le haut niveau de fragmentation des espaces naturels. La biodiversité est en conséquence souvent confinée à des îlots de plus en plus petits et isolés. La partie nord de la région est parmi les plus fragmentées d'Europe, en raison d'une périurbanisation croissante, d'un réseau particulièrement dense de routes, autoroutes, voies ferrées, canaux ou lignes électriques, qui y ont découpé les paysages en milliers de morceaux.

La fragmentation des espaces naturels pèse sur la biodiversité par la présence de barrières difficilement franchissables, les grandes voies de transport terrestre, et par la baisse des surfaces des espaces non fragmentés. La fragmentation des espaces semi-naturels augmente régulièrement (augmentation continue du trafic routier, poursuite des dynamiques d'artificialisation, etc.), tandis que la surface totale des milieux naturels terrestres diminue.

Dans le cadre des fragmentations en milieu aquatique, la préservation de la continuité écologique des cours d'eau est déjà traitée dans le cadre des SDAGE Artois-Picardie et Seine-Normandie et de programmes de mesures afférents. Le SRADDET reprend à son compte les priorités des SDAGE sur ce sujet.

Concernant les fragmentations dues aux infrastructures de transport, la Région pose des principes généraux pour :

Les réservoirs de biodiversité, qui doivent être évités par les infrastructures. Si l'évitement est impossible, l'atténuation doit être de très grande qualité et permettre la préservation de ces zones.

Les corridors écologiques, qui doivent prioritairement être évités. Si ce n'est pas le cas, ils peuvent être franchis (pentes douces pour les ouvrages d'art ou reconstitués (tranchées couvertes). Pour les cours d'eau, parties de cours d'eau canaux classées, les corridors aquatiques doivent systématiquement être reconstitués.

- favoriser les espaces de nature en milieu urbanisé

A la fois demande sociale, plus-value écologique, de santé publique et nécessité au regard de l'adaptation au changement climatique, la reconquête de la qualité environnementale en milieu urbain est un enjeu majeur. Elle prend des formes multiples : jardins individuels ou partagés, parcs et jardins publics, façades végétalisées, linéaires d'arbres et de haies d'essence locale, parterres, pâturage en milieu urbain, végétalisation des façades de bâtiments ou bâtiments permettant la nichage, etc. Toutes les voies d'amélioration à disposition sont à envisager : prescription d'aménagement des PLU et règlement de lotissement ou de ZAC pour des haies mélangées d'essences locales, permis de végétaliser, espaces de culture partagés, plantation d'arbres, etc.

- maîtriser l'impact de l'aménagement sur l'accès à la ressource en eau et sa qualité

Le SRADDET reprend à son compte les dispositions des SDAGE (schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux) et PGRI (Plan de gestion des risques d'inondation) relatives à la protection de la ressource en eau.

Le croisement des objectifs assignés au SRADDET et aux documents d'urbanisme avec les problématiques « Eau » des SDAGE et des PGRI conduisent le SRADDET à proposer plusieurs pistes de réflexion lors de l'élaboration des documents de planification locale :

- s'assurer que la localisation du développement urbain et des infrastructures de transport répondent aux enjeux de préservation des milieux et de protection des ressources des SDAGE et PGRI :
- viser une préservation de la fonctionnalité des zones humides et des cours d'eau, la qualité et la quantité des ressources dans l'aménagement des zones d'habitat et d'activités.
- intégrer au projet de territoire un objectif visant à minimiser les besoins d'évolution des dispositifs techniques eau potable et assainissement.
- favoriser dès que possible la contribution de la TVB à la protection des ressources, à la préservation des zones inondables, à la gestion des eaux pluviales et à la prévention du ruissellement, et réciproquement
- tenir compte des capacités des ressources en eau dans la définition des grandes orientations d'un projet de développement

- encourager le développement des logiques de laboratoire d'innovation ("living lab") dans les territoires

L'aménagement innovant s'appréciera à plusieurs niveaux notamment dès l'éco-conception des projets, mais aussi par leur modularité, par les équipements (comme les tiers lieux, "fab lab", espaces collaboratifs) et usages nouveaux qu'ils favoriseront. Le numérique constituera à ce titre un puissant outil de mise en œuvre dans une logique de "ville intelligente" : bien utilisé, il peut en effet permettre une gestion globale optimisée des différentes formes de flux (de personnes, de marchandises, d'informations, d'énergie) au service d'une mobilité plus active et interactive, d'un meilleur accès aux services, de la mise en place de circuits permanents et décentralisés de proximité (alimentaire, énergétique, d'économie circulaire valorisant les énergies fatales et les matériaux/déchets). Les différentes formes de l'aménagement innovant devront également servir de laboratoire pour la ville de demain ("living lab") notamment par leur effet démonstratif pour d'autres projets urbains.

- favoriser des formes urbaines contribuant à la réduction des consommations d'énergie et favorables à la production d'énergies renouvelables

La question de l'énergie constitue un enjeu majeur dans la transition des modes de vie vers plus de soutenabilité. Le lien urbanisme-énergie est à ce titre incontournable en termes d'aménagement du territoire. Ainsi, il convient de concevoir des formes urbaines permettant la réduction des consommations énergétiques conventionnelles et des émissions de gaz à effet de serre, la production d'énergies renouvelables, la prise en compte du raccordement collectif (réseaux de chaleur notamment), le confort thermique des occupants en toute saison, etc. Il s'agit entre autres de travailler sur la compacité, la conception, la densité du bâti individuel ou collectif.

● **Echéance :**

2050

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

- **Préambule :**

Les Conseils départementaux ont élaboré leurs Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP), conjointement avec les Préfectures et en associant de nombreux partenaires, dont les EPCI. Ils identifient des préoccupations communes aux cinq départements, elles-mêmes partagées au sein de la vision régionale : la nécessaire identification des enjeux d'accessibilité des services (selon une approche globale de l'accessibilité¹⁰) et la volonté d'apporter des réponses adaptées aux besoins et aux attentes des habitants, dans un contexte en continuelle évolution.

Des enjeux partagés par les cinq Départements des Hauts de France ont ainsi été mis en exergue par les SDAASP dans les domaines suivants : mobilité et numérique, services publics et de solidarité, santé, services marchands de proximité, culture, sport et loisirs. Ces enjeux viennent conforter l'approche développée dans la vision régionale concernant plus particulièrement la proximité des « services de l'indispensable » (santé, emploi et connaissance) et le développement de nouvelles modalités d'accès et de nouveaux usages des services dans tous les domaines.

Ce sont ces préoccupations communes et les contours de la vision régionale qui sont le cadre de l'objectif « Réduire les disparités d'accessibilité des services au public - une approche confortée des SDAASP ».

Il est à noter toutefois que les 11 champs d'intervention du SRADDET n'intègrent pas la totalité des priorités retenues par les Conseils départementaux : services de solidarité, sécurité, sport, loisirs.... Par ailleurs, les domaines abordés par les SDAASP sont traités à travers plusieurs autres objectifs du SRADDET (exemple : les services marchands sont abordés dans l'objectif de rééquilibrage centres/périphéries et revitalisation des centres-bourgs).

- **Parti pris concerné(s) :**

La réduction des disparités d'accessibilité des services au public répond aux grands enjeux d'aménagement du territoire, à travers les volets « équilibre et égalité des territoires », « désenclavement des territoires ruraux » et « numérique ».

Dans la vision régionale, le parti pris 1 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » a pour ambition de révéler les atouts des pôles d'envergure à travers le renforcement de leurs liens avec la périphérie, un développement économique équilibré et la valorisation de leur rôle d'interface. De même, la réduction des disparités d'accessibilité des services au public participe à la revitalisation des pôles intermédiaires et plus largement des centres-bourgs ainsi qu'à la revalorisation des fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité, gage d'attractivité. Pour les territoires ruraux peu denses et isolés, cet objectif concourt à la volonté de désenclaver et d'expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local (nouvelles opportunités offertes par le numérique, développement de l'économie présenteille...).

¹⁰ Au-delà de l'accès physique des équipements (mesuré en temps et modes d'accès), il s'agit également de prendre en compte les aspects « amont » de l'accessibilité (information, connaissance et visibilité, prise de contact, horaires et disponibilité...) ainsi que les aspects « aval » (accessibilité pour les différents publics concernés, politique tarifaire, qualité du service rendu).

A travers cet objectif, il s'agira par ailleurs de rechercher une optimisation et une plus grande cohérence des services grâce à un maillage adapté et à leur polarisation, facilitant le quotidien des habitants. En ce sens, la réduction des disparités d'accès des services aux publics vient également conforter le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » de la vision régionale, sur les quatre axes visant à conforter la proximité des services de l'indispensable (emploi, santé et connaissance), développer l'innovation dans l'offre de service, développer les usages numériques dans les territoires et encourager la mobilité pour l'accès aux services.

Enfin, à travers la recherche de solutions intégrées et innovantes, cet objectif encourage le développement des coopérations et des partenariats entre acteurs et entre territoires, selon des logiques de mutualisation ou de transversalité.

● Tendances observées :

L'accessibilité des équipements constitue un enjeu important pour les territoires isolés ou peu urbanisés situés hors de l'influence des grands pôles : le maintien d'équipements reste en effet un facteur incontournable de l'attractivité des territoires. En moyenne, les habitants des Hauts-de-France accèdent à un ensemble de 22 services et équipements pour les besoins de la vie courante en 4,1 minutes¹¹. En fonction du territoire où ils vivent, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants.

La question de l'accessibilité des services ne se limite toutefois pas à la simple présence de l'équipement et à des questions de mobilité, l'existence d'un équipement ne garantissant pas son utilisation. Les modes et facilités d'accès, la disponibilité, le coût global, la qualité du service et de l'accueil, la prise en main des services numériques... peuvent constituer des freins à l'accessibilité des services. Ces enjeux nécessitent adaptation et/ou réorganisation de l'offre de service.

Par ailleurs, il est désormais indispensable de prendre en compte les comportements et l'évolution des modes de vie des habitants pour définir des services adaptés aux différents types de publics et à leurs attentes. Les besoins ne sont par ailleurs pas les mêmes selon les spécificités et dynamiques des territoires (degré de mobilité des ménages, évolution des infrastructures, phénomènes de vieillissement ou de précarisation...).

Enfin, un fort développement des usages du numérique est anticipé, dans des activités de service dont le caractère innovant n'est pas purement technologique, comme les activités de partage et issues de l'économie de la fonctionnalité. Il existe en Hauts-de-France un enjeu de diffusion de ces technologies au sein des secteurs traditionnels, commerce, artisanat et PME mais aussi des collectivités locales et des associations. De façon générale, le numérique peut être utilisé pour permettre à l'offre de services de s'adapter à la résolution des problèmes des usagers (notion de « parcours des usagers »), en tenant compte de leurs caractéristiques individuelles (âge, revenu, formation, localisation) et de leurs capacités (matérielles, cognitives, financières, à se déplacer...). Le numérique permet également le développement d'une offre de services complémentaire au présentiel. Pour certaines catégories d'usagers (jeunes, publics en situation de précarité ou retraités par exemple), de nouvelles formes d'accompagnement aux usages du numérique sont à développer afin d'éviter les risques de fracture numérique.

¹¹« Temps d'accès aux services : la densité de population avantage la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie », INSEE Analyses n°1, 2016

Calcul des temps d'accès : pour chaque commune, moyenne des temps d'accès à chacun des équipements d'un panier. Calcul à partir du distancier Insee Metric en tenant compte de la population de chaque commune. Temps de parcours par la route en heures pleines.

Choix des « équipements courants » du panier : les équipements et services ont été retenus en fonction de la proximité, de la mobilité qu'ils impliquent, de l'importance qui leur est donnée au quotidien et de leur fréquence d'usage. Il comporte entre autres police, gendarmerie, bureau de Poste, supermarchés, boulangerie, école maternelle, collège, médecin, pharmacie, salle ou terrain multisports, ...

- **Résultats attendus :**

A travers l'objectif de réduction des disparités d'accessibilité des services au public (qu'ils soient publics ou privés, marchands ou non), il s'agit de conforter les leviers proposés dans les SDAASP afin de :

- améliorer la qualité et diversifier l'offre de services au sein des Hauts-de-France, en particulier dans les domaines de la santé, de l'emploi et de la connaissance ;
- favoriser une équité d'accès aux services, sur l'ensemble des territoires et pour l'ensemble des habitants ;
- créer des intérêts mutualisés pour une optimisation des équipements et l'amélioration du quotidien des habitants ;
- développer des complémentarités entre centres-bourgs et pôles urbains, basées sur une offre de services de différente nature ; des complémentarités entre urbain et rural ;
- renforcer l'attractivité des centres villes et centres-bourgs, supports de l'ossature territoriale.

- **Leviers :**

Les approches peuvent être de différentes natures avec par exemple la mobilisation des leviers possibles suivants :

- développer la cohérence dans les services par la polarisation de ceux-ci au sein des pôles d'envergure régionale et des pôles intermédiaires ;
- encourager la multiplication des modalités d'accès aux services à travers le développement de services adaptés à la fois en termes de forme, d'organisation ou de contenu (horaires adaptés, services regroupés, commodités des lieux, accès à distance, bornes de services... ..), de services mobiles et itinérants pour « aller vers l'habitant » (services publics ou commerces ambulants, structures multiservices) ;
- développer de manière concertée des équipements mutualisés de type maisons de services au public ;
- créer des services dématérialisés, des services innovants ;
- accompagner les populations à l'utilisation des nouvelles offres pour une meilleure diffusion des pratiques et l'appropriation de ces nouvelles formes de services (accompagnements spécifiques en fonction des publics cibles) ne devra pas être négligé dans la mise en œuvre.

- **Echéance :**

2024

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti Pris concerné(s) :**

Cet objectif répond au parti pris 3 du SRADDET : « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », et à l'orientation 3 « développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et de contribuer à la transition énergétique ».

- **Donnée de référence (TO, tendances observées) :**

Deux principaux enjeux ont été identifiés en région Hauts-de-France en matière de logement :

- 1 l'habitat indigne qui est une notion regroupant les situations d'habitat présentant un risque pour la santé ou la sécurité d'un habitant ou de tiers. Le classement des locaux d'habitation définit 8 catégories graduées de 1 (grand luxe) à 8 (très médiocre) sur la base de plusieurs critères : l'impression d'ensemble et la qualité de la construction. Ce classement est utile pour illustrer les gisements d'interventions en matière de lutte contre l'habitat dégradé, voire indigne. Le parc des logements médiocres ou très médiocres est fortement représenté en région Hauts-de-France. La part des résidences principales de catégories 7 ou 8 atteint en effet 5% alors qu'elle est de 2,8% en France métropolitaine (source : DREAL Hauts-de-France - 2017).

Le taux moyen du parc privé potentiellement indigne en Hauts de France est de 7,6% (PPPI 2015, sur la base des données Filocom 2013). En synthèse, un logement est estimé potentiellement indigne s'il est à la fois classé en mauvais état (catégories cadastrales 6, 7 ou 8) et si ses occupants ont des faibles revenus. Les catégories cadastrales étant peu mises à jour, l'idée est que si les occupants ont des faibles ressources, il est peu probable que le logement ait fait l'objet de travaux d'amélioration.

- 2 l'accès au logement des jeunes :

Répondre aux besoins en logements des ménages en début de parcours résidentiel ou ayant des revenus modestes, et des publics spécifiques comme les étudiants ou les apprentis, nécessite l'existence d'une offre locative sociale adaptée (en typologie) et suffisante en nombre de logements.

Le parc locatif appartenant à des bailleurs sociaux est composé de près de 540 000 logements (RPLS 2016) dans les Hauts-de-France : il représente à lui seul 12,1% de l'offre nationale (à titre de comparaison la population régionale correspond à 9,5% de la population de France métropolitaine). Le territoire des Hauts-de-France semble donc bien doté globalement, même s'il existe des différences entre les secteurs.

Néanmoins, le nombre de demandes de logements sociaux non satisfaites dépasse les 170 000 au 31 décembre 2016. La région compte ainsi 174 327 de mandeurs au 31 décembre 2016. Cette demande locative sociale constitue un élément important de l'analyse des besoins en logements et de l'intensité de la tension à l'entrée dans le parc social.

L'indicateur de tension locative HLM se traduit par le rapport entre le nombre de demandes en stock et le nombre d'attributions. Plus cet indicateur est élevé, moins

les demandes déposées par les ménages sont satisfaites dans des délais courts. On observe que certains territoires de la région sont caractérisés par des difficultés d'accès au logement social, particulièrement dans le département du Nord et de l'Oise.

	Nombre d'attributions en 2016	Tension locative en 2016
Aisne	4489	2,23
Nord	26472	3,42
Oise	6411	3,14
Pas de Calais	14604	2,74
Somme	4526	2,99
Région	56503	3,09

Source : RPLS (2016)

Ainsi, la durée moyenne d'attribution d'un logement social dans la région est de 10 mois (source : DREAL). Les délais d'attente varient en fonction de divers facteurs : le nombre de logements sociaux sur le territoire, le nombre de logements qui se libèrent chaque année (taux de rotation), le volume de demandeurs.

● Résultats attendus :

Il s'agit de faciliter l'accès au logement, c'est-à-dire permettre à tous les ménages et notamment les jeunes, d'accéder à un logement digne et de s'inscrire dans un parcours résidentiel.

Cet objectif se traduit par l'atteinte des résultats suivants :

- réduction de la part des résidences principales de catégorie 7 et 8 ;
- réduction annuelle du nombre de ménages mal logés ;
- réduction annuelle des délais d'attente pour l'attribution d'un logement social.

● Leviers :

Faciliter l'accès au logement et répondre aux attentes de publics cibles permettront de conforter l'attractivité résidentielle régionale. Dans ces perspectives deux principaux leviers sont à mobiliser :

- **mobiliser les documents de planification locaux et en particulier les Programmes locaux de l'habitat afin de veiller à la résorption de l'habitat indigne et de répondre aux besoins en logement des jeunes** (ménages en début de parcours résidentiels, étudiants et apprentis).
- relayer les initiatives visant à contribuer à la mise en œuvre de cet objectif dans le cadre des démarches menées par le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement.

● Echéances :

2030

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif s'inscrit dans le parti pris 1 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » à travers plus particulièrement de l'orientation de développer les usages du numérique dans les territoires. Pour anticiper et saisir les opportunités liés au numérique, d'éviter les inégalités, il convient que les territoires intègrent ces volets dans les stratégies de territoires (orientation 3 du parti pris 1).

- **Tendances observées :**

Le numérique connaît un développement exponentiel. Ces innovations ouvrent des champs nouveaux, des opportunités. Les infrastructures à très haut débit se développent dans les grandes agglomérations qui devraient être couvertes par les opérateurs privés (zone privée). Sur le reste du territoire, 4 projets sont en cours sur le très haut débit (zone publique) et devrait permettre la couverture du territoire à 100% en 2022. Une filière numérique dynamique, forte de pôles d'excellence, de pépites et d'initiatives sur l'ensemble du territoire, est complétée par une offre de formation de haut niveau.

De nombreuses expérimentations dans les usages numériques conduisent à des réussites visibles dans le domaine de la formation, de la santé, de l'e-administration, des arts numériques et des transports. L'appropriation du numérique est croissante dans les territoires avec le développement d'initiatives, de plans d'actions numériques locaux ou de lieux dédiés au numérique (plus de 350 points d'accès et de médiation numérique, et plus de 20 fab lab ou espaces de co-working).

- **T0 :**

- carte des stratégies votées
- part des EPCI ayant voté une feuille de route numérique
- évolution des lieux numériques à l'échelle régionale (nombre de maisons du numérique, nombre de tiers lieux)

- **Résultats attendus :**

Autour de cet objectif de développement de stratégies numériques dans les Hauts-de-France, les ambitions sont multiples :

- la diversification de l'économie locale, la valorisation des patrimoines, la promotion des services de mobilité, etc. ;
- une généralisation de l'approche des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France ;
- le développement de la filière et des usages du numérique dans les territoires ;
- la création d'un « réflexe numérique » dans les projets de territoire des collectivités des Hauts-de-France ;

- un rééquilibrage des territoires, le désenclavement de certains d'entre eux.
- une transition numérique en Hauts-de-France réussie.

● **Leviers :**

Les mesures prises par l'Etat en matière de déploiement du très haut-débit en Hauts-de-France laissent présager une couverture de l'entièreté du territoire régional à horizon 2022. Le calendrier reste lui à préciser pour l'amélioration de la couverture en téléphonie et en internet mobile. Si le SRADDET et les collectivités ont peu de prises sur ces déploiements, il convient :

- **d'en anticiper et optimiser les usages.** Les stratégies devront :

- intégrer la dimension réseau, la création d'infrastructures d'accueil, les services de médiation à l'intention des usagers ;
- favoriser le déploiement des réseaux numériques à proximité des grandes infrastructures de transport ;
- accompagner les entreprises dans leur transition au numérique et doter les territoires de compétences sur les métiers du numérique.

- **d'étendre la démarche de structuration du numérique dans les intercommunalités** à l'ensemble des intercommunalités des Hauts-de-France.

- Un continuum de lieux pour intégrer le numérique dans les territoires - les « bâtiments totems » (Euratechnologies à Lille, les maisons du numérique dans les agglomérations et les tiers lieux numériques à l'échelle des intercommunalités) - pourra être le relais de ces stratégies.

● **Echéance :**

2030

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Type :**

Objectif opérationnel

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif répond aux grands enjeux d'aménagement du territoire, à travers les volets « désenclavement des territoires ruraux » et « numérique ». Le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », a pour orientation de valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité avec deux clés d'entrée différenciées selon que les espaces ruraux soient en développement ou qu'ils soient peu denses et isolés. Cet objectif vient répondre à la volonté affichée - particulièrement pour les territoires ruraux peu denses et isolés - de désenclaver et d'expérimenter de nouvelles manières d'assurer du développement local.

Il vient également conforter le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » sur les deux axes visant à conforter la proximité des services de l'indispensable et particulièrement l'emploi ; et à développer les usages numériques dans les territoires.

- **Tendances observées :**

Depuis plusieurs années, la dissociation entre les lieux d'habitation et les lieux d'emploi progresse. D'un point de vue démographique, les villes - qu'elles appartiennent à un grand, moyen ou petit pôle - perdent de la population au profit des espaces périurbains ou ruraux. Dans le même temps, l'emploi progresse particulièrement dans les communes appartenant à la couronne des grands pôles urbains.

Plusieurs types de ruralité se distinguent en fonction de leur connexion à des systèmes territoriaux. Les espaces ruraux plus isolés s'organisent autour de pôles d'emploi locaux essentiels pour les actifs de ces territoires en l'absence de connexion forte à un système urbain.

En région sur une période plus récente (2009/2014), les analyses révèlent que l'emploi s'est surtout développé dans les communes appartenant à la couronne des grands pôles d'emplois (+2,2 %), alors que les villes de moyenne et petite taille enregistrent davantage de difficultés (- 4,8 % pour les communes des pôles moyens, et -3,5 % pour les communes des petits pôles). - 4,8% pour les communes isolées hors influence des pôles.

- **T0 :**

L'emploi dans l'espace rural des Hauts-de-France par secteur d'activités en 2013 (Insee – recensement de la population 2013)			
Agriculture	Industrie	Construction	Tertiaire
14 100 emplois	14 700 emplois	8 000 emplois	53 600 emplois
29 % des emplois agricoles de la région	4.7% des emplois industriels de la région	5.8% des emplois du secteur dans la région	3.3% des emplois du tertiaire dans la région

- **Indicateurs :**

Nombre de tiers lieux, de "fab lab", espaces de co-working.
 Typologie des espaces peu denses et isolés (nombre d'emplois, nombre d'autoentrepreneurs, etc.)

- **Résultats attendus :**

Au-delà des différents niveaux de l'ossature urbaine qu'il s'agit de renforcer, les politiques d'aménagement doivent venir répondre à l'hétérogénéité des dynamiques de développement que rencontrent les territoires. Le développement du télétravail peut contribuer à rapprocher les lieux d'habitation et d'emploi par un autre prisme. Il s'agit in fine de réduire les temps de transport et les coûts de déplacements voire d'éviter ou de limiter les déplacements mais surtout de tisser davantage de liens entre les pôles urbains (métropole lilloise, Amiens, pôles d'envergure régionale, pôles intermédiaires) et les espaces ruraux, particulièrement ceux qui sont peu denses et isolés. Cet objectif vise par conséquent un désenclavement de ces territoires. A ces espaces peu denses et isolés s'adjoignent les territoires les plus fragiles que sont le Bassin Minier et les quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville, sur lesquels des approches plus particulières doivent être menées.

A travers la mise en œuvre de cet objectif, les résultats attendus sont multiples et ont pour principale ambition la création d'emplois qualifiés dans les espaces peu denses et isolés et le Bassin minier entre autres. L'économie présentielle et l'émergence de nouvelles formes de travail (tels que le télétravail, le travail indépendant, les auto-entrepreneurs), seront pourvoyeuses des richesses créées dans les espaces peu denses et isolés. Il s'agit de favoriser une meilleure attractivité de ces territoires, la redynamisation économique engendrant une revitalisation économique et démographique. La fracture entre les espaces peu denses et isolés et les espaces métropolitains s'en verra ainsi réduite.

- **Leviers :**

Le numérique transforme la société, génère de nouveaux modèles dans un nouveau rapport au temps, à l'espace, à la connaissance, aux autres... Relever le défi de l'emploi en s'appuyant sur le numérique, réussir le pari des usages et de l'innovation sont donc des enjeux forts pour la Région Hauts-de-France.

Trois leviers sont ainsi identifiés pour cet objectif :

- ① **appréhender et traduire les potentialités des nouvelles formes de travail dans la planification**

Une connaissance préalable des nouvelles formes de travail apparaît nécessaire pour le déploiement d'une offre adaptée et répondant aux attentes. Elles peuvent en effet, avoir de nombreux impacts sur l'aménagement : besoins spécifiques en termes de connectivité, d'accessibilité, d'espaces d'accueil, etc. Trois éléments sont ainsi à identifier : le gisement des utilisateurs potentiels (autoentrepreneurs, particuliers, indépendants, salariés à domicile, télétravailleurs salariés, besoins ponctuels d'entreprises, etc.), les formes de travail concernées (types d'installations, équipements numériques, maillage territorial, etc.), les ressources existantes et les potentiels en termes de valorisation de bâtiments vacants (friches commerciales et industrielles par exemple) ou de changements de destination (ancien corps de ferme, ancienne école par exemple).

2 se doter des capacités pour développer les nouvelles formes de travail

La création de nouvelles formes de travail suppose pour les territoires de développer les usages du numérique à travers des logiques de filières dédiées et ainsi d'accompagner les entreprises dans leur transition numérique et la diversification de leurs offres. Il s'agira de constituer des écosystèmes numériques au service du système productif régional. Pour ce faire, les territoires pourront encourager les initiatives relatives à l'innovation, à la création d'espaces de travail ("fab lab", espaces de co-working, espace de télétravail, etc.) qui offrent une multitude de palettes professionnelles, preuve de la diffusion d'une nouvelle économie du partage dans les villes et les villages afin de favoriser l'implantation d'activités.

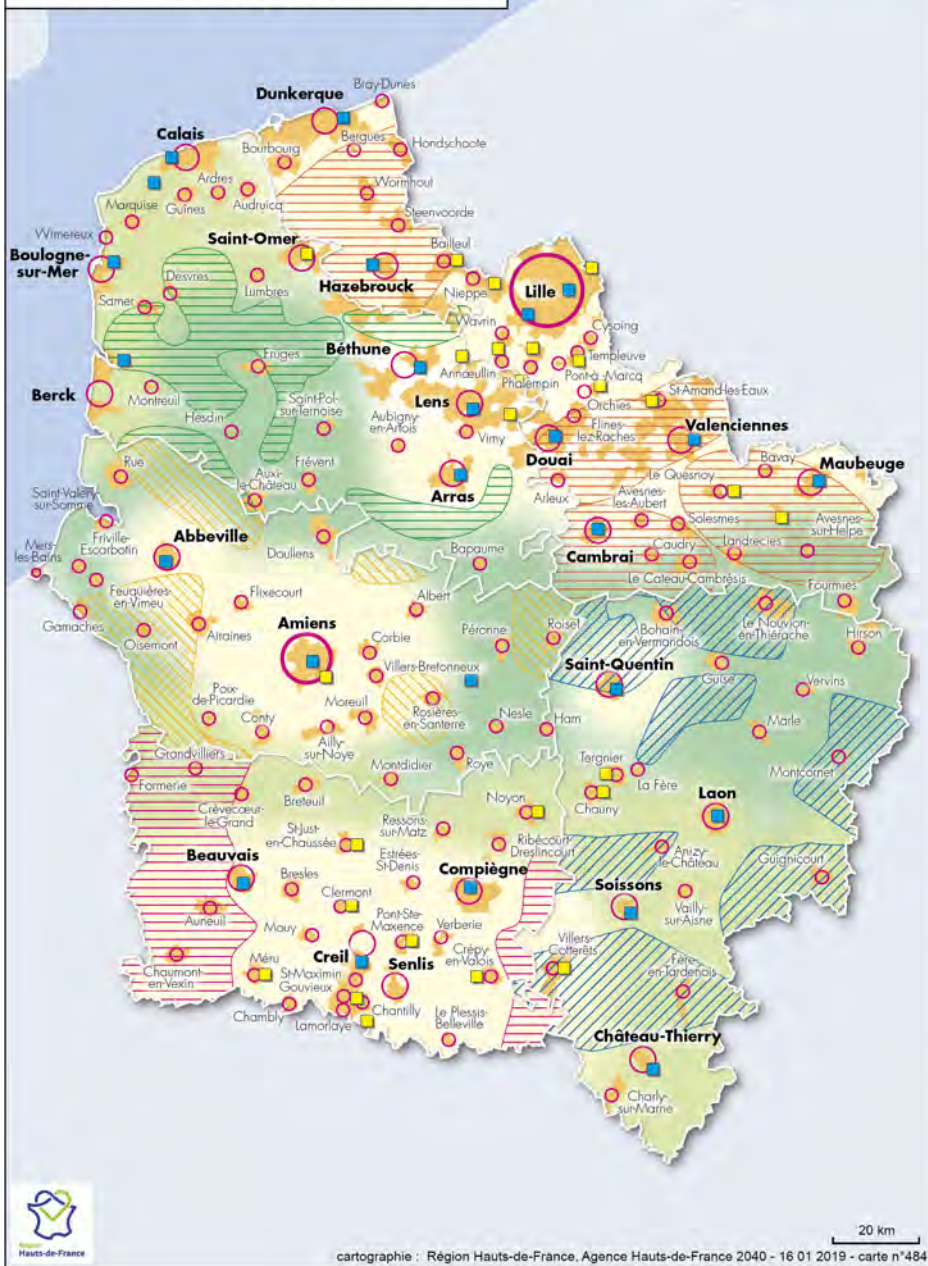
3 optimiser l'utilisation des nouvelles formes de travail

La création d'une offre ne signifiant pas nécessairement son appropriation, il s'agira pour les territoires de se donner les moyens pour garantir l'accessibilité et l'utilisation de ces nouvelles formes de travail. L'accessibilité passera par exemple par la prise en compte de la question de la desserte à ces nouvelles formes de travail dans les documents d'urbanisme. Quant à l'utilisation, cela suppose une animation pour stimuler les idées, les projets et les acteurs ainsi qu'une médiation pour sensibiliser et initier aux outils et nouvelles pratiques numériques. Ces nouvelles formes de travail supposent par ailleurs d'apporter des solutions complémentaires et innovantes pour faciliter l'accueil d'entreprises, l'auto-entrepreneuriat, le travail indépendant, les mobilités, etc. Cet objectif sera à corréliser avec celui relatif au développement de stratégies numériques dans les territoires.

