

# SRADDET

## Le rapport



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

#granddesseinhdf





# SOMMAIRE

## Le rapport

Introduction du rapport	5
Les valeurs ajoutées du SRADDET	6
Une concertation large pour un exercice encadré	7
La mise en oeuvre du SRADDET	9

## Le diagnostic régional

Introduction du diagnostic	15
Partie I : Une région en mutations	17
Partie II : Différents systèmes aux interactions complexes	25
Partie III : Synthèse du diagnostic	45

## 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	69
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 Europé 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 équilibre 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 une complémentarité avec les Schémas Départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public portés par les Départements et l'Etat.

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, illustrés par une carte au 1/150 000ème 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 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**

## 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 Fédérations 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 la base des objectifs du SRADDET, invitant les Personnes Publiques Associées à formuler des propositions de règles. Les services de l'Etat ont 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.

Tout au long du processus, la **Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP)** a permis une information et un débat au niveau régional associant une représentation de toutes les strates de collectivités territoriales mais aussi l'Etat et le CESER. Un **Comité de Pilotage** associant le Préfet de Région, les Présidents des Départements, le Président de la Métropole Européenne de Lille ainsi que le Président du CESER a été réuni à plusieurs reprises.

**Cette large concertation s'est traduite par** une réunion de lancement associant 350 personnes, 2 comités de pilotage, 10 Ateliers régionaux associant 500 personnes, des Ateliers Climat, Air, Energie associant 300 personnes, 4 ateliers Biodiversité associant 250 Personnes, 3 séances du Club des PPA (Personnes Publiques Associées) associant 300 Personnes, 5 débats en CTAP (Conférence Territoriale de l'Action Publique), 18 Conférences Territoriales rassemblant les élus des territoires, 7 réunions du CCES Déchets, 1 débat en Comité Régional Biodiversité, 1 séminaire sur le transfrontalier, 1 séminaire sur les relations avec l'Ile de France, 3 débats en plénière du CESER, des rencontres avec les Chambres Consulaires et les services de l'Etat, la collaboration du Réseau Régional des Agences de Développement et d'Urbanisme (URBA8) ainsi que plus de 150 contributions reçues au travers de deux périodes de consultation. Le site internet dédié, [www.legrandessein.fr](http://www.legrandessein.fr) a reçu 78 285 visites, pour un total de 197 475 pages vues.

Le projet de SRADDET arrêté par l'Assemblée régionale fera en 2019 l'objet d'une consultation au titre du L 4251-6 du CGCT. Puis il sera soumis à enquête publique avant d'être adopté par le Conseil régional et d'être soumis à l'approbation du Préfet par arrêté au premier semestre 2020 (R 4251-16 du CGCT).

### Les grandes Phases d'élaboration du SRADDET Hauts de France





## 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 (PRADET, 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 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'attellant 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 surcote, 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, catiches 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 (SO<sub>2</sub>), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>) et les poussières en suspension (PM 10).

Concernant les 4 polluants principalement suivis par ATMO, ils 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 lilloise. 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

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

### 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



© Auer Weber/Vize

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.

### 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 contrecoûts



© Didier CARETTE / NAI

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'Ile-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'euro-scepticisme, 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 l'Ile-de-France 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'attelant 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

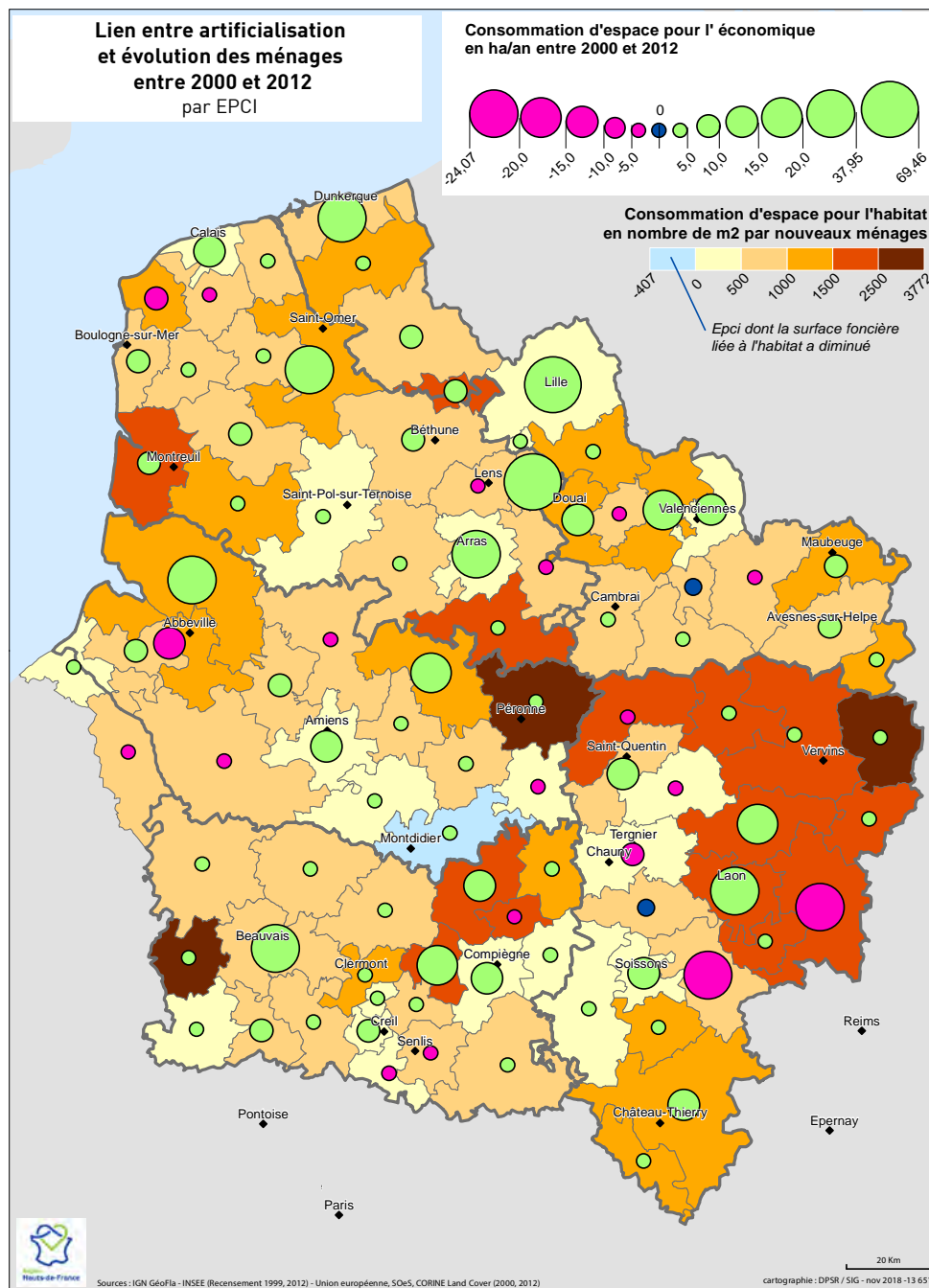
Le patrimoine naturel et culturel des Hauts-de-France est à considérer dans le cadre d'une région fortement modelée par l'homme. L'image et les représentations qui lui sont

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. Cette croissance représente 6,8% de la croissance de France métropolitaine alors que la région représente 9,4% de la population. L'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 m<sup>2</sup> par nouveau ménage comparable au ratio national de 793 m<sup>2</sup> 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.

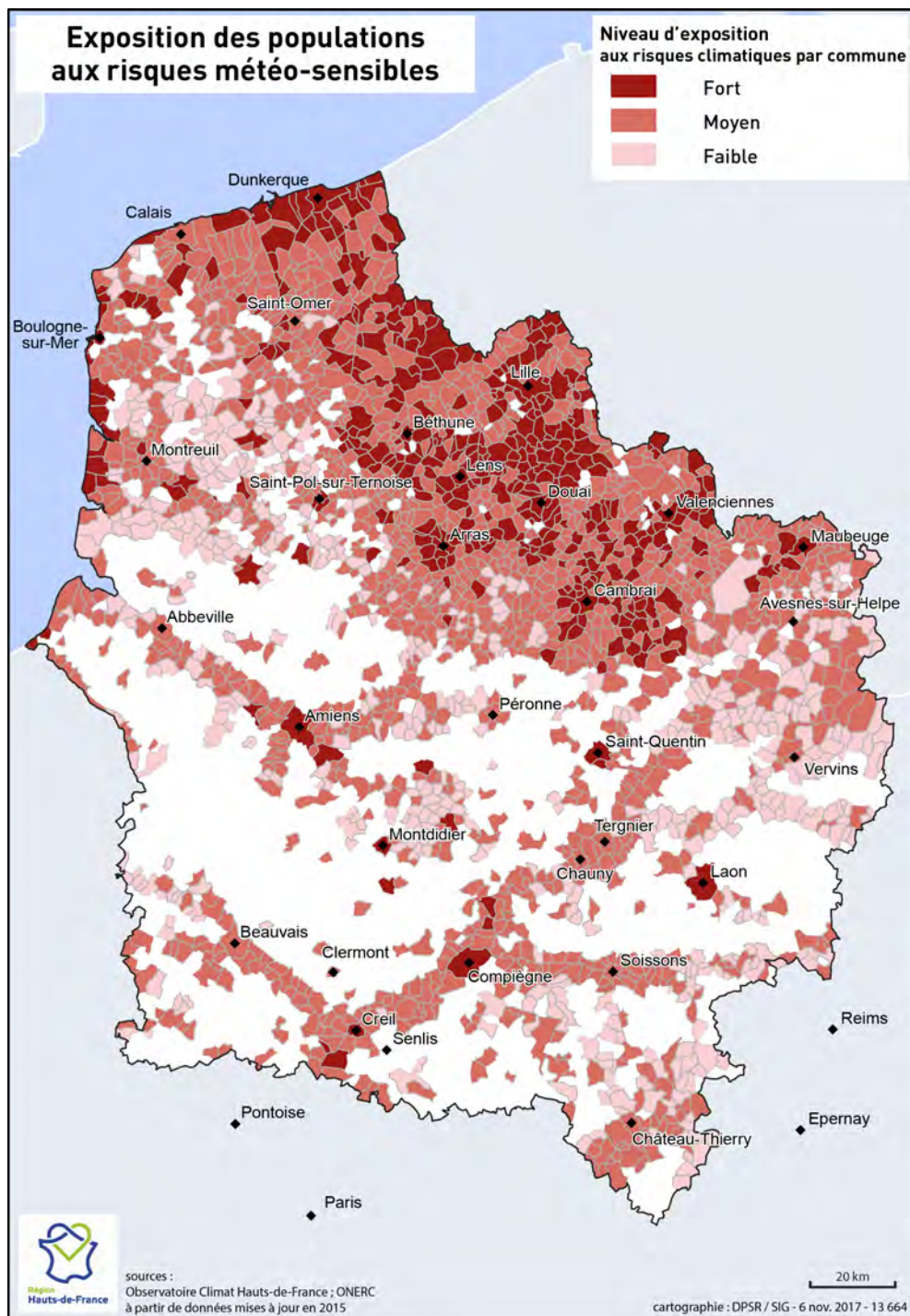
La consommation foncière liée à l'habitat est assez hétérogène selon les territoires. Certains territoires ruraux et périurbains, notamment à l'est de la région, et certains territoires littoraux voient leur consommation foncière pour l'habitat augmenter beaucoup plus vite que le nombre de ménages. Pour 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 m<sup>2</sup> d'aménités, contre 2 452 m<sup>2</sup> 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.

