



# SRADDET

## Partie 3 : les objectifs

#granddessein hdf





# SOMMAIRE



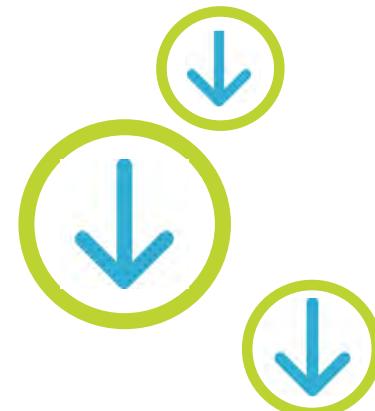
<b>INTRODUCTION</b>	<b>107</b>
L'ambition d'équilibre et d'égalité des territoires en Hauts-de-France	107
Les conditions de réussite du projet du territoire régional	111
<b>ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</b>	<b>117</b>
<b>SOUTENIR LES EXCELLENCES RÉGIONALES</b>	<b>117</b>
Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux (EET)	118
Déployer l'économie circulaire (EET, CAE, PRPGD)	121
Conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité (EET)	125
Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat (LGT)	128
<b>AFFIRMER UN POSITIONNEMENT DE HUB LOGISTIQUE</b>	<b>131</b>
Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE- TIM)	132
Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)	135
Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces (CAE)	137
<b>ATOUTS INTER-TERRITOIRES</b>	<b>141</b>
<b>FAIRE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE UN VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, INDUSTRIEL ET UN SUPPORT D'AMÉNITÉS</b>	<b>141</b>
Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM)	143



Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE)	146
Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais (CAE)	148
Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (BIO)	150
<b>ASSURER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ ET DURABLE DU LITTORAL</b>	<b>153</b>
Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)	154
Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux (TIVM-BIO-EET)	157
Encourager la gestion intégrée du trait de côte (GEE-BIO)	161
<b>MODELE D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>165</b>
<b>GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORT FIABLE ET ATTRACTIF</b>	<b>165</b>
Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)	166
Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)	169
Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie (TIV)	172
Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EET-DTRx)	175
Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)	177
Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France (TIV)	179
Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)	181
<b>FAVORISER UN AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES</b>	<b>185</b>
Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)	186
Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale (LGT)	189
Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)	192
Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine (GEE-CAE)	196
Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO)	199
Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx)	203
Soutenir l'accès au logement (LGT)	206
Développer les stratégies numériques dans les territoires (EET)	208
Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)	210

<b>GESTION DE RESSOURCES</b>	<b>215</b>
<b>ENCOURAGER LA SOBRIÉTÉ ET ORGANISER LES TRANSITIONS</b>	<b>215</b>
Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre (CAE)	216
Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)	222
Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)	226
Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE)	229
Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT)	231
Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)	233
Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en terme de piège à carbone (CAE)	235
Adapter les territoires au changement climatique (CAE)	237
Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)	240
Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)	244
<b>VALORISER LES CADRES DE VIE ET LA NATURE RÉGIONALE</b>	<b>253</b>
Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux	255
Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés (EET-BIO)	257
Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)	260
Objectifs par sous-trames et objectifs afférents (BIO)	264
Sous-trame Littorale	264
Sous-trame Cours d'eau	266
Sous-trame boisée	269
Sous-trame Milieux ouverts	272
Sous-trame Zones humides	277





# LES FICHES D'OBJECTIFS DU SRADDET

## PAR GRAND DOMAINE

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

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

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

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

- ➲ l'égalité des droits (logique de politique de redistribution, d'équipement, de péréquation) ;
- ➲ l'égalité des « places » (logique de spécialisation économique des territoires) ;
- ➲ l'égalité des chances (logique de mise en compétition des territoires, compétition positive par la volonté d'apprendre à construire l'égalité et la réciprocité notamment dans la relation entre urbain et rural).

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

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

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

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

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

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

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

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

- ➡ un rapport à l'extérieur impactant les moteurs de développement et l'attractivité de la Région ;

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

- ➡ des disparités territoriales impliquant des stratégies de développement différenciées ;

- Des désajustements sur l'accessibilité aux services : si la région est relativement bien pourvue en équipements et en services, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants. Ainsi à l'échelle des départements,

les habitants de l'Aisne ont besoin d'un temps 1,5 fois supérieur à celui des habitants du département du Nord pour accéder aux équipements courants. Les populations des communes à très faible densité se déplacent plus souvent en dehors de la commune pour les besoins de la vie courante avec des temps de parcours 2,6 fois plus longs que dans les communes densément peuplées.

⌚ des formes de désajustements qui impactent le quotidien et la qualité de vie.

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

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

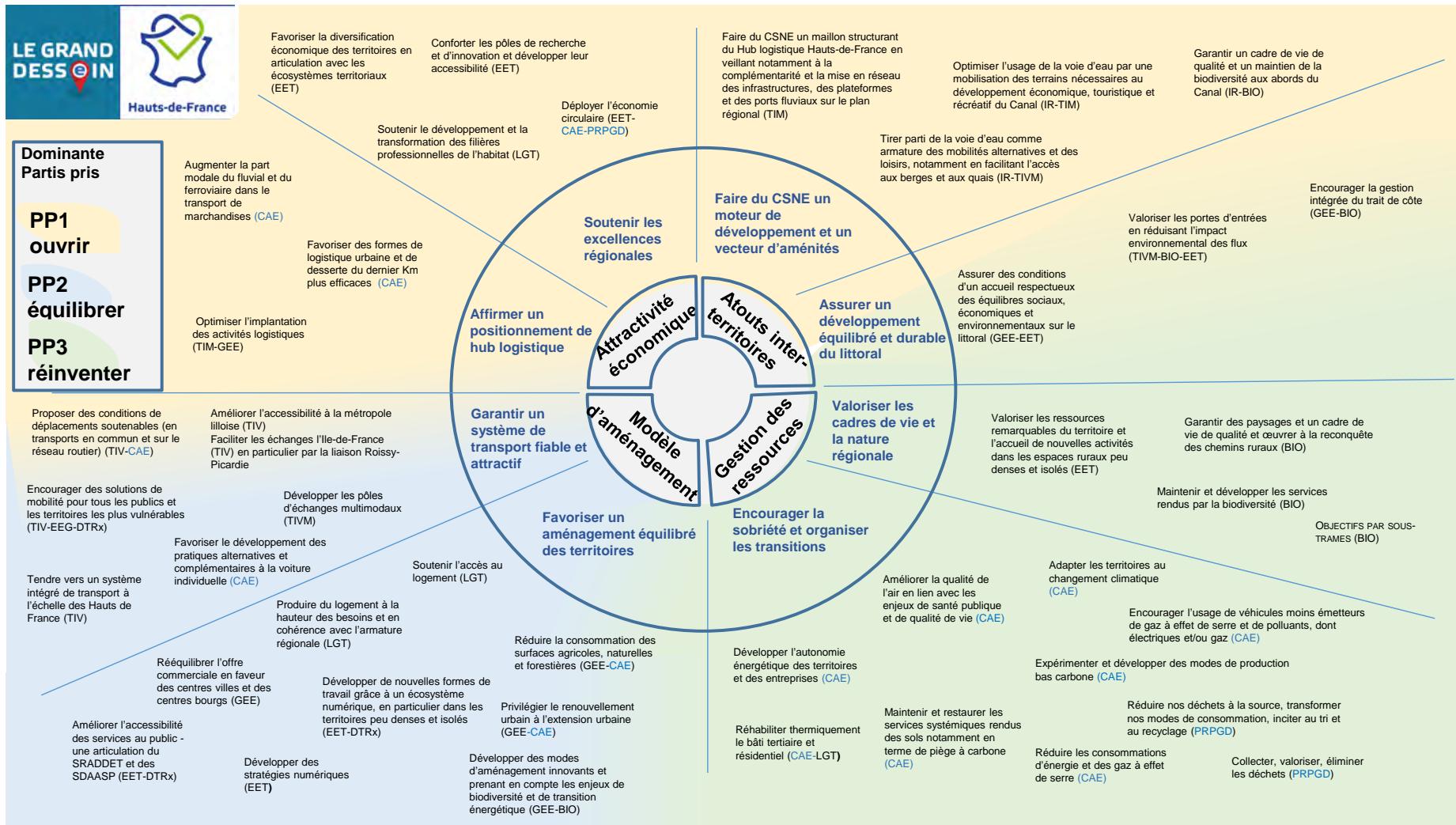
- dans le renforcement de l'attractivité régionale et le développement économique des territoires ;
- dans la recherche d'un équilibre entre habitat, emploi et mobilité ;
- dans l'accessibilité aux services et aux équipements, à la nature ;
- dans la capacité des territoires à s'insérer dans des dynamiques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

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

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

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

**Ces objectifs devront reposer sur son ossature régionale.**



# Les conditions de réussite du projet du territoire régional

## ■ Faire en sorte que chaque projet de territoire puisse contribuer au projet du territoire régional

Le SRADDET s'adresse à tous les projets de territoire. Chacun d'entre eux a vocation à concourir à sa réalisation. Il s'agit d'une prise en compte progressive des objectifs du SRADDET par l'action conjuguée des démarches des 51 SCoT, des 50 PLUI, des 50 PCAET, des 15 PDU et des 5 chartes de parcs, lesquels s'inscriront ainsi dans l'environnement régional.

## ■ Conforter l'ossature régionale

Le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » définit une ossature régionale structurée autour des différents niveaux de pôles :

- les pôles majeurs de Lille, capitale régionale, et Amiens, second pôle régional
- les pôles d'envergure régionale différenciés autour de 4 fonctions : Hub secondaire, Tête de réseau, Pôle de services supérieurs, Porte d'entrée régionale
- les pôles intermédiaires des espaces ruraux et périurbains maillant trois types de campagne : périurbaines, en développement et isolées et peu denses.

Cette ossature vient affirmer les principes de centralités qu'il conviendra de développer afin de garantir l'équilibre des territoires. Elle détermine ainsi le cadre pour définir une stratégie d'aménagement visant à renforcer l'attractivité de notre région.

## ● Les ambitions de la stratégie régionale pour un aménagement attractif des territoires :

Un aménagement raisonnable et équilibré est la condition de l'attractivité de la région. Pour cela, il convient de :

- structurer les centralités : il s'agit de favoriser une approche multifonctionnelle en termes d'habitat, de services, de reconquête commerciale, d'activité économique et d'offre de mobilité performante ;
- mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'ossature régionale : l'équilibre emplois/habitat/mobilité doit être encouragé de manière à réduire les distances et d'associer territoires d'habitat et d'emplois. Le système de transport doit être mieux hiérarchisé, plus performant et favoriser davantage les interconnexions ;
- prioriser le développement de l'habitat dans les polarités ;
- organiser le développement de manière à limiter la consommation d'espace et d'inciter au renouvellement urbain ;
- préserver les atouts naturels de notre région et de rechercher un équilibre entre les espaces urbains, naturels et agricoles ;
- généraliser l'approche des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France et favoriser le déploiement des réseaux numériques à proximité des grandes infrastructures de transports ;

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

### ● Participer au dynamisme de la métropole lilloise et ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional :

Afin de conforter leur rayonnement métropolitain, il s'agira de :

- mettre en place une politique d'aménagement exemplaire, prioriser le développement urbain, encourager la mixité fonctionnelle, favoriser les espaces de nature en ville ;
- s'appuyer sur leurs potentialités : en matière d'excellence, de santé, de tertiaire, de recherche et d'innovation ;
- développer le poids des services à haute valeur ajoutée sur la métropole lilloise ;
- renforcer les fonctions d'échanges et d'intermodalité.

Ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional nécessite de développer ses complémentarités avec la métropole lilloise et de renforcer ses fonctions de centralité. Il s'agira particulièrement de :

- développer la desserte de Lille, de Paris et de Roissy ;
- conforter le pôle d'enseignement supérieur et de recherche (en lien avec les clusters) ;
- conforter le pôle de santé ;
- conforter les grands équipements et événements culturels et sportifs ;
- valoriser le potentiel touristique, en particulier en préservant les ressources naturelles et patrimoniales remarquables ;
- développer l'attractivité du centre-ville en lien avec une politique foncière adaptée.

### ● Renforcer les pôles d'envergure régionale :

Il s'agira de :

- mettre en place une politique d'aménagement ambitieuse en termes de densité, qualité urbaine et cadre de vie, multifonctionnalité, accessibilité, ... ;
- renforcer l'attractivité économique (développer l'emploi et assurer une diversité économique) ;
- renforcer les fonctions d'échanges et d'intermodalités (hubs secondaires) ;
- développer les fonctions d'excellences (têtes de réseaux notamment) ;
- développer une offre de services et d'équipements structurants (pôle de services supérieurs) ;
- assurer une fonction de porte d'entrée régionale pour les pôles concernés par la présence ou la proximité d'une gare, d'un port, d'un aéroport... ;
- rééquilibrer les villes centres de leur périphérie et développer les complémentarités en matière d'habitat, emploi et commerce.

### ● Contribuer au renforcement des pôles intermédiaires :

Il s'agira de :

- prioriser la construction de logements dans les pôles intermédiaires en cohérence avec les divers besoins du marché et les dynamiques démographiques observées ;
- encourager la concentration des commerces et des services ;
- développer des solutions de mobilité vers les pôles intermédiaires (offres TC et modes alternatifs).

## ● Favoriser la structuration des espaces ruraux et périurbains autour des polarités :

Pour renforcer l'attractivité de ces espaces, il convient de :

- préserver et maintenir les continuités vertes ;
- préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers ;
- encourager la mobilité vers les pôles ;
- conforter les densités existantes, ...

*Les espaces périurbains :*

- développer une offre de logements coordonnée ;
- améliorer l'offre de transports en commun et de développer des modes alternatifs à la voiture.

*Les espaces ruraux en développement :*

- gérer l'attractivité par une maîtrise du développement résidentiel ; d'équilibrer la production de logements neufs et énergétiquement sobres avec la réhabilitation du parc ancien et dégradé ;
- organiser la complémentarité entre les bourgs et les pôles intermédiaires ;
- mutualiser les équipements pour limiter les déplacements ;
- garantir une production de logements reliée aux services et équipements par des solutions de mobilité durable.

*Les espaces peu denses et isolés :*

- conforter le rôle des pôles intermédiaires ;
- désenclaver et expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local (numérique, maintien et développement de commerces et services mobiles et itinérants ...) ;
- expérimenter de nouvelles formes de développement local afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène ;
- encourager des offres de mobilité adaptées.

## ● Tenir compte des spécificités de certains territoires :

Les territoires présentant des dynamiques de développement spécifiques : *le littoral et les franges franciliennes et rémoises*

Il s'agit pour ces territoires de conforter leur rôle d'interface au bénéfice de l'ensemble des Hauts-de-France.

Plus spécifiquement pour *le littoral* :

- mobiliser l'ensemble des territoires dans le développement de l'économie maritime (stratégie portuaire favorisant les complémentarités...) ;
- assurer une diffusion équilibrée des effets pour l'emploi et la préservation du littoral (développement touristiques respectueux, dynamique résidentielle rééquilibrée...) ;

Plus spécifiquement pour les *franges franciliennes et rémoises* :

- mobiliser l'ensemble des territoires dans une stratégie d'accueil résidentielle et économique (limitation du mitage de l'espace, rééquilibrage des formes de développement, optimisation des réseaux de transport, organisation du développement logistique...)

Les *territoires les plus fragilisés* :

Il s'agit pour ces territoires de :

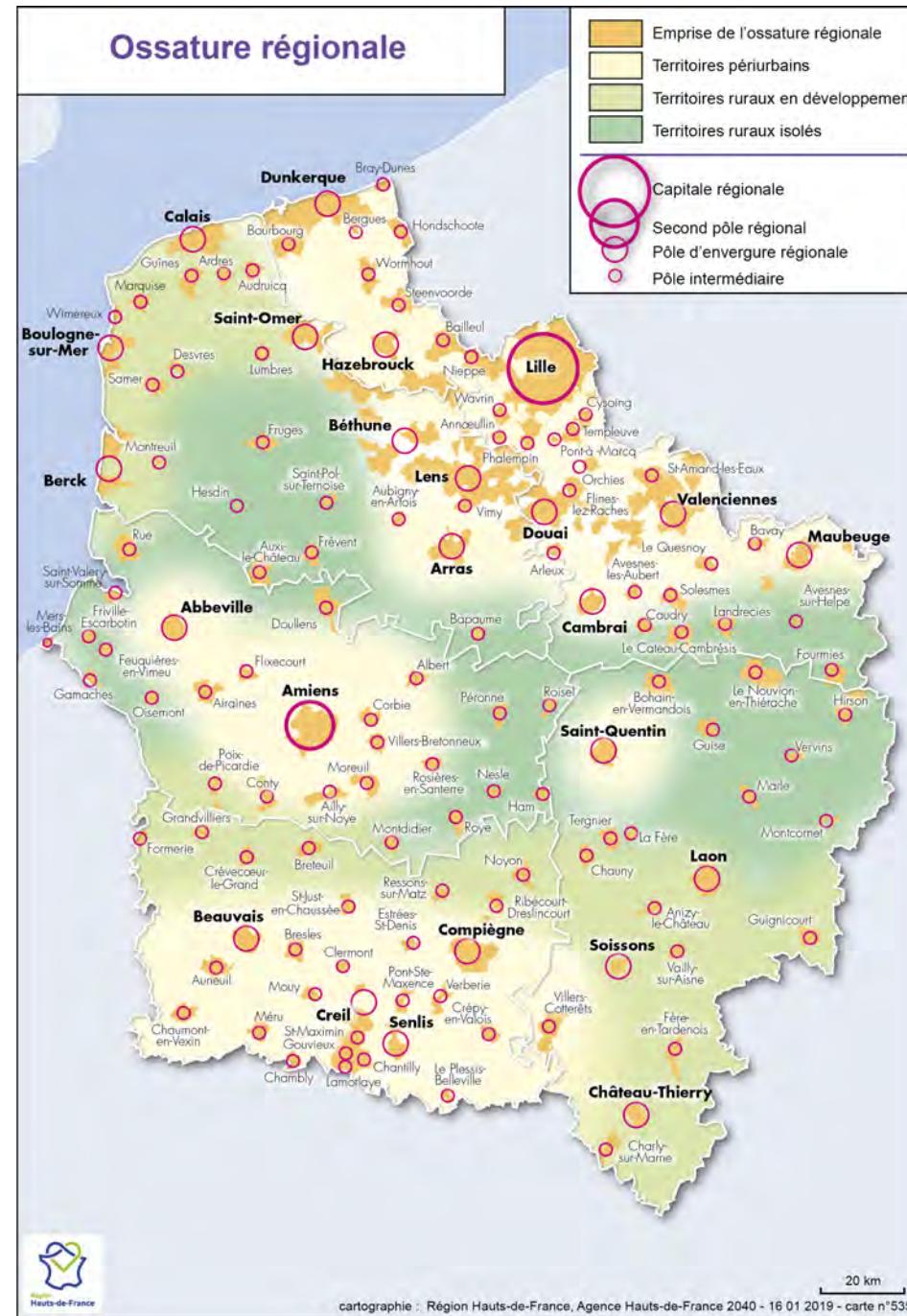
- stimuler l'activité et la création d'emploi ;
- améliorer l'image et l'attractivité de ces zones.

Plus particulièrement pour le *Bassin minier* :

- s'inscrire dans une démarche de développement intégrée, adossé à son patrimoine bâti, naturel et culturel, support de son attractivité et conditions d'une mutation économique durable ;
- consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée (renforcement des centralités, offre urbaine enrichie, performance énergétique des logements, mise en valeur du patrimoine, qualité des espaces publics, soutien des projets et des initiatives économiques...).

Plus particulièrement pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville :

- renforcer l'intégration de ces quartiers au tissu urbain (ouverture vers les quartiers voisins, amélioration des infrastructures et des moyens de communication...) ;
- maintenir ou développer une large palette des fonctions urbaines (économiques, services, culturelles, associatives, sportives...).





# ATTRACTIVITE ECONOMIQUE



## Soutenir les excellences régionales

Profondément affectée par les crises successives (années 70, fin de la décennie 2000), l'économie des Hauts-de-France a subi des mutations majeures et fait face à un double défi pour renforcer sa compétitivité :

- Se diversifier pour orienter progressivement la structure productive actuelle, encore marquée par la présence de nombreux secteurs en perte de vitesse, vers des spécialisations économiques plus en adéquation avec les filières d'avenir et la satisfaction des nouvelles demandes (industrie du futur, services à haute valeur ajoutée, économie du changement climatique, économie résidentielle, économie circulaire, silver économie, etc.) au bénéfice de l'ensemble du territoire dans une logique de répartition équilibrée ;
- Valoriser les spécificités locales présentes dans les territoires en jouant sur les complémentarités. La région présente en effet la spécificité d'abriter de nombreux écosystèmes locaux, portés notamment par les villes moyennes.

## FAVORISER LA DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES EN ARTICULATION AVEC LES ÉCOSYSTÈMES TERRITORIAUX (EET)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Attendus de l'Etat** : n°9 (inciter à la création d'emploi dans les territoires urbains en difficulté, notamment du fait de la désindustrialisation, ainsi que dans les territoires ruraux) et n°7 (structurer et hiérarchiser les pôles d'emploi en lien avec l'ossature urbaine)

### ● Parti pris concerné(s) :

La question du développement économique est présente dans différents points de la vision régionale en articulation avec le SRDEII. Le parti pris 1 d'une ouverture maîtrisée, d'une région mieux connectée pose comme orientation 1 « le développement de l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ». La **Troisième Révolution Industrielle** (« REV3 »), l'enseignement supérieur et la recherche l'économie de la ressource, les savoir-faire commerciaux, agricoles et industriels sont ainsi mis en avant. Ce parti pris vise aussi à valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique de la région.

Le parti pris d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional a identifié à travers sa première orientation des espaces à enjeux qui ont pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de maximiser les effets leviers et de créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

### ● Tendances observées :

La région a connu une forte désindustrialisation depuis les années 80. Aujourd'hui, l'économie régionale est composée aux trois quart d'activités de services. Ce secteur tertiaire est composé du tertiaire supérieur concentré dans les pôles urbains et d'activités présentielles présentes sur tout le territoire. Les activités présentielle sont toutefois sous représentées dans la région. Elles pourraient constituer un gisement d'emplois dans certains espaces.

Malgré la reconversion économique, la région conserve sa spécificité industrielle. Elle compte des secteurs d'excellence dans les transports, l'énergie, l'agro-industrie, la chimie, l'industrie lourde, les industries créatrices. De plus, le numérique offre de nouvelles opportunités et de nombreux territoires se sont engagés dans des projets relevant de la **Troisième Révolution Industrielle** (« REV3 »).

En Hauts-de-France comme ailleurs, des écosystèmes territoriaux existent. Majoritairement portés par les villes moyennes, il s'agit d'un ensemble d'initiatives au bénéfice du développement économique et de l'intérêt général, souvent sur des thématiques spécifiques aux territoires auxquelles ils se rattachent et ce, dans une dynamique de croissance locale. Ces écosystèmes sont la traduction d'un travail partenarial, de coopération, de réseau, physique ou non, articulant collectivités, pôles d'enseignement supérieur, instituts de formation, centres de recherche privés et publics et entreprises. La finalité est l'innovation, la création de richesses dans les territoires et de l'emploi. Les exemples sont nombreux et touchent aussi bien les secteurs de l'automobile, de l'aéronautique, de la mécanique, de l'agro-industrie, etc., secteurs qui font l'excellence régionale.

Soutenus depuis de nombreuses années par les politiques publiques notamment les programmes européens dans le cadre des stratégies régionales d'innovation (spécialisations intelligentes), ces espaces de coopération constituent des atouts à mobiliser pour générer de nouvelles activités et créer plus d'emplois et faire gagner en attractivité et en visibilité les villes moyennes.

- **T0 :**

Nombre d'emplois dans la sphère présente (1401723, soit 66,2% de l'emploi régional en 2015).  
8 pôles de compétitivité, 11 pôles d'excellence et 28 clusters.

- **Résultats attendus :**

Les finalités de l'objectif de diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux sont multiples. Les défis de la transition économique notamment industrielle et de la mondialisation ne seront relevés qu'à la condition que toutes les ressources locales soient valorisées et coordonnées au service de l'intérêt régional. Seront ainsi consolidées les excellences régionales, avec pour effets majeurs le renforcement de la résilience économique des territoires, la production de valeur ajoutée ancrée localement et la création nette d'emplois de qualité. La dynamique entrepreneuriale ainsi que l'artisanat participent aussi pleinement du renouveau du système productif régional.

- **Leviers :**

La posture régionale exprimée à travers le SRDEII propose « une nouvelle vision, large et ambitieuse, tournée vers l'avenir, pour un développement équilibré des territoires et le rayonnement international des Hauts-de-France » (préambule du SRDEII de la région adoptée le 30 mars 2017). Toujours au titre du SRDEII, dans le cadre de son "Plan territoires", il est précisé que « chaque territoire dispose d'atouts, de potentiel de richesses et de création d'emplois ». Le SREDII affiche la nécessité de « s'appuyer sur la spécificité des territoires dans une perspective d'ambition partagée et de synergie à construire [...] afin de définir l'implication de chacun au service de l'ensemble de l'économie régionale ».

La vision régionale du SRADDET met en avant 4 grandes fonctions des pôles d'envergure régionale favorisant les interactions, au service d'un nouvel équilibre régional. Au croisement du SRDEII et du SRADDET, la fonction « Tête de réseaux » illustre la nécessité de consolider les spécialisations économiques locales en s'appuyant sur les écosystèmes territoriaux (systèmes productifs locaux, enseignement supérieur et formation, recherche et innovation). Leur mise en réseau permettra de développer les partenariats et les coopérations nécessaires entre les pôles régionaux, au bénéfice du rayonnement régional et d'une attractivité renforcée.

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **Identifier et soutenir l'économie et les filières locales**

Une première approche consiste à valoriser les filières et activités locales, celles qui correspondent notamment aux besoins du quotidien, à la présence permanente ou temporaire de population sur les territoires (service et commerce de proximité, artisanat, économie sociale et solidaire, économie résidentielle, économie circulaire, agriculture/agroalimentaire et boucles énergétiques locales par exemple). La dimension exportatrice est souvent mise en avant ; or les filières et activités locales offrent aussi des gisements importants de valeur ajoutée ancrée sur les territoires et d'emplois moins exposés à la concurrence internationale.

Pour ce faire, un travail d'identification des besoins et capacités des territoires constitue un préalable pour développer des filières adaptées par des outils appropriés (développement de structure d'accueil et d'incubation, raccordement au haut débit, réhabilitation des friches, mise en place de systèmes alimentaires territorialisés,

encouragement à la production d'énergie renouvelables à partir des sources renouvelables comme la biomasse ou des procédés soutenables de méthanisation, promotion des expérimentations, etc.).

#### - Renforcer et accompagner les filières d'excellence

Le pari de l'adaptation de la structure productive régionale aux transitions économique, numérique, environnementale et sociale passe par le renforcement et l'accompagnement des filières/domaines d'excellences identifiées notamment dans le SRDEII et dans les stratégies de spécialisation intelligente. Du point de vue de l'aménagement du territoire, cet appui se traduit par le renforcement des polarités de développement attractives, accessibles et identifiables au niveau régional, national voire international (sources potentielles de coopérations transfrontalières et interrégionales). Pour autant, la volonté n'est pas de tendre vers une spécialisation des territoires mais de partir des capacités voire des fonctions d'excellence de ceux-ci pour les développer et les mettre en réseau. Le développement de parcs d'innovation est ainsi souhaité de façon à promouvoir l'excellence d'un territoire au sein d'un réseau thématique régional au service de l'ensemble de la région. Le SRADDET vise à accompagner les cinq dynamiques identifiées dans le SRDEII notamment à travers :

- une localisation équilibrée des activités économiques favorisant la complémentarité sur l'ensemble du territoire ;
- une répartition optimisée des implantations entre centralités et périphéries ;
- une connexion/accessibilité renforcée aux équipements des zones d'activités.

#### - Stimuler le recours à l'innovation

Pour les filières/domaines d'excellence comme pour les activités et filières locales, l'innovation est fondamentale. Il ne s'agit pas seulement de l'innovation considérée sous l'angle technologique mais également des points de vue organisationnel et social. Elle peut aussi être incrémentale ou disruptive, elle dépend beaucoup de la facilitation des expérimentations. Les territoires ont un rôle fondamental à jouer pour stimuler l'innovation à travers divers outils et moyens (encouragement aux coopérations entre enseignement supérieur et recherche et entreprises, mise en place de structures d'accueil, d'incubation et de capital-risque à destination notamment des porteurs de projets comme les créateurs de start-up, développement des appels à projet pour des expérimentations de type "living lab" combinant des logiques économique, sociale, d'aménagement et de mobilité...).

#### ● Echéances :

2030

## DÉPLOYER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE (EET, CAE, PRPGD)

### ● Références juridiques et attendus de l'Etat :

• **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»

• **Attendu de l'état :**

**Attendu 2** : Développer des solutions de production d'énergies renouvelables et de récupération, intégrées à l'économie urbaine, agricole et forestière, respectueuses du paysage, de l'architecture et de la qualité de l'air, notamment via le développement des réseaux de chaleur.

**Attendu 3** : Mettre en place les conditions favorables au développement en région d'une économie circulaire, en s'appuyant notamment sur une gestion efficace et pérenne des déchets qui repose sur leur prévention, leur réemploi, leur recyclage, leur valorisation, et en dernier ressort, leur élimination. Inciter à l'innovation des process, aux synergies interentreprises, aux initiatives locales visant à adapter les dispositions de prévention et de gestion des déchets aux contextes locaux.

**Attendu 9** : Inciter à la création d'emploi dans les territoires urbains en difficulté, notamment du fait de la désindustrialisation, ainsi que dans les territoires ruraux : développement des services collectifs, mise en place des conditions du maintien et du développement de l'économie présentielle, accompagnement des entreprises compétitives implantées dans ces territoires...

**Attendu 15** : Intégrer les territoires en rupture sociale et urbaine dans la dynamique de développement régional : ... notamment en développant l'économie sociale et solidaire, ... en accompagnant la transition écologique et énergétique des territoires ruraux (forêt, biomasse, méthanisation et filières «vertes» ... ),...en retissant des liens entre les producteurs et les consommateurs régionaux, notamment dans le domaine agricole, en favorisant l'approvisionnement alimentaire local, l'ouverture de l'enseignement technique agricole régional aux territoires, et toutes les opportunités permettant à ces derniers de développer une politique globale sur l'alimentation, en impliquant la population, partie prenante de ce sujet.

### ● Partis pris concerné(s)

L'objectif de déploiement de l'économie circulaire est présent dans différents points de la vision régionale (rapport SRADDET) en articulation avec le SRDEII, SRI-SI, SRESRI, la **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »**.

L'objectif répond au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » à travers trois orientations. Il vient appuyer la vision régionale posée en matière d'une part de « développement de l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales » ( La **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »**, l'économie de la ressource, la maîtrise de la consommation énergétique, l'innovation la connaissance et la créativité, l'enseignement supérieur et la recherche, les savoir-faire commerciaux, agricoles et industriels), d'autre part de « la valorisation des opportunités de développement liées au positionnement géographique » (développer une économie de la mer), et enfin « d'impulsion de mises en système pour favoriser l'ouverture et le développement de connexions » (améliorer le fonctionnement logistique régional en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale).

L'objectif répond également au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » au travers de deux orientations. Il vient tout d'abord appuyer la vision régionale posée en matière d'une part de « développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services » (développer la coopération entre les territoires dans le domaine des services, développer l'innovation dans l'offre de service, Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts) et, d'autre part, du « renforcement de l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité » (miser sur la logistique de proximité pour développer des filières territoriales pourvoyeuses de valeur ajoutée et d'emplois non délocalisables, développer des systèmes alimentaires durables, territorialisés et accessibles à tous afin d'accompagner l'évolution des pratiques alimentaires ).

- T0 :

2015

- Tendances observées :

La région Hauts-de-France pour son développement et sa croissance s'appuie notamment sur la consommation de ressources : matières, énergie, eau, sol, ...

Si une partie de ses ressources nécessaires sont naturellement disponibles sur son territoire, pour une autre partie, celles-ci relèvent d'un approvisionnement organisé à l'échelle mondiale. Les besoins mondiaux en ressources augmentant de manière accélérée, des tensions existent ou existeront en matière d'approvisionnement et seront plus ou moins fortes en fonction de la nature des ressources en question. Pour faire face à la vulnérabilité du territoire régional, la région Hauts de France se doit d'accélérer sa transition vers de nouveaux modèles de développement pour être en capacité de produire plus de richesse et de valeurs avec moins de ressources.

Les territoires comptent des acteurs déjà engagés dans l'économie circulaire (entreprises, collectivités, associations, citoyens) dans des démarches de circuits courts et locaux, de boucles énergétiques locales, d'éco-conception, de réparation, de réemploi, de réutilisation, de limitation des gaspillages, de recyclage, d'éco-logie industrielle, d'économie de la fonctionnalité, de synergies locales,...

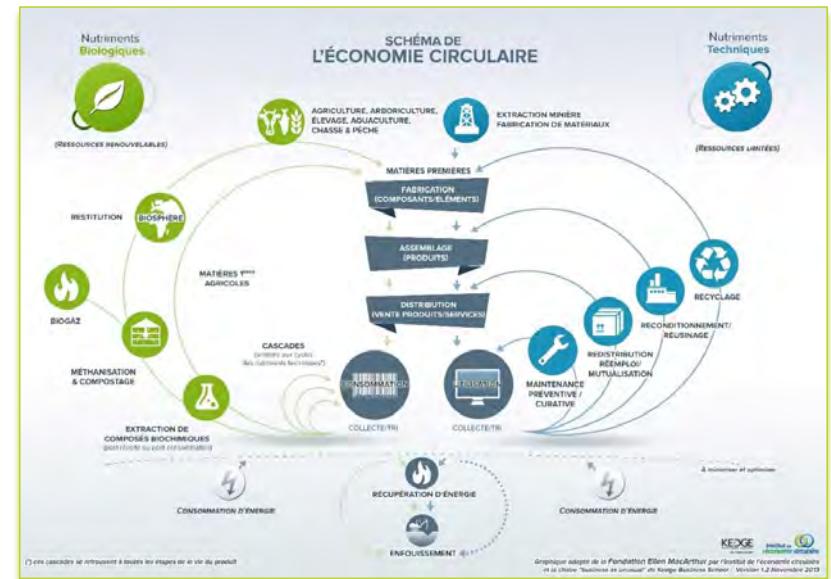
Il compte également des acteurs « facilitateurs » de l'économie circulaire (collectivités, pôles de compétitivité et d'excellence, organisations professionnelles, associations, chercheurs centres de recherches et de développement...) qui accompagnent la transition vers des nouveaux modèles de production et de consommation.

- Résultats attendus :

Pour parvenir au découplage entre croissance économique et utilisation de ressources, la région Hauts de France doit pouvoir penser un développement qui économise les ressources non renouvelables, qui utilise le mieux possible celles qui sont renouvelables et celles qui sont déjà en circulation dans l'économie notamment locale. Ce modèle de développement robuste et sobre, qui repose sur les principes de l'économie circulaire s'inscrit pleinement dans la Troisième Révolution Industrielle.

**Penser autrement l'usage des ressources** et les modèles de développement représente un atout pour la région Hauts-de-France, de nature à stimuler la recherche et l'innovation, renforcer la compétitivité des entreprises, dynamiser les territoires, permettre le développement de nouvelles activités et créer des emplois. Le déploiement de l'économie circulaire se fera dans le cadre d'opérations en lien avec notamment :

- le développement local pour le développement des filières courtes et pour répondre aux besoins locaux ;
- l'habitat pour accompagner la construction et la rénovation utilisant des techniques économes en ressources ;
- l'énergie pour développer les énergies renouvelables à partir des ressources locales et de boucles locales,
- la gestion économe de l'espace en privilégiant le renouvellement urbain à l'extension ;



- la prévention et la gestion des déchets pour mieux réduire les déchets et accompagner le développement des 6 premières filières ressources - matières : « matières plastiques », « terres rares et métaux stratégiques », « sédiments », « Textiles » « issues des biodéchets », « issues des déchets du BTP » (cf. PRPGD et son plan régional en faveur de l'économie circulaire)

#### Indicateurs de résultats :

Nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les collectivités

Nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les entreprises ou le monde économique

Nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les acteurs de la recherche

#### ● Leviers :

La planification régionale identifie 5 modalités de mise en œuvre au plus proche des acteurs et pour co-construire des solutions innovantes :

- **Passer de la logique du « produire, consommer, jeter » à la dynamique du « boucler la boucle »** par une approche des enjeux autour de 4 idées :

- La préservation des ressources : connaissance des ressources (ressource naturelle ou non, renouvelable ou pas, première ou issues du recyclage) de leur disponibilité (quantité, qualité et provenance), évaluation des forces et vulnérabilités du territoire, gestion efficace des ressources renouvelables, adoption de mesures préventives visant à l'éco-efficience,
- L'utilisation maximale des ressources : optimisation du rendement des ressources, maximiser la valeur des produits et services, soutenir l'allongement de la durée de vie des biens, soutenir le recyclage, favoriser le partage des ressources,
- La création des conditions liées à la circularité des flux des différentes ressources : soutien au développement d'activités permettant de boucler la boucle pour une consommation locale, de compléter la chaîne de valeur pour plus de proximité, infrastructures locales,...
- Le changement de modèle de développement pour produire plus de richesse avec moins de ressources matérielles.

- **Mobiliser les acteurs des territoires (citoyens, entreprises, associations,...)**

Pour produire et partager les connaissances utiles au changement de comportement, à l'émergence de nouveaux services et nouvelles activités relevant de nouveaux modèles de développement, les territoires ont un rôle important à jouer tant au niveau de la diffusion des informations, de la stimulation et du soutien d'initiatives, de la mise en réseau et de la création de synergies.

- **Stimuler l'innovation et recourir à l'expérimentation**

Pour identifier les conditions propices au développement de l'économie circulaire et lever les freins, les innovations technologiques, servicielles, organisationnelles et sociales sont fondamentales. Les territoires peuvent stimuler l'innovation en réalisant ou en accompagnant des expérimentations (encouragement aux coopérations entre enseignement supérieur/recherche et entreprises, mise en œuvre de politique d'achat responsable, accompagnement des démarches exemplaires,...). Ces actions pourront relever tant du secteur économique que du secteur public et seront de nature à appréhender différents enjeux (technologiques, organisationnels, juridiques, financiers, de chaînes de valeurs et de modèles économiques). Les actions pourront connaître une portée locale, régionale, nationale ou européenne.

- **Identifier et soutenir le développement de filières locales et d'excellence**

Les territoires peuvent appuyer le développement de filières locales pour la satisfaction de besoins (alimentation, bâtiment, besoins énergétiques,...) au moyen d'outils appropriés (encouragement à la production d'énergie à partir des sources renouvelables, à la production de biens et de services en circuits courts mobilisant les ressources disponibles,...). Les territoires peuvent aussi porter ou contribuer au pari de l'adaptation de la structure productive régionale aux transitions durables,

en renforçant et accompagnant des filières/domaines d'excellences qui connaissent un ancrage territorial fort et qui ont une visibilité au niveau régional, national voire international. Pour maintenir leur niveau d'attractivité ou le développer, les territoires peuvent appuyer le développement de ces filières /domaines vers une excellence qui intègre les enjeux de l'économie circulaire.

#### • Mobiliser les acteurs de la recherche et de la formation

Pour faire de la région un acteur incontournable en matière de recherche et de formation sur l'économie circulaire, la mobilisation des acteurs impliqués dans la recherche et de la formation doit permettre d'aborder les enjeux liés aux nouveaux modèles de développement dans une approche interdisciplinaire croisant notamment les regards des sciences expérimentales et des sciences humaines et sociales. Cette transdisciplinarité, facteur de différenciation, doit permettre de construire une recherche d'excellence sur le sujet reconnu internationalement.

## CONFORTER LES PÔLES D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DE RECHERCHE ET D'INNOVATION ET DÉVELOPPER LEUR ACCESSIBILITÉ (EET)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Art. L214-2** du code de l'éducation : « Dans le respect des stratégies nationales de l'enseignement supérieur et de la recherche, la région élabore, en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements compétents, un schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. »

### ● Parti pris concerné(s) :

La volonté d'accroître l'attractivité en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation de la région à différentes échelles (national, européenne et internationale) ainsi que sa capacité à rayonner et à mettre en réseau ses atouts sont affirmées à la fois dans le parti pris 1, « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » (orientation 1 : « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ») ainsi que dans le parti pris 2, « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » (orientation 2 : « conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional », et orientation 3 : « Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale »).

En outre, le Schéma Régional, de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI) des Hauts-de-France adopté par l'Assemblée régionale en date du 23 novembre 2017 trace la feuille de route de la politique régionale de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation pour l'emploi et la croissance. Il définit un ensemble d'ambitions partagées et des mesures pour les 5 années à venir au plus près des besoins économiques et sociaux en renforçant la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires via la formation, la recherche et l'innovation.

### ● Tendances observées :

Sous l'impulsion des politiques publiques, la région Hauts-de-France a accompli des progrès économiques notables ces dernières années. Sa structure productive se modifie progressivement pour intégrer les secteurs et filières d'avenir, même si le changement prend du temps. L'agriculture y est dynamique, tout comme ses capacités générales à s'externaliser (5ième région exportatrice en 2015 pour 10,3 % du volume national, 2ième région importatrice pour 11,1 % des approvisionnements de la France, malgré une balance commerciale déficitaire). L'économie présentelle progresse (+44 % entre 1982 et 2011 pour ces emplois), il en va de même pour la création d'entreprises. La région compte 10 organismes de recherche, 8 pôles de compétitivité visibles et reconnus, bien insérés dans les réseaux de recherche et d'innovation nationaux et européens.

En 2015, les Hauts-de-France figuraient au 4ième rang des régions françaises pour l'enseignement supérieur en effectifs d'étudiants et accueillaient également 10,8 % des élèves ingénieurs de France (pour 8,7 % des étudiants) dans ses 7 universités et 30 écoles.

Néanmoins, à côté de ces atouts indéniables subsistent de nombreuses marges de progrès. Les mutations du système productif régional s'accompliront grâce à un investissement accru dans la recherche et développement : or la part des dépenses de R&D dans le produit intérieur brut régional était deux fois inférieure en 2015 par rapport à celle de la France métropolitaine (1,1 % au niveau régional contre 2,2 % sur le plan national). Par ailleurs, les Hauts-de-France ne sont que la 8ième région pour le personnel de recherche.

La part de la population régionale des 25-64 ans disposant d'un diplôme de l'enseignement supérieur en 2018 représentait 27,1 %. Elle progressait de 3,7 points par rapport à 2008 mais demeurait inférieure à celle de la France (32,1 %) et de l'Union européenne (28,6 %). Le taux régional des diplômés du supérieur parmi les 30-34 ans était de 38,8 % en 2013 contre 44,9 % pour la France métropolitaine.

Enfin, la part des cadres des fonctions métropolitaines supérieures passait entre 2009 et 2014 de 6,1 % à 6,7 % mais restait en retrait par rapport à la France (10,5 %).

#### ● T0 :

Part des dépenses de recherche&développement dans le PIB régional en 2014 : 1,1 % (source : INSEE)

Part des cadres des fonctions métropolitaines supérieures dans l'emploi régional en 2014 : 6,7 % (source : INSEE)

Effectifs d'étudiants dans l'enseignement supérieur en niveau et en part par rapport à la France métropolitaine en 2016-2017 : 224 591 et 8,5 % (source : DEPP et RERS)

Nombre d'étudiants en mobilité entrante (en 2016-2017): 18 874 (source : Campus France)

#### ● Résultats attendus :

Bien qu'ils se situent sur des champs différents et n'opèrent pas sur les mêmes horizons temporels, le SRADDET, le SRESRI, le SRDEII ainsi que la Troisième Révolution Industrielle « Rev 3 » convergent vers l'ambition de rendre la région plus attractive, plus visible, plus rayonnante, plus soutenable, mieux accessible et connectée. La posture régionale consiste à encourager la recherche et l'innovation, en s'appuyant sur les atouts de tous les territoires, notamment ceux nombreux présents dans les villes moyennes, afin de générer davantage d'activités, de créer plus de richesses ancrées sur le territoire, d'élever le niveau de formation de la population de sorte qu'il corresponde aux besoins en compétences des écosystèmes territoriaux, et créer des emplois pérennes.

Les finalités de l'objectif visant à conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité se déclinent de façons multiples :

- La création d'un environnement général favorable à l'enseignement supérieur, à la recherche et à l'innovation, performant et identifiable à l'international, marqueur de l'identité du territoire ;
- La structuration et la coordination de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation ;
- L'équilibre entre spécialisation, excellences et besoins économiques des territoires par une mise en système au service de l'intérêt régional ;
- La mise en place des conditions d'accueil optimales tant vis-à-vis des étudiants que des enseignants-chercheurs ;
- le développement et la mutualisation des investissements immobiliers, des plateformes, des équipements connectés des établissements de l'enseignement supérieur et de la recherche permettant d'attirer de nouveaux étudiants, enseignants-chercheurs, centres de recherche et de transfert de technologie et acteurs économiques.

#### ● Leviers :

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **Favoriser les logiques de différenciation de sites et de complémentarité entre territoires au bénéfice d'une synergie et d'une visibilité globale.**

L'ambition est de positionner chacun des sites et territoires afin de créer une réelle dynamique d'attractivité et de rayonnement. Ces changements doivent être l'opportunité d'aller au-delà de la simple addition des environnements préexistants pour faire des Hauts-de-France une région phare de l'enseignement supérieur de la recherche et de l'innovation, une région qui transforme ses spécificités en atouts et excellences au profit des besoins économiques des territoires et du développement socioéconomique régional.

**- Améliorer l'accessibilité aux pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et favoriser leur structuration par leur rapprochement et leur mixité fonctionnelle.**

L'accessibilité des sites, tant sur le plan physique que numérique, devra être facilitée : l'intégration optimale à la ville et ses équipements (logement, restauration, pôles culturels et sportifs, zones d'activités, etc.) devra être favorisée, notamment via les modes de transports doux/bas carbone et les liaisons fluidifiées avec les gares. En outre, la mutualisation des équipements connectés via notamment le très haut débit, et la mixité fonctionnelle des sites sont des atouts favorables pour leur attractivité et leur rayonnement.

**- Créer les bonnes conditions de l'accueil et de la mobilité.**

Pour les personnels de recherche comme pour les étudiants, la qualité de vie constitue un critère déterminant de l'attractivité. Le logement en est un des éléments : ils devront être en nombre suffisant, à prix abordables, de qualité, bien équipées et connectés et à proximité des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. De même, une politique de transport adaptée du point de vue tarifaire et en termes de liaisons facilitées aux pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'aux portes d'entrée régionales, nationales et internationales est nécessaire. Il ainsi s'agit de favoriser à l'horizon 2030 le caractère « ubiquitaire » de la région en développant le champ des possibles quel que soit le territoire.

● **Echéances :**

2030

## SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ET LA TRANSFORMATION DES FILIÈRES PROFESSIONNELLES DE L'HABITAT (LGT)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'habitat »
- **Attendus de l'Etat** : n°14 (créer les conditions favorables à une production de logements à la hauteur des besoins)

### ● Partis pris concernés :

Cet objectif répond aux parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée », et à l'orientation 1 : « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ». Il se rattache également au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », et à l'orientation 3 : « le besoin de développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et de contribuer à la transition énergétique ».