- **Échéances :**

2030

Favoriser un aménagement équilibré des territoires



Réduire les disparités d'accès aux services au public Une approche confortée des SDAASP

Prioritairement dans les secteurs déficitaires en services au public identifiés dans chaque SDAASP :



Il existe plusieurs approches et méthodologies utilisées par les Départements pour définir et mesurer à la fois l'accès aux services et la définition de ceux-ci ; des thématiques différentes peuvent également être priorisées afin d'identifier les zones éloignées des services dans chaque département.

Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale

Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs

En particulier dans les communes des pôles de l'ossature régionale

Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières

- Communes de l'ossature régionale
- Territoires périurbains
- Territoires ruraux en développement
- Territoires ruraux isolés

Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux

- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux
- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement vers les métropoles

Ossature régionale :

- Capitale régionale
- Pôle d'envergure régionale
- Pôle intermédiaire
- Second pôle régional

GESTION DE RESSOURCES



Encourager la sobriété et organiser les transitions

- **Références juridiques :**

- **Article 10 de la loi NOTRe** : Le SRADDET reprend en les mettant en cohérence « les éléments essentiels » des diagnostics, enjeux et orientations des **Schémas Régionaux Climat, Air, Energie** (SRCAE) des anciennes régions Nord-Pas de Calais et Picardie.

- **La loi TECV** demande notamment de fixer des objectifs aux horizons 2020, 2030, 2050 de réduction des émissions de GES et de maîtrise de la demande énergétique

Les objectifs nationaux fixés par la loi TECV et l'article L.100-4 code de l'énergie sont :

- émissions de gaz à effet de serre :

- À réduire de 40 % entre 1990 et 2030 et de 14 % de 2005 à 2020 dans les secteurs non soumis au système d'échange de quotas d'émission de GES (directive SCEQE)

- A diviser par quatre de 1990 à 2050 (facteur 4)

- consommation d'énergie finale :

- A réduire de -20 % en 2030 et de -50 % en 2050 (par rapport à 2012)

- Part des énergies renouvelables dans l'énergie finale : 23 % en 2020 et 32% en 2030

- **Les articles L.100-1 et L.100-2 du code de l'énergie notamment dans leur référence à la sobriété énergétique**

- **Décret du 18/11/2015 relatif aux budgets carbone nationaux et à la stratégie nationale bas-carbone**

- **Partis pris concerné :**

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

Consommation d'énergie finale par secteur, émissions régionales directes de GES par secteur en 2012 hors traitement de déchets ; production d'énergie renouvelable en 2015

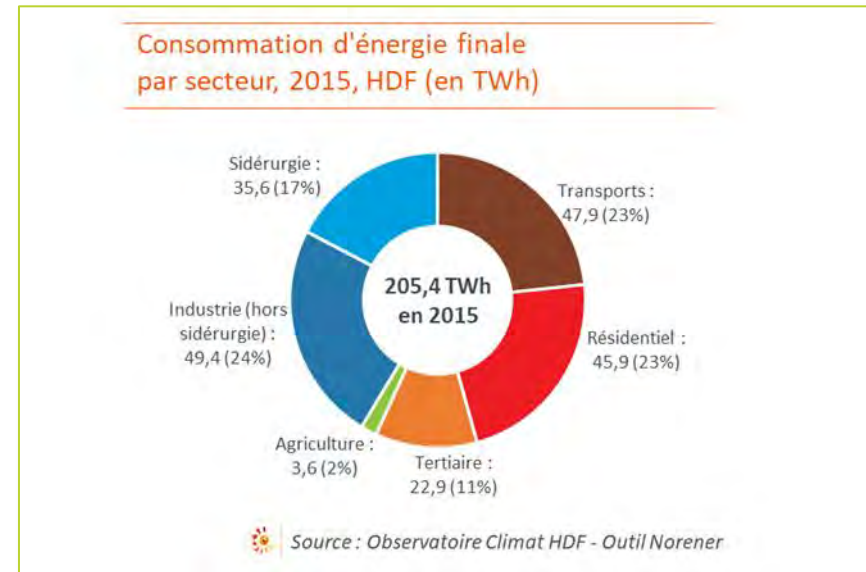
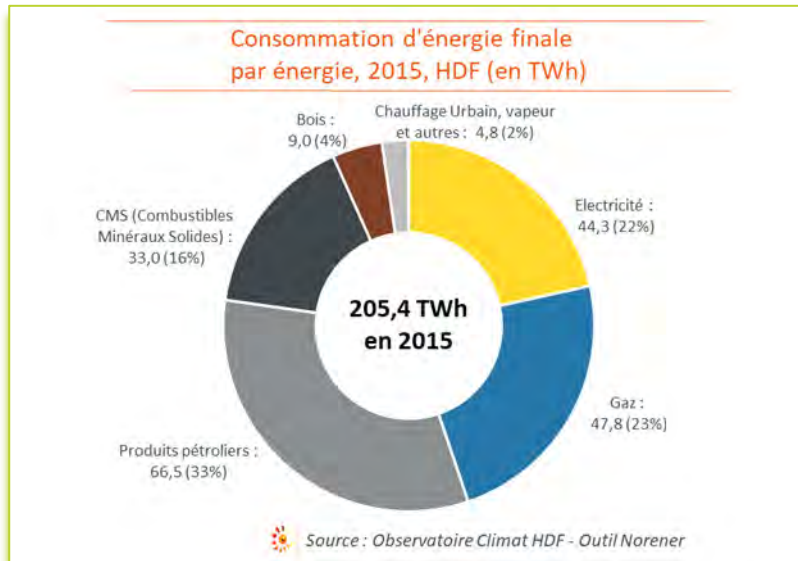
- **Tendances observées :**

Une consommation énergétique atypique

En 2015, la consommation d'énergie finale est de 17,7 millions de tonnes équivalents pétrole (Mtep) (205,4 TWh), soit de 3tep/ habitant (soit 34,2 Gwh/hab) pour une moyenne nationale de 2,3 Tep /habitant (soit 26,4 Gwh/hab). Les Hauts de France est l'une des régions les plus consommatrices d'énergie (30% au-dessus de la moyenne nationale) en raison du poids de l'industrie dans son tissu économique régional, de l'importance des transports dans une zone de transit, du poids du chauffage des bâtiments dans une région dense.

Après une période de croissance de 1990 à 2002, la crise économique, les différentes actions de maîtrise de la consommation d'énergie ont conduit à une baisse tendancielle de la consommation régionale. Cependant, sur les dernières années, avec la reprise économique, la consommation est repartie à la hausse de 2009 à 2017 avec une augmentation de 4,1%.

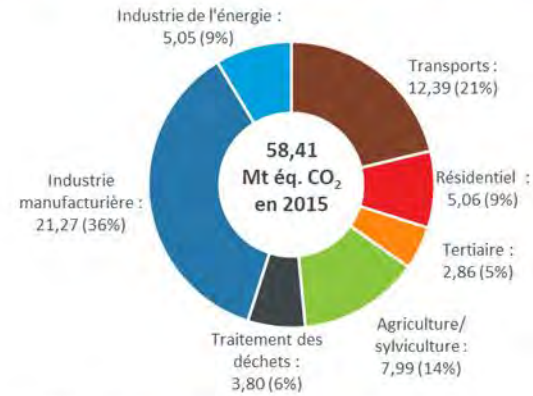
Les produits pétroliers restent la première énergie consommée (33%), devant le gaz naturel et l'électricité qui représentent à eux deux près de la moitié de la consommation d'énergie finale. Les « Combustibles Minéraux et Solides » restent prégnants de par leur usage dans la sidérurgie. En outre, la part de énergies renouvelables dans la consommation, bien qu'en progression depuis 10 ans, est 2 fois moindre qu'au plan national.



Des émissions de GES élevées

Les émissions directes de Gaz à effet de Serre en région sont estimées à 58,4 millions de tonnes équivalent CO₂ (MteqCO₂) en 2015, soit environ 9,7 teqCO₂/habitant. Le secteur le plus émetteur est l'industrie, compte tenu du poids des industries intensives en énergie, dont la sidérurgie, l'agro-alimentaire, la chimie et la pharmacie. Les transports représentent le deuxième poste grand émetteur, suivis par l'agriculture-sylviculture et le secteur des bâtiments résidentiels et tertiaires. Ainsi, par comparaison le bilan français était de 325 MteqCO₂ en 2015 (source CGDD) soit environ 4,9 teqCO₂/habitant.

Émissions directes de gaz à effet de serre par secteur, 2015, HDF (en Mt éq. CO₂, hors UTCATF*)



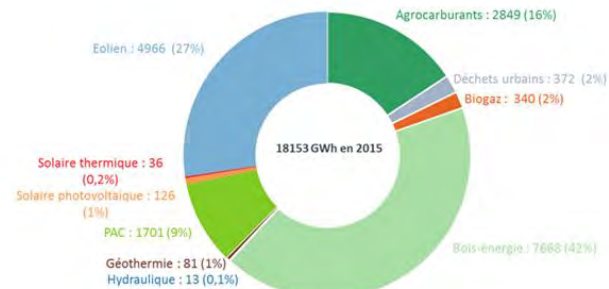
* UTCATF : Utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie

Source : Observatoire Climat HDF - Outil NORCLIMAT

Une production d'EnR encore faible

En 2015, la production totale d'énergie renouvelable en Hauts-de-France est estimée à 19 TWh, soit 9% de la consommation d'énergie finale régionale (contre presque 15% en moyenne nationale). Le bois-énergie, principalement lié au chauffage au bois des ménages, domine, devant la production d'énergie éolienne et d'agrocarburants.

Production d'énergie renouvelable EnR, 2015, HDF (en GWh)



Source : Observatoire Climat HDF

● Résultats attendus globaux et par secteur :

En application du cadre réglementaire, le SRADDET fixe des objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air à l'horizon de l'année médiane des budgets carbone les plus lointains, soit aux années : 2021, 2026, 2031, 2050.

Sur la base des scénarios initiaux des SRCAE, les travaux de scénarisation, actualisés et harmonisés à l'échelle des Hauts de France, ont permis de définir une trajectoire de réduction de la consommation d'énergie et des émissions des Gaz à effet de serre autour de 4 repères hiérarchisés :

- **la sobriété énergétique** ;
- **l'efficacité énergétique** pour maîtriser la consommation d'énergie ;
- **le développement des énergies renouvelables** dans le mix énergétique régional ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre par la **captation** notamment par la préservation et amélioration les puits de carbones.

-La sobriété prend en compte de l'évolution des comportements de la population sur le long terme soit volontairement (baisse de la température de chauffage, évolution du régime alimentaire, réduction des gaspillages) soit sous l'effet des évolutions économiques (réduction des distances de déplacements grâce à la relocalisation alimentaire, les nouvelles formes de présence au travail (tiers lieux télétravail), démographiques de la région (réduction de la taille des logements en lien avec la baisse de la taille des ménages ...).

-L'efficacité énergétique vise à améliorer le rendement de la consommation dans tous les secteurs régionaux, en améliorant l'isolation des bâtiments, la performance des appareils, des process, en optimisant l'aménagement urbain pour réduire les distances et favoriser l'utilisation des modes de transports les plus performants.

La trajectoire retenue pour les Hauts-de-France est à la fois ambitieuse et réaliste car tout en atteignant les objectifs de la loi TECV, elle prend en compte les spécificités régionales, et les contraintes de chaque secteur. Lors des différentes révisions du SRADDET, la trajectoire pourra être amenée à évoluer pour tenir compte des innovations, des connaissances sur les gisements, de l'évolution du cadre réglementaire, technique ou financier.

Objectif de réduction de la consommation régionale d'énergie finale par secteur

Secteurs\Gwh/an	2012	2021		2026		2031		2050	
		Gain		Gain		Gain		Gain	
Résidentiel	48 351	7 615	- 16%	11 926	- 25%	15 430	- 32%	25 936	- 54%
Tertiaire	21 884	3 093	- 14%	4 225	- 19%	5 527	- 25%	9 658	- 44%
Industrie	86 438	10 658	- 12%	15 299	- 18%	20 080	- 23%	35 495	- 41%
Transports	43 656	10 701	- 25%	14 001	- 32%	17 826	- 41%	28 373	- 65%
Agriculture	3 442	421	- 12%	1 244	- 36%	1 570	- 46%	2 424	- 70%
Réduction de consommation d'énergie par rapport à 2012	203 772		- 16%		- 23%		- 30%		- 50%
		32 488		46 695		60 433		101 886	

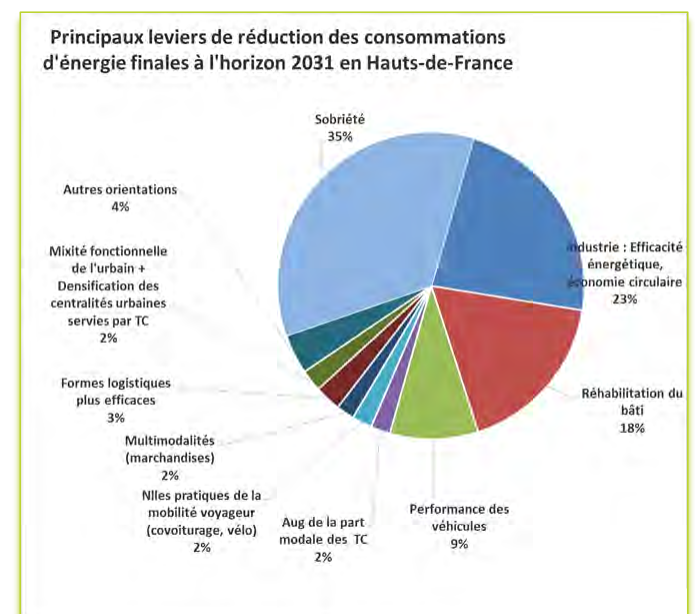
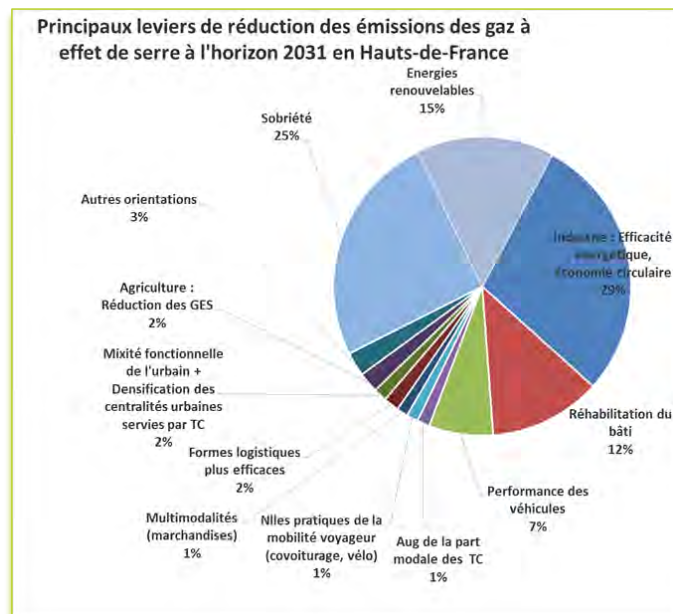
Objectif de réduction des émissions régionales de gaz à effet de serre par secteur

Secteurs\KteqCO2/an	2012	2021		2026		2031		2050	
		Gain		Gain		Gain		Gain	
Résidentiel	7 300	1 984	- 27%	2 331	- 32%	2 968	- 41%	4 730	- 65%
Tertiaire	5 900	590	- 10%	931	- 16%	1 226	- 21%	2 198	- 37%
Industrie	24 800	5 518	- 22%	8 022	- 32%	10 208	- 41%	16 214	- 65%
Transports	11 500	2 987	- 26%	3 921	- 34%	4 970	- 43%	7 792	- 68%
Agriculture	12 400	564	- 5%	1 170	- 9%	1 561	- 13%	2 925	- 23%
Total	61 900	11 643	- 19%	16 375	- 26%	20 933	- 34%	33 859	- 55%
Réduction de CO ² due aux EnR&R		1 031	- 2%	2 154	- 3%	3 895	- 6%		
Réductions d'émissions de CO ² par rapport à 2012		12 674	- 20%	18 529	- 30%	24 829	- 40%	vers F4 (- 75%)	vers F4

La répartition des objectifs de réductions de CO₂ et de la consommation d'énergie entre les différents secteurs ne correspond pas à leur poids en consommation d'énergie et en quantité d'émissions dans le profil régional. Les objectifs de réductions sont liés aux différentes dynamiques à l'œuvre dans chacun de ces secteurs : le volontarisme des acteurs, la maturité des dispositifs d'accompagnement et des technologies pouvant être mises en œuvre.

- **Principaux leviers :**

Les travaux de scénarisation ont permis d'identifier les principaux leviers à mobiliser pour obtenir les effets les plus importants pour réduire la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air (voir diagramme ci-dessous).



Ces principaux leviers ont été traduits dans 12 objectifs du SRADDET :

Secteurs	N°	Objectifs du SRADDET	Energie en Gwh/an				GES en KteqCO2/an			
			2021	2026	2031	2050	2021	2026	2031	2050
Industrie et mode de production	34	Expérimenter et développer des modes de production bas-carbone	-10 658	-12 516	-14 006	-26 706	-5 518	-6 426	-7 120	-12 067
Bâti résidentiel, tertiaire,	35	Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel	-9 830	-10 129	-10 599	-16 010	-2 442	-2 759	-3 000	-4 660
Aménagement foncier	24	Réduire la consommation des surfaces agricoles naturelles et forestières	-1 032	-1 236	-1 395	-2 560	-267	-316	-354	-629
	25	Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine.								
	26	Développer des modes d'aménagements innovants								
Transport	5	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans les transports de marchandises	-721	-956	-1 155	-2 966	-184	-246	-298	-779
Mobilité	7	Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces	-881	-1 298	-1 681	-6 119	-211	-317	-416	-1 618
	15	Proposer des conditions de déplacements soutenables : en transport en commun et sur le réseau routier	-1 187	-1 227	-1 255	-1 401	-334	-335	-336	-340
	21	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle	-1 256	-1 272	-1 284	-1 341	-316	-314	-313	-307
	36	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	-4 898	-5 328	-5 653	-7 871	-1 488	-1 621	-1 720	-2 386
Agriculture	37	Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone;	\	\	\	\	-405	-483	-544	-978
Adaptation	38	Adapter les territoires au changement climatique	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres orientations*			-2 026	-2 208	-2 370	-4 594	-479	-545	-598	-1 079
Sobriété			-10 523	-21 036	-32 318	-10 523		-3 012	-6 234	-9 017
Energies renouvelables	33	Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises	25 451	30 924	39 538	Vers facteur 4	-1 031	-2 154	-3 895	Vers facteur 4
TOTAL hors EnR			-32 488	-46 695	-60 433	-101 886	-11 643	-16 375	-20 933	-33 859

* Somme des leviers correspondants à moins de 1% de l'effet global attendu

● Références juridiques :

- **Article L 4251-1 du CGTC** : « Ce schéma fixe des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de pollution de l'air »
 - **Loi n° 2010 – 788** portant engagement national pour l'environnement a rendu obligatoire la surveillance de la qualité de l'air intérieur dans certains établissements recevant un public sensible (articles L. 221-8 et R. 221-30 et suivants du code de l'environnement).
 - **Loi n°96-1236** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, reconnaît à chacun le droit de respirer un air que ne nuise pas à sa santé.
 - **Loi n° 2012- 992** relative à la transition énergétique et à la croissance verte prévoit, article 64, l'élaboration du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa)
- Au niveau européen, **les directives (2004/107 et 2008/50/CE)** fixent les normes sanitaires à respecter.
- La directive (EU) 2016/2284 du 16 décembre 2016** fixe des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport aux émissions de 2005 pour les horizons 2020 et 2030, en intégrant les objectifs du Protocole de Göteborg.
- **Arrêté du 10 mai 2017** établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

● Partis pris concernés :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

● T0 :

Répartition sectorielle des émissions en 2015

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et la qualité de vie en région. La pollution y reste élevée en raison d'un trafic routier et maritime dense, et d'activités industrielles et agricoles faisant encore largement appel aux énergies fossiles et à des procédés polluants. L'habitat régional est en outre majoritairement peu performant et très dépendant d'énergies fossiles. L'exposition et la sensibilité des populations sont encore aggravées par la rareté des milieux naturels, souvent petits, relictuels et fragmentés.

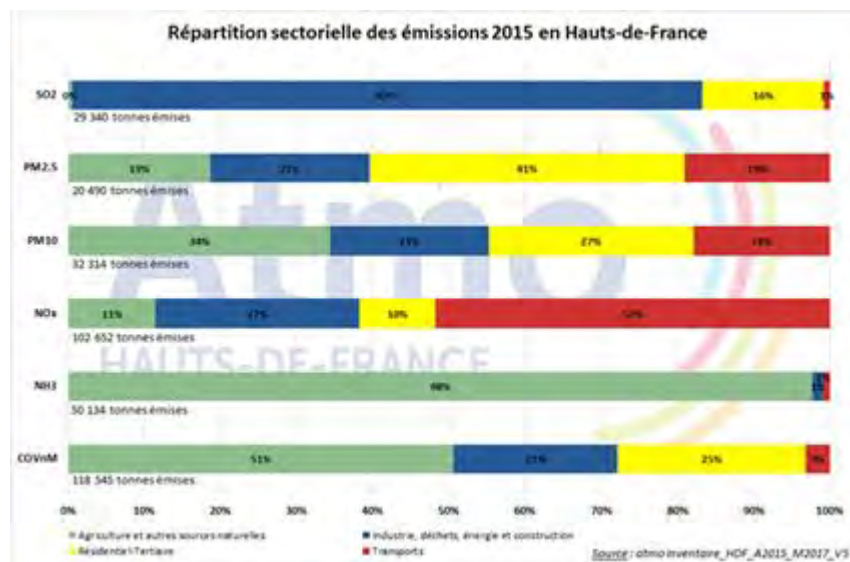
Répartition des émissions en 2015 pour la région Hauts de France (source ATMO Hauts de France)

Les transports (routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial) contribuent majoritairement aux émissions **d'oxydes d'azote NOx**, suivis par le secteur industriel (regroupant l'industrie manufacturière, la production d'énergie, la construction et le traitement des déchets).

Pour les **particules PM10**, la contribution est plus équilibrée entre les différents secteurs, avec une prédominance de l'agriculture, suivie par le secteur résidentiel / tertiaire. La répartition sectorielle se modifie pour les **PM2,5** émises à plus de 40% par le secteur résidentiel/tertiaire ; puis par l'industrie, les transports, et l'agriculture. Enfin, le **dioxyde de soufre (SO2)** est très largement émis par le secteur de l'industrie à 83%.

En ce qui concerne l'**ammoniac (NH3)**, les émissions sont dominées par le secteur de l'agriculture et des autres sources naturelles (98%) qui est aussi le principal émetteur des **composés organiques volatiles non méthanique (COVnM)**. Les secteurs résidentiel / tertiaire et industriel arrivent respectivement en seconde et troisième position avec des parts de 25% et 21%.

En région Hauts de France, deux Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) ont été mis en place par l'Etat, le premier en 2014 pour les départements du Nord et du Pas de Calais, le second en 2015 pour l'agglomération de Creil. Ces deux PPA ont pour principal objectif la réduction des émissions de PM10 des secteurs du transport, du résidentiel tertiaire, de l'industrie et de l'agriculture, afin d'en ramener les concentrations en deçà des valeurs limites réglementaires.



● **Tendances observées :**

Evolution des émissions entre 2008 et 2015 (source ATMO Hauts de France)

Les émissions de NOx sont globalement en baisse entre 2008 et 2015 (diminution de 21%). Les principaux secteurs contributeurs (Industrie et Routier – avec une part cumulée de 67%) montrent une réduction de leurs émissions de respectivement 28% et 18%, alors que les secteurs résidentiel et tertiaire, responsables de 10% des NOx, montrent une hausse de leurs émissions située entre 12% et 22%.

De même, les émissions de SO2 enregistrent une diminution entre 2008 et 2015 de 36%. Cette baisse est principalement réalisée sur les secteurs industriels et de la branche énergie avec une réduction de 26% à 66% des émissions.

En ce qui concerne les particules PM10 et PM2.5, la tendance est à la baisse et située autour de 10% / 11% entre 2008 et 2015. Les évolutions au cours de ces années, similaire pour les deux tailles de particules, différent néanmoins selon le secteur. Le secteur des transports montre une stabilisation des émissions entre 2008 et 2010 avant de démarrer une baisse jusqu'en 2015 ; le résidentiel voit ses émissions diminuer en 2010 puis augmenter jusqu'en 2015; enfin les secteurs de l'industrie et de l'agriculture enregistrent une baisse continue des émissions de particules.

Depuis 2008, la tendance générale est à la diminution des émissions de COVnM avec néanmoins une hausse de 15% enregistrée sur le secteur biotique (comprenant, entre autres, les forêts et les couverts végétaux). Le secteur de l'industrie observe la baisse la plus importante en termes de tonnes (autour de - 8 700 tonnes, soit 28%) au cours des dernières années.

Enfin, pour ce qui est de l'ammoniac (NH3), la répartition sectorielle reste constante entre 2008 et 2015 avec comme principal contributeur le secteur agricole responsable de 98% des émissions (2015). De plus, l'historique des données montre une stabilisation des émissions depuis 2008.

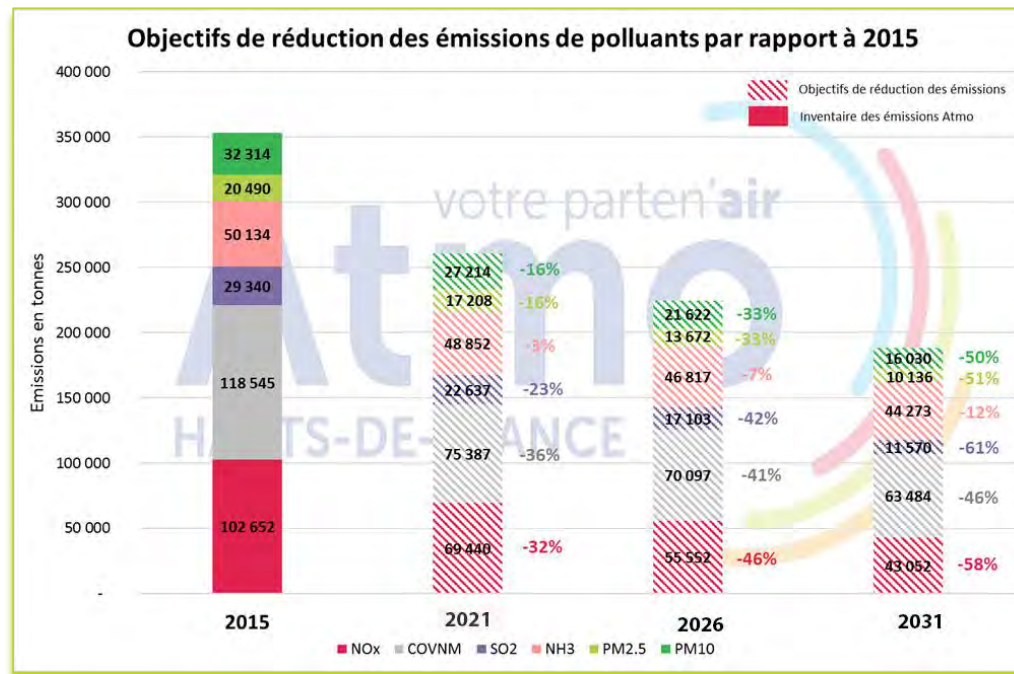
Cependant, globalement, la comparaison de l'évolution des polluants de 2008 à 2015 avec les objectifs nationaux du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) montre une insuffisance des réductions d'émissions hormis pour le dioxyde de soufre qui se situe en-dessous de l'objectif fixé par le PREPA. Un effort additionnel doit donc être fait pour rattraper le retard engrangé.

- **Résultats attendus :**

Les objectifs *Air* du SRADDET en région s'inscrivent dans les objectifs nationaux du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

Tableau des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport à 2015

Emissions en tonnes	2015	2021	Baisse (%) / à 2015	2026	Baisse (%) / à 2015	2031	Baisse (%) / à 2015
Nox	102 652	69 440	-32%	55 552	-46%	43 052	-58%
COVnM	118 545	75 396	-36%	70 097	-41%	63 484	-46%
SO2	29 340	22 637	-23%	17 103	-42%	11 570	-61%
NH3	50 434	48 852	-3%	46 817	-7%	44 273	-12%
PM2.5	20 490	17 208	-16%	13 672	-33%	10 136	-51%
PM10	32 314	27 214	-16%	21 622	-33%	16 030	-50%



- **Leviers :**

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air est un objectif transversal au SRADDET. En effet, l'atteinte des objectifs chiffrés de réduction d'émissions de polluants en Hauts de France sera obtenue seulement si les objectifs visés en matière de réduction des consommations d'énergie fossiles et de bois par les particuliers, de production d'énergies renouvelables et de sobriété sont respectés.