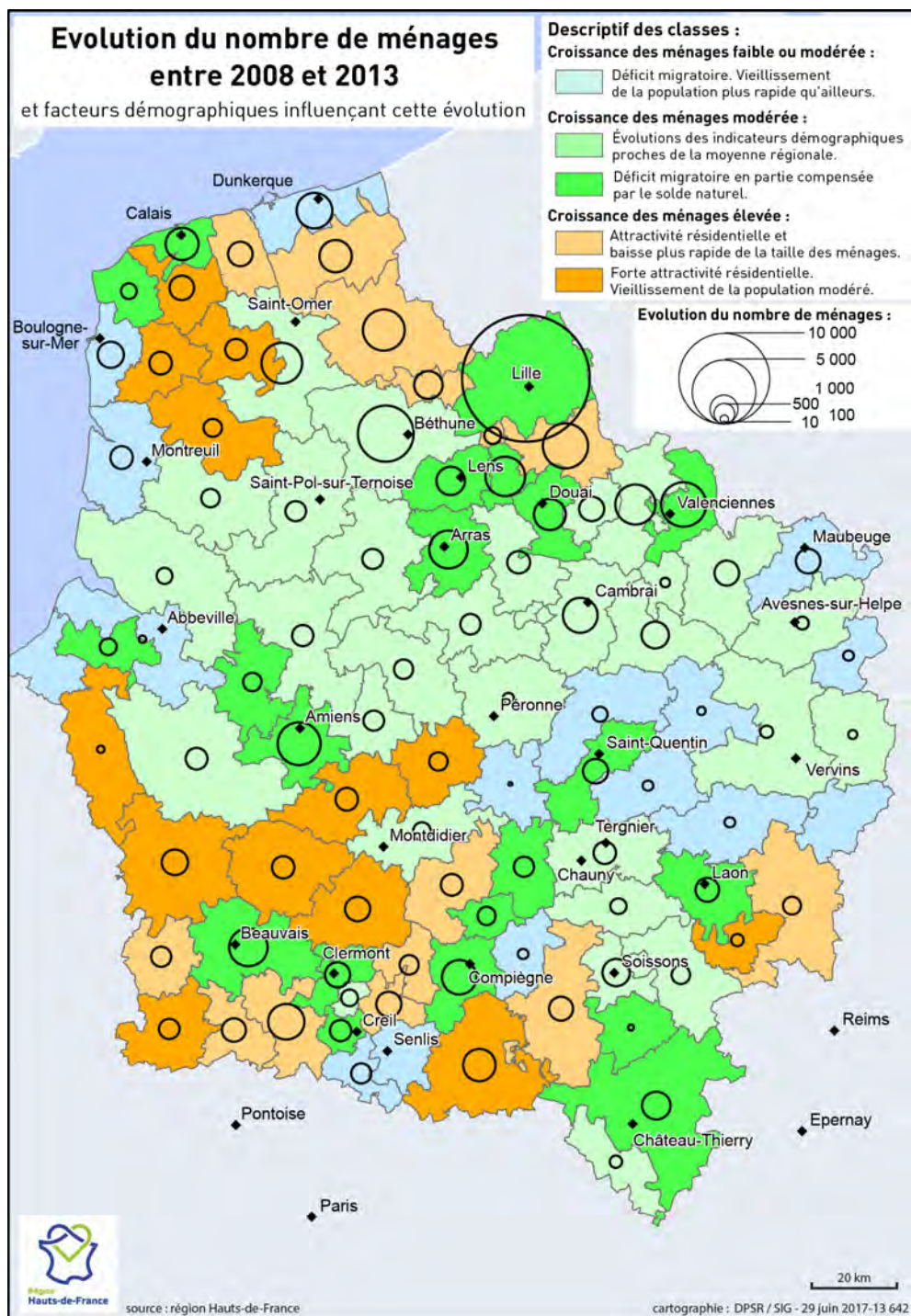
Le littoral est un gisement d'innovations de toutes natures : pêche, aquaculture et valorisation des produits de la pêche (AQUIMER) ; innovations dans les domaines énergétiques (INNOCOLD) et renouvelables (énergies marines renouvelables, promotion conjointe de tout l'éventail des activités liées à la 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'Ile-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.



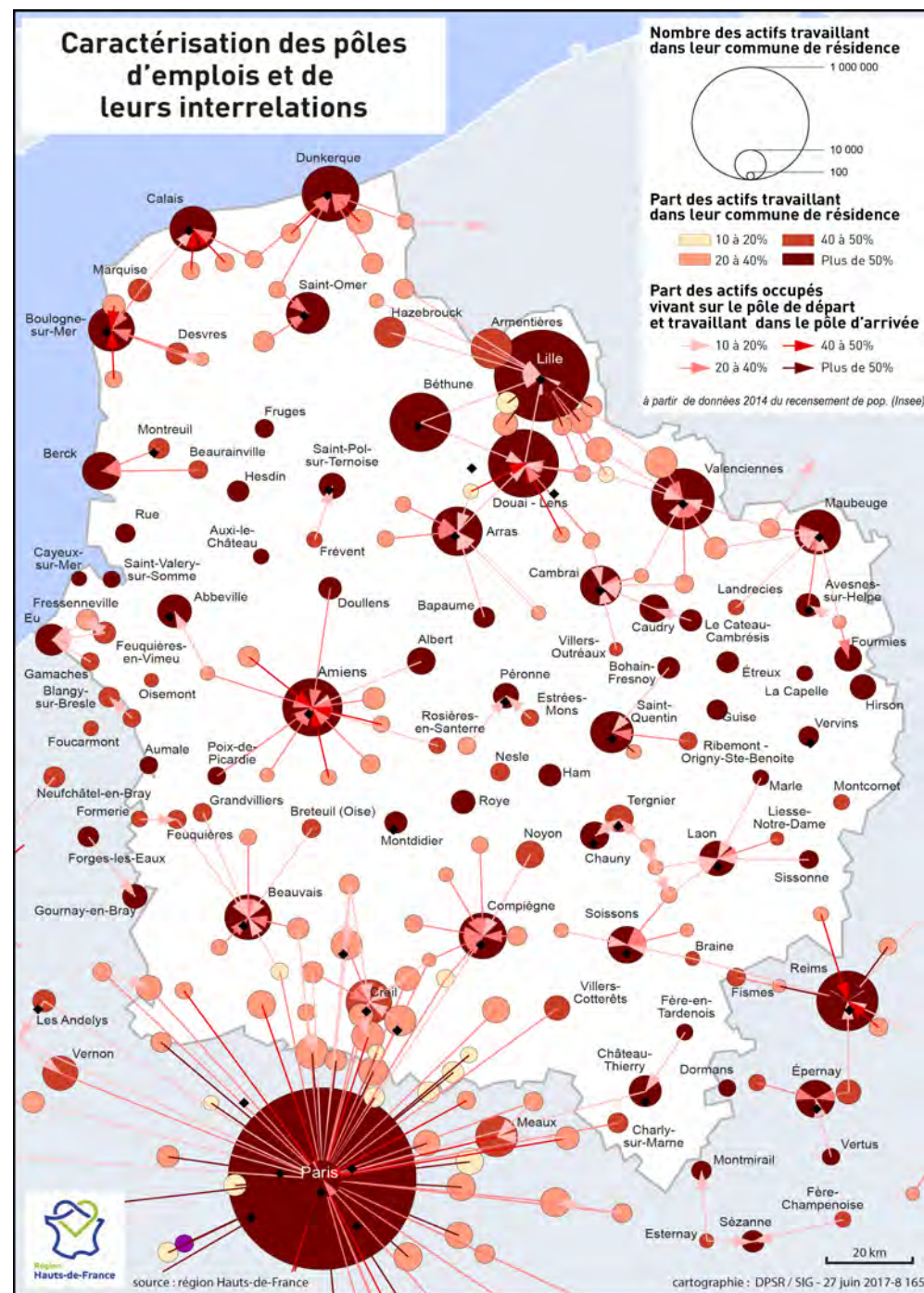
L'influence francilienne se traduit également par une diffusion d'activités économiques avec un poids important des emplois métropolitains, la présence de secteurs innovants ou encore le desserrement logistique.