### ● Donnée de référence (T0, tendances observées) :

Nombre d'emplois dédiés aux filières professionnelles de l'habitat, en neuf et en réhabilitation, a diminué ces dernières années : en 2016, 31 130 entreprises artisanales dans le bâtiment et les travaux publics étaient implantées en Hauts-de-France (6% du BTP national), soit 104 512 salariés du Bâtiment et des Travaux Publics (9 % du BTP national).

### ● Résultats attendus :

Il est proposé de développer le nombre d'emplois dédiés aux filières professionnelles de l'habitat, en neuf et en réhabilitation.

### ● Leviers :

La Région a défini comme enjeu le soutien à l'emploi par le renforcement des filières à travers les leviers suivants :

- **Favoriser la création, le développement ou le soutien de pôles d'innovation et d'expérimentation**, en lien direct ou indirect avec le logement et ses usages (exemples : projets démonstrateurs et développement des réseaux d'échanges de données numériques, des actions pour les économies, la production locale et le stockage d'énergie dans les logements et leurs abords, les éco-matériaux, les innovations favorisant l'accès au logement, la production ou l'amélioration de l'habitat public ou privé...).

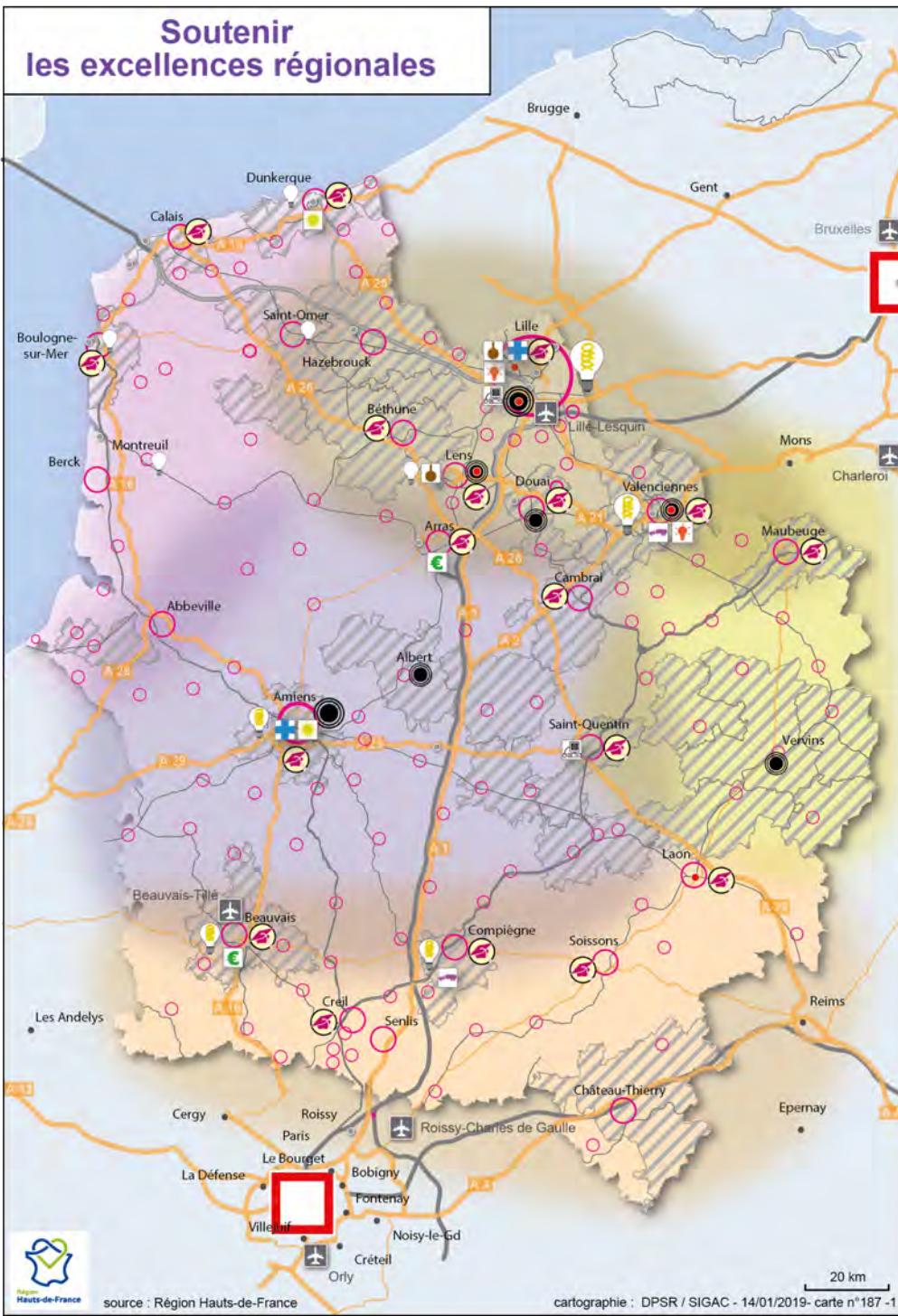
- **Encourager le développement et l'appui des filières du BTP et des autres filières professionnelles** (auditeurs...), utiles à la conception, la production, l'exploitation et l'usage, la réhabilitation ainsi que la déconstruction de logements, de manière à anticiper les évolutions des besoins quantitatifs et qualitatifs en matière d'habitat. Par là-même, l'objectif sera aussi de contribuer à un urbanisme durable, à la maîtrise des coûts de construction, à la diffusion de techniques de réhabilita-

tion et d'écoconstruction, à la mutualisation de moyens à la diffusion de progrès et au partage d'expérience...

- **Appuyer le déploiement des actions de formation et d'insertion** (clauses d'insertion sociale dans les marchés publics, développement de l'apprentissage,...) afin d'accroître la qualification et les compétences des acteurs du secteur et, in fine, de favoriser l'emploi ainsi que l'intégration sociale via les marchés de réhabilitation ou de construction neuve de logements.

- **Echéance :**

2030



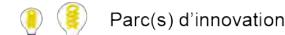
## Favoriser la diversification économique des territoires

### Têtes de réseau \*

- Mobilité terrestre et fluviale
- Santé, nutrition
- Robotique, numérique
- Industries créatives
- Bioéconomie
- Energie
- Chimie matériaux



Pôle de compétitivité



Parc(s) d'innovation



Parc d'innovation en projet

### Territoires d'industrie \*\*

### Conforter les pôles d'enseignement supérieur et leur accessibilité

#### Pôles universitaires et Grandes Ecoles

#### Ossature régionale

Capitale régionale

Second pôle régional

Pôle d'envergure régionale

Pôle intermédiaire



5 espaces à enjeux

#### TGV

Grandes lignes

TER

Autoroutes

Routes principales

Aéroports

Gares TGV et TERGV

\*Les « Têtes de réseau » désignent des territoires spécifiques capables de dynamiser un[e] thématique/domaine adossé[e] à un réseau régional au bénéfice du rayonnement de l'ensemble des Hauts-de-France (cf. orientation 3 du parti pris 2 du SRADDET). On en dénombre 7, positionnées en binôme, réparties sur autant de domaines/thématiques.

\*\* Les « Territoires d'industrie » sont des intercommunalités situées dans les campagnes, les espaces périurbains, les villes petites et moyennes, présentant une forte identité et un savoir-faire industriels, et où l'ensemble des acteurs, notamment les entreprises et les collectivités locales, sont mobilisés pour le développement de l'industrie. Ils feront l'objet d'un accompagnement public spécifique.

# ATTRACTIVITE ECONOMIQUE



Affirmer un positionnement de hub logistique

## AUGMENTER LA PART MODALE DU FLUVIAL ET DU FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES (CAE-TIM)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

• **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur [...] le transport de marchandises. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»

• **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises)

### ● Partis pris concerné(s) :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 1 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »). La dynamique 2 « EURO-HUB : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » du SRDEII est également concernée.

### ● Tendances observées :

Les flux importants de marchandises en région sont essentiellement des flux routiers mais qui induisent deux puissantes externalités qu'il faut maîtriser : saturation des axes autoroutiers, notamment autour de Lille, et pollution atmosphérique.

Pourtant la région dispose d'atouts indéniables en termes d'infrastructures et d'équipements : réseau ferroviaire le plus dense après celui de l'Ile de France, un littoral de 215 kms, une plateforme industrielo-portuaire avec le port de Dunkerque, 1381 kms de canaux de voies navigables, 27 ports fluviaux, 2 aéroports internationaux...

Ces atouts doivent être davantage valorisés et mis en système pour que la région devienne un maillon essentiel dans l'organisation (logistique) de l'espace nord-ouest européen.

La région affiche déjà une tendance positive en termes de répartition modale par rapport à la moyenne nationale (mais encore inférieure aux moyennes belges et néerlandaises...).

Toutefois, les flux routiers de transit, auxquels s'ajoutent les flux infrarégionaux, présentent un enjeu environnemental important sur un territoire où la pollution de l'air et la congestion sont élevées.

Avec son réseau fluvial diversifié et raccordé à fois à la capitale française, au Benelux et à l'Allemagne via l'Escaut, le territoire des Hauts-de-France présentera, avec la future liaison Seine-Nord Europe, un atout considérable dans la logistique portuaire de l'Europe du nord-ouest, ce qui permettra de tirer encore mieux parti de l'avantage d'une ouverture sur deux mers.

● T0 :

*Parts modales du transport terrestre de marchandises hors oléoduc (sources : SOeS (2014) pour la France ; observatoire Climat –Air-Energie pour la région)*

	Rail	Voies navigables	Ferroviaire + Fluvial	Route
Hauts-de-France	15,0 %	5,7 %	<b>20,7 %</b>	79,4 %
France	9,8 %	2,4 %	<b>12,2 %</b>	87,8 %
Belgique	11,1 %	16,0 %	<b>27,1 %</b>	72,9 %
Pays Bas	5,8 %	46,6 %	<b>52,4 %</b>	47 ,6%

● Résultats attendus :

- Consolider la part modale du fluvial et du ferroviaire de 25% dans le transport de marchandises à horizon 2030 puis la faire progresser à 30% à 2050.

Pour cela, les indicateurs suivant peuvent être mobilisés :

- Part modale du transport de marchandises effectué par le fret et les voies fluviales, hors transport infrarégional (en %) ;
- Flux de marchandises pris en charge par le fer et les voies fluviales (t.km).

**Résultats « Climat Air Energie »**

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	721	956	1 155	2 966
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	184	246	298	779

Indicateurs de résultat : consommation énergétique et émissions des GES pour le transport de marchandises

● Leviers : La Région identifie 4 leviers pour atteindre cet objectif :

**- S'appuyer sur les réseaux secondaires (ferrés et fluviaux) pour assurer une desserte fine des territoires et alimenter les principaux corridors**

En région Hauts-de-France, 10 lignes capillaires, lignes fret connectées au réseau ferroviaire principal, permettent de desservir des sites industriels majeurs (chimie, agroalimentaire, matériaux, métallurgie,...). Pour le réseau fluvial, le réseau Freycinet ( gabarit I – tonnage de 250 à 400) permet l'irrigation du territoire, la desserte des entreprises et la liaison avec les voies à grand gabarit. Le réseau routier secondaire joue lui aussi un rôle dans la chaîne logistique en permettant d'alimenter les sites multimodaux (plateformes ferroviaires, ports fluviaux,...) et la connexion des entreprises non reliées directement aux infrastructures de transport alternatives.

**- Favoriser l'accès aux réseaux pour les entreprises et la diffusion locale**

Des travaux de modernisation, d'augmentation des capacités (mises à 2x2 voies,...), de sécurisation (doublement d'écluses,...), d'évitement (contournements routiers, ferroviaires,...) sur les réseaux fluvial, ferroviaire et routier sont autant de garanties qui permettent aux entreprises de pérenniser leur activité et de se développer en région Hauts-de-France.

Le développement de l'activité fret ferroviaire dans la région dépend également de la création et de la modernisation d'installations terminales embranchées (ITE), qui permettent de connecter un site d'activités au réseau ferroviaire. Il s'agira notamment d'accompagner les entreprises souhaitant réactiver leur ITE.

#### **- Optimiser et promouvoir l'offre de transport et les services**

Des sites en région Hauts-de-France présentent un intérêt majeur au regard de leur positionnement sur les grands corridors fret, et composent ensemble l'offre régionale multimodale. D'autres sites peuvent compléter cette offre car situés à proximité de grands chargeurs, et des marchés franciliens et européens. Enfin, certains sites, telles les futures plateformes du Canal Seine-Nord Europe, restent à développer et à calibrer. L'enjeu sera d'identifier la potentialité de l'ensemble de ces sites et d'assurer leur complémentarité, notamment en termes de services afin de garantir une mise en réseau efficace.

#### **- Valoriser le système portuaire maritime**

La façade maritime de la région Hauts-de-France est un véritable atout qu'il convient de valoriser pour l'intégrer au hub logistique régional : l'activité portuaire de la région représente près de 90 millions de tonnes de fret, dont près des deux tiers sont issus du Transmanche.

La région doit veiller à la connexion des 3 ports Dunkerque, Calais et Boulogne, au reste du système logistique, étant entendu qu'ils ont chacun leurs propres problématiques d'accèsibilité.

# OPTIMISER L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES (TIM-GEE)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur [...] le transport de marchandises. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»
- **Attendus de l'Etat** : n°8 (trouver des solutions logistiques pour la desserte efficace et prioritaire des centralités, et renforcer sur cette base le système régional de transport de marchandises, en privilégiant la multimodalité)

## ● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 1 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »). La dynamique 2 « EURO-HUB : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » du SRDEII est également concernée.

## ● Tendances observées :

Les Hauts-de-France sont :

- La 2<sup>ème</sup> région dans le secteur de l'entreposage (en effectifs) : 17% des effectifs nationaux
- La 2<sup>ème</sup> région en centrales d'achats non alimentaires (en effectifs) et en nombre de bâtiments logistiques
- La 3<sup>ème</sup> région pour le transport de fret, interurbain et de proximité (en effectifs)
- La région compte 36 848 effectifs salariés dans la logistique, 35 270 dans le transport de marchandises.
- La région accueille par ailleurs plus de 600 entrepôts ou plateformes logistiques de plus de 5000m<sup>2</sup> et propose la surface d'entreposage la plus élevée de France métropolitaine (12,5 millions de m<sup>2</sup>).

Les entrepôts logistiques sont le 2<sup>ème</sup> poste de demande de permis de construire en termes de superficie dans la région (le 1<sup>er</sup> dans l'Oise)

Constat : la pression foncière a conduit les activités logistiques à s'éloigner des centres urbains (desserrement logistique, un phénomène à maîtriser)

Le secteur du transport de marchandises et de la logistique est un secteur clé de la compétitivité. La question de l'accessibilité des sites de production est aujourd'hui un enjeu essentiel dans les choix de développement et de localisation des entreprises.

## ● Résultats attendus :

- Une concentration des plateformes logistiques et des implantations privilégiée aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier) => il s'agit ainsi de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux

- Une gestion économe du foncier
- Des aménagements qualitatifs : réutilisation des friches, densification, conditions de taux d'occupation, accessibilité...
- identification des secteurs à enjeux en fonction des bassins d'emplois, des secteurs d'activités et des chargeurs les plus importants...
- élaboration d'un schéma régional de la logistique

- **Leviers :**

L'approche sous l'angle de l'aménagement vient compléter celle, économique, développée dans le SRDEII en proposant un aménagement soutenable des zones d'activité logistiques, prenant en compte, notamment les leviers suivants :

- **Conditionner l'implantation à l'accès bi ou tri-modal de ces zones**
- **Accorder une attention particulière au traitement qualitatif des zones** (densification, aménagements paysagers, respect de la biodiversité pour un traitement qualitatif des zones)
- **Favoriser l'accessibilité et la multifonctionnalité des zones pour les salariés** (la qualité des zones de vie)
- **Traiter et reconvertisir des friches**
- **Veiller à un taux d'occupation des zones existantes conséquent avant la création de nouvelles zones** (des critères à envisager : ratio foncier éco/ nombre d'emplois à l'hectare...)

- **Echéance :**

2030

## FAVORISER DES FORMES DE LOGISTIQUE URBAINE ET DE DESSERTE DU DERNIER KM PLUS EFFICACES (CAE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur [...] le transport de marchandises. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»
- **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°8 (trouver des solutions logistiques pour la desserte efficace et prioritaire des centralités, et renforcer sur cette base le système régional de transport de marchandises, en privilégiant la multimodalité) ;

### ● Partis pris concerné :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 1 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »). La dynamique 2 « EURO-HUB : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » du SRDEII est également concernée.

### ● Tendances observées :

La logistique urbaine donne lieu à des préoccupations diverses selon les territoires (contraintes, configuration spatiale, enjeux différents selon les villes ou agglomérations) qui se traduisent par une prise en compte inégale de la circulation des marchandises dans les Plans de Déplacements Urbains (volet très développé pour la Métropole Européenne de Lille, plus ou moins développé pour d'autres agglomérations régionales). On constate des règlementations très différentes selon les territoires (stationnement, horaires de livraison, gabarits autorisés), un foncier urbain qui se raréfie, la présence d'un foncier périurbain à mieux intégrer et l'existence d'infrastructures multimodales à la fois en « cœur de ville » et à proximité (Port de Lille, réseau ferroviaire).

Pour la seule agglomération lilloise, on compte 450 000 mouvements hebdomadaires de marchandises, dont les 2/3 sont en lien avec la population (principalement commerce pour 1/3 des mouvements et activités tertiaires). Ce qui correspond à 1 mouvement / emploi / semaine et 1.5 mouvement / établissement / jour. 70% des livraisons se font sur la voie publique et génèrent donc directement des entraves à la circulation.

Les premiers et derniers kilomètres peuvent représenter jusqu'à 20% des coûts logistiques avec de impacts importants en termes d'émissions de GES.

Certaines agglomérations, et plus particulièrement l'agglomération lilloise, voient une croissance de l'e-commerce particulièrement marquée (+30 % entre 2009 et 2010, +23 % entre 2011 et 2012). Cette augmentation se manifeste par le développement des flux tant à travers la livraison des clients finaux que par l'activité des entreprises du e-commerce.

Ce domaine est en constante et rapide évolution et s'il dépend pour partie des acteurs privés, les impacts en termes d'aménagements, d'environnement et sur le cadre de vie sont à prendre en considération et à anticiper.

La question de la logistique urbaine se pose au croisement de l'urbanisme, des transports, du développement durable et du commerce et nécessite donc une approche transversale.

## 4 enjeux se dégagent :

- ① environnemental : comment encourager et accompagner les innovations en matière de véhicules, de motorisation, de mutualisation, d'aménagements pour une diminution des nuisances tout en maintenant un service efficace ?
- ② économique : une bonne organisation de la chaîne logistique dans son ensemble est un facteur d'attractivité économique pour les entreprises.
- ③ commercial : l'organisation, la gestion et l'optimisation de la logistique urbaine ont un impact direct sur le développement et l'attractivité des coeurs de villes. Maintenir un dynamisme commercial en centre-ville nécessite de proposer une nouvelle logistique urbaine compatible avec les nouvelles réglementations et les enjeux environnementaux.
- ④ logistique urbaine et développement du e-commerce : l'explosion du e-commerce génère des flux importants et des attentes en termes de livraison au plus près du consommateur.

- **Résultats à atteindre :**

### Résultats « Climat Air Energie »

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	881	1298	1681	6 119
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	211	317	416	1 618

**Indicateurs de résultat :** consommation énergétique et émissions de GES pour le transport de marchandises

- **Leviers :**

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **Intégrer la thématique logistique urbaine dans les documents d'urbanisme** (localisation de sites logistiques, foncier...)
- **Développer des centres de distribution urbaine de façon maîtrisée, cohérente et intégrée au regard de la stratégie d'aménagement des territoires**
- **Accompagner l'émergence d'une organisation intégrée de la logistique dans les projets de territoire**
- **Recourir à des modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier kilomètre**
- **Créer des lieux de partage entre acteurs** (publics/privé ; observation des tendances, des expérimentations...)

## Affirmer un positionnement de hub logistique



## Infrastructures existantes :

- Aéroport fret
- Autoroute
- réseau routier principal
- Axe de fret ferroviaire principal
- Axe fret routier principal
- Axe fret fluvial principal

## Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises

- Système multimodal dans l' hinterland portuaire maritime et l'axe Nord-Sud
- Canal Seine Nord Europe

## S'appuyer sur les réseaux secondaires ferrés et fluviaux :

- Axes de fret ferroviaire secondaire
- Réseau fluvial secondaire

## Favoriser l'accès aux réseaux pour les entreprises et la diffusion locale :

- Axes de fret routier secondaire
- Secteurs à désengorger prioritairement

## Optimiser et promouvoir l'offre de transport et les services :

- Plateformes trimodales
- Projet de plateforme

## Valoriser le système portuaire maritime :

- Port maritime



# ATOUTS INTER-TERRITOIRES



## Faire du Canal Seine-Nord Europé un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités

Le choix d'un objectif spécifique au Canal Seine-Nord Europe (CSNE), élevé au statut de grand projet régional, tient à ses dimensions transnationale et transdisciplinaire. Transnational, il connecte les Hauts-de-France au réseau fluvial à grand gabarit des bassins de la Seine et de l'Escaut, et se positionne naturellement au sein du parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée ». Transdisciplinaire, il irrigue l'aménagement du territoire régional par ses enjeux en matière de tourisme, de mobilité, d'intermodalité, d'environnement et surtout en matière d'économie (logistique fluviale).

Le Canal Seine-Nord Europe aura un gabarit de type Vb<sup>1</sup>, il permettra aux convois de 185m de long et pouvant transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises de circuler, où la configuration actuelle des voies d'eau les limite à 800 tonnes, au niveau du « goulet » du Canal du Nord. Long de 107 kilomètres, entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, d'une largeur courante de 54 mètres, ce projet comprend la réalisation de 6 écluses (ainsi que d'une écluse de jonction), 61 rétablissements routiers ou ferroviaires, un bassin réservoir de 154 millions de m<sup>3</sup>, ainsi que 3 ponts-canaux dont un pont-canal de 1,3 km de long enjambant la vallée de la Somme ; sont également intégrés à l'assiette du projet des quais industriels et céréaliers, deux ports de plaisance, ainsi que les quais et arrière-quais pour quatre plateformes multimodales.

Parallèlement à ce projet, des travaux de recalibrage et de mise à grand gabarit de l'Oise, la Deûle, la Lys, de remise en navigation du canal Condé-Pommeroeul ainsi que des travaux d agrandissement des écluses, financés par la Région et l'Etat, ont été entrepris depuis les CPER 2000-2006. Ils permettent la mise à grand gabarit de l'itinéraire fluvial Seine-Escaut.

La seule réalisation de ces travaux d'infrastructure et d'équipement n'offre pas l'assurance de tirer parti de toutes les potentialités offertes par le chantier et la mise en service du canal. Aussi, l'Etat a lancé depuis plusieurs années une Démarche Grand chantier qui porte principalement sur la valorisation du chantier en termes d'emploi local et sur son intégration territoriale. En complément, il apparaît capital de construire un projet de développement et d'aménagement pour le CSNE. Ce projet doit s'attacher à bâtir un écosystème de la voie d'eau qui consolidera les grandes filières régionales (agricoles, industrielles, logistiques...), créera une nouvelle attractivité territoriale tout en favorisant la diversité et la complémentarité des usages du bord à canal<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Gabarit qui entre dans une classification européenne des voies navigables européennes permettant l'accès de bateaux d'emport supérieur à 3000 tonnes.

<sup>2</sup> En mitoyenneté avec la voie d'eau au sein de son assiette foncière (chemin de service, dépendances vertes...) ou sur les parcelles directement attenantes.

Ce projet d'aménagement et de développement du CSNE prendra corps au sein d'une Directive régionale d'aménagement, distincte du SRADDET.

Les objectifs et règles du SRADDET sont mobilisés pour créer les conditions favorables au projet d'aménagement et de développement du CSNE :

En concordance avec l'orientation 1 du PP1 « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales », le défi régional affiché pour le CSNE au travers de l'objectif stratégique est celui du développement endogène. Il s'agit, à partir de ce grand projet d'infrastructure européenne, de faire du CSNE un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités pour les Hauts-de-France et les territoires traversés par le canal, ainsi qu'un laboratoire de bonnes pratiques pour l'ensemble du réseau fluvial régional.

Cet objectif stratégique est décliné en 4 objectifs opérationnels qui posent les fondements du projet (maillage des infrastructures et équipements, développement économique, mobilités, aménités) :

- Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures ;
- Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal ;
- Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais ;
- Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du CSNE.

## FAIRE DU CSNE UN MAILLON STRUCTURANT DU HUB LOGISTIQUE HAUTS-DE-FRANCE EN VEILLANT NOTAMMENT À LA COMPLÉMENTARITÉ ET LA MISE EN RÉSEAU DES SITES ET INFRASTRUCTURES (TIM)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur [...] le transport de marchandises. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»
- **Attendus de l'Etat** : n°8 (trouver des solutions logistiques pour la desserte efficace et prioritaire des centralités, et renforcer sur cette base le système régional de transport de marchandises, en privilégiant la multimodalité)

### ● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » (« affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative »).

### ● Tendances observées :

- La stratégie nationale portuaire expose des secteurs de coopération entre ports maritimes selon une logique de façade et une coopération avec les principaux ports intérieurs dans une logique d'axe. Pour les Hauts-de-France, l'Axe Nord est structuré à partir de la façade maritime du Grand Port Maritime de Dunkerque, de Boulogne-Calais et Eurotunnel, en relation avec les ports intérieurs et leur hinterland.
- La création de Norlink Ports en 2016 marque la première étape d'une structuration de la coopération interportuaire en Hauts-de-France. Association des ports des Hauts-de-France, Norlink Ports regroupe les ports gérés par les Chambre de Commerce et d'Industrie, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Détrict et le Syndicat Mixte des Docks Seine Nord Europe-Escaut, à l'instar des ports du Rhône (association Medlink lancée à l'initiative du port de Marseille) et de l'axe Seine (HAROPA réunit les ports du Havre, de ROuen et de PAris).
- Le regroupement d'intérêts publics et privés dans les structures de gouvernance portuaire, à l'instar des ports du valenciennois en syndicat mixte ouvert, permet des synergies entre les développements portuaire et territorial, ainsi qu'une mutualisation des savoir-faire. Cette piste est explorée par VNF dans le cadre de l'évolution des concessions de ports de commerce.

### ● T0 :

- part modale du transport par voie fluviale en Hauts-de-France<sup>3</sup>: 5,7 %
- maillage des quais et ports intérieurs préexistants sur l'axe Seine-Escaut (cf. carte hub logistique)

<sup>3</sup>Source : SOeS (2014) pour la France ; observatoire Climat –Air-Energie pour la région

- trafics de référence 2017 (chargement-déchargement) : trafic global sur le réseau de la Région Hauts-de-France : 11,54 Mt dont : Canal du Nord (3,4 Mt), Escaut canalisé (4 Mt)<sup>4</sup>, Canal de Dunkerque à Valenciennes (entre 2,1 et 3,2 Mt), section de Douai à Bauvin (3,5 Mt), Lys frontalière et Canal de la Deûle (entre 5,2 et 5,6 Mt). Trafic de référence pour l'Oise et le canal du Nord (Bassin de la Seine) : 2,55 Mt.<sup>5</sup>
- Le trafic total, incluant le trafic de transit s'élève ainsi à 14,5 Mt/an pour le réseau Hauts-de-France.
- trafic de référence des ports intérieurs : port de Lille (2017) : 1,17 Mt, ports du Valenciennois (2017) : 991 683 t, port de Béthune (2017) : 314 000 t, port céréalier de Languevoisin (2017) : 107 590 t, port de Longueil Ste-Marie (2017) : 50 009 t, port céréalier de Noyon (2017) : 65 050 t, port céréalier de Marquion (2016) : 23 556 t.

### ● Résultats attendus :

Le CSNE est source d'attractivité, de création d'emploi et de développement territorial, notamment pour l'industrie régionale (conformément aux dynamique TRI et Euro-hub du SREII).

Une offre cohérente est proposée à l'échelle du système portuaire régional, incluant les plateformes du CSNE. Les équipements multimodaux des plateformes sont adaptés au potentiel offert par chacun des sites et territoires.

Pour observer les évolutions attendues, les indicateurs suivants peuvent être mobilisés :

- Mesure des effets induits sur l'ensemble du réseau fluvial régional :

- augmentations de trafic des sites existants, ports et quais français entre Paris et la Belgique,
- remplissage des friches ou espaces disponibles en bord à voie d'eau sur l'axe Seine-Escaut,
- évolution de la part modale du fluvial dans le transport de marchandises en région.

- Mesure des effets directs sur le Canal Seine-Nord Europe :

- aux de remplissage des plateformes,
- trafic annuel sur le CSNE,
- nouvelles infrastructures construites, raccordements réalisés.

### ● Leviers :

La mise en place d'une offre cohérente à l'échelle du système portuaire régional reposera sur plusieurs leviers :

- faire évoluer les gouvernances portuaires du réseau fluvial à grand gabarit afin de renforcer leurs modèles économiques ;
- proposer une approche différenciée sur les quais, ports et plateformes multimodales du CSNE. Cette approche doit permettre de renforcer/faire émerger des sites phares en matière de places industriello-portuaires, à partir des écosystèmes industriels en place et d'identifier les raccordements modaux prioritaires ;

<sup>4</sup> Sources : Rapport annuel 2017, Observatoire du transport fluvial, Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais, VNF et contribution VNF au SRADDET Hauts-de-France, novembre 2017

<sup>5</sup> Source : Transport et tourisme fluvial, les chiffres clés 2017 du Bassin de la Seine, Direction territoriale bassin de la Seine, VNF

- garantir l'insertion de ces équipements d'intérêt régional dans une stratégie d'axe Seine-Escaut (vers Dunkerque, l'Escaut, la Lys). À cet effet, il sera nécessaire de bâtir une gouvernance pour l'axe Seine-Escaut ;
- travailler à une mutualisation des flux des industriels pour bâtir des solutions logistiques de transports combiné.

- **Echéances :**

mise en service du CSNE (2027) et au-delà (horizon de 20 ans pour le maillage des sites, soit 2047).

## OPTIMISER L'USAGE DE LA VOIE D'EAU PAR UNE MOBILISATION DES TERRAINS NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, TOURISTIQUE ET RÉCRÉATIF DU CANAL (TIM-CAE)

### ● Références :

Initiative régionale

### ● Parti pris concerné :

Cet objectif renvoie au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 2 « valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique ».

### ● Tendances observées :

- Des évolutions positives en termes de parts de marché de la voie d'eau, en particulier pour le trafic conteneurs, démontrent l'intérêt du mode fluvial dans l'économie régionale.
- En zones urbaines, la pression foncière croissante le long des voies d'eau peut conduire à limiter le développement ou l'accès des sites portuaires (par ex sur la MEL et le Douaisis), ou à des suppressions d'accès aux berges.
- Un engouement pour le tourisme fluvial et fluvestre est constaté au niveau national : le nombre de paquebots fluviaux sur la Seine a plus que doublé entre 2011 et 2017 (VNF et Haropa tablent sur une augmentation de 50% à échéance de cinq ans) ; en 2017, un schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale sur la vallée de la Seine a été adopté. Il vise à créer ou aménager des escales de croisière entre Paris et le Havre, et à les équiper en nouveaux services, dans la perspective de retombées économiques pour les territoires situés le long de l'axe Seine ; un développement de la plaisance fluviale autour d'itinéraires touristiques se traduit par l'intérêt des opérateurs de croisière pour de nouvelles destinations (démarche Oise River Cruises).
- Cet engouement est également marqué par le développement des loisirs nautiques sur plans d'eau : ski nautique, wake board, barefoot, wakeskat...Un protocole d'accord 2018-2022 a été signé entre VNF et le comité national olympique français relatif à la pratique des sports nautiques sur les voies navigables intérieures.
- Malgré ces tendances, des freins structurels à l'usage de la voie d'eau persistent, le principal étant lié à la limitation du gabarit (largeur, tirant d'eau, tirant d'air...).

### ● T0 :

- Le trafic fluvial est fortement lié à la vitalité des principales filières des Hauts-de-France utilisatrices de la voie d'eau<sup>6</sup> : agroalimentaire (3,7 Mt), matériaux de construction (2,9 Mt), métallurgie (1,6 Mt), conteneurs et colis (0,77 Mt), engrains (0,76 Mt), énergie (0,59 Mt), produits chimiques (0,54 Mt). Les 11 Mt transportées en 2017 ont permis d'éviter le passage de 570 000 camions sur les routes.
- Trafics de référence : se référer à l'objectif opérationnel n° 1

<sup>6</sup> Source : Rapport annuel 2017, Observatoire du transport fluvial, Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais, VNF

- En 2016, la fréquentation touristique de plaisance pour le réseau Hauts-de-France s'élevait à 12 900 passages<sup>7</sup> ; pour le canal du Nord elle représente environ 1000 passagers.
- Les Hauts-de-France comptent 17 ports de plaisance fluviaux (1177 places) et 56 haltes nautiques fluviales.

### ● Résultats attendus :

Le projet de développement du CSNE s'appuie sur les différentes économies permettant d'optimiser l'usage de la voie d'eau : industrielle, logistique et touristique. Le projet industriel et logistique mise sur le postulat d'acheminement de matières premières en provenance de la région, de leur transformation et/ou de leur livraison en produits finis par la voie d'eau. Chaîne d'assemblage à haute valeur ajoutée dans un domaine innovant (par exemple : habitat durable, recyclage des déchets, agro-industrie...), la voie d'eau devient un terrain d'expérimentation sur l'industrie du futur, mais aussi pour de nouvelles formes de tourisme et de loisirs.

Le projet de développement touristique du CSNE permet d'en programmer les équipements structurants (sites d'accostages, équipements d'accueil des touristes, sites d'intérêt patrimonial et culturel en proximité du canal....) et l'offre de service (services et labels à développer dans les ports, location de vélos...). Des itinéraires touristiques sont développés avec les territoires voisins, en matière de plaisance et de croisière.

Dans cette perspective, les indicateurs suivants peuvent être mobilisés :

- trafic fluvial sur l'ensemble du réseau Hauts-de-France et sur le Canal Seine-Nord Europe,
- mutation des usages des terrains en bordure du CSNE,
- nombre d'entreprises installées le long du CSNE utilisant la voie d'eau,
- nombre de passagers transportés (comptage aux écluses).

### ● Leviers :

La mobilisation du foncier pourra bénéficier des leviers suivants :

- Organiser la cohabitation spatiale des différentes activités le long du CSNE au travers d'un cadre de référence régional (DRA)
- Encourager les EPCI à se doter d'une stratégie d'anticipation foncière aux abords des voies d'eau à grand gabarit

Ces stratégies doivent permettre de favoriser le développement d'activités en lien avec le mode fluvial ou la présence de l'eau, et d'organiser la cohabitation des différentes activités aux abords des voies d'eau ; les documents d'urbanisme (SCoT et PLUi) seront mobilisés pour leur mise en œuvre, afin notamment d'orienter la destination du foncier aux abords du canal ou encore de préserver les accès aux voies d'eau dans le cadre d'opérations d'aménagement.

### ● Echéances :

Approbation du SRADDET et au-delà

<sup>7</sup> Source : VNF, Commission territoriale des Voies navigables des Hauts-de-France du 14 mai 2017

## TIRER PARTI DE LA VOIE D'EAU COMME OSSATURE DES MOBILITÉS ALTERNATIVES ET DES LOISIRS, NOTAMMENT EN FACILITANT L'ACCÈS AUX BERGES ET AUX QUAIS (CAE)

### ● Références :

Initiative régionale

### ● Type d'objectif :

Opérationnel

### ● Parti pris concerné :

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » et l'orientation 5 « Renforcer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie » et, dans une moindre mesure, l'orientation 1 « Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance ».

### ● Tendances observées :

- Tourisme fluvial/fluvestre et activités cyclables sont indissociables : 87% du réseau fluvial confié à Voies Navigables de France (VNF) – navigable et non-navigable – se situe à moins de 5 km d'une véloroute inscrite au Schéma national Développement du tourisme à vélo. VNF et l'association Départements & Régions cyclables (DRC) ont d'ailleurs signé un partenariat en 2016 pour favoriser le développement d'itinéraires cyclables le long des voies d'eau et développer leur attractivité touristique.
- Le développement d'une économie touristique axée sur les bords de voies d'eau progresse selon des logiques d'axes, à l'instar de Loire à vélo, du Grand projet vallée de Somme, de Seine à vélo... Selon les enquêtes régionales<sup>8</sup>, les retombées économiques sont estimées, par kilomètre et par an, de 16 700€ pour la Bretagne à 30 000€ pour la Loire à Vélo. Les aménagements sont le fruit de partenariats entre les collectivités et VNF qui se formalisent par des conventions de superpositions d'affectations<sup>9</sup>.

### ● T0 :

- Sur les chemins de halage, non aménagés en véloroutes ou voie verte, la circulation des vélos est, dans l'état actuel de la réglementation, soumise à autorisation de VNF (via une convention de superposition d'affectation).

<sup>8</sup> Enquêtes menées à partir de la méthode EuroVelo6 pour le compte des CRT Bourgogne, Alsace, Bretagne, Centre-Val de Loire et de l'Agence Régionale des Pays de la Loire.

<sup>9</sup> Environ 350 conventions signées selon une étude DRC et VNF : « Le tourisme fluvestre : enjeux et chiffres clés », mars 2017

- Des services de location de vélos ainsi que des aménagements cyclables sont recensés dans les agglomérations traversées par le canal, comme à Compiègne et Noyon.
- Sur les 2700 kilomètres de véloroutes inscrites au schéma régional, 900 sont situés en bordure de voies d'eau (dont environ la moitié sont réalisés).
- Une densification du maillage des véloroutes est nécessaire sur le versant sud de la région.
- Des portions d'itinéraires cyclables européens, nationaux et départementaux sont recensés sur ou à proximité du tracé du CSNE, de même que des portions d'itinéraires de grande randonnée.

### ● Résultats attendus :

Les continuités cyclables et pédestres sont garanties et aménagées le long du CSNE. Elles permettent de renforcer le maillage régional des véloroutes et voies vertes, ainsi que des chemins de grande randonnée. L'itinéraire en bordure du canal s'insère dans l'offre touristique globale, fluviale et fluvestre, du CSNE. Des connexions sont aménagées afin que cet itinéraire contribue aux mobilités du quotidien (en direction des collèges, lycées et gares situés en proximité du canal), aux loisirs des riverains (pêche, promenade...), à l'accès aux espaces ouverts, de nature et aux équipements de loisirs situés dans son environnement proche.

Cet itinéraire est matérialisé par l'aménagement d'un chemin de service revêtu. Ce dernier permet notamment :

- de garantir une même qualité d'aménagement le long des 107 km du tracé,
- de favoriser une accessibilité tous publics et un accès à une grande diversité de mode,
- de créer une colonne vertébrale qui servira de « produit d'appel » aux projets de valorisation touristique et de loisir des territoires riverains, en lien avec le CSNE.

Les accès au chemin de service, aux berges et aux quais seront assurés notamment par des aménagements adaptés aux publics et aux usages.

L'atteinte de cet objectif sera mesurée au moyen aux indicateurs suivants :

- kilomètres de véloroutes, pistes cyclables et de sentiers de randonnée nouvellement aménagés,
- nombre de point d'accès aux berges aménagés pour la promenade, la pêche et le vélo,
- comptages sur le chemin de halage.

### ● Leviers :

Le développement des mobilités douces dans le cadre du projet CSNE s'appuiera sur les leviers nécessaires suivants :

- Mettre en œuvre les itinéraires cyclables et pédestres identifiés aux Contrats territoriaux de développement (CTD), conformément notamment au schéma et à la politique régionale "Véloroutes et Voies Vertes"**
- Organiser la cohabitation spatiale des différentes activités le long du CSNE au travers d'un cadre de référence régional (DRA).**

### ● Echéances :

Mise en service du CSNE (2027) et au-delà

## GARANTIR UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ ET UN MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ AUX ABORDS DU CANAL (BIO)

### ● Références :

initiative régionale

### ● Parti pris concerné :

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » et l'orientation 5 « renforcer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie »

### ● Tendances observées :

La construction du CSNE va modeler un nouveau paysage d'infrastructure au voisinage des villages et zones habitées et aura également des répercussions à l'échelle plus vaste des entités paysagères qu'il traverse, comme par exemple au franchissement de la vallée de la Somme. Il va à la fois créer une rupture dans les continuités paysagères et écologiques des territoires traversés, et offrir une possibilité de mise en valeur par la création d'une vitrine paysagère sur les Hauts-de-France depuis l'infrastructure.

### ● T0 :

Etat de référence constitué dans le cadre de l'Observatoire de l'environnement du CSNE, sur trois sujets : hydraulique, biodiversité et paysage. La préservation des milieux les plus sensibles (Vallée de l'Oise avec ses milieux alluviaux, vallée de la Somme avec ses milieux tourbeux et ses habitats palustres, zone marécageuse de la vallée de la Sensée) est un enjeu important faisant l'objet d'une vigilance et de recommandations de l'Observatoire de l'environnement du CSNE.

### ● Résultats attendus :

Le CSNE est identifié comme un « corridor de nature en devenir ». Il constitue un axe de déplacement longitudinal grâce à ses berges et talus enherbés. Les aménagements environnementaux réalisés au titre des mesures compensatoires dans les emprises du canal et sur les sites de dépôt qui se succèdent le long des 107 km du tracé (berges lagunées, boisements, plantation de haies, aménagement écologique de nombreux délaissés dans la vallée de l'Oise...) donnent une fonctionnalité écologique à l'ensemble.

Les continuités écologiques créées ou maintenues dans le cadre du projet sont renforcées par les projets des territoires.

Les aménagements bord à canal, y compris l'aménagement des plateformes multimodales, évitent de générer de nouvelles nuisances écologiques (plantes invasives, rupture de corridors, conflits d'usage...).

Les emprises du Canal du Nord qui ne sont pas maintenues en eau sont renaturées, dans l'attente d'aménagements ultérieurs, pour contribuer aux objectifs régio-

naux de protection et de restauration de la biodiversité, ou affectées à des usages agricoles.

Le traitement des lisières du canal avec les zones habitées offre un cadre de vie apaisé pour les populations riveraines.

Les ouvrages sont conçus pour que leur consommation d'énergie soit la plus faible possible. La conception du canal permet des installations de production d'énergies renouvelables.

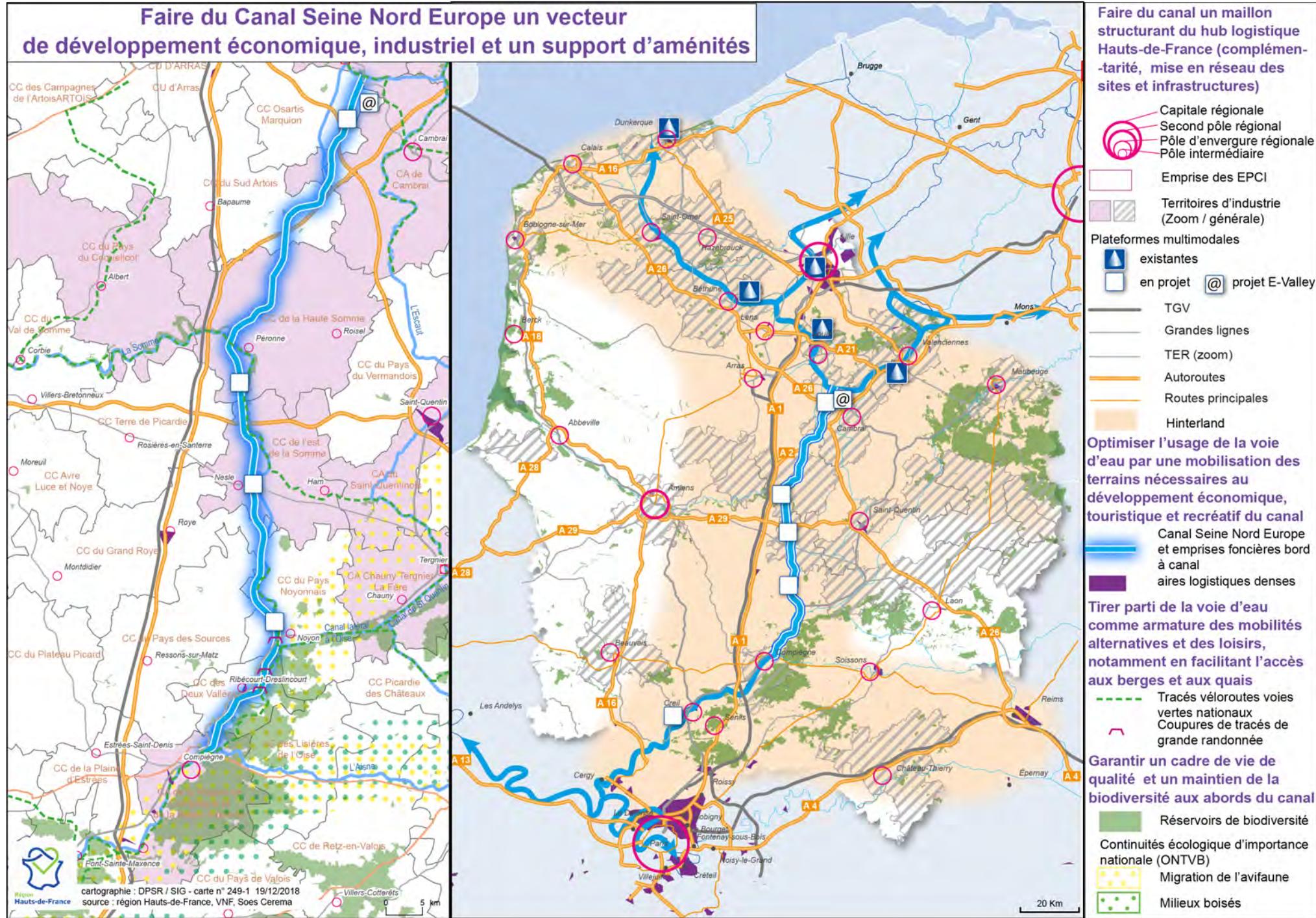
Le projet préserve la ressource en eau : l'alimentation du canal exclut tout prélèvement dans les nappes phréatiques. L'étanchéité du canal permet de limiter les besoins en eau. L'exploitation des écluses se fait en cycle fermé : l'eau nécessaire à l'utilisation des écluses est remontée par pompage entre les biefs. La préservation en périodes exceptionnelles de basses-eaux (étiage) est assurée grâce à la mise en place de réserves en eau. Le projet est conçu de façon à ne pas avoir d'impact sur le niveau des crues.

- **Leviers :**

Les travaux de l'Observatoire de l'environnement du CSNE identifieront les objets à traiter (par exemple : traitement paysager des lisières du CSNE situées à l'extérieur des emprises du projet, prise en compte de la biodiversité dans l'aménagement des plateformes multimodales...) ainsi que les outils et démarches à mettre en œuvre. Des recommandations seront traduites dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLUi) concernés.

- **Echéances :**

Approbation du SRADDET et au-delà.