Les objectifs Climat Air Energie estampillés « (CAE) » du SRADDET portant sur la mobilité et visant à favoriser le développement de pratiques alternatives à la voiture individuelle, l'incitation à l'usage de véhicules moins polluants, le développement de pôles d'échanges multimodaux, l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise ou de l'agglomération francilienne, auront un impact favorable sur l'amélioration de la qualité de l'air. Les orientations concernant la réhabilitation thermique des bâtiments dans les secteurs résidentiel et tertiaire ou encore la redynamisation des centres villes ont un impact positif en limitant les émissions liées aux déplacements en véhicules individuels ou aux systèmes de chauffage. De même, le déploiement de l'économie circulaire et de développement de mode de production bas carbone auront des impacts sur l'amélioration de la qualité de l'air.

- **Références juridiques :**

• **Loi n°2015-992** : La loi TECV fixe parmi les objectifs nationaux celui de maîtriser la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique (réduire la consommation d'énergie finale de 20% en 2030 et de 50% en 2050 par rapport à 2012) ; de maîtriser la demande énergétique ; de développer les énergies renouvelables (et de récupération) afin qu'elles représentent 23% de la consommation finale d'énergie en 2020 et 32% en 2030, **soit multiplier par 2 les capacités installées**.

- **Partis pris concerné(s) :**

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

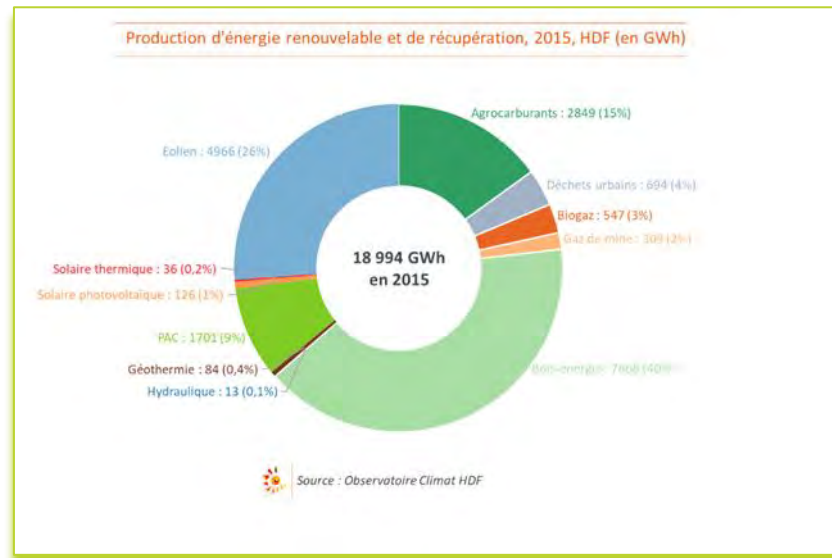
- **T0 & indicateur :**

Production d'énergie renouvelable en 2015 : 19 TWh

- **Tendances observées :**

Si les énergies renouvelables se sont développées (passant de 3% en 2010 à 9% en 2015 de la consommation régionale d'énergie finale), la région reste sous la moyenne nationale (15% de la consommation d'énergie finale), principalement en raison de l'absence de réel potentiel hydroélectrique et de grandes forêts. Les énergies de récupération représentent moins de 5% de la production d'énergie.

En 2015, la production minimale renouvelable est estimée à 19 TWh. Le bois reste néanmoins la première source d'énergie renouvelable (40 % de la production régionale) mais les évolutions les plus significatives concernent l'énergie éolienne. La production d'énergie éolienne a été multipliée par 3 depuis 2010. En 2015 elle représente 26% des énergies renouvelables produites en région et environ 90% de la production d'énergie renouvelable électrique. Ce développement important des installations éoliennes a progressivement conduit à un phénomène de saturation sur certains territoires.



● Résultats attendus :

Pour contribuer aux objectifs nationaux définis dans la loi pour la transition énergétique, le SRADDET vise un développement des énergies renouvelables comparable à l'effort national en multipliant par 2 la part des énergies renouvelables à l'horizon 2030 (passant de 19 TWh en 2015 à 39 TWh à l'horizon 2031), et faisant passer la part d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale de 9% en 2015 à 28% en 2031 en visant un meilleur équilibre entre énergies électriques et thermiques.

	2015	2021	2026	2031
Part d'EnR dans la consommation finale d'énergie	9%	15%	20%	28%

L'objectif régional de production d'énergies renouvelables est conduit en tenant compte à la fois des potentialités régionales, de la création d'emplois régionaux, de l'acceptation sociale et du besoin de limiter les impacts environnementaux (pollution de l'air, protection de la biodiversité...) et paysagers.

Pour l'éolien, afin d'éviter les impacts environnementaux et en particulier le phénomène de saturation visuelle, les projets sont conditionnés à l'intégration paysagère des installations, à la protection du patrimoine et, ainsi qu'aux dispositions prises pour le traitement du parc en fin de vie afin d'atteindre 100% de recyclage. Le travail d'identification des zones de saturation et celles favorables s'appuie sur un travail de cartographie réalisé à l'échelle régionale, coordonné par le Préfet de Région.

Concernant l'électricité, l'effort sera porté sur le solaire. La production d'énergie éolienne est stabilisée à son niveau de mai 2018. Concernant le thermique, la priorité est donnée au biogaz, à la géothermie, à la valorisation des énergies fatales et de récupération et ceci grâce au déploiement des énergies renouvelables dans les réseaux de chaleur.

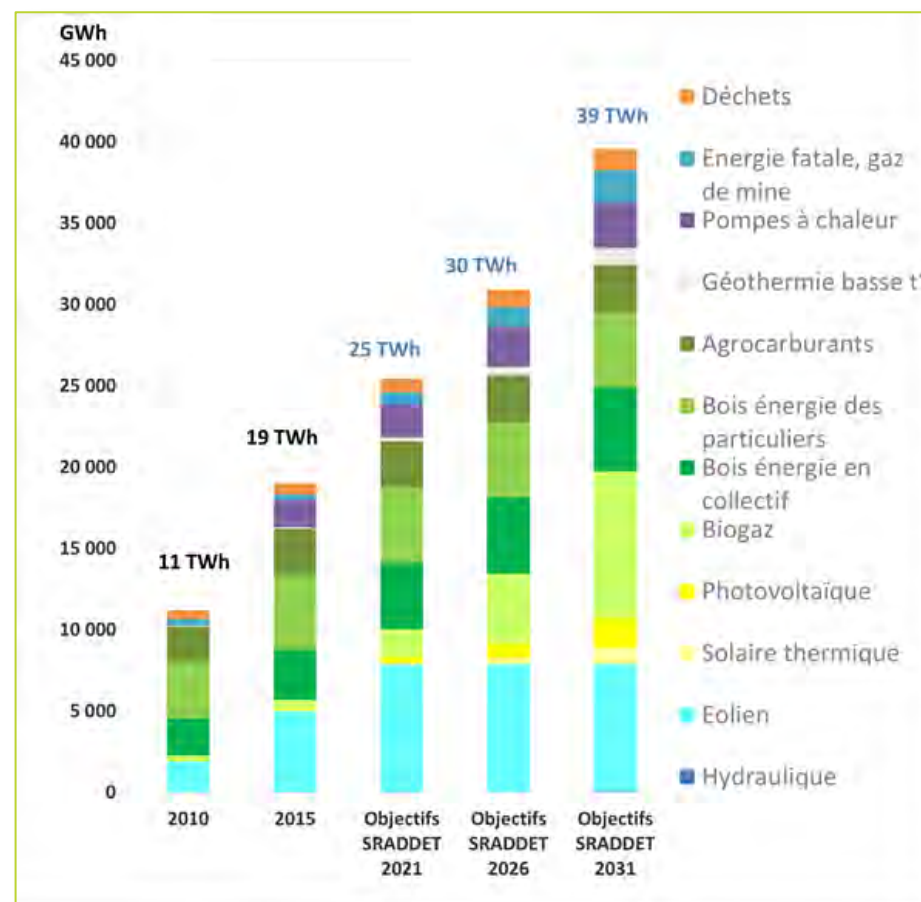
Le scénario régional choisit de donner une place importante à la méthanisation. Les Hauts-de-France disposent de quantités importantes de déchets et sous-produits organiques pouvant être valorisés par ce procédé de production d'énergie. La filière méthanisation présente un potentiel important de développement

d'énergie décentralisée qui peut alimenter en biogaz et/ou en électricité des zones plus ou moins denses du territoire régional. Le développement de cette filière s'inscrit en cohérence avec les plans de gestion et d'élimination des déchets. En outre, toute réflexion préalable à l'installation d'unités de méthanisation est menée en concertation avec les différents acteurs (producteurs et utilisateurs) et la population dans le respect des ressources naturelles et de la fertilité des sols.

Le scénario régional vise la **stabilisation du bois-énergie pour les particuliers** afin de réduire la pollution de l'air grâce au déploiement de chaudières ou de poêles à bois plus performants, tout en préservant la ressource. Cependant, le scénario régional prévoit une **augmentation du bois-énergie en collectif** dans des chaudières de grande puissance et des réseaux de chaleur, où la maîtrise des émissions des polluants est intégrée.

Pour les agro carburants : le scénario régional affiche une **stabilisation de leur production d'ici 2031** dans l'attente de voir se développer des agrocarburants qui n'entreront pas en concurrence avec la production agricole alimentaire et apporteront des garanties de préservation de la fertilité des sols et de la biodiversité ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans cette optique, le scénario encourage la substitution d'agro carburants de 1ère génération par le développement de la production de BioGNV.

Production d'énergies renouvelables en GWh	2015	2021	2026	2031	2050
Hydraulique	13	24	40	60	Vers facteur 4
Eolien	4966	7824	7824	7824	
Solaire photovoltaïque	126	363	878	1778	
Solaire thermique	36	137	417	1015	
Biogaz	547	1681	4284	9053	
Energie fatale, gaz de mines	309	651	1210	1987	
Déchets	694	890	1095	1292	
Bois énergie en collectif	3051	4 089	4 694	5 182	
Bois énergie particulier	4618	4618	4618	4618	
Agrocarburants	2849	2869	2886	2900	
Géothermie basse t°	84	229	528	1029	
Pompes à chaleur	1701	2076	2451	2800	
TOTAL	18 995	25 451	30 924	39 538	



A l'horizon 2031 :

- convertir l'ensemble des chaufferies de réseaux de chaleur urbain existantes aux EnR&R (incinération des déchets, Combustibles Solides de Récupération, bois-énergie, biogaz, solaire thermique, énergie fatale, géothermie)
- développer les réseaux de chaleur et de froid en connectant 100 000 équivalents logements supplémentaires à des réseaux de chaleur utilisant des énergies renouvelables (bois, valorisation énergétique des déchets, énergie fatale).
- développer le solaire photovoltaïque, en priorité sur les toitures, les espaces artificialisés, les délaissés urbains et à l'exclusion des sols à usage agricole et des espaces naturels
- développer la micro production locale et l'autoconsommation

● **Indicateurs :**

- production énergétique renouvelable et de récupération et émissions de GES évitées
- % d'énergies renouvelable dans la consommation d'énergie finale
- nombre d'équivalents logements raccordés au chauffage urbain utilisant des EnR&R
- part des énergies renouvelables et de récupération dans les réseaux de chaleur (%)

● **Leviers :**

La stratégie régionale repose sur la recherche d'une diversification du mix énergétique et la mise en place d'un système énergétique, où les territoires deviendront prépondérants comme cadre de développement des énergies renouvelables et des économies d'énergie afin de favoriser leur autonomie énergétique, celle des entreprises et des habitants. Dans cet objectif, les territoires sont encouragés à privilégier les formes d'investissements public et citoyen dans les projets de production d'énergies renouvelables et de récupération.

Grande région de l'énergie, la région ambitionne de devenir leader dans les domaines du biogaz et de l'hydrogène et de poursuivre le déploiement de mobilités décarbonées (électriques, au gaz et à l'hydrogène).

Cette stratégie s'appuie sur la mise en œuvre d'innovations majeures autour d'un système distribué, alimenté par de nombreuses sources d'énergies renouvelables, tant électricité, gaz et chaleur, et stockées, redistribuées via des réseaux intelligents (dynamique Troisième Révolution Industrielle).

Les énergies marines renouvelables étaient exclues du périmètre réglementaire d'élaboration des anciens SRCAE et ne sont pas reprises dans les objectifs régionaux. Cependant elles présentent un potentiel important en Hauts-de-France (marémoteur, hydrolien, thalassothermie notamment). A l'horizon 2031, il est estimé que la production pourrait être comprise entre 1,75 et 4,3 TWh¹².

¹² « Perspectives de développement des Energies Marines Renouvelables » Adème- Région Hauts-de-France

- **Références juridiques :**

- **Loi TECV** : La loi fixe des objectifs de promotion l'économie circulaire, en particulier en visant le découplage progressif entre la croissance économique et la consommation de matières premières, en développant le tri à la source (notamment des déchets alimentaires et des déchets des entreprises) et les filières de recyclage et de valorisation (par exemple dans le secteur du bâtiment) ;
- **Décret du 18/11/2015 relatif aux budgets carbone et à la Stratégie Nationale Bas Carbone**

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :**

Consommation d'énergie finale de l'industrie en 2014

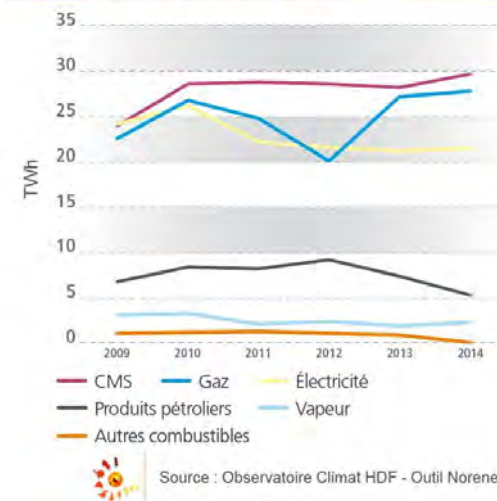
- **Tendances observées :**

Une spécificité régionale est le poids de l'industrie en énergie et GES (sidérurgie notamment). Si la consommation énergétique de ce secteur est plutôt stable, ses principales sources énergétiques sont encore « fossiles » (Combustibles Minéraux et Solides : 34%, et gaz naturel : 32%), l'électricité représentant 20% de ses consommations¹³. L'Industrie reste l'un des principaux émetteurs de polluants de l'air en région.

- **Résultats attendus :**

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	10 658	12 516	14 006	26 706
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	5 518	6 426	7 120	12 067

Consommation finale de l'industrie par énergie, HDF (en TWh)



¹³ La part « vapeur » désigne la production externalisée de vapeur pour des procédés spécifiques (papeterie, chimie, caoutchouc)

- **Indicateurs de résultat :**

Consommation énergétique, émissions des GES pour l'industrie

- **Leviers :**

Pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers sont mobilisables :

- **améliorer l'efficacité énergétique des procédés et des usages énergétiques transversaux**

L'essentiel des consommations énergétiques industrielles est lié aux procédés utilisés : 70% hors-sidérurgie, et 90% pour la sidérurgie. De plus, près de 30 % des consommations énergétiques du secteur industriel (hors-sidérurgie) sont liés aux usages transversaux (chauffage des locaux, production et transport de chaleur, moteurs électriques, pompage, production d'air comprimé, ventilation, éclairage, froid). Ces deux éléments (efficacité énergétique des procédés et des usages transversaux) sont des leviers prioritaires, recouvrant un gisement d'économies d'énergie très important.

- **encourager les ruptures technologiques**, telles que la séquestration et la valorisation du CO2 (méthanation, « pétrole bleu »...), l'usage de nouveaux procédés de fabrication du coke...

- **favoriser l'économie circulaire, l'écologie industrielle et territoriale** ; il convient de travailler en amont sur ce sujet dans le but d'accroître le volume de produits recyclés et réinjectés dans les procédés industriels (aciéries notamment) et de valoriser des énergies fatales.

- **réduire les émissions de polluants industriels pour améliorer la qualité de l'air**

- **Objectifs opérationnels :**

- mettre en œuvre des meilleures technologies et accompagner les ruptures technologiques : 20% des émissions séquestrée pour 2050
- développer l'économie circulaire : Valoriser 1 million de tonnes d'acier en recyclage
- accompagner l'écologie Industrielle par la récupération de chaleur et l'énergie solaire (775 Gwh/an)
- relocaliser d'ici 2031 7% des apports alimentaires extrarégionaux en origine régionale

- **Indicateurs opérationnels :**

- évolution du taux de recyclage, et de valorisation matière ;
- part des énergies de récupération d'origine industrielle dans le bilan énergétique

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-5 du CGCT et Art. L100-4 du code de l'énergie**

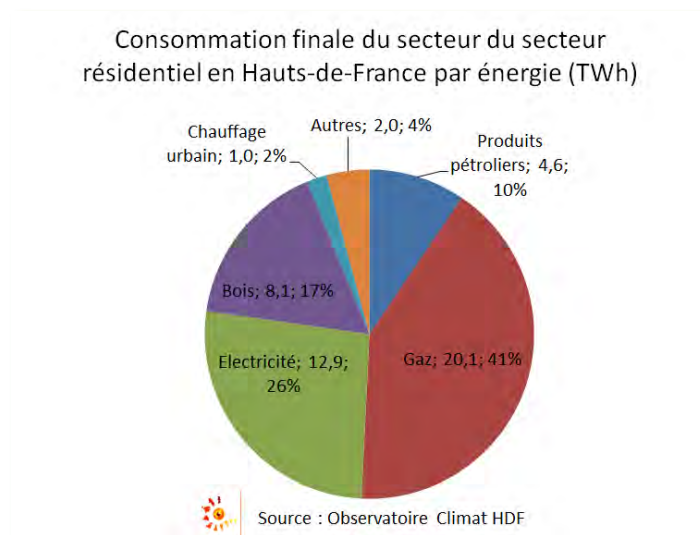
- **Loi n°2015-992** : La loi TECV fixe parmi les objectifs nationaux celui de maîtriser la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique (réduire la consommation d'énergie finale de 20% en 2030 et de 50% en 2050 par rapport à 2012 ; de maîtriser la demande énergétique ; de développer les énergies renouvelables (et de récupération) afin qu'elles représentent 23% de la consommation finale d'énergie en 2020 et 32% en 2030.

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :**

Consommation d'énergie finale du secteur résidentiel en 2012



● Tendances observées :

Le secteur résidentiel-tertiaire est le plus consommateur d'énergie après l'industrie et il consomme de plus en plus en raison notamment de la mauvaise qualité thermique des bâtiments. 90 % des logements de la région datent d'avant 2014. Il convient d'agir sur le bâtiment existant en priorité, au travers de l'amélioration des systèmes énergétiques et de l'isolation. L'évolution des occupants vers des comportements moins consommateurs d'énergie est aussi déterminant.

● Résultats attendus :

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	9 830	10 129	10 599	16 010
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	2 442	2 759	3000	4 660

● Indicateurs de résultat :

Consommation énergétique, émissions des GES pour les secteurs résidentiel et tertiaire

La stratégie porte sur la réduction de la consommation énergétique des parcs de logements et du secteur tertiaire et l'évolution de leur mix énergétique en faveur des énergies renouvelables. Il est proposé de fixer comme résultat attendus :

- réhabiliter thermiquement le bâti résidentiel et tertiaire, ce qui sous-entend :
- d'ici 2030, réhabiliter entre 70 et 80% du parc en priorisant les logements en catégorie F et G
- d'ici 2050, réhabiliter 100% du parc pour tendre vers le niveau « Bâtiment Basse Consommation » (BBC) sauf particularités : contraintes architecturales et techniques, faisabilité technico-économique liée notamment à la valeur vénale des logements.
- tendre vers une disparition des systèmes fioul, GPL et charbon au profit de systèmes de chauffage performants (pompes à chaleur, bois et gaz).
- généraliser les systèmes de production d'eau chaude sanitaire par les énergies renouvelables pour atteindre 23% des logements et 40 % du parc tertiaire.

● Leviers :

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés au profit de la baisse de la facture énergétique, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la diminution des émissions de gaz à effet de serre :

- **améliorer la qualité et le rythme des réhabilitations thermiques de l'habitat et des bâtiments tertiaires**
- **accroître la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique**
- **généraliser les équipements les plus performants au profit d'une baisse de la facture énergétique et d'une amélioration de la qualité de l'air**

Une veille reste nécessaire sur le développement du chauffage individuel au bois compte tenu de ses impacts sur l'air.

La Région a adopté son Programme régional pour l'efficacité énergétique (PREE) et a décidé de déployer à l'échelle des Hauts-de-France la régie régionale du Service Public de l'Efficacité Energétique (SPEE). Elle met en œuvre par appel à projets des Guichets Uniques de l'Habitat, ouverts à partir de 2020, pour accompagner les habitants dans leurs projets de rénovation de logement. Par ailleurs, elle apporte un accompagnement et une aide financière complémentaire aux propriétaires de logements privés pour leurs travaux de rénovation énergétique.

- **Références juridiques :**

- **La loi TECV du 17 août 2015**, via sa stratégie de « mobilité propre » encourage : les véhicules à faibles émissions et le déploiement d'infrastructures permettant leur alimentation en carburant (tous modes confondus, du routier à la flotte de péniches) ; l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ; des reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche (modes actifs), ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ; du développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ; de l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises

- **Parti Pris concerné(s) :**

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :**

Consommation d'énergie finale et d'émissions de GES du transport en 2014

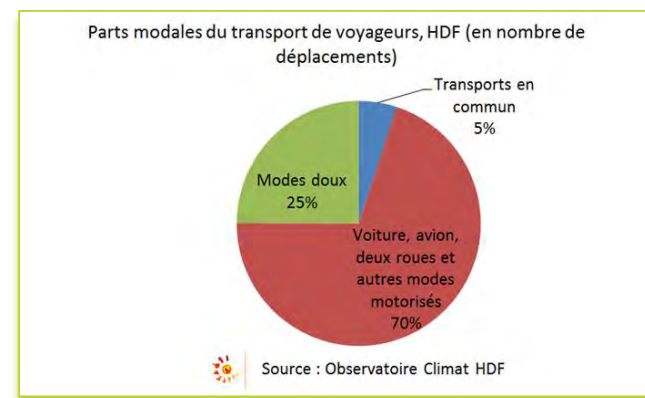
- **Tendances observées :**

Le transport reste très dépendant des produits pétroliers (98 % de l'énergie qu'il consomme) ; Avec 20 % des émissions régionales c'est le second émetteur de gaz à effet de serre (après l'industrie et devant l'agriculture-sylviculture et le résidentiel-tertiaire. C'est le 3ème consommateur régional d'énergie (4 Mtep en 2014, soit 23% du total régional).

Avec le résidentiel c'est le secteur qui connaît la plus forte croissance depuis 1990 en termes de GES : + 28 % de 1990 à 2014, en raison de l'augmentation du trafic et du nombre de véhicules par ménage.

Le nombre de déplacements tend à se stabiliser mais les distances parcourues s'allongent. En effet, les formes urbaines régionales, plus étalées et multipolaires impliquent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air, fragmentation écopaysagère et bruit, notamment).

Outre la santé et l'environnement, l'enjeu est aussi économique. La facture énergétique régionale des transports progresse (6,3 milliards d'euros en 2014, soit 1 050 €/habitant, ou 2 550 €/ménage). Elle est en hausse continue depuis 2009 (en raison de la hausse des consommations et des prix de l'énergie), elle a ensuite diminué ces dernières années, sous l'effet d'une baisse conjoncturelle des prix du carburant.



● **Résultats attendus :**

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	4 898	5 328	5 653	7 871
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	1 488	1 621	1 720	2 386

- atteindre 114gCO₂/km sur les véhicules (140gCO₂/km sur les véhicules neufs aujourd'hui)
- atteindre 7% de part des véhicules (gaz, hydrogène, bio méthane et électrique)
- diminuer de 24 % en 2031 la consommation unitaire d'énergie fossile des véhicules utilisés pour le transport de marchandises

● **Indicateurs :**

- consommation énergétique et émissions de GES du secteur transport
- part des véhicules propres dans le parc roulant (gaz, hydrogène, bio méthane et électrique, carburant alternatif pour les camions)

● **Leviers :**

Plusieurs leviers sont mobilisables :

- **pour le transport de voyageurs :** réduire les déplacements routiers (en besoin, nombre et portée, avec développement du covoiturage) et leurs impacts (en développant les déplacements alternatifs à la voiture, qui ne représentent que 30% des trajets, dont 25% en modes doux (vélo, marche à pied) : développement de la multimodalité, amélioration de la logistique urbaine, amélioration de la motorisation, optimisation des modes de conduite.
- **pour le transport marchandises :** réduire les déplacements routiers et leurs impacts, via notamment la multimodalité, l'amélioration/optimisation de la logistique (urbaine, et du dernier kilomètre), les enjeux technologiques (motorisation, gestion des véhicules, amélioration des conditions de conduite).

- **Références juridiques**

- Décret n° 2012-1491 du 18/11/2015 relatif à la Stratégie Nationale Bas Carbone

- **Partis pris concerné :**

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :**

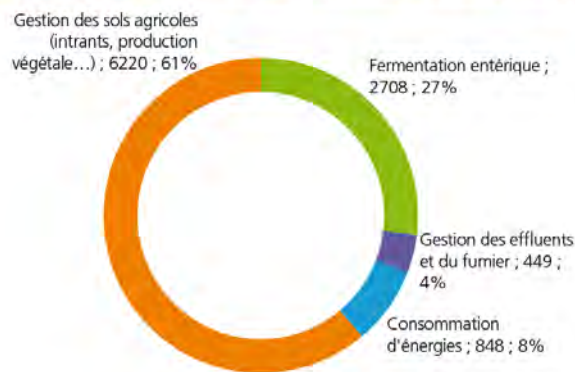
(Indicateur) : émissions de GES en 2014

- **Tendances observées :**

Avec 15 % des émissions régionales, le secteur agricole, peu consommateur d'énergie présente des enjeux forts pour la qualité de l'air, la santé et les émissions de GES. C'est aussi le seul secteur pouvant capter/stocker le carbone dans les sols, via les prairies, haies et forêts et grâce à l'agroforesterie, et possédant un rôle atténuateur sur le climat, via la végétation.

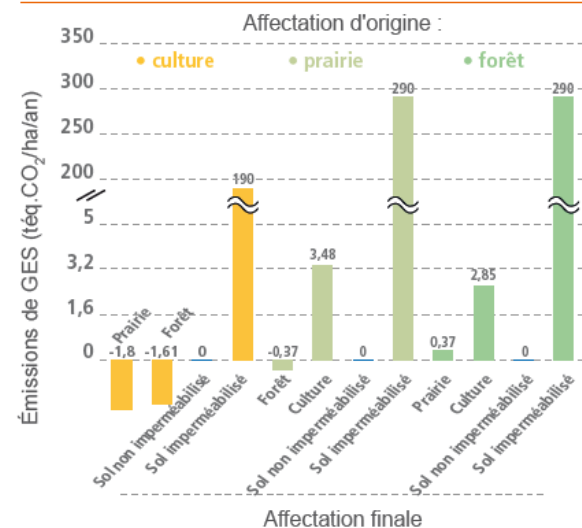
Il peut contribuer au développement des énergies renouvelables, en particulier de la méthanisation.

Agriculture et sylviculture : origine des émissions de GES, 2014, HDF (en kt éq.CO₂)



Source : Observatoire Climat HDF - outil Norclimat

Impact GES de la conversion des terres, HDF (en t éq.CO₂/ha/an)



Source : Outil ESPASS - Base Carbone

- **Résultats attendus :**

- maintenir et restaurer la capacité de stockage de carbone des sols
- diminuer la tendance de disparition des terres arables.
- maintenir le rythme de création d'espaces boisés et arborés en milieu agricole
- maintenir les surfaces de prairies
- maintenir les surfaces forestières

- **Leviers :**

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **préserver les capacités de stockage du carbone par les sols**, notamment au travers la maîtrise de la périurbanisation, l'utilisation du coefficient de biotope dans les projets de développement et de renouvellement urbain, mais aussi le maintien des sols agricoles, des prairies et forêts.

- **Indicateurs :**

- nombre d'hectares d'espaces boisés (surfaciens et linéaires) et forestiers
- nombre d'hectares en agroforesterie, linéaires de haies et arbres déclarés dans le cadre de la conditionnalité de la Politique Agricole Commune (quantité contractualisée en MAEC)
- surface des terres arables, surface des prairies (ha)
- nombre d'hectares cultivés en agriculture de conservation de sol et en agriculture biologique, nombre d'hectares engagés en MAEC semis direct

- **Références juridiques :**

- **article L 101-2** du code de l'urbanisme (6° et 7° notamment)
- **articles 17 et 19** de la loi Grenelle 2, relatifs aux modalités d'intégration des enjeux énergie-climat dans les documents de planification de type SCOT et PLU ;
- stratégie nationale d'adaptation au changement climatique (version de 2006, puis ses mises à jour), et version la plus récente du « Plan National d'adaptation au changement climatique » (PNACC).

- **Parti pris concerné :**

Cet objectif s'appuie les partis pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » et 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **TO et tendances observées**

Le dérèglement climatique s'exprime déjà en Hauts-de-France, et différemment selon les secteurs de la région : ainsi le littoral se réchauffe moins le jour, mais plus la nuit, qu'en Avesnois. Le niveau marin est à Dunkerque plus haut de 10 cm environ qu'en 1955, ce qui accroît de 51% le foncier exposé au risque de submersion marine dans le « versant nord » de la région. Depuis 1955, le nombre de jours de vagues de chaleur augmente dans la région (un jour supplémentaire de canicule tous les 13 ans), et la température moyenne à Lille a augmenté de 1,3°C de 1955 à 2013 (avec un réchauffement plus marqué encore pour les températures nocturnes). Les fortes pluies (qui n'empêchent pas des sécheresses) sont plus nombreuses mais en hiver (+ 20% de pluies hivernales à Lille entre 1955 et 2013). L'apparition des bourgeons est plus précoce et l'automne plus tardif. Le nombre de jour/nuits de gel a fortement diminué (de 1 à 5,5 jours en moins chaque décennie). Les espèces animales et végétales caractéristiques de zones plus chaudes sont de plus en plus présentes y compris pour le plancton marin et pour les poissons en Manche/Mer-du Nord. Ces changements favorisent la pollution de l'air (ozone, particules) et les maladies des arbres, des plantes ainsi que certaines zoonoses et les maladies vectorielles et leurs vecteurs (moustiques et tiques notamment).