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'Ile-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 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.

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
<b>Total</b>	<b>6 006 156</b>	<b>+1,0%</b>	<b>2 127 109</b>	<b>-35 483</b>	<b>-1,6%</b>

\* 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

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.



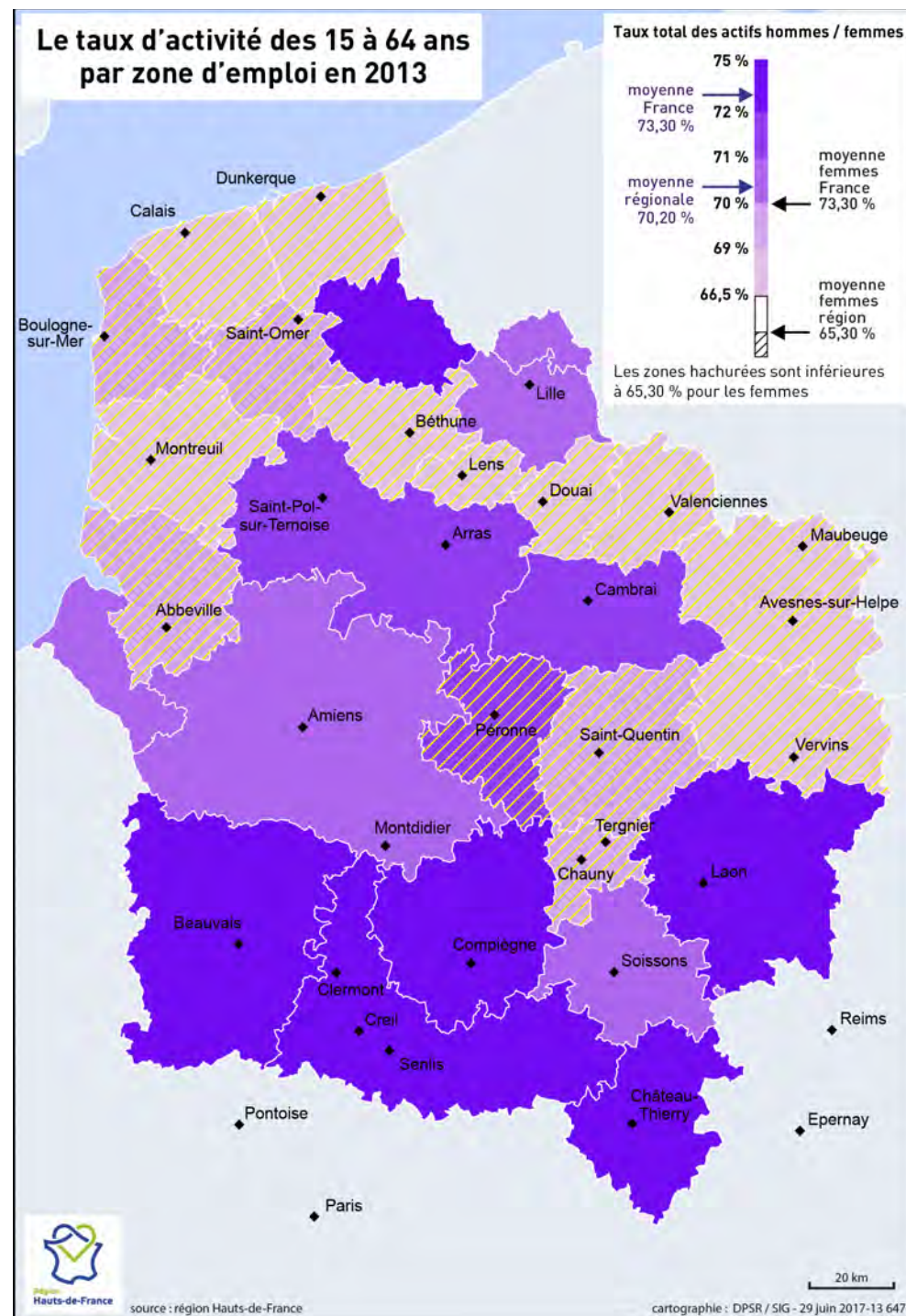
En région sur une période plus récente (2009/2014), les analyses révèlent que l'emploi s'est surtout développé dans les communes appartenant à la couronne des grands pôles d'emploi (+2,2 %), alors que les villes de moyenne et petite taille enregistrent davantage de difficultés (-4,8 % pour les communes 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.

#### Orientation économique

-  Territoire à dominante agricole
-  Territoire à dominante activités de fabrication
-  Territoire à dominante activités de fabrication ++
-  Territoire à dominante présentielle
-  Territoire à dominante métropolitaine
-  Territoire aux caractéristiques proches de la moyenne régionale
-  Territoire agricole et activités de fabrication
-  Territoire à dominante agricole et présentielle
-  Territoire à dominante présentielle et activités de fabrication

#### Spécificités territoriales

-  Forte présence des emplois métropolitains
-  Présence des emplois métropolitains
-  Forte croissance et forte présence des emplois de conception-recherche
-  Forte croissance des emplois de conception-recherche
-  Diminution des emplois de conception-recherche entre 1982 et 2012
-  Diminution de l'emploi total entre 1982 et 2012
-  Transports-logistique : progression des emplois du secteur et poids important dans la zone d'emploi
-  BTP : progression des emplois du secteur et poids important dans la zone d'emploi



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 à 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 CO<sub>2</sub>.

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'Ile-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 CO<sub>2</sub>.

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.

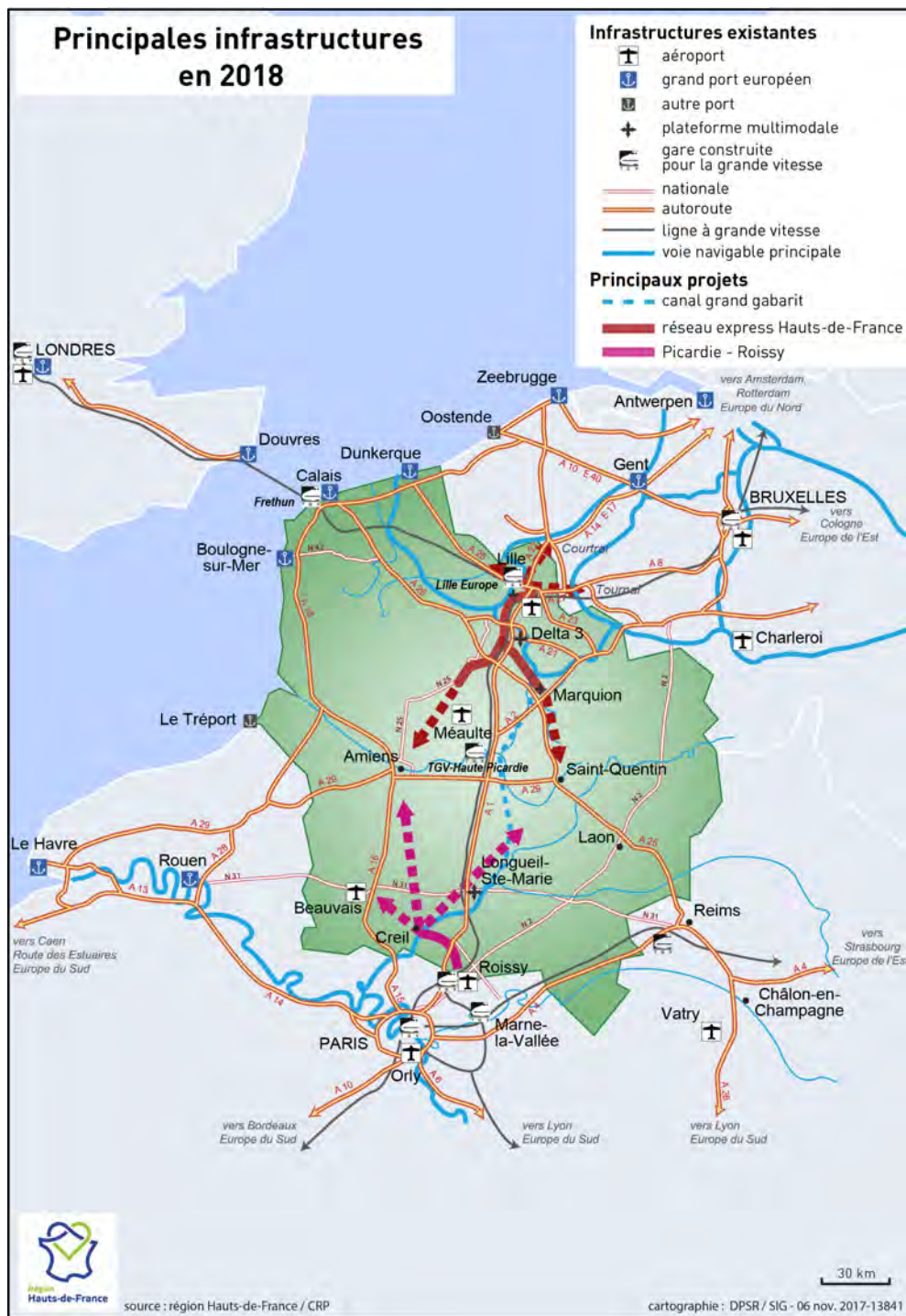
Tableau 1 : Parts modales du transport terrestre de marchandises, hors oléoducs. Source : SOeS (2014) pour la France,

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

Observatoire Climat-Air-Énergie pour la région Hauts-de-France

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 s'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 Calaisais 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'Ile-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'Ile-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'Ile-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 sorties<sup>1</sup>) : 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

	Sortants		Entrants	
	2013	évo. 2008/2013	2013	évo. 2008/2013
Ile-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

de la Bresle.