# ATOUTS INTER-TERRITOIRES



## Assurer un développement équilibré et durable du littoral

La façade maritime des Hauts-de-France accueille de multiples usages qui concourent à son attractivité. On y retrouve notamment les activités liées à la production et la commercialisation des ressources maritimes (site portuaire de Boulogne, conchyliculture), une vocation logistique et commerciale évidente avec des infrastructures de rang national et européen (Grand Port Maritime de Dunkerque, site portuaire transmanche de Calais, Tunnel sous la Manche, autoroutes), un patrimoine naturel et paysager remarquable (Baie de Somme, site des Caps, dunes de Flandres), une vocation touristique et culturelle (FRAC, Musée de la dentelle, le Channel, stations balnéaires, Nausicaa, etc), des activités de sports et loisirs (plaisance, plage,...) et des enjeux environnementaux (dunes, estuaires, estrans, couloirs de migrations,...).

Les territoires composant le littoral de la région connaissent depuis plusieurs années des mutations importantes à la fois démographique (déprise sur certains secteurs, développement des résidences secondaires au détriment de l'installation de jeunes, attractivité résidentielle, installation de retraités), économiques (activité commerciale de la Cité Europe à Calais, déprise des centres villes) et sociales (reconversion de certaines activités comme la dentelle, difficultés de certaines filières comme l'agroalimentaire). Ils sont également confrontés à des enjeux liés aux changements climatiques, à la gestion des eaux (inondations, submersions marines) et à la prévention des risques technologiques (centrale nucléaire, usines Seveso,...).

Le SRADDET se propose de fixer des objectifs cohérents et complémentaires avec les objectifs fixés par la Stratégie Nationale Mer et Littoral, en cours de déclinaison dans le Document Stratégique de Façade manche est - Mer du Nord.

La Région Hauts de France a ainsi défini 3 enjeux à prendre en compte par le DSF :

- Le développement de l'économie maritime
- Les conditions de préservation de l'attractivité du littoral
- Des enjeux de connaissance et de gouvernance

## ASSURER DES CONDITIONS D'UN ACCUEIL RESPECTUEUX DES ÉQUILIBRES SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX SUR LE LITTORAL (GEE-EET)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Article L321-14 code environnement** : « lorsque la région compte des territoires littoraux, le Schéma régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, mentionné à l'article L4251-1 du CGCT(...) peut fixer des objectifs de moyens et long termes en matière de gestion du trait de côte »
- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Attendus de l'Etat** :  
**Attendu 5** « limiter la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures et le développement urbain, et créer ou restaurer et sécuriser les fonctions de corridor écologique des espaces artificialisés les plus pertinents à cet égard. Stopper la consommation des espaces naturels et de leurs abords, en tenant compte de l'aspect transfrontaliers des continuités écologiques, et investir et développer les services écologiques des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains) »
- **Attendu 6** : « conditionner le développement urbain à la prévention des risques naturels, en prenant en compte les effets connus et prévisibles du changement climatique, ainsi qu'à la préservation de la ressources en eau »
- **Attendu 13** : « identifier les outils mobilisables par les centres bourgs pour leur renouvellement, la maîtrise foncière, la valorisation patrimoniale, l'amélioration de leur habitat, l'installation durable d'artisans, de commerçants, d'agriculteurs, de services de proximité, et pour les questions de gouvernance et de solidarités locales. »
- **Attendu 14** : « Créer les conditions favorables à une production de logements à la hauteur des besoins dans le respect des enjeux de mixité sociale et d'attractivité résidentielle ».

### ● Partis pris concernés :

Le parti pris 1 d'une « ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » pose pour orientation de développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales. Le tourisme est ainsi identifié et présente des enjeux et impacts potentiels non négligeables pour les territoires littoraux. Par ailleurs, à travers le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », le SRADDET identifie l'économie maritime comme un des cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré. Il convient d'être attentif aux modalités de mise en œuvre des conditions d'accueil afin de garantir l'intégrité des espaces littoraux et permettre la durabilité des activités littorales et le maintien de l'attractivité de ces territoires.

### ● Tendances observées :

Le littoral présente une dynamique démographique contrastée qui interroge l'avenir avec :

- Un littoral qui perd de la population sur les pôles urbains les plus importants alors que la tendance nationale est inverse et un secteur arrière-littoral qui gagne, lui, en population. Le bassin de vie de Berck-Montreuil constitue une exception en termes de dynamique démographique. Parmi ses spécificités figurent notamment le cadre de vie hautement qualitatif, ainsi qu'une offre en équipement de santé qui attire une population spécifique.
- Les communes littorales connaissent une hausse démographique estivale en lien avec l'accueil de touristes.
- Le littoral subit d'importantes pressions en termes de pollution, de rejets atmosphériques et en mer, de surfréquentation des milieux littoraux, de nécessité de surdimensionnement des équipements pour tenir compte des variabilités saisonnières (stations d'épuration, parkings, etc.). L'essentiel des flux touristiques est concentré sur une étroite frange littorale, créant un déséquilibre entre les espaces littoraux et l'arrière-pays.

La popularité de certains secteurs littoraux conduit à un déséquilibre du parc de logement, se caractérisant :

- par une forte concentration des résidences secondaires sur certains secteurs,
- une problématique de l'adaptation de l'offre à la population résidente ou à la saisonnalité de certains emplois, dans les secteurs situés dans la Baie de Somme ou le sud de la Côte d'Opale,
- une pression foncière parfois forte, avec par exemple les investissements belges dans le dunkerquois,
- un besoin en logements important pour accueillir la population résidente.

Le tourisme constitue une des activités économiques du littoral, dont l'importance est plus ou moins grande selon les endroits. Les grands évènements et les grands équipements participent à une offre qui attire un public régional et extra-régional. L'attractivité touristique du littoral des Hauts-de-France repose également sur un cadre paysager et naturel relativement préservé et peu artificialisé, à la différence du littoral belge ou d'autres parties du littoral français.

Depuis plusieurs années, le « tourisme vert » et de retour à la nature continue à se développer et conduit la clientèle touristique à rechercher prioritairement une qualité de vie et des paysages préservés. Cela représente une opportunité de développement économique pour les espaces ruraux et les espaces littoraux et notamment ceux les moins anthropisés. Avec de nombreux sites préservés et de qualité, le littoral des Hauts-de-France peut ainsi répondre à cette demande.

Dans la même logique de tourisme de « bien-être », plusieurs territoires littoraux en région ont depuis longtemps attiré une clientèle autour d'activités de cures et de santé à l'image du pôle hospitalier de Berck ou du centre de thalassothérapie du Touquet. Ce secteur touristique s'appuie là encore sur le cadre de vie, ainsi que sur des équipements d'accueil dédiés. Il représente un secteur qui continue à attirer les investisseurs.

#### ● T0 :

part du tourisme littoral dans l'économie maritime (35,3 % soit 9048 emplois)

Part par EPCI des résidences secondaires dans le parc de logement (base de référence : période 2009-2014).

#### ● Résultats attendus :

Les espaces littoraux sont des territoires convoités car offrant de nombreuses opportunités et ressources incitant à leur exploitation et aux installations humaines. Il importe de trouver un juste équilibre entre les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. La vision d'aménagement à long terme du littoral devra ainsi rechercher la cohabitation des usages, pour privilégier les solutions répondant à tous les enjeux sans opposer le développement économique, la préservation de l'environnement ou l'épanouissement individuel et social.

Aussi, les leviers à mobiliser sont multiples :

**- Préserver le cadre de vie et les espaces naturels du territoire** en recherchant les solutions les plus adaptées et un équilibre entre les différentes fonctionnalités. Cette recherche de la préservation du cadre de vie sur le littoral devra être portée dans une vision globale sur l'ensemble des sujets liés (infrastructures et modes de transport, habitat et occupation de l'espace, activités économiques et agricoles, ...) et des enjeux à relever (risques liés au changement climatique, problématique de la pollution de l'air et des rejets au milieu naturel et en mer...).

**- Développer les activités touristiques et récréatives du littoral et son rayonnement extra-régional** : une attention particulière sera portée à la visibilité de l'ensemble du littoral et à une promotion adaptée mettant en cohérence et valorisant l'offre touristique des différents espaces littoraux et arrière-littoraux (Baie de Somme, Côte d'opale, Flandre maritime, arrière-pays Audomarois, etc.) et pouvant contribuer à une image plus qualitative au bénéfice de toute la région.

- **Considérer le foncier littoral comme une ressource précieuse et non renouvelable** : Il s'agira d'encourager un usage économique et limité du foncier littoral. Sans empêcher toutes possibilités de développement, il s'agira d'encourager à l'innovation sur les formes urbaines (logique d'« eco-stations balnéaires », d'« eco-agglomérations portuaires et littorales » ...) ainsi que sur des implantations alternatives dans l'arrière-pays (à croiser nécessairement avec les questions de mobilité multimodale) répondant également à l'enjeu d'égalité des territoires. Une logique de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays doit permettre de répartir entre les territoires les pressions exercées sur le milieu, les bénéfices liés à l'attractivité littorale, ainsi que les efforts pour assurer l'entretien des équipements, dont la gestion des risques naturels.

- **Echéances :**

2050

# VALORISER LES PORTES D'ENTRÉES EN RÉDUISANT L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES FLUX (TIVM-BIO-EET)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Article L321-14 code environnement** : « lorsque la région compte des territoires littoraux, le Schéma régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, mentionné à l'article L4251-1 du CGCT(...) peut fixer des objectifs de moyens et long termes en matière de gestion du trait de côte »
- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Attendus de l'Etat** :
- **Attendu 4** : « améliorer la compétitivité et le maillage des transports collectifs par rapport aux transports individuels, notamment en fiabilisant les liaisons, et les moderniser de façon à diminuer leur consommation d'énergies fossiles, inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises, et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente de personnes et des marchandises »

## ● Partis pris concernés :

A travers, le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », le SRADDET identifie l'économie maritime comme un des cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré. Par ailleurs, le parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » pose pour orientation de valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique. Ainsi, la volonté est de faire de la mer (et des voies d'eau) des vecteurs d'attractivité et de développer une économie de la mer. De plus, les dynamiques externes viennent renforcer la nécessité d'une entrée particulière sur le littoral pour la gestion des flux. Cette orientation est confortée par celle d'impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture de la région et développer les connexions avec les dynamiques du nord-ouest européen : une accessibilité renforcée (rôle de portes d'entrées internationales des ports), un développement du hub logistique et le développement des connexions immatérielles.

## ● Tendances observées :

Le détroit du Pas-de-Calais est l'un des plus fréquenté au monde. Un quart du trafic mondial y transite, auquel s'ajoutent les bateaux de pêche et de plaisance qui le fréquentent, et ce malgré un chenal de navigation de seulement 28 km de large.

Ce détroit est l'une des principales voies maritimes d'accès aux grands ports européens comme Dunkerque, Anvers, Rotterdam et Hambourg pour le transport de conteneurs. Cette ouverture sur la Mer du Nord et, de fait, vers les pays nordiques constitue une originalité pour la région et une opportunité pour toute la France. Il constitue par ailleurs le support d'un trafic transmanche (marchandises et passagers) important et intense entre les ports français de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque et les ports anglais de Douvres et Folkestone. Au transport maritime s'ajoute également la liaison ferroviaire, avec le tunnel sous la Manche, qualifié de « port sec » qui constitue une infrastructure importante autant au niveau régional que national et européen.

La région des Hauts-de-France est forte d'un littoral qui présente une particularité unique en France métropolitaine, lui conférant une dimension internationale de premier rang ; quatre agglomérations sont dotées d'équipements portuaires aux vocations complémentaires qui constituent, avec le tunnel sous la Manche, le premier complexe portuaire de France (avec un tonnage de marchandises supérieur à celui de l'ensemble Le Havre / Rouen) :

- Dunkerque et son Grand Port maritime, port polyvalent (vrac liquides et solides, marchandises générales) : 1er port français d'importation des minerais et de charbon, 1er port français pour l'importation de fruits en conteneurs, 1er pôle fret ferroviaire français, 2nd port français pour les échanges avec la

- Grande-Bretagne, 1er port fluvial des Hauts-de-France ;
- Boulogne-sur-Mer et Calais et le port Boulogne-Calais, port unique depuis juillet 2015 : 1er port de pêche français, 1er port français de voyageurs et le 4ème port français de marchandises ;
  - En Seine Maritime, Le Tréport et son port départemental, géré par la CCI Littoral Hauts de France, port de pêche et de commerce qui accueille également des bateaux de plaisance, avec une influence sur les territoires et les activités économiques de la région ;
  - A ces pôles s'ajoutent cinq ports départementaux Gravelines-Grand Fort-Philippe, Étaples, Le Crotoy, Le Hourdel et Saint-Valery-sur-Somme qui jouent eux-aussi un rôle à valoriser notamment sur le plan touristique et plaisancier.

La gare de Calais-Fréthun constitue également sur le plan ferroviaire une porte d'entrée très importante, eu égard à son rôle de trait d'union entre la Grande-Bretagne et le continent (liaisons avec le réseau à grande vitesse national et européen, le TERGV ainsi que l'hinterland des Hauts-de-France via notamment l'agglomération calaisienne), principalement sur le plan du transport de voyageurs mais aussi pour le fret.

Enfin, sur un autre plan, l'aéroport du Touquet-Côte d'Opale est également à considérer dans la réflexion globale sur les points et voies de transit dans le contexte du Brexit.

Concernant les ports, Dunkerque et Calais traitent un quart du trafic portuaire national (et même un tiers des importations maritimes). A titre d'exemple, le trafic annuel du Grand Port Maritime de Dunkerque connaissait une progression de 3 % en 2017 par rapport à 2016, franchissant pour la première fois la barre symbolique des 50 millions de tonnes de marchandises. Le trafic de poids lourds du Port Boulogne-Calais a progressé en 2017 de 4,25 %, avec plus 1 990 000 véhicules transportés. Le nombre de passagers transportés frôle quant à lui les 9 millions. Mais, comparés aux ports de la Rangée Nord, alignement des principaux ports européens le long du littoral méridional de la Mer du nord (du Havre à Hambourg) et principale porte d'entrée de la partie continentale du nord-ouest européen, leur place reste relativement modeste. Ils ne regroupent que 7,4 % du trafic de marchandises hors conteneurs de la Rangée Nord contre 36,3 % à Rotterdam, 11,1 % à Amsterdam, 10,3 % à Anvers, 5,2 % à Hambourg et 4,6 % au Havre. Par ailleurs, leur part de marché sur le trafic conteneurisé reste marginal avec 0,7 % du total de la Rangée Nord (source : INSEE). Pourtant, le transport par conteneurs concerne aujourd'hui des produits très variés et apporte beaucoup de valeur ajoutée aux activités portuaires, générant un nombre important d'emplois. Les ports des Hauts-de-France occupent peu ce créneau et la région reste largement desservie par Rotterdam, Anvers, mais aussi Le Havre.

Enfin, le tourisme littoral est moins présent en région. Il pèse 0,4 % de l'emploi des Hauts-de-France, contre 0,8 % au niveau national. Selon l'INSEE, si la part du tourisme littoral dans l'emploi total se situait au niveau national, la part de l'emploi de l'économie maritime dans l'emploi total atteindrait la moyenne nationale (1,7 %). Avec plus de 637000 voyageurs (donnée "open data" en ligne sur le site de la SNCF), la gare de Calais-Fréthun constitue un nœud d'envergure à conforter ; elle est cependant affectée par divers problèmes notamment de congestion (parking) à ses abords.

#### ● T0 :

Part de la région dans le trafic portuaire national (25% et 32% des importations nationales par mer). Nombre d'emplois de l'économie maritime (25613)

#### ● Résultats attendus :

Le littoral des Hauts-de-France constitue aujourd'hui un espace important de passage, que ce soit par l'axe nord est / sud-ouest (chenal maritime) ou l'axe nord-ouest / sud est (traversée maritime et ferroviaire, via le tunnel sous la Manche, entre la Grande Bretagne et le continent). Des grands projets tels que le Canal Seine Nord Europe viendront conforter ce positionnement, sous certaines conditions. La posture régionale consiste à faire des Hauts-de-France une région maritime et fluviale de premier plan. Malgré une large façade maritime performante sur de nombreux plans - industrielle, énergétique, portuaire, touristique et bien d'autres encore, les Hauts-de-France ne sont pas en effet suffisamment perçus comme un territoire maritime à part entière comme peut l'être la Bretagne. Les potentialités à exploiter sont encore nombreuses : valorisation du patrimoine naturel et historique exceptionnel dans le cadre du tourisme durable (liens avec l'objectif « assurer des conditions d'un accueil sobre et respectueux »), exploitation des énergies renouvelables ou encore développement de l'éco-logistique de nouvelle génération.

La maîtrise des flux (personnes, marchandises, énergie) constitue à ce titre une condition indispensable de réussite : les portes d'entrée régionales portuaire et ferroviaire doivent en ce sens faire l'objet d'une attention particulière car elles sont garante de l'accessibilité externe optimale et donc de la capacité de la région à bien s'insérer dans les échanges internationaux. Les enjeux sont donc nombreux : absence de rupture de charges, qualité de service et d'informations, choix variés d'itinéraires fiables et fluides et intermodalité. Si les stratégies engagées de concert par la Région et ses partenaires aboutissent, le littoral, valorisé mais préservé, sera complètement arrimé, connecté et intégré à son hinterland mais aussi à l'ensemble du territoire régional, avec des portes d'entrée régionales jouant pleinement leur rôle d'interface à l'échelle régionale, nationale et même nord-ouest européenne, tout en bénéficiant des effets potentiels du Brexit. Cet objectif est en lien étroit avec les objectifs du « hub logistique » contribuant à faire des Hauts-de-France la porte d'entrée de l'Europe du nord-ouest.

## ● Leviers :

Les leviers relatifs à l'objectif de valorisation des portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux sont multiples :

### **- Accompagner les grands projets de développement portuaire et favoriser leur connexion à l'hinterland**

Dans la stratégie d'ouverture maîtrisée, les ports jouent un rôle de premier plan. Il convient de les soutenir et de les accompagner tout en favorisant leur complémentarité et leur collaboration afin de concrétiser davantage cette grande « plate-forme portuaire régionale multipolaire ». Il s'agira d'améliorer les infrastructures et équipements structurants pour favoriser les connexions à l'hinterland.

Les impacts de ce développement portuaire devront également être pris en compte d'un point de vue environnemental, du fait notamment de l'amplification du trafic génératrice de certaines nuisances et de risques pour les populations vivant en bord de mer.

### **- Bâtir et concrétiser une vision cohérente du transport des biens et de la mobilité des personnes sur le littoral mais aussi en connexion avec l'hinterland et toute la région**

En matière d'infrastructures de transport, les déplacements sur le littoral s'organisent de façon transversale (accès de l'intérieur des terres vers la côte), longitudinale (selon les axes routiers et ferroviaires parallèles à la côte) et autour des pôles et bassins d'emplois que constituent les principales agglomérations. Certains freins limitent néanmoins la mobilité des biens et des personnes (sous-dimensionnement de certaines infrastructures face aux prévisions d'évolution de trafic avec l'exemple de l'engorgement de l'A16 entre Calais et Dunkerque, caractère discontinu des tronçons ferroviaires, contournement des estuaires). Ainsi, l'évolution des infrastructures doit être envisagée dans une réflexion globale intégrant l'ensemble des enjeux (ambitions de la région en matière de développement de la logistique, nécessité de développer l'intermodalité des moyens de transport, volonté de renforcer les liens entre le littoral et l'arrière-pays, souci de ne pas augmenter l'exposition des équipements aux aléas climatiques, nécessité de renforcer les moyens de déplacements doux, etc.).

La valorisation régulée des portes d'entrées doit nécessairement passer par l'organisation des flux, surtout si l'on table sur leur augmentation, alors que des problèmes de congestion et des goulets d'étranglement se posent déjà dans la situation actuelle. La mise en place d'itinéraires alternatifs, dans une perspective durable, correctement balisés et sans rupture de charge, constitue donc un enjeu majeur : tous modes confondus, que ce soient pour les marchandises comme pour les voyageurs mais avec la préoccupation centrale d'un report modal à moindre impact environnemental.

### **- Conforter le cadre et les équipements autour des portes d'entrée**

Les portes d'entrée ne sont pas seulement des supports de transit, elles sont aussi des lieux où se développent plusieurs types d'activités, c'est même un des éléments déterminants de leur bon fonctionnement et de leur attractivité/rayonnement. Pour la réussite de la stratégie du hub logistique et de valorisation des portes d'entrée, la Région insiste sur la nécessité d'être très attentif à la qualité ainsi qu'à la diversité du cadre global, notamment sur le plan de l'aménagement, de l'offre de services, de l'information (signalétique, balisage, connexions et rabattement sans rupture de charge vers les itinéraires alternatifs) et de l'environnement.

### - Soutenir les mutations et l'innovation pour le développement d'activités notamment productives sur le littoral

Afin de préserver et développer l'emploi, la Région pourra soutenir le développement d'activités productives innovantes et d'excellence, dans la lignée de la Troisième Révolution Industrielle, Maritime et Agricole (TRIMA du SRDEII - « Rev3 ») et en s'appuyant sur les savoir-faire et l'excellence industrielle existants.

Cet objectif est à lier à ceux qui consistent à « affirmer un positionnement de hub logistique », en particulier les objectifs : « augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises » et « optimiser l'implantation des activités logistiques ».

- **Echéances :**

2050

## ENCOURAGER LA GESTION INTÉGRÉE DU TRAIT DE CÔTE (GEE-BIO)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Article L321-14 code environnement** : « lorsque la région compte des territoires littoraux, le Schéma régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, mentionné à l'article L4251-1 du CGCT(...) peut fixer des objectifs de moyens et long termes en matière de gestion du trait de côte »
- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Attendus de l'Etat** :
- **Attendu 6** : « conditionner le développement urbain à la prévention des risques naturels, en prenant en compte les effets connus et prévisibles du changement climatique, ainsi qu'à la préservation de la ressources en eau »
- **Attendu 5** « limiter la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures et le développement urbain, et créer ou restaurer et sécuriser les fonctions de corridor écologique des espaces artificialisés les plus pertinents à cet égard. Stopper la consommation des espaces naturels et de leurs abords, en tenant compte de l'aspect transfrontaliers des continuités écologiques, et investir et développer les services écologiques des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains » »

### ● Type :

Objectif opérationnel

### ● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et l'orientation 1 « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ».

### ● Tendances observées :

Les espaces littoraux se distinguent des autres territoires notamment par leur aspect mouvant : le trait de côte n'est ainsi pas figé, mais évolue au fil du temps, de l'action de la nature et de l'Homme (phénomènes d'érosion, de submersion marines, phénomènes naturels d'envasement et d'assèchement des milieux humides, renforcés par l'action de l'homme (et en particulier les cultures intensives), etc.). La tendance naturelle se trouve amplifiée par les effets du changement climatique, dont l'élévation du niveau marin et l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes.

Cette situation a des incidences sur les activités humaines, l'urbanisation, l'agriculture, la protection de la biodiversité... ; incidences qu'ils convient d'anticiper (mise en place de mesures pour la préservation des cordons dunaires, équipements de défense contre la mer par exemple) et d'envisager dans la durée.

Ces espaces littoraux jouent également un rôle primordial en matière de gestion des eaux (notamment dans le delta de l'Aa et la Baie de la Somme en matière d'évacuation des eaux continentales, mais aussi « les wateringues » qui constituent un polder où l'eau est évacuée par gravité en période de marée basse ou par pompage en période de marée haute).

Ainsi, deux aspects sont essentiels :

- la connaissance pour une vision à moyen et long terme de l'évolution du trait de côte ;
- un aménagement durable et spécifique de ces territoires prenant en compte ces prévisions.

● **T0 :**

Evolution du trait de côte, ouvrages existants

● **Résultats attendus :**

A travers cet objectif de gestion intégrée, la finalité est de réduire la vulnérabilité des espaces soumis à la mobilité du trait de côte et à la submersion marine et de renforcer l'adaptation des territoires littoraux au changement climatique, à travers le développement d'une intelligence collective et d'une meilleure capacité à l'anticipation.

Ces attentes pourront se traduire par :

- l'adoption de stratégies territoriales de gestion des risques naturels littoraux, à des échelles spatiales et temporelles adaptées et partagées par les acteurs concernés.
- le développement de la thématique du littoral dans les documents d'urbanisme des territoires concernés à travers différentes entrées spécifiques (l'augmentation de la sécurité des populations exposées au risque, la planification et la conception de projets d'aménagement résilients, la justification des choix d'aménagement par des analyses coûts-bénéfices multicritères et anticipant les coûts d'entretien, l'étude systématique d'options d'adaptation du territoire pour vivre avec la mer (repli stratégique ou évolutions des modalités de construction et d'urbanisme), et la préparation de leur mise en œuvre par anticipation, la prise en compte de la biodiversité et de son rôle de protection face aux risques naturels,...)
- la création de nouveaux modèles économiques dans une logique de solidarité littoral et arrière-pays, portant sur le renforcement des ouvrages de défense contre la mer et la mise en place des conditions organisationnelles, matérielles et financières pour assurer leur entretien, la stabilisation à court terme et la réduction à moyen terme du coût des dommages, la recherche de complémentarité dans les modes d'action, d'un équilibre dans les projets d'aménagement et de développement, de la cohabitation des usages, le développement d'une vision durable et à long terme de l'aménagement des espaces littoraux.
- le développement d'expérimentations pour mieux s'adapter à la dynamique du trait de côte, concernant la préparation des territoires littoraux, la connaissance des phénomènes et de leur évolution, l'amélioration de la résilience des territoires, l'implication des acteurs économiques dans la gestion du risque (création de démarches, d'outils, de partenariats...).

La prise en compte du risque de submersion marine est traitée plus spécifiquement dans l'objectif relatif à l'adaptation au changement climatique.

● **Leviers :**

La mise en œuvre de cet objectif doit s'effectuer en mettant en relation plusieurs leviers complémentaires qui lient l'observation et l'analyse des phénomènes à des stratégies concertées et à une mise en action des acteurs dans des perspectives à moyen et long terme, parmi lesquels :

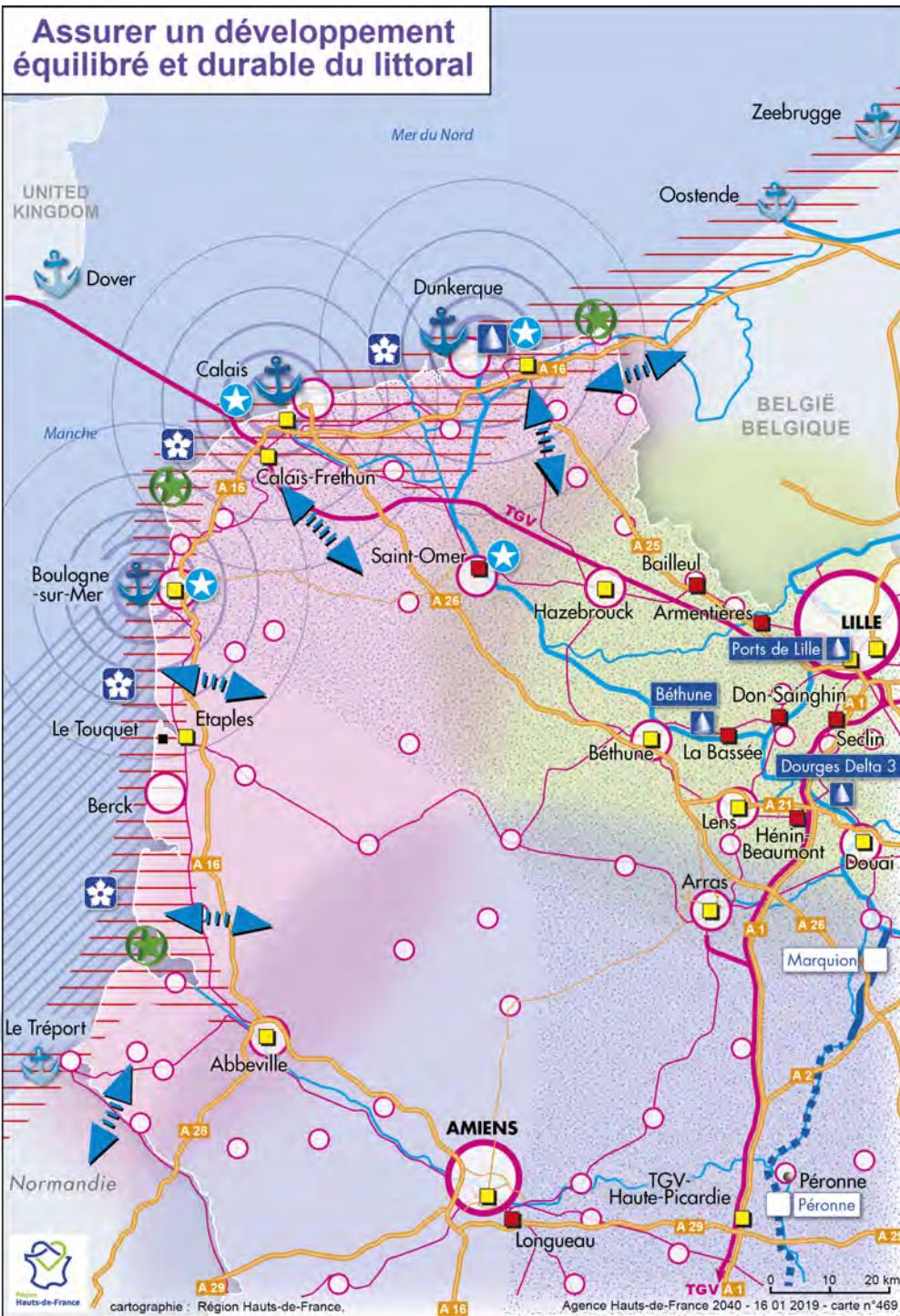
**- Poursuivre et conforter l'observation et l'analyse des phénomènes, grâce à la mobilisation des travaux des réseaux d'observation (réseaux de connaissance, observation, recherche, connaissance de la dynamique du trait de côte) dans les documents de planification (SCoT en particulier), le partage d'expériences (participation à des réseaux, aux instances liées au Document stratégique de façade en particulier), la réalisation de diagnostics de vulnérabilité des territoires. La prise en compte des pressions et des retombées positives des milieux naturels pour les territoires (attractivité, protection contre la mer) dans les démarches d'aménagement et d'entretien des équipements et des espaces publics est à encourager.**

**- Encourager des stratégies coordonnées et une mise en action des acteurs dans des perspectives à moyen et long terme :**

mobilisation des collectivités du littoral, développement des plans de gestion permettant d'être plus résilients (notamment en privilégiant des solutions biodiversitaires), développement d'une gestion territoriale conjointe et cohérente des risques liés à l'érosion côtière et à la submersion marine, prise en compte systématique d'une logique de solidarité entre le littoral et l'arrière-pays - tant pour son financement que pour son entretien et la répartition des retombées économiques positives - dans la réflexion sur tout nouvel équipement structurant à l'échelle des intercommunalités littorales, l'étude systématique des options d'adaptation (repli stratégique ou évolution des modalités de construction et d'urbanisme) dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies territoriales de gestion des risques littoraux et des documents de planification et d'aménagement du territoire.

● **Echéance :**

2050



## Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral

- [Pink square] Diffuser l'économie maritime
- [Light green square] Amplifier le rayonnement métropolitain
- [Light blue square] Développer les relais métropolitains
- [Blue diagonal stripes square] Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale
- [Blue triangle icon] Renforcer les solidarités, encourager les mutualisations et diversifier les mobilités entre le littoral, l'arrière pays régional et les régions voisines
- [Blue star icon] Université du Littoral Côte d'Opale
- [Green circle icon] Grands Sites de France (Baie de Somme / Les Deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez / Dunes de Flandre)

## Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux

- [Blue anchor icon] Principaux ports maritimes des Hauts-de-France
- [Blue anchor icon] Ports maritimes hors région
- [Blue spiral icon] Accompagner les grands projets de développement des principales portes maritimes et favoriser la connexion des ports à leur hinterland
- [Grey textured square] Hinterland portuaire et axe Nord - Sud
- [Blue line] Canal à grand gabarit
- [Blue dashed line] Canal Seine - Nord Europe en projet
- [Red line] TGV / LGV
- [Pink line] Réseau TER
- [Yellow square] Pôles d'échanges multimodaux régionaux
- [Red square] Pôles d'échanges multimodaux de rabattement
- [Blue diamond icon] Plateformes trimodales
- [White square with blue border] Projet de plateforme

## Encourager la gestion intégrée du trait de côte

- [Light blue square] Espace maritime Manche Est - Mer du Nord : planification des usages
- [Red horizontal stripes square] Coordonner les stratégies d'aménagement pour préserver les espaces naturels, prévenir les risques côtiers et gérer durablement le foncier littoral
- [Blue flower icon] Acquisitions du Conservatoire du Littoral (classement en zones paysagères)

## Ossature régionale :

- Capitale régionale
- Pôle d'envergure régionale
- Second pôle régional
- Pôle intermédiaire

# MODELE D'AMENAGEMENT



## Garantir un système de transport fiable et attractif

Pour atteindre ces objectifs déclinés ci-après, la Région proposera une Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) et une Planification Régionale des Infrastructures de Transports (PRIT).

## PROPOSER DES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS SOUTENABLES (EN TRANSPORTS EN COMMUN ET SUR LE RÉSEAU ROUTIER) (TIV-CAE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»
- **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°11 (structurer et hiérarchiser les réseaux de transports collectifs ; améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

### ● Partis Pris concernés :

Cet objectif s'appuie sur plusieurs partis pris :

- Le parti pris 1 relatif à « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et l'orientation 1 « Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions » ;
- Le parti pris 2 relatif à « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » ;
- Le parti pris 3 relatif à « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » et l'orientation 2 « favoriser le développement des nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services ».

### ● Tendances observées :

- Les Hauts-de-France sont la première région de France pour les déplacements domicile-travail (source : INSEE, juillet 2016). En moyenne, l'actif des Hauts-de-France parcourt près de 23 km chaque jour. La région compte 70,9% de navetteurs parmi ses actifs occupés, soit également le taux le plus élevé de France, devant l'Ile-de-France (69,1%) et la Normandie (68,2%). Un navetteur sur 10 réside à plus de 50 km de son travail.
- Phénomène de la grande mobilité : ce que l'on appelle « grande mobilité » réfère à un phénomène mis en lumière par une enquête de mobilité réalisée en 2014 par l'ex-région Picardie, étendue en 2016 à l'échelle Hauts-de-France ; la « grande mobilité » concerne tous ceux qui chaque jour s'éloignent à plus de 10 km de leur domicile.
  - la « grande mobilité » concerne 1 770 000 habitants des Hauts-de-France, soit 35% des 11 ans et plus.
  - le « grand mobile des Hauts-de-France parcourt en moyenne 83 km, soit 42 kilomètres de plus qu'un habitant des Hauts-de-France tous confondus.
  - le « grand mobile » des Hauts-de-France se déplace en moyenne pendant 2 heures par jour, soit 40 minutes de plus qu'un habitant des Hauts-de-France tous confondus.
  - un actif se déplaçant en train jusque l'Ile-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien
- Saturation routière autour de Lille : le réseau autoroutier est saturé en moyenne quatre heures par jour. Les ralentissements durent de 7 à 9 heures puis de 17 à 19 heures. 10% du trafic journalier se concentre sur deux heures le matin et le soir. Le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération. Le coût du temps perdu dans les bouchons est estimé à 2,1 milliards d'euros par an, soit 1,4% du produit intérieur brut (PIB) régional. »
- L'éloignement des zones d'emploi et d'habitat induit des déplacements de plus en plus nombreux. Dans certains cas, de nouvelles façons de travailler peuvent être développées, qui, sans répondre à tous les besoins, peuvent néanmoins permettre de diminuer certains déplacements, et améliorer la qualité

de vie des habitants. Le télétravail est l'une des solutions, développée par les entreprises et encouragée par la loi dans le secteur public.

Le Développement des Tiers Lieux est également une piste, qu'ils relèvent d'initiatives publiques ou privées.

- L'enjeu est également économique. La facture énergétique régionale des transports progresse (6,3 milliards d'euros en 2014 soit 1050 €/habitant ou 2550 €/ménage). Elle est en hausse depuis 2009 (en raison de la hausse des consommations et des prix de l'énergie).

### ● T0 :

Les actifs des Hauts-de-France parcourent en moyenne 23 kms par jour pour leurs trajets domicile-travail.

La durée moyenne des déplacements quotidiens en Hauts-de-France est de 1h 20.

35 % de grands mobiles ont un budget temps quotidien de 2h00.

### ● Résultats attendus :

une réduction des temps de trajets et de l'éloignement pour les déplacements quotidiens

- Une amélioration de la qualité de service des transports collectifs
- Des temps de déplacements diminués
- Des possibilités de déplacements soutenables renforcées
- Des nouvelles façons de travailler permettant de réduire les besoins de déplacements (Objectif CAE : 10% de télétravail 1/4 des journées pour 10% de la population)
- Atteindre une part modale des TC de 10 à 12% (Indicateurs : part modale des transports en commun en nombre de déplacements/- part modale des transports en commun en kilomètres (%)

### Résultats « Climat Air Energie »

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	1 187	1 227	1 255	1 401
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	334	335	336	340

Indicateurs : consommation énergétique et émission de GES des véhicules pour le transport voyageurs

### ● Leviers :

Trois leviers sont identifiés par la Région pour contribuer à l'atteinte de cet objectif

#### ① Améliorer la qualité de service des réseaux et des offres de transports

A court terme, les attentes des usagers sont fortes concernant l'amélioration de l'offre : de meilleures fréquences, régularité et robustesse des services

doivent permettre de réduire le temps passé dans les transports et d'améliorer le confort des voyages.

**2 Réduire les besoins de déplacements en développant de nouvelles façons de faire (télétravail...)**

Les nouvelles technologies, la dématérialisation de démarches administratives et de nouvelles organisations des temps de travail, par exemple, permettent d'éviter certains déplacements.

**3 Rapprocher les zones d'habitat et les zones d'emplois**

A plus long terme, un aménagement du territoire facilitant les relations entre lieux d'habitat et pôles d'emploi, de services et d'activités, d'une part, et concentrant ces logements et services autour des principaux nœuds de transports, d'autre part, participera de façon notable à la diminution des distances et des temps de déplacement.

## AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ À LA MÉTROPOLE LILLOISE (TIV)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»
- **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

### ● Parti pris concerné :

Cet objectif se rattache au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions », et au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » à travers les orientations 1 « activer cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré » et 2 « Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional ».

### ● Tendances observées :

- L'activité de la métropole lilloise génère une mobilité intense avec quotidiennement 4,5 millions de déplacements de personnes (650 000 en échange avec les territoires voisins à la MEL), tous modes confondus, et 100 000 mouvements de marchandises supportés par l'ensemble des réseaux de transport du territoire. A long terme, à l'échelle de l'arrondissement de la métropole, les ambitions du SCOT d'accueillir 110 000 nouveaux habitants et, en matière de développement économique, de poursuivre le développement de l'attractivité métropolitaine en visant la création d'emplois et l'accroissement des richesses produites sur le territoire, constituent un potentiel de génération de flux supplémentaires.

- Saturation routière autour de Lille : le réseau autoroutier est saturé en moyenne quatre heures par jour. Les ralentissements durent de 7 à 9 heures puis de 17 à 19 heures. 10% du trafic journalier se concentre sur deux heures le matin et le soir. Le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération.

- Principaux constats concernant les différents modes de déplacements réalisés par les habitants de la métropole (parts modales, source Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2016 auprès des habitants de la MEL) :

- Un usage majoritaire de la voiture particulière qui a augmenté ces 10 dernières années : 57,5 % (56 % en 2006)
- Un usage des transports collectifs urbains (métro, tramway, bus) et ferroviaire (TER) en progression : 11 % (10% en 2006)
- La marche demeure un mode de déplacement très important avec 30 % de part modale, mais qui diminue (32 % en 2006), et la pratique du vélo demeure stable avec environ 2% de part modale, mais avec une pratique qui tend cependant à augmenter à Lille et ses abords.
- Un usage très important de la voiture par les actifs, de 66 % en moyenne pour l'ensemble des actifs (travail à temps plein, à temps partiel, en recherche d'emploi) et pouvant atteindre 71 % pour les actifs à temps plein, avec un taux d'occupation de 1,1 personne par véhicule.

- Des parts modales pour les flux d'échange entre la MEL et les territoires voisins très majoritairement orientées vers la route

- 650 000 déplacements par jour
- 2/3 avec la région ; 1/4 avec la Belgique

- 90% en voiture particulière / 10 % en transports collectifs
- Une étoile ferroviaire régionale très dense centrée sur Lille, un réseau de 2 lignes de métro et 2 lignes de tramway qui desservent le tissu urbain dense, complété par 4 Lianes à haut niveau de service, un réseau urbain de bus dense et des lignes d'autocars. 11 pôles d'échanges (ferroviaire et/ou urbain) et 10 parcs-relais
- Régularité des trains de l'étoile ferroviaire lilloise : en 2016, 88,6 % des trains sont arrivés à l'heure

#### ● **Résultats attendus :**

- Décongestionner l'accès routier et réguler les trafics
- Fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire et rapide (projet RE HDF)
- Lutter contre la voiture-solo (autosolisme) : report vers les services de transports collectifs, développement du covoiturage et des nouveaux services
- Intervenir de manière concertée (différentes AOT et acteurs) pour améliorer en particulier l'intermodalité

#### ● **Leviers :**

Cinq leviers sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- ① **Accompagner les usagers et adapter les solutions de mobilité pour accroître l'usage des modes alternatifs à la « voiture solo »**
- ② **Optimiser les infrastructures et améliorer l'organisation des services de transport pour rendre plus efficaces les réseaux et plus fiables les déplacements**
- ③ **Développer une vision commune des acteurs locaux sur la mobilité par un partage renforcé des connaissances, la production et la mise en commun de données, et par le renforcement des outils communs de mesure et d'exploitation de ces données.**
- ④ **Construire une synergie public-privé en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine (favoriser l'action et l'expérimentation)**
- ⑤ **Proposer une desserte ferroviaire pour faciliter les déplacements au sein du bassin de mobilité de la Métropole (projet de Réseau Express Hauts de France)**

#### ● **Echéance :**

2030

## LE PROJET DE RESEAU EXPRESS HAUTS-DE-FRANCE

*Le problème d'accessibilité à la MEL est crucial et ne peut être résolu par la MEL seule.*

*Différentes solutions sont d'ores et déjà envisagées qui doivent inciter les offres alternatives à la voiture particulière : renforcement des transports en commun, co-voiturage, projet d'éco-bonus...*

*Dans le cadre de sa compétence sur le transport ferroviaire régional et son rôle de chef de filât sur l'intermodalité, la Région propose de renforcer et repenser l'offre ferroviaire avec le projet Réseau Express Hauts-de-France ; c'est un enjeu de développement fort à la fois pour la Région mais également pour la MEL. Le Réseau Express Hauts-de-France est un projet de réseau ferroviaire qui allie performance et nouveaux services pour les usagers. Ce projet ambitieux a été initié dans un premier temps pour apporter une réponse globale aux besoins de mobilités des 3,8 millions d'habitants de l'espace dénommé Aire Urbaine Centrale, s'étendant depuis l'agglomération lilloise jusqu'au Bassin Minier.*

*Le projet, conformément à la législation, a été soumis à un débat public en 2015.*

*Les ambitions portées lors de ce débat étaient diverses et complémentaires :*

- Renforcer le maillage ferroviaire en créant une ligne nouvelle allant de Lille Flandre à Hénin-Beaumont, en créant 6 nouvelles gares et pôles d'échanges,
- Diffuser son effet au sein des différents pôles urbains : connexion aux lignes TER et TER-GV pour faciliter la continuité des parcours,
- Développer la mobilité durable en donnant moins de place à la voiture tout en favorisant les autres modes de déplacement vélo, transports en commun, co-voiturage...
- Offrir des liaisons fréquentes et rapides,
- Maîtriser le développement urbain, en l'associant à une politique d'aménagement du territoire ambitieuse portée par les collectivités territoriales à travers leurs schémas de planification (SCOT,PLU,PLUi).

*Le REHF est donc un grand projet régional qui fait partie des solutions de désenclavement de la MEL. Il est prévu à l'horizon 2030, des recommandations peuvent être énoncées :*

- veiller à une urbanisation maîtrisée autour des futures gares (traité dans le cadre de l'objectif sur les PEM)
- avoir une attention particulière autour des polarités de Lille Flandre et d'Hénin-Beaumont
- anticiper une stratégie foncière au regard des faisceaux prévisionnels.

*Un programme d'études complémentaires est maintenant nécessaire pour répondre aux enjeux de prolongation de ce Réseau express en particulier vers Amiens et la Belgique.*

## FACILITER LES ÉCHANGES AVEC L'ÎLE-DE-FRANCE, EN PARTICULIER GRÂCE À LA LIAISON ROISSY-PICARDIE (TIV)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»
- **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

### ● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif se rattache au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions », et au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » à travers l'orientation 1 « activer cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré ».

### ● Tendances observées :

Les territoires du sud des Hauts-de-France sont des lieux de grande mobilité quotidienne, du fait de la proximité des grands pôles d'emplois de la région parisienne. Chaque jour, 120 000 résidents de la région vont travailler en Ile-de-France. 15 000 de ces navetteurs travaillent sur le pôle d'emploi de Roissy (soit 11% des emplois salariés du pôle). Ces grands mobiles résident en très grande majorité (81%) dans le département de l'Oise, notamment dans le Pays Thelle-Vexin-Sablons (environ 40% de la population âgée de plus de 11 ans du Pays est qualifiée de grands mobiles), le Pays du Sud de l'Oise et le Grand Creillois, mais aussi dans le Pays du Sud de l'Aisne.

Les déplacements de ces grands mobiles s'effectuent, à l'instar de la majorité des déplacements à l'échelle de la région, majoritairement en voiture. Le sud du territoire se caractérise néanmoins par un forte utilisation du train (environ 30% des déplacements vers l'Ile-de-France s'effectuent en train), ce qui s'explique par l'engorgement du réseau routier pour arriver sur les pôles d'emplois franciliens, Paris en particulier, et l'efficacité de la liaison ferroviaire.

Outre l'émission de gaz à effet de serre (les déplacements étant majoritairement effectués en voiture), ces déplacements ont un impact sur le mode de vie des ménages, qui accordent beaucoup de temps quotidien à se déplacer : les grands mobiles du sud picard passent ainsi plus de 2h30 par jour à se déplacer (2h46 pour les grands mobiles du Sud de l'Aisne par exemple), parcourant en moyenne plus de 100 km par jour (120 km pour les grands mobiles du Sud de l'Aisne). L'organisation de la vie personnelle et familiale en est impactée, les navetteurs devant s'accommoder d'une large amplitude horaire (entre 4 et 7h du matin, 10% des mouvements des grands mobiles se rendant en Ile-de-France ont déjà été effectués, et 10% s'effectuent encore entre 20h et minuit) et du stress lié aux conditions de transport.

L'attractivité des territoires du sud des Hauts-de-France a des conséquences importantes, en particulier en termes de consommation d'espace. L'installation des nouveaux ménages se fait essentiellement dans les couronnes périurbaines des villes ou dans des communes rurales, augmentant la consommation foncière, l'artificialisation et une diminution de la biodiversité. Le modèle du pavillon, au sein d'un lotissement réalisé en extension urbaine, est encore très présent. Outre la consommation d'espace que ce phénomène génère, ce modèle de construction, éloigné de l'architecture locale ancienne, marque les paysages et entraîne une perte d'identité des communes.