Les SRCAE (sur la base des projections disponibles (GIEC¹⁴, ONERC¹⁵, Météo-France, MEDCIE¹⁶...), ont conclu qu'il fallait se préparer à un réchauffement régional d'ici à 2050 d'au moins + 1°C à + 2°C, à une évolution des vents, à des précipitations et des épisodes violents, ainsi qu'à une montée de la mer. Sept grandes vulnérabilités régionales ont été identifiées, ne devant pas masquer des spécificités territoriales marquées :

Sept grandes vulnérabilités régionales ont été identifiées, ne devant pas masquer des spécificités territoriales marquées :

- 1 **vulnérabilité du littoral** au risque de submersion marine et d'érosion du trait de côte ;

¹⁴ GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml)

¹⁵ Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (www.onerc.org)

¹⁶ Mission d'Etudes et de Développement des Coopérations Interrégionales et Européennes

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Les-strategies-territoriales-d-adaptation-au-changement-climatique-etude-MEDCIE-15847>

- ② **vulnérabilité des bas-pays** (polders et waterings...) aux inondations continentales (risque exacerbé par l'élévation probable de la mer) ;
- ③ **vulnérabilité des populations, urbaines** surtout, aux aléas de chaleur extrême ;
- ④ **dégradation de la ressource en eau** (en quantité et qualité) ;
- ⑤ **vulnérabilité des arbres et forêts** (chaleur, stress hydrique, tempêtes) ;
- ⑥ **vulnérabilité des zones humides** à l'évolution du climat ;
- ⑦ **vulnérabilité des constructions** (logements et infrastructures) au phénomène de retrait / gonflement des argiles (RGA).

Trois grandes spécificités concernent les Hauts-de-France : la région est a priori moins exposée aux canicules que d'autres, mais sa géographie et sa géologie rendent une grande partie de son territoire hautement vulnérable à 3 aléas :

- ① **submersion marine & érosion du trait de côte** (littoral et son arrière-pays) ;
- ② **inondations** (certaines vallées, bas-pays et polders) ;
- ③ **retrait/gonflement des argiles** (zones argileuses, Flandre notamment).

● Résultats attendus en 2030

- diminuer l'exposition des personnes, des biens, des infrastructures et de l'agriculture aux risques « eau » (inondation, baisse des précipitations, augmentation de la demande en eau, dégradation de la qualité de l'eau potable) ;
- diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de submersion marine ;
- diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de retrait/gonflement des argiles (RGA) ;
- diminuer l'exposition des populations, des biens aux phénomènes des îlots de chaleur.

● Indicateurs

- évolution du nombre de communes exposées aux risques ;
- intégration d'un volet adaptation dans les documents d'urbanisme ;
- intégration d'un volet risque de submersion marine dans les documents d'urbanisme des SCOTS littoraux ;
- intégration du changement climatique dans la révision du SDAGE et des SAGE, dans les SCOT et les PLUi.

- **Leviers :**

- **développer et faire partager à la population et aux acteurs du territoire la culture de la gestion du risque**, dans toutes les zones à risque, et tout particulièrement là où plusieurs risques se cumulent.
- **développer pour cela une animation sur le sujet, en s'appuyant sur les centres de ressources** (par exemple le CERDD, le CEREMA), sur les outils et données de la Région, de l'ADEME et de la DREAL (cartographies, prospectives, modélisation, guides...) et le cas échéant (pour les zones frontalières notamment) en lien avec les régions voisines ;
- **croiser et diffuser les données des observatoires** (foncier, climat, biodiversité...), en open-data, tant que possible pour l'appropriation et le partage ;
- **partager les retours d'expériences et d'expérimentations** (exemples : urbanisme «bioclimatique», renaturation, coefficients de biotope, aménagements littoraux temporaires, réversibles et plus résilients, zones de repli stratégique, zones naturelles d'expansion de crue et/ou de submersion marine... en s'appuyant sur les démarches de type « Adopta » (gestion alternative des eaux pluviales) et sur l'EPF, en développant la culture du risque et de la prospective, notamment pour mieux gérer les situations de cumul de risque, en lien avec le monde de la recherche (ex : projet Climibio) ;
- **intégrer plus systématiquement dans l'urbanisme et l'aménagement la notion d'adaptation au dérèglement climatique** en s'appuyant sur les études disponibles de prospective climatique et leurs mises à jour, et en s'appuyant sur les SDAGEs et la stratégie de façade maritime.

● Références juridiques :

• **Article L. 4251-1 du CGCT** : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière ... de prévention et de gestion des déchets. »

Les objectifs applicables sont :

- réduction de 10 % de la quantité de déchets ménagers et assimilés produite en 2020 par rapport à 2010 ;
- extension de la tarification incitative ;
- réduction de 50 % des quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020 ;
- développement du réemploi et de la réutilisation ;
- généralisation du tri à la source des déchets organiques dont les biodéchets produits par les ménages et les professionnels, d'ici 2025 ;
- réduction de la quantité de déchets d'activités économiques produite en 2020 par rapport à 2010 ;
- un découplage entre la production de déchets d'activités économiques et la croissance économique.

Les objectifs de prévention à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France déclinent les objectifs nationaux de la loi TECV et s'inscrivent dans la dynamique de la « feuille de route nationale économie circulaire » du 24 avril 2018.

• **Article L-541-15 du Code de l'Environnement** : Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment, les décisions prises en application du chapitre unique du titre VIII du livre 1er, du titre 1er du présent livre et les délibérations d'approbation des plans et des programmes prévus à la présente sous-section sont compatibles :

(...)

2° avec les objectifs et règles générales du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

● Parti pris concerné(s) :

L'objectif répond au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

● T0 :

Nombre habitants couverts par la tarification incitative en 2017

DMA produits en 2010

Territoires engagés dans un PLP en 2017

DAE produits (hors BTP) en 2015

Déchets du BTP produits en 2012

- **Tendances observées :**

Un gisement global de 31,5 millions de tonnes de déchets en 2015 qui correspond à 9 % de la production nationale.

Les Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) représentent 11 % de ce total (3,6 Mt), les Déchets d'Activités Economiques (DAE) hors BTP 20 % (6,3 Mt), les déchets issus du BTP 64 % (20,6 Mt) et les déchets dangereux 3 % (1 Mt). Les déchets pris en charge par les éco-organismes 2 % du tonnage soit 800 000 tonnes. En 2015, les DMA représentent 604 kg/hab./an, soit une baisse de 5 % de la quantité produite depuis 2010 (année de référence pour la diminution des tonnages de 10%).

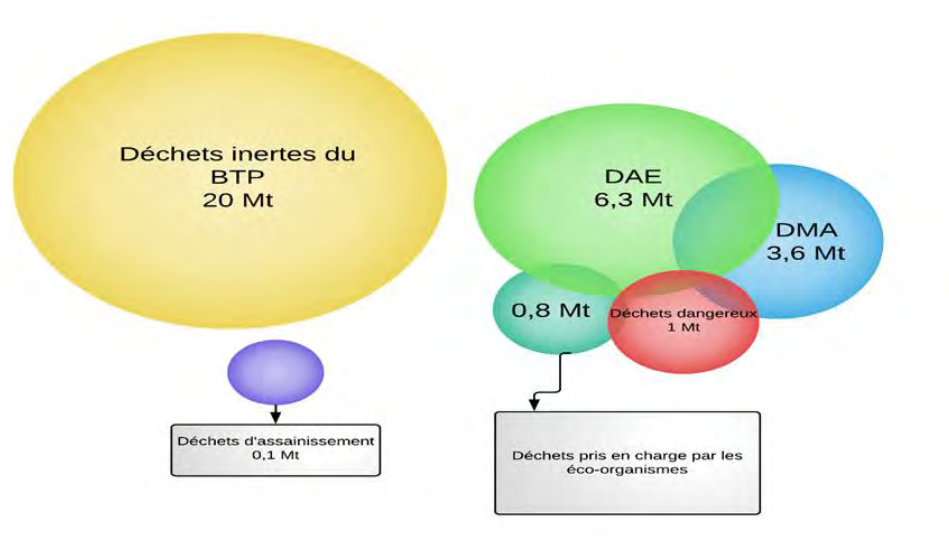
24 territoires sont engagés dans un Plan Local de Prévention en 2017 et 213 000 habitants sont couverts par la tarification incitative (un peu plus de 3% de la population).

La quantité de DAE produite en région Hauts-de-France est constituée aux trois quarts de déchets non dangereux issus du secteur industriel et pour un quart de déchets issus des activités tertiaire-commerce et service. La production de DAE est restée stable entre 2004 et 2010 et progresse depuis 2012 avec une augmentation sensible pour le secteur industriel et une légère baisse pour le secteur tertiaire.

Les déchets du BTP représentent les deux tiers des déchets produits en région. Ils sont constitués de trois grands types de déchets : les déchets inertes pour 94,6 %, les déchets non dangereux non inertes pour 4,8 % et enfin les déchets dangereux pour 0,6 %. Ces déchets sont produits à 86 % par le secteur des travaux publics et à 14 % par le secteur du bâtiment.

Pour les DMA, la lutte contre le gaspillage alimentaire (30kg/h./an dont 10 emballés) et le développement du compostage (déchets de cuisine, déchets verts) sont susceptibles de représenter 60% des effets calculés de réduction.

Le panorama global des déchets produits en Hauts-de-France en 2017



- **Résultats attendus :**

- ✓ **Concernant les DMA**

- d'ici à 2020, l'objectif est de diminuer de 378 000 tonnes la production de déchets, soit une diminution de la production de DMA de 74 kg/habitant par rapport à 2010, pour arriver à une production de 562 kg/habitant/ an en 2020 ; puis jusqu'en 2031 rechercher une stabilisation pérenne de la production de déchets en compensant l'augmentation attendue de population et la baisse de la taille des ménages ; à cet effet, il s'agit :

- d'ici 2025 de diminuer la production des déchets de 78 kg/an/hab. par rapport à 2010 ;
- d'ici 2031, de diminuer la production des déchets de 83 kg/an/hab. par rapport à 2010.

- le plan vise de plus à décliner en région les objectifs nationaux de déploiement de la tarification incitative : 2,3 millions d'habitants couverts par la Tarification incitative en 2025

- ✓ **Concernant les DAE**

- d'ici 2020, la planification régionale vise à stabiliser la production de DAE - hors BTP à 6,3 millions de tonnes, reposant sur la prévention de 84 500 tonnes par an de DAE ; puis jusqu'en 2031, maintenir la trajectoire de prévention des DAE pour garder le cap d'une production annuelle de 6,3 millions de tonnes, soit 1,35 millions de tonnes évités sur la durée du PRPGD

- ✓ **Concernant les Biodéchets (professionnels et particuliers)**

- d'ici à 2031, la planification régionale vise à diminuer de 500 000 tonnes la production de déchets, par rapport à 2015 principalement par le compostage et la lutte contre le gaspillage alimentaire et d'ici 2025, à généraliser le tri à la source des biodéchets.

- ✓ **Concernant les déchets du BTP**

- la planification régionale vise d'ici à 2020, à limiter la production de déchets et développer le réemploi in situ pour contribuer à l'objectif global de 70% de valorisation des déchets du BTP, soit 14 millions de tonnes annuels valorisés ; et D'ici 2031, à stabiliser la production, (hors les 3 chantiers majeurs), à 20,5 millions de tonnes, dont 1,2 millions de tonnes pour les déchets non inertes et 19,3 millions de tonnes pour les déchets inertes.

- ✓ **Concernant les déchets dangereux**

- la planification régionale vise à stabiliser le gisement à 1,12 millions de tonnes dès 2020

- **Indicateurs :**

Tonnages des déchets ménagers et assimilés produits et collectés (t/an)

Tonnages des déchets produits par les activités économiques (t/an)

Pourcentage de la population régionale couverte par la tarification incitative (%)

Pourcentage de la population régionale couverte par un programme de prévention

Variation de la production des DAE (%)

Taux de valorisation des déchets issus des grands chantiers (%)

Variation des tonnages des sédiments produits à l'échelle régionale

Nombres d'opération réalisées ou tonnages valorisés pour les filières spécifiques des déchets du BTP (t/an)

● **Leviers :**

Prévention des DND :

- développer la couverture régionale par des programmes locaux de prévention et des démarches de type Zéro déchets, zéro gaspillage
- poursuivre le déploiement de la tarification incitative ou le cas échéant la redevance spéciale (expérimentation de TI, sensibilisation, groupe d'échanges)
- véhiculer les bonnes pratiques par l'exemplarité des Administrations
- poursuivre et renforcer la prévention des déchets verts et leur gestion de proximité en tenant compte des interdictions de brûlage à l'air libre
- développer l'installation de sites de réemploi, de réparation pour les objets encombrants et le mobilier dans une logique d'économie circulaire

Prévention des déchets du BTP :

- réduire la production de déchets sur les chantiers du BTP, notamment en :
 - favorisant le réemploi et la réutilisation des matières issues de la déconstruction
 - optimisant les conditions de stockage et de mise en œuvre des matériaux à réutiliser afin de limiter le risque d'endommagement
- favoriser l'éco conception sur les chantiers du BTP
- réaliser des déconstructions sélectives pour les bâtiments et les travaux routiers pour obtenir des matériaux les plus homogènes possibles

Prévention des biodéchets (professionnels et particuliers) :

- lutter contre le gaspillage alimentaire (concernant tous les acteurs : publics, privés, citoyens)
- développer le compostage décentralisé (en pied d'immeuble, chez les gros producteurs ou à l'échelle de communes rurales)
- généraliser les engagements en faveur des dons des denrées invendues (conformément à la réglementation)
- développer l'écoconception, la pensée cycle de vie et l'innovation au service des activités génératrices de biodéchets

Prévention des DAE :

- promouvoir l'usage de matériaux recyclés dans les procédés de production
- former et sensibiliser les maîtres d'œuvre aux techniques alternatives ou substitutives favorisant l'usage de produits moins nocifs ou toxiques
- promouvoir les démarches d'écologie industrielle et territoriale intégrant la prévention des déchets
- renforcer les réseaux d'échanges entre territoires ,acteurs économiques et relais professionnels en lien avec la dynamique **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »**

Prévention des déchets dangereux :

- sensibiliser les détenteurs aux enjeux du tri : impacts sur la santé et l'environnement liés à l'absence de tri à la source ; amélioration de la valorisation
- inciter à l'achat d'éco-matériaux

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

- **Parti pris concerné(s) :**

L'objectif répond également au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » : la question des déchets est présente dans l'orientation 2 « favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services » à travers l'axe « Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts » développé dans le parti-pris « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :**

Centres de tri DMA en 2017
Déchèteries professionnelles en 2015
Déchets dangereux produits en 2014
DASRI collectés par DASTRI en 2015
DEEE collectées en 2015
Taux de valorisation des DMA DAE et déchets du BTP en 2015

- **Tendances observées :**

On observe que l'évolution du tonnage de DMA collecté (déchets occasionnels, ordures ménagères résiduelles et collecte sélective) en région Hauts-de-France suit les tendances nationales. Néanmoins, les efforts en matière de tri et de collecte permettent d'obtenir un taux d'Ordures Ménagères Résiduelles (OMR) inférieur à la moyenne nationale même si ce dernier, avec 43 %, constitue toujours le principal gisement sur lequel agir. La région compte 26 centres de tri de déchets d'emballages ménagers, 291 déchèteries publiques et 54 déchèteries professionnelles.

Les performances de tri des emballages ménagers en région sont supérieures à la moyenne nationale de 20,6 % pour les emballages légers et de 14,1 % pour le verre. Les déchets collectés en déchèterie représentent en 2015 208 kg/hab., en hausse de 10% depuis 2010. La région collecte 22 222 tonnes de déchets de textiles, linge de maison et chaussures (3,72 kg/hab/an).

Elle compte en 2015 8 broyeurs de Véhicules Hors Usage pour 167 centres de collecte agréés.

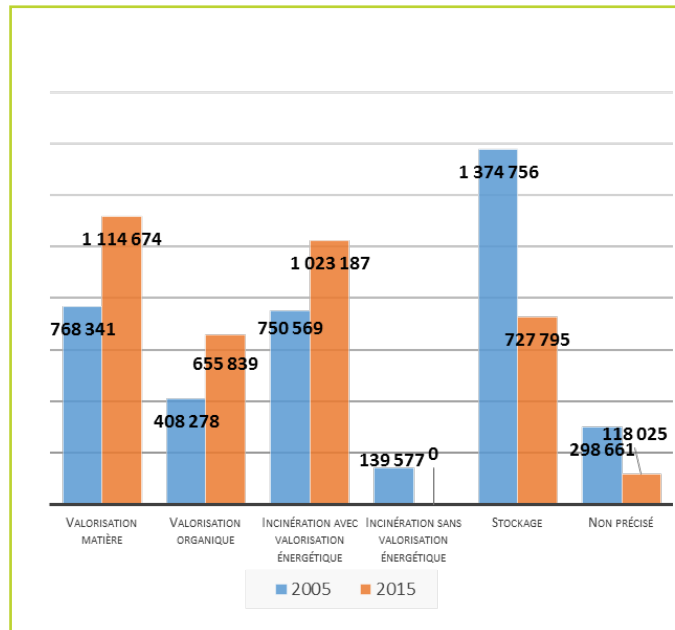
En 2015, l'offre de service de déchets amiantés des déchetteries publiques est insuffisante en zone rurale (Somme et Aisne en particulier) d'autant que les professionnels ne sont pas toujours admis sur les déchèteries publiques réservés aux particuliers qui acceptent encore l'amiante.

En 2015, seules 2 ISDND (Hersin Coupigny et Blaringhem) disposent d'un casier amiante en Hauts-de-France.

En matière de traitement, on constate une répartition différente entre le Nord et le Sud de la région avec une dominante incinération avec valorisation énergétique pour le versant Nord de la région et une dominante stockage pour le versant Sud.

Néanmoins, avec un taux de valorisation matière et organique des déchets non dangereux de 54 % à l'échelle régionale contre 40 % à l'échelle nationale et de valorisation énergétique de 17 % à l'échelle régionale contre 31 % à l'échelle nationale pour 2015, la région Hauts-de-France montre déjà la priorité donnée à la valorisation. Quant aux déchets du BTP, on estime à 54 % le taux de valorisation avec une nette marge de progression pour atteindre les objectifs de 2012 de 70 % de valorisation.

Evolution des 2005 à 2015 de la destination des DMA collectés (en tonnes)



● Résultats attendus :

✓ Pour la collecte et le tri des DMA

Pour les flux d'emballages ménagers

- développer les collectes séparées à la source pour assurer une valorisation maximale, répondant aux exigences réglementaires et passer à un taux de recyclage de 40% en 2031, soit 220 kg/hab./an pour 185 kg/hab/an en 2015
- étendre les consignes de tri à l'ensemble des déchets d'emballages ménagers plastiques d'ici 2022 ;
- la priorité est de développer la collecte séparée (55 kg/hab/an) pour augmenter la valorisation matière à : 57 kg/hab/an en 2020 ; 60 kg/hab/an en 2025 et 62 kg/an/hab en 2031 :
 - améliorer la collecte du verre à : 21 kg/hab/an en 2020; 23 kg/hab/an en 2025 et 24 kg/an/hab en 2031
 - améliorer la collecte des emballages à : 36 kg/hab/an en 2020; 37 kg/hab/an en 2025 et 38 kg/an/hab en 2031

Planification de la collecte du tri ou des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières à responsabilité élargie des producteurs

Il est préconisé les schémas de collecte suivants :

- Collecte multi matériaux oemballages ménagers et papier graphiques dans un même contenant (point d'apport volontaire ou contenant attribué à un usager ou groupe d'usagers),
- Collecte séparée

- oemballages ménagers dans un premier contenant (point d'apport volontaire ou contenant attribué à un usager ou groupe d'usagers) ;
- opapiers graphique et cartons dans un second contenant ;
- Collecte du verre en apport volontaire ou séparé, par un dispositif spécifique en porte à porte.

Préconisations en matière d'harmonisation des consignes de tri

Dans le cadre de l'optimisation de l'organisation de la collecte, il convient pour les collectivités de mener une réflexion sur l'harmonisation de la couleur des contenants utilisés. Les éventuelles modifications de couleurs doivent se faire à l'occasion du passage à l'extension des consignes de tri plastiques, ou de la mise en œuvre de la collecte des biodéchets ou lors de changements des contenants pour ne pas engendrer des coûts supplémentaires.

Le code couleur peut ne porter que sur une partie des contenants (couvercle, volet de remplissage, rebord autour des ouvertures, signalétique...). La planification régionale recommande de se baser sur les couleurs qui sont aujourd'hui majoritairement utilisées en France :

- pour les schémas papiers / emballages ou papier-carton / plastiques-métaux : bleue pour le flux contenant les papiers et jaune pour le flux contenant les plastiques ;
- pour le schéma multimatériaux : jaune
- pour le verre : vert
- pour la collecte séparée des bio-déchets : brun
- pour les OMr : gris

✔ Pour la Collecte des Textiles, Linges de maison et Chaussures (TLC)

Objectifs de collecte de 4,6 kg/hab/an avec des objectifs de valorisation matière de 95 %

✔ Pour la collecte et le tri des Déchets Dangereux

Planification du tri, de la collecte et de traitement des déchets amiantés. L'objectif est d'augmenter le nombre de points de collecte acceptant l'amiante (déchèteries publiques et professionnelles) afin de disposer d'un maillage satisfaisant d'installations (à titre indicatif zone de chalandise inférieures 10 kms et des temps de parcours inférieurs à 20 mns).

✔ Pour la collecte des papiers graphiques

L'objectif national de recyclage des papiers graphiques est d'atteindre un taux de 65 % en 2022. Le taux de recyclage actuel (2017) est de 57,6% avec une performance de 20,4 kg/an/hab. La moyenne régionale pour les papiers graphiques en 2015 était de 23 kg/hab/an. Les objectifs de performances de recyclage pour la région Hauts-de-France sont les suivants : 24 kg/an/hab. pour 2020, 25 kg/an/hab. pour 2025 et 25,7 kg/an/hab. pour 2031.

✔ Planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors usage

L'objectif est d'augmenter le taux de captation des VHU par notamment l'identification et la fermeture des sites illégaux afin de permettre.

✔ Pour la collecte des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

L'objectif est de contribuer à l'atteinte d'un taux national de collecte des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) de 59 % en 2018, 65 % en 2019 et 65 % en 2020, et poursuivre cet effort au regard des objectifs qui seront fixés aux éco organismes après 2020.

✓ Pour le recyclage et la valorisation matière

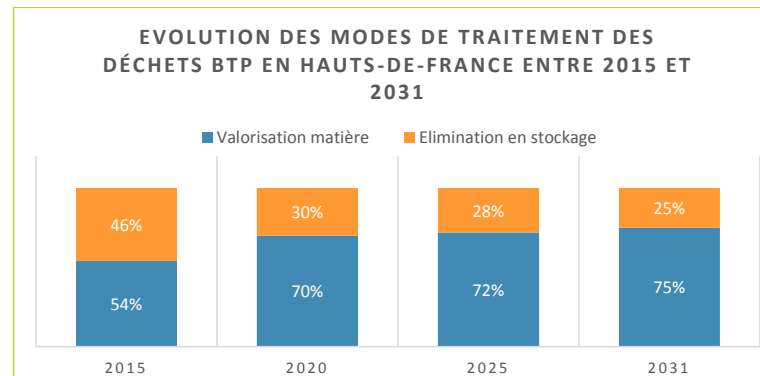
Pour les DND

L'objectif est d'augmenter les taux de valorisation matières des déchets non dangereux non inertes (DNDNI) de 54 % à 58% en 2020, à 65% en 2025 et 67% en 2031. Les objectifs quantitatifs de valorisation matière sont ainsi :

- d'ici à 2020, de 4 millions de tonnes dont, 1,8 millions de tonnes pour les DMA et 2,2 millions de tonnes pour les DAE hors laitiers sidérurgiques ;
- d'ici à 2025, de 4,5 millions de tonnes, dont 2 millions de tonnes pour les DMA et 2,5 millions de tonnes pour les DAE hors laitiers sidérurgiques ;
- d'ici à 2031, de 4,6 millions de tonnes, dont 2 millions de tonnes pour les DMA et 2,6 millions de tonnes pour les DAE hors laitiers sidérurgiques ;

Pour les déchets issus du BTP

D'ici à 2020, l'objectif est de développer le recyclage sur site et hors site pour atteindre l'objectif global de 70% de valorisation des déchets du BTP, soit 14 millions tonnes valorisés chaque année (hors grands travaux), et de faire progresser ce taux respectivement à 72% et 75% pour les années 2025 et 2031. Le graphe ci-dessous illustre la progression de la valorisation des déchets du BTP sur la durée du plan



Pour les déchets dangereux

L'objectif est d'atteindre, pour l'ensemble des broyeurs régionaux, un taux minimum de réutilisation et de valorisation de 95% en masse du parc des Véhicules Hors d'Usage (VHU).

✓ Pour la valorisation énergétique

D'ici à 2020, il convient d'assurer la valorisation énergétique des déchets qui ne peuvent être recyclés en l'état des techniques disponibles et résultant d'une opération de tri (art L541-1 9° du Code de l'Environnement), notamment dans le cadre de la performance énergétique R1 applicable aux Centres de Valorisation Énergétique (CVE). Les flux de déchets de la valorisation énergétique des CVE portent :

- d'ici à 2020, sur 1 million de tonnes de DND ;
- d'ici à 2025, sur 970 000 tonnes de DND ;
- d'ici à 2031, sur 950 000 tonnes de DND.

Les flux de la valorisation énergétique incluant, outre les CVE, les nouvelles formes de valorisation (CSR...) portent :

- d'ici à 2020, sur 1,1 millions de tonnes de DND ;

- d'ici à 2025, sur 1,2 millions tonnes de DND ;
- d'ici à 2031, sur 1,3 millions tonnes de DND.

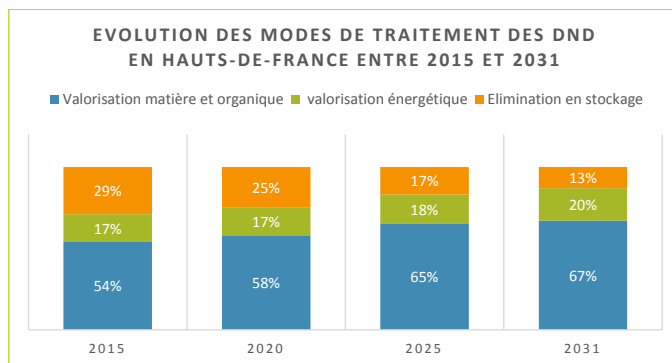
✓ Pour l'élimination

Pour les DND : il convient de s'inscrire dans la trajectoire fixée par la loi TECV limitant les capacités annuelles de stockage des déchets non dangereux non inertes, respectivement en 2020 et 2025, à 70% et 50% des tonnages admis en ISDND en 2010, soit 1,7 millions de tonnes en 2020 et 1,2 millions tonnes en 2025 (sur base des 2,4 millions tonnes admises en 2010 en Hauts-de-France) ; En résultante des objectifs de prévention, de collecte et de valorisation matière et énergétique les flux de DND mis en décharge seront ;

- d'ici à 2020, de 1,7 millions de tonnes soit une réduction de 480 000 tonnes par rapport à 2010 ;
- d'ici à 2025, de 1,2 millions de tonnes, soit une réduction de 1,28 millions de tonnes par rapport à 2010 ;
- d'ici à 2031, de 890 000 tonnes, soit une réduction de 1,59 millions de tonnes par rapport à 2010.

Pour les déchets du BTP : diminution de 4,3 millions de tonnes en 2031 (par rapport à 2015)

Le graphe repris ci-dessous reprend les objectifs en termes de valorisation et d'élimination de DND à échéance du plan des 6 et 12 ans.



✓ Pour les transports des déchets

L'optimisation des modes de transport au regard de leur pertinence est recherchée pour tous les flux de déchets.

● Indicateurs :

Quantités de déchets valorisés sous forme matière et organique (t/an)

Quantités des déchets produits dans le cadre des grands travaux et importés pour le traitement dans les Hauts de France (t/an)

Variation du nombre de centres de tri modernisés (%)

Variation des quantités de biodéchets collectés par le service public (%)

Variation du taux de collecte des D3E, DASRI et VHU (%)

Variation du nombre de déchèteries accueillant les déchets d'amiante (%)

Variation du tonnage des DMA et DAE recyclés (%)

Valorisation énergétique

Variation du tonnage de déchets traités par méthanisation (%)

Variation du tonnage de DND incinérés (%)

Variation des capacités d'incinération et vide de fours (%)

Elimination

Variation des quantités annuelles de DND stockés (%)

Variation de capacités totales autorisées (%)

Variation du tonnage et volume des déchets inertes stockés en ISDI (%)

Variation de la capacité totale des ISDI (%)

Leviers :

Valorisation matière des DND :

- réduire la part des déchets des professionnels collectés avec les déchets des ménages
- sensibiliser et accompagner le citoyen au geste de tri (atténuer les erreurs de tri améliorer le captage des emballages ménagers recyclables)
- renforcer le tri à la source (ménages, administrations et entreprises)
- moderniser les centres de tri en vue de l'extension des consignes de tri à l'ensemble des emballages plastiques
- moderniser le réseau des déchèteries publiques (et élargir les types de déchets réceptionnés)
- développer les centres de tri DAE
- développer le réseau des déchèteries professionnelles
- développer des filières de valorisation, si possible de proximité
- généraliser le tri 5 flux (papier, plastique, verre et bois) dans les entreprises et administrations

Valorisation des biodéchets :

- intégrer La hiérarchie des modes de valorisation : valorisation matière à haute valeur ajoutée par extraction des molécules d'intérêt (voir Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire – filière biodéchets), valorisation matière par compostage et retour au sol, valorisation énergétique (voir PRPGD orientation n°11) et retour au sol des digestats ; et les principes de transparence et de traçabilité des filières, garants de la qualité et l'intérêt agronomique du retour au sol des matières organiques.
- développer la collecte séparée des biodéchets des ménages et assimilés
- favoriser la mise en réseau des retours d'expériences régionaux par profil de territoire en matière de collecte des biodéchets des ménages et assimilés
- mener des actions de sensibilisation des gros producteurs de biodéchets sur l'application de l'obligation de tri à la source des biodéchets
- promouvoir la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets des ménages, des entreprises, des activités agricoles ; Pour cela :
 - identifier des modèles d'organisation de la valorisation des déchets organiques publics (ménages, établissements scolaires, hôpitaux), et privés
 - identifier les leviers et les freins à la mutualisation de la collecte des biodéchets ;
 - encourager le dialogue territorial en :
 - favorisant l'ouverture des acteurs à la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets et l'émergence de projets collectifs d'installations ;
 - intégrant les différents producteurs (boues, déchets verts, effluents agricoles, biodéchets du commerce alimentaire, de la restauration collective et commerciale, de l'industrie agroalimentaire...), autour d'une approche de type ConcerTO de l'ADEME.