### Flux domicile travail pour la région des Hauts-de-France

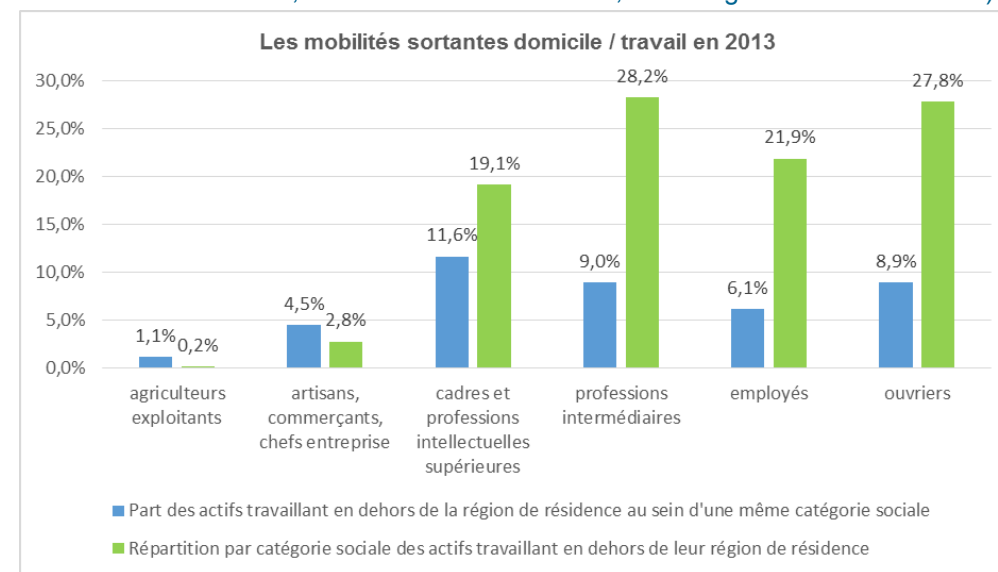
Souvent présentée comme une variable d'ajustement permettant de pallier un manque d'emplois (cf partie C1), les mobilités sortantes domicile / travail ont progressé de 8,5 % entre 2008 et 2013 (représentant plus de 14 550 navetteurs). Les progressions les plus importantes concernent en proportion les 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<sup>2</sup> » – sont de plus en plus déconnectées du lieu de travail, et sélectionnées selon des aménités de proximité et de dessertes de transport.

<sup>1</sup> Données non issues du recensement INSEE

<sup>2</sup> Nouveaux modes de travail et enjeux de mobilité, IAU, novembre 2016

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'évident 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

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

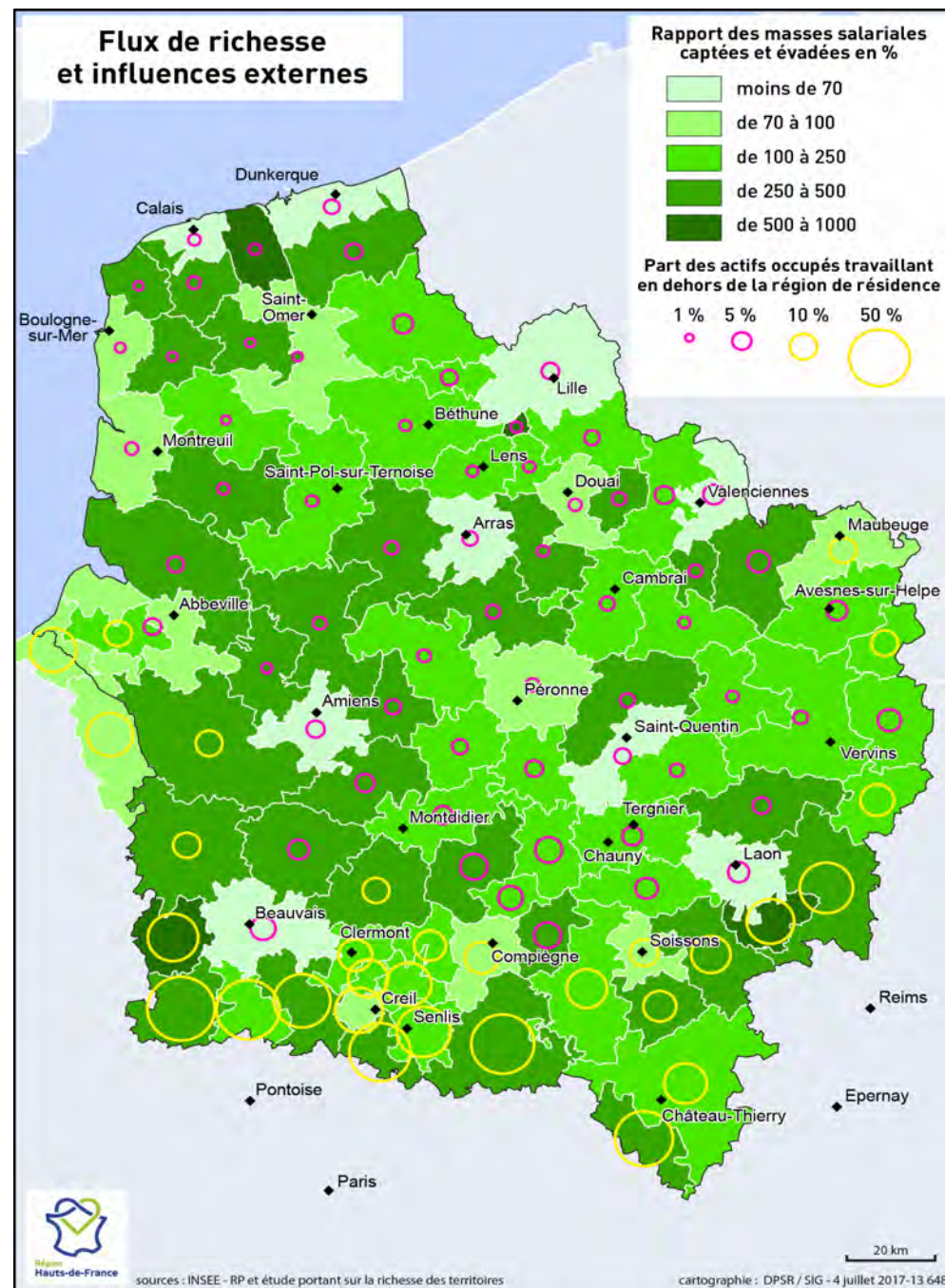
Les mobilités domicile / travail, et le développement résidentiel qui en résulte, permettent aux territoires de percevoir des revenus productifs qui ont été produits dans d'autres régions. Selon les économistes de la proximité, le développement économique résidentiel peut irriguer aujourd'hui davantage 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 nouveaux*<sup>3</sup> ». 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 captées par ses navetteurs en 2012 (sur 161 milliards), les Hauts-de-France constituent la région française la plus connectée à l'Ile-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 Ile-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 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).

*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.*



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

### 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 resurgissent 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 donnés, 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'am-

pleur 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'OFPRA (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.

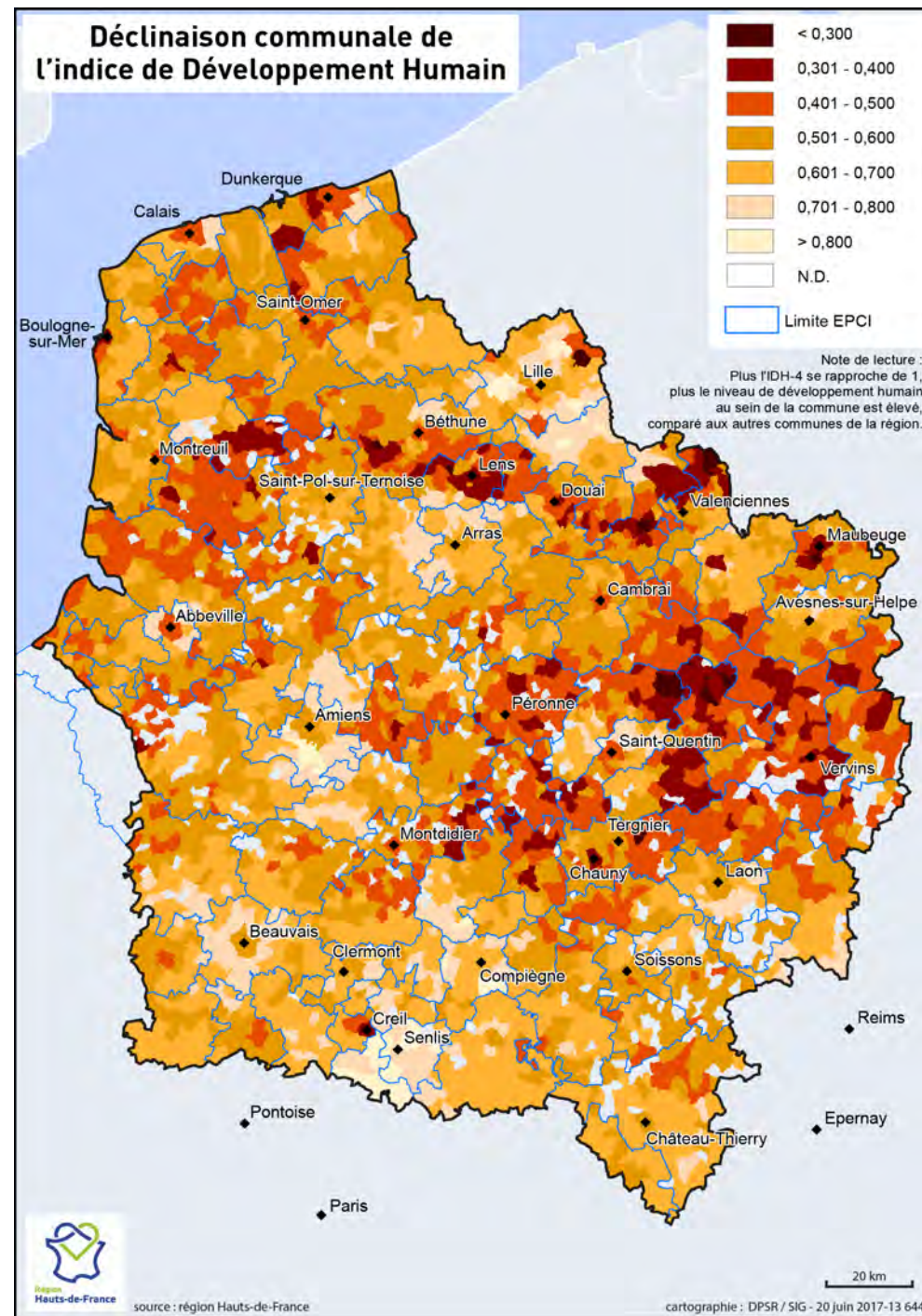
Les difficultés d'ordre sanitaire sont particulièrement prononcées dans les territoires de Péronne, Chauny et Vervins, dans des territoires ruraux de l'Artois, du cœur du bassin minier, ou en Sambre-Avesnois. Le territoire du Cambrésis apparaît sur cet indicateur sanitaire bien plus en difficulté que 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