Même si la part de marché du ferroviaire est importante pour supporter ces échanges avec l'Ile-de-France, les marges de manœuvre sont extrêmement réduites pour rajouter des trains sur les axes saturés qui convergent essentiellement vers la gare de Paris Nord, principale porte d'entrée francilienne pour les habitants des Hauts-de-France. Cette saturation se traduit notamment aujourd'hui par des difficultés d'exploitation et une qualité de service insatisfaisante.

Aussi, la facilitation des échanges passe nécessairement par la diversification des portes d'entrée en Ile-de-France et la réalisation du réseau Grand Paris Express (GPE) offre l'opportunité de créer de nouveaux points de connexions entre les lignes ferroviaires classiques desservant Paris, utilisés notamment par les TER, et le métro de rocade GPE. Ces points de connexions permettraient ainsi de multiplier les possibilités d'accès aux principaux pôles d'activité et d'emplois franciliens sans transiter par les gares parisiennes centrales. Plusieurs connexions méritent ainsi d'être étudiées - comme à St-Denis-Pleyel, Chelles, etc. – et c'est l'accès à Roissy via le projet de liaison Roissy-Picardie qui apparaît comme le plus réaliste à moyen terme et comme celui offrant le plus de facilités pour les habitants des Hauts-de-France : accès au pôle d'emplois de Roissy, à la grande vitesse avec la gare TGV, au transport aérien et au réseau de transports collectifs d'Ile-de-France qui sera donc sensiblement renforcé demain avec le Grand Paris Express (ligne 17).

### ● Résultats attendus :

- Facilitation et diversification des possibilités d'accès en transports collectifs aux pôles franciliens
- Amélioration de l'accès au pôle économique et d'emploi de Roissy
- Amélioration de l'accès aux différents pôles d'emploi et d'activité d'Ile de France, notamment par une connexion optimale au Grand Paris Express
- Accès facilité à la grande vitesse grâce à la gare TGV et à l'aéroport international de Roissy
- Bénéfice pour les territoires concernés en termes de développement et d'attractivité tout en préservant l'identité et la qualité de vie
- Assurer un développement équilibré de ces territoires en maîtrisant la consommation foncière notamment

### ● Leviers :

Quatre sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

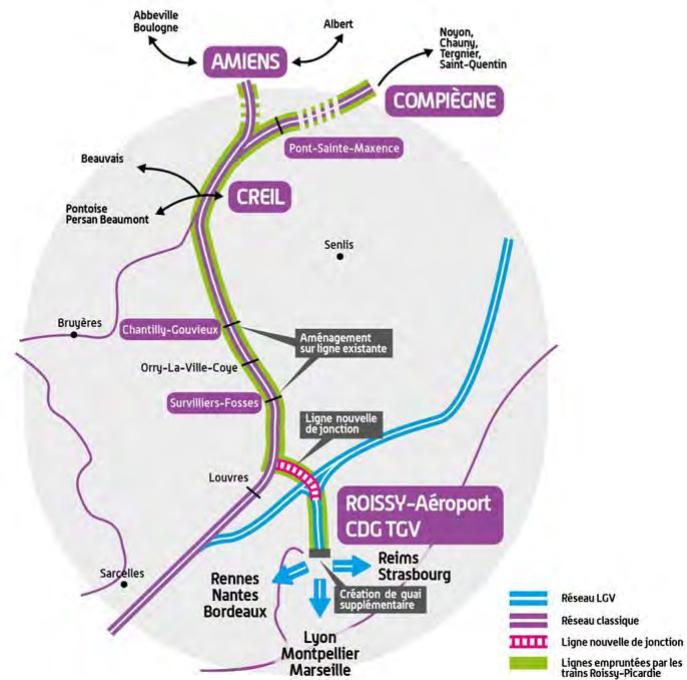
- ① **Favoriser l'urbanisation à proximité des pôles gares permettant d'accéder à Paris et renforcer certaines polarités tout en maîtrisant les temps de déplacements** vers la capitale pour une meilleure qualité de vie des actifs-pendulaires travaillant en Ile-de-France. Limiter l'effet de desserrement résidentiel francilien et la dilution urbaine qui en résulte en définissant une stratégie partagée, voire interrégionale
- ② **Garantir l'attractivité des quartiers de gare en améliorant leur qualité urbaine et en soignant les entrées de ville par le rail**
- ③ **Structurer les pôles d'échanges, organiser l'intermodalité et le rabattement vers ces pôles en considérant un territoire élargi.** A cet effet, veiller en particulier à une bonne articulation entre les documents de planification en Hauts-de-France et en Ile-de-France
- ④ **Etendre tout particulièrement l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare** en améliorant l'accessibilité en transports collectifs et modes doux des gares desservies par la liaison Roissy-Picardie et en favorisant l'intermodalité

## LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

L'accès ferroviaire à Paris étant de plus en plus compliqué, la gare de Paris Nord arrivant à saturation, il est important pour les territoires de la région de diversifier les points d'entrée en Ile-de-France, d'autant que Paris n'est pas le seul pôle d'emploi en Ile-de-France.

C'est dans cette logique que s'inscrit le projet Roissy-Picardie qui consiste d'une part en la création, dans le Val d'Oise, au Nord de Roissy, d'une ligne nouvelle de 6 km environ, reliant la ligne à grande vitesse d'interconnexion à la ligne classique Amiens-Creil-Paris, et d'autre part en la réalisation d'aménagements sur la ligne existante entre Chantilly et la ligne nouvelle, ainsi qu'à la gare Aéroport Charles de Gaulle TGV. Le projet devrait permettre de compléter le raccordement de la région au réseau grande vitesse, de favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion et d'assurer des déplacements domicile-travail en train pour les salariés du pôle de Roissy vivant sur le sud du territoire

## SCHÉMA GÉNÉRAL DU PROJET



### ● Echéance :

2030 / 2050

## ENCOURAGER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ POUR TOUS LES PUBLICS ET LES TERRITOIRES LES PLUS VULNÉRABLES (TIV-EET-DTRx)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes. [...] Ils visent l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échanges.»
- **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

### ● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif vise à :

- développer l'accessibilité des espaces peu denses et isolés aussi bien en facilitant les mobilités en leur sein mais également en renforçant leur ouverture vers les pôles de centralités (pôles secondaires et intermédiaires entre autres). Il vient conforter l'enjeu pour les espaces peu denses et isolés posé dans le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » de désenclaver et d'expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local.
- favoriser la mobilité dans les territoires où les publics ont des difficultés de perception de la mobilité ou de l'éloignement notamment (bassin minier, quartiers prioritaires politique de la ville...).

Il répond au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » à travers l'orientation d'encourager la mobilité pour l'accès aux services, à l'emploi et à la formation.

### ● Tendances observées :

Les enjeux en termes de mobilité pour ces publics et territoires sont multiples :

- Economique, la mobilité est un facteur d'insertion et d'accès à l'emploi et à la formation
- Environnemental, par l'accès aux modes doux, alternatifs
- Sanitaire, via l'accès aux soins
- Social, via les liens sociaux et les loisirs

En France, 20% des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés de mobilité. 50% des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité.

En région, on constate un éloignement des pôles d'emplois et de services des zones d'habitat, des populations peu mobiles (séniors) ou dépendantes d'autrui en termes de mobilité (jeunes), et un recours à la voiture individuelle souvent privilégié. La question de mobilité inclusive est donc essentielle.

- **Résultats attendus :**

- Parvenir à des offres de mobilité adaptées
- Tendre vers des territoires à mobilité inclusive
- Des aides à la mobilité simplifiées et coordonnées
- Des plateformes de mobilité développées et accessibles pour le plus grand nombre

- **Leviers :**

Cinq sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- ① Mettre en place des stratégies de territoires adaptées en fonction des besoins des populations et des caractéristiques territoriales** (territoires ruraux, peu denses et isolés, en développement, territoires périurbains, grands pôles des aires urbaines)
- ② Faciliter l'accès aux différents services pour les publics les plus fragiles en contribuant à la levée des freins psychologiques à la mobilité et permettre à tous les publics, en particulier aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en recherchant les solutions les plus adaptées** (amélioration des conditions de déplacement, sécurisation des parcours ...)
- ③ Développer des nouveaux services adaptés aux publics et territoires par différents outils disponibles**, par exemple les plans de mobilité rurale
- ④ Développer un apprentissage de la mobilité, notamment en veillant à lever les freins psychologiques**
- ⑤ Accompagner les expérimentations et innovations en matière de mobilité dans les territoires peu denses**

- **Echéance :**

2030

## DÉVELOPPER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (TIVM)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes. [...] Ils visent l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.»
- **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°7 (structurer et hiérarchiser les pôles d'emploi selon l'ossature urbaine régionale) ; n°11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

### ● Parti Pris concerné(s) :

Cet objectif se rattache au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » et au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

### ● Tendances observées :

- Intensité urbaine moyenne (nombre d'habitants + emplois + étudiants dans un disque de 1 km autour des gares)

En moyenne, dans un rayon d'1 km autour des gares et points d'arrêts de la Région	3 423 habitants	Intensité urbaine moyenne rayon 1km : 17.82
	310 lycéens	
	1 893 emplois	
En moyenne, dans un rayon d'1km autour des gares uniquement	5 825 habitants 684 lycéens 3 970 emplois	Intensité urbaine moyenne rayon 1km : 33.14
En moyenne, dans un rayon d'1km autour des points d'arrêts uniquement	1 953 habitants 81 lycéens 623 emplois	Intensité urbaine moyenne rayon 1km : 8.43

- Le réseau TER Hauts-de-France est composé de 363 gares et points d'arrêts (141 gares et 222 points d'arrêts).
- Pour le versant sud comme le versant nord, le 1<sup>er</sup> mode utilisé pour accéder aux gares est la marche à pied (37,8% et 37,5%) mais le second mode diffère puisqu'en Picardie c'est assez largement la voiture conducteur (34,9%) loin devant la voiture passager (14,6%) et surtout les transports collectifs (9,6%). Pour le versant nord, la voiture conducteur est deuxième à seulement 24,3% suivie de la voiture passager (18,5%) et les transports collectifs à 16%.
- 82% des personnes accédant à la gare en voiture sont confrontés à des situations de gares saturées. Ainsi, ce sont près de 42% des usagers du TER qui sont confrontés à des problèmes de stationnement en gare.
- Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) : il s'écoule 6 à 8 ans entre l'intention et la réalisation effective. Aujourd'hui, sur les 39 opérations réalisées sur des périmètres « abords de gare », une vingtaine sont de vrais PEM au sens nœud de connexion entre réseau urbain, réseau interurbain, offre de stationnement importante et forte fréquentation.

Par ailleurs, traiter de l'accès aux gares c'est également prendre en compte un enjeu de rabattement vers certaines gares dans le cadre d'un modèle d'organisation territoriale (notamment en prenant en compte la logique des « hubs secondaires »).

- T0 :

2018 : 39 opérations réalisées sur des périmètres « abords de gare » dont une vingtaine sont de vrais PEM  
42% des usagers du TER sont confrontés à des problèmes de stationnement en gare

- **Résultats attendus :**

- Des gares et des pôles d'échanges intégrés dans la ville et les territoires, et offrant une accessibilité et des services efficaces aux usagers

- **Leviers :**

Pour atteindre cet objectif de développement des pôles multimodaux, il s'agit de s'appuyer sur les leviers suivants :

- Améliorer les liaisons entre les PEM et les polarités desservies, dans le cadre de l'ossature régionale
- Améliorer l'accessibilité aux gares pour un développement de l'utilisation du TER
- Développer les quartiers de gares

Pour ce faire, la Région proposera une typologie des PEM avec des attendus propres à chaque type de PEM dont :

Les liaisons entre le PEM et les polarités desservies  
L'intégration du PEM dans son quartier et les quartiers environnants  
Les services inhérents aux PEM

- **Echéance :**

2030

## TENDRE VERS UN SYSTÈME INTÉGRÉ DE TRANSPORT À L'ÉCHELLE DES HAUTS DE FRANCE (TIV)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes. [...] Ils visent la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.»
- **Attendus de l'Etat** : n°11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs, mettre en œuvre la gouvernance adéquate pour la mise en place rapide d'une information et d'une tarification ou d'une billettique uniques à destination des usagers des transports collectifs à l'échelle de l'ensemble de la région)

### ● Parti Pris concerné(s) :

Cet objectif se rattache au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » et au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

### ● Tendances observées :

Offrir aux voyageurs une véritable offre intermodale est l'un des facteurs de report modal et d'utilisation des transports collectifs. Deux Syndicats Mixtes de transports existent sur le territoire régional et ont pour objet le développement de l'intermodalité (indicateurs intermodalité) :

- 80% des déplacements en train dans les Hauts-de-France sont intermodaux (c'est-à-dire que sont utilisés successivement plusieurs modes de transports mécanisés, donc hors marche à pied). --
- 53% des déplacements intermodaux réalisés en train comptent un mode en plus du train, 36% 2 modes, 12% trois modes ou plus.
- Nombre de lignes/services de cars issus de la "Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques" : en Région Hauts de France, en 2017, il existe 380 liaisons de de transport entrant dans la catégorie dite des « Cars Macron » qui desservent 21 villes des Hauts de France vers l'ile de France et l'international.

### ● T0 :

2018 : existence de 2 syndicats mixte « SRU » qui ne couvrent pas la totalité de la Région. Pour autant ces syndicats développent déjà des « produits » intermodaux et avancent sur des solutions billettiques, ou information multimodale qui vont dans le sens du développement du service intermodal aux voyageurs.

### ● Résultat attendu :

- Renforcement de l'usage des transports collectifs par une offre intermodale efficace (Information multimodale, tarification, billettique, offres coordonnées)

● **Leviers :**

Pour atteindre cet objectif, il est possible de s'appuyer sur les leviers suivants :

- Encourager les démarches partenariales pour la gestion des projets et pour renforcer la relation entre acteurs (partenariat sur des projets spécifiques ; renforcement d'une position Régionale pour les relations transfrontalières, lien avec la Belgique, avec l'Île de France...).
- Tendre vers une organisation coordonnée de l'intermodalité en s'appuyant notamment à terme sur un seul syndicat régional de transports.
- Développer des services intermodaux pour tous les habitants des Hauts-de-France : information multimodale, coordination des offres, tarification et supports billettiques, etc.

● **Echéances :**

2030

## FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES ALTERNATIVES ET COMPLÉMENTAIRES À LA VOITURE INDIVIDUELLE (CAE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-4 du CGCT** : « Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes. [...] Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.»
- **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises)

### ● Parti Pris concerné :

Cet objectif s'appuie sur le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue »

### ● Tendances observées :

Le transport reste très dépendant des produits pétroliers (98 % de l'énergie qu'il consomme). Et avec 20 % des émissions régionales c'est le second émetteur de gaz à effet de serre (après l'industrie et devant l'agriculture-sylviculture et le résidentiel-tertiaire. C'est le 3ème consommateur régional d'énergie (4 Mtep en 2014, soit 23% du total régional).

Avec le résidentiel c'est le secteur qui connaît la plus forte croissance depuis 1990 en termes de GES : + 28 % de 1990 à 2014, en raison de l'augmentation du trafic et du nombre de véhicules par ménage.

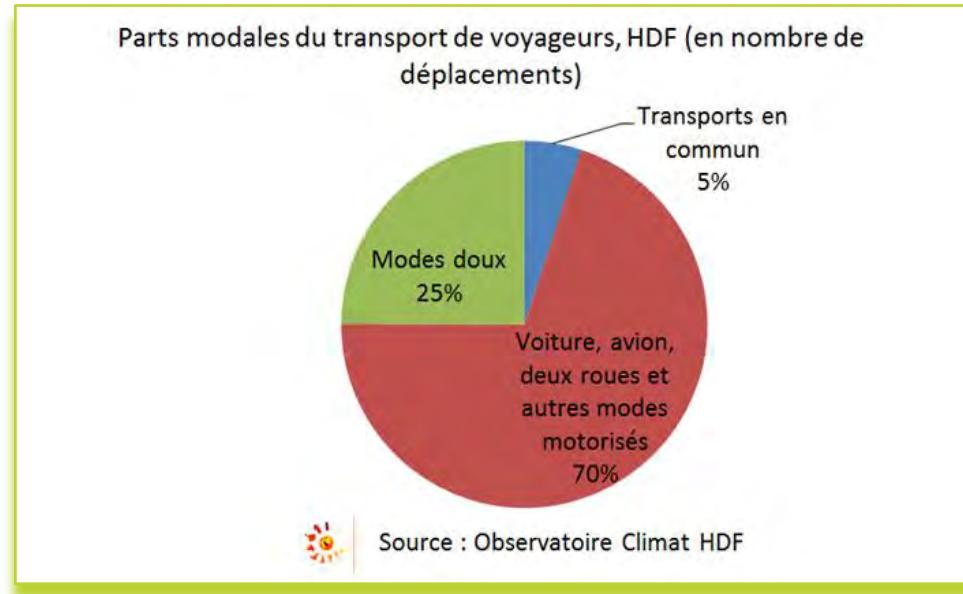
Le nombre de déplacements tend à se stabiliser mais les distances parcourues s'allongent. En effet, les formes urbaines régionales, plus étalées et multipolaires impliquent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air, fragmentation éco-paysagère et bruit, notamment).

Outre l'aspect santé-environnementale, l'enjeu est aussi économique. La facture énergétique régionale des transports progresse (6,3 milliards d'euros en 2014, soit 1 050 €/habitant, ou 2 550 €/ménage). Elle est en hausse continue depuis 2009 (en raison de la hausse des consommations et des prix de l'énergie).

Dans ce contexte, l'enjeu pour le transport de voyageurs est de réduire les déplacements routiers (en besoin, nombre et portée, avec développement du covoiturage) et leurs impacts (en développant les déplacements alternatifs à la voiture, qui ne représentent que 30% des trajets, dont 25% en modes doux (vélo, marche à pied) : développement de la multimodalité, amélioration de la logistique urbaine, amélioration de la motorisation, optimisation des modes de conduite.

### ● T0 :

2012



- **Résultats attendus :**

- Diminuer la part des modes motorisés et développer l'usage des Transports collectifs, des modes doux et des nouvelles mobilités (atteindre une part modale des TC de 10 à 12%)
- Développer l'usage du vélo (favoriser les modes actifs jusqu'à 10 km et atteindre une part modale du vélo de 10% au-delà de 5km)
- Augmenter le taux d'occupation des véhicules (assurer le passage d'un taux d'occupation des véhicules de 1,1 à 1,3 personnes par véhicule (1,5 en 2050) pour les trajets Domicile-travail)
- atteindre 75000 covoitureurs par an

#### Résultats « Climat Air Energie »

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	1 256	1 272	1 284	1 341
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	316	314	313	307

Indicateurs de résultat : consommation énergétique et émissions de GES des véhicules pour le transport voyageurs

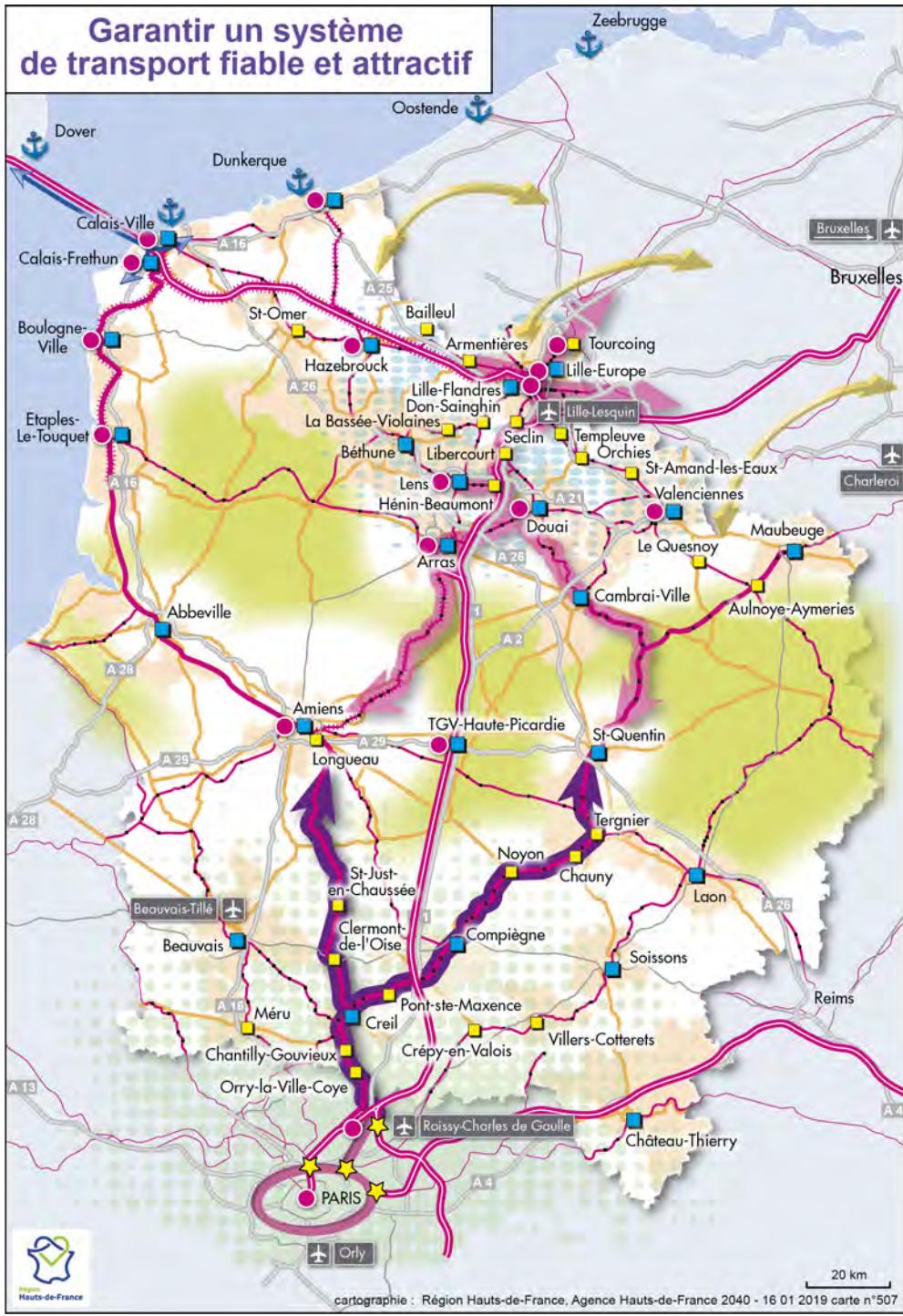
- **Leviers :**

Deux leviers sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

- ① **Développer le management de la mobilité dans les territoires et dans les organisations publiques et privées**
- ② **Créer les conditions favorables à l'usage des transports moins polluants et au développement des modes alternatifs et actifs (vélo)**

- **Echéances :**

2030



## Proposer des conditions de déplacements soutenables

S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante :

- Réseau TER
- TERGV
- Ligne Paris - Calais et ligne Paris / Cambrai - Maubeuge

Proposer un réseau routier d'intérêt régional :

- Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)

## Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France

- Renforcer l'intermodalité au droit des villes et agglomérations (AOM)

## Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise

- Zone d'influence
- Projet Réseau Express Hauts-de-France

## Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie

- Zone d'influence
- Projet Roissy-Picardie
- Grand Paris Express
- ★ Connexions envisageables avec le Grand Paris Express

## Améliorer les relations transfrontalières :

## Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux

- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux
- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement vers les métropoles

## Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables

- Développer et adapter les services dans les zones rurales

## Infrastructures existantes :

- Aéroport
- Port voyageur
- Gare TGV
- Liaison transmanche
- Autoroute
- Réseau routier
- TGV / LGV
- Gare TER

# MODELE D'AMENAGEMENT



Favoriser un aménagement équilibre des territoires

## RÉÉQUILIBRER L'OFFRE COMMERCIALE EN FAVEUR DES CENTRES VILLES ET DES CENTRES BOURGS (GEE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de gestion économe de l'espace, d'équilibre et d'égalité des territoires »
- **Attendus de l'Etat** : n°8 (concentrer l'implantation des commerces, services et équipements, requalifier en profondeur les espaces publics)

### ● Parti(s) Pris concerné(s) :

L'offre commerciale fait partie des services nécessaires et donc attendus par la population. Sa présence est une composante de l'ossature territoriale et de l'activité économique ; elle participe à l'aménagement, à l'organisation, à l'attractivité, à l'équilibre et au développement du territoire. Toutes ces fonctions se retrouvent à différents niveaux dans les 3 partis pris du SRADDET, mais plus particulièrement dans le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », et qui précise que :

- les politiques d'aménagement (en matière de transport, d'habitat, de commerce, de services et d'équipement) devront être adaptées au développement des territoires ;
- une attention particulière sera portée aux pôles intermédiaires en situation de dévitalisation : la concentration de commerces et de services sera à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités ;
- une réflexion régionale sur les fonctions commerciales et les services au sein des ruralités sera à engager en faveur de la mixité fonctionnelle, de l'accèsibilité et de la requalification des sites commerciaux, quels qu'ils soient.

Par ailleurs, le SRADDET s'articule avec plusieurs orientations stratégiques du SRDEII (développement économique et aménagement du territoire), qui ambitionne de faire des Hauts-de-France une « une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen » (à travers le commerce multi-canal, la digitalisation, la "Shopping Experience", les nouvelles formes de commerce, etc.), et certains de ces plans d'actions (qui vise notamment à renforcer la compétitivité des TPE tout en favorisant leur ancrage territorial et leur structuration, à revitaliser les centre-bourgs par un soutien au commerce et à l'artisanat, à promouvoir le développement de nouveaux services en zone rurale, etc.).

### ● Tendances observées :

Le secteur du commerce de détail montre au niveau national des signes d'essoufflement depuis 2011 : baisse du chiffre d'affaires, faible consommation des ménages, augmentation du nombre de défaillances des entreprises commerciales dans un contexte de concurrence forte (augmentation du nombre d'implantations) et de hausse des loyers, traduisant un « transfert de la valeur du commerce vers l'immobilier ». Un décrochage entre offre et demande est ainsi observé, avec une consommation des ménages qui progresse de 1,5 % par an en moyenne quand, dans le même temps, le nombre de m<sup>2</sup> de surfaces commerciales augmente de 3 %.

En région Hauts-de-France, cela se traduit par une moindre croissance de l'emploi malgré un nombre croissant d'établissements commerciaux : entre 2009 et 2014, le nombre d'établissements croît de 10,7 %, quand l'emploi reste stable (+0,2 %). Une vacance commerciale (multifactorielle) relativement forte est également observée : sur la trentaine de centres villes, dont la vacance commerciale est connue, une vacance moyenne de 10,9 % est constatée en 2017. Une dizaine de villes connaissent une vacance supérieure à 15 % dans leur centre-ville.

La vacance commerciale des zones commerciales n'est pas disponible pour l'ensemble des villes régionales, mais les données nationales montrent qu'elles ne sont pas épargnées par la hausse de la vacance : elle atteint 7,5 % en 2017 dans les parcs d'activité et 12 % dans les centres commerciaux, quand elle était inférieure ou proche de 5 % en 2012. Ce phénomène touche particulièrement les centres commerciaux les plus récemment construits (après 2000). En Hauts-de-France, sur 16 centres commerciaux (tous de centre-ville) dont la vacance est connue, elle est supérieure à 10 % pour 10 d'entre eux.

En parallèle, il est constaté une part importante d'inauguration de nouvelles surfaces commerciales. Cette tendance inquiète quant à l'apparition de futures friches commerciales.

*Zoom sur le e-commerce : Les ventes en ligne ont un poids dans le commerce de détail estimé à 8 % en 2016. Les principales dépenses des consommateurs concernent le secteur du tourisme, qui affiche un CA de 20,1 milliards d'euros en 2016. Les produits culturels sont le 2e poste des dépenses sur internet (3,3 Mds €). A noter que le chiffre d'affaires du e-commerce reste très concentré : 84 % du chiffre d'affaires est réalisé par 4,5 % des sites marchands (environ 9000 sites) ; 0,5 % des sites concentrent 61 % du chiffre d'affaires du marché.*

La dévitalisation commerciale affecte différemment les villes moyennes et leurs centres villes, et ses causes principales sont multiples :

- facteur « sociodémographique » : taux de chômage et de pauvreté élevés, population en baisse et hausse de la vacance en matière de logement dans la ville centre (éloignement habitants-consommateurs / commerces) ;
- facteur « économique » : développement important des zones commerciales situées en périphérie (créant un déséquilibre avec le centre), augmentation ou coût (trop) important des loyers commerciaux, concurrence du e-commerce et absence de visibilité sur Internet des commerces physiques existants (besoin d'une « vitrine numérique ») ;
- facteur « déplacement » : accessibilité difficile/contraintante ou insuffisante en matière de stationnement, mobilité douces ou transports en commun,
- facteur « attractivité » : absence d'animation en centre-ville et/ou centre-ville peu qualitatif (besoin de requalification des aménagements publics), absence d'attractivité touristique, etc.

#### ● T0 :

Nombre d'établissements en 2014 : 57 117 (variation 2009-2014 : +10,7 %. Source : Insee, dénombrement des établissements).

Effectifs en 2014 : 167 453 (variation 2009-2014 : +0,2 %. Source : Acoss).

Surfaces autorisées en CDAC/CNAC en 2017 : 189 104 m<sup>2</sup>

#### ● Résultats attendus :

A travers la volonté de rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres-bourgs, le SRADDET vise à contribuer à la revitalisation des centres villes et les centres-bourgs. Il s'agit dans une approche de gestion économe de l'espace de diminuer le taux de vacance commerciale et de maintenir voire développer les emplois en lien avec le commerce. La concertation, l'accessibilité et la prise en compte de la problématique commerciale dans les aménagements seront recherchées. Par ailleurs, l'objectif vise à faciliter l'adaptation aux nouveaux modes de consommations et l'accompagnement à la diversification des activités.

#### ● Leviers :

A travers cet objectif de rééquilibrage, il n'est nullement question d'opposer stérilement centre et périphérie. Il s'agit plutôt d'organiser les places réciproques dans une logique de complémentarités. Ainsi, trois leviers peuvent être identifiés pour concrétiser le rééquilibrage :

- **Agir sur l'attractivité globale des centres villes et des centres bourgs.** Leur revitalisation doit passer par une approche globale reposant sur une mixité des fonctions et favorisant notamment une offre de logement de qualité et diversifiée, une bonne accessibilité du centre-ville (liens avec objectifs logement et PEM) et des commerces (stationnement, mobilités douces, desserte par les transports en commun, signalisation,...) et la réduction de la vacance commerciale, notamment en s'appuyant sur les initiatives de réimplantation de l'activité commerciale. Il s'agit également de miser sur la qualité des espaces publics et sur des aménagements favorisant la convivialité dans les centres villes et les centres-bourgs, mais aussi sur la requalification des zones commerciales existantes. Par ailleurs, les territoires sont encouragés à définir - en cohérence et de façon coordonnée avec les acteurs concernés - une stratégie d'aménagement et de développement commercial ayant pour finalité l'équilibre et la pérennité des commerces situés dans les centres et en périphérie, en se basant notamment sur le principe de différenciation de l'offre. Enfin, la préservation de la vocation des linéaires commerciaux et des artères commerciales doit être privilégiée.
- **Prévenir l'inflation de l'offre en périphérie et créer les conditions de sa mutabilité.** Les équilibres commerciaux infra et interterritoriaux sont à organiser sur le moyen et le long terme. Il s'agira de conforter, voire prioriser le développement commercial au cœur des centralités existantes, en cohérence avec l'ossature urbaine du territoire. Ainsi, le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre sera recherché. Il s'agit également de prévenir l'apparition de friches commerciales en favorisant des formes urbaines propices à la mutabilité, dans une logique de renouvellement urbain (liens avec objectifs foncier). Globalement, il convient de favoriser la montée en qualité dans l'aménagement des zones commerciales de périphérie, en particulier celles qui sont devenues de nouvelles polarités urbaines. Dans ce cas, une bonne connexion avec les transports en commun et une mixité fonctionnelle seront recherchées.
- **Diversifier les activités commerciales en lien avec les nouveaux modèles de consommation.** Afin de pérenniser les commerces existants en centre-ville et dans les centres bourgs, il est souhaitable d'accompagner les mutations liées aux modes de consommation (vente en ligne, vitrines numériques...) et aux modes de vie (amplitudes horaires pour les ouvertures, digitalisation...). Il s'agit par ailleurs de favoriser une logistique urbaine adaptée à ces évolutions et garantissant des liens apaisés entre la périphérie et le centre (gestion optimale des flux pour éviter les congestions, approches décarbonnées...) ; liens avec l'objectif "logistique urbaine"). Enfin, la diversification peut également passer par l'émergence d'une nouvelle offre commerciale en lien avec les circuits courts alimentaires (lien objectif "biodiversité").

- **Echéance :**

2030

# PRODUIRE DU LOGEMENT À LA HAUTEUR DES BESOINS ET EN COHÉRENCE AVEC L' OSSATURE RÉGIONALE (LGT)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'habitat »
- **Attendus de l'Etat** : n°14 (créer les conditions favorables à une production de logements à la hauteur des besoins)

## ● Parti Pris concerné :

Cet objectif répond au parti pris 3 du SRADDET : « Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », et à l'orientation 3 : « le besoin de développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et de contribuer à la transition énergétique ».

## ● Donnée de référence (TO, tendances observées) :

Projection ménages 2017 (données INSEE-DREAL)

Avec 260 000 habitants supplémentaires attendus à l'horizon 2050, la population des Hauts-de-France devrait croître moins vite qu'en France métropolitaine (+ 4,3 % contre + 12,5 %). La région perdrat ainsi sa troisième place des régions françaises en termes de population. La croissance de la population reste portée par l'accroissement naturel. À l'inverse, le solde migratoire (différence entre les arrivées et les départs) pondère cette croissance avec un taux annuel moyen de -0,32 %.

Malgré une faible évolution démographique, les besoins en logements sont importants avec un peu moins de 14 000 nouveaux ménages par an selon les dernières projections démographiques de l'INSEE (scénario central de l'INSEE). En effet, l'ensemble des territoires de la région sont impactés par la croissance du nombre de ménages liée à une réduction de leur taille.

De plus, les politiques d'aménagement et de développement devront prendre en compte la spécificité du territoire régional, organisé autour de différents niveaux de pôles. C'est pourquoi le SRADDET propose une ossature régionale multipolaire structurée autour :

- des pôles majeurs (capitale régionale et second pôle régional) de Lille et Amiens,
- de pôles d'envergure régionale qui présentent pour la plupart une fragilisation de leur ville centre,
- des pôles intermédiaires maillant les territoires ruraux et périurbains, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant.

## ● Résultats attendus :

- Produire des logements à la hauteur des besoins, définis à partir de la projection quantitative du parc de logements et les projections du nombre de ménages :

D'après le scénario central de l'INSEE, l'évolution annuelle moyenne du nombre de ménages sur la période 2013-2030 serait de 0,5% par an soit 13 627 nouveaux ménages par an. Un besoin de 23 500 logements / an pourrait être estimé à l'échelle des Hauts-de-France. Cette estimation est réalisée à partir d'une méthode fondée sur une projection quantitative du parc de logements (liée à la disparition, principalement les démolitions de logements obsolètes, et la restructuration via la division de logements anciens) et sa confrontation avec les projections du nombre de ménages calculées par l'Insee.

Néanmoins, le SRADDET définit un enjeu d'attractivité en direction notamment de trois publics :

- les seniors, avec l'objectif de réduire leurs départs de la région ;
- les étudiants (21 à 27 ans), nombreux à quitter la région lors du passage à bac+3, alors que le solde migratoire est positif pour les 18-20 ans ;
- les actifs de 30 à 45 ans, en lien avec une augmentation de l'attractivité économique de la région.

C'est pourquoi il s'agit de viser une production neuve de logements se situant dans une fourchette comprise entre :

- 23 500 logements / an, traduisant un scénario central, basé sur le prolongement des tendances actuelles en termes de hausse des ménages et de transformation du parc de logements,
- et 25 000 logements / an, traduisant un scénario mixte, plus ambitieux en termes d'attractivité, qui vise :
  - une réduction de moitié du déficit migratoire chez les 21-27 ans ;
  - une réduction de moitié du déficit migratoire chez les 30-45 ans ;
  - et une réduction de moitié du déficit migratoire chez les 55 ans et plus.

#### Evolution du nombre de ménages selon les différents scénarios de population

	2013	2030	Evolution sur la période en %	Évolution annuelle moyenne sur la période (en %)	Nombre de ménages supplémentaires entre 2013 et 2030	Nombre de ménages supplémentaires par an
Scénario central	2 473 435	2 705 094	9,4	0,53	231659	13627
Scénario mixte	2473435	2725094	10,2	0,57	251659	14803

- Développer l'habitat en cohérence avec l'ossature régionale définie dans le SRADDET, et en lien avec l'outil de territorialisation des besoins en logement de l'Etat :

On constate par ailleurs que 62,4% des ménages sont concentrés dans les pôles de l'ossature régionale, répartis comme suit :

	Poids du nombre de ménages / Hauts de France en 2014	Poids de l'évolution du nombre de ménages entre 2009 et 2014
<u>Pôles majeurs (capitale régionale et second pôle régional) de Lille et Amiens et pôles d'envergure régionale :</u>		
- Communes des grands pôles avec plus de 10 000 habitants	42,18%	31,90%
- Communes des grands pôles - Pôles intermédiaires de moins de 10 000 habitants	9,07%	9%
<u>Pôles intermédiaires hors grand pôle :</u>	9,17%	7,52%

Il s'agit de poursuivre de poursuivre cette tendance et de maintenir l'équilibre de 60 % des nouveaux logements construits dans les pôles de l'ossature régionale.

Le développement de l'habitat devra également être réfléchi en lien avec l'outil national de territorialisation des besoins en logement (OTELO) élaboré par l'Etat, à partir :

- des besoins en stock de logements non satisfaits (sans-abris, sur-occupation, ...);
- des besoins liés à l'évolution démographique ;
- de l'évolution du parc (résidences secondaires, renouvellement du parc, logements vacants, ...);

L'intérêt de cette démarche est de proposer aux territoires une méthode commune et de faciliter le partage de données.

#### ● Leviers :

Le développement de ces logements se fera en encourageant l'équilibre habitat/emploi/mobilité de manière à réduire les distances (domicile-travail, domicile-services, domicile-études, ...) et en associant territoires d'habitat et territoires d'emplois.

En matière de logement, le SRADDET favorisera et accompagnera le développement de l'habitat **en cohérence avec les différents niveaux de pôles de l'ossature régionale** :

- renforcer les pôles majeurs de Lille et Amiens ;
- augmenter l'attractivité résidentielle des villes centres des pôles d'envergure régionale ;
- renforcer les pôles intermédiaires des territoires ruraux et périurbains.

En dehors du renforcement des pôles de l'ossature régionale et pour tenir compte des spécificités territoriales des espaces ruraux et périurbains, des politiques spécifiques en matière de développement de l'habitat pourront y être proposées afin de répondre aux enjeux suivants :

- dans les espaces périurbains en progression démographique**, il s'agit de développer une offre de logements coordonnée et complémentaire avec les offres des polarités urbaines adjacentes, pour la production de logements ;
- dans les espaces ruraux en développement**, il est souhaitable de maîtriser et d'organiser le développement résidentiel en favorisant une production de logements qui puisse bénéficier de la meilleures connexion possible aux services, aux équipements et aux offres de mobilité durable ;
- dans les espaces peu denses et isolés**, il s'agit répondre à l'évolution des besoins spécifiques de la population de ces espaces, tout en veillant au maintien et à la consolidation des pôles intermédiaires de ces zones. Des méthodes de recensement des besoins en logement et des possibilités de réponses adaptées doivent être recherchées.

## RÉDUIRE LA CONSOMMATION DES SURFACES AGRICOLES, NATURELLES ET FORESTIÈRES (GEE-CAE)

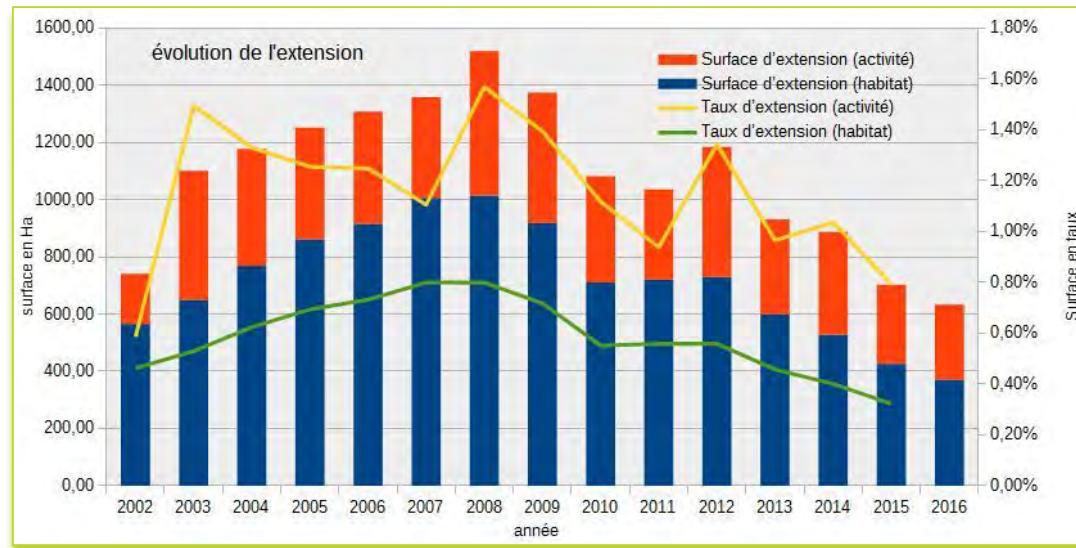
- Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de gestion économe de l'espace »
- **Attendus de l'Etat** : n°1 (accélérer le recyclage du foncier pollué) ; n°5 (stopper la consommation des espaces naturels et de leurs abords) ; n°12 (conditionner le développement urbain, en renouvellement comme en extension, à la desserte en transports collectifs et en modes doux, et à la présence de commerces, services et équipements), n°8 (inscrire les pôles d'emploi majeurs dans les cœurs urbains, densifier l'habitat)

- Partis pris concernés :

Cet objectif répond au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » selon une approche globale de l'aménagement dans un souci de garantir à tous un environnement de qualité.

- Tendances observées :



Source : DREAL d'après les fichiers fonciers 2017 et  
MOS 1999-2002 Nord-Pas de Calais et Picardie

Ce graphe met en évidence la dynamique en matière de consommation d'espace pour l'extension urbaine, ce qui correspond au développement de nouvelles surfaces artificialisées en dehors de la « tâche urbaine » existante (voir éléments de lexique). En région Hauts-de-France, 15 490 ha de surfaces naturelles,

agricoles et forestières ont été artificialisés entre 2003 et 2012 soit l'équivalent de 1 549 ha/an, arrondi à 1 500 ha/an pour le calcul des résultats attendus.

Les composantes de la consommation d'espace en Hauts-de-France sont :

- L'habitat, qui représente 47% des surfaces artificialisées ;
- Les activités économiques et les équipements (33%) ;
- Les infrastructures de transport et les espaces publics non bâties (20%).

On peut ainsi constater que, même si la tendance est à la diminution de la consommation foncière, celle-ci reste importante, notamment pour l'habitat.

Outre les conséquences connues sur un plan environnemental (ruissellement de l'eau à cause de l'imperméabilisation des surfaces, suppression de la couverture végétale, risques de perte de biodiversité, fragmentation des écosystèmes, ...), la consommation d'espaces a des effets directs ou induits sur :

- le développement économique (diminution de la consommation de la surface agricole utile, fragilité des paysages pouvant remettre en cause l'attractivité touristique, moteur de développement incontournable pour certains territoires) ;
- le pouvoir d'achat des habitants de la région (augmentation du coût des déplacements des ménages lié à la dépendance de la voiture, ou encore des coûts annexes liés aux déplacements pendulaires) ;
- la composante climat-air-énergie (augmentation des gaz à effet de serre induite par le rallongement des distances domicile-travail) ;
- le budget des collectivités (coût supplémentaire lié à l'extension de la voirie et des réseaux, construction de nouveaux équipements).

La diminution de la consommation des surfaces naturelles, agricoles et forestières est ainsi un véritable enjeu pour notre région.

#### ● Résultats attendus :

Le SRADDET offre la possibilité de fixer un cap partagé en matière d'efficacité foncière aux SCOT (à défaut aux PLU), aux Chartes de Parc naturels régionaux, aux Plans Climat Air Energie Territoriaux et aux Plans de Déplacements Urbains. Il s'agit de définir **une limite quantitative à la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles**, à l'échelle de la région. La définition de cet objectif chiffré repose sur :

- la poursuite de la tendance observée en matière de consommation d'espaces qui va dans le sens d'une diminution de la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières ;
- la prise en compte comme période de référence de la décennie la plus proche (en conformité avec ce qui est demandé aux territoires dans le cadre de l'élaboration des SCOT), soit 2003-2012. Cette période permet d'avoir des données les plus fiables possibles issues du millésime 2015 des fichiers fonciers disponibles au moment de l'élaboration du SRADDET ;
- la poursuite des dynamiques engagées dans les SRCAE qui préexistaient au SRADDET.

Il est proposé de diviser le rythme de **consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles de 1 500 ha/an** observé entre 2003 et 2012 :

- par 2 à l'horizon 2030 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 750 ha/an**, en permettant au maximum **un rythme d'artificialisation des sols de 750 ha/an en dehors de la tâche urbaine**.
- par 3 à l'horizon 2050 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 1 000 ha/an**, en permettant au maximum **un rythme d'artificialisation des sols de 500 ha/an en dehors de la tâche urbaine**.

Ce chiffre n'intègre pas le foncier nécessaire pour la réalisation des grands projets régionaux (le Canal Seine Nord Europe, le Réseau Express Hauts-de-France, les aménagements liés au barreau ferroviaire Picardie-Roissy) ainsi que les projets de développement économique structurants pour les territoires et inscrits dans les SCOT déjà approuvés.

La mise en place et la déclinaison d'un référentiel d'observation de l'occupation du sol à l'échelle des Hauts-de-France permettront de disposer d'un outil fiable et précis en matière de suivi de données, **partagé par l'ensemble des acteurs en matière de planification**. L'utilisation de ce référentiel à l'échelle des Hauts-de-France permettra ainsi en 2020 d'ajuster la méthode de suivi de cet objectif de préservation des terres agricoles, forestières et naturelles.

- **Leviers :**

Différents leviers permettent de préserver les terres agricoles, forestières et naturelles.

- Amener les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification à identifier la tâche urbaine, selon la définition du lexique ci-après, dans laquelle s'effectuera en priorité le développement urbain (résidentiel et économique).
- Encourager la densification dans les centralités urbaines desservies par les transports en commun : en lien avec l'ossature régionale, il s'agit d'envisager des formes urbaines et des aménagements qui optimisent l'emploi de la ressource foncière et le gisement de renouvellement urbain, et qui permettent un accès facilité aux nœuds de transports en commun.

- **Echéances :**

- Rythme d'artificialisation des sols de 750 ha/an à l'horizon 2030
- Rythme d'artificialisation des sols de 500 ha/an à l'horizon 2050

- **Etat 0 pour l'évaluation du SRADDET :**

Fichier fonciers et modes d'occupation des sols, selon les millésimes disponibles.