Valorisation énergétique des DND :

- renforcer la performance énergétique et environnementale des CVE
- contribuer au développement du biogaz et d'autres productions énergétiques émergentes issues de la biomasse (pyrolyse ou gazéification)
- accompagner le développement d'une filière autour du Combustible Solide de Récupération
- ouvrir le Bois B à la valorisation énergétique

Valorisation des déchets BTP :

- favoriser en priorité la réutilisation : malgré des contraintes techniques, elle constitue un levier économique et environnemental fort
- développer le maillage de sites de valorisation et les performances de recyclage afin d'améliorer la qualité des matériaux secondaires produits, dans une logique d'économie de ressources
- systématiser le tri pour les déchets du bâtiment et prévoir les espaces de tri
- mettre en place les outils de traçabilité pour les déchets des travaux publics et du bâtiment
- inciter à l'utilisation de matériaux recyclés
- développer de nouvelles filières de recyclage des déchets dans une dynamique d'économie circulaire
- recourir au remblaiement de déchets inertes non recyclables (utilisation en réaménagement paysager...)
- développer la connaissance et l'utilisation des co-produits industriels
- améliorer la gestion des matières de vidange (en faciliter leur dépotage sur les stations d'épuration urbaine)
- valoriser sous forme matière les sables de curage et déchets de balayage
- développer les filières de valorisation des sédiments de dragage et de curage
- développer l'usage des sédiments en travaux publics, travaux maritimes ou aménagements
- renforcer les filières de valorisation des sédiments (traçabilité, réutilisation...)

Valorisation des déchets dangereux :

- améliorer la collecte des déchets d'équipements électriques et électroniques en densifiant le nombre de points de collecte
- optimiser l'utilisation des capacités de traitement en région par rapport à l'évolution des besoins
- développer des capacités de regroupement dans les bassins de vie éloignés des sites de traitement
- lutter contre les transferts transfrontaliers illicites et engager auprès des services de l'Etat une réflexion pour intensifier les contrôles douaniers

Stockage des DND :

- développer des solutions alternatives au stockage

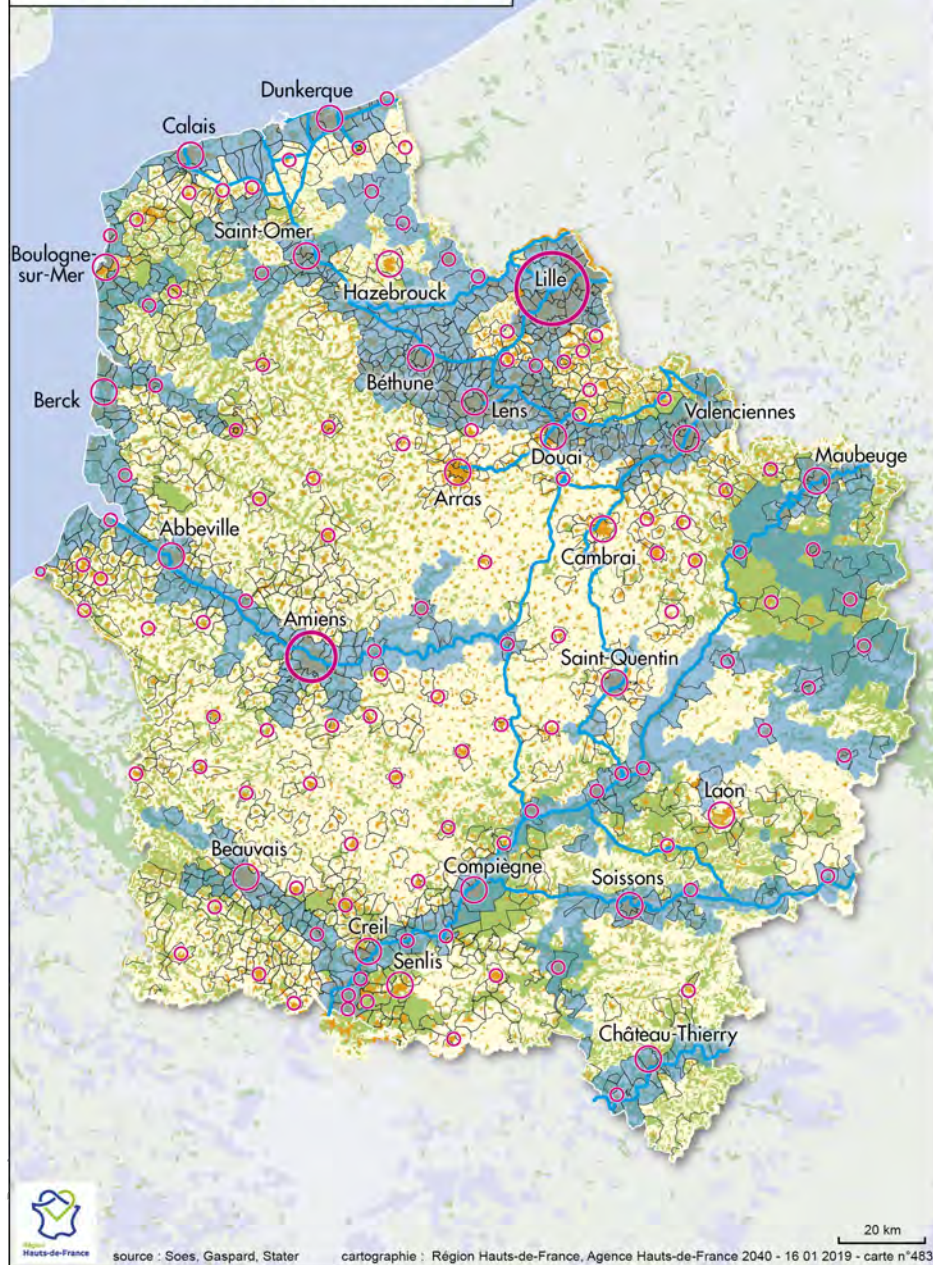
Stockage des déchets inertes :

- ISDI : adapter les capacités actuellement autorisées, en privilégiant la prolongation et l'extension des sites existants, et leur remplacement le cas échéant
- la traçabilité de ces flux doit être une priorité, afin de les traiter dans des installations autorisées

Elimination des déchets dangereux :



- assurer la disponibilité d'alvéoles de stockage d'amiante en région
- diminuer le recours au stockage et à l'incinération sans valorisation énergétique des déchets dangereux

Encourager la sobriété et organiser les transitions



source : Soes, Gaspard, Stater cartographie : Région Hauts-de-France, Agence Hauts-de-France 2040 - 16 01 2019 - carte n°483

Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en forme de piège à carbone



-  Maintenir les surfaces de prairies et le rythme de création d'espaces boisés et arborés
-  Diminuer la tendance de disparition des terres arables

Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel



En particulier dans les communes où le nombre de logements datant d'avant 1975 est important (communes concernant plus de 50 logements (maisons individuelles) en priorité 1 définies par l'outil Starter, outil de ciblage pour des opérations de rénovation énergétiques)

Adapter les territoires au changement climatique

-  En particulier dans les secteurs d'exposition aux risques d'inondations et de submersion. (Territoires à Risque Important d'Inondation et communes dotées d'un PPRI/PERI approuvé et / ou d'un PPRI submersion marine prescrit)
-  Voies navigables

Ossature régionale :

-  Capitale régionale
-  Pôle d'envergure régionale
-  Second pôle régional
-  Pôle intermédiaire

GESTION DE RESSOURCES

Valoriser les cadres de vie et la nature régionale

Une nécessité fonctionnelle

Les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors biologiques) constituent des entités fonctionnelles permettant aux espèces de satisfaire leurs besoins physiologiques et d'assurer leur cycle de vie : circuler pour s'alimenter, se reproduire, échapper à leurs prédateurs....

Elles renforcent et favorisent les capacités d'adaptation des espèces face au changement climatique en maintenant des possibilités d'extension de leurs aires de répartition vers le Nord. La nouvelle région constitue une unité géologique et climatique relativement cohérente mais présente un panel diversifié de types de milieux naturels abritant des cortèges animaux et végétaux spécifiques. Il existe encore quelques grands continuums (ou quasi continuums) naturels, tels que le grand corridor littoral présentant notamment un chapelet de zones humides littorales qui constituent autant d'escaliers importantes pour une avifaune migratrice diversifiée (oiseaux d'eau, en particulier), quelques vallées ou portions de vallées très riches sur le plan biologique, certaines zones bocagères ou de grands ensembles forestiers assez bien interconnectés dans le sud de la région. Ces corridors présentent un intérêt national et européen.

Une région riche de sa biodiversité

La région compte un tiers de la flore métropolitaine ainsi que la moitié des espèces de la grande faune vertébrée. C'est avant tout la diversité des milieux qui permet cette richesse. Dans l'attente des premières listes rouges régionales à l'échelle de la nouvelle région (listes qui évaluent les menaces locales pesant sur les espèces), la part de responsabilité dans le maintien de quelques espèces phares et menacées au niveau national est néanmoins connue en Hauts-de-France, comme l'Obione pédonculé dont la région héberge deux des trois populations françaises, au Platier d'Oye et dans la baie de Somme, ou encore l'Ache rampante, protégée à l'échelle européenne, dont les populations les plus importantes d'Europe sont présentes dans la vallée de la Somme et sur le littoral, de l'estuaire de la Canche à celui de la Somme. Il n'est pas systématiquement nécessaire qu'une espèce soit en danger d'extinction pour qu'une attention majeure lui soit portée.

Des menaces sur la richesse des milieux et la biodiversité

La biodiversité connaît une crise importante au niveau international. Ce constat inquiétant se vérifie également à l'échelle régionale tant dans l'évolution de certaines espèces que dans l'évolution des habitats et milieux naturels.

15 % des cours d'eau sont considérés en bon état chimique, moins d'un tiers en bon état écologique. L'objectif de « bon » état écologique fixé au plus tard pour 2027 semble difficile à atteindre pour de nombreux cours d'eau régionaux.

L'artificialisation annuelle représente en région Hauts-de-France environ 1500 ha entre 2002 et 2013.

La densité démographique sur le littoral régional est estimée en 2013 à 630 habitants au km² - dont plus de la moitié liée au tourisme - contre 152 pour l'ensemble du territoire.

La progression des espèces exotiques envahissantes en métropole s'effectue à un rythme d'au moins 6 espèces supplémentaires par département tous les dix ans sur les trente dernières années.

Les pollutions continuent aussi de peser sur la biodiversité, avec des évolutions contrastées. Si entre 1998 et 2014, la pollution des cours d'eau par les nutriments est en baisse, les nitrates résistent. Entre 2008 et 2014, la pollution des cours d'eau par les pesticides a baissé de 10% en métropole mais la consommation de produits phytosanitaires a continué à augmenter (+18% depuis la période de référence 2009-2011). Elle a seulement diminué pour les usages non agricoles, qui sont minoritaires.

● Références juridiques :

- **Ordonnance n° 2016-1028** du 27 juillet 2016 articles R. 371-16 et suivants du code de l'environnement
- **Décret n° 2012-1492** du 27 décembre 2012
- **Décret n°2014-45** du 20 janvier 2014
- **Décret n° 2016-1071** du 3 août 2016

● Tendances observées :

La diversité des paysages et des pratiques est l'un des principaux atouts en région Hauts-de-France. Les bords de chemins, talus, haies, bandes enherbées, mares, bosquets, ripisylves et autres annexes écologiques sont indispensables aux espaces naturels protégés. Ils constituent également des espaces relais pour une biodiversité plus remarquable. En effet, c'est sur ces éléments « ordinaires » du paysage que vont s'appuyer les espèces pour se déplacer, se nourrir, se reproduire. Ils contribuent ainsi au cycle de vie de toute une faune et une flore, mais qui tient une place essentielle dans la biodiversité régionale. Pourtant, ces annexes paysagères sont souvent mises à mal, victimes de l'urbanisation, des aménagements routiers, des nécessités agricoles, etc.

● T0 :

Les milieux naturels et semi-naturels (forêts et milieux semi-naturels, surfaces en eau et zones humides) représentent environ 20% de la surface totale de la Picardie et 8% du Nord - Pas-de-Calais, pour une moyenne nationale de 34%. L'agriculture couvre quant à elle 76% du territoire régional, pour une moyenne française de 48.8%. Elle représente 2.3% des emplois de la région, soit environ 50.000 actifs, et porte une agro-industrie forte (emplois indirects).

Les continuités écologiques visent à protéger les espaces naturels et à assurer le maintien voire le développement de corridors écologiques. Cependant, l'évolution des zones de répartition, les potentielles modifications de leurs spécificités voire le devenir des zones exceptionnelles au regard des changements, ne sont pas connus.

● Résultats attendus :

Reconquête de la biodiversité des chemins ruraux ; sauvegarde des annexes agroécologiques et éléments de paysage.

● Indicateurs :

Reprise de cette disposition dans les chartes de PNR et les SCoT.

● **Leviers :**

- **permettre le développement de la nature ordinaire (par le maintien des annexes écologiques, notamment via une politique d'aménagement et de reconquête de la biodiversité des chemins ruraux)**

La nature ordinaire correspond à l'ensemble de la biodiversité qui se développe dans les territoires de la région non concernés par un statut de protection (mammifères et oiseaux communs, insectes dont pollinisateurs, arbres et plantes communs, etc...). Elle occupe également une place dans les espaces dédiés aux activités humaines et évolue avec elles. Sa protection recouvre une importance particulière à plusieurs titres. En premier lieu, des espèces autrefois communes de la nature ordinaire deviennent menacées. Les milieux favorables à la diversité de cette nature ordinaire ont tendance à se banaliser. Cela a un impact direct sur les ressources qu'elle fournit à notre société. Enfin, la nature ordinaire peut être considérée comme un bien commun faisant le lien entre écologie, paysage et culture. La définition de la biodiversité ordinaire n'est pas unique. Elle peut varier suivant la perception de chacun de ce qui constitue la nature. L'échange, le travail partenarial et concerté, favorisera à ce titre les actions permettant le développement de la nature ordinaire

- **faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et la préservation des milieux**

Le paysage, notion transversale et intégratrice, est le reflet d'un sol (d'une géologie), d'un climat (évolutif), d'un patrimoine biologique et des activités humaines qui s'y développent depuis des siècles. L'évolution des paysages influe directement sur les habitats, la faune et la flore. Sa lecture parle de la succession, dans l'histoire, des choix technologiques humains pour mener à bien leur économie. Le paysage permet des approches mixant plusieurs thématiques. Différents dispositifs légaux autorisent de traiter la question du paysage dans les champs sectoriels (ex. : les plans Paysage) ou à travers la planification (loi Alur, Article L122-1-2 du code de l'urbanisme).

Pour respecter les ambitions de qualité de vie et d'attractivité territoriale qu'il affirme en préalable, le SRADDET pourra permettre de s'assurer que les aménagements seront réalisés en connaissance de leur impact sur le paysage.

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti pris concerné(s) :**

Au-delà des différents niveaux de l'armature urbaine qu'il s'agit de renforcer, les politiques d'aménagement doivent venir répondre à l'hétérogénéité des dynamiques de développement que rencontrent les territoires. Ainsi, cet objectif concerne plus spécifiquement les territoires ruraux peu denses et isolés et les territoires les plus fragiles. Il s'agit pour ces territoires d'apporter des solutions complémentaires et innovantes pour faciliter l'accueil de nouvelles activités, la diversification de l'offre touristique au regard des ressources remarquables de ces territoires (naturelles, paysagères, patrimoniales, culturelles).

Cet objectif de valorisation des ressources remarquables répond ainsi au parti pris d'un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue à travers son orientation d'intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie en développant les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels. L'objectif vise à s'appuyer sur les ressources écosystémiques et autres qualités environnementales des espaces à faible densité et isolés pour les rendre plus attractifs. Par ailleurs, cet objectif vient conforter l'enjeu pour les espaces peu denses et isolés posé dans le parti pris d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional de développement du tourisme local en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine.

- **Tendances observées :**

Avec 6 milliards d'euros, le tourisme est un secteur économique dynamique et générateur d'emplois en Hauts-de-France. Au-delà de participer à la tertiarisation de l'économie régionale, le tourisme contribue à sa diversification et génère des emplois non délocalisables. Ce sont près de 67 000 emplois qui sont concernés par les activités touristiques : le tourisme représente ainsi plus de 3% du PIB et 3% des emplois de la nouvelle région.

La région Hauts-de-France dispose de richesses diversifiées et de singularités territoriales qui sont autant d'atouts qui concourent à son attractivité et à son identité : un littoral préservé, un patrimoine historique riche et diversifié, un patrimoine bâti, évolutif et immatériel à « mettre en marché, un patrimoine mémoriel dense. Pourtant ces richesses et singularités sont aujourd'hui mal connues par les habitants.

Par ailleurs, les habitants et la clientèle touristique ont des attentes de plus en plus importantes en termes de nature, de patrimoine, de sports et de loisirs. Il importe ainsi de révéler et de mettre en avant les vocations naturelles des territoires, leurs atouts et leurs forces.

- **T0 :**

Indicateurs sur les aménités naturelles (focus sur les espaces naturels – surface par habitant) :

Éléments de définition au sens CLC : Pour obtenir une estimation de la surface des espaces naturels (ou semi-naturels), il convient d'utiliser la nomenclature au premier niveau (5 postes) qui correspond aux grandes catégories d'occupation du sol repérables à l'échelle de la planète. Ainsi, en regroupant, les forêts et milieux semi-naturels (comprenant les forêts les espaces ouverts et végétations arbustives), les zones humides (maritimes et continentales) et surfaces en eaux (maritimes et continentales).

Les espaces semi-naturels (Source : UE-SoeS, Corine Land Cover, 2012) :

	Surface en 2006	Surface en 2012	Nombre d'habitant en 2012	Surface par habitant en 2012
Région HAUTS-DE-FRANCE	463 366 ha	463 491 ha	5973098	776 m2/hab
FRANCE	19 202 424 ha	19 191 519 ha	63375971	3028m2/hab

Indicateurs sur l'attractivité touristique (nombre d'hébergement, nombre d'emplois dans les filières, nombre de touristes, nombre d'offres touristiques proposées en milieu rural)

● Résultats attendus :

Les finalités de l'objectif de valorisation des ressources remarquables et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés sont multiples et s'inscrivent avant tout dans un souci de désenclavement de ces territoires :

- le développement des fonctions d'aménités des espaces naturels : la biodiversité ordinaire, les cours d'eau sont préservés et valorisés, le réseau écologique est protégé, le patrimoine hydraulique est revalorisé ;
- la diversification et l'organisation de l'offre touristique : mise en place d'une économie touristique autour des ressources ;
- la reconnaissance et la promotion de ces territoires, avec un désenclavement qui passe par l'image et rend ces territoires attractifs ;

● Leviers :

Pour cela, les possibilités d'intervention sont multiples et reposeront sur différents leviers :

- favoriser la multifonctionnalité des espaces ruraux et naturels

Les populations sont de plus en plus urbaines et expriment un besoin de nature. En réponse à la ville dense et économe en foncier, il convient d'offrir des espaces de respiration aux populations. Cette évolution sociétale offre aux territoires des possibilités de développement en lien avec les spécificités qu'elles sont en mesure d'apporter : productions locales et circuits courts, paysages préservés et cadre de vie de qualité, offre de nature et de loisirs, terroirs et spécificités géographiques, etc. Souvent, ces aménités s'appuient sur des paysages et des milieux favorables à une biodiversité souvent ordinaire mais aussi parfois extraordinaire.

- valoriser les espaces de nature dans les projets d'aménagement et d'équipements

Un équilibre devra être trouvé entre respect des milieux naturels afin de garantir la préservation de la biodiversité et des espaces de nature, et aménagement pour un tourisme de proximité adapté. Des principes d'aménagements pour des projets valorisant les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels pourront être posés.

- diversifier l'offre touristique, créer de nouvelles activités

Différentes approches peuvent être menées : mise en avant de « marques » de « labels », savoir-faire, développement des courts séjours, création d'hébergements adaptés sur l'ensemble des gammes, développement de destinations touristiques rurales en préservant et valorisant le patrimoine local (bâti, industriel...), une agriculture protectrice des paysages, la diversification agricole (à travers notamment le développement de l'économie touristique, la valorisation de filières bioénergétiques, d'activités de loisirs, d'artisanat), l'offre de nature, la valorisation des sites naturels, la mise en valeur du patrimoine bâti et de la culture locale, etc.

- mettre en place une communication adaptée et penser l'accessibilité

La convergence des stratégies, la mise en cohérence des moyens et initiatives, la communication, la mise en réseaux, les nouveaux usages du numérique, les modes de déplacements seront des facteurs de réussites essentiels.

- **Références juridiques :**

- **Ordonnance n° 2016-1028** du 27 juillet 2016 articles R. 371-16 et suivants du code de l'environnement
- **Décret n° 2012-1492** du 27 décembre 2012
- **Décret n°2014-45** du 20 janvier 2014
- **Décret n° 2016-1071** du 3 août 2016

- **Partis pris concernés :**

Cet objectif renvoie au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **Tendances observées :**

L'approvisionnement en eau, la protection contre l'érosion des sols, l'augmentation de la valeur immobilière, le développement du tourisme, la prévention des inondations, l'atténuation des îlots de chaleur urbains sont autant d'exemples de services rendus par la nature à notre société. Chacun de ces avantages peut être remis en cause si l'attention portée à la préservation de la biodiversité -et des continuités écologiques qui en sont les supports et les vecteurs- est insuffisante. A ce titre, il importe dans le SRADDET de poser les conditions permettant de maintenir et si possible développer les services rendus par la nature. Cela passe par trois axes majeurs.

Le premier vise à assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion. En effet, les êtres vivants doivent impérativement se déplacer ou se propager pour se nourrir ou se reproduire. C'est valable pour les animaux très mobiles (mammifères, oiseaux...), mais aussi pour les autres : insectes, mollusques, flore. Pour assurer leur pérennité, les échanges entre populations d'êtres vivants dispersées dans le paysage sont indispensables. Le paysage et les éléments qui le constituent doivent permettre ce brassage génétique.

Le second axe vise à rappeler l'importance de la prise en compte des services écosystémiques dans les logiques d'aménagement du territoire.

Enfin, le troisième axe propose une meilleure prise en compte de la pollution lumineuse et pose le principe d'une trame noire.

- **T0 :**

A date du vote du SRADDET

● Résultats attendus :

En cours de définition

Indicateurs pouvant être mobilisés :

- nombre de document de planification prenant en compte les services écosystémiques de manière claire et mesurable
- indicateurs de suivi tels que proposés par l'ORB, sur la base des connaissances actuelles.
- les nouvelles données et connaissances identifiées qui mériteraient d'être valorisées.

● Leviers :

- **assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion (se décline pour chacune des sous-trames)**

Principes généraux :

La région Hauts-de-France a historiquement été marquée par sa contribution majeure au développement économique de la France et il importe que ce rôle soit préservé. Il convient toutefois d'intégrer aux logiques d'aménagement un certain nombre d'enjeux propres à la biodiversité. Face au changement climatique, la recomposition des aires de répartition des espèces commence à être observée. Dans ce cadre, les corridors apparaissent alors nécessaires pour permettre la migration des espèces. Les aires protégées quant à elles restent importantes du fait de la richesse présente en termes d'espèces.

Au niveau régional, la détermination des continuités écologiques s'appuie sur plusieurs apports (dont les contributions reçues de la part des partenaires, les travaux conduits dans le cadre de la connaissance de la biodiversité, ...) en adaptant les contenus de manière à mieux répondre au cadre du SRADDET. Des actions accompagnées par la Région visent à répondre à l'enjeu de préservation de la biodiversité, le soutien aux politiques de gestion, ou l'accompagnement pour une nécessaire amélioration de la connaissance. Les actions locales de préservation de la trame écologique dans son ensemble (intégrant les biocorridors) ne concernent à ce jour qu'une faible portion du territoire.

La trame verte et bleue de la nouvelle région a vocation, en dehors des enjeux strictement régionaux, à contribuer au maintien, voire à la restauration, des grands corridors nationaux définis dans les orientations nationales arrêtées par le Conseil d'Etat (janvier 2014).

La prise en compte de la trame verte et bleue nécessite de préserver les réservoirs et les corridors identifiés, et restaurer de nouveaux corridors en particulier à partir des chemins. Si malgré des mesures d'évitement et d'atténuation, les réservoirs et les corridors ne sont pas préservés de manière satisfaisante, des mesures de compensation devront être mises en œuvre pour maintenir la fonctionnalité des réservoirs et/ou des corridors impactés.

Le SRADDET demande que, concernant les impacts sur l'environnement, la séquence « éviter, réduire, compenser » s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives et de leur autorisation.

Éléments méthodologiques de construction de la trame fonctionnelle régionale

Les continuités écologiques du SRADDET ont été construites à partir des éléments suivants :

- l'analyse des périmètres suggérés par le décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques,
- l'analyse des éléments de connaissance issus des travaux menés dans les anciennes Régions,
- les réponses possibles à apporter aux enjeux de connexions de ces milieux, en tenant compte chaque fois que possible de l'état de mise à jour des données,
- l'analyse de ces périmètres au regard des enjeux socio- économiques lors de la concertation,
- l'application d'un principe de subsidiarité pour les espaces pour lesquels des compléments d'informations naturalistes et/ou socio-économiques sont apparus nécessaires à obtenir.

À partir de propositions techniques, les périmètres ont été définis sur la base d'échanges entre partenaires régionaux que ce soit à travers des ateliers techniques ou des contributions écrites. Le SRADDET fait un effort particulier pour tirer les enseignements du rejet par plusieurs acteurs des anciens schémas régionaux de cohérence écologique.

Il en ressort proposition qui n'est pas à prendre comme étant exhaustive, mais bien un canevas à préciser par le niveau local. La subsidiarité a été au cœur des réflexions. La proposition du SRADDET pose un premier niveau, assurant la constitution d'une trame verte et bleue régionale.

Objectif de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques :

Les corridors et réservoirs à préserver et restaurer en priorité sont ceux relevant des continuités de rang national et/ou s'appuyant sur les chemins ruraux

Préserver et restaurer les réservoirs :

Périmètres constitutifs des réservoirs

Certains espaces bénéficiant d'une protection législative et réglementaire sont, en application de l'article L.371-1 du code de l'environnement, intégrés automatiquement à la Trame verte et bleue, dans leur intégralité, en tant que réservoirs de biodiversité. Des périmètres complémentaires ont été retenus parce qu'ils participent grandement aux enjeux de connexion des milieux et offrent également une réponse aux enjeux des continuités nationales.

Lors des différents temps de concertation, sur la base des contributions reçues, il est apparu des divergences importantes sur les espaces composant les réservoirs de biodiversité. Le SRADDET en propose une définition régionale de compromis, et laissant la place à la subsidiarité. Les périmètres composant réglementairement ces réservoirs ont été repris, et complétés de périmètres faisant l'objet d'un consensus entre les acteurs. Pour les autres, un examen plus local s'avère nécessaire, c'est ce que prévoit le SRADDET (cf. règle 42 du fascicule).

Trame verte	
Cadre réglementaire obligatoire :	<ul style="list-style-type: none"> - Arrêtés de protection de biotope, - Réserves biologique dirigée, - Réserves biologique intégrale, - Réserves naturelle nationale, - Réserves naturelle régionale.
Cadre non-réglementaire faisant consensus :	<ul style="list-style-type: none"> - Réservoirs de biodiversité des Parcs naturel régionaux, - Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral, - Terrains faisant l'objet d'une maîtrise foncière ou d'usage (propriété, location...) par les CEN, - Espaces naturels sensibles propriétés des Départements ou achetés par les communes avec le concours des Départements, - Sites Natura 2000, - Forêts publiques domaniales et communales - Réservoirs biologiques des SDAGE.
Trame bleue	
<ul style="list-style-type: none"> - cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur la liste 2 établie en application de l'article L.214-17. 	

Le SRADDET vise la préservation au maximum des réservoirs identifiés et, en cas d'impossible préservation, la mise en place de mesures compensatoires. La préservation passe également par une gestion adaptée, notamment quand des caractéristiques fortes du réservoir sont susceptibles d'évoluer (ex : fermeture d'un milieu ouvert). Le SRADDET n'a pas vocation à définir ces modes de gestion. De nombreux réservoirs sont des milieux remarquables pouvant être soumis à un statut de protection réglementaire (arrêtés de biotope, réserves naturelles nationales ou régionales, réserves biologiques intégrales ou dirigées, etc.), à une gestion foncière (conservatoire du littoral, espaces naturels sensibles, conservatoires des espaces naturels, etc.), à une gestion conventionnelle (Natura 2000). La définition des éléments de gestion se fera alors suivant les dispositions prises dans le cadre du statut de protection réglementaire ou contractuel (ex : les documents d'objectifs des sites Natura 2000, plans de gestion des réserves naturelles).

Préserver et restaurer les corridors :

Éléments constitutifs des corridors

Les corridors étant en région pour la plupart à restaurer, ils ont été appréhendés dans des espaces larges, en offrant la possibilité de s'appuyer sur les chemins ruraux et les éléments de paysage. Il est par ailleurs attendu des compléments dans le cadre de la définition des trames vertes locales, pouvant amener à préciser les corridors proposés au niveau régional.

Corridors de la trame verte :

Ils seront formalisés par des fléchages/indications volontairement indistincts qui visent à montrer une situation préférentielle dans un espace large et qui devra être précisé au niveau local.