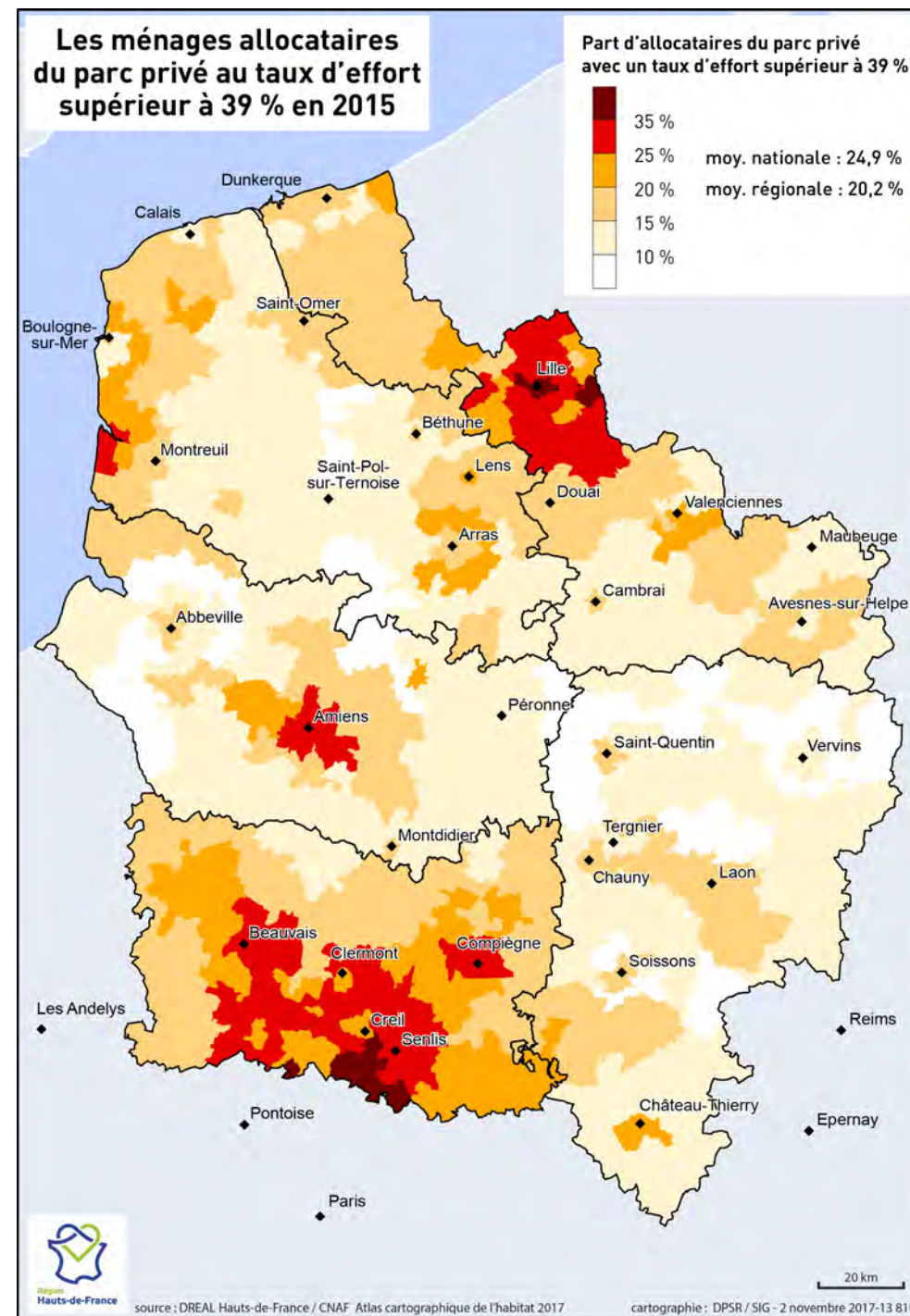
L'accessibilité des équipements constitue un enjeu important pour les territoires isolés ou peu urbanisés situés hors de l'influence des grands pôles : le maintien d'équipements reste un facteur positif de l'attractivité des territoires. En moyenne, les habitants des Hauts-de-France accèdent à un ensemble 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



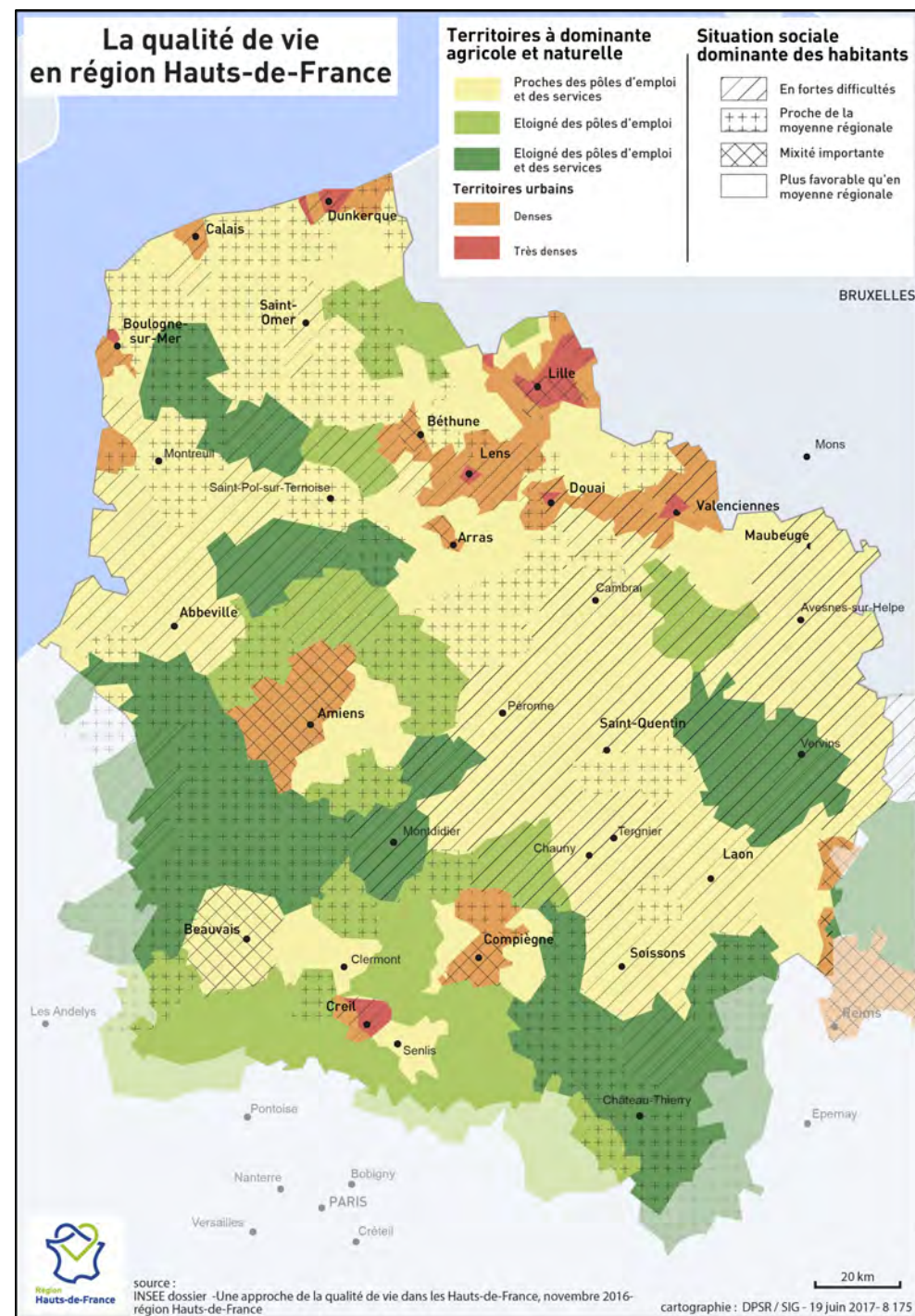
d'emploi de Vervins ou de Laon, seront marqués par un important vieillissement démographique d'ici 2030.