- **Eléments de lexique :**

**Tâche urbaine** : La tâche urbaine est l'ensemble des espaces artificialisés, excepté l'habitat isolé tel qu'il est défini dans le Mode d'Occupation du Sol. Y sont inclus les espaces dédiés à l'habitat, aux infrastructures intra-urbaines, aux activités, aux équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs. Les espaces naturels, agricoles et forestiers ne font pas partie de la tâche urbaine, même s'ils sont complètement entourés d'espaces artificialisés.

**Artificialisation** : L'artificialisation des terres, également dénommée consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, décrit l'augmentation de la « tâche urbaine » au cours du temps. L'artificialisation des terres se traduit dans une plus ou moins grande mesure par une véritable imperméabilisation des sols. Le rythme d'artificialisation, observé sur une période de plusieurs années, est calculé en ha/an.

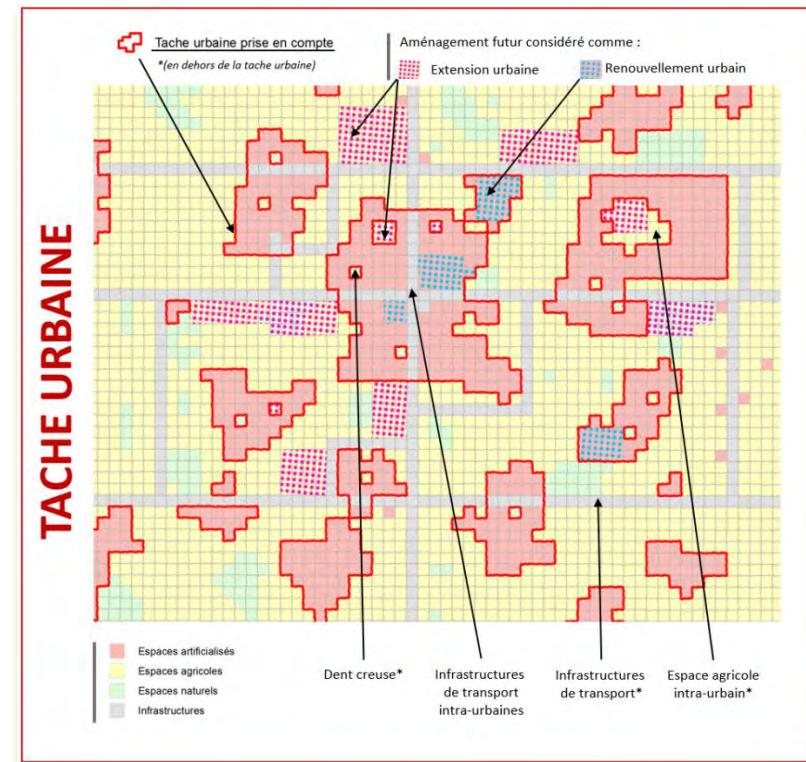
**Extension urbaine** : L'extension urbaine est le processus de développement de nouvelles surfaces artificialisées en dehors de la « tâche urbaine » existante.

**Renouvellement urbain** : Le renouvellement urbain est le processus de reconstruction de la ville sur elle-même, par opposition au processus de « l'extension urbaine ». Ce terme désigne l'action de recyclage des ressources bâties et foncières (reconquête des friches, réhabilitation des tissus anciens, reconstruction-démolition, ...) disponibles dans la « tâche urbaine ».

## Résultats « Climat Air Energie »

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	344	412	465	854
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	89	106	118	209

Indicateurs de résultat : consommation énergétique et émissions des GES



## PRIVILÉGIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN À L'EXTENSION URBAINE (GEE-CAE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de gestion économe de l'espace »
- **Attendus de l'Etat** : n°1 (accélérer le recyclage du foncier pollué) ; n°5 (stopper la consommation des espaces naturels et de leurs abords) ; n°12 (conditionner le développement urbain, en renouvellement comme en extension, à la desserte en transports collectifs et en modes doux, et à la présence de commerces, services et équipements), n°8 (inscrire les pôles d'emploi majeurs dans les cœurs urbains, densifier l'habitat)

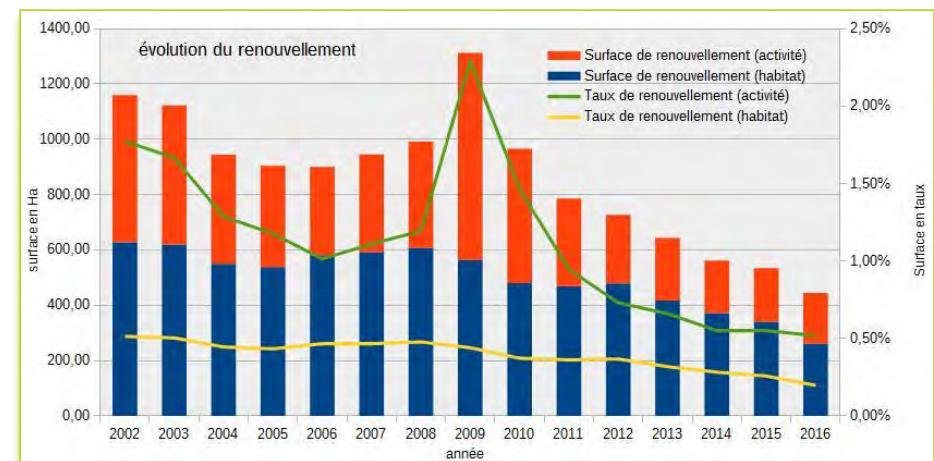
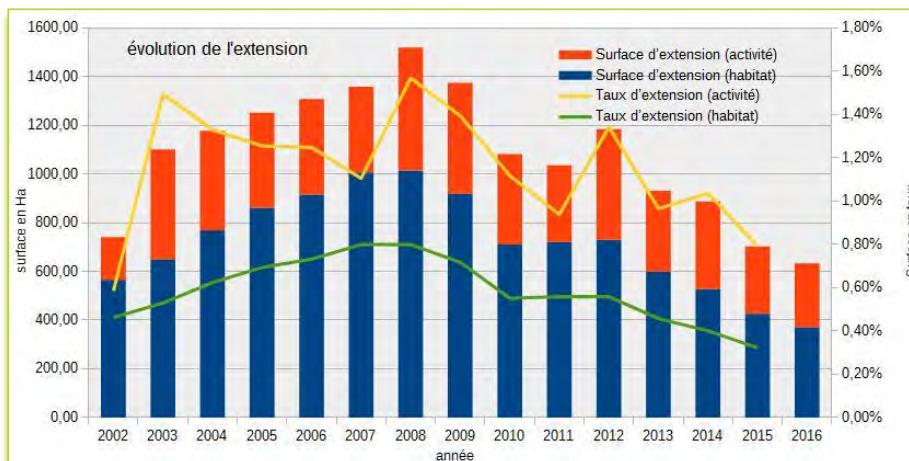
### ● Partis pris concerné(s) :

Cet objectif répond au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » dans une approche globale de l'aménagement et dans un souci de garantir à tous un environnement de qualité.

### ● Tendances observées :

La dynamique d'extension urbaine tend vers une diminution, phénomène également observé concernant les surfaces mobilisées en renouvellement urbain. Cependant, la proportion du renouvellement urbain (voir éléments de lexique) tend à diminuer, passant de 50 % en 2003 à 43 % en 2012, alors que de nombreux espaces urbains dégradés restent mobilisables au sein de la tâche urbaine.

Si la mobilisation de ce type de foncier reste plus complexe que la mobilisation de foncier naturel, agricole ou forestier, il est nécessaire de poursuivre les efforts effectués en matière de renouvellement urbain, par le réemploi des espaces déjà artificialisés.



Source : DREAL d'après les fichiers fonciers 2017 et MOS 1999-2002 Nord-Pas de Calais et Picardie

- Résultats attendus :

Cet objectif vise à encourager le renouvellement urbain des sols situés dans les tâches urbaines, et à tendre vers une proportion régionale de surfaces mobilisées de 2/3 en renouvellement urbain et 1/3 en extension urbaine.

- Leviers :

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés :

- **S'appuyer dans les démarches de planification ou de programmation des territoires sur une combinaison de leviers permettant de limiter l'extension urbaine** (lutte contre la vacance, réhabilitation des friches, optimisation des dents creuses, nouvelles formes urbaines...)
- **Favoriser la réutilisation et la résorption de la vacance dans le parc de logements et les zones économiques du territoire et faciliter leur rénovation et leur réhabilitation**
- **Parvenir à une meilleure connaissance du potentiel urbanisable dans les tâches urbaines pour mobiliser les capacités en renouvellement du territoire et reconvertis les espaces dégradés ou mobiliser les dents creuses**

- Echéances :

2030-2050

- **Etat 0 pour l'évaluation du SRADDET :**

Mode d'Occupation du Sol 2017 - 2018

- Eléments de lexique :

**Tâche urbaine** : La tâche urbaine est l'ensemble des espaces artificialisés, excepté l'habitat isolé tel qu'il est défini dans le Mode d'Occupation du Sol. Y sont inclus les espaces dédiés à l'habitat, aux infrastructures intra-urbaines, aux activités, aux équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs. Les espaces naturels, agricoles et forestiers ne font pas partie de la tâche urbaine, même s'ils sont complètement entourés d'espaces artificialisés.

**Artificialisation** : L'artificialisation des terres, également dénommée consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, décrit l'augmentation de la « tâche urbaine » au cours du temps. L'artificialisation des terres se traduit dans une plus ou moins grande mesure par une véritable imperméabilisation des sols. Le rythme d'artificialisation, observé sur une période de plusieurs années, est calculé en ha/an.

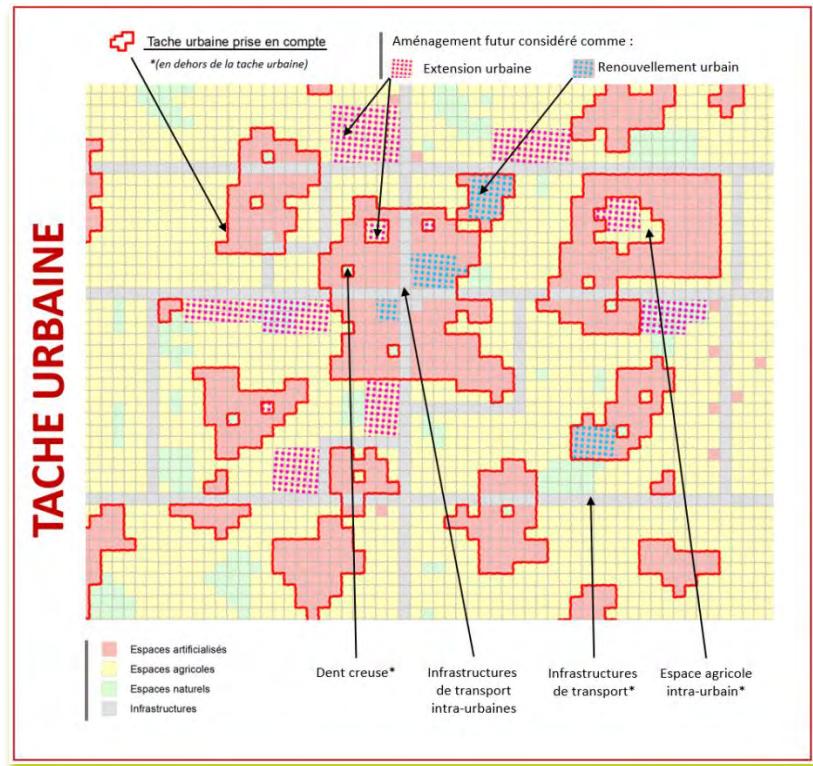
**Extension urbaine** : L'extension urbaine est le processus de développement de nouvelles surfaces artificialisées en dehors de la « tâche urbaine » existante.

**Renouvellement urbain** : Le renouvellement urbain est le processus de reconstruction de la ville sur elle-même, par opposition au processus de « l'extension urbaine ». Ce terme désigne l'action de recyclage des ressources bâties et foncières (reconquête des friches, réhabilitation des tissus anciens, reconstruction-démolition, ...) disponibles dans la « tâche urbaine ».

### Résultats « Climat Air Energie »

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	688	824	930	1706
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	178	210	236	420

Indicateurs de résultat : consommation énergétique et émissions des GES



# DÉVELOPPER DES MODES D'AMÉNAGEMENT INNOVANTS ET PRENANT EN COMPTE LES ENJEUX DE BIODIVERSITÉ ET DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE (GEE-BIO)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...], de gestion économe de l'espace, d'habitat, d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Ordonnance n° 2016-1028** du 27 juillet 2016, **articles R. 371-16** et suivants du code de l'environnement
- **Décret n° 2012-1492** du 27 décembre 2012
- **Décret n°2014-45** du 20 janvier 2014
- **Décret n° 2016-1071** du 3 août 2016
- **Article L.101-2** du Code de l'urbanisme
- **Article L. 371-3** du code de l'environnement
- **Attendus de l'Etat** : n°5 (stopper la consommation des espaces naturels et de leurs abords) ; n°12 (conditionner le développement urbain, en renouvellement comme en extension, à la desserte en transports collectifs et en modes doux, et à la présence de commerces, services et équipements), n°8 (inscrire les pôles d'emploi majeurs dans les coeurs urbains, densifier l'habitat)

## ● Partis pris concerné(s) :

L'objectif répond au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » à travers deux orientations. Il vient tout d'abord appuyer la vision régionale posée en matière de **développement d'une offre de logement de qualité** et d'autre part sur l'orientation relative à **l'intégration de plus de nature dans les principes d'aménagement** pour améliorer la qualité de vie, via la prise en compte des espaces de nature dans le développement urbain et périurbain.

Par ailleurs, cet objectif répond également au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » contribuant à garantir un environnement urbain de qualité. Il vient particulièrement conforter l'orientation relative à la consolidation de la stratégie de résilience territoriale enclenchée sur le Bassin minier à travers la volonté de transformation des cités minières combinant performance énergétique des logements, mise en valeur des patrimoines et qualité des espaces publics. Un lien peut être également fait avec les orientations en faveur des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

## ● Tendances observées :

En dépit d'efforts importants consentis par les territoires, 2 177 ha sont artificialisés tous les ans en moyenne depuis 2000. L'artificialisation est une menace pour la biodiversité régionale. D'une part parce qu'elle se fait principalement au détriment des espaces agricoles et naturels mais aussi parce qu'elle participe directement à la fragmentation des milieux.

Par ailleurs, les territoires des Hauts-de-France connaissent des trajectoires de développement différenciées impactées par divers facteurs tels que le cadre de vie, le contexte économique, le type d'habitat ou encore la pression foncière. Chaque territoire cherche à améliorer son attractivité pour renforcer sa capacité à attirer et retenir des populations mais aussi des activités économiques. Si les facteurs d'attractivité sont nombreux (l'offre de logements, les équipements, les services, le patrimoine naturel et culturel, les activités économiques, le cadre de vie, l'accessibilité et la mobilité...), la problématique de l'amélioration de l'attractivité territoriale oblige les territoires à conjuguer étroitement le développement des activités avec celle du cadre de vie et de la mobilité des personnes en tenant compte des mutations socio-économiques (évolution des modes de consommation, impact du numérique, etc.) dans le contexte de réduction du rythme de la consommation foncière.

- **T0 :**

A partir d'une échelle de résultat à construire pour les 7 leviers identifiés dans la fiche objectif, les porteurs de SCOT et PLUI évalueront le degré de prise en compte de l'objectif dans leur document d'urbanisme.

- **Résultats attendus :**

**La Région considère qu'un aménagement de qualité est un facteur d'attractivité pour le territoire régional. Cet objectif vise d'une part à renforcer l'attractivité régionale et d'autre part à réduire les différents coûts de l'aménagement** (coûts directs mais aussi environnementaux et sociaux). Cette ambition peut notamment être portée par des systèmes et tissus urbains originaux (réduisant la standardisation des formes urbaines et des paysages) soutenables (limitant la consommation d'énergie et en diversifiant les sources renouvelables, réduisant les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique) et adaptés aux effets variés du changement climatique (préservant des risques comme les inondations et les phénomènes d'îlots de chaleur). Ces modes d'aménagements doivent également répondre aux attentes sociétales, veillant ainsi à améliorer la qualité de vie, le confort d'usage et le lien social en tendant vers des aménagements à biodiversité positive.

L'enjeu de l'artificialisation et ses effets sur la biodiversité ne se limite pas au seul cadre rural. Aujourd'hui, l'urbain doit également contribuer à accueillir plus de nature, à favoriser la connectivité entre des espaces naturels parfois disjoints, à permettre le développement des espaces verts pour anticiper et diminuer les effets du changement climatique dans des espaces très minéraux. De plus, des expérimentations, telles que des ceintures arborées en lisière urbaine pouvant à la fois offrir des espaces refuges et une protection contre les effets du vent, pourraient être réfléchies. Bien sûr, cela doit se réfléchir au cas par cas, en fonction des opportunités foncière locale, sans dogmatisme et dans le respect des activités humaines, notamment agricoles. De même, les études d'impact et la doctrine Eviter-Réduire-Compenser participent à la prise en compte de la biodiversité dans les opérations d'aménagement. Ces éléments doivent devenir une opportunité plutôt que vécues comme des contraintes. Cela nécessite une réflexion spécifique sur ces sujets.

- **Leviers :**

Le contexte général de resserrement des marges de manœuvre budgétaire publiques ainsi que l'évolution des attentes des citoyens et des entreprises incitent fortement à repenser les modes d'aménagement. Un aménagement qui intègre dès sa conception des exigences en matière de prévention des risques, de résilience, de réduction des fragmentations ou encore de consommation de ressources améliore considérablement son potentiel de mutabilité (et prévient ainsi l'émergence de friches). Cela contribue par ailleurs à réduire les coûts sur le long terme (inondations, obsolescence en matière énergétique...). Il est nécessaire de changer les représentations des zones résidentielles et d'activités, des espaces publics, des lieux de travail, en favorisant notamment l'innovation et en repensant les instruments et les outils d'intervention en faveur d'une souplesse accrue et d'une imbrication plus forte entre stratégie, planification et aménagement opérationnel. Globalement, il s'agit de faire évoluer les pratiques par rapport aux modes d'aménagement promus au cours des trente dernières années en favorisant des approches plus intégrées, plus sobres et davantage fonctionnelles et prenant davantage en compte les enjeux de biodiversité.

La Région identifie différents leviers pour cet objectif :

- **Privilégier la mixité fonctionnelle**

Avec ce levier, c'est l'encouragement à l'introduction ou au développement des différentes fonctions (résidentielle, économique, politique, administrative, culturelle, de mobilité et de loisirs) dans les quartiers (quartiers de gare, quartiers "politique de la ville", zones d'activités) qui est visé à travers les documents de planification. Cette diversification intégrée et cohérente passe notamment par l'aménagement prioritaire (le logement, entre autres) autour des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des axes de transport en commun existants et à venir ([re]bâtir la ville sur elle-même), tout en optimisant les mobilités actives au sein des centres villes, centres-bourgs et quartiers. Le développement urbain, en renouvellement ou en extension, passe en effet par une bonne desserte en transports collectifs et en modes bas carbone et doux. La recherche d'un meilleur équilibre emploi-logement (rapprochement), articulé avec

les autres formes d'enrichissement de l'offre (services publics et collectifs, culture, loisirs, commerces de proximité) organisés et valorisés (signalétique et communication appropriées), constitue une des voies à suivre dans la régénération du tissu urbain eu égard aux défis et mutations socio-économiques du XXI<sup>e</sup> siècle.

Au niveau énergétique : la mixité fonctionnelle a un impact direct sur la réduction des consommations d'énergie en facilitant les trajets courts et les modes de déplacements doux. Elle contribue à augmenter la mixité des usages énergétiques et donc de lisser les pics de consommation locale. Elle permet ainsi le déploiement de stratégies synergétiques.

#### - Intégrer la qualité de l'environnement urbain dans les projets d'aménagement

La conception des espaces notamment publics promue ici s'appuie sur les principes d'innovation, d'éco-conception, de modularité, de mutualisation et d'adaptabilité des aménagements au service d'une montée générale en qualité urbaine. Le développement de la nature en ville et la création d'espaces d'aménités périurbaines constitueront des modalités à considérer pour mettre en œuvre l'objectif concerné. En outre, la mise en valeur du patrimoine bâti, la réhabilitation/requalification des friches et la rénovation des quartiers à la structure urbaine vieillissante (notamment les quartiers "politiques de la ville") devront aussi s'inscrire dans cette nouvelle dynamique d'aménagement.

L'enjeu de la modernisation notamment environnementale des zones d'activités fera l'objet d'une attention particulière. Un référentiel traduisant les ambitions de la **Troisième révolution industrielle « REV3 »** proposera la marche à suivre pour les faire monter en qualité et les adapter aux enjeux de demain.

#### - Identifier et réduire les obstacles au franchissement

Le potentiel naturel régional est dégradé par le haut niveau de fragmentation des espaces naturels. La biodiversité est en conséquence souvent confinée à des îlots de plus en plus petits et isolés. La partie nord de la région est parmi les plus fragmentées d'Europe, en raison d'une périurbanisation croissante, d'un réseau particulièrement dense de routes, autoroutes, voies ferrées, canaux ou lignes électriques, qui y ont découpé les paysages en milliers de morceaux.

La fragmentation des espaces naturels pèse sur la biodiversité par la présence de barrières difficilement franchissables, les grandes voies de transport terrestre, et par la baisse des surfaces des espaces non fragmentés. La fragmentation des espaces semi-naturels augmente régulièrement (augmentation continue du trafic routier, poursuite des dynamiques d'artificialisation, etc.), tandis que la surface totale des milieux naturels terrestres diminue.

Dans le cadre des fragmentations en milieu aquatique, la préservation de la continuité écologique des cours d'eau est déjà traitée dans le cadre des SDAGE Artois-Picardie et Seine-Normandie et de programmes de mesures afférents. Le SRADDET reprend à son compte les priorités des SDAGE sur ce sujet. Concernant les fragmentations dues aux infrastructures de transport, la Région pose des principes généraux pour :

Les réservoirs de biodiversité, qui doivent être évités par les infrastructures. Si l'évitement est impossible, l'atténuation doit être de très grande qualité et permettre la préservation de ces zones.

Les corridors écologiques, qui doivent prioritairement être évités. Si ce n'est pas le cas, ils peuvent être franchis (pentes douces pour les ouvrages d'art ou reconstitués (tranchées couvertes). Pour les cours d'eau, parties de cours d'eau canaux classées, les corridors aquatiques doivent systématiquement être reconstitués.

#### - Favoriser les espaces de nature en milieu urbanisé

A la fois demande sociale, plus-value écologique, de santé publique et nécessité au regard de l'adaptation au changement climatique, la reconquête de la qualité environnementale en milieu urbain est un enjeu majeur. Elle prend des formes multiples : jardins individuels ou partagés, parcs et jardins publics, façades végétalisées, linéaires d'arbres et de haies d'essence locale, parterres, pâturage en milieu urbain, végétalisation des façades de bâtiments ou bâtiments permettant le nichage, etc. Toutes les voies d'amélioration à disposition sont à envisager : prescription d'aménagement des PLU et règlement de lotissement ou de ZAC pour des haies mélangées d'essences locales, permis de végétaliser, espaces de culture partagés, plantation d'arbres, etc.

#### - Maîtriser l'impact de l'aménagement sur l'accès à la ressource en eau et sa qualité

Le SRADDET reprend à son compte les dispositions des SDAGE (schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux) et PGRI (Plan de gestion des risques d'inondation) relatives à la protection de la ressource en eau.

Le croisement des objectifs assignés au SRADDET et aux documents d'urbanisme avec les problématiques « Eau » des SDAGE et des PGRI conduisent

le SRADDET à proposer plusieurs pistes de réflexion lors de l'élaboration des documents de planification locale :

- S'assurer que la localisation du développement urbain et des infrastructures de transport répondent aux enjeux de préservation des milieux et de protection des ressources des SDAGE et PGRI
- Viser une préservation de la fonctionnalité des zones humides et des cours d'eau, la qualité et la quantité des ressources dans l'aménagement des zones d'habitat et d'activités.
- Intégrer au projet de territoire un objectif visant à minimiser les besoins d'évolution des dispositifs techniques eau potable et assainissement.
- Favoriser dès que possible la contribution de la TVB à la protection des ressources, à la préservation des zones inondables, à la gestion des eaux pluviales et à la prévention du ruissellement, et réciproquement
- Tenir compte des capacités des ressources en eau dans la définition des grandes orientations d'un projet de développement

**- Encourager le développement des logiques de laboratoire d'innovation ("living lab") dans les territoires**

L'aménagement innovant s'appréciera à plusieurs niveaux notamment dès l'éco-conception des projets, mais aussi par leur modularité, par les équipements (comme les tiers lieux, "fab lab", espaces collaboratifs) et usages nouveaux qu'ils favoriseront. Le numérique constituera à ce titre un puissant outil de mise en œuvre dans une logique de "ville intelligente" : bien utilisé, il peut en effet permettre une gestion globale optimisée des différentes formes de flux (de personnes, de marchandises, d'informations, d'énergie) au service d'une mobilité plus active et interactive, d'un meilleur accès aux services, de la mise en place de circuits permanents et décentralisée de proximité (alimentaire, énergétique, d'économie circulaire valorisant les énergies fatales et les matériaux/déchets). Les différentes formes de l'aménagement innovant devront également servir de laboratoire pour la ville de demain ("living lab") notamment par leur effet démonstratif pour d'autres projets urbains.

**- Favoriser des formes urbaines contribuant à la réduction des consommations d'énergie et favorables à la production d'énergies renouvelables**

La question de l'énergie constitue un enjeu majeur dans la transition des modes de vie vers plus de soutenabilité. Le lien urbanisme-énergie est à ce titre incontournable en termes d'aménagement du territoire. Ainsi, il convient d'intégrer la question de la transition énergétique dans les projets d'aménagements en repensant notamment les formes urbaines dans des perspectives innovantes et durables. Elles devront s'efforcer de tendre vers des formes favorables à la transition énergétique permettant la réduction des consommations énergétiques conventionnelles et des émissions de gaz à effet de serre, la production d'énergies renouvelables, la prise en compte du raccordement collectif (réseaux de chaleur notamment), le confort thermique des occupants en toute saison, etc. Il s'agit entre autres de travailler sur la compacté, la conception, la densité du bâti individuel ou collectif.

● **Echéance :**

2050

# AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES AU PUBLIC - UNE ARTICULATION DU SRADDET ET DES SDAASP (EET-DTRx)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Attendus de l'Etat** : n°7 (orienter la programmation des services collectifs en fonction de l'ossature urbaine régionale)

## ● Préambule :

Les Conseils départementaux ont élaboré leurs Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP), conjointement avec les Préfectures et en associant de nombreux partenaires, dont les EPCI. Ils identifient des préoccupations communes aux cinq départements, elles-mêmes partagées au sein de la vision régionale : la nécessaire identification des enjeux d'accessibilité des services (selon une approche globale de l'accessibilité<sup>10</sup>) et la volonté d'apporter des réponses adaptées aux besoins et aux attentes des habitants, dans un contexte en continuelle évolution.

Des enjeux partagés par les cinq Départements des Hauts de France ont ainsi été mis en exergue par les SDAASP dans les domaines suivants : mobilité et numérique, services publics et de solidarité, santé, services marchands de proximité, culture, sport et loisirs. Ces enjeux viennent conforter l'approche développée dans la vision régionale concernant plus particulièrement la proximité des « services de l'indispensable » (santé, emploi et connaissance) et le développement de nouvelles modalités d'accès et de nouveaux usages des services dans tous les domaines.

Ce sont ces préoccupations communes et les contours de la vision régionale qui sont le cadre de l'objectif « Réduire les disparités d'accessibilité des services au public - une approche confortée des SDAASP ».

Il est à noter toutefois que les 11 champs d'intervention du SRADDET n'intègrent pas la totalité des priorités retenues par les Conseils départementaux : services de solidarité, sécurité, sport, loisirs.... Par ailleurs, les domaines abordés par les SDAASP sont traités à travers plusieurs autres objectifs du SRADDET (exemple : les services marchands sont abordés dans l'objectif de rééquilibrage centres/périmétries et revitalisation des centres-bourgs).

## ● Parti pris concerné(s) :

La réduction des disparités d'accessibilité des services au public répond aux grands enjeux d'aménagement du territoire, à travers les volets « équilibre et égalité des territoires », « désenclavement des territoires ruraux » et « numérique ».

Dans la vision régionale, le parti pris 1 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » a pour ambition de révéler les atouts des pôles d'envergure à travers le renforcement de leurs liens avec la périphérie, un développement économique équilibré et la valorisation de leur rôle d'interface. De même, la réduction des disparités d'accessibilité des services au public participe à la revitalisation des pôles intermédiaires et plus largement des centres-bourgs ainsi qu'à la revalorisation des fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité, gage d'attractivité. Pour les territoires ruraux peu denses et isolés, cet objectif concourt à la volonté de désenclaver et d'expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local (nouvelles opportunités offertes par le numérique, développement de l'économie présentielle...).

<sup>10</sup> Au-delà de l'accès physique des équipements (mesuré en temps et modes d'accès), il s'agit également de prendre en compte les aspects « amont » de l'accessibilité (information, connaissance et visibilité, prise de contact, horaires et disponibilité...) ainsi que les aspects « aval » (accessibilité pour les différents publics concernés, politique tarifaire, qualité du service rendu).

A travers cet objectif, il s'agira par ailleurs de rechercher une optimisation et une plus grande cohérence des services grâce à un maillage adapté et à leur polarisation, facilitant le quotidien des habitants. En ce sens, la réduction des disparités d'accès des services aux publics vient également conforter le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » de la vision régionale, sur les quatre axes visant à conforter la proximité des services de l'indispensable (emploi, santé et connaissance), développer l'innovation dans l'offre de service, développer les usages numériques dans les territoires et encourager la mobilité pour l'accès aux services.

Enfin, à travers la recherche de solutions intégrées et innovantes, cet objectif encourage le développement des coopérations et des partenariats entre acteurs et entre territoires, selon des logiques de mutualisation ou de transversalité.

#### ● Tendances observées :

L'accessibilité des équipements constitue un enjeu important pour les territoires isolés ou peu urbanisés situés hors de l'influence des grands pôles : le maintien d'équipements reste en effet un facteur incontournable de l'attractivité des territoires. En moyenne, les habitants des Hauts-de-France accèdent à un ensemble de 22 services et équipements pour les besoins de la vie courante en 4,1 minutes<sup>11</sup>. En fonction du territoire où ils vivent, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants.

La question de l'accessibilité des services ne se limite toutefois pas à la simple présence de l'équipement et à des questions de mobilité, l'existence d'un équipement ne garantissant pas son utilisation. Les modes et facilités d'accès, la disponibilité, le coût global, la qualité du service et de l'accueil, la prise en main des services numériques... peuvent constituer des freins à l'accessibilité des services. Ces enjeux nécessitent adaptation et/ou réorganisation de l'offre de service.

Par ailleurs, il est désormais indispensable de prendre en compte les comportements et l'évolution des modes de vie des habitants pour définir des services adaptés aux différents types de publics et à leurs attentes. Les besoins ne sont par ailleurs pas les mêmes selon les spécificités et dynamiques des territoires (degré de mobilité des ménages, évolution des infrastructures, phénomènes de vieillissement ou de précarisation...).

Enfin, un fort développement des usages du numérique est anticipé, dans des activités de service dont le caractère innovant n'est pas purement technologique, comme les activités de partage et issues de l'économie de la fonctionnalité. Il existe en Hauts-de-France un enjeu de diffusion de ces technologies au sein des secteurs traditionnels, commerce, artisanat et PME mais aussi des collectivités locales et des associations. De façon générale, le numérique peut être utilisé pour permettre à l'offre de services de s'adapter à la résolution des problèmes des usagers (notion de « parcours des usagers »), en tenant compte de leurs caractéristiques individuelles (âge, revenu, formation, localisation) et de leurs capacités (matérielles, cognitives, financières, à se déplacer...). Le numérique permet également le développement d'une offre de services complémentaire au présentiel. Pour certaines catégories d'usagers (jeunes, publics en situation de précarité ou retraités par exemple), de nouvelles formes d'accompagnement aux usages du numérique sont à développer afin d'éviter les risques de fracture numérique.

#### ● Résultats attendus :

A travers l'objectif de réduction des disparités d'accessibilité des services au public (qu'ils soient publics ou privés, marchands ou non), il s'agit de conforter les leviers proposés dans les SDAASP afin de :

- Améliorer la qualité et diversifier l'offre de services au sein des Hauts-de-France, en particulier dans les domaines de la santé, de l'emploi et de la connais-

<sup>11</sup>« Temps d'accès aux services : la densité de population avantage la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie », INSEE Analyses n°1, 2016

Calcul des temps d'accès : pour chaque commune, moyenne des temps d'accès à chacun des équipements d'un panier. Calcul à partir du distancier Insee Metric en tenant compte de la population de chaque commune. Temps de parcours par la route en heures pleines.

Choix des « équipements courants » du panier : les équipements et services ont été retenus en fonction de la proximité, de la mobilité qu'ils impliquent, de l'importance qui leur est donnée au quotidien et de leur fréquence d'usage. Il comporte entre autres police, gendarmerie, bureau de Poste, supermarchés, boulangerie, école maternelle, collège, médecin, pharmacie, salle ou terrain multisports, ...

sance ;

- Favoriser une équité d'accès aux services, sur l'ensemble des territoires et pour l'ensemble des habitants ;
- Créer des intérêts mutualisés pour une optimisation des équipements et l'amélioration du quotidien des habitants ;
- Développer des complémentarités entre centres-bourgs et pôles urbains, basées sur une offre de services de différente nature ; des complémentarités entre urbain et rural ;
- Renforcer l'attractivité des centres villes et centres-bourgs, supports de l'ossature territoriale.

#### ● **Leviers :**

Les approches peuvent être de différentes natures avec par exemple la mobilisation des leviers possibles suivants :

- Développer la cohérence dans les services par la polarisation de ceux-ci au sein des pôles d'envergure régionale et des pôles intermédiaires ;
- Encourager la multiplication des modalités d'accès aux services à travers le développement de services adaptés à la fois en termes de forme, d'organisation ou de contenu (horaires adaptés, services regroupés, commodités des lieux, accès à distance, bornes de services... ...), de services mobiles et itinérants pour « aller vers l'habitant » (services publics ou commerces ambulants, structures multiservices) ;
- Développer de manière concertée des équipements mutualisés de type maisons de services au public ;
- Créer des services dématérialisés, des services innovants ;
- Accompagner les populations à l'utilisation des nouvelles offres pour une meilleure diffusion des pratiques et l'appropriation de ces nouvelles formes de services (accompagnements spécifiques en fonction des publics cibles) ne devra pas être négligé dans la mise en œuvre.

#### ● **Echéance :**

2024

## SOUTENIR L'ACCÈS AU LOGEMENT (LGT)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'habitat »
- **Attendus de l'Etat** : n°14 (permettre à tous les ménages d'accéder à un logement abordable et de s'inscrire dans un parcours résidentiel)

### ● Parti Pris concerné(s) :

Cet objectif répond au parti pris 3 du SRADDET : « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », et à l'orientation 3 « développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et de contribuer à la transition énergétique ».

### ● Donnée de référence (TO, tendances observées) :

Deux principaux enjeux ont été identifiés en région Hauts-de-France en matière de logement :

- l'habitat indigne, qui est une notion regroupant les situations d'habitat présentant un risque pour la santé ou la sécurité d'un habitant ou de tiers. Le classement des locaux d'habitation définit 8 catégories graduées de 1 (grand luxe) à 8 (très médiocre) sur la base de plusieurs critères : l'impression d'ensemble et la qualité de la construction. Ce classement est utile pour illustrer les gisements d'interventions en matière de lutte contre l'habitat dégradé, voire indigne. Le parc des logements médiocres ou très médiocres est fortement représenté en région Hauts-de-France. La part des résidences principales de catégories 7 ou 8 atteint en effet 5% alors qu'elle est de 2,8% en France métropolitaine (source : DREAL Hauts-de-France - 2017).

Le taux moyen du parc privé potentiellement indigne en Hauts de France est de 7,6% (PPPI 2015, sur la base des données Filocom 2013). En synthèse, un logement est estimé potentiellement indigne s'il est à la fois classé en mauvais état (catégories cadastrales 6, 7 ou 8) et si ses occupants ont des faibles revenus. Les catégories cadastrales étant peu mises à jour, l'idée est que si les occupants ont des faibles ressources, il est peu probable que le logement ait fait l'objet de travaux d'amélioration.

### - l'accès au logement des jeunes :

Répondre aux besoins en logements des ménages en début de parcours résidentiel ou ayant des revenus modestes, et des publics spécifiques comme les étudiants ou les apprentis, nécessite l'existence d'une offre locative sociale adaptée (en typologie) et suffisante en nombre de logements.

Le parc locatif appartenant à des bailleurs sociaux est composé de près de 540 000 logements (RPLS 2016) dans les Hauts-de-France : il représente à lui-seul 12,1% de l'offre nationale (à titre de comparaison la population régionale correspond à 9,5% de la population de France métropolitaine). Le territoire des Hauts-de-France semble donc bien doté globalement, même s'il existe des différences entre les secteurs.

Néanmoins, le nombre de demandes de logements sociaux non satisfaites dépasse les 170 000 au 31 décembre 2016. La région compte ainsi 174 327 demandeurs au 31 décembre 2016. Cette demande locative sociale constitue un élément important de l'analyse des besoins en logements et de l'intensité de la tension à l'entrée dans le parc social.

L'indicateur de tension locative HLM se traduit par le rapport entre le nombre de demandes en stock et le nombre d'attributions. Plus cet indicateur est élevé, moins les demandes déposées par les ménages sont satisfaites dans des délais courts. On observe que certains territoires de la région sont caractérisés par des difficultés d'accès au logement social, particulièrement dans le département du Nord et de l'Oise.

	Nombre d'attributions en 2016	Tension locative en 2016
Aisne	4489	2,23
Nord	26472	3,42
Oise	6411	3,14
Pas de Calais	14604	2,74
Somme	4526	2,99
Région	56503	3,09

Source : RPLS(2016)

Ainsi, la durée moyenne d'attribution d'un logement social dans la région est de 10 mois (source : DREAL). Les délais d'attente varient en fonction de divers facteurs : le nombre de logements sociaux sur le territoire, le nombre de logements qui se libèrent chaque année (taux de rotation), le volume de demandeurs.

### ● Résultats attendus :

Il s'agit de faciliter l'accès au logement, c'est-à-dire permettre à tous les ménages et notamment les jeunes, d'accéder à un logement digne et de s'inscrire dans un parcours résidentiel.

Cet objectif se traduit par l'atteinte des résultats suivants :

- Réduction de la part des résidences principales de catégorie 7 et 8 ;
- Réduction annuelle du nombre de ménages mal logés ;
- Réduction annuelle des délais d'attente pour l'attribution d'un logement social.

### ● Leviers :

Faciliter l'accès au logement et répondre aux attentes de publics cibles permettront de conforter l'attractivité résidentielle régionale. Dans ces perspectives deux principaux leviers sont à mobiliser :

- **Mobiliser les documents de planification locaux et en particulier les Programmes locaux de l'habitat afin de veiller à la résorption de l'habitat indigne et de répondre aux besoins en logement des jeunes** (ménages en début de parcours résidentiels, étudiants et apprentis).
- Relayer les initiatives visant à contribuer à la mise en œuvre de cet objectif dans le cadre des démarches menées par le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement.

### ● Echéances :

2030

## DÉVELOPPER LES STRATÉGIES NUMÉRIQUES DANS LES TERRITOIRES (EET)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Attendus de l'Etat** : 13 (identifier les outils mobilisables par les centres bourgs), 15 (intégrer les territoires en rupture social et urbaine dans la dynamique de développement régional)

### ● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif s'inscrit dans le parti pris 1 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » à travers plus particulièrement de l'orientation de développer les usages du numérique dans les territoires. Pour anticiper et saisir les opportunités liés au numérique, d'éviter les inégalités, il convient que les territoires intègrent ces volets dans les stratégies de territoires (orientation 3 du parti pris 1).

### ● Tendances observées :

Le numérique connaît un développement exponentiel. Ces innovations ouvrent des champs nouveaux, des opportunités. Les infrastructures à très haut débit se développent dans les grandes agglomérations qui devraient être couvertes par les opérateurs privés (zone privée). Sur le reste du territoire, 4 projets sont en cours sur le très haut débit (zone publique) et devrait permettre la couverture du territoire à 100% en 2022. Une filière numérique dynamique, forte de pôles d'excellence, de pépites et d'initiatives sur l'ensemble du territoire, est complétée par une offre de formation de haut niveau.

De nombreuses expérimentations dans les usages numériques conduisent à des réussites visibles dans le domaine de la formation, de la santé, de l'e-administration, des arts numériques et des transports. L'appropriation du numérique est croissante dans les territoires avec le développement d'initiatives, de plans d'actions numériques locaux ou de lieux dédiés au numérique (plus de 350 points d'accès et de médiation numérique, et plus de 20 fab lab ou espaces de co-working).

### ● T0 :

- carte des stratégies votées
- part des EPCI ayant voté une feuille de route numérique
- évolution des lieux numériques à l'échelle régionale (nombre de maisons du numérique, nombre de tiers lieux)

### ● Résultats attendus :

Autour de cet objectif de développement de stratégies numériques dans les Hauts-de-France, les ambitions sont multiples :

- la diversification de l'économie locale, la valorisation des patrimoines, la promotion des services de mobilité, etc. ;

- une généralisation de l'approche des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France ;
- le développement de la filière et des usages du numérique dans les territoires ;
- la création d'un « réflexe numérique » dans les projets de territoire des collectivités des Hauts-de-France ;
- un rééquilibrage des territoires, le désenclavement de certains d'entre eux.
- une transition numérique en Hauts-de-France réussie.

#### ● Leviers :

Les mesures prises par l'Etat en matière de déploiement du très haut-débit en Hauts-de-France laissent présager une couverture de l'entièreté du territoire régional à horizon 2022. Le calendrier reste lui à préciser pour l'amélioration de la couverture en téléphonie et en internet mobile. Si le SRADDET et les collectivités ont peu de prises sur ces déploiements, il convient :

##### **- D'en anticiper et optimiser les usages.** Les stratégies devront :

- intégrer la dimension réseau, la création d'infrastructures d'accueil, les services de médiation à l'intention des usagers ;
- favoriser le déploiement des réseaux numériques à proximité des grandes infrastructures de transport ;
- accompagner les entreprises dans leur transition au numérique et doter les territoires de compétences sur les métiers du numérique.

##### **- D'étendre la démarche de structuration du numérique dans les intercommunalités** à l'ensemble des intercommunalités des Hauts-de-France.

- Un continuum de lieux pour intégrer le numérique dans les territoires - les « bâtiments totems » (Euratechnologies à Lille, les maisons du numérique dans les agglomérations et les tiers lieux numériques à l'échelle des intercommunalités) - pourra être le relais de ces stratégies.

#### ● Echéance :

2030

## DÉVELOPPER DE NOUVELLES FORMES DE TRAVAIL GRÂCE À UN ÉCOSYSTÈME NUMÉRIQUE, EN PARTICULIER DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES ET ISOLÉS (EET-DTRx)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires»
- **Attendus de l'Etat** : n°9 (inciter à la création d'emploi dans les territoires urbains en difficulté, notamment du fait de la désindustrialisation, ainsi que dans les territoires ruraux)

### ● Type :

Objectif opérationnel

### ● Parti pris concerné(s) :

Cet objectif répond aux grands enjeux d'aménagement du territoire, à travers les volets « désenclavement des territoires ruraux » et « numérique ». Le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », a pour orientation de valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité avec deux clés d'entrée différencierées selon que les espaces ruraux soient en développement ou qu'ils soient peu denses et isolés. Cet objectif vient répondre à la volonté affichée - particulièrement pour les territoires ruraux peu denses et isolés - de désenclaver et d'expérimenter de nouvelles manières d'assurer du développement local.

Il vient également conforter le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » sur les deux axes visant à conforter la proximité des services de l'indispensable et particulièrement l'emploi ; et à développer les usages numériques dans les territoires.

### ● Tendances observées :

Depuis plusieurs années, la dissociation entre les lieux d'habitation et les lieux d'emploi progresse. D'un point de vue démographique, les villes - qu'elles appartiennent à un grand, moyen ou petit pôle - perdent de la population au profit des espaces périurbains ou ruraux. Dans le même temps, l'emploi progresse particulièrement dans les communes appartenant à la couronne des grands pôles urbains.

Plusieurs types de ruralité se distinguent en fonction de leur connexion à des systèmes territoriaux. Les espaces ruraux plus isolés s'organisent autour de pôles d'emploi locaux essentiels pour les actifs de ces territoires en l'absence de connexion forte à un système urbain.

En région sur une période plus récente (2009/2014), les analyses révèlent que l'emploi s'est surtout développé dans les communes appartenant à la couronne des grands pôles d'emplois (+2,2 %), alors que les villes de moyenne et petite taille enregistrent davantage de difficultés (- 4,8 % pour les communes des pôles moyens, et -3,5 % pour les communes des petits pôles). - 4,8% pour les communes isolées hors influence des pôles.

● To :

L'emploi dans l'espace rural des Hauts-de-France par secteur d'activités en 2013 (Insee – recensement de la population 2013)			
Agriculture	Industrie	Construction	Tertiaire
14 100 emplois	14 700 emplois	8 000 emplois	53 600 emplois
29 % des emplois agricoles de la région	4.7% des emplois industriels de la région	5.8% des emplois du secteur dans la région	3.3% des emplois du tertiaire dans la région

● Indicateurs :

Nombre de tiers lieux, de "fab lab", espaces de co-working.

Typologie des espaces peu denses et isolés (nombre d'emplois, nombre d'autoentrepreneurs, etc.)

● Résultats attendus :

Au-delà des différents niveaux de l'ossature urbaine qu'il s'agit de renforcer, les politiques d'aménagement doivent venir répondre à l'hétérogénéité des dynamiques de développement que rencontrent les territoires. Le développement du télétravail peut contribuer à rapprocher les lieux d'habitation et d'emploi par un autre prisme. Il s'agit in fine de réduire les temps de transport et les coûts de déplacements mais surtout de tisser davantage de liens entre les pôles urbains (métropole lilloise, Amiens, pôles d'envergure régionale, pôles intermédiaires) et les espaces ruraux, particulièrement ceux qui sont peu denses et isolés. Cet objectif vise par conséquent un désenclavement de ces territoires. A ces espaces peu denses et isolés s'adjointent les territoires les plus fragiles que sont le Bassin Minier et les quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville, sur lesquels des approches plus particulières doivent être menées.

A travers la mise en œuvre de cet objectif, les résultats attendus sont multiples et ont pour principale ambition la création d'emplois qualifiés dans les espaces peu denses et isolés et le Bassin minier entre autres. L'économie présentielle et l'émergence de nouvelles formes de travail (tels que le télétravail, le travail indépendant, les auto-entrepreneurs), seront pourvoyeuses des richesses créées dans les espaces peu denses et isolés. Il s'agit de favoriser une meilleure attractivité de ces territoires, la redynamisation économique engendrant une revitalisation économique et démographique. La fracture entre les espaces peu denses et isolés et les espaces métropolitains s'en verra ainsi réduite.

● Leviers :

Le numérique transforme la société, génère de nouveaux modèles dans un nouveau rapport au temps, à l'espace, à la connaissance, aux autres... Relever le défi de l'emploi en s'appuyant sur le numérique, réussir le pari des usages et de l'innovation sont donc des enjeux forts pour la Région Hauts-de-France.