Le SRADDET propose également de s'appuyer sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel et que cette cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

Corridors de la trame bleue :

- cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur la liste 1 établie en application de l'article L.214-17.
- autres cours d'eau non classés sur la liste 1 ou la liste 2 établies en application de l'article L.214-17.
- couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnées de l'article L.211-14 du code de l'environnement

Le SRADDET n'a pas vocation à délimiter précisément les périmètres des corridors, ceux-ci correspondant à des situations variables. Le SRADDET propose de s'appuyer également sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel, dont la cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

- préserver et améliorer les services écosystémiques

Par définition, les services écosystémiques sont les bénéfices que les hommes tirent des écosystèmes. L'Évaluation des Ecosystèmes pour le Millénaire en a identifié quatre catégories :

- les services support, sont ceux qui sont nécessaires pour la production de tous les autres services de l'écosystème. Ils s'inscrivent souvent dans un temps long, qui n'est pas celui de l'échelle humaine Des exemples de services support sont la production d'oxygène atmosphérique, la formation et la rétention du sol, les cycles biogéochimiques, le circuit de l'eau, l'offre de habitat, etc.).

- les services d'approvisionnement, permettent aux hommes d'obtenir des biens commercialisables, par l'exploitation des écosystèmes tels que la nourriture, les fibres. Le combustible, les ressources génétiques, les substances chimiques (médicaments, biocides, additifs alimentaires, etc.), les plantes médicinales, les matériaux de construction, la faune chassable, etc.

- les services de régulation, sont des bénéfices obtenus de la régulation des processus des écosystèmes, tels que le maintien de la qualité de l'air, la régulation du climat, le cycle de l'eau, le contrôle de l'érosion, la purification de l'eau et le traitement des déchets, la régulation des maladies humaines, le contrôle biologique, la pollinisation, la protection contre les tempêtes et contre les inondations

- les services culturels et sociaux sont des bénéfices non-matériels obtenus par les hommes à partir des écosystèmes à travers l'enrichissement spirituel, le développement cognitif, la réflexion, la création, les expériences esthétiques (offre d'emploi, valeurs éducatives, source d'inspiration, valeurs esthétiques, relations sociales, valeurs «patrimoniales», récréation et éco-tourisme).

A ce titre, le SRADDET rappelle que les services écosystémiques constituent une entrée intéressante pour croiser biodiversité et activités humaines.

- Veiller à la préservation de la trame noire

L'impact de la pollution lumineuse sur les espèces est de plus en plus documenté. Cet impact caractérise un enjeu émergent de protection d'espaces « sombres », nécessaires au bon déroulement des cycles jour/nuit d'espèces pour lesquelles ils sont nécessaires. A ce titre, la lumière artificielle la nuit joue un rôle fragmentant vis-à-vis de certaines espèces.

A ce titre, le SRADDET incite à la prise en compte de la trame noire par les collectivités locales dans la gestion des espaces relevant de leurs prérogatives et dans les projets d'aménagement

... SOUS-TRAME LITTORALE

PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS À LA SOUS-TRAME

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➤ Valeur intrinsèque des milieux

À l'interface terre-mer, le littoral est une zone vulnérable en constante évolution. On lui doit près de la moitié de la production biologique globale des océans. Lieu particulièrement riche mais aussi très fragile, il est sans cesse remodelé par la mer et les activités humaines.

Le littoral est soumis à des changements à long terme dont il est difficile de prévoir les effets. Le changement climatique associé à une élévation du niveau de la mer et à une perturbation de certains courants marins aura un impact important sur la morphologie des côtes et leur économie mais aussi sur leur richesse naturelle par l'évolution associée des écosystèmes.

Pour anticiper et gérer les transformations du paysage littoral et ses conséquences, il est important d'identifier, de comprendre et de mesurer ces facteurs d'évolution pour proposer des mesures adaptées d'aménagement, de restauration et de gestion de ses espaces naturels.

Les milieux naturels du littoral sont le support d'une extrême richesse biologique et participent à la grande diversité et qualité des paysages. La préservation des sites remarquables est assurée sur le littoral par la maîtrise foncière, la planification et la réglementation. Les équilibres sont rendus fragiles par le recul du trait de côte, l'ensablement, et dans certains secteurs par la fréquentation touristique et la banalisation des milieux liée à l'abandon de certaines pratiques agricoles.

➤ Connectivité

Sur le littoral, les milieux naturels constitués de dunes maritimes, falaises, plages de sable et de galets, estuaires, marais arrière littoraux doivent composer avec les activités humaines telles que l'urbanisation, les infrastructures de transport, industrielles et portuaires, les équipements de loisirs et tourisme, et les phénomènes naturels qui agissent sur l'évolution du trait de côte par érosion, submersion, inondation, ensablement.

Ils forment des corridors écologiques importants et fonctionnels à l'échelle régionale, nationale, voire internationale pour certaines espèces. C'est le cas notamment des oiseaux migrateurs qui chaque année longent ou survolent le littoral par millions. En tant que zones de repos et d'alimentation, les estuaires et plages du littoral représentent des lieux de halte migratoire.

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

Le littoral picard est directement concerné par une continuité d'importance nationale liée aux voies de migration de l'avifaune, pour des vols prénuptiaux ou post-nuptiaux. Prénuptial : arrivée des oiseaux depuis les côtes plus au sud et allant vers l'Europe de l'Est ou du Nord. Postnuptial : retour des oiseaux en provenance d'Europe de l'Est ou du Nord et venant hiverner en France en Espagne ou en Afrique. De très nombreux Limicoles, oiseaux marins, certains passereaux, oie cendrée, bernache cravant (non exhaustif) fréquentent de nombreux sites sur le littoral des Hauts-de-France, et notamment la baie de Somme, le cap Gris-Nez, le platier d'Oye ou la jetée du Clipon.

Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

Les dunes, comme les marais arrière-littoraux, constituent l'unique habitat d'un nombre important d'espèces de faune et de flore, elles-mêmes rares et menacées à l'échelle européenne et jouent un rôle essentiel pour les oiseaux migrateurs.

Les massifs dunaires littoraux flamands, du Hemmes de Mark, du Mont-Saint-Frieux, dunes du Fort Vert, de Merlimont - Berck et du Marquenterre comptent parmi plus beaux complexes de dunes des côtes septentrionales françaises. Les pelouses acidiphiles typiques des sables décalcifiés des dunes fossiles d'Ambleteuse et de Ghyselde sont probablement uniques en Europe.

Entre ces massifs dunaires, d'impressionnantes falaises de grès ou de calcaire tels le Cap Gris Nez et le Cap Blanc Nez s'étirent de façon discontinue de Sangatte à Boulogne-sur-Mer. Au sud, de Ault à Mers-les-Bains, en passant par le bois de Cise, naissent les grandes falaises de craie du Pays de Caux. La diversité de substrats géologiques et de la morphologie de ces falaises est à l'origine de la qualité des paysages et de la diversité des habitats.

Les estuaires de la Somme, de l'Authie, de la Canche, de la Slack font partie des milieux les plus riches de la région sur le plan faunistique. Ce sont des zones de reproduction et d'alimentation majeures pour de nombreuses espèces. Ils sont utilisés comme « nurseries » par diverses espèces de poissons marins. Les bancs de sable sont utilisés comme reposoirs par le Phoque veau-marin.

Les estrans, qu'ils soient sableux ou rocheux, se distinguent par leur faune et flore originales. Les estrans de galets et de graviers abritent également une végétation pionnière tout à fait particulière. Deux espèces végétales rares à exceptionnelles en France s'y développent, le Chou marin et la Renouée de Ray. Le Grand Gravelot et le Gravelot à collier interrompu nichent sur ces secteurs.

Des milieux ouverts (prairies, roselières, prés salés, schorres, ...) ou boisés (fourrés et forêts) aux spécificités littorales sont également présents et d'importance. Des milieux comme le pré communal d'Ambleteuse, le communal et la forêt d'Ecault, les milieux ouverts estuariens, sont à ce titre emblématiques.

OBJECTIF STRATEGIQUE

- **Préserver la qualité des écosystèmes et de la biodiversité du littoral**

Aujourd'hui, l'enjeu est d'inscrire dans la durée cette dynamique de protection, de restauration et de gestion des espaces naturels littoraux, avec une logique de développement intégré du littoral et dans une perspective d'aménagement des territoires, d'adaptation au changement climatique et de prévention des risques d'érosion et de submersion. Il nécessite de consolider les partenariats, d'identifier les facteurs d'évolution du paysage pour les anticiper et les gérer.

... SOUS-TRAME COURS D'EAU

PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

La région possède un linéaire de cours d'eau important, avec des cours d'eau majeurs et une multitude d'affluents. Les cours d'eau sont des continuités écologiques naturelles, même s'ils ont subi de fortes modifications au cours de l'histoire. On peut aussi citer les « voies d'eau » qui sont un réseau artificiel de fossés et de canaux, totalement créés par la main de l'homme. Bien que sous une forme plus restreinte en tant que milieu semi-naturel, les voies d'eau constituent également des continuités écologiques, d'autant plus dans des espaces de plaines à la valeur écologique moindre.

En résumé, plusieurs types de réseaux hydrographiques peuvent être distingués :

- un réseau dense de petits cours d'eau naturels relativement vifs, en Avesnois, Thiérache et dans le Boulonnais,
- les grandes rivières et fleuves naturels, souvent remaniés et canalisés que sont la Somme, l'Oise, l'Aisne, la Marne, l'Aa, la Lys, la Sambre, l'Authie, la Bresle... et le réseau de leurs affluents,
- un réseau dense de canaux et fossés artificiels sur sols faiblement pentus et argileux ou au sein des polders de la Plaine maritime flamande et picarde, créés pour assécher et cultiver les terres les plus basses autrefois marécageuses, wattringues, ...
- les grands canaux doublant les rivières et fleuves (canal latéral à l'Aisne, à l'Oise...) ou reliant au-delà des frontières naturelles les différents bassins versants de la région pour la navigation (canal du Nord...).

➤ Valeur intrinsèque des milieux :

Le concept d'hydrosystème fluvial est le plus adapté pour décrire la sous-trame cours d'eau. Il concerne l'ensemble des communautés aquatiques, semi-aquatiques et terrestres épigées (en surface) et hypogées (souterraines) de la plaine alluviale. Il comprend donc le cours d'eau en lui-même (chenal d'étiage, lit mineur, berges) mais aussi le lit majeur d'inondation en période de crue, de la source à l'embouchure. Ceci correspond pour les cours d'eau mobiles, à l'espace de mobilité fonctionnel : très peu de cours d'eau sont mobiles en Hauts-de-France, seule l'Oise en amont de Guise semble se distinguer. Pour les cours d'eau non mobiles, soit la quasi-majorité, on parle d'espace de bon fonctionnement. Les conditions très diverses de forme, du lit mineur et majeur, des berges, du fond, de végétation riveraine ou la présence d'annexes hydrauliques et alluviales, sont autant de composantes des habitats d'espèces animales et végétales qui leurs sont inféodées.

Les habitats des cours d'eau concernés peuvent être synthétisés ainsi :

- **les habitats aquatiques des eaux courantes** peuvent être exceptionnels au niveau régional et sont parfois d'intérêt supra-régional, voire européen (certains canaux du marais audomarois possèdent par exemple des stations uniques de certaines espèces de Potamots, les fossés en vallée de l'Authie présentent des populations de mollusques aquatiques de grand intérêt, les cours d'eau de régime torrentiel de la forêt de Saint Michel en Thiérache sont uniques dans la région...);
- **les habitats de berges de cours d'eau et des annexes alluviales** peuvent présenter des éléments patrimoniaux d'un grand intérêt (plantes et végétations annuelles à développement estival sur grèves et banquettes alluviales) mais ils sont encore mal connus au niveau régional ;
- **les mégaphorbiaies** (végétations de hautes herbes sur substrat humide) et autres ourlets hygrophiles sont encore assez bien représentés, mais surtout sous des formes eutrophisées compte tenu de la pollution des eaux d'alimentation ;
- **les ripisylves** (formations linéaires d'arbres et arbustes le long des cours d'eau) contribuent au bon état écologique du milieu aquatique. Elles aident à la fixation des berges et retiennent les sols limoneux, limitent l'augmentation de la température de l'eau en période estivale ainsi que les excès de nutriments présents dans l'eau. Elles constituent enfin un écosystème indispensable à la pérennité de nombre d'espèces sauvages. Plutôt rares dans le nord de la région, elles sont plus ou moins dégradées selon les bassins versants;
- les autres types d'habitats de zones humides sont listés dans la sous trame « zones humides ».

Le cours d'eau ne peut être résumé à sa seule composante eau/lit mineur. La prise en compte des interactions entre trames bleue et verte est essentielle pour caractériser cet écosystème.

➤ Connectivité

Selon les articles L. 214-17 et R. 214-107 et suivants du code de l'environnement, une grande part des cours d'eau doivent retrouver une continuité longitudinale optimale :

- au titre de la liste 1 : cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux sur lesquels aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique ;
- au titre de la liste 2 : cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux sur lesquels tout ouvrage doit être géré, entretenu et équipé dans un délai de cinq ans après la publication de la liste en annexe selon les règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant pour assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs.

Le SRADDET se met en conformité avec cette réglementation. En revanche, la continuité latérale (ou transversale) est réglementairement peu traitée. Il est toutefois constaté sa prise en compte dans un certain nombre de projets de restauration de cours d'eau. Elle est essentielle pour le fonctionnement optimal du cours d'eau, la pérennité d'habitats en berges et dans la zone alluviale proche, la qualité des eaux superficielles, ainsi qu'en matière de service rendu, particulièrement pour la prévention des inondations.

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

En vue de répondre à la Directive-cadre européenne sur l'eau, il convient de viser lorsque cela est possible la préservation et la restauration des cours d'eau de l'ensemble de la région en vue de l'atteinte des objectifs visés. D'un point de vue géographique, il est possible de distinguer de grandes continuités majeures liées aux cours d'eau, dont l'importance peut être renforcée par une dimension inter-régionale. Sur ces ensembles territoriaux, il conviendra d'être particulièrement attentif à la préservation et à l'amélioration des connexions longitudinales et latérales afin de maintenir leur niveau de qualité.

- **la vallée de l'Oise, depuis Thourotte jusqu'à non loin de sa source présente une valeur exceptionnelle.** En aval de Thourotte jusqu'à la confluence avec la Seine, son état de conservation est assez moyen, cependant, elle constitue une continuité écologique primordiale pour les poissons migrateurs amphihalins. En amont de Thourotte et sur l'ensemble de son cours et de son lit majeur inondable, l'Oise avec ses milieux humides associés (prairies inondables favorables à la reproduction du Brochet, du Râle des genêts...) constitue un ensemble d'une valeur exceptionnelle pour le nord de la France. L'Oise, en amont de Guise dans l'Aisne, a conservé son espace de mobilité et serpente naturellement. Le maintien de la zone de débordement et de mobilité (continuité transversale) est ici important pour pérenniser ces milieux et espèces. Le réseau des cours d'eau en bon état écologique de Thiérache (Oise amont), affluents de l'Oise, peut être rattaché à cet ensemble. De même les cours d'eau de l'Avesnois, situés sur un autre bassin hydrographique (bassin versant de la Sambre, compris dans le bassin de la Meuse), ont des caractéristiques similaires. La continuité longitudinale y est essentielle pour les poissons et espèces indicatrices de la qualité (Truite, Chabot...), ainsi que le maintien sur ces bassins versants d'une occupation du sol favorisant la captation des matériaux de lessivage des sols (polluants, matières en suspension) auquel le système agricole bocager participe particulièrement (combinaison haies-prairies). Sur ces cours d'eau, le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnexion des plans d'eau du lit mineur, sont à privilégier pour le maintien d'eaux suffisamment fraîches, d'autant plus dans un contexte de changement climatique ;
- **la vallée de la Somme et l'ensemble des complexes turfcloles associés constituent eux aussi une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle.** Du fait de sa connexion directe à la mer, le cours de la Somme et ses affluents constituent un axe déterminant pour les poissons migrateurs amphihalins et tout particulièrement pour l'Anguille. L'enjeu de reconquête de la continuité longitudinale est majeur avec l'aménagement des barrages sur la Somme canalisée et la connexion aux affluents parfois de grande qualité (Selle, Evoissons, Nièvre...). Sur les affluents, la reconquête continuité longitudi-

nale et transversale est à favoriser, tout comme que le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, essentiels pour préserver une température de l'eau suffisamment fraîche.

- en raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'Anguille et le Saumon en particulier, **les fleuves Authie, Bresle, Canche, Aa et du Boulonnais** (Slack, Wimereux, Liane) constituent des complexes de très grand intérêt patrimonial avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides...) et leurs secteurs bocagers. Deux grands enjeux se croisent : la reconquête de la continuité longitudinale et le maintien d'une occupation du sol favorable à la protection des milieux aquatiques. Ces cours d'eau sont en effet des axes de migration majeurs en région pour les poissons amphihalins, auxquels s'ajoute **le fleuve Aa** bien que canalisé. Sur ces cours d'eau, le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, sont essentiels pour le maintien d'eaux suffisamment fraîches, ce d'autant plus dans un contexte de changement climatique ;
- dans une moindre échelle mais dans un souci de cohérence inter-régionale, les Hauts-de-France ont une responsabilité pour quatre continuités écologiques : **la vallée de l'Epte** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie), **la vallée de l'Ourcq** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Ile-de-France), **la vallée de la Marne** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts de France, Ile-de-France et Grand Est) et **la vallée de l'Aisne** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Grand Est). Ces quatre continuités écologiques présentent donc une valeur inter-régionale élevée. De plus, **l'Yser et la Lys** présentent une continuité inter-régionale importante avec la Belgique, avec un enjeu « anguille » spécifique pour l'Yser. Les continuités tant longitudinales que transversales doivent être favorisées sur ces vallées, particulièrement en matière transversale pour l'Aisne non navigable qui représente un habitat important pour le brochet. Le débordement annuel du cours d'eau dans des annexes alluviales (bras mort, zones humides) est essentiel à sa reproduction. (Les parties canalisées de ces cours d'eau pour la navigation ne sont pas concernées par la connectivité latérale).
- à l'inverse, certains territoires connaissent une situation très défavorable du point de vue de la qualité des cours d'eau, ceux-ci seraient ici totalement à renaturer pour atteindre un niveau de continuité réellement favorable à la vie aquatique. Il s'agit notamment de la Flandre et de la Flandre maritime, du bassin minier et une partie de l'Artois. Au sud de la région, les rivières du bassin de la Nonette ont été également profondément modifiées. La renaturation n'est pas toujours réaliste, notamment dans certains secteurs où l'activité humaine prédomine. Une plus-value écologique peut être alors être recherchée via la reconquête de la continuité longitudinale et des pratiques d'entretien favorisant la vie végétale : suppression ou contournement d'ouvrages abandonnés, développement de la ripisylve, préservation des plantes héliophytes en berges...

OBJECTIF STRATEGIQUE

- **Préserver et restaurer la continuité écologique a minima longitudinale sur les cours d'eau réservoirs et corridors, ainsi que préserver la continuité transversale sur le lit majeur inondable lorsqu'elle existe, et la restaurer lorsque les conditions le permettent.**

... SOUS-TRAME BOISÉE

PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS À LA SOUS-TRAME

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les forêts, même de faible superficie comme dans la partie nord de la région, sont d'une grande richesse et d'une réelle diversité phytocénotique (diversité d'habitats), floristique, fongique et faunistique.

Elles abritent en particulier, avec les milieux associés, une flore régionale d'intérêt patrimonial majeur (31% dans le Nord Pas de Calais) et des espèces faunistiques emblématiques ou très menacées telles que le Chat sauvage, la Cigogne noire, la Martre, diverses espèces protégées de chiroptères (ex : Barbastrelle d'Europe), d'amphibiens (ex : Triton crêté), d'oiseaux (ex : le Pic noir) et d'insectes (ex : le Lucarne cerf-volant, le Petit Mars changeant...).

Cependant, certaines communautés forestières et les peuplements faunistiques ont été largement affectés par les vicissitudes de l'histoire régionale, notamment les guerres du XXe siècle pendant lesquelles les massifs ont été largement exploités et les arbres abattus, rendant les forêts actuelles assez jeunes, avec un déficit significatif d'arbres sénescents.

Plusieurs systèmes forestiers peuvent être identifiés en région selon la nature géomorphologique des terroirs qu'ils occupent :

- **les forêts tourbeuses**, caractérisées par un sol saturé en permanence d'eau stagnante ou très peu mobile privant de l'oxygène nécessaire à leur métabolisme les micro-organismes (bactéries et champignons) responsables de la décomposition et du recyclage de la matière organique. Le pH de l'eau détermine le type de forêt tourbeuse.
- **les forêts alluviales** dont le sol est régulièrement recouvert par les inondations hivernale et printanière qui laissent un dépôt de limons et de minéraux, d'où un niveau trophique important et une productivité végétale généralement élevée.
- **les forêts de pentes et de ravins**
- **les forêts calcicoles** qui se développent sur la craie, les calcaires et les marnes.
- **les forêts acidiphiles à acidiclinales** sur les milieux acides à faiblement acides, présents sur les affleurements sableux et argileux pauvres en bases de la région.

A chaque type de forêt correspondent des types de végétations et des peuplements forestiers adaptés différents.

➤ Connectivité

Les lisières sont des éléments essentiels dans la fonctionnalité écologique des forêts en structurant leur connexion avec d'autres milieux et en abritant des espèces particulières ne se développant que dans ces espaces.

La forêt, milieu vivant, risque d'être impactée par le changement climatique et les aléas qui y sont liés : tempêtes, accentuation des sécheresses ou des épisodes pluvieux, développement des parasites ou maladies attaquant les arbres... Le changement climatique fait partie des préoccupations des forestiers qui commencent à mettre en œuvre de nouvelles pratiques sylvicoles et testent l'implantation de nouvelles essences forestières.

La fragmentation spatiale et temporelle excessive des massifs forestiers fragilise les végétations forestières et intraforestières et les populations d'espèces animales en raison de la faiblesse des flux génétiques nécessaires au maintien des populations et des communautés fonctionnelles.

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

La Région Hauts de France est faiblement boisée, en particulier dans les départements du Nord, de la Somme et du Pas de Calais –avec un taux de boisement respectif inférieur à 10 %.

Le taux de couverture boisée de la région est d'environ 13%. Dans les secteurs nord et ouest de la région, seuls 9 massifs de plus de 1000 ha sont présents : forêts domaniales de Mormal (9136 ha), Raimes - Saint Amand les Eaux – Wallers (4857 ha), Abbé –Val Joly (1787,7 ha), Nieppe (2611,5 ha), pour le département du Nord et pour celui du Pas de Calais, Rihoult – Clairmarais (1168,7 ha), Boulogne sur mer (2024 ha), Desvres (1138 ha), Hesdin (1013,5 ha) et Crécy (4500 ha). La partie sud-est de la région présente un ensemble exceptionnel d'environ 60000 ha de forêts remarquables (Halatte, Ermenonville, Chantilly, Compiègne, Retz...) et de bois s'échelonnant sur plus de 100 km le long de l'Oise, entre Laon et l'Ile-de-France. Les départements de l'Aisne et de l'Oise disposent de la plus importante surface boisée, avec des taux de boisement respectifs de 19% et 22%. Des massifs forestiers (principalement domaniaux) d'envergure couvrent ces 2 départements :

- Aisne : Saint-Gobain-Coucy-Basse (11700 ha), Retz (13300 ha) et Saint Michel (3000 ha)
- Oise : Compiègne (14450 ha), Chantilly (6300 ha), Halatte (4300 ha), Laigue (3830 ha), Hez-Froidmont (2800 ha) et Ourscamps-Carlepont (1575 ha),

Les surfaces boisées picardes comprennent également les forêts associées aux grandes vallées alluviales. Ces forêts alluviales ainsi que les peupleraies se situent le long de l'Oise, de l'Aronde, du Thérain...pour le département de l'Oise ; de la Somme, de l'Authie...pour le département de la Somme ; de l'Aisne, de la Marne... pour le département de l'Aisne.

Les haies s'observent essentiellement en milieu rural, dans les courtils, en périphérie des villages ou dans les zones bocagères du pays de Bray ou en Thiérache, les territoires des parcs naturels régionaux du Nord Pas de Calais...

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

Plusieurs axes de continuités boisées ont été identifiés à l'échelle nationale :

Au sein de l'axe reliant le sud de la Basse-Normandie à la frontière belge au niveau de la Meuse en passant par l'Ile-de-France et les massifs forestiers d'Ermenonville, Chantilly, Halatte, Compiègne-Laigue-Ourscamp et Saint-Gobain. Cet axe revêt un intérêt majeur parce qu'il constitue le principal continuum forestier entre les forêts d'Ile-de-France, les forêts picardes et du nord de la France. Il joue un rôle essentiel dans la distribution des grands mammifères tel que le cerf mais également dans celle de tout un cortège d'espèces sylvoicoles dont certains chiroptères de haut niveau patrimonial. Cette continuité écologique nationale a une valeur exceptionnelle en constituant un réseau forestier interrégional. Son existence encore fonctionnelle permet de considérer l'ensemble des forêts de la rive gauche de l'Oise, de Montmorency et Chantilly à Saint-Gobain, comme un seul écosystème forestier de plaine, l'un des plus grands en Europe tempérée, appartenant essentiellement au domaine public. Il est essentiel de conserver l'intégrité de cet écosystème, constitué de forêts et de corridors biologiques. Les grandes vallées alluviales de l'Oise en particulier procurent une voie de déplacement privilégiée pour la faune et la flore et permettent de relier les complexes forestiers du Laonnois et de la Thiérache.

L'axe de continuité longe la frontière franco-belge en passant par les massifs de la Thiérache, de l'Avesnois dont la forêt de Mormal. Cette continuité écologique internationale présente une valeur exceptionnelle assurant une connexion entre les grands complexes forestiers du Nord de la France via le massif ardennais pour se prolonger jusqu'en Allemagne.

Elle concerne, pour un court tronçon, le sud-est de l'Aisne, d'un axe transversal passant par les massifs de l'arc boisé de l'Ile-de-France et de la Brie francilienne et champenoise.

Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

Tous les corridors boisés potentiels ne peuvent être identifiés dans ce rapport, néanmoins ceux-ci sont à étudier à une échelle infra territoriale en cherchant notamment à relier les massifs boisés majeurs.

Ainsi, plusieurs continuités écologiques boisées peuvent être mentionnées :

- la continuité écologique boisée partant de l'ouest francilien jusqu'au Nord / Pas de Calais par la limite Ile-de-France / Haute-Normandie, à l'ouest d'Amiens. Ainsi, plusieurs corridors boisés existent depuis les boisements de l'Artois et du Boulonnais vers le sud de la région en direction d'Amiens et de la forêt

- domaniale de Crécy. En outre, un corridor boisé d'importance régionale peut être identifié au niveau de la vallée de l'Authie.
- plusieurs corridors boisés prolongent les forêts ardennaises en longeant la frontière franco-belge jusqu'à la forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers et d'autres boisements de moindre importance au sud-est de Tournai.
 - la connexion de la forêt de Nieppe jusqu'aux massifs boisés du Boulonnais en passant par les forêts Rihoult-Clairmarais et de Tournehem pourrait être favorisée par les documents d'urbanisme des territoires concernés.

OBJECTIF STRATEGIQUE

- **Favoriser les potentialités de continuités écologiques au sein des milieux boisés, en lisière ou en liaison avec d'autres espaces naturels et milieux boisés en évitant notamment les fragmentations inter-massifs.**

Il convient de préserver et d'encourager les continuités au sein des massifs forestiers et milieux boisés. Cela passe notamment par le maintien de l'intégrité des massifs forestiers existants, des continuités écologiques, en particulier celles à enjeu international ou nationale d'enjeu exceptionnel ou très élevé, la connexion des îlots forestiers par des végétations arborescentes ou à défaut par des éléments naturels et semi-naturels (tels que les prairies bocagères, les ripisylves, les zones humides non cultivées...) et le développement des documents de gestion durable dans les propriétés forestières privées.

Le caractère morcelé des forêts et milieux boisés dans les secteurs les moins denses des Hauts-de-France nécessite d'envisager la continuité des massifs forestiers par la création de boisements relais fonctionnels ou d'une matrice bocagère suffisamment perméable dans des secteurs où ils n'existent pas afin de constituer des corridors biologiques favorables au déplacement des espèces floristiques et faunistiques qui leur sont inféodées. La création de cette matrice ne peut se faire au détriment des terres agricoles ou de milieux semi-naturels ouverts tels que les pelouses, les landes, les prairies mésotrophiles, les milieux dunaires ou les zones humides ouvertes. Elle peut s'envisager dans le cadre d'une reconquête des chemins ruraux ou de recréation de haies négociées au niveau local avec les acteurs concernés.

... SOUS-TRAME MILIEUX OUVERTS

PRINCIPAUX ENJEUX LIES AUX PELOUSES ET LANDES

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➤ Valeur intrinsèque des milieux

Landes et pelouses (calcicoles, acidiphiles) constituent des espaces peu productifs sur le plan agricole, avec une pression anthropique plus faible que sur le reste du territoire, entraînant de fait le maintien d'une biodiversité souvent exceptionnellement riche, originale et dépendante des pratiques agropastorales qui ont engendré l'apparition de ces habitats. De fait, ces espaces abritent des espèces pionnières d'intérêt majeur, adaptées aux sols oligotrophes acides ou basiques et présentant pour certaines espèces une grande résilience.

Cependant, la dynamique progressive naturelle de ces végétations, conjuguée à la déprise agricole et notamment à l'abandon du pâturage extensif, conduisent actuellement à une érosion de la biodiversité de ces milieux spécifiques par régression des végétations rases. L'absence de gestion conduit à l'ourlification, l'embroussaillage et à terme à la fermeture des milieux, avec disparition des pelouses et landes ouvertes et des espèces qui leurs sont inféodés. Localement, des plantations forestières volontaires peuvent accentuer ce phénomène.

Il en résulte que les pelouses et landes, quelle que soit la nature du sol, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.

Les pelouses sur schistes, se développant sur les terrils ont comme particularité (commune avec des milieux de type carrière, sablière, etc.) la présence de matériaux bruts (schistes en l'occurrence) sans terres végétales, sans intrants ni pesticides. Sur ces espaces la pression humaine est également modérée, voire absente après exploitation. Ils constituent de ce fait des habitats favorables à de nombreuses espèces, souvent pionnières, parfois très rares et menacées, qui trouvent dans ces milieux les conditions écologiques qui leur conviennent.