### 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<sup>ème</sup> 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

CO<sub>2</sub> : 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

#granddesseinhdf





# SOMMAIRE

INTRODUCTION	51
Le SRADDET, un projet qui concerne tous les territoires	51
L'emploi comme fil rouge	53
Clés de lecture du document	54
Les ambitions d'une région en transition(s)	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



<b>PARTI PRIS II : Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional</b>	<b>69</b>
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
 <b>PARTI PRIS III : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue</b>	 <b>85</b>
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
 <b>SYNTHÈSE DE LA VISION RÉGIONALE : Le plan des partis pris</b>	 <b>97</b>





# 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 sera 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 au titre du L 4251-6 du CGCT. Puis, le projet de SRADDET sera soumis à enquête publique au premier semestre 2019 avant d'être adopté par le Conseil régional et d'être approuvé le Préfet par arrêté au second semestre 2019 (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 complexifiaient 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

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

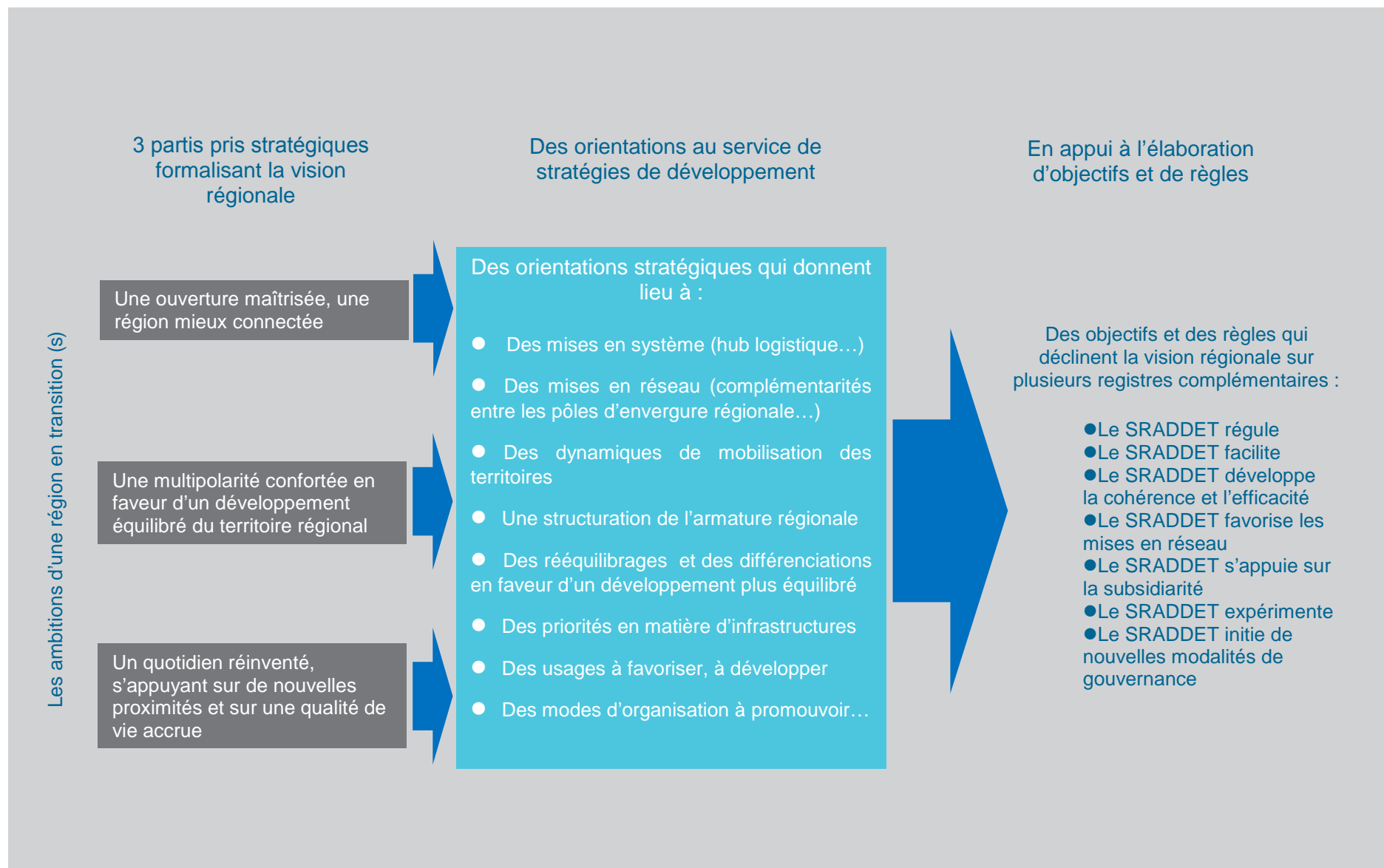
En complémentarité avec le SRDEII, l'emploi est un objectif majeur du SRADDET devant constituer un fil rouge à chaque échelle et donc pour les trois partis pris stratégiques. Le SRADDET doit combiner au mieux développement et aménagement durable au bénéfice d'un maintien ou d'une création d'activités, 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 transitions environnementale et énergétique poussent à réduire les consommations d'énergie, afin de pouvoir, à terme, se passer d'énergies fossiles et recourir aux énergies renouvelables. Cela passe par un modèle qui envisage un développement économique contribuant à la production d'énergie décarbonée et économe de matières. Cette transformation agit autant sur les usages économiques et les modes de production que sur les pratiques quotidiennes des habitants de la région. Ce changement de modèle de développement doit faciliter l'articulation entre l'efficacité énergétique, la préservation des ressources (en particulier de la ressource en eau), des milieux, des matières premières et ainsi générer un développement économique vertueux au bénéfice de l'emploi.

Région industrielle et logistique, les Hauts-de-France devront trouver la clef du découplage entre création de richesses et consommation d'énergie en promouvant l'économie circulaire et proposant un mix énergétique plus diversifié, décentralisé et renouvelable. En outre, infrastructures et offres de transports devront s'adapter aux nouveaux besoins des acteurs territoriaux et de circulations de marchandises. Enfin, pour prévenir la détérioration et assurer la protection et l'amélioration de l'état des eaux et milieux aquatiques d'une part, pour atteindre et respecter les objectifs de qualité et de quantité des eaux d'autre part, la mise en place de la trame bleue figurant dans le SRADDET devra concourir aux aménagements et aux dispositions prévus par le SDAGE (L 212-1 du code de l'environnement).

### 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, associatif 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.

# 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 ommerciaux, 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-clef 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'Ile-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 renouveau 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'Ile-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'Ile-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'Ile-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 CO<sub>2</sub> et contribuant à réduire la pollution, la production de gaz à effet de serre et les congestions de la circulation.

cartographie : DPSR / SIG - 22/11/2017- carte n°8183

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 barreau Creil Roissy 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 Creil-Roissy permettra de desservir en train la plate-forme de Roissy depuis les Hauts-de-France ; Roissy étant également l'une des principales gares du GPE 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...)

## PARTI PRIS II

# 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 SRADET 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, second pôle régional
3. Des pôles d'envergure régionale différenciés autour de 4 fonctions : Hub secondaire, Tête de réseau, Pôle de services supérieurs, Porte d'entrée régionale
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 identifiées par la Région et structurées 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