Trois leviers sont ainsi identifiés pour cet objectif :

① Appréhender et traduire les potentialités des nouvelles formes de travail dans la planification

Une connaissance préalable des nouvelles formes de travail apparaît nécessaire pour le déploiement d'une offre adaptée et répondant aux attentes. Elles peuvent en effet, avoir de nombreux impacts sur l'aménagement : besoins spécifiques en termes de connectivité, d'accessibilité, d'espaces d'accueil, etc. Trois éléments sont ainsi à identifier : le gisement des utilisateurs potentiels (autoentrepreneurs, particuliers, indépendants, salariés à domicile, télétravailleurs salariés, besoins ponctuels d'entreprises, etc.), les formes de travail concernées (types d'installations, équipements numériques, maillage territorial, etc.), les ressources existantes et les potentiels en termes de valorisation de bâtiments vacants (friches commerciales et industrielles par exemple) ou de changements de destination (ancien corps de ferme, ancienne école par exemple).

## ② Se doter des capacités pour développer les nouvelles formes de travail

La création de nouvelles formes de travail suppose pour les territoires de développer les usages du numérique à travers des logiques de filières dédiées et ainsi d'accompagner les entreprises dans leur transition numérique et la diversification de leurs offres. Il s'agira de constituer des écosystèmes numériques au service du système productif régional. Pour ce faire, les territoires pourront encourager les initiatives relatives à l'innovation, à la création d'espaces de travail ("fab lab", espaces de co-working, espace de télétravail, etc.) qui offrent une multitude de palettes professionnelles, preuve de la diffusion d'une nouvelle économie du partage dans les villes et les villages afin de favoriser l'implantation d'activités.

## ③ Optimiser l'utilisation des nouvelles formes de travail

La création d'une offre ne signifiant pas nécessairement son appropriation, il s'agira pour les territoires de se donner les moyens pour garantir l'accessibilité et l'utilisation de ces nouvelles formes de travail. L'accessibilité passera par exemple par la prise en compte de la question de la desserte à ces nouvelles formes de travail dans les documents d'urbanisme. Quant à l'utilisation, cela suppose une animation pour stimuler les idées, les projets et les acteurs ainsi qu'une médiation pour sensibiliser et initier aux outils et nouvelles pratiques numériques. Ces nouvelles formes de travail supposent par ailleurs d'apporter des solutions complémentaires et innovantes pour faciliter l'accueil d'entreprises, l'auto-entrepreneuriat, le travail indépendant, les mobilités, etc. Cet objectif sera à corrélérer avec celui relatif au développement de stratégies numériques dans les territoires.

- Echéances :

2030

## Favoriser un aménagement équilibré des territoires



## Réduire les disparités d'accès aux services au public Une approche confortée des SDAASP

Prioritairement dans les secteurs déficitaires en services au public identifiés dans chaque SDAASP :

Pas-de-Calais

Nord

Somme

Aisne

Oise

Il existe plusieurs approches et méthodologies utilisées par les Départements pour définir et mesurer à la fois l'accès aux services et la définition de ceux-ci ; des thématiques différentes peuvent également être prioritaires afin d'identifier les zones éloignées des services dans chaque département.

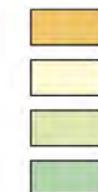
## Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale

## Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs



En particulier dans les communes des pôles de l'ossature régionale

## Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières



Communes de l'ossature régionale

Territoires périurbains

Territoires ruraux en développement

Territoires ruraux isolés

## Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux



Pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux



Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement vers les métropoles

## Ossature régionale :



Capitale régionale

Cercle rose : Pôle d'envergure régionale



Second pôle régional

Cercle rose : Pôle intermédiaire



# GESTION DE RESSOURCES



Encourager la sobriété et organiser les transitions

## RÉDUIRE LES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIES ET LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (CAE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

• **Art 10 de la loi NOTRe** : Le SRADDET reprend en les mettant en cohérence « les éléments essentiels » des diagnostics, enjeux et orientations des **Schémas Régionaux Climat, Air, Energie (SRCAE)** des anciennes régions Nord-Pas de calais et Picardie.

• **La loi TECV** demande notamment de fixer des objectifs aux horizons 2020, 2030, 2050 de réduction des émissions de GES et de maîtrise de la demande énergétique

Les objectifs nationaux fixés par la loi TECV et l'article L.100-4 code de l'énergie sont :

#### - Emissions de gaz à effet de serre :

- À réduire de 40 % entre 1990 et 2030 et de 14 % de 2005 à 2020 dans les secteurs non soumis au système d'échange de quotas d'émission de GES (directive SCEQE)
- A diviser par quatre de 1990 à 2050 (facteur 4)

#### - Consommation d'énergie finale :

- A réduire de -20 % en 2030 et de -50 % en 2050 (par rapport à 2012)
- Part des énergies renouvelables dans l'énergie finale :23 % en 2020 et 32% en 2030

• **Décret du 18/11/2015 relatif aux budgets carbone nationaux et à la stratégie nationale bas-carbone**

• **Les attendus de l'Etat en Région sur les aspects CAE concernent :**

**Attendu 1** : Accélérer le recyclage du foncier pollué, la rénovation énergétique du bâti, tout en densifiant (pour limiter l'étalement urbain). Développer les filières agricoles non-alimentaires ou énergétiques pour accompagner la gestion des sols agricoles pollués.

**Attendu 2** : Développer les énergies renouvelables et de récupération intégrées à l'économie urbaine, agricole et forestière, respectueuses du paysage, de l'architecture et de la qualité de l'air, notamment via le développement des réseaux de chaleur.

**Attendu 3** : Intégrer l'économie circulaire dans le SRADDET

**Attendu 4** : Améliorer la compétitivité et le maillage des transports collectifs par rapport aux transports individuels, notamment en fiabilisant les liaisons ; et les moderniser de façon à diminuer leur consommation d'énergies fossiles. Inciter à l'innovation, aux synergies inter-entreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises. La loi LTECV du 17 août 2015, via sa stratégie de « mobilité propre » encourage : les véhicules à faibles émissions et le déploiement d'infrastructures permettant leur alimentation en carburant (tous modes confondus, du routier à la flotte de péniches) ; l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ; des reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied (modes actifs), ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ; du développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ; de l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises.

### ● Partis pris concerné :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- T0 :

Consommation d'énergie finale par secteur, émissions régionales directes de GES par secteur en 2014 ; production d'énergie renouvelable en 2015

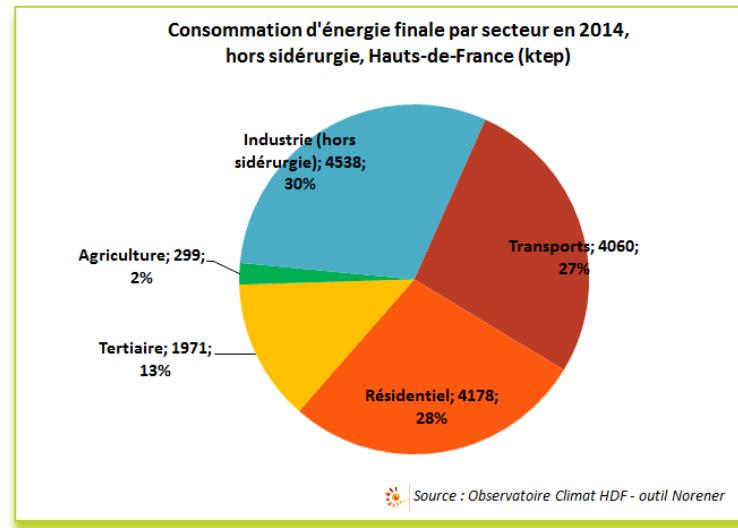
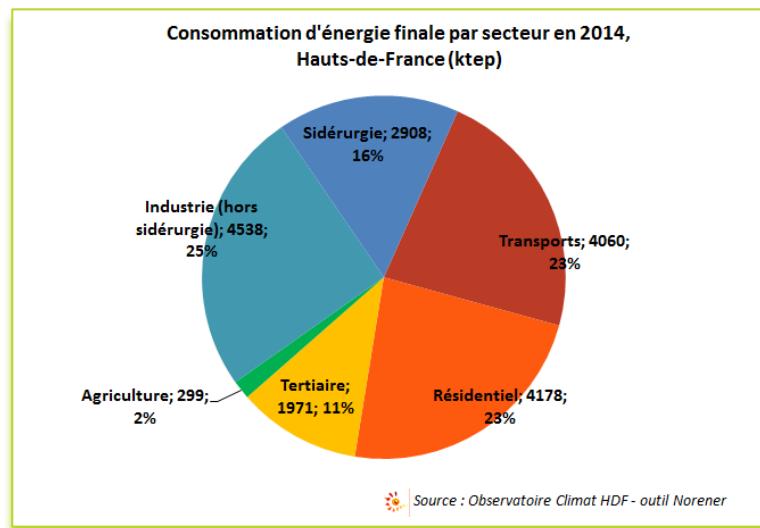
- Tendances observées :

La région Hauts-de-France est parmi les régions les plus énergivores de France (consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre par habitant 30% au-dessus de la moyenne nationale).

La part des énergies renouvelables y est en outre quatre fois moindre qu'au plan national.

Le réseau routier dense, certaines activités industrielles et agricoles, ainsi que le chauffage des bâtiments sont sources d'une pollution chronique de l'air.

## 1 - Une consommation énergétique atypique



La consommation moyenne annuelle en 2014 est de 3 tep/habitant (pour 2,2 tep/habitant en moyenne nationale)

Le poids de l'industrie, et notamment de la sidérurgie, fait des Hauts-de-France l'une des régions françaises les plus consommatrices d'énergie.

En hausse de 1990 à 2002, puis en baisse tendancielle, la consommation énergétique régionale a atteint 18 Mtep (210 TWh) en 2014 (dépassant alors de 8,2% celle de 1990).

Elle varie plus qu'ailleurs lors des crises économiques en raison du poids de l'industrie.

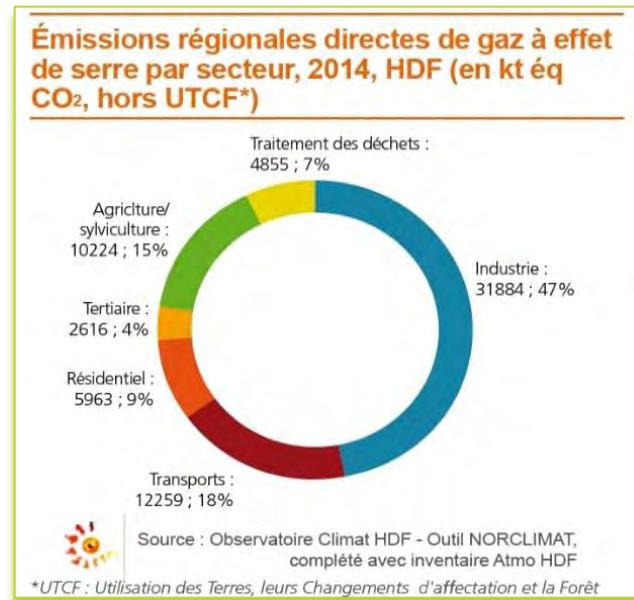
Les produits pétroliers dominent encore, devant le gaz et l'électricité qui fournissent chacun 1/4 de cette consommation.

Les « Combustibles Minéraux Solides » restent prégnants de par le poids de la sidérurgie dans les consommations d'énergies finales.

## 2 - Des émissions de GES élevées

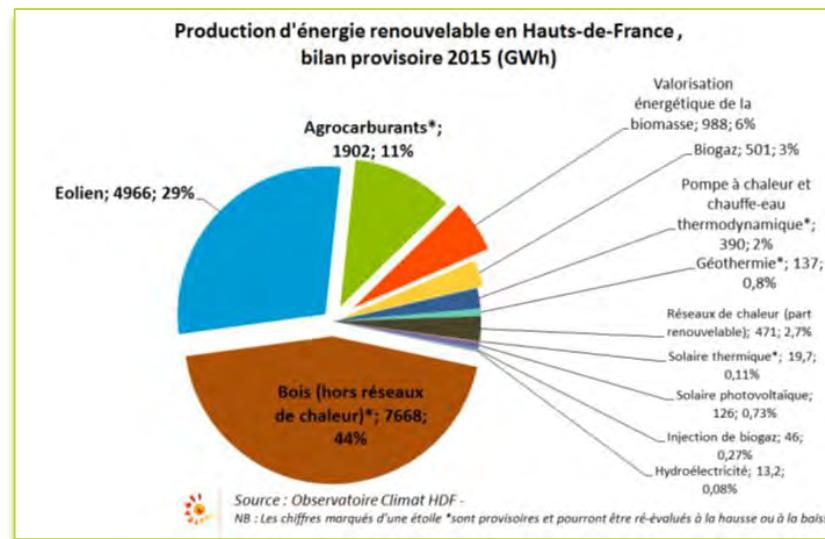
Les émissions directes de Gaz à effet de Serre en région sont estimées à 68 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (MteqCO<sub>2</sub>) en 2014, soit environ 10,3 teqCO<sub>2</sub>/habitant. Par comparaison le bilan français était de 460 MteqCO<sub>2</sub> en 2014 (source MEEDTL) soit environ 7 teqCO<sub>2</sub>/habitant.

Le secteur le plus émetteur est l'industrie, compte tenu du poids des industries intensives en énergie, dont la sidérurgie. Les transports sont le deuxième grand émetteur, suivis par l'agriculture-sylviculture et le résidentiel-tertiaire



### 3 - Une production d'EnR encore faible

En 2015, la production totale d'énergie renouvelable en Hauts-de-France est estimée à 17 TWh, soit 8% de la consommation d'énergie finale régionale (contre presque 15% en moyenne nationale). Le bois-énergie, principalement lié au chauffage au bois des ménages, domine, devant la production d'agrocarburants et l'éolien.



## ● Résultats attendus:

En application du cadre réglementaire, le SRADDET fixe des objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air à l'horizon de l'année médiane des budgets carbone les plus lointains, soit aux années : 2021, 2026, 2031, 2050.

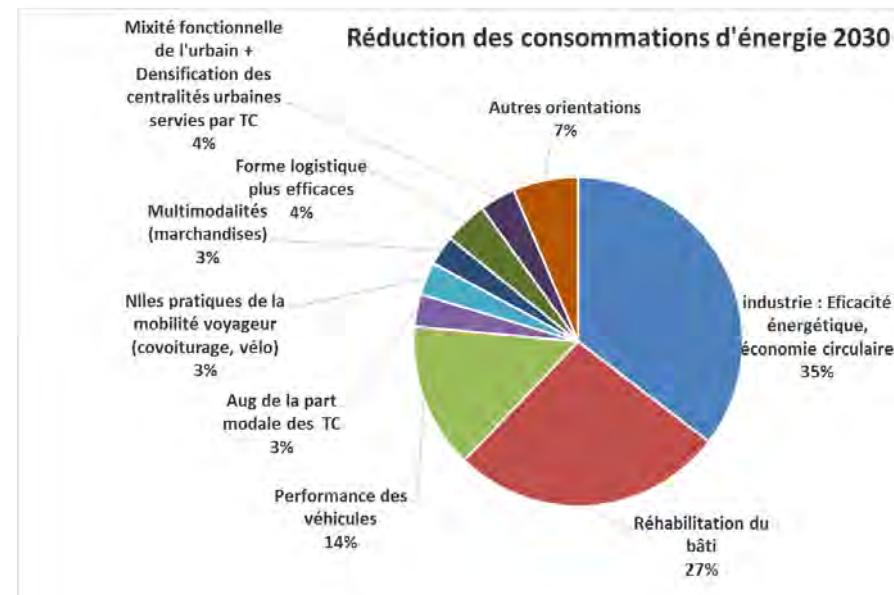
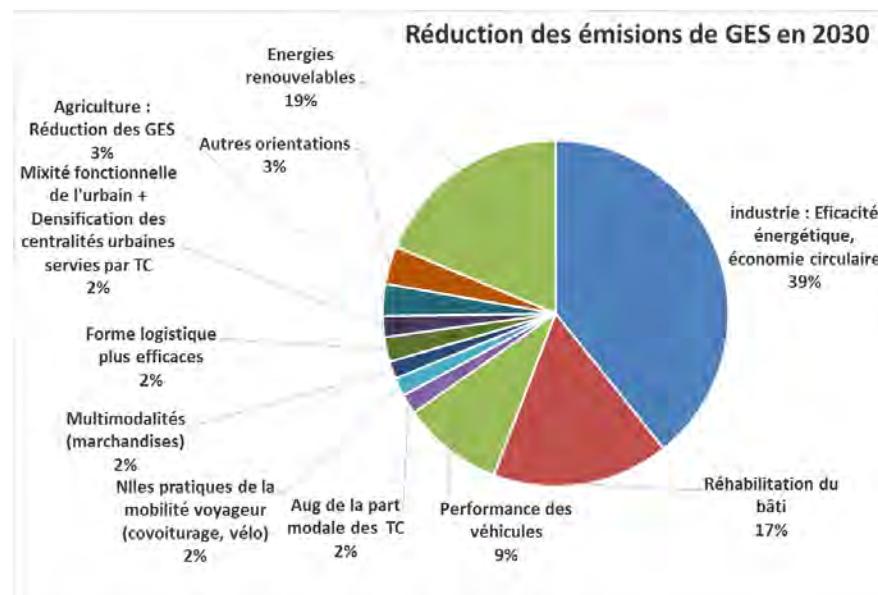
Il a été retenu pour la prospective d'actualiser les travaux des SRCAE aux horizons 2021, 2026, 2031 et 2050 et de reprendre pour 2021 les objectifs de 2020 et pour 2031, ceux de 2030.

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale	16%	18%	20%	40%
Réduction des émissions de GES en Hauts de France	20%	25%	30%	Vers facteur 4 (75%)

## ● Leviers :

Les travaux de prospective réalisés dans le cadre des SRCAE, harmonisés à l'échelle de la région Hauts de France, et actualisés pour atteindre les objectifs chiffrés fixés par la loi TECV et la Stratégie Nationale Bas Carbone, ont permis d'identifier **les leviers à mobiliser pour avoir les plus grands effets, tant en matière de réduction des consommations d'énergie que d'émission de gaz à effet de serre et de qualité de l'air** (voir diagramme ci-après).

## ● Principaux leviers :



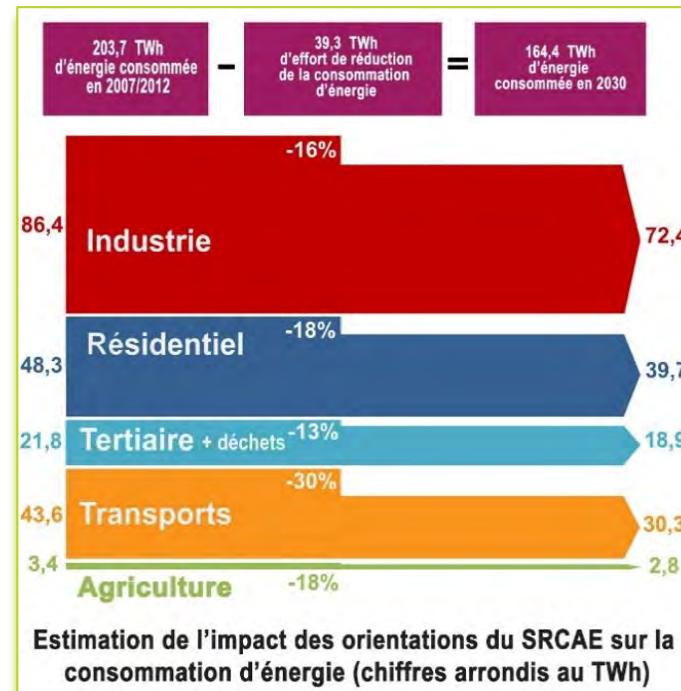
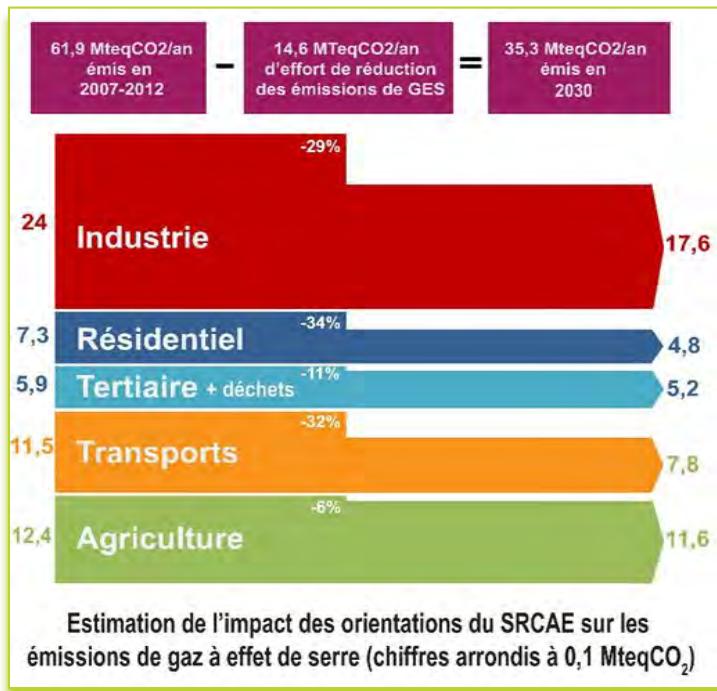
Ces principaux leviers ont été traduits dans 12 objectifs du SRADDET (**représentant 97% des réductions totales des émissions et 93% des réductions totales des consommations d'énergie finale**) et sont repris dans le tableau ci-après. Dans les domaines de l'air, de l'énergie et du climat, pour obtenir des résultats ambitieux, les politiques de réduction des consommations constituent la « clé de voûte » et devront toujours être considérées comme prioritaires et incontournables. Ces réductions des consommations énergétiques permettent en effet d'assurer conjointement une réduction des émissions directes de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (issues majoritairement de la combustion d'énergie) mais aussi de la facture énergétique, qui s'alourdit avec l'augmentation du prix des énergies.

Secteurs	Leviers	Contenu	Energie en Gwh/an				GES en KteqCO2/an			
			2021	2026	2031	2050	2021	2026	2031	2050
<b>1. Industrie et mode de production</b>	Obj. 1	Expérimenter et développer des modes de production bas-carbone	-10 658	-12 516	-14 006	-26 706	-5 518	-6 426	-7 120	-12 067
<b>2. Bâti résidentiel, tertiaire, Aménagement foncier</b>	Obj. 2	Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel	-9 830	-10 129	-10 599	-16 010	-2 442	-2 759	-3 000	-4 660
	Obj. 3	Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine	-1 032	-1 236	-1 395	-2 560	-267	-316	-354	-629
	Obj. 4	Réduire la consommation des surfaces agricoles naturelles et forestières								
<b>3. Transport Mobilité</b>	Obj. 5	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	-4 898	-5 328	-5 653	-7 871	-1 488	-1 621	-1 720	-2 386
	Obj. 6	Proposer des conditions de déplacements soutenables : en transport en commun et sur le réseau routier	-1 187	-1 227	-1 255	-1 401	-334	-335	-336	-340
	Obj. 7	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle	-1 256	-1 272	-1 284	-1 341	-316	-314	-313	-307
	Obj. 8	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans les transports de marchandises	-721	-956	-1 155	-2 966	-184	-246	-298	-779
	Obj. 9	Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces	-881	-1 298	-1 681	-6 119	-211	-317	-416	-1 618
<b>4. Agriculture</b>	Obj. 10	Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone;	\	\	\	\	-405	-483	-544	-978
<b>5. Energies renouvelables</b>	Obj. 11	Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises	+ 22 596	+ 27 514	+ 35 826	Vers facteur 4	-849	-2 060	-3 023	Vers facteur 4
<b>6. Adaptation</b>	Obj. 12	Adapter les territoires au changement climatique	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL hors EnR</b>			- 32 627	- 36 327	-39 564	- 69 810	-11 679	-13 403	-14 743	- 24904
En %			- 16%	- 18%	- 20%	-41%	- 20%	-25%	-30%	Vers facteur 4

## Un premier pas vers le Facteur 4 :

La reprise des travaux de prospective des SRCAE, permet l'atteinte de l'objectif de 20% de réduction des consommations d'énergie et de 30 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Néanmoins, elle ne permet pas d'atteindre la déclinaison régionale du Facteur 4 définie comme cible à l'horizon 2050 (c'est-à-dire, une réduction de 75% des émissions de gaz à effet de serre). Si les niveaux d'ambition affichés pour chacun des leviers mobilisés sont très élevés, l'atteinte du Facteur 4 nécessite la mobilisation d'autres leviers non mesurés (le développement de la sobriété énergétique par l'ensemble des acteurs publics et privés des Hauts de France, la réduction du gaspillage alimentaire ...) et l'encouragement à l'émergence de technologies de rupture dans l'industrie afin de dégager d'autres marges de manœuvre et permettant une plus grande sobriété carbone.

- Effets attendus sur les différents secteurs :



La répartition des effets ne correspond pas au profil énergétique et d'émissions de CO<sub>2</sub> de la région. Cette répartition est liée aux différentes dynamiques à l'œuvre dans chacun de ces secteurs : le volontarisme des acteurs, la maturité des dispositifs d'accompagnement et des technologies pouvant être mises en œuvre.

Si l'industrie (sidérurgie comprise) représente près de la moitié des consommations énergétiques et des émissions, ce secteur ne correspond qu'à un peu moins du tiers des efforts de réduction à l'horizon 2030. Inversement, le bâtiment représente 25 à 30% des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre mais plus de 40% des efforts de réduction à l'horizon 2030 des émissions de GES.

# AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR EN LIEN AVEC LES ENJEUX DE SANTÉ PUBLIQUE ET DE QUALITÉ DE VIE (CAE)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art L 4251-1 du CGTC** : « Ce schéma fixe des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de pollution de l'air »
- **Loi n° 2010 – 788** portant engagement national pour l'environnement a rendu obligatoire la surveillance de la qualité de l'air intérieur dans certains établissements recevant un public sensible (articles L. 221-8 et R. 221-30 et suivants du code de l'environnement).
- **Loi n°96-1236** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, reconnaît à chacun le droit de respirer un air que ne nuise pas à sa santé.
- **Loi n° 2012- 992** relative à la transition énergétique et à la croissance verte prévoit, article 64, l'élaboration du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa)

Au niveau européen, les **directives (2004/107 et 2008/50/CE)** fixent les normes sanitaires à respecter.

La directive (EU) 2016/2284 du 16 décembre 2016 fixe des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport aux émissions de 2005 pour les horizons 2020 et 2030, en intégrant les objectifs du Protocole de Göteborg.

- **Arrêté du 10 mai 2017** établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

- **Attendus de l'Etat en région :**

Attendu n°1 (accélérer la rénovation énergétique du bâti) ;

Attendu n°4 (améliorer la compétitivité et le maillage des transports collectifs par rapport aux transports individuels, notamment en fiabilisant les liaisons, et les moderniser de façon à diminuer leur consommation d'énergies fossiles. Inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises, aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises.)

## ● Partis pris concernés :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

## ● T0 :

Répartition sectorielle des émissions en 2012

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et la qualité de vie en région. La pollution y reste élevée en raison d'un trafic routier et maritime dense, et d'activités industrielles et agricoles faisant encore largement appel aux énergies fossiles et à des procédés polluants. L'habitat régional est en outre majoritairement peu performant et très dépendant d'énergies fossiles. L'exposition et la sensibilité des populations sont encore aggravées par la rareté des milieux naturels, souvent petits, relictuels et fragmentés.

### Répartition des émissions en 2012 pour la région Hauts de France (source ATMO Hauts de France)

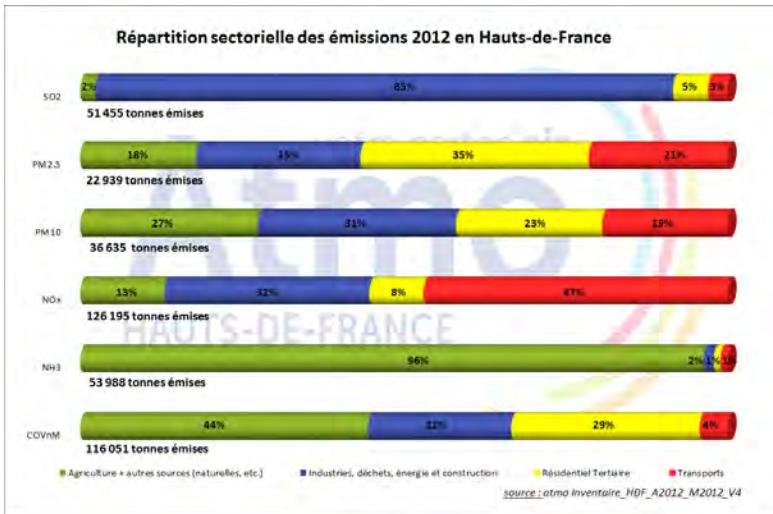
Les transports (routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial) contribuent majoritairement aux émissions d'oxydes d'azote NOx, suivis par le secteur industriel (regroupant l'industrie manufacturière, la production d'énergie, la construction et le traitement des déchets).

Pour les particules PM10, la contribution est plus équilibrée entre les différents secteurs, avec une prédominance de l'industrie et de l'agriculture, suivie par le

secteur résidentiel / tertiaire. La répartition sectorielle se modifie pour les PM<sub>2,5</sub> émises à plus d'un tiers par le secteur résidentiel/tertiaire ; puis par l'industrie et le transport, et enfin par l'agriculture. Enfin, le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) est très largement émis par le secteur de l'industrie à 89%.

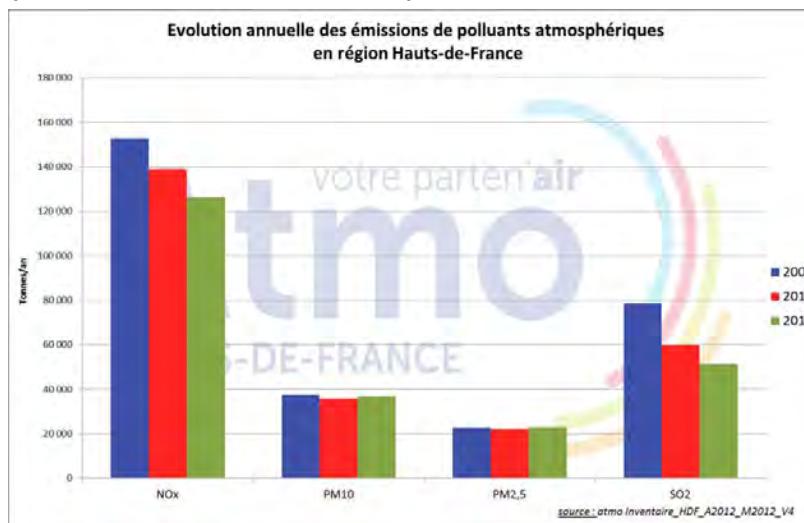
En ce qui concerne l'ammoniac (NH<sub>3</sub>), les émissions sont dominées par le secteur de l'agriculture et des autres sources naturelles (96%) qui est aussi le principal émetteur des COVnM. Les secteurs résidentiel / tertiaire et industriel arrivent respectivement en seconde et troisième position avec des parts de 29% et 22%.

En région Hauts de France, deux Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) ont été mis en place par l'Etat, le premier en 2014 pour les départements du Nord et du Pas de Calais, le second en 2015 pour l'agglomération de Creil. Ces deux PPA ont pour principal objectif la réduction des émissions de PM<sub>10</sub> des secteurs du transport, du résidentiel tertiaire, de l'industrie et de l'agriculture, afin d'en ramener les concentrations en deçà des valeurs limites réglementaires.



### ● Tendances observées :

#### Evolution des émissions entre 2008 et 2012 (source ATMO Hauts de France)



Les émissions de NOx sont en baisse depuis 2008 (baisse de 17%). Tous les secteurs enregistrent une diminution régulière des émissions sur les trois années, sauf le secteur résidentiel / tertiaire dont les émissions augmentent de 14% par rapport à 2008. Les contributions des secteurs de l'agriculture et des transports sont relativement stables sur les trois années, celle de l'industrie est en diminution au profit du secteur résidentiel.

De même, les émissions de SO2 sont également en diminution entre 2008 et 2012 : un recul de 35% des émissions. Tous les secteurs sont concernés par la baisse des émissions, compris entre 18 et 37% par rapport aux émissions de 2008.

Les émissions totales de particules (PM10 et PM2,5) sont quasiment stables entre 2008 et 2012, avec une légère diminution en 2010 (de l'ordre de 4% par rapport à 2008). Les évolutions au cours des trois années, identiques pour les deux tailles de particules, diffèrent néanmoins selon le secteur : le secteur des transports enregistre une baisse continue entre 2008 et 2012 ; le résidentiel / tertiaire voit ses émissions augmenter en 2010 puis diminuer en 2012 (restant néanmoins supérieures au niveau de 2008) ; enfin les secteurs de l'industrie et de l'agriculture enregistrent une baisse en 2010 puis une augmentation en 2012 (sans toutefois atteindre le niveau de 2008 pour les PM10).

En ce qui concerne les émissions de COVnM, elles sont en diminution de 6% sur la période 2008-2012. Cette baisse est principalement engendrée par les secteurs de l'industrie (- 15%) et des transports (- 48%) dont les contributions se réduisent au profit des secteurs de l'agriculture et résidentiel / tertiaire.

Enfin, pour ce qui est de l'ammoniac (NH3), la répartition sectorielle reste constante entre 2008 et 2012. Les émissions de NH3 sont en baisse de 9%, majoritairement engendrée par les secteurs de l'industrie et de l'agriculture (respectivement -40% et -9%). En revanche, il est à noter une augmentation des émissions liées au secteur résidentiel / tertiaire (+23%).

#### ● Résultats attendus :

Les objectifs *Air* du SRADDET en région s'inscrivent dans les objectifs nationaux du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA). Les objectifs du SRADDET visent six polluants, qui sont ceux du PREPA (Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques) pour 4 d'entre eux\*, et ceux des anciens SRCAE pour 2 autres polluants (pour ces deux derniers polluants, NOX et PM, le SRADDET est plus exigeant que le PREPA).

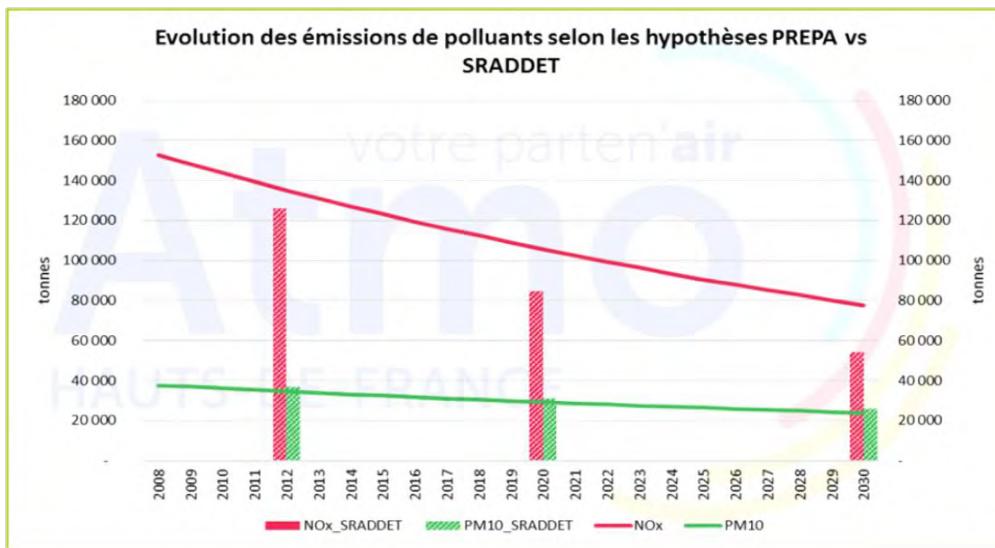
Polluants	Cible 2021 (Kt)	Cible 2030 (Kt)
SO2	50,5	37,2
NOx	84,5	54
COVnM	90	72,1
NH3	56,6	54,6
PM2,5	17,4	14,4
PM10	31	26

\*A partir des taux de décroissance fixé au niveau national, des taux de décroissance annuelle régionale pour ces 3 polluants sont calculés à partir de l'inventaire 2008 des polluants (Dioxyde de soufre SO2, composés organiques volatiles autre que le méthane COVnM, ammoniac NH3)

Dans le cadre des SRCAE Picardie et Nord Pas de Calais seuls les poussières et les oxydes d'azote ont fait l'objet de diagnostic et de projection d'évolution. Pour ces deux polluants une projection de leur évolution (en milliers de tonnes) à l'horizon 2030 a été réalisée. On constate que, concernant ces polluants, les objectifs de réduction des émissions visés par le SRADDET sont supérieurs aux objectifs du PREPA.

Les résultats des projections pour les oxydes d'azote (NOx) et les particules PM10 sont ajoutés sur le graphique du scénario régional d'évolution des émissions selon le PREPA (Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques). On constate que :

- Pour les oxydes d'azote, les émissions de 2012 sont déjà inférieures à l'objectif du PREPA décliné en région. Cet écart est de plus en plus important au fur et à mesure que l'on s'éloigne dans le temps (environ 9 000 tonnes d'écart en 2012 et 23 000 tonnes en 2030) ;
- Pour les particules PM10, les émissions projetées de l'objectif climat et énergie du SRADDET se situent dans les mêmes ordres de grandeur que celles issues de la déclinaison de l'objectif PREPA pour les PM2.5.



#### ● Leviers :

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air est un objectif transversal au SRADDET. En effet, l'atteinte des objectifs chiffrés de réduction d'émissions de polluants en Hauts de France sera obtenue seulement si les objectifs visés en matière d'énergie et de climat sont respectés.

Les objectifs du SRADDET portant sur la mobilité et visant à favoriser le développement de pratiques alternatives à la voiture individuelle, l'incitation à l'usage de véhicules moins polluants, le développement de pôles d'échanges multimodaux, l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise ou de l'agglomération francilienne, auront un impact favorable sur l'amélioration de la qualité de l'air. Les orientations concernant la réhabilitation thermique des bâtiments dans les secteurs résidentiel et tertiaire ou encore la redynamisation des centres villes ont un impact positif en limitant les émissions liées aux déplacements en véhicules individuels ou aux systèmes de chauffage. De même, le déploiement de l'économie circulaire et de développement de mode de production bas carbone auront des impacts sur l'amélioration de la qualité de l'air.

## DÉVELOPPER L'AUTONOMIE ÉNERGÉTIQUE DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES (CAE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

• **Loi n°2015-992** : La loi TECV fixe parmi les objectifs nationaux celui de maîtriser la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique (réduire la consommation d'énergie finale de 20% en 2030 et de 50% en 2050 par rapport à 2012) ; de maîtriser la demande énergétique ; de développer les énergies renouvelables (et de récupération) afin qu'elles représentent 23% de la consommation finale d'énergie en 2020 et 32% en 2030, **soit multiplier par 2 les capacités installées**.

• **Attendus de l'Etat en Région HDF** : n° 2 Développer les énergies renouvelables et de récupération intégrés à l'économie urbaine, agricole et forestière, respectueuses du paysage, de l'architecture et de la qualité de l'air, notamment via le développement des réseaux de chaleur.

### ● Partis pris concerné(s) :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

### ● T0 & indicateur :

Production d'énergie renouvelable en 2015 : 17 TWh

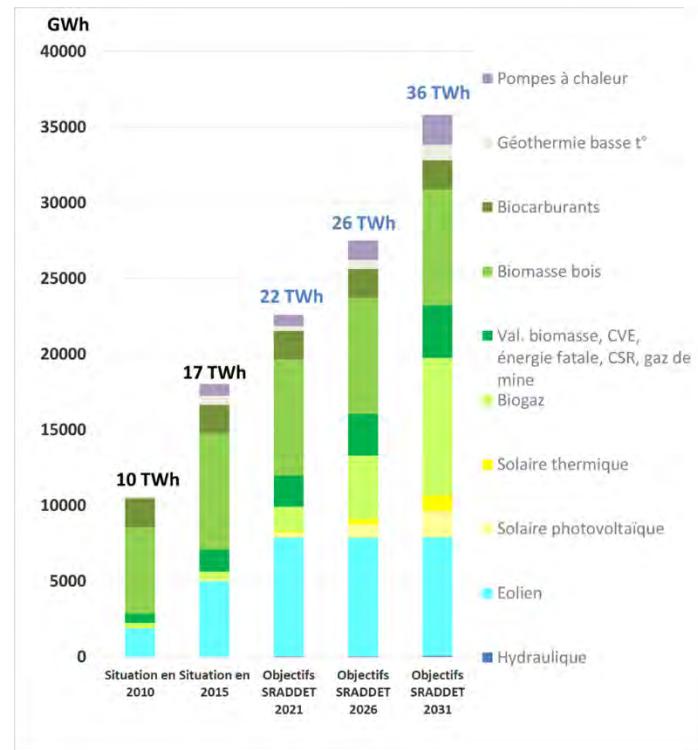
### ● Tendances observées :

Si les énergies renouvelables se sont développées (passant de 3% en 2010 à 8% en 2015 de la consommation régionale d'énergie finale), la région reste sous la moyenne nationale (15% de la consommation d'énergie finale), principalement en raison de l'absence de réel potentiel hydroélectrique et de grandes forêts.

En 2015, la production minimale renouvelable est estimée à 17 TWh. Le bois reste néanmoins la première source d'énergie renouvelable (44 % de la production régionale) mais les évolutions les plus significatives concernent l'énergie éolienne. La production d'énergie éolienne a été multipliée par 3 depuis 2010. En 2015 elle représente 29% des énergies renouvelables produites en région et 90% de la production d'énergie renouvelable électrique. Ce développement non maîtrisé a progressivement conduit à un phénomène de saturation.

## ● Résultats attendus :

Production d'énergies renouvelables En GWh	2021	2026	2031	2050
Hydraulique	24	40	60	Vers Facteur 4
Eolien	7 824	7 824	7 824	
Solaire thermique	96	356	1 015	
Solaire photovoltaïque	363	878	1 778	
Biogaz	1 593	4 182	9 053	
Déchet, biomasse, énergie fatale en réseaux	2 070	2 770	3 497	
Biomasse bois	7 668	7 668	7 668	
Biocarburants (dont bioGnv)	1 902	1 902	1 902	
Géothermie basse température	307	601	1 029	
Pompes à chaleur	750	1 293	2 000	
<b>TOTAL</b>	<b>22 596</b>	<b>27 514</b>	<b>35 826</b>	



- Convertir l'ensemble des chaufferies de réseaux de chaleur urbain existantes aux EnR&R (incinération des déchets, Combustibles Solides de Récupération, bois-énergie, biogaz, solaire thermique, énergie fatale, géothermie)
- Développer les réseaux de chaleur et de froid
- Connecter 100 000 équivalents logements supplémentaires à des réseaux de chaleur utilisant des énergies renouvelables (bois, valorisation énergétique des déchets, énergie fatale).
- Développer le solaire photovoltaïque, en priorité sur les toitures et les espaces dégradés
- Développer la micro production locale

## ● Indicateurs :

- Production énergétique renouvelable et de récupération et émissions de GES évitées
- % d'énergies renouvelable dans la consommation d'énergie finale
- Nombre d'équivalents logements raccordés au chauffage urbain utilisant des EnR&R
- Part des énergies renouvelables et de récupération dans les réseaux de chaleur (%)

### ● Leviers :

Pour contribuer aux objectifs nationaux définis dans la loi pour la transition énergétique, la région Hauts de France propose un développement des énergies renouvelables comparable à l'effort national en multipliant par 2 la part des énergies renouvelables à l'horizon 2030.

Cet effort est conduit en tenant compte à la fois des potentialités régionales, de la création d'emplois régionaux, de l'acceptation sociale et du besoin de limiter les impacts environnementaux (pollution de l'air, protection de la biodiversité...) et paysagers.

La stratégie régionale repose sur la recherche d'une diversification du mix énergétique et la mise en place d'un système énergétique, où les territoires deviendront prépondérants comme cadre de développement des énergies renouvelables et des économies d'énergie afin de favoriser leur autonomie énergétique, celle des entreprises et des habitants. Dans cet objectif, les territoires sont encouragés à privilégier les formes d'investissements public et citoyen dans les projets de production d'énergies renouvelables et de récupération.

Il s'agit de sécuriser l'autonomie énergétique régionale en exploitant tous les gisements potentiels, en assurant une diversité des productions d'énergie locales dans tous les territoires et en visant un meilleur équilibre entre énergies électriques et thermiques. Concernant l'électricité, l'effort sera porté sur le solaire. La production d'énergie éolienne est stabilisée à son niveau de mai 2018. Concernant le thermique, l'effort sera porté sur le biogaz, la géothermie, et le développement des énergies renouvelables dans les réseaux de chaleurs (énergie fatale, biomasse, incinération des déchets, Combustible Solide de Récupération...).

Grande région de l'énergie, la région ambitionne de devenir leader dans les domaines du biogaz et de l'hydrogène. En accompagnement elle poursuivra ses efforts en matière de mobilités décarbonées, électriques, au gaz et à l'hydrogène, dans tous les domaines.

Les énergies marines renouvelables étaient exclues du périmètre réglementaire d'élaboration des anciens SRCAE et ne sont pas reprises dans les objectifs régionaux. Cependant elles présentent un potentiel important en Hauts-de-France (marémoteur, hydronien, thalassothermie notamment). A l'horizon 2030, il est estimé que la production pourrait être comprise entre 1,75 et 4,3 TWh<sup>12</sup>.

Cette stratégie s'appuie sur la mise en œuvre d'innovations majeures autour d'un système distribué, alimenté par de nombreuses sources d'énergies renouvelables, tant électrique, gaz et chaleur, et stockées, redistribuées via des réseaux intelligents (dynamique **Troisième Révolution Industrielle « REV 3 »**).

<sup>12</sup> « Perspectives de développement des Energies Marines Renouvelables » Ademe- Région Hauts-de-France

## EXPÉRIMENTER ET DÉVELOPPER DES MODES DE PRODUCTION BAS CARBONE (CAE)

- Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

• **Loi TECV** : La loi fixe des objectifs de promotion l'économie circulaire, en particulier en visant le découplage progressif entre la croissance économique et la consommation de matières premières, en développant le tri à la source (notamment des déchets alimentaires et des déchets des entreprises) et les filières de recyclage et de valorisation (par exemple dans le secteur du bâtiment) ;

• **Décret du 18/11/2015 relatif aux budgets carbone et à la Stratégie Nationale Bas Carbone**

• **Attendus de l'Etat** :

Enjeux environnementaux : A) réduction des émissions de GES, économie d'énergie, efficacité énergétique, et développement des énergies renouvelables (« la récupération des énergies fatales, sources d'économies d'énergie , présente un potentiel important de développement dans certains territoires, en lien à la présence de sites industriels majeurs »...) ; B) Consommation et production durables, économie circulaire (« La région est appelée à s'inscrire dans la dynamique nationale de développement de l'économie circulaire et en premier lieu à favoriser l'innovation dans les procédés industriels(...) pour accroître les performances liées à leur valorisation notamment énergétique).