Les pelouses métallicoles ont colonisé des substrats hautement contaminés en métaux lourds et hébergent des espèces totalement dépendantes de cette pollution. Ces pelouses naturelles très spécifiques, bien que liées à des substrats pollués dont elles contribuent à fixer les métaux lourds, sont par ailleurs rarissimes en Europe et figurent à ce titre comme habitat à préserver dans le cadre du réseau européen N2000.

➤ Connectivité

Pelouses calcicoles

La faible superficie des habitats pelousaires et leur éparpillement au sein du territoire régional nuisent globalement à la continuité écologique de ces milieux.

Hors, en raison du fonctionnement en métapopulation de beaucoup d'espèces de ces milieux, une réflexion de réseau est essentielle pour ces espaces.

Pour des raisons géomorphologiques, les coteaux crayeux sont souvent situés le long des vallées qui constituent alors souvent des corridors écologiques pour ces milieux dans la mesure où des milieux ouverts sont conservés. Mais l'ensemble des milieux naturels ouverts et notamment les prairies mésophiles peuvent contribuer à la connectivité des habitats pelousaires. Il ne peut être question de restaurer systématiquement des corridors écologiques continus pour chacun des types de pelouses de la région. Ainsi, la plupart des corridors reliant les espaces de pelouses doivent être considérés comme des corridors « en pas japonais », ce qui n'exclut pas les possibilités/potentialités écologiques de restauration de certaines de ces pelouses dans des secteurs où elles n'existent pas ou plus.

Landes et pelouses acidiphiles

Les landes constituent désormais à l'échelle des Hauts-de-France des habitats très relictuels isolés les uns des autres. Il n'existe pas de connexions régionales entre les différents noyaux : les connexions sont à l'échelle locale sur quelques secteurs : Pays de Bray, Forêts du sud de l'Oise, Laonnois, Tardenois

De fait, **s'il est important de maintenir la continuité au sein de chacun de ces différents ensembles présentant des sols acides, il ne paraît pas réaliste car infaisable de chercher à les connecter entre eux à l'échelle des Hauts-de-France**, notamment si les sols qui les séparent sont de nature crayeuse et limoneuse. A noter que sur certains territoires boisés sur des buttes sableuses, une gestion adaptée des layons et des clairières peut permettre d'assurer le relais et

la conservation ponctuels d'espèces moins rares mais plus ou moins structurantes des communautés de landes. Plusieurs corridors sont ainsi en cours ou en test de restauration le long de chemins et clairières en forêt d'Ermenonville et dans le Bois du Roi (60)

Pelouses sur schistes et pelouses métallicoles

Les espaces concernés sont très circonscrits en Région, et la connectivité très faible. Les éventuels corridors écologiques pour ces milieux sont donc sur le modèle du pas japonais dans un contexte urbanisé, très peuplés et intensément exploité, quasiment exclusivement dans le secteur du bassin minier. Les anciennes voies ferrées et friches industrielles peuvent contribuer à cette connectivité.

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

➤ **Pelouses calcicoles**

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

- **continuité écologique n°10 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Bien que de plus en plus morcelée, elle permet le déplacement à l'échelle nationale de plusieurs guildes d'espèces associées aux milieux ouverts thermo-calcicoles encore relativement nombreux (bien que fragmentés) sur cet axe.

Un diverticule de cette continuité remonte vers le sud-Amiénois (localisation précisée par rapport à la cartographie nationale) qui est aujourd'hui fortement menacé et fragmenté. Il suit l'axe général du cours du Thérain pour ensuite diffuser sur les marges du plateau picard via quelques vallées sèches importantes (affluents des Evoissons ou de la Celle par exemple) et d'autres plus relictuelles pour gagner de manière discontinue la vallée de la Somme. Cette continuité n'en demeure pas moins cependant d'une valeur nationale très élevée pour les Hauts de France.

- **continuité écologique n°11 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Les milieux ouverts thermophiles sont représentés dans ce cas par des milieux dunaires, cette continuité est en conséquence traitée dans la sous-tram littorale.

- **continuité écologique n°13 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Irradiation de la continuité écologique nationale n° 13 qui remonte depuis l'Ile-de-France vers la continuité n°4. Cette continuité écologique est donc d'une valeur nationale élevée pour la Picardie.

- **continuité écologique n°14 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Il s'agit d'une continuité écologique permettant la liaison France Belgique, en passant notamment par les Ardennes. Sur le territoire régional, cette continuité vient « mourir » à l'extrémité est du territoire de l'Avesnois, sur les pelouses calcicoles du Mont de Baives.

Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

- ensemble des complexes de milieux ouverts thermo-calcicoles de la vallée de la Bresle, partagé avec la Haute-Normandie
- continuités écologiques de la région Ile-de-France remontant du Val d'Oise dans notre région via les vallées de l'Epte et de la Viosne.
- continuité inter-régionale avec l'Ile-de-France, permettant de faire le lien entre les corridors franciliens du nord de la Seine-et-Marne avec la continuité écologique nationale n°10 via pour partie la vallée de l'Ourcq.
- liaison majeure de milieux ouverts thermo-calcicoles depuis l'Ile-de-France vers la Champagne-Ardenne, via la vallée de la Marne en Picardie.
- Montreuillois et Haut Artois : Vallée de la Canche et de ses affluents : la Course, la Bimoise, le bras de Bronne et la Créquoise dans le Montreuillois, la Ternoise dans le Haut Artois et la Haute vallée de l'Authie
- autres NPDC

➤ **Landes et pelouses acidiphiles**

Comme explicité plus haut, il n'est pas possible de parler de continuités écologiques globales à l'échelle régionale pour les systèmes de landes et pelouses acidi-

philes. Il est cependant possible de localiser précisément cette trame, d'autant que sa conservation revêt un enjeu majeur. Les questions de connexion se posent à l'échelle de chacun des secteurs évoqués ci-après, du nord au sud :

- le Plateau d'Helfaut à Racquinghem, au sud de Saint-Omer
- le Plateau siliceux de Sorrus/Saint-Josse près de Montreuil sur Mer
- la Forêt de Raismes- Saint Amand – Wallers, accueille, sur des surfaces réduites, tout un gradient de landes, des plus sèches aux plus hygrophiles : non cartographié dans SRCE NPDC mais cité dans le texte
- les Forêts du sud de l'Oise (Valois)
- le Laonnois
- le Tardenois
- à confirmer localement : les landes et pelouses acidiphiles éparpillées du Clermontois, Vexin, Pays de Bray (pelouses et landes humides), Forêt d'Hirson (pelouses et landes humides), de l'Avesnois et du littoral

➤ Pelouses métallicoles et sur schistes

Les espaces concernés sont très circonscrit en Région et se concentrent quasiment uniquement sur les secteurs du bassin minier (arc minier de Béthune, Lens, Valenciennes). S'ajoute à cela quelques sites déconnectés (Dunkerque, Wallers-Trélon, Camiers-Dannes, Bousignies sur Roc) (Nature de ces espaces à confirmer (possibilité de milieux anthropisés non pelousaires).

OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PELOUSES ET LANDES

Si des dispositions spécifiques plus fines peuvent être assignées à chacune des catégories de la sous-trame, le SRADDET demande de :

- **Favoriser le maintien du caractère ouvert des milieux concernés (pelouses calcicoles, landes et pelouses acidiphiles, pelouses métallicoles et sur schistes), tout en conservant les différentes étapes de la dynamique de la végétation (des milieux écorchés pionniers aux milieux plus ourléifiés)**

PRINCIPAUX ENJEUX LIES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les systèmes prairiaux et plus globalement les bocages remplissent une double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique :

- la fonction de réservoir est d'autant plus remarquable que les milieux concernés et principalement les prairies font l'objet d'une gestion extensive et que les conditions stationnelles d'origine sont originales : vallées alluviales, vallées tourbeuses. Se développent alors des formations végétales spécifiques : prairies alluviales basoclines, prairies tourbeuses, lieux de vie d'une faune et d'une flore spécialisées dont de nombreuses espèces menacées et/ou protégées.
- ces systèmes prairiaux mais surtout bocagers jouent rôle important dans l'échange et la dispersion d'espèces par le biais des continuités écologiques disponibles : prairies, haies, mares connectées par des fossés, rus. Plus les milieux en présence sont complexes et stratifiés, plus ils permettent à de nombreuses espèces de se déplacer. Le type de haies et la densité du maillage en présence sont ainsi des paramètres importants à prendre en considération. Ces fonctions de continuité et de corridor sont d'autant plus élevées que les milieux partiels et bocagers sont connectés aux milieux forestiers, aux zones humides notamment mais aussi aux milieux fluviaux. Dans certaines vallées sèches (collines de l'Artois notamment), le réseau de prairies, haies, talus et rietz permet de relier les systèmes semi-bocagers et les boisements du plateau aux nombreuses vallées qui entaillent les collines.

➤ Connectivité

- prairie

La Région accueille plusieurs secteurs sur lesquels la densité de prairies et la nature et la qualité des milieux adjacents semblent permettre une relative bonne connectivité et fonctionnalité des milieux pour de nombreuses espèces, correspondant notamment aux secteurs de bocage : Avesnois-Thiérache Boulonnais, Pays de Bray. A noter que les dynamiques de régression évoquées plus haut impactent également ces espaces, remettant en question à court-moyen termes cette fonctionnalité écologique en partie maintenue jusqu'à ce jour.

En dehors de ces territoires, les prairies du territoire régional sont caractérisées par leur émiettement plus ou moins important. Il est alors difficile de conclure quant à leur connectivité effective : dans ce contexte, il s'agit alors nécessairement de s'appuyer sur l'ensemble des milieux ouverts adjacents (talus de route, bords de chemin, lisière forestière) pour permettre une éventuelle connexion entre les prairies résiduelles.

- bocage

L'organisation en bocage, qui valorise la complémentarité entre différents milieux, permet aux espaces concernés de constituer des territoires favorables à la circulation des espèces, animales notamment. Les territoires bocagers préservés sont par essence des territoires où la connectivité écologique est intrinsèquement relativement bonne.

Sur le territoire des Hauts-de-France, les territoires bocagers les mieux préservés à ce jour sont ceux du Boulonnais, de l'Avesnois-Thiérache, du Pays de Bray. A contrario, les secteurs du Vimeu/Ponthieu, voient, en raison des mutations agricoles, leur qualité écologique se dégrader.

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale

- **continuité écologique n°3 : Axe bocager depuis la Sarthe jusqu'à la Belgique**

Cette vaste continuité écologique commune avec la région Haute-Normandie et en lien avec la Belgique constitue donc une continuité écologique nationale de valeur élevée.

A l'échelle des Hauts-de-France, cette continuité s'étend sur tout l'ouest et le nord-ouest de la Région, le long des vallées de l'Epte, la Bresle, le Pays de Bray, pour rejoindre - au travers de complexes bocagers plus diffus sur l'ensemble des régions naturelles du Vimeu et du Ponthieu, puis via l'Artois, le Boulonnais, la Flandre intérieure et la Plaine de la Lys - les territoires bocagers du Boulonnais et de la Flandre.

Deux corridors, en particulier, assurent une liaison des bocages du Boulonnais et de la Flandre vers la Somme et plus loin, le Pays de Bray. L'un d'entre eux rejoint la vallée de la Canche puis se prolonge jusqu'à la Baie d'Authie en suivant les prairies arrière-littorales. L'autre, plus à l'est, parcourt les prairies des vallons et des ceintures bocagères des villages de l'Artois pour atteindre la Somme à proximité d'Auxi-le-Château.

Au niveau de la frontière belge, la connexion écologique est assurée en particulier par un corridor parcourant les prairies marquant la limite nord de la Plaine de la Lys et se prolongeant en Belgique au niveau de la commune de Bailleul. Un autre corridor reliant les prairies de l'Audomarois à celle du Mont des Cats en passant par le Mont Cassel et le bocage relictuel de Flandre contribue à cette connexion écologique. Ces connexions sont en outre complétées par un corridor écologique reliant la plaine de la Lys à la vallée de l'Yser, en cheminant à travers les prairies des Monts de Flandre.

- **continuité écologique n°9 : Axe bocager de Dijon jusqu'à la Thiérache**

Cette continuité écologique internationale a une valeur exceptionnelle. Même si sa localisation est relativement circonscrite à l'échelle du territoire Hauts-de-France (secteurs bocagers de la Thiérache et de l'Avesnois), l'étendue de cette continuité est particulièrement remarquable dans le nord-est de la France. En effet, l'ensemble des complexes bocagers de Thiérache et d'Avesnois en lien avec leurs continuités, s'étendent à la fois sur la région Champagne-Ardenne-Alsace-Lorraine voisine ainsi que sur la Belgique. De fait, de nombreux corridors écologiques relient les réservoirs de biodiversité bocagers de l'Avesnois et de la Thiérache aux Ardennes belges et françaises. Ces corridors franchissent la frontière belge au niveau de Cousolre, Solre-le-Château, Baives et Anor.

Autre continuité de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale

- **continuité** écologique se superposant pour partie avec la continuité écologique d'importance nationale n°3, et méritant toutefois d'être mise en avant en raison de la nécessaire cohérence interrégionale avec l'ensemble des complexes bocagers du pays de Bray qui constituent une seule entité commune aux deux régions Hauts-de-France et Normandie. À ce titre, cette continuité constitue un ensemble inter-régional de valeur très élevée. Le bocage y est plus dense que dans le reste de la région (Thiérache exceptée).

OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

Au regard de la dynamique de régression actuelle des surfaces en prairie et des territoires accueillant des paysages de bocage, l'objectif principal à associer à cette sous-trame est le suivant :

- **Maintenir et restaurer, voire développer lorsqu'une opportunité le permet, les systèmes bocagers et les surfaces en prairies**

... SOUS-TRAME ZONES HUMIDES

PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les zones humides constituées de marais, tourbières, vasières, forêts alluviales, prairies hygrophiles, gravières, étangs, ..., sont des zones de transition à l'interface du milieu terrestre et du milieu aquatique. Elles sont caractérisées par la présence d'eau, en surface ou dans les horizons superficiels du sol, au moins temporairement et par une végétation, quand elle existe, de type hygrophile (adaptée à la submersion) ou aux sols saturés d'eau. Ce sont, de fait, des refuges extraordinaires de biodiversité et véritables infrastructures naturelles rendant de nombreux services à la société. Les zones humides sont encore très présentes dans le contexte géographique et paysager de la Région des Hauts de France dans la mesure où elles constituent des composantes structurantes du paysage. Toutefois, elles ont subi de multiples dégradations de leur qualité et leur surface a globalement fortement régressé. Ce processus a tendance à se poursuivre actuellement (urbanisation, travaux d'aménagements de diverses infrastructures, comblements, drainage, plantation de peupliers, tourisme, etc).

Or la préservation des zones humides est aujourd'hui reconnue d'intérêt général par la loi et constitue une orientation forte des politiques et des stratégies nationales et régionales.

Il en résulte que les zones humides, quelle que soit leur nature, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.

➤ Connectivité

Les zones humides peuvent jouer le rôle de réservoirs de biodiversité mais également de corridors et ce, à différentes échelles (internationales, régionales à locales) et cela au même endroit, en fonction de l'échelle d'analyse ou des enjeux pris en compte.

La continuité écologique d'une zone humide ne s'appréhende pas nécessairement uniquement en termes de continuité aquatique mais aussi en termes de densité d'un réseau de zones humides en bon état écologique.

Les continuités interviennent à différentes échelles selon la capacité de déplacement ou de colonisation par les espèces animales et végétales via des corridors. Les zones humides présentant un bon état de conservation de leurs habitats sont devenues très rares dans la région et font encore l'objet de menaces actives. Outre les destructions directes, on peut aussi citer les conséquences de la pollution des eaux qui les banalisent de façon considérable, en particulier l'apport excessif de nutriments (azote, phosphore). Ce phénomène est quasiment irréversible pour les tourbières alluviales (vallées de la Somme, de la Scarpe, de l'Authie, de la Canche, etc.).

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

Les surfaces concernées par les zones humides sont, en grande majorité, situées dans les plaines alluviales des cours d'eau auxquelles elles sont associées. D'autres systèmes humides localisés hors des grandes plaines alluviales, et plus ponctuels, sont également présents sur le territoire régional.

La Région des Hauts de France est concernée par une sous-trame humide qui intègre plusieurs continuités écologiques humides majeures pouvant elles-mêmes se décliner, de manière fractale, en plusieurs niveaux de continuités.

LES GRANDES CONTINUITÉS « VALLEES, PLAINES ALLUVIALES ET PLAINES MARITIMES » OU LES CONTINUITÉS HUMIDES MAJEURES

Ce sont les vastes zones (potentiellement) inondables parmi lesquelles on peut citer les lits majeurs (vallées) de la Somme, de l'Escaut, de la Scarpe, de la Sambre, de l'Oise, de l'Aisne, de la Canche, de l'Authie, de la Sensée, de la Lys, de l'Aa, etc.).

Ces vallées, plaines alluviales et plaines maritimes concentrent la plus grande part des zones humides de la région.

Ces vallées sont comblées par les alluvions, elles sont plus ou moins larges et plus ou moins inondées et sont traditionnellement occupées par des prairies (plus ou moins humides) plantées de saules blancs taillés en têtard. La plupart des rivières ou des fleuves sont aménagés depuis des siècles et ne présentent quasiment plus leurs cours sinueux originels naturels. Hormis, l'Oise amont, seule rivière suffisamment puissante et non-recalibrée pour garder une mobilité naturelle, les cours d'eau sont aujourd'hui canalisés et rectifiés et ont perdu leur espace de divagation latérale. En outre, leur cours naturel est perturbé par les différents aménagements qui ont eu pour conséquence d'artificialiser le fonctionnement hydrologique. Par contre, les cours d'eau plus modestes ont pu conserver des caractéristiques plus naturelles : on peut citer dans cette catégorie : l'Authie, la Canche et l'Aa dans sa partie amont et un certain nombre de cours d'eau picards (affluents de l'Oise, de l'Aisne, de la Somme).

Les zones humides alluviales sont situées en fond de vallée, dans le lit majeur des cours d'eau. Les paysages typiques, dominés par les cariçaies, les prairies humides, les mégaphorbiaies et les boisements alluviaux ont été progressivement façonnés par les usages agricoles conjugués aux phénomènes d'inondation naturels et réguliers.

Les grandes continuités écologiques liées aux vallées se répartissent de la façon suivante :

- **La Vallée de l'Oise**, depuis Thourotte jusqu'à non loin de sa source présente une valeur exceptionnelle. En aval de Thourotte jusqu'à la confluence avec la Seine, son état de conservation est assez moyen. En amont de Thourotte et sur l'ensemble de son cours d'eau et de son lit majeur inondable, l'Oise avec ses milieux humides associés (prairies inondables favorables à la reproduction du Brochet, du Râle des genêts,...) constitue un ensemble d'une valeur exceptionnelle à l'échelle de la région des Hauts de France.
- **La Vallée de la Somme** et l'ensemble des complexes tourbeux associés constituent une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle pour les Hauts de France. Ce grand complexe de vallée tourbeuse multi-strate est absolument unique pour le nord de la France.
- **Les Vallées de l'Authie et de la Bresle**, en raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'anguille, constituent avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides,..), et leurs secteurs bocagers des complexes d'un très grand intérêt patrimonial.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent **les Vallées de l'Epte, de l'Ourcq, de la Marne et de l'Aisne** présentent une grande valeur. Pour ces quatre continuités, les enjeux sont communs avec les régions voisines de Normandie et d'Île de France.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent **les Vallées de la Canche, de la Course, de la Slack** présentent une grande valeur.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent **les Vallées de la Lys, de la Scarpe, de l'Escaut, de la Sambre et de l'Aa** présentent une grande valeur.
- Sur le versant nord, les zones humides alluviales ne sont aujourd'hui concentrées que dans ces quelques vallées (**Canche, Authie, Slack, Scarpe, Sambre, Course, Ternoise, Yser, ...**)
- Les plaines maritimes humides de Flandre et de Picardie présentent des enjeux spécifiques et particuliers

LES MILIEUX CONSTITUTIFS DES GRANDES CONTINUITES ECOLOGIQUES HUMIDES OU DES CONTINUITES HUMIDES MAJEURES

A plus petite échelle, les zones humides se distinguent en plusieurs types et présentent une continuité plus ou moins étendue et ont donc, de ce fait, un caractère plus ou moins ponctuel. Mais toutes, en raison de leurs caractéristiques propres, contribuent à la préservation de la biodiversité et présentent une valeur intrinsèque.

➤ **Les tourbières et bas-marais alcalins (tourbeux).**

La tourbière est un écosystème constamment saturé d'eau au sein duquel s'accumulent les matières organiques non décomposées, formant la tourbe. Les tourbières se distinguent des bas-marais par l'épaisseur de la tourbe, supérieure à 50 cm. Dans la région, on trouve les tourbières et les bas-marais alcalins dans les dépressions régulièrement alimentées en eau par les pluies et les nappes phréatiques. L'intérêt de ces systèmes réside dans le fait qu'une extraordinaire diversité faunistique et floristique trouve refuge au sein de la mosaïque d'habitats naturels caractéristiques des tourbières et bas-marais. Le versant sud présente des milieux tourbeux alcalins d'une grande importance. **La vallée de la Somme**, avec ses affluents, notamment **l'Avre et la Noye**, comprend un ensemble de tourbières alcalines qui serait le plus vaste d'Europe : plus de 20 000 ha sur un linéaire d'environ 190 km. Ce continuum très diversifié de tourbières abrite des espèces notamment végétales remarquables. L'aval du fleuve est marqué par les bas-champs (terrains gagnés sur la mer) où se mélangent les influences maritimes et les eaux douces. Le lit majeur du fleuve abrite des tourbières alcalines, des prairies, des mégaphorbiaies et des boisements humides. Sur le versant nord, les rares tourbières restées actives se concentrent dans de vastes cuvettes marécageuses situées au bord du plateau crayeux (Marais de Guînes). **Les vallées de la Canche et de l'Authie** abritent des tourbières constituées en bordure de cours d'eau (zones tourbeuses **des marais de Roussent et Maintenay**). De remarquables tourbières alcalines subsistent dans les secteurs arrière-littoraux de la plaine maritime picarde et correspondent à des zones de cuvettes enserées entre les massifs dunaires et le plateau crayeux (**marais de Cucq-Villiers-Balançon**). Les autres se situent dans les secteurs de l'Audomarois (**Romelaere**) et de **Marchiennes – Vred**. Sur le versant sud, on peut évoquer des sites tels que **le Marais de Sacy et le marais de la Souche**. Le marais de Sacy est composé d'une vaste étendue de tourbières alcalines (environ 1 000 hectares) et de prés pâturés. Des plantes rares s'y développent ainsi qu'une faune diversifiée dont une avifaune remarquable. Le Marais de la Souche, issu du comblement naturel d'une vaste dépression modelée par le pâturage et l'exploitation de la tourbe, s'étend sur environ 3 000 hectares. Tourbières, canaux, prairies humides et étangs s'y côtoient. On peut citer également la présence de tourbières acides particulièrement rares dans la région dont la **tourbière de Cessières**.

➤ **Les zones humides palustres (plans d'eau, étangs et mares).**

Les zones humides palustres correspondent aux plans d'eau dont la profondeur n'excède pas 6 m, soit les étangs et les mares. Même si un étang peut se former de manière naturelle par accumulation d'eau dans une dépression imperméable, la plupart de ces milieux ont une origine artificielle et ont été créés pour les besoins de la pisciculture, de la pêche, de la chasse, pour servir d'abreuvoir pour le bétail ou de réservoir d'eau. A une époque plus récente, les étangs de loisirs se sont multipliés dans les vallées (**Sensée, Canche, Scarpe, Aisne, Bresle, Thérain...**) pour la pratique de la pêche, de la chasse et des activités nautiques. Les étangs et les mares s'inscrivent généralement dans les continuums hygrophiles – continuités écologiques humides que sont les grandes vallées dont : **la vallée de la Somme** (réseaux de mares de huttes, de mares de tourbières, d'étangs tourbeux plus ou moins connectés sur environ 150 km), **la vallée de l'Oise** (réseau de mares et de bras-morts de Brissy-Hamégicourt à Hirson, réseau de gravières de mares et de bras-morts entre Brissy et Compiègne, réseau presque uniquement composé de gravières à l'aval de Compiègne), la vallée de **la l'Aisne et vallée de la Marne** (réseau alluvial ayant perdu presque toutes ses mares et ses bras-morts naturels et composé presque uniquement de gravières), la vallée de la Sensée, la vallée de la Canche, etc. D'autres types de plans d'eau et de bassins dont l'origine s'explique essentiellement par les activités d'extraction présentent un grand intérêt. C'est le cas des gravières en eau, issues principalement de l'extraction des granulats, très nombreuses dans les continuités écologiques humides du versant sud. Elles se sont développées depuis le milieu du XX^{ème} siècle en particulier **le long de l'Oise**, essentiellement entre Verberie et Saint-Maximin et entre Noyon et Tergnier, dans la **vallée de l'Aisne** ainsi que le long du **Thérain**. Ces gravières en eau ont été, pour certaines, réaménagées pour les activités aquatiques (nautisme, baignade, pêche) ou, pour d'autres, laissées à la recolonisation naturelle, ce qui permet à de nombreux oiseaux d'effectuer leurs haltes migratoires, voire de nicher ou d'hiverner. Enfin, les retenues d'eau créées par l'installation d'un barrage en travers d'un thalweg ou d'un cours d'eau, sont peu présentes en région Hauts de France à l'exception du plan d'eau de **l'Ailette** et de celui du **Val Joly**.

➤ Les forêts alluviales, boisements humides et plantations de substitution des vallées alluviales.

Ces systèmes se trouvent dans la plupart des grandes vallées. Les boisements les plus importants sont situés dans la vallée de la Somme ainsi que dans certaines vallées plus petites.

Même si la grande majorité des zones humides sont situées dans les plaines alluviales, il existe des zones humides et des plans d'eau situés en dehors de celles-ci.

LES ZONES HUMIDES « PONCTUELLES » (HORS DES GRANDES CONTINUITES ECOLOGIQUES HUMIDES)

➤ Les mares et plans d'eau « ponctuels ».

les mares liées à des accidents topographiques locaux, creusées autour des villages ou résultant de bombardements de la seconde guerre mondiale, plans d'eau issus d'affaissements miniers (**Mare à Goriaux**), plans d'eau artificiels tels que les anciens bassins de décantation (**Pont d'Ardres, Thumeries**), les mares dépendantes de nappes perchées associées à certaines buttes de l'ère tertiaire relictuelles (bocages prairiaux de la **Thiérache, du Boulonnais, de Flandre intérieure**, certaines mares du littoral picard, en particulier des dunes, plateau d' **Helfaut à Racquinghem**, Massif de **Sorris-Saint Josse, Forêt de Marchiennes** et de **Raismes -Saint Amand - Wallers, Forêt d'Eperlecques**, etc). Les mares sont parfois ornementales (parcs de château, parcs urbains, etc). Mais la plupart sont issues de l'agriculture et plus particulièrement de l'élevage (mare de village, de cours de ferme, mares prairiales, etc). La particularité de certaines mares est leur caractère temporaire qui les distingue des points d'eau permanents de plus grand volume (mares profondes, étangs, etc). L'écologie des points d'eau est essentielle à certaines espèces notamment des amphibiens dont les larves supportent difficilement la prédation des poissons.

➤ Les prairies et zones humides bocagères.

Les paysages bocagers sont diversifiés. En plus de la mosaïque de prairies encloses par des alignements d'arbres et d'arbustes, d'autres biotopes ayant chacun une fonction en rapport avec l'élevage, parsèment l'espace rural. Souvent de petits cours d'eau et des ruisseaux complètent le linéaire des haies. En outre, les mares creusées dans les prairies humides constituent un élément fort du bocage (**Avesnois, Boulonnais, Flandre**) ainsi que dans les espaces bocagers qui entourent les villages du Vimeu ou de l'Oise verte dans les plateaux agricoles proches de la Normandie ou dans d'autres régions bocagères (**Pays de Bray, Thiérache**, coteaux des vallées de l'**Authie et de la Bresle**, etc). Les formations herbacées humides sont très diversifiées, généralement très morcelées et de petite surface à l'exception de certaines grandes entités comme les prairies inondables de la moyenne vallée de l'Oise. Elles peuvent avoir une origine naturelle (formations rivulaires pionnières ou permanentes des berges des cours d'eau et plans d'eau, roselières, tourbières, landes humides, etc) ou artificielles (prairies humides, friches humides, etc). On les retrouve le long des cours d'eau, autour des plans d'eau et des mares, au sein de clairières forestières, dans des zones de bocages, etc. Les plus vastes complexes herbacés humides se situent au niveau des estuaires de la Somme et de l'**Authie**, de la vallée alluviale de l'**Oise**, de la partie amont du **Thérain**, des cours d'eau de **Thiérache**, etc.

➤ Les pannes dunaires et les marais arrière-littoraux.