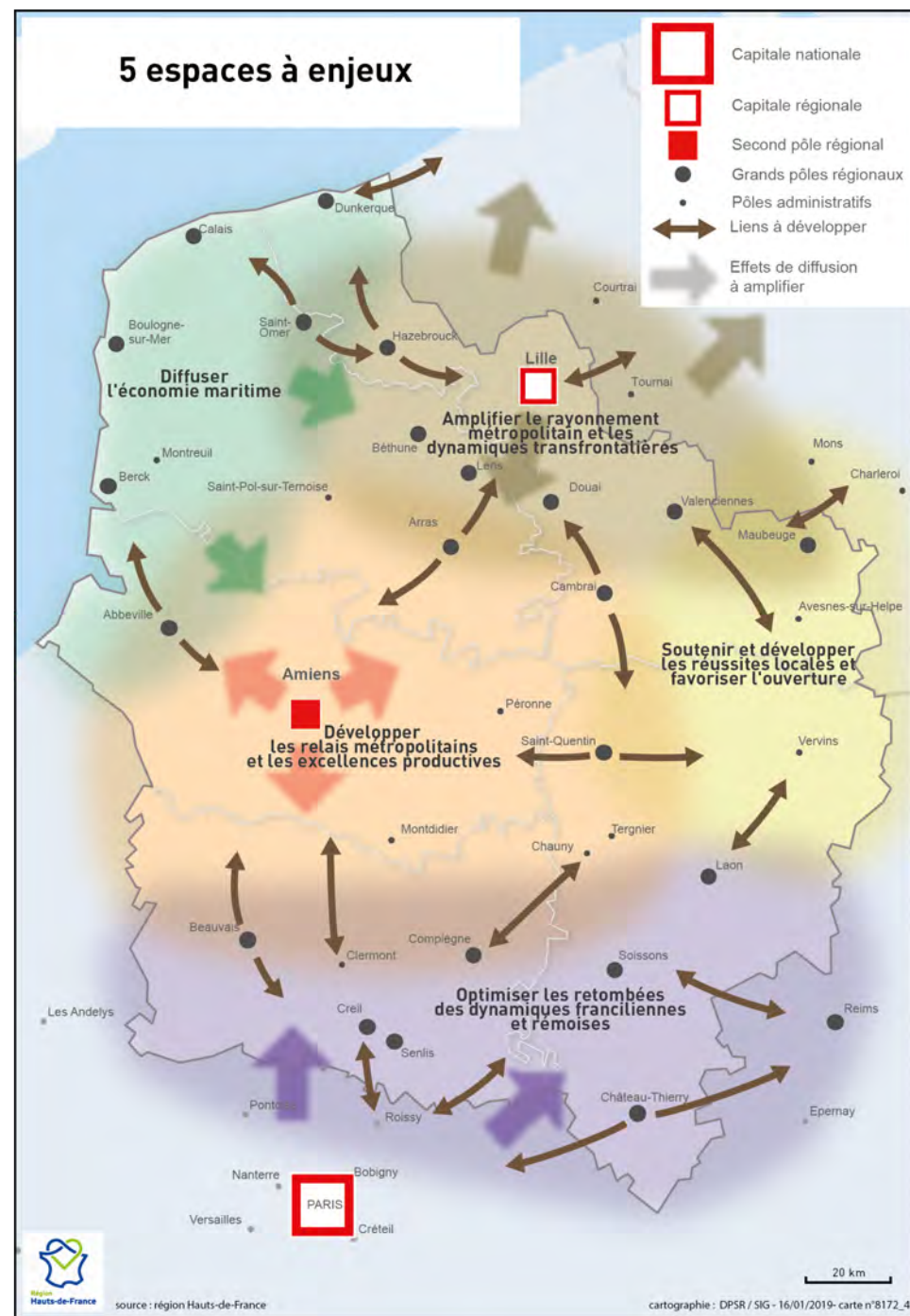
des territoires du sud de la région. Pour l'autre partie du territoire régional, l'influence est plus limitée, voire inexistante pour certains territoires : la partie centrale de la région est globalement moins irriguée par les dynamiques métropolitaines lilloises et franciliennes, tout comme une partie 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 / km<sup>2</sup> (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



## ● 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<sup>ème</sup> 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.

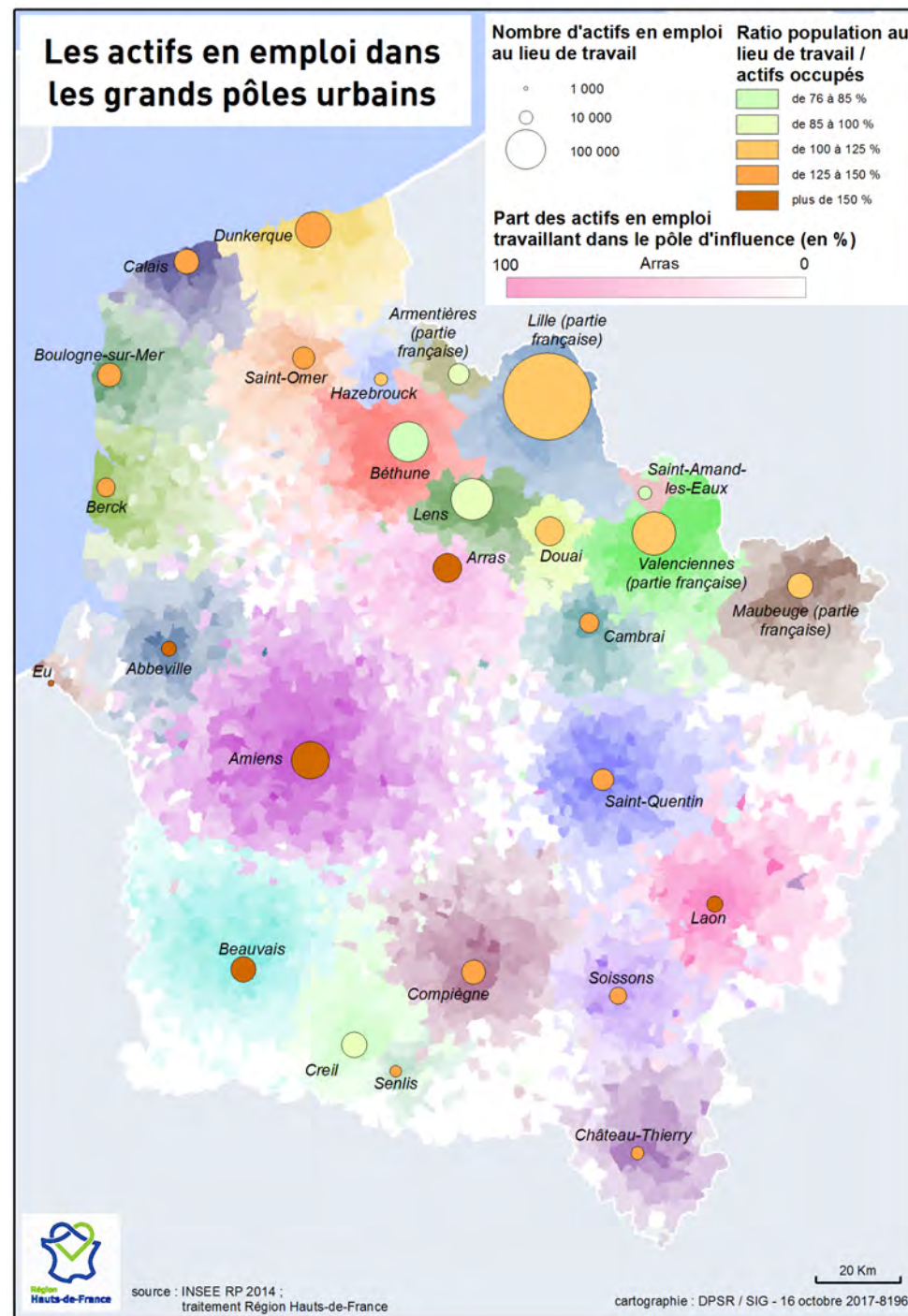
Ces pôles d'envergure régionale doivent également être confortés : ils ont vocation à exercer des fonctions d'ordre régional mais de manière différenciée en fonction de leurs atouts et de leur positionnement géographique, tout en facilitant leur complémentarité et leurs échanges. Ces fonctions d'ordre 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.).

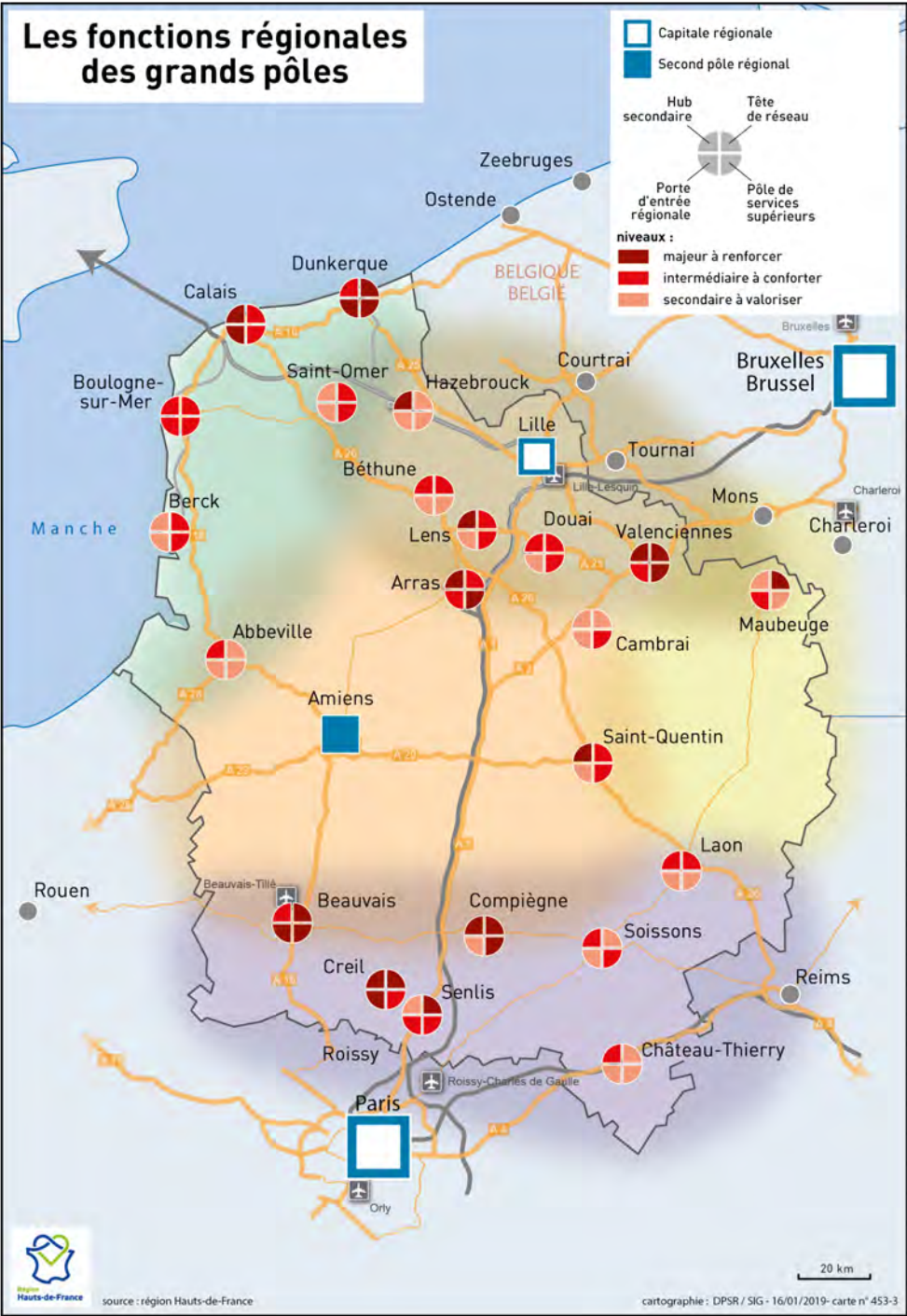
Cette fonction « tête de réseau » n'implique pas la concentration des investissements en un même lieu : l'important est que la décision d'investissement se fasse en région. En outre, ce n'est pas parce qu'un territoire est affiché « tête de réseau » qu'il doit obligatoirement favoriser uniquement des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