- Parti pris concerné(s) :

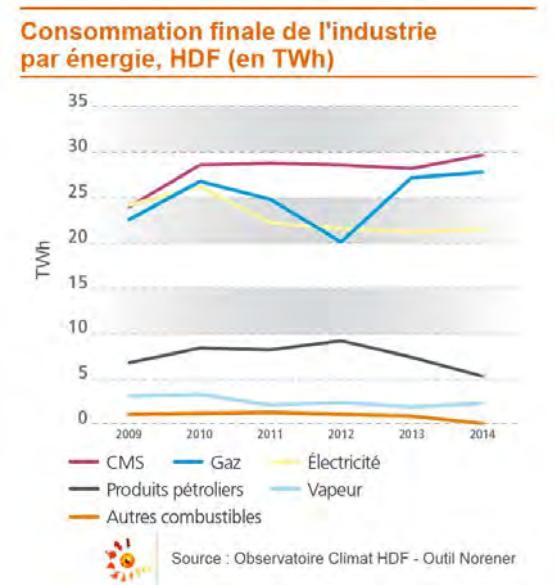
Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :**

Consommation d'énergie finale de l'industrie en 2014

- **Tendances observées :**

Une spécificité régionale est le poids de l'industrie en énergie et GES (sidérurgie notamment). Si la consommation énergétique de ce secteur est plutôt stable, ses principales sources énergétiques sont encore « fossiles » (Combustibles Minéraux et Solides : 34%, et gaz naturel : 32%), l'électricité représentant 20% de ses consommations<sup>13</sup>. **Réduire les émissions industrielles de polluants** est un enjeu essentiel pour la **qualité de l'air**. L'Industrie reste l'un des principaux émetteurs de polluants de l'air en région.



<sup>13</sup> La part « vapeur » désigne la production externalisée de vapeur pour des procédés spécifiques (papeterie, chimie, caoutchouc)

- **Résultats attendus :**

	<b>2021</b>	<b>2026</b>	<b>2031</b>	<b>2050</b>
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	10 658	12 516	14 006	26 706
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	5 518	6 426	7 120	12 067

- **Indicateurs de résultat :**

Consommation énergétique, émissions des GES pour l'industrie

- **Leviers :**

Pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers sont mobilisables :

- **Améliorer l'efficacité énergétique des procédés et des usages énergétiques transversaux**

L'essentiel des consommations énergétiques industrielles est lié aux procédés utilisés : 70% hors-sidérurgie, et 90% pour la sidérurgie. De plus, près de 30 % des consommations énergétiques du secteur industriel (hors-sidérurgie) sont liés aux usages transversaux (chauffage des locaux, production et transport de chaleur, moteurs électriques, pompage, production d'air comprimé, ventilation, éclairage, froid). Ces deux éléments (efficacité énergétique des procédés et des usages transversaux) sont des leviers prioritaires, recouvrant un gisement d'économies d'énergie très important.

- **Encourager les ruptures technologiques**, telles que la séquestration et la valorisation du CO2 (méthanation, « pétrole bleu »...), l'usage de nouveaux procédés de fabrication du coke...

- **Favoriser l'économie circulaire, l'écologie industrielle et territoriale** ; il convient de travailler en amont sur ce sujet dans le but d'accroître le volume de produits recyclés et réinjectés dans les procédés industriels (aciéries notamment) et de valoriser des énergies fatales.

- **Objectifs opérationnels :**

- Mettre en œuvre des meilleures technologies et accompagner les ruptures technologiques : 20% des émissions séquestrée pour 2050
- Développer l'économie circulaire : Valoriser 1 millions de tonnes d'acier en recyclage
- Accompagner l'écologie Industrielle par la récupération de chaleur et l'énergie solaire (775 Gwh/an)
- Relocaliser d'ici 2030 7% des apports alimentaires extrarégionaux en origine régionale

- **Indicateurs opérationnels :**

- Evolution du taux de recyclage, et de valorisation matière ;
- Part des énergies de récupération d'origine industrielle dans le bilan énergétique

## RÉHABILITER THERMIQUEMENT LE BÂTI TERTIAIRE ET RÉSIDENTIEL (CAE-LGT)

- Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

• **Art. R4251-5 du CGCT** : « Les objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie portent sur [...] la maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique »

• **Attendus de l'Etat :**

- n°1 (accélérer la rénovation énergétique du bâti)

- n°14 (dynamiser la rénovation urbaine des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville)

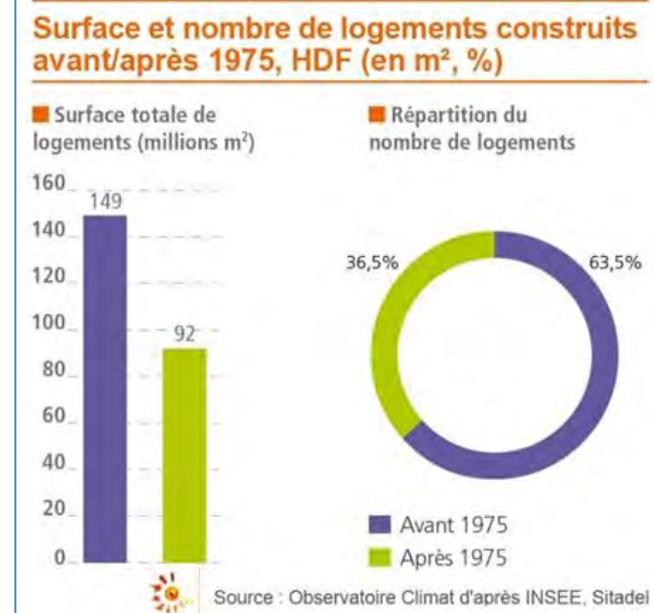
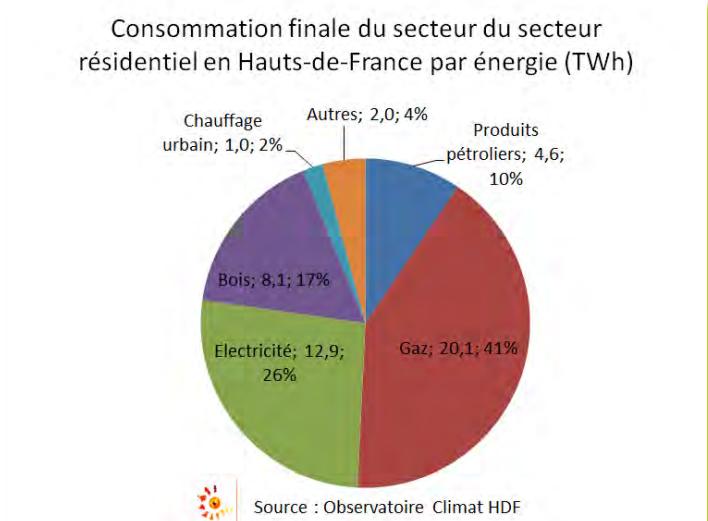
• **Loi n°2015-992** : La loi TECV fixe parmi les objectifs nationaux celui de maîtriser la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique (réduire la consommation d'énergie finale de 20% en 2030 et de 50% en 2050 par rapport à 2012 ; de maîtriser la demande énergétique ; de développer les énergies renouvelables (et de récupération) afin qu'elles représentent 23% de la consommation finale d'énergie en 2020 et 32% en 2030.

- Parti pris concerné(s) :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :**

Consommation d'énergie finale du secteur résidentiel en 2012



- **Tendances observées :**

Le secteur résidentiel-tertiaire est le plus consommateur d'énergie après l'industrie et il consomme de plus en plus en raison notamment de la mauvaise qualité thermique des bâtiments. 90 % des logements de la région datent d'avant 2014. Il convient d'agir sur le bâtiment existant en priorité, au travers de l'amélioration des systèmes énergétiques et de l'isolation. L'évolution des occupants vers des comportements moins consommateurs d'énergie est aussi déterminant.

- **Résultats attendus :**

	<b>2021</b>	<b>2026</b>	<b>2031</b>	<b>2050</b>
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	9 830	10 129	10 599	16 010
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	2 442	2 759	3000	4 660

- **Indicateurs :**

Consommation énergétique, émissions des GES pour les secteurs résidentiel et tertiaire

La stratégie porte sur la réduction de la consommation énergétique des parcs de logements et du secteur tertiaire et l'évolution de leur mix énergétique en faveur des énergies renouvelables. Il est proposé de fixer comme résultat attendu :

- Réhabiliter thermiquement le bâti résidentiel et tertiaire, ce qui sous-entend :
  - d'ici 2030, réhabiliter entre 70 et 80% du parc antérieur à 1975
  - d'ici 2050, réhabiliter 100% du parc antérieur à 1975 (soit, pour le résidentiel, un rythme de réhabilitation d'environ 53 000 logements privés / an et 10 000 logements sociaux / an), avec une réduction de l'ordre de 60% des besoins de chauffage en moyenne.
- Tendre vers une disparition des systèmes fioul, GPL et charbon au profit de systèmes de chauffage performants (pompes à chaleur, bois et gaz).
- Généraliser les systèmes de production d'eau chaude sanitaire par les énergies renouvelables pour atteindre 23% des logements et 40 % du parc tertiaire.

- **Leviers :**

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés :

- Améliorer la qualité et le rythme des réhabilitations thermiques de l'habitat et des bâtiments tertiaires
- Accroître la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique
- Généraliser les équipements les plus performants au profit d'une baisse de la facture énergétique et d'une amélioration de la qualité de l'air

Une veille reste nécessaire sur le développement du chauffage individuel au bois compte tenu de ses impacts sur l'air.

# ENCOURAGER L'USAGE DE VÉHICULES MOINS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS, DONT ÉLECTRIQUES ET/OU GAZ (CAE)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- La loi TECV du 17 août 2015, via sa stratégie de « mobilité propre » encourage : les véhicules à faibles émissions et le déploiement d'infrastructures permettant leur alimentation en carburant (tous modes confondus, du routier à la flotte de péniches) ; l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ; des reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied (modes actifs), ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ; du développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ; de l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises
- Attendu 4 : Améliorer la compétitivité et le maillage des transports collectifs par rapport aux transports individuels, notamment en fiabilisant les liaisons ; et les moderniser de façon à diminuer leur consommation d'énergies fossiles. Inciter à l'innovation, aux synergies inter-entreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises.

## ● Parti Pris concerné(s) :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

### ● T0 :

Consommation d'énergie finale et d'émissions de GES du transport en 2014

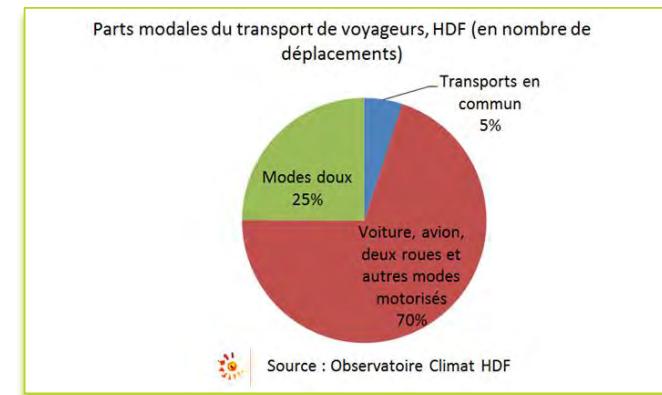
## ● Tendances observées :

Le transport reste très dépendant des produits pétroliers (98 % de l'énergie qu'il consomme) ;  
Avec 20 % des émissions régionales c'est le second émetteur de gaz à effet de serre (après l'industrie et devant l'agriculture-sylviculture et le résidentiel-tertiaire). C'est le 3ème consommateur régional d'énergie (4 Mtep en 2014, soit 23% du total régional).

Avec le résidentiel c'est le secteur qui connaît la plus forte croissance depuis 1990 en termes de GES : + 28 % de 1990 à 2014, en raison de l'augmentation du trafic et du nombre de véhicules par ménage.

Le nombre de déplacements tend à se stabiliser mais les distances parcourues s'allongent. En effet, les formes urbaines régionales, plus étalées et multipolaires impliquent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air, fragmentation éco-paysagère et bruit, notamment).

Outre la santé et l'environnement, l'enjeu est aussi économique. La facture énergétique régionale des transports progresse (6,3 milliards d'euros en 2014, soit 1 050 €/habitant, ou 2 550 €/ménage). Elle est en hausse continue depuis 2009 (en raison de la hausse des consommations et des prix de l'énergie),, elle a ensuite diminué ces dernières années, sous l'effet d'une baisse conjoncturelle des prix du carburant.



- Résultats attendus :

	2021	2026	2031	2050
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an	4 898	5 328	5 653	7 871
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an	1 488	1 621	1 720	2 386

- Atteindre 114gCO<sub>2</sub>/km sur les véhicules (140gCO<sub>2</sub>/km sur les véhicules neufs aujourd'hui)
- Atteindre 7% de part des véhicules (gaz, hydrogène, bio méthane et électrique)
- Diminuer de 24 % en 2030 la consommation unitaire d'énergie fossile des véhicules utilisés pour le transport de marchandises

- Indicateurs :

- Consommation énergétique et émissions de GES du secteur transport
- Part des véhicules propres dans le parc roulant (gaz, hydrogène, bio méthane et électrique, carburation alternative pour les camions)

- Leviers :

Plusieurs leviers sont mobilisables :

- **Pour le transport de voyageurs** : réduire les déplacements routiers (en besoin, nombre et portée, avec développement du covoiturage) et leurs impacts (en développant les déplacements alternatifs à la voiture, qui ne représentent que 30% des trajets, dont 25% en modes doux (vélo, marche à pied) : développement de la multimodalité, amélioration de la logistique urbaine, amélioration de la motorisation, optimisation des modes de conduite).
- **Pour le transport marchandises** : réduire les déplacements routiers et leurs impacts, via notamment la multimodalité, l'amélioration/optimisation de la logistique (urbaine, et du dernier kilomètre), les enjeux technologiques (motorisation, gestion des véhicules, amélioration des conditions de conduite).

## Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en terme de piège à carbone (CAE)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- Décret n° 2012-1491 du 18/11/2015 relatif à la Stratégie Nationale Bas Carbone

• Attendus de l'Etat : - Contribuer à améliorer le bilan environnemental régional, au regard de l'enjeu de stockage de carbone, de qualité des milieux, de préservation de la biodiversité

### ● Partis pris concerné :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

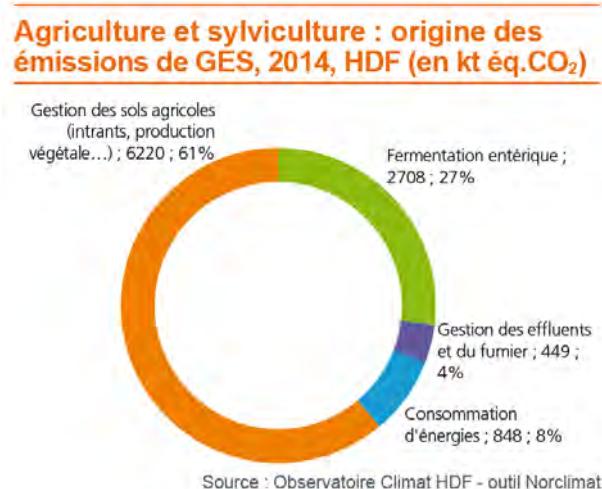
### ● T0 :

(Indicateur) : émissions de GES en 2014

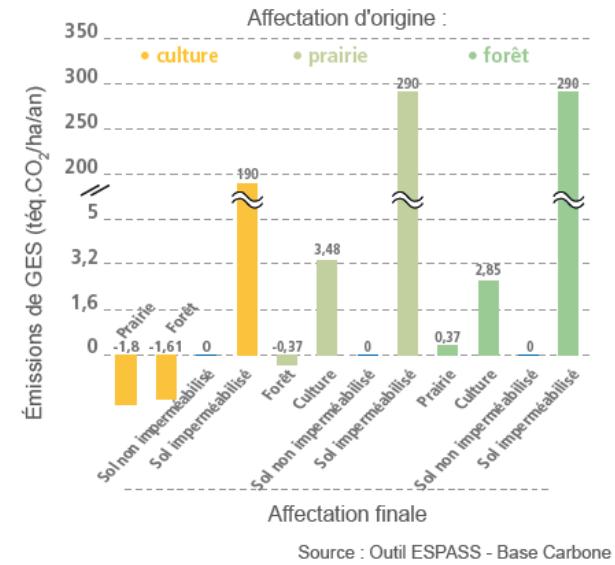
### ● Tendances observées :

Avec 15 % des émissions régionales, le secteur agricole, peu consommateur d'énergie présente des enjeux forts pour la qualité de l'air, la santé et les émissions de GES. C'est aussi le seul secteur pouvant capter/stocker le carbone dans les sols, via les prairies, haies et forêts et grâce à l'agroforesterie, et possédant un rôle atténuateur sur le climat, via la végétation.

Il peut contribuer au développement des énergies renouvelables, en particulier de la méthanisation.



### Impact GES de la conversion des terres, HDF (en t éq.CO<sub>2</sub>/ha/an)



- **Résultats attendus :**

- Maintenir et restaurer la capacité de stockage de carbone des sols
- Diminuer la tendance de disparition des terres arables.
- Maintenir le rythme de création d'espaces boisés et arborés en milieu agricole
- Maintenir les surfaces de prairies
- Maintenir les surfaces forestières

- **Leviers :**

Les possibilités de mise en œuvre sont multiples et devront être recherchées par les territoires à travers différentes approches :

- **Préserver les capacités de stockage du carbone par les sols**, notamment au travers la maîtrise de la périurbanisation, l'utilisation du coefficient de biotope dans les projets de développement et de renouvellement urbain, mais aussi le maintien des sols agricoles, des prairies et forêts.

- **Indicateurs :**

- Nombre d'hectares d'espaces boisés (surfaciques et linéaires) et forestiers
- Nombre d'hectares en agroforesterie, linéaires de haies et arbres déclarés dans le cadre de la conditionnalité de la Politique Agricole Commune (quantité contractualisée en MAEC)
- Surface des terres arables, surface des prairies (ha)
- Nombre d'hectares cultivés en agriculture de conservation de sol et en agriculture biologique, nombre d'hectares engagés en MAEC semis direct

# ADAPTER LES TERRITOIRES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE (CAE)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- Article L 101-2 du code de l'urbanisme (6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> notamment)
- Articles 17 et 19 de la loi Grenelle 2, relatifs aux modalités d'intégration des enjeux énergie-climat dans les documents de planification de type SCOT et PLU ;
- Stratégie nationale d'adaptation au changement climatique (version de 2006, puis ses mises à jour), et version la plus récente du « Plan National d'adaptation au changement climatique » (PNACC).
- Les attendus de l'Etat en région sont que le SRADDET apporte des réponses adaptatives efficaces aux effets potentiels du changement climatique (Attendu n°5) ; et de conditionner le développement urbain (en renouvellement ou en extension) à la prévention des risques naturels, en prenant en compte les effets connus et prévisibles du changement climatique, ainsi qu'à la préservation de la ressource en eau (attendu n°6).

## ● Parti pris concerné :

Cet objectif s'appuie les partis pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » et 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

## ● TO et tendances observées

Le dérèglement climatique s'exprime déjà en Hauts-de-France, et différemment selon les secteurs de la région : ainsi le littoral se réchauffe moins le jour, mais plus la nuit, qu'en Avesnois. Le niveau marin est à Dunkerque plus haut de 10 cm environ qu'en 1955, ce qui accroît de 51% le foncier exposé au risque de submersion marine dans le « versant nord » de la région. Depuis 1955, le nombre de jours de vagues de chaleur augmente dans la région (un jour supplémentaire de canicule tous les 13 ans), et la température moyenne à Lille a augmenté de 1,3°C de 1955 à 2013 (avec un réchauffement plus marqué encore pour les températures nocturnes). Les fortes pluies (qui n'empêchent pas des sécheresses) sont plus nombreuses mais en hiver (+ 20% de pluies hivernales à Lille entre 1955 et 2013). L'apparition des bourgeons est plus précoce et l'automne plus tardif. Le nombre de jour/nuits de gel a fortement diminué (de 1 à 5,5 jours en moins chaque décennie). Les espèces animales et végétales caractéristiques de zones plus chaudes sont de plus en plus présentes y compris pour le plancton marin et pour les poissons en Manche/Mer-du Nord. Ces changements favorisent la pollution de l'air (ozone, particules) et les maladies des arbres, des plantes ainsi que certaines zoonoses et les maladies vectorielles et leurs vecteurs (moustiques et tiques notamment).

Les SRCAE (sur la base des projections disponibles (GIEC<sup>14</sup>, ONERC<sup>15</sup>, Météo-France, MEDCIE<sup>16</sup>...)), ont conclu qu'il fallait se préparer à un réchauffement régional d'ici à 2050 d'au moins + 1°C à + 2°C, à une évolution des vents, à des précipitations et des épisodes violents, ainsi qu'à une montée de la mer.

Sept grandes vulnérabilités régionales ont été identifiées, ne devant pas masquer des spécificités territoriales marquées :

<sup>14</sup> GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat ([www.ipcc.ch/home\\_languages\\_main\\_french.shtml](http://www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml))

<sup>15</sup> Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique ([www.onerc.org](http://www.onerc.org))

<sup>16</sup> Mission d'Etudes et de Développement des Coopérations Interrégionales et Européennes

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Les-strategies-territoriales-d-adaptation-au-changement-climatique-etude-MEDCIE-15847>

Sept grandes vulnérabilités régionales ont été identifiées, ne devant pas masquer des spécificités territoriales marquées :

- ① **Vulnérabilité du littoral au risque de submersion marine et d'érosion du trait de côte ;**
- ② **Vulnérabilité des bas-pays** (Polders et wateringues...) aux inondations continentales (risque exacerbé par l'élévation probable de la mer) ;
- ③ **Vulnérabilité des populations, urbaines** surtout, aux aléas de chaleur extrême ;
- ④ **Dégénération de la ressource en eau** (en quantité et qualité) ;
- ⑤ **Vulnérabilité des arbres et forêts** (chaleur, stress hydrique, tempêtes) ;
- ⑥ **Vulnérabilité des zones humides** à l'évolution du climat ;
- ⑦ **Vulnérabilité des constructions** (logements et infrastructures) au phénomène de retrait / gonflement des argiles (RGA).

Trois grandes spécificités concernent les Hauts-de-France : La région est a priori moins exposée aux canicules que d'autres, mais sa géographie et sa géologie rendent une grande partie de son territoire hautement vulnérable à 3 aléas :

- ① **Submersion marine & érosion du trait de côte** (littoral et son arrière-pays) ;
- ② **Inondations** (certaines vallées, bas-pays et polders) ;
- ③ **Retrait/gonflement des argiles** (zones argileuses, Flandre notamment).

#### ● Résultats attendus en 2030

- Diminuer l'exposition des personnes, des biens, des infrastructures et de l'agriculture aux risques « eau » (inondation, baisse des précipitations, augmentation de la demande en eau, dégradation de la qualité de l'eau potable) ;
- Diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de submersion marine ;
- Diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de retrait/gonflement des argiles (RGA) ;
- Diminuer l'exposition des populations, des biens aux phénomènes des îlots de chaleur.

#### ● Indicateurs

- Evolution du nombre de communes exposées aux risques ;
- Intégration d'un volet adaptation dans les documents d'urbanisme ;
- Intégration d'un volet risque de submersion marine dans les documents d'urbanisme des SCOTS littoraux ;
- Intégration du changement climatique dans la révision du SDAGE et des SAGE, dans les SCOT et les PLUi.

## ● Leviers :

- Développer et faire partager à la population et aux acteurs du territoire la culture de la gestion du risque, dans toutes les zones à risque, et tout particulièrement là où plusieurs risques se cumulent.
- Développer pour cela une animation sur le sujet, en s'appuyant sur les centres de ressources (par exemple le CERDD, le CEREMA), sur les outils et données de la Région, de l'ADEME et de la DREAL (cartographies, prospectives, modélisation, guides...) et le cas échéant (pour les zones frontalières notamment) en lien avec les régions voisines ;
- Croiser et diffuser les données des observatoires (foncier, climat, biodiversité...), en open-data, tant que possible pour l'appropriation et le partage ;
- Partager les retours d'expériences et d'expérimentations (exemples : urbanisme «bioclimatique», renaturation, coefficients de biotope, aménagements littoraux temporaires, réversibles et plus résilients, zones de repli stratégique, zones naturelles d'expansion de crue et/ou de submersion marine... en s'appuyant sur les démarches de type « Adopta » (gestion alternative des eaux pluviales) et sur l'EPF, en développant la culture du risque et de la prospective, notamment pour mieux gérer les situations de cumul de risque, en lien avec le monde de la recherche (ex : projet Climibio) ;
- Intégrer plus systématiquement dans l'urbanisme et l'aménagement la notion d'adaptation au dérèglement climatique climatique en s'appuyant sur les études disponibles de prospective climatique et leurs mises à jour, et en s'appuyant sur les SDAGEs et la stratégie de façade maritime.

## RÉDUIRE NOS DÉCHETS À LA SOURCE, TRANSFORMER NOS MODES DE CONSOMMATION, INCITER AU TRI ET AU RECYCLAGE (PRPGD)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat

• **Article L. 4251-1 du CGCT** : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière ... de prévention et de gestion des déchets. »

• **Attendus de l'Etat :**

Attendu 3 : Mettre en place les conditions favorables au développement en région d'une économie circulaire, en s'appuyant notamment sur une gestion efficace et pérenne des déchets qui repose sur leur prévention, leur réemploi, leur recyclage, leur valorisation, et en dernier ressort, leur élimination. Inciter à l'innovation des process, aux synergies interentreprises, aux initiatives locales visant à adapter les dispositions de prévention et de gestion des déchets aux contextes locaux.

Et Attendu 15 : Intégrer les territoires en rupture sociale et urbaine dans la dynamique de développement régional :

[...] en accompagnant la transition écologique et énergétique des territoires ruraux (forêt, biomasse, méthanisation et filières «vertes», ...).

Les objectifs applicables sont :

- Réduction de 10 % de la quantité de déchets ménagers et assimilés produite en 2020 par rapport à 2010 ;
- Extension de la tarification incitative ;
- Réduction de 50 % des quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020 ;
- Développement du réemploi et de la réutilisation ;
- Généralisation du tri à la source des déchets organiques dont les biodéchets produits par les ménages et les professionnels, d'ici 2025 ;
- Réduction de la quantité de déchets d'activités économiques produite en 2020 par rapport à 2010 ;
- Un découplage entre la production de déchets d'activités économiques et la croissance économique.

Les objectifs de prévention à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France déclinent les objectifs nationaux de la loi TECV et s'inscrivent dans la dynamique de la « feuille de route nationale économie circulaire » du 24 avril 2018.

### ● Parti pris concerné(s) :

L'objectif répond au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

#### ● T0 :

Nombre habitants couverts par la tarification incitative en 2017

DMA produits en 2010

Territoires engagés dans un PLP en 2017

DAE produits (hors BTP) en 2015

Déchets du BTP produits en 2012

- Tendances observées :

Un gisement global de 31,5 millions de tonnes de déchets en 2015 qui correspond à 9 % de la production nationale.

Les Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) représentent 11 % de ce total (3,6 Mt), les Déchets d'Activités Economiques (DAE) hors BTP 20 % (6,3 Mt), les déchets issus du BTP 64 % (20,6 Mt) et les déchets dangereux 3 % (1 Mt). Les déchets pris en charge par les éco-organismes 2 % du tonnage soit 800 000 tonnes.

En 2015, les DMA représentent 604 kg/hab./an, soit une baisse de 5 % de la quantité produite depuis 2010 (année de référence pour la diminution des tonnages de 10%).

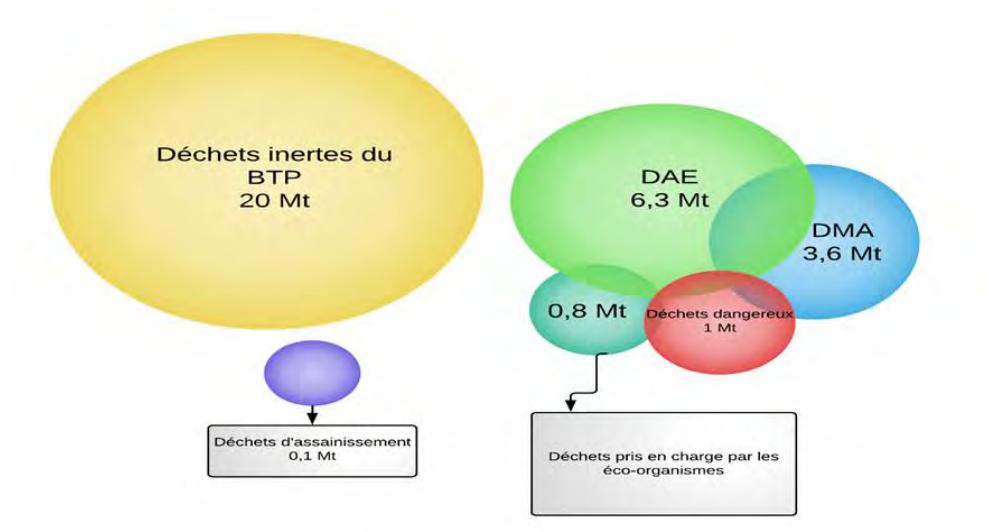
24 territoires sont engagés dans un Plan Local de Prévention en 2017 et 213 000 habitants sont couverts par la tarification incitative (un peu plus de 3% de la population).

La quantité de DAE produite en région Hauts-de-France est constituée aux trois quarts de déchets non dangereux issus du secteur industriel et pour un quart de déchets issus des activités tertiaire-commerce et service. La production de DAE est restée stable entre 2004 et 2010 et progresse depuis 2012 avec une augmentation sensible pour le secteur industriel et une légère baisse pour le secteur tertiaire.

Les déchets du BTP représentent les deux tiers des déchets produits en région. Ils sont constitués de trois grands types de déchets : les déchets inertes pour 94,6 %, les déchets non dangereux non inertes pour 4,8 % et enfin les déchets dangereux pour 0,6 %. Ces déchets sont produits à 86 % par le secteur des travaux publics et à 14 % par le secteur du bâtiment.

Pour les DMA, la lutte contre le gaspillage alimentaire (30kg/h./an dont 10 emballés) et le développement du compostage (déchets de cuisine, déchets verts) sont susceptibles de représenter 60% des effets calculés de réduction.

Le panorama global des déchets produits en Hauts-de-France en 2017



- **Résultats attendus :**

- **Concernant les DMA**

- d'ici à 2020, l'objectif est de diminuer de 378 000 tonnes la production de déchets, soit une diminution de la production de DMA de 74 kg/habitant par rapport à 2010, pour arriver à une production de 562 kg/habitant/ an en 2020 ; puis jusqu'en 2031 rechercher une stabilisation pérenne de la production de déchets en compensant l'augmentation attendue de population et la baisse de la taille des ménages ; à cet effet, il s'agit :

- d'ici 2025 de diminuer la production des déchets de 78 kg/an/hab. par rapport à 2010 ;
- d'ici 2031, de diminuer la production des déchets de 83 kg/an/hab. par rapport à 2010.

- Le plan vise de plus à décliner en région les objectifs nationaux de déploiement de la tarification incitative : 2,3 millions d'habitants couverts par la Tarification incitative en 2025

- **Concernant les DAE**

- d'ici 2020, la planification régionale vise à stabiliser la production de DAE - hors BTP à 6,3 millions de tonnes, reposant sur la prévention de 84 500 tonnes par an de DAE ; puis jusqu'en 2031, maintenir la trajectoire de prévention des DAE pour garder le cap d'une production annuelle de 6,3 millions de tonnes, soit 1,35 millions de tonnes évités sur la durée du PRPGD

- **Concernant les Biodéchets (professionnels et particuliers)**

- d'ici à 2031, la planification régionale vise à diminuer de 500 000 tonnes la production de déchets, par rapport à 2015 principalement par le compostage et la lutte contre le gaspillage alimentaire et d'ici 2025, à généraliser le tri à la source des biodéchets.

- **Concernant les déchets du BTP**

- la planification régionale vise d'ici à 2020, à limiter la production de déchets et développer le réemploi in situ pour contribuer à l'objectif global de 70% de valorisation des déchets du BTP, soit 14 millions de tonnes annuels valorisés ; et D'ici 2031, à stabiliser la production, (hors les 3 chantiers majeurs), à 20,5 millions de tonnes, dont 1,2 millions de tonnes pour les déchets non inertes et 19,3 millions de tonnes pour les déchets inertes.

- **Concernant les déchets dangereux**

- La planification régionale vise à stabiliser le gisement à 1,12 millions de tonnes dès 2020

- **Indicateurs :**

Tonnages des déchets ménagers et assimilés produits et collectés (t/an)

Tonnages des déchets produits par les activités économiques (t/an)

Pourcentage de la population régionale couverte par la tarification incitative (%)

Pourcentage de la population régionale couverte par un programme de prévention

Variation de la production des DAE (%)

Taux de valorisation des déchets issus des grands chantiers (%)

Variation des tonnages des sédiments produits à l'échelle régionale

Nombres d'opération réalisées ou tonnages valorisés pour les filières spécifiques des déchets du BTP (t/an)

## ● Leviers :

### Prévention des DND :

- Développer la couverture régionale par des programmes locaux de prévention et des démarches de type Zéro déchets, zéro gaspillage
- Poursuivre le déploiement de la tarification ou le cas échéant la redevance spéciale (expérimentation de TI, sensibilisation, groupe d'échanges)
- Véhiculer les bonnes pratiques par l'exemplarité des Administrations
- Poursuivre et renforcer la prévention des déchets verts et leur gestion de proximité en tenant compte des interdictions de brûlage à l'air libre
- Développer l'installation de sites de réemploi, de réparation pour les objets encombrants et le mobilier dans une logique d'économie circulaire

### Prévention des déchets du BTP :

- Réduire la production de déchets sur les chantiers du BTP, notamment en :
  - Favorisant le réemploi et la réutilisation des matières issues de la déconstruction
  - Optimisant les conditions de stockage et de mise en œuvre des matériaux à réutiliser afin de limiter le risque d'endommagement
- Favoriser l'éco conception sur les chantiers du BTP
- Réaliser des déconstructions sélectives pour les bâtiments et les travaux routiers pour obtenir des matériaux les plus homogènes possibles

### Prévention des biodéchets (professionnels et particuliers) :

- Lutter contre le gaspillage alimentaire (concernant tous les acteurs : publics, privés, citoyens)
- Développer le compostage décentralisé (en pied d'immeuble, chez les gros producteur ou à l'échelle de communes rurales)
- Généraliser les engagements en faveur des dons des denrées invendues (conformément à la réglementation)
- Développer l'écoconception, la pensée cycle de vie et l'innovation au service des activités génératrices de biodéchets

### Prévention des DAE :

- Promouvoir l'usage de matériaux recyclés dans les procédés de production
- Former et sensibiliser les maîtres d'œuvre aux techniques alternatives ou substitutives favorisant l'usage de produits moins nocifs ou toxiques
- Promouvoir les démarches d'écologie industrielle et territoriale intégrant la prévention des déchets
- Renforcer les réseaux d'échanges entre territoires ,acteurs économiques et relais professionnels en lien avec la dynamique **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »**

### Prévention des déchets dangereux :

- Sensibiliser les détenteurs aux enjeux du tri : impacts sur la santé et l'environnement liés à l'absence de tri à la source ; amélioration de la valorisation
- Inciter à l'achat d'éco-matériaux

## COLLECTER, VALORISER, ÉLIMINER LES DÉCHETS (PRPGD)

### ● Références juridiques et attendus de l'Etat :

• **Article L. 4251-1 du CGCT** : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière ... de prévention et de gestion des déchets. »

• **Attendus de l'Etat :**

• **Attendu 3** : Mettre en place les conditions favorables au développement en région d'une économie circulaire, en s'appuyant notamment sur une gestion efficace et pérenne des déchets qui repose sur leur prévention, leur réemploi, leur recyclage, leur valorisation, et en dernier ressort, leur élimination. Inciter à l'innovation des process, aux synergies interentreprises, aux initiatives locales visant à adapter les dispositions de prévention et de gestion des déchets aux contextes locaux.

• **Et Attendu 15** : Intégrer les territoires en rupture sociale et urbaine dans la dynamique de développement régional :

[...] en accompagnant la transition écologique et énergétique des territoires ruraux (forêt, biomasse, méthanisation et filières «vertes», ...).

Les objectifs applicables aux déchets sont :

- Extension des consignes de tri à tous les emballages ménagers en plastique d'ici 2022 ;
- Généralisation du tri à la source des déchets organiques dont les biodéchets produits par les ménages et les professionnels, d'ici 2025 ;
- Tri en 5 flux des déchets d'activités économiques (5 flux : papier, métal, plastique, verre et bois) ;
- Valorisation matière de 70 % des déchets du BTP en 2020 ;
- Valorisation matière de 55 % des déchets non dangereux en 2020 et 65 % en 2025 ;
- Réduction à 75 % de la capacité d'incinération sans valorisation énergétique en 2020 par rapport à la quantité admise en 2010 et à 50 % en 2025 ;
- Réduction de 30 % des déchets non dangereux admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025.

### ● Parti pris concerné(s) :

L'objectif répond également au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » : la question des déchets est présente dans l'orientation 2 « favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services » à travers l'axe « Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts » développé dans le parti-pris « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

### ● T0 :

Centres de tri DMA en 2017

Déchèteries professionnelles en 2015

Déchets dangereux produits en 2014

DASRI collectés par DASTRI en 2015

DEEE collectées en 2015

Taux de valorisation des DMA DAE et déchets du BTP en 2015

### ● Tendances observées :

On observe que l'évolution du tonnage de DMA collecté (déchets occasionnels, ordures ménagères résiduelles et collecte sélective) en région Hauts-de-France suit les tendances nationales. Néanmoins, les efforts en matière de tri et de collecte permettent d'obtenir un taux d'Ordures Ménagères Résiduelles (OMR) inférieur à la moyenne nationale même si ce dernier, avec 43 %, constitue toujours le principal gisement sur lequel agir.

La région compte 26 centres de tri de déchets d'emballages ménagers, 291 déchèteries publiques et 54 déchèteries professionnelles.

Les performances de tri des emballages ménagers en région sont supérieures à la moyenne nationale de 20,6 % pour les emballages légers et de 14,1 % pour le verre. Les déchets collectés en déchèterie représentent en 2015 208 kg/hab., en hausse de 10% depuis 2010. La région collecte 22 222 tonnes de déchets de textiles, linge de maison et chaussures (3,72 kg/hab/an).

Elle compte en 2015 8 broyeurs de Véhicules Hors Usage pour 167 centres de collecte agréés.

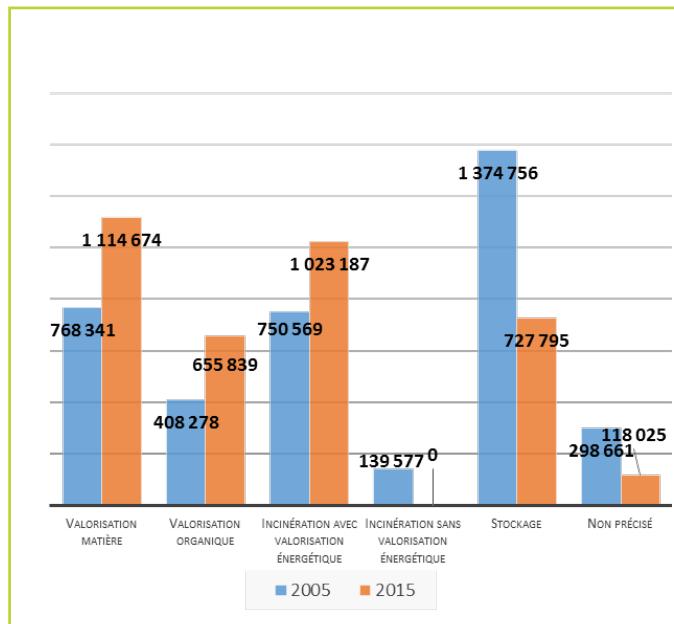
En 2015, l'offre de service de déchets amiante des déchèteries publiques est insuffisante en zone rurale (Somme et Aisne en particulier) d'autant que les professionnels ne sont pas toujours admis sur les déchèteries publiques réservés aux particuliers qui acceptent encore l'amiante.

En 2015, seules 2 ISDND (Hersin Coupigny et Blaringhem) disposent d'un casier amiante en Hauts-de-France.

En matière de traitement, on constate une répartition différente entre le Nord et le Sud de la région avec une dominante incinération avec valorisation énergétique pour le versant Nord de la Région et un dominant stockage pour le versant Sud.

Néanmoins, avec un taux de valorisation matière et organique des déchets non dangereux de 54 % à l'échelle régionale contre 40 % à l'échelle nationale et de valorisation énergétique de 17 % à l'échelle régionale contre 31 % à l'échelle nationale pour 2015, la région Hauts-de-France montre déjà la priorité donnée à la valorisation. Quant aux déchets du BTP, on estime à 54 % le taux de valorisation avec une nette marge de progression pour atteindre les objectifs de 2012 de 70 % de valorisation.

Evolution des 2005 à 2015 de la destination des DMA collectés (en tonnes)



## ● Résultats attendus :

### ● Pour la collecte et le tri des DMA

Pour les flux d'emballages ménagers

- Développer les collectes séparées à la source pour assurer une valorisation maximale, répondant aux exigences réglementaires et passer à un taux de recyclage de 40% en 2031, soit 220 kg/hab./an pour 185 kg/hab/an en 2015
- Etendre les consignes de tri à l'ensemble des déchets d'emballages ménagers plastiques d'ici 2022 ;
- La priorité est de développer la collecte séparée (55 kg/hab/an) pour augmenter la valorisation matière à : 57 kg/hab/an en 2020 ; 60 kg/hab/an en 2025 et 62 kg/an/hab en 2031 :
  - améliorer la collecte du verre à : 21 kg/hab/an en 2020; 23 kg/hab/an en 2025 et 24 kg/an/hab en 2031
  - améliorer la collecte des emballages à : 36 kg/hab/an en 2020; 37 kg/hab/an en 2025 et 38 kg/an/hab en 2031

### Planification de la collecte du tri ou des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières a responsabilité élargie des producteurs

Il est préconisé deux schémas de collecte, étant entendu que le verre reste à collecter séparément dans tous les cas :

- La collecte multi-matériaux : papiers, emballages cartons, métaux, plastiques
- La collecte fibreux/non fibreux : papier carton d'une part emballages plastiques et métaux d'autre part

### Préconisations en matière d'harmonisation des consignes de tri

Dans le cadre de l'optimisation de l'organisation de la collecte, il convient pour les collectivités de mener une réflexion sur l'harmonisation de la couleur des contenants utilisés. Les éventuelles modifications de couleurs doivent se faire à l'occasion du passage à l'extension des consignes de tri plastiques, ou de la mise en œuvre de la collecte des biodéchets ou lors de changements des contenants pour ne pas engendrer des coûts supplémentaires.

Le code couleur peut ne porter que sur une partie des contenants (couvercle, volet de remplissage, rebord autour des ouvertures, signalétique....). La planification régionale recommande de se baser sur les couleurs qui sont aujourd'hui majoritairement utilisées en France :

- pour les schémas papiers / emballages ou papier-carton / plastiques-métaux : bleue pour le flux contenant les papiers et jaune pour le flux contenant les plastiques ;
- pour le schéma multimatériaux : jaune
- pour le verre : vert
- pour la collecte séparée des bio-déchets : brun
- pour les OMr : gris

### ● Pour la Collecte des Textiles, Linges de maison et Chaussures (TLC)

Objectifs de collecte de 4,6 kg/hab/an avec des objectifs de valorisation matière de 95 %

### ● Pour la collecte et le tri des Déchets Dangereux

Planification du tri, de la collecte et de traitement des déchets amiantés. L'objectif est d'augmenter le nombre de points de collecte acceptant l'amiante (déchèteries publiques et professionnelles) afin de disposer d'un maillage satisfaisant d'installations (à titre indicatif zone de chalandise inférieures 10 kms et des temps de parcours inférieurs à 20 mns).

## ● Pour la collecte des papiers graphiques

L'objectif national de recyclage des papiers graphiques est d'atteindre un taux de 65 % en 2022. Le taux de recyclage actuel (2017) est de 57,6% avec une performance de 20,4 kg/an/hab. La moyenne régionale pour les papiers graphiques en 2015 était de 23 kg/hab/an. Les objectifs de performances de recyclage pour la région Hauts-de-France sont les suivants : 24 kg/an/hab. pour 2020, 25 kg/an/hab. pour 2025 et 25,7 kg/an/hab. pour 2031.

## ● Planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors usage

L'objectif est d'augmenter le taux de captation des VHUs par notamment l'identification et la fermeture des sites illégaux afin de permettre.

## ● Pour la collecte des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

L'objectif est de contribuer à l'atteinte d'un taux national de collecte des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) de 59 % en 2018, 65 % en 2019 et 65 % en 2020, et poursuivre cet effort au regard des objectifs qui seront fixés aux éco organismes après 2020.

## ● Pour le recyclage et la valorisation matière

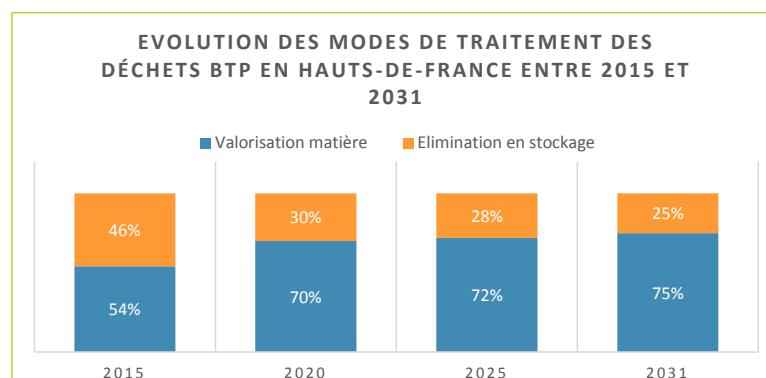
### Pour les DND

L'objectif est d'augmenter les taux de valorisation matières des déchets non dangereux non inertes (DNDNI) de 54 % à 58% en 2020, à 65% en 2025 et 67% en 2031. Les objectifs quantitatifs de valorisation matière sont ainsi :

- D'ici à 2020, de 4 millions de tonnes dont, 1,8 millions de tonnes pour les DMA et 2,2 millions de tonnes pour les DAE hors laitiers sidérurgiques ;
- D'ici à 2025, de 4,5 millions de tonnes, dont 2 millions de tonnes pour les DMA et 2,5 millions de tonnes pour les DAE hors laitiers sidérurgiques ;
- D'ici à 2031, de 4,6 millions de tonnes, dont 2 millions de tonnes pour les DMA et 2,6 millions de tonnes pour les DAE hors laitiers sidérurgiques ;

### Pour les déchets issus du BTP

D'ici à 2020, l'objectif est de développer le recyclage sur site et hors site pour atteindre l'objectif global de 70% de valorisation des déchets du BTP, soit 14 millions tonnes valorisés chaque année (hors grands travaux), et de faire progresser ce taux respectivement à 72% et 75% pour les années 2025 et 2031. Le graphe ci-dessous illustre la progression de la valorisation des déchets du BTP sur la durée du plan



## Pour les déchets dangereux

L'objectif est d'atteindre, pour l'ensemble des broyeurs régionaux, un taux minimum de réutilisation et de valorisation de 95% en masse du parc des Véhicules Hors d'Usage (VHU).