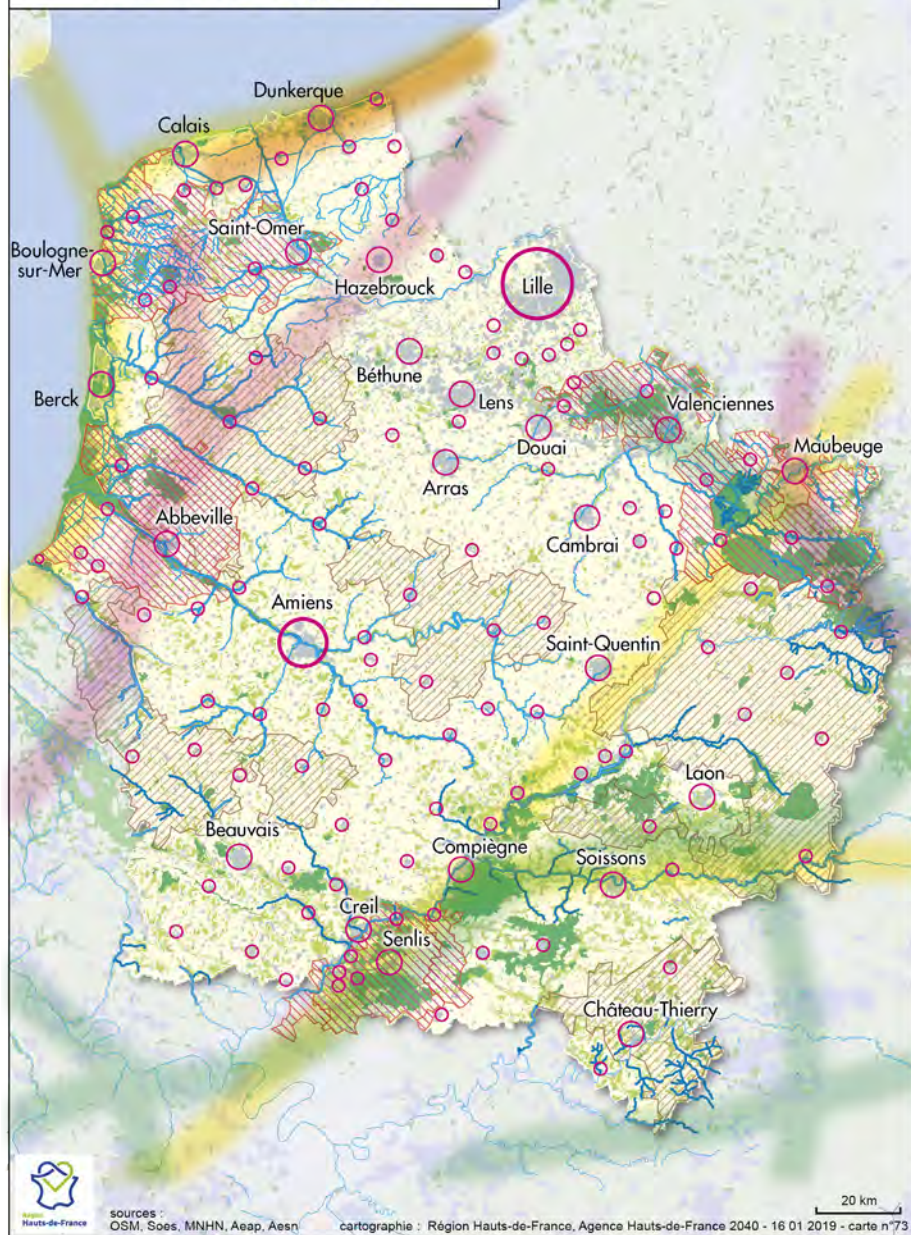
Au sein des dunes, le vent creuse des dépressions qui atteignent la nappe phréatique et sont appelées pannes dunaires.

OBJECTIF STRATEGIQUE

- Viser une non-réduction quantitative (en nombre et en surface) et qualitative des zones humides régionales.

Lutter contre la destruction des zones humides subsistant en région est une priorité : il s'agit donc de maintenir l'intégrité de leurs fonctions hydrologiques. En outre, la lutte contre leur eutrophisation et le maintien des prairies de fauche sont des actions essentielles pour maintenir leur qualité écologique dans un contexte où ces prairies subissent actuellement une sévère régression.

Valoriser les cadres de vie et la nature régionale



Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux

- Faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et préservation des milieux
- Permettre le développement de la nature ordinaire

- Terres agricoles et prairies
- Forêts, zones humides, espaces en eau et autres milieux semi-naturels

Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces peu denses et isolés

- Protéger et mettre en valeur les grands espaces ruraux habités
- Protéger et mettre en valeur les espaces ruraux peu denses et isolés

Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité

- Assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion

Préserver et restaurer les réservoirs

- Réservoirs de biodiversité de la trame verte
- Réservoirs de biodiversité de la trame bleue

Préserver et restaurer les corridors

- Chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels de la trame verte
- Corridors de la trame bleue

Continuités écologiques d'importance nationale - ONTVB

La continuité ne s'entend pas nécessairement sur l'ensemble de l'emprise de la représentation graphique.

- Milieux bocager
- Milieux ouverts thermophiles
- Milieux boisés
- Migration de l'avifaune

Ossature régionale :

- Capitale régionale
- Pôle d'envergure régionale
- Second pôle régional
- Pôle intermédiaire

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
2	Déployer l'économie circulaire (PRPGD)	38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire.
4	Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat (LGT)	38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire.
5	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE)	1	Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT : * veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante, ou faisant l'objet d'étude effective à la date d'approbation du SRADET * privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.
		2	Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.
		19	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur d'infrastructures de transport ferroviaire et fluvial, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

TABLEAU DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
6	Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)	1	Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT : * veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante * privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.
		2	Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.
		19	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur d'infrastructures de transport ferroviaire et fluvial, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
7	Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces (CAE)	3	Les SCoT, les PLU(i), les PDU, plan de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
8	Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des infrastructures, des plateformes et des ports fluviaux sur le plan régional (TIM)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
9	Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (IR-TIM)	2	Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.
		19	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur d'infrastructures de transport ferroviaire et fluvial, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès
		23	Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
11	Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (IR-BIO)	4	Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.
		5	Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT /PLU/PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique : *des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe, *des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.
12	Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)	10	Les SCOT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
		11	Les orientations des SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.
		12	Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
13	Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux (TIVM-BIO-EET)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
14	Encourager la gestion intégrée du trait de côte (GEE-BIO)	10	Les SCOT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
15	Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV...).
16	Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
17	Faciliter les échanges l'Île-de-France (TIV) en particulier grâce la liaison Roissy-Picardie	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
18	Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EEG-DTRx)	26	Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et à l'impératif de sobriété carbone
19	Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)	13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADET.
		17	Les SCoT/PLU/PLUi doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
27	Les SCoT, les PDU, les Plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.		

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
20	Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France (TIV)	28	Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.
		29	En lien avec la Planification régionale de l'intermodalité (le PRI), les Plans de mobilité (PM) et les Plans de Mobilités Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM)
21	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)	24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
		30	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV...).

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
22	Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)	13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.
		15	Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la : * préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ; *la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture; *une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser »
		22	La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie devra être cohérente au regard d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle; *de la caractérisation et la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; *de l'évolution des comportements des consommateurs ; *du contexte extrarégional.
		23	Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)	11	Les orientations des SCoT/PLU/ PLUi des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.
		12	Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.
		13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADET.
		16	Les SCoT/PLU/PLUi développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine; ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein de la tâche urbaine (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, interventions publiques, etc ...)
		17	Les SCoT/PLU/PLUi doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux.
		18	Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUi doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.
		20	Les SCoT/PLU/PLUi estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements).
		21	Les SCoT/PLU/ PLUi favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.
24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique		

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)	13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADET.
		14	Les SCoT et les chartes de PNR traduisent l'objectif régional de réduction du rythme d'artificialisation défini par le SRADET en déterminant au sein de leur périmètre un objectifs chiffré de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers
		15	Les SCoT/PLU/PLUi doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la : * préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ; *la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture; *une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser »
		16	Les SCoT/PLU/PLUi développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine; ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein de la tâche urbaine (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, interventions publiques, etc ...)
		17	Les SCoT/PLU/PLUi doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux.
		18	Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUi doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.
		20	Les SCoT/PLU/PLUi estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements).

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)	21	Les SCoT/PLU/ PLUi favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.
		22	La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie devra être cohérente au regard d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle; *de la caractérisation et la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; *de l'évolution des comportements des consommateurs ; *du contexte extrarégional.
		23	Les SCOT et les PLU PLUi favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.
		24	Les SCoT et PLU(l) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
25	Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine (GEE-CAE)	4	Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.
		11	Les orientations des SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.
		12	Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.
		13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.
		14	Les SCoT et les chartes de PNR traduisent l'objectif régional de réduction du rythme d'artificialisation défini par le SRADDET en déterminant au sein de leur périmètre un objectifs chiffré de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers
		15	Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la : * préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ; *la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture; *une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser »
		16	Les SCoT/PLU/PLUI développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine; ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein de la tâche urbaine (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, interventions publiques, etc ...)
18	Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUI doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.		

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO-CAE)	4	Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.
		15	Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la : * préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ; *la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture; *une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser »
		22	La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie devra être cohérente au regard d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle; *de la caractérisation et la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; *de l'évolution des comportements des consommateurs ; *du contexte extrarégional.
		23	Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
27	Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADET et des SDAASP (EET-DTRx)	13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADET.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages
29	Développer les stratégies numériques dans les territoires	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages
30	Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
31	Réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre (CAE)	7	Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activité (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 30% des consommations d'énergie en 2031 par rapport à 2012, et d'au moins 40% pour les émissions de GES.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
32	Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)	7	Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activité (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 30% des consommations d'énergie en 2031 par rapport à 2012, et d'au moins 40% pour les émissions de GES.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
		34	Les Scot et les PLU/PLUI doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades, ...).
		35	Les PCAET couvrant une agglomération de moins de 250 000 habitants et sans dépassements récurrents de seuils réglementaires peuvent mettre en place des zones à faible émission (ZFE).

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
33	Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)	8	Les SCoT et les PCAET contribuent à l'objectif régional privilégiant le développement des énergies renouvelables et de récupération autres que l'éolien terrestre. La stratégie, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 28% de la consommation d'énergie finale de leur territoire en 2031. Elle tient compte de leur potentiel local et des capacités d'échanges avec les territoires voisins et dans le respect des écosystèmes et de leurs fonctions ainsi que de la qualité écologique des sols.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
34	Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE)	9	Les PCAET et les Chartes de PNR accompagnent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles
35	Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT)	33	Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant : * une identification des secteurs prioritaires d'intervention, * un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de performance énergétique fixée au sein des objectifs ; *une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie.

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
36	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)	3	Les SCoT, les PLU(i), les PDU, plan de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV...).
37	Maintenir et restaurer les services systémiques rendus des sols notamment en terme de piège à carbone (CAE)	39	Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
38	Adapter les territoires au changement climatique (CAE)	6	Les SCoT/PLU/PLUI et PCAET développent une stratégie coordonnée et cohérente d'adaptation au changement climatique conçue pour : *répondre aux vulnérabilités propres au territoire concerné et préparer la population et les acteurs économiques à la gestion du risque climatique. *préserver et restaurer des espaces à enjeux en travaillant notamment sur la résilience des espaces naturels, agricoles et forestiers.
		10	Les SCOT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
39	Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)	36	Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires de le domaine de la prévention et de la gestion des déchets, mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale
		38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire.
40	Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)	36	Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires de le domaine de la prévention et de la gestion des déchets, mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale
		37	Les autorités compétentes intègrent un volet « prévention et gestion de déchets de situation exceptionnelle » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solution de collecte et de stockage de ces déchets, compatibles avec la planification régionale.
		38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire.
41	Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux (BIO)	5	Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT /PLU/PLUi doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique : *des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe, *des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.
		40	Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi doivent prévoir un diagnostic et des dispositifs favorables à la préservation des éléments de paysages.
		41	Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi doivent lors de leur élaboration ou de leur révision s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux, et prioritairement de ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou au service du déploiement des trames vertes. Les travaux d'élaboration et révision de ces documents doivent permettre d'alimenter un inventaire des chemins ruraux à l'échelle des Hauts-de-France.

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
43	Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)	42	Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi s'assurent de la non dégradation de la biodiversité existante, précisent et affinent les réservoirs de biodiversité identifiés dans le rapport. Ces documents contribuent à compléter la définition : * des réservoirs de biodiversité, * des corridors de biodiversité en s'appuyant notamment sur une trame fonctionnelle ou à restaurer de chemins ruraux, * des obstacles au franchissement de la trame fonctionnelle, en identifiant des mesures pour renforcer leur perméabilité, notamment concernant les infrastructures. * ils définissent les mesures prises pour préserver et/ou développer ces espaces. Ils s'assurent de la bonne correspondance des continuités avec les terroirs voisins et transfrontaliers.
		43	Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont : - Sous-trame forestière - Sous-trame des cours d'eau - Sous-trame des milieux ouverts - Sous-trame des zones humides - Sous-trame du littoral.
Famille d'objectif (5 à 7)	Affirmer un positionnement de hub logistique	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
Famille d'objectif (8 à 11)	Faire du CSNE un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
Famille d'objectif (12 à 14)	Assurer un développement équilibré et durable du littoral	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADET	Numéro de la Règle	Règle du SRADET
Famille d'objectifs (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		26	Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et à l'impératif de sobriété carbone
		27	Les SCoT, les PDU, les Plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.
		28	Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.
		29	En lien avec la Planification régionale de l'intermodalité (le PRI), les Plans de mobilité (PM) et les Plans de Mobilités Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM)
		30	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV...).

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
Famille d'objectifs (22 à 30)	favoriser un aménagement équilibré des territoires	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
Famille d'objectifs (31 à 40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions	33	Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant : * une identification des secteurs prioritaires d'intervention, * un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de performance énergétique fixée au sein des objectifs ; *une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie.
		36	Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires de le domaine de la prévention et de la gestion des déchets, mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale
		37	Les autorités compétentes intègrent un volet « prévention et gestion de déchets de situation exceptionnelle » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solution de collecte et de stockage de ces déchets, compatibles avec la planification régionale.
		38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire.
		39	Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.
		9	Les PCAET et les Chartes de PNR accompagnent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles
		8	Les SCoT et les PCAET contribuent à l'objectif régional privilégiant le développement des énergies renouvelables et de récupération autres que l'éolien terrestre. La stratégie, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 28% de la consommation d'énergie finale de leur territoire en 2031. Elle tient compte de leur potentiel local et des capacités d'échanges avec les territoires voisins et dans le respect des écosystèmes et de leurs fonctions ainsi que de la qualité écologique des sols.



SRADDET

Partie 4 : la gouvernance

#granddessein hdf





SOMMAIRE

FAIRE RÉGION : subsidiarité et coopération	308
FAIRE ENSEMBLE : les instances de gouvernance	310
Instances de gouvernance globales et territoriales	310
Instances de gouvernance sectorielles	311
FAIRE PLUS EFFICACEMENT : du stratégique à l'opérationnel	312





UNE GOUVERNANCE POUR LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

Pour l'élaboration du SRADDET, la loi demande l'association des personnes publiques et de l'Etat (art. L4251 5 du Code général des collectivités territoriales -CGCT). En revanche, elle ne donne pas d'indications concernant l'implication des partenaires du Conseil régional dans la mise en œuvre du schéma.

Dans ce contexte, le Conseil régional Hauts-de-France – responsable du SRADDET (art. L4251-8 et R4251 8 du CGCT) et Chef de file de l'aménagement et de l'égalité des territoires ; de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport ; de la biodiversité ; et du climat air énergie – a choisi d'organiser une gouvernance pour :

- permettre un dialogue partenarial sur la mise en œuvre du SRADDET ;
- suivre la mise en œuvre des objectifs et des règles du SRADDET et son bilan ;
- faciliter l'appropriation des sujets d'aménagement à enjeu régional.

Ainsi, la gouvernance du schéma concerne les processus de coordination entre les parties prenantes du SRADDET : institutions publiques, organisations privées et de la société civile. Comme indiqué plus haut, ses objectifs sont :

- **Faire région** : la vision régionale doit mobiliser les territoires en faveur des grands espaces à enjeux au bénéfice de tous ;
- **Faire ensemble et plus efficacement** : le SRADDET peut favoriser les mises en système, fédérer autour d'enjeux territoriaux communs et mutualiser les ressources ;
- **Faire plus opérationnel et plus simple** : par sa portée intégratrice, le SRADDET peut aider la simplification et la mise en cohérence de l'action publique afin de promouvoir une approche intégrée de l'aménagement.

1- Faire région : subsidiarité et coopération

Le SRADDET est opposable aux Schémas de cohérence territoriaux (SCoT)¹, aux Chartes de Parc, aux Plans de déplacement urbains (PDU) et aux Plans climat air énergie territoriaux (PCAET). Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets doivent également être compatibles avec les objectifs du schéma.

Le caractère intégrateur du SRADDET implique quant à lui des modalités de travail transversales entre institutions et entre ingénieries sectorielles (« sectoriel » en référence aux onze domaines thématiques que le SRADDET doit obligatoirement développer).

Au-delà de la prescriptivité, la mise en œuvre du schéma peut se concrétiser de façon volontaire dans d'autres documents stratégiques (schémas de services, schémas numériques, plans globaux de déplacements,...), et dans des projets opérationnels (projets d'urbanisme, d'équipements,...).

La réussite du schéma repose ainsi sur un travail partenarial ample. Pour cette raison, la gouvernance souhaitée par le Conseil régional se fonde sur deux valeurs-repères : la subsidiarité et la coopération entre collectivités.

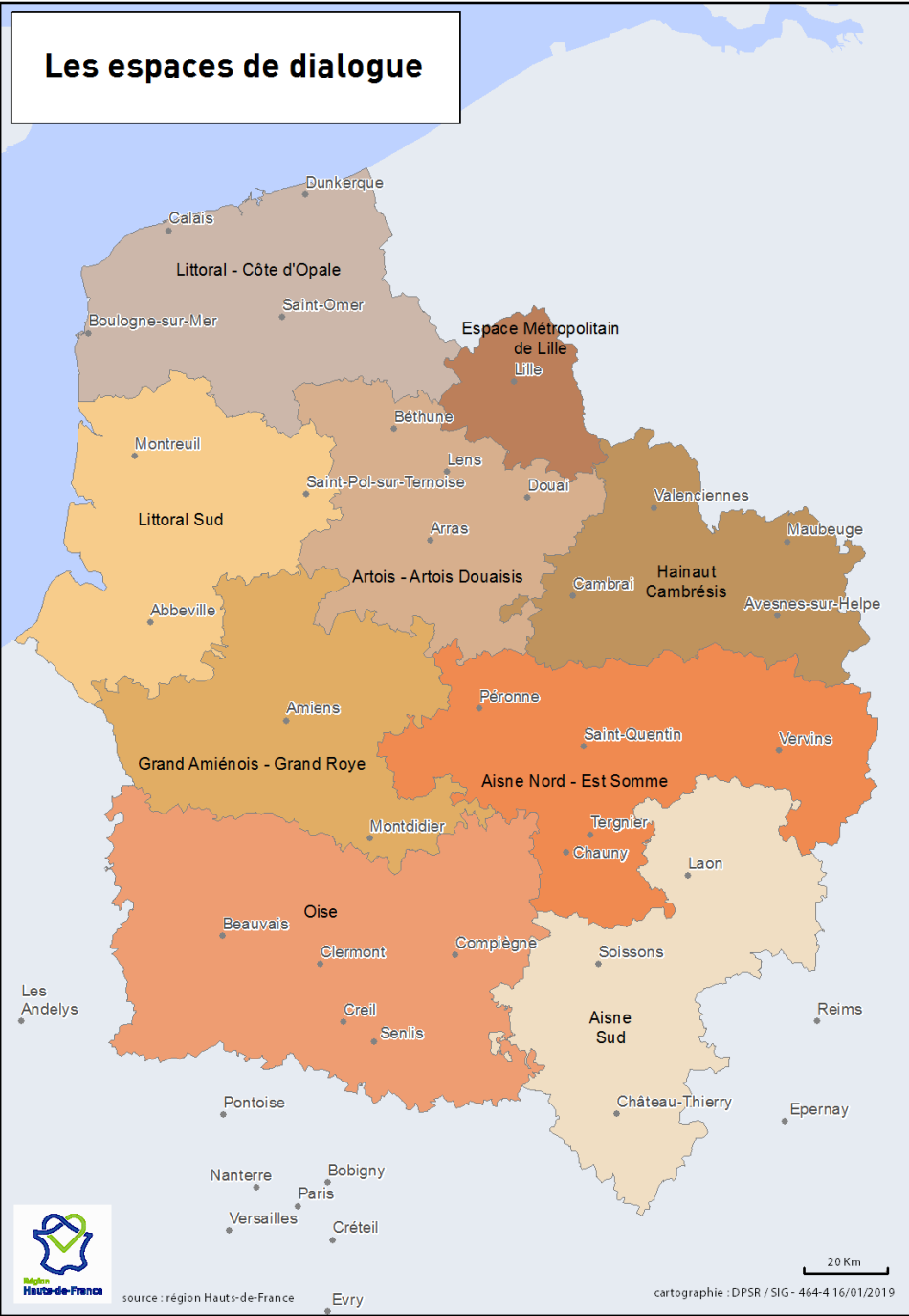
La coopération entre collectivités est l'objet de lieux de gouvernance déjà existants. Pour cette raison, le Conseil régional souhaite s'appuyer sur la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) et sur les Conférences territoriales à l'échelle des espaces de dialogue initiées pour favoriser le dialogue partenarial dès la phase d'élaboration du SRADDET.

Dans ce cadre, en vertu des articles L4251-8 et R4251-8 du CGCT et des quatre chefs de filât évoqués plus haut, le Conseil régional a le rôle de responsable du suivi de l'application du schéma. En outre, par ses politiques publiques, il contribue à la mise en œuvre du SRADDET.

Il est rappelé enfin que l'Etat assure la compatibilité entre SRADDET et documents de planification.

¹ ou, en l'absence de SCoT applicable, directement aux cartes communales, plans locaux d'urbanisme (PLU intercommunaux ou communaux) et documents tenant lieu de PLU (article L. 4251-3 du CGCT)

Schéma I : La carte des Espaces de dialogue



2- Faire ensemble : Les instances de gouvernance

La gouvernance vise un équilibre entre une large représentativité des collectivités et une simplicité de fonctionnement. Pour ce faire, deux objectifs opérationnels sont proposés :

- ▶ **impulsion du SRADDET** : l'accompagnement et l'animation des porteurs de projet acteurs du schéma ;
- ▶ **suivi du SRADDET** : l'implication dans la mise en œuvre du schéma des parties prenantes.

A cette fin, le Conseil régional a fait le choix d'organiser la gouvernance autour de trois niveaux d'actions :

- niveau global : pour le suivi de la mise en œuvre du SRADDET à l'échelle régionale ;
- niveau territorial : pour le suivi de la mise en œuvre du SRADDET à l'échelle des espaces de dialogue ;
- niveau sectoriel : pour la mise en œuvre des objectifs et des règles spécifiques aux différents domaines.

2.1- Instances de gouvernance globales et territoriales

La gouvernance du SRADDET mobilise la CTAP et les Conférences territoriales avec des objectifs différents :

a) pour la **CTAP** (composition : Arrêté du Préfet Hauts-de-France du 17 février 2016 et du 1er juin 2017) :

- échanger sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma et sur son bilan (notamment grâce au système de suivi mis en place par le Conseil régional) ;
- recevoir et éventuellement s'exprimer sur les débats issus des Conférences territoriales ;
- débattre des enjeux/sujets du schéma et de la cohérence de l'action publique les concernant (selon les modalités prévues par le règlement intérieur de la CTAP) ;
- croiser les réflexions portées par les instances de gouvernance sectorielles et générer potentiellement des suites transversales ;
- orienter les partenaires sur les suites à donner à la mise en œuvre du SRADDET par des avis, des résolutions, des recommandations, des souhaits,... et éventuellement par l'élaboration de conventions territoriales d'exercice concerté (CTEC).

Au sein de la CTAP une gouvernance dédiée à la gestion économe de l'espace et au suivi des objectifs liés sera mise en place.

b) pour les **Conférences territoriales** (animées par le Conseil régional, et composées des Présidents des Etablissements publics et EPCI porteurs de SCoT, PDU, Charte de PNR, PCAET, pôles métropolitains) :

- permettre une vision locale partagée de la mise en œuvre du schéma ;
- identifier des sujets locaux pour le développement de l'inter-territorialité ;
- discuter des problèmes et des opportunités locales à faire remonter dans le système de suivi.

Les **relations entre le Conseil régional, la CTAP et les Conférences territoriales** s'organisent de la façon suivante. Le Conseil régional, en tant que responsable du suivi de la mise en œuvre du SRADDET, prépare les éléments de débat sur le schéma pour la CTAP et les Conférences territoriales. L'objectif de son animation est de faciliter l'expression des avis des partenaires, d'organiser la capitalisation des débats et de veiller à la formalisation des décisions. La mise en débat de l'avancement des travaux du SRADDET doit favoriser l'appropriation du schéma et l'amélioration de sa mise en œuvre.

2.2- Instances de gouvernance sectorielles

La gouvernance de la mise en œuvre du SRADDET ne se substitue pas aux systèmes de gouvernance existants dans les domaines thématiques intéressés par le schéma. Ces systèmes de gouvernance, avec leurs ingénieries, ont un rôle central pour sa mise en œuvre. En effet, ils portent les enjeux, les problématiques et les expertises propres à leurs sujets.

Dans certains domaines, des instances de gouvernance sont prévues par la loi : Comité Régional Biodiversité (L371-3 du Code de l'environnement-CE), Comité consultatif sur les déchets (L 4251-5-1-8^{ème} et L 4251-9-1-2^{ème} du CGCT), Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (L364-1 du Code de la construction et de l'habitation). D'autres ont été créées à l'initiative d'acteurs régionaux, comme c'est le cas du Réseau climat, air et énergie. De nouvelles instances pourraient être éventuellement imaginées pour la mise en œuvre du SRADDET.

Ces instances peuvent être mobilisées, avec leur accord, dans le cadre des travaux du SRADDET. Elles restent autonomes dans leurs modalités de travail. Les relations partenariales au sein de la gouvernance se construisent en effet autour des valeurs de coopération et de subsidiarité.

A partir de ces principes, les instances des gouvernances sectorielles ont vocation à informer le Conseil régional de la mise en œuvre du schéma dans leurs domaines. De son côté, le Conseil régional, comme toute autre maîtrise d'ouvrage, rend compte de son concours sectoriel à la mise en œuvre du SRADDET.

Selon le principe de coopération, les instances des gouvernances sectorielles sont invitées à s'exprimer sur le déroulement de la mise en œuvre du SRADDET dans leur domaine de compétence, et à prendre en compte les demandes du Conseil régional (demandes d'information, suggestions de mise en œuvre, conseils de mise en cohérence avec d'autres domaines,...). En parallèle, les réflexions portées par les instances de gouvernance sectorielles sont évoquées de façon transversale au sein de la CTAP.

La place du Conseil régional au sein des gouvernances sectorielles est différente selon les obligations réglementaires et son implication. Cependant, le Conseil régional peut faire évoluer son rôle, en accord avec ses partenaires et en cohérence avec ses politiques publiques.

Enfin, le Conseil régional assure **les relations entre CTAP, Conférences territoriales et instances de gouvernances sectorielles** en raison de sa responsabilité au regard du SRADDET. Le Conseil régional pourra ainsi mettre en place des initiatives d'animations concernant les maîtrises d'ouvrage ciblées par les objectifs et les règles, en vue notamment de faciliter le passage du stratégique à l'opérationnel.

Schéma II : Les relations entre instances de gouvernance pour la mise en œuvre du SRADDET



3- Faire plus efficacement : du stratégique à l'opérationnel

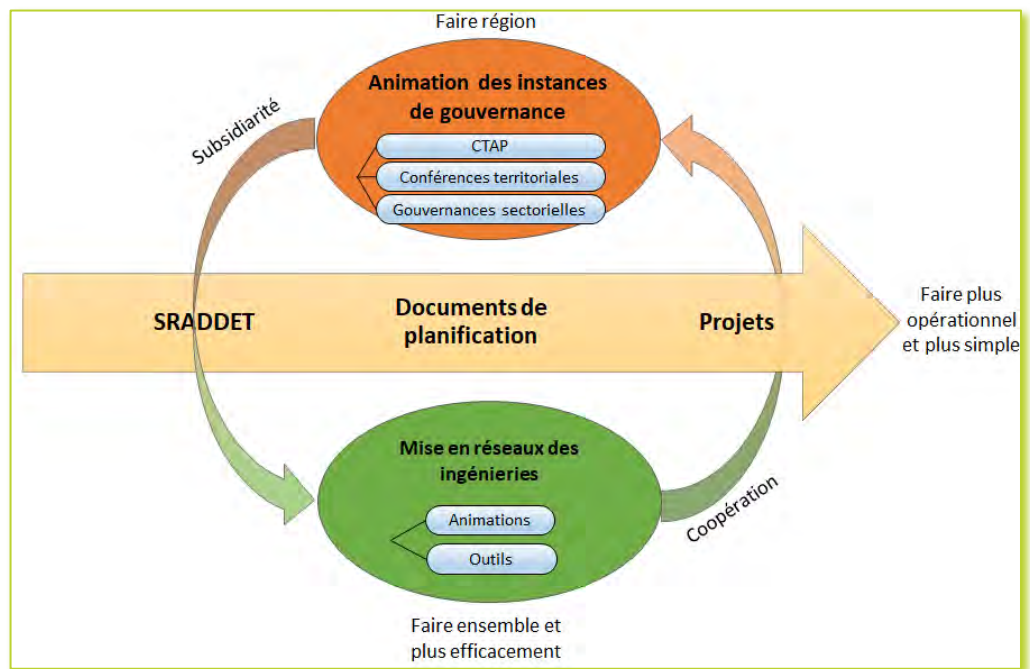
Les mesures d'accompagnement du Fascicule sont des « compléments dépourvus de caractère contraignant » (R4258-8 du CGCT) qui appuient les règles et suggèrent des modalités opérationnelles de mise en œuvre. Le SRADDET facilite ainsi le lien entre la stratégie régionale d'aménagement et les projets des maîtrises d'ouvrage.

En conséquence, le SRADDET constitue un cadre d'action partagé qui peut favoriser la coopération technique entre les parties prenantes du schéma. De plus, par son caractère multi thématique, il peut faciliter la prise en compte des différentes échelles territoriales des politiques publiques. Dans ce cadre, le Conseil régional peut être :

- *animateur* : favoriser la création de lieux d'échange et de travail techniques ;
- *co-animateur* : apporter aux échanges techniques un soutien et des analyses techniques pour l'appropriation des sujets d'aménagement et des enjeux de niveau régional ;
- *participant* : accompagner techniquement les partenaires pour l'intégration des orientations du SRADDET dans les documents et les projets locaux.

Concrètement, le Conseil régional peut proposer, in primis à l'Etat, la co construction et la mise en place d'animations et d'outils opérationnels favorisant le travail des ingénieries des différents domaines SRADDET et ce afin de créer un « environnement favorable » pour que les ingénieries coopèrent et s'entraident, notamment dans le cadre des Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement. La mise en réseau de ces compétences et de leurs potentiels suppose une logique de gestion partagée des connaissances. Le travail de capitalisation peut être renforcé par des collaborations avec les acteurs privés et des acteurs extra régionaux.

Schéma III : La gouvernance facilite la mise en œuvre du SRADDET et le passage à l'opérationnel





Retrouvons-nous sur



www.hautsdefrance.fr

Région Hauts-de-France
151 Avenue du Président Hoover - 59555 LILLE CEDEX
Agence Hauts-de-France2020-2040
Pour nous contacter :
sraddet@hautsdefrance.fr