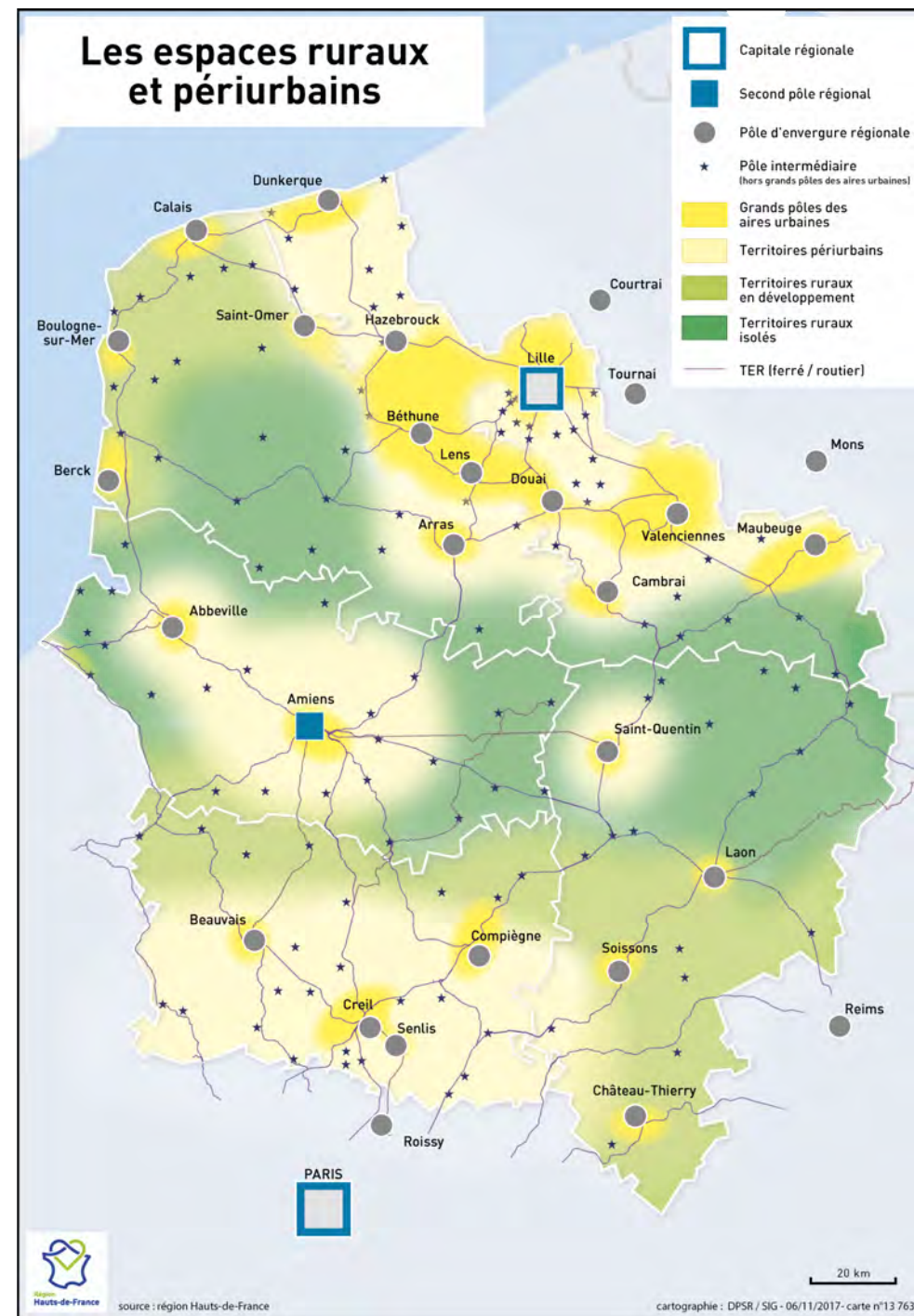
- Le développement d'une offre de logements coordonnée,
- L'amélioration de l'offre de transports en commun et le développement des modes alternatifs à la voiture (le positionnement des arrêts et des pôles multimodaux peuvent être à la fois des lieux faciles d'accès et support d'activités urbaines secondaires),
- 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



passer 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 ....



© Ph. frutier/Hauts-de-France



©Les corons d'Arenberg -Stevens Frédéric sipa



## 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.

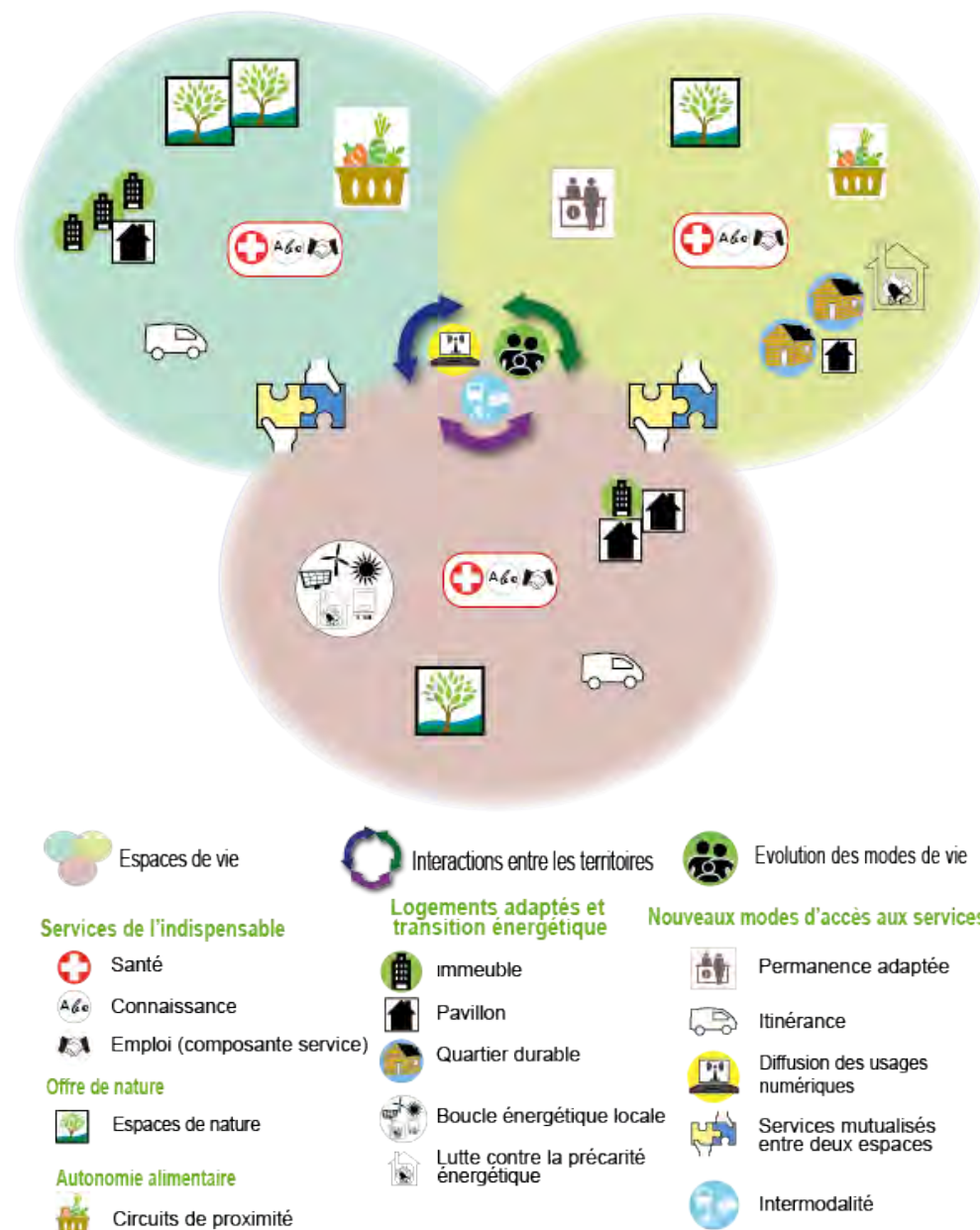
## COMPTE TENU DES ENJEUX ET DES BESOINS IDENTIFIÉS, LA RÉGION A DÉFINI UN SOCLE COMMUN À LA QUALITÉ DE VIE, GAGE DU « BIEN-VIVRE EN HAUTS-DE-FRANCE », QUI COMPREND QUATRE VOILETS COMPLÉMENTAIRES ET INTERDÉPENDANTS

- 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





## 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 attrayant 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 présenteielle (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'Ile-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 SRADDET 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 SRADDET 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 Dapvriil



## Orientation 3

### DÉVELOPPER UNE OFFRE DE LOGEMENTS DE QUALITÉ, RÉPONDANT 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 maraîchères 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 décroïsonner 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.**

# UNE OUVERTURE MAÎTRISÉE, UNE RÉGION MIEUX CONNECTÉE

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

## 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