### ● Pour la valorisation énergétique

D'ici à 2020, il convient d'assurer la valorisation énergétique des déchets qui ne peuvent être recyclés en l'état des techniques disponibles et résultant d'une opération de tri (art L541-1 9° du Code de l'Environnement), notamment dans le cadre de la performance énergétique R1 applicable aux Centres de Valorisation Energétique (CVE) ; Les flux de déchets de la valorisation énergétique des CVE portent :

- D'ici à 2020, sur 1 million de tonnes de DND ;
- D'ici à 2025, sur 970 000 tonnes de DND ;
- D'ici à 2031, sur 950 000 tonnes de DND.

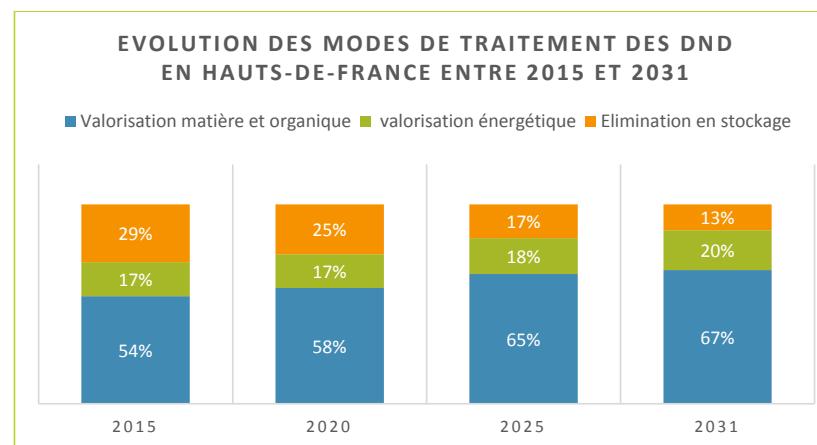
### ● Pour l'élimination

Pour les DND : il convient de s'inscrire dans la trajectoire fixée par la loi TECV limitant les capacités annuelles de stockage des déchets non dangereux non inertes, respectivement en 2020 et 2025, à 70% et 50% des tonnages admis en ISDND en 2010, soit 1,7 millions de tonnes en 2020 et 1,2 millions tonnes en 2025 (sur base des 2,4 millions tonnes admises en 2010 en Hauts-de-France) ; En résultante des objectifs de prévention, de collecte et de valorisation matière et énergétique les flux de DND mis en décharge seront :

- D'ici à 2020, de 1,7 millions de tonnes soit une réduction de 480 000 tonnes par rapport à 2010 ;
- D'ici à 2025, de 1,2 millions de tonnes, soit une réduction de 1,28 millions de tonnes par rapport à 2010 ;
- D'ici à 2031, de 890 000 tonnes, soit une réduction de 1,59 millions de tonnes par rapport à 2010.

Pour les déchets du BTP : diminution de 4,3 millions de tonnes en 2031 (par rapport à 2015)

Le graphe repris ci-dessous reprend les objectifs en termes de valorisation et d'élimination de DND à échéance du plan des 6 et 12 ans.



## ● Pour les transports

L'optimisation des modes de transport au regard de leur pertinence est recherchée pour tous les flux de déchets.

### ● Indicateurs :

Quantités de déchets valorisés sous forme matière et organique (t/an)

Quantités des déchets produits dans la cadre des grands travaux et importés pour le traitement dans les Hauts de France (t/an)

Variation du nombre de centres de tri modernisés (%)

Variation des quantités de biodéchets collectés par le service public (%)

Variation du taux de collecte des D3E, DASRI et VHU (%)

Variation du nombre de déchèteries accueillant les déchets d'amiante (%)

Variation du tonnage des DMA et DAE recyclés (%)

### *Valorisation énergétique*

Variation du tonnage de déchets traités par méthanisation (%)

Variation du tonnage de DND incinérés (%)

Variation des capacités d'incinération et vide de fours (%)

### *Elimination*

Variation des quantités annuelles de DND stockés (%)

Variation de capacités totales autorisées (%)

Variation du tonnage et volume des déchets inertes stockés en ISDI (%)

Variation de la capacité totale des ISDI (%)

### ● Leviers :

#### *Valorisation matière des DND :*

- Réduire la part des déchets des professionnels collectés avec les déchets des ménages
- Sensibiliser et accompagner le citoyen au geste de tri (atténuer les erreurs de tri améliorer le captage des emballages ménagers recyclables)
- Renforcer le tri à la source (ménages, administrations et entreprises)
- Moderniser les centres de tri en vue de l'extension des consignes de tri à l'ensemble des emballages plastiques
- Moderniser le réseau des déchèteries publiques (et élargir les types de déchets réceptionnés)
- Développer les centres de tri DAE
- Développer le réseau des déchèteries professionnelles
- Développer des filières de valorisation, si possible de proximité
- Généraliser le tri 5 flux (papier, plastique, verre et bois) dans les entreprises et administrations

## Valorisation des biodéchets :

- Intégrer La hiérarchie des modes de valorisation : valorisation matière à haute valeur ajoutée par extraction des molécules d'intérêt (voir Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire – filière biodéchets), valorisation matière par compostage et retour au sol, valorisation énergétique (voir PRPGD orientation n°11) et retour au sol des digestats ; et les principes de transparence et de traçabilité des filières, garants de la qualité et l'intérêt agronomique du retour au sol des matières organiques.
- Développer la collecte séparée des biodéchets des ménages et assimilés
- Favoriser la mise en réseau des retours d'expériences régionaux par profil de territoire en matière de collecte des biodéchets des ménages et assimilés
- Mener des actions de sensibilisation des gros producteurs de biodéchets sur l'application de l'obligation de tri à la source des biodéchets
- Promouvoir la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets des ménages, des entreprises, des activités agricoles ; Pour cela :
  - Identifier des modèles d'organisation de la valorisation des déchets organiques publics (ménages, établissements scolaires, hôpitaux), et privés
  - Identifier les leviers et les freins à la mutualisation de la collecte des biodéchets ;
  - Encourager le dialogue territorial en :
    - favorisant l'ouverture des acteurs à la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets et l'émergence de projets collectifs d'installations ;
    - intégrant les différents producteurs (boues, déchets verts, effluents agricoles, biodéchets du commerce alimentaire, de la restauration collective et commerciale, de l'industrie agroalimentaire...), autour d'une approche de type ConcerTO de l'ADEME.

## Valorisation énergétique des DND :

- Renforcer la performance énergétique et environnementale des CVE
- Contribuer au développement du biogaz et d'autres productions énergétiques émergentes issues de la biomasse (pyrolyse ou gazéification)
- Accompagner le développement d'une filière autour du Combustible Solide de Récupération
- Ouvrir le Bois B à la valorisation énergétique

## Valorisation des déchets BTP :

- Favoriser en priorité la réutilisation : malgré des contraintes techniques, elle constitue un levier économique et environnemental fort
- Développer le maillage de sites de valorisation et les performances de recyclage afin d'améliorer la qualité des matériaux secondaires produits, dans une logique d'économie de ressources
- Systématiser le tri pour les déchets du bâtiment et prévoir les espaces de tri
- Mettre en place les outils de traçabilité pour les déchets des travaux publics et du bâtiment
- Inciter à l'utilisation de matériaux recyclés
- Développer de nouvelles filières de recyclage des déchets dans une dynamique d'économie circulaire
- Recourir au remblaiement de déchets inertes non recyclables (utilisation en réaménagement paysager...)
- Développer la connaissance et l'utilisation des co-produits industriels
- Améliorer la gestion des matières de vidange (en faciliter leur dépôtage sur les stations d'épuration urbaine)
- Valoriser sous forme matière les sables de curage et déchets de balayage
- Développer les filières de valorisation des sédiments de dragage et de curage
- Développer l'usage des sédiments en travaux publics, travaux maritimes ou aménagements
- Renforcer les filières de valorisation des sédiments (traçabilité, réutilisation...)

#### Valorisation des déchets dangereux :

- Améliorer la collecte des déchets d'équipements électriques et électroniques en densifiant le nombre de points de collecte
- Optimiser l'utilisation des capacités de traitement en région par rapport à l'évolution des besoins
- Développer des capacités de regroupement dans les bassins de vie éloignés des sites de traitement
- Lutter contre les transferts transfrontaliers illicites et engager auprès des services de l'Etat une réflexion pour intensifier les contrôles douaniers

#### Stockage des DND :

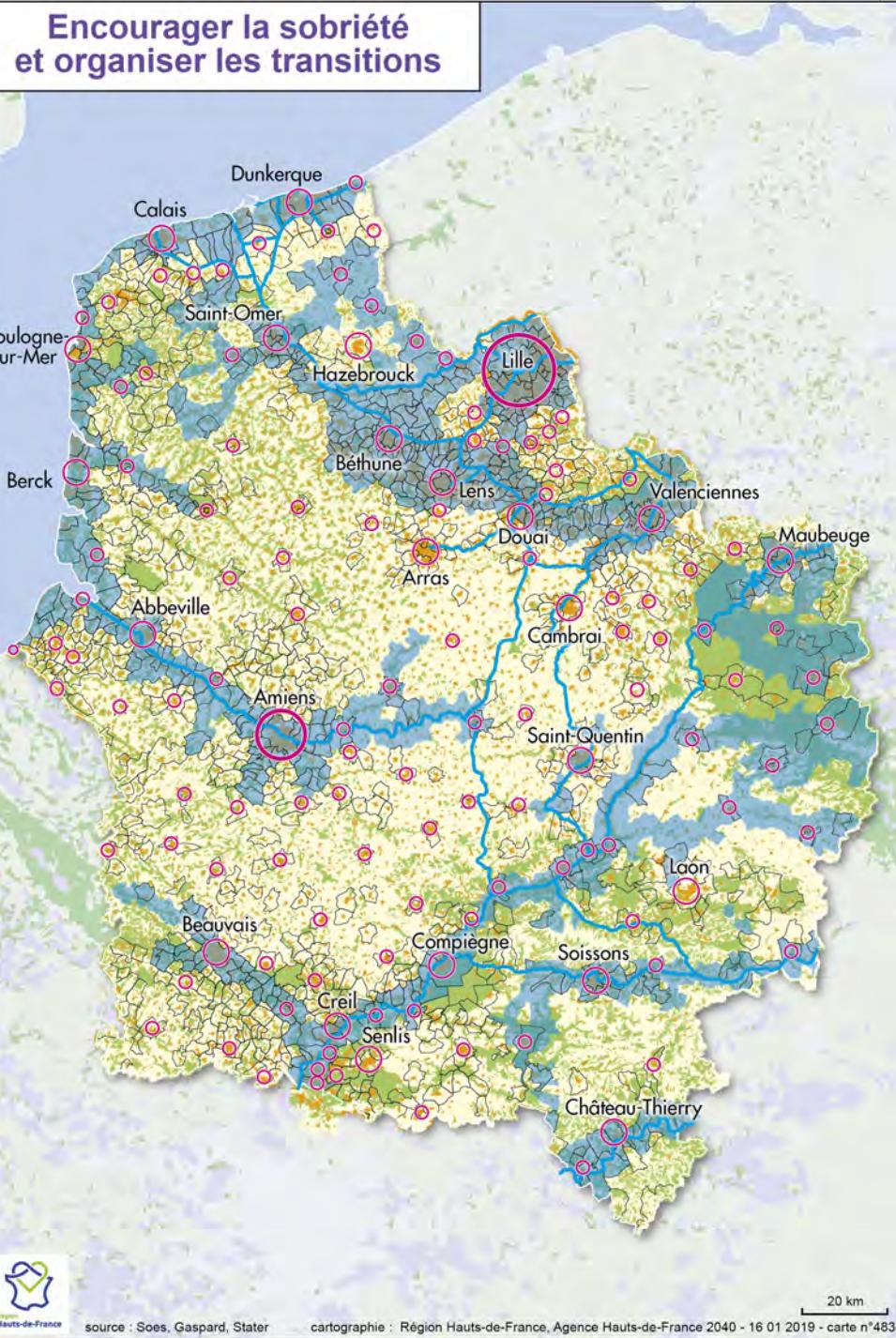
- Développer des solutions alternatives au stockage

#### Stockage des déchets inertes :

- ISDI : adapter les capacités actuellement autorisées, en privilégiant la prolongation et l'extension des sites existants, et leur remplacement le cas échéant
- La traçabilité de ces flux doit être une priorité, afin de les traiter dans des installations autorisées

#### Elimination des déchets dangereux :

- Assurer la disponibilité d'alvéoles de stockage d'amiante en région
- Diminuer le recours au stockage et à l'incinération sans valorisation énergétique des déchets dangereux



**Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en forme de piége à carbone**

- Maintenir les surfaces de prairies et le rythme de création d'espaces boisés et arborés
- Diminuer la tendance de disparition des terres arables

**Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel**



En particulier dans les communes où le nombre de logements datant d'avant 1975 est important (communes concernant plus de 50 logements (maisons individuelles) en priorité 1 définies par l'outil Starter, outil de ciblage pour des opérations de rénovation énergétiques)

**Adapter les territoires au changement climatique**

- En particulier dans les secteurs d'exposition aux risques d'inondations et de submersion. (Territoires à Risque Important d'Inondation et communes dotées d'un PPRI/PERI approuvé et / ou d'un PPRI submersion marine prescrit)
- Voies navigables

**Ossature régionale :**

- |   |                      |   |                            |
|---|----------------------|---|----------------------------|
| <span style="border: 2px solid pink; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> | Capitale régionale   | <span style="border: 2px solid pink; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> | Pôle d'envergure régionale |
| <span style="border: 1px solid pink; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> | Second pôle régional | <span style="border: 1px solid pink; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> | Pôle intermédiaire         |

# GESTION DE RESSOURCES



## Valoriser les cadres de vie et la nature régionale

### Une nécessité fonctionnelle

Les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors biologiques) constituent des entités fonctionnelles permettant aux espèces de satisfaire leurs besoins physiologiques et d'assurer leur cycle de vie : circuler pour s'alimenter, se reproduire, échapper à leurs prédateurs....

Elles renforcent et favorisent les capacités d'adaptation des espèces face au changement climatique en maintenant des possibilités d'extension de leurs aires de répartition vers le Nord. La nouvelle région constitue une unité géologique et climatique relativement cohérente mais présente un panel diversifié de types de milieux naturels abritant des cortèges animaux et végétaux spécifiques. Il existe encore quelques grands continuums (ou quasi continuums) naturels, tels que le grand corridor littoral présentant notamment un chapelet de zones humides littorales qui constituent autant d'escales importantes pour une avifaune migratrice diversifiée (oiseaux d'eau, en particulier), quelques vallées ou portions de vallées très riches sur le plan biologique, certaines zones bocagères ou de grands ensembles forestiers assez bien interconnectés dans le sud de la région. Ces corridors présentent un intérêt national et européen.

### Une région riche de sa biodiversité

La région compte un tiers de la flore métropolitaine ainsi que la moitié des espèces de la grande faune vertébrée. C'est avant tout la diversité des milieux qui permet cette richesse. Dans l'attente des premières listes rouges régionales à l'échelle de la nouvelle région (listes qui évaluent les menaces locales pesant sur les espèces), la part de responsabilité dans le maintien de quelques espèces phares et menacées au niveau national est néanmoins connue en Hauts-de-France, comme l'Obione pédonculé dont la région héberge deux des trois populations françaises, au Platier d'Oye et dans la baie de Somme, ou encore l'Ache rampante, protégée à l'échelle européenne, dont les populations les plus importantes d'Europe sont présentes dans la vallée de la Somme et sur le littoral, de l'estuaire de la Canche à celui de la Somme. Il n'est pas systématiquement nécessaire qu'une espèce soit en danger d'extinction pour qu'une attention majeure lui soit portée.

### Des menaces sur la richesse des milieux et la biodiversité

La biodiversité connaît une crise importante au niveau international. Ce constat inquiétant se vérifie également à l'échelle régionale tant dans l'évolution de certaines espèces que dans l'évolution des habitats et milieux naturels.

15 % des cours d'eau sont considérés en bon état chimique, moins d'un tiers en bon état écologique. L'objectif de « bon » état écologique fixé au plus tard pour 2027 semble difficile à atteindre pour de nombreux cours d'eau régionaux.

A L'artificialisation annuelle représente en région Hauts-de-France environ 1500 ha entre 2002 et 2013.

La densité démographique sur le littoral régional est estimée en 2013 à 630 habitants au km<sup>2</sup> - dont plus de la moitié liée au tourisme - contre 152 pour l'ensemble du territoire.

La progression des espèces exotiques envahissantes en métropole s'effectue à un rythme d'au moins 6 espèces supplémentaires par département tous les dix ans sur les trente dernières années.

Les pollutions continuent aussi de peser sur la biodiversité, avec des évolutions contrastées. Si entre 1998 et 2014, la pollution des cours d'eau par les nutriments est en baisse, les nitrates résistent. Entre 2008 et 2014, la pollution des cours d'eau par les pesticides a baissé de 10% en métropole mais la consommation de produits phytosanitaires a continué à augmenter (+18% depuis la période de référence 2009-2011). Elle a seulement diminué pour les usages non agricoles, qui sont minoritaires.

# GARANTIR DES PAYSAGES ET UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ ET ŒUVRER À LA RECONQUÊTE DES CHEMINS RURAUX

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat

- **Ordonnance n° 2016-1028** du 27 juillet 2016 articles R. 371-16 et suivants du code de l'environnement
- **Décret n° 2012-1492** du 27 décembre 2012
- **Décret n°2014-45** du 20 janvier 2014
- **Décret n° 2016-1071** du 3 août 2016

## ● Tendances observées :

La diversité des paysages et des pratiques est l'un des principaux atouts en région Hauts-de-France. Les bords de chemins, talus, haies, bandes enherbées, mares, bosquets, ripisylves et autres annexes écologiques sont indispensables aux espaces naturels protégés. Ils constituent également des espaces relais pour une biodiversité plus remarquable. En effet, c'est sur ces éléments « ordinaires » du paysage que vont s'appuyer les espèces pour se déplacer, se nourrir, se reproduire. Ils contribuent ainsi au cycle de vie de toute une faune et une flore, mais qui tient une place essentielle dans la biodiversité régionale. Pourtant, ces annexes paysagères sont souvent mises à mal, victimes de l'urbanisation, des aménagements routiers, des nécessités agricoles, etc.

## ● T0 :

Les milieux naturels et semi-naturels (forêts et milieux semi-naturels, surfaces en eau et zones humides) représentent environ 20% de la surface totale de la Picardie et 8% du Nord - Pas-de-Calais, pour une moyenne nationale de 34%. L'agriculture couvre quant à elle 76% du territoire régional, pour une moyenne française de 48.8%. Elle représente 2.3% des emplois de la région, soit environ 50.000 actifs, et porte une agro-industrie forte (emplois indirects).

Les continuités écologiques visent à protéger les espaces naturels et à assurer le maintien voire le développement de corridors écologiques. Cependant, l'évolution des zones de répartition, les potentielles modifications de leurs spécificités voire le devenir des zones exceptionnelles au regard des changements, ne sont pas connus.

## ● Résultats attendus :

Reconquête de la biodiversité des chemins ruraux ; sauvegarde des annexes agroécologiques et éléments de paysage.

## ● Indicateurs :

Reprise de cette disposition dans les chartes de PNR et les SCoT.

- **Leviers :**

- **Permettre le développement de la nature ordinaire (par le maintien des annexes écologiques, notamment via une politique d'aménagement et de reconquête de la biodiversité des chemins ruraux)**

La nature ordinaire correspond à l'ensemble de la biodiversité qui se développe dans les territoires de la région non concernés par un statut de protection (mammifères et oiseaux communs, insectes dont pollinisateurs, arbres et plantes communs, etc...). Elle occupe également une place dans les espaces dédiés aux activités humaines et évolue avec elles. Sa protection recouvre une importance particulière à plusieurs titres. En premier lieu, des espèces autrefois communes de la nature ordinaire deviennent menacées. Les milieux favorables à la diversité de cette nature ordinaire ont tendance à se banaliser. Cela a un impact direct sur les ressources qu'elle fournit à notre société. Enfin, la nature ordinaire peut être considérée comme un bien commun faisant le lien entre écologie, paysage et culture. La définition de la biodiversité ordinaire n'est pas unique. Elle peut varier suivant la perception de chacun de ce qui constitue la nature. L'échange, le travail partenarial et concerté, favorisera à ce titre les actions permettant le développement de la nature ordinaire

- **Faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et la préservation des milieux**

Le paysage, notion transversale et intégratrice, est le reflet d'un sol (d'une géologie), d'un climat (évolutif), d'un patrimoine biologique et des activités humaines qui s'y développent depuis des siècles. L'évolution des paysages influe directement sur les habitats, la faune et la flore. Sa lecture parle de la succession, dans l'histoire, des choix technologiques humains pour mener à bien leur économie. Le paysage permet des approches mixant plusieurs thématiques. Différents dispositifs légaux autorisent de traiter la question du paysage dans les champs sectoriels (ex. : les plans Paysage) ou à travers la planification (loi Alur, Article L122-1-2 du code de l'urbanisme).

Pour respecter les ambitions de qualité de vie et d'attractivité territoriale qu'il affirme en préalable, le SRADDET pourra permettre de s'assurer que les aménagements seront réalisés en connaissance de leur impact sur le paysage.

# VALORISER LES RESSOURCES REMARQUABLES DU TERRITOIRE ET L'ACCUEIL DE NOUVELLES ACTIVITÉS DANS LES ESPACES RURAUX PEU DENSES ET ISOLÉS (EET-BIO)

## ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. L. 4251-1 du CGCT** : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] d'équilibre et d'égalité des territoires »

## ● Parti pris concerné(s) :

Au-delà des différents niveaux de l'armature urbaine qu'il s'agit de renforcer, les politiques d'aménagement doivent venir répondre à l'hétérogénéité des dynamiques de développement que rencontrent les territoires. Ainsi, cet objectif concerne plus spécifiquement les territoires ruraux peu denses et isolés et les territoires les plus fragiles. Il s'agit pour ces territoires d'apporter des solutions complémentaires et innovantes pour faciliter l'accueil de nouvelles activités, la diversification de l'offre touristique au regard des ressources remarquables de ces territoires (naturelles, paysagères, patrimoniales, culturelles).

Cet objectif de valorisation des ressources remarquables répond ainsi au parti pris d'un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue à travers son orientation d'intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie en développant les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels. L'objectif vise à s'appuyer sur les ressources écosystémiques et autres qualités environnementales des espaces à faible densité et isolés pour les rendre plus attractifs. Par ailleurs, cet objectif vient conforter l'enjeu pour les espaces peu denses et isolés posé dans le parti pris d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional de développement du tourisme local en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine.

## ● Tendances observées :

Avec 6 milliards d'euros, le tourisme est un secteur économique dynamique et générateur d'emplois en Hauts-de-France. Au-delà de participer à la tertiarisation de l'économie régionale, le tourisme contribue à sa diversification et génère des emplois non délocalisables. Ce sont près de 67 000 emplois qui sont concernés par les activités touristiques : le tourisme représente ainsi plus de 3% du PIB et 3% des emplois de la nouvelle région.

La région Hauts-de-France dispose de richesses diversifiées et de singularités territoriales qui sont autant d'atouts qui concourent à son attractivité et à son identité : un littoral préservé, un patrimoine historique riche et diversifié, un patrimoine bâti, évolutif et immatériel à « mettre en marché », un patrimoine mémoriel dense. Pourtant ces richesses et singularités sont aujourd'hui mal connues par les habitants.

Par ailleurs, les habitants et la clientèle touristique ont des attentes de plus en plus importantes en termes de nature, de patrimoine, de sports et de loisirs. Il importe ainsi de révéler et de mettre en avant les vocations naturelles des territoires, leurs atouts et leurs forces.

## ● T0 :

Indicateurs sur les aménités naturelles (focus sur les espaces naturels – surface par habitant) :

*Eléments de définition au sens CLC : Pour obtenir une estimation de la surface des espaces naturels (ou semi-naturels), il convient d'utiliser la nomenclature au premier niveau (5 postes) qui correspond aux grandes catégories d'occupation du sol repérables à l'échelle de la planète. Ainsi, en regroupant, les forêts et milieux semi-naturels (comprenant les forêts les espaces ouverts et végétations arbustives), les zones humides (maritimes et continentales) et surfaces en eaux (maritimes et continentales).*

## Les espaces semi-naturels (Source : UE-SoeS, Corine Land Cover, 2012) :

	Surface en 2006	Surface en 2012	Nombre d'habitant en 2012	Surface par habitant en 2012
Région HAUTS-DE-FRANCE	463 366 ha	463 491 ha	5973098	776 m <sup>2</sup> /hab
FRANCE	19 202 424 ha	19 191 519 ha	63375971	3028m <sup>2</sup> /hab

Indicateurs sur l'attractivité touristique (nombre d'hébergement, nombre d'emplois dans les filières, nombre de touristes, nombre d'offres touristiques proposées en milieu rural)

### ● Résultats attendus :

Les finalités de l'objectif de valorisation des ressources remarquables et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés sont multiples et s'inscrivent avant tout dans un souci de désenclavement de ces territoires :

- le développement des fonctions d'aménités des espaces naturels : la biodiversité ordinaire, les cours d'eau sont préservés et valorisés, le réseau écologique est protégé, le patrimoine hydraulique est revalorisé ;
- la diversification et l'organisation de l'offre touristique : mise en place d'une économie touristique autour des ressources ;
- la reconnaissance et la promotion de ces territoires, avec un désenclavement qui passe par l'image et rend ces territoires attractifs ;

### ● Leviers :

Pour cela, les possibilités d'intervention sont multiples et reposent sur différents leviers :

#### **- Favoriser la multifonctionnalité des espaces ruraux et naturels**

Les populations sont de plus en plus urbaines et expriment un besoin de nature. En réponse à la ville dense et économe en foncier, il convient d'offrir des espaces de respiration aux populations. Cette évolution sociétale offre aux territoires des possibilités de développement en lien avec les spécificités qu'elles sont en mesure d'apporter : productions locales et circuits courts, paysages préservés et cadre de vie de qualité, offre de nature et de loisirs, terroirs et spécificités géographiques, etc. Souvent, ces aménités s'appuient sur des paysages et des milieux favorables à une biodiversité souvent ordinaire mais aussi parfois extraordinaire.

#### **- Valoriser les espaces de nature dans les projets d'aménagement et d'équipements**

Un équilibre devra être trouvé entre respect des milieux naturels afin de garantir la préservation de la biodiversité et des espaces de nature, et aménagement pour un tourisme de proximité adapté. Des principes d'aménagements pour des projets valorisant les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels pourront être posés.

#### **- Diversifier l'offre touristique, créer de nouvelles activités**

Différentes approches peuvent être menées : mise en avant de « marques » de « labels », savoir-faire, développement des courts séjours, création d'hébergements adaptés sur l'ensemble des gammes, développement de destinations touristiques rurales en préservant et valorisant le patrimoine local (bâti, industriel...), une agriculture protectrice des paysages, la diversification agricole (à travers notamment le développement de l'économie touristique, la valorisation de filières bioénergétiques, d'activités de loisirs, d'artisanat), l'offre de nature, la valorisation des sites naturels, la mise en valeur du patrimoine bâti et de la culture locale, etc.

#### **- Mettre en place une communication adaptée et penser l'accessibilité**

La convergence des stratégies, la mise en cohérence des moyens et initiatives, la communication, la mise en réseaux, les nouveaux usages du numérique, les modes de déplacements seront des facteurs de réussites essentiels.

## MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES RENDUS PAR LA BIODIVERSITÉ (BIO)

### ● Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Ordonnance n° 2016-1028** du 27 juillet 2016 articles R. 371-16 et suivants du code de l'environnement
- **Décret n° 2012-1492** du 27 décembre 2012
- **Décret n° 2014-45** du 20 janvier 2014
- **Décret n° 2016-1071** du 3 août 2016

### ● Partis pris concernés :

Cet objectif renvoie au parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

### ● Tendances observées :

L'approvisionnement en eau, la protection contre l'érosion des sols, l'augmentation de la valeur immobilière, le développement du tourisme, la prévention des inondations, l'atténuation des îlots de chaleur urbains sont autant d'exemples de services rendus par la nature à notre société. Chacun de ces avantages peut être remis en cause si l'attention portée à la préservation de la biodiversité -et des continuités écologiques qui en sont les supports et les vecteurs- est insuffisante. A ce titre, il importe dans le SRADDET de poser les conditions permettant de maintenir et si possible développer les services rendus par la nature. Cela passe par deux axes majeurs.

Le premier vise à assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion. En effet, les êtres vivants doivent impérativement se déplacer ou se propager pour se nourrir ou se reproduire. C'est valable pour les animaux très mobiles (mammifères, oiseaux...), mais aussi pour les autres : insectes, mollusques, flore. Pour assurer leur pérennité, les échanges entre populations d'êtres vivants dispersées dans le paysage sont indispensables. Le paysage et les éléments qui le constituent doivent permettre ce brassage génétique.

Le second axe vise à rappeler l'importance de la prise en compte des services écosystémiques dans les logiques d'aménagement du territoire.

Enfin, le troisième axe propose une meilleure prise en compte de la pollution lumineuse et pose le principe d'une trame noire.

### ● T0 :

A date du vote du SRADDET

### ● Résultats attendus :

En cours de définition

Indicateurs pouvant être mobilisés :

- nombre de document de planification prenant en compte les services écosystémiques de manière claire et mesurable
- indicateurs de suivi tels que proposés par l'ORB, sur la base des connaissances actuelles.
- les nouvelles données et connaissances identifiées qui mériteraient d'être valorisées.

● **Leviers :**

- Assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion (se décline pour chacune des sous-trames)**

Principes généraux :

La région Hauts-de-France a historiquement été marquée par sa contribution majeure au développement économique de la France et il importe que ce rôle soit préservé. Il convient toutefois d'intégrer aux logiques d'aménagement un certain nombre d'enjeux propres à la biodiversité. Face au changement climatique, la recomposition des aires de répartition des espèces commence à être observée. Dans ce cadre, les corridors apparaissent alors nécessaires pour permettre la migration des espèces. Les aires protégées quant à elles restent importantes du fait de la richesse présente en termes d'espèces.

Au niveau régional, la détermination des continuités écologiques s'appuie sur plusieurs apports (dont les contributions reçues de la part des partenaires, les travaux conduits dans le cadre de la connaissance de la biodiversité, ...) en adaptant les contenus de manière à mieux répondre au cadre du SRADDET. Des actions accompagnées par la Région visent à répondre à l'enjeu de préservation de la biodiversité, le soutien aux politiques de gestion, ou l'accompagnement pour une nécessaire amélioration de la connaissance. Les actions locales de préservation de la trame écologique dans son ensemble (intégrant les biocorridors) ne concernent à ce jour qu'une faible portion du territoire.

La trame verte et bleue de la nouvelle région a vocation, en dehors des enjeux strictement régionaux, à contribuer au maintien, voire à la restauration, des grands corridors nationaux définis dans les orientations nationales arrêtées par le Conseil d'Etat (janvier 2014).

La prise en compte de la trame verte et bleue nécessite de préserver les réservoirs et les corridors identifiés, et restaurer de nouveaux corridors en particulier à partir des chemins. Si malgré des mesures d'évitement et d'atténuation, les réservoirs et les corridors ne sont pas préservés de manière satisfaisante, des mesures de compensation devront être mises en œuvre pour maintenir la fonctionnalité des réservoirs et/ou des corridors impactés.

Le SRADDET demande que, concernant les impacts sur l'environnement, la séquence « éviter, réduire, compenser » s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives et de leur autorisation.

Préserver et restaurer les réservoirs :**Périmètres constitutifs des réservoirs**

Trame verte	
Cadre réglementaire obligatoire :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêtés de protection de biotope,</li> <li>- Réserves biologique dirigée,</li> <li>- Réserves biologique intégrale,</li> <li>- Réserves naturelle nationale,</li> <li>- Réserves naturelle régionale.</li> </ul>
Cadre non-réglementaire faisant consensus :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réservoirs de biodiversité des Parcs naturel régionaux,</li> <li>- Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral,</li> <li>- Terrains faisant l'objet d'une maîtrise foncière ou d'usage (propriété, location...) par les CEN,</li> <li>- Espaces naturels sensibles propriétés des Départements ou achetés par les communes avec le concours des Départements,</li> <li>- Sites Natura 2000,</li> <li>- Forêts publiques domaniales et communales</li> <li>- Réservoirs biologiques des SDAGE.</li> </ul>
Trame bleue	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur la liste 2 établie en application de l'article L.214-17.</li> </ul>	

Le SRADDET vise la préservation au maximum des réservoirs identifiés et, en cas d'impossible préservation, la mise en place de mesures compensatoires. La préservation passe également par une gestion adaptée, notamment quand des caractéristiques fortes du réservoir sont susceptibles d'évoluer (ex : fermeture d'un milieu ouvert). Le SRADDET n'a pas vocation à définir ces modes de gestion. De nombreux réservoirs sont des milieux remarquables pouvant être soumis à un statut de protection réglementaire (arrêtés de biotope, réserves naturelles nationales ou régionales, réserves biologiques intégrales ou dirigées, etc.), à une gestion foncière (conservatoire du littoral, espaces naturels sensibles, conservatoires des espaces naturels, etc.), à une gestion conventionnelle (Natura 2000). La définition des éléments de gestion se fera alors suivant les dispositions prises dans le cadre du statut de protection réglementaire ou contractuel (ex : les documents d'objectifs des sites Natura 2000, plans de gestion des réserves naturelles).

Préserver et restaurer les corridors :**Eléments constitutifs des corridors***Corridors de la trame verte :*

Ils seront formalisés par des fléchages/indications volontairement indistincts qui visent à montrer une situation préférentielle dans un espace large et qui devra être précisé au niveau local.

Le SRADDET propose également de s'appuyer sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel et que cette cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

*Corridors de la trame bleue :*

- Cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur la liste 1 établie en application de l'article L.214-17.
- Autres cours d'eau non classés sur la liste 1 ou la liste 2 établies en application de l'article L.214-17.
- Couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnées de l'article L.211-14 du code de l'environnement

Le SRADDET n'a pas vocation à délimiter précisément les périmètres des corridors, ceux-ci correspondant à des situations variables. Le SRADDET propose de s'appuyer également sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel, dont la cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

#### **- Préserver et améliorer les services écosystémiques**

Par définition, les services écosystémiques sont les bénéfices que les hommes tirent des écosystèmes. L'Evaluation des Ecosystèmes pour le Millénaire en a identifié quatre catégories :

- les services support, sont ceux qui sont nécessaires pour la production de tous les autres services de l'écosystème. Ils s'inscrivent souvent dans un temps long, qui n'est pas celui de l'échelle humaine Des exemples de services support sont la production d'oxygène atmosphérique, la formation et la rétention du sol, les cycles biogéochimiques, le circuit de l'eau, l'offre de habitat, etc.).
- les services d'approvisionnement, permettent aux hommes d'obtenir des biens commercialisables, par l'exploitation des écosystèmes tels que la nourriture, les fibres. Le combustible, les ressources génétiques, les substances chimiques (médicaments, biocides, additifs alimentaires, etc.), les plantes médicinales, les matériaux de construction, la faune chassable, etc.
- les services de régulation, sont des bénéfices obtenus de la régulation des processus des écosystèmes, tels que le maintien de la qualité de l'air, la régulation du climat, le cycle de l'eau, le contrôle de l'érosion, la purification de l'eau et le traitement des déchets, la régulation des maladies humaines, le contrôle biologique, la pollinisation, la protection contre les tempêtes et contre les inondations
- les services culturels et sociaux sont des bénéfices non-matériels obtenus par les hommes à partir des écosystèmes à travers l'enrichissement spirituel, le développement cognitif, la réflexion, la création, les expériences esthétiques (offre d'emploi, valeurs éducatives, source d'inspiration, valeurs esthétiques, relations sociales, valeurs «patrimoniales», recréation et éco-tourisme).

A ce titre, le SRADDET rappelle que les services écosystémiques constituent une entrée intéressante pour croiser biodiversité et activités humaines.

#### **- Veiller à la préservation de la trame noire**

L'impact de la pollution lumineuse sur les espèces est de plus en plus documenté. Cet impact caractérise un enjeu émergent de protection d'espaces « sombres », nécessaires au bon déroulement des cycles jour/nuit d'espèces pour lesquelles ils sont nécessaires. A ce titre, la lumière artificielle la nuit joue un rôle fragmentant vis-à-vis de certaines espèces.

A ce titre, le SRADDET incite à la prise en compte de la trame noire par les collectivités locales dans la gestion des espaces relevant de leurs prérogatives et dans les projets d'aménagement.

# OBJECTIFS PAR SOUS-TRAME ET OBJECTIFS AFFÉRENTS (BIO)

## ■ ■ ■ SOUS-TRAME LITTORALE

### PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS À LA SOUS-TRAME

#### DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

##### ➤ Valeur intrinsèque des milieux

A l'interface Terre-Mer, le littoral est une zone vulnérable en constante évolution. On lui doit près de la moitié de la production biologique globale des océans. Lieu particulièrement riche mais aussi très fragile, il est sans cesse remodelé par la mer et les activités humaines.

Le littoral est soumis à des changements à long terme dont il est difficile de prévoir les effets. Le changement climatique associé à une élévation du niveau de la mer et à une perturbation de certains courants marins aura un impact important sur la morphologie des côtes et leur économie mais aussi sur leur richesse naturelle par l'évolution associée des écosystèmes.

Pour anticiper et gérer les transformations du paysage littoral et ses conséquences, il est important d'identifier, de comprendre et de mesurer ces facteurs d'évolution pour proposer des mesures adaptées d'aménagement, de restauration et de gestion de ses espaces naturels.

Les milieux naturels du littoral sont le support d'une extrême richesse biologique et participent à la grande diversité et qualité des paysages. La préservation des sites remarquables est assurée sur le littoral par la maîtrise foncière, la planification et la réglementation. Les équilibres sont rendus fragiles par le recul du trait de côte, l'ensablement, et dans certains secteurs par la fréquentation touristique et la banalisation des milieux liée à l'abandon de certaines pratiques agricoles.

##### ➤ Connectivité

Sur le littoral, les milieux naturels constitués de dunes maritimes, falaises, plages de sable et de galets, estuaires, marais arrière littoraux doivent composer avec les activités humaines telles que l'urbanisation, les infrastructures de transport, industrielles et portuaires, les équipements de loisirs et tourisme, et les phénomènes naturels qui agissent sur l'évolution du trait de côte par érosion, submersion, inondation, ensablement.

Ils forment des corridors écologiques importants et fonctionnels à l'échelle régionale, nationale, voire internationale pour certaines espèces. C'est le cas notamment des oiseaux migrateurs qui chaque année longent ou survolent le littoral par millions. En tant que zones de repos et d'alimentation, les estuaires et plages du littoral représentent des lieux de halte migratoire.

### QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

#### Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

Le littoral picard est directement concerné par une continuité d'importance nationale liée aux voies de migration de l'avifaune, pour des vols prénuptiaux ou post-nuptiaux. Prénuptial : arrivée des oiseaux depuis les côtes plus au sud et allant vers l'Europe de l'Est ou du Nord. Postnuptial : retour des oiseaux en provenance d'Europe de l'Est ou du Nord et venant hiverner en France en Espagne ou en Afrique. De très nombreux Limicoles, oiseaux marins, certains passereaux, oie cendrée, bernache cravant (non exhaustif) fréquentent de nombreux sites sur le littoral des Hauts-de-France, et notamment la baie de Somme, le cap Gris-Nez, le platier d'Oye ou la jetée du Clipon.

## Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

Les dunes, comme les marais arrière-littoraux, constituent l'unique habitat d'un nombre important d'espèces de faune et de flore, elles-mêmes rares et menacées à l'échelle européenne et jouent un rôle essentiel pour les oiseaux migrateurs.

Les massifs dunaires littoraux flamands, du Hemmes de Mark, du Mont-Saint-Frieux, dunes du Fort Vert, de Merlimont - Berck et du Marquenterre comptent parmi plus beaux complexes de dunes des côtes septentrionales françaises. Les pelouses acidiphiles typiques des sables décalcifiés des dunes fossiles d'Ambleteuse et de Ghvelde sont probablement uniques en Europe.

Entre ces massifs dunaires, d'impressionnantes falaises de grès ou de calcaire tels le Cap Gris Nez et le Cap Blanc Nez s'étirent de façon discontinue de Sangatte à Boulogne-sur-Mer. Au sud, de Ault à Mers-les-Bains, en passant par le bois de Cise, naissent les grandes falaises de craie du Pays de Caux. La diversité de substrats géologiques et de la morphologie de ces falaises est à l'origine de la qualité des paysages et de la diversité des habitats.

Les estuaires de la Somme, de l'Authie, de la Canche, de la Slack font partie des milieux les plus riches de la région sur le plan faunistique. Ce sont des zones de reproduction et d'alimentation majeures pour de nombreuses espèces. Ils sont utilisés comme « nurseries » par diverses espèces de poissons marins. Les bancs de sable sont utilisés comme reposoirs par le Phoque veau-marin.

Les estrans, qu'ils soient sableux ou rocheux, se distinguent par leur faune et flore originales. Les estrans de galets et de graviers abritent également une végétation pionnière tout à fait particulière. Deux espèces végétales rares à exceptionnelles en France s'y développent, le Chou marin et la Renouée de Ray. Le Grand Gravelot et le Gravelot à collier interrompu nichent sur ces secteurs.

Des milieux ouverts (prairies, roselières, prés salés, schorres, ...) ou boisés (fourrés et forêts) aux spécificités littorales sont également présents et d'importance. Des milieux comme le pré communal d'Ambleteuse, le communal et la forêt d'Ecault, les milieux ouverts estuariens, sont à ce titre emblématiques.

## OBJECTIF STRATEGIQUE

### ●→ Préserver la qualité des écosystèmes et de la biodiversité du littoral

Aujourd'hui, l'enjeu est d'inscrire dans la durée cette dynamique de protection, de restauration et de gestion des espaces naturels littoraux, avec une logique de développement intégré du littoral et dans une perspective d'aménagement des territoires, d'adaptation au changement climatique et de prévention des risques d'érosion et de submersion. Il nécessite de consolider les partenariats, d'identifier les facteurs d'évolution du paysage pour les anticiper et les gérer.

# ■ ■ ■ SOUS-TRAME COURS D'EAU

## PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

### DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

La région possède un linéaire de cours d'eau important, avec des cours d'eau majeurs et une multitude d'affluents. Les cours d'eau sont des continuités écologiques naturelles, même s'ils ont subi de fortes modifications au cours de l'histoire. On peut aussi citer les « voies d'eau » qui sont un réseau artificiel de fossés et de canaux, totalement créés par la main de l'homme. Bien que sous une forme plus restreinte en tant que milieu semi-naturel, les voies d'eau constituent également des continuités écologiques, d'autant plus dans des espaces de plaines à la valeur écologique moindre.

En résumé, plusieurs types de réseaux hydrographiques peuvent être distingués :

- un réseau dense de petits cours d'eau naturels relativement vifs, en Avesnois, Thiérache et dans le Boulonnais,
- les grandes rivières et fleuves naturels, souvent remaniés et canalisés que sont la Somme, l'Oise, l'Aisne, la Marne, l'Aa, la Lys, la Sambre, l'Authie, la Bresle... et le réseau de leurs affluents,
- un réseau dense de canaux et fossés artificiels sur sols faiblement pentus et argileux ou au sein des polders de la Plaine maritime flamande et picarde, créés pour assécher et cultiver les terres les plus basses autrefois marécageuses, watringues, ...
- les grands canaux doublant les rivières et fleuves (canal latéral à l'Aisne, à l'Oise...) ou reliant au-delà des frontières naturelles les différents bassins versants de la région pour la navigation (canal du Nord...).

#### ➤ Valeur intrinsèque des milieux :

Le concept d'hydrosystème fluvial est le plus adapté pour décrire la sous-trame cours d'eau. Il concerne l'ensemble des communautés aquatiques, semi-aquatiques et terrestres épigées (en surface) et hypogées (souterraines) de la plaine alluviale. Il comprend donc le cours d'eau en lui-même (chenal d'étiage, lit mineur, berges) mais aussi le lit majeur d'inondation en période de crue, de la source à l'embouchure. Ceci correspond pour les cours d'eau mobiles, à l'espace de mobilité fonctionnel : très peu de cours d'eau sont mobiles en Hauts-de-France, seule l'Oise en amont de Guise semble se distinguer. Pour les cours d'eau non mobiles, soit la quasi-majorité, on parle d'espace de bon fonctionnement. Les conditions très diverses de forme, du lit mineur et majeur, des berges, du fond, de végétation riveraine ou la présence d'annexes hydrauliques et alluviales, sont autant de composantes des habitats d'espèces animales et végétales qui leurs sont inféodées.

Les habitats des cours d'eau concernés peuvent être synthétisés ainsi :

- **les habitats aquatiques des eaux courantes** peuvent être exceptionnels au niveau régional et sont parfois d'intérêt supra-régional, voire européen (certains canaux du marais audomarois possèdent par exemple des stations uniques de certaines espèces de Potamots, les fossés en vallée de l'Authie présentent des populations de mollusques aquatiques de grand intérêt, les cours d'eau de régime torrentiel de la forêt de Saint Michel en Thiérache sont uniques dans la région...) ;
- **les habitats de berges de cours d'eau et des annexes alluviales** peuvent présenter des éléments patrimoniaux d'un grand intérêt (plantes et végétations annuelles à développement estival sur grèves et banquettes alluviales) mais ils sont encore mal connus au niveau régional ;
- **les mégaphorbiaies** (végétations de hautes herbes sur substrat humide) et autres ourlets hygrophiles sont encore assez bien représentés, mais surtout sous des formes eutrophisées compte tenu de la pollution des eaux d'alimentation ;
- **les ripisylves** (formations linéaires d'arbres et arbustes le long des cours d'eau) contribuent au bon état écologique du milieu aquatique. Elles aident à la fixation des berges et retiennent les sols limoneux, limitent l'augmentation de la température de l'eau en période estivale ainsi que les excès de nutriments présents dans l'eau. Elles constituent enfin un écosystème indispensable à la pérennité de nombre d'espèces sauvages. Plutôt rares dans le nord de la région, elles sont plus ou moins dégradées selon les bassins versants;

- les autres types d'habitats de zones humides sont listés dans la sous trame « zones humides ».

Le cours d'eau ne peut être résumé à sa seule composante eau/lit mineur. La prise en compte des interactions entre trames bleue et verte est essentielle pour caractériser cet écosystème.

## ➤ Connectivité

Selon les articles L. 214-17 et R. 214-107 et suivants du code de l'environnement, une grande part des cours d'eau doivent retrouver une continuité longitudinale optimale :

- au titre de la liste 1 : cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux sur lesquels aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique ;
- au titre de la liste 2 : cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux sur lesquels tout ouvrage doit être géré, entretenu et équipé dans un délai de cinq ans après la publication de la liste en annexe selon les règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant pour assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs.

Le SRADDET se met en conformité avec cette réglementation. En revanche, la continuité latérale (ou transversale) est réglementairement peu traitée. Il est toutefois constaté sa prise en compte dans un certain nombre de projets de restauration de cours d'eau. Elle est essentielle pour le fonctionnement optimal du cours d'eau, la pérennité d'habitats en berges et dans la zone alluviale proche, la qualité des eaux superficielles, ainsi qu'en matière de service rendu, particulièrement pour la prévention des inondations.

## QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

En vue de répondre à la Directive-cadre européenne sur l'eau, il convient de viser lorsque cela est possible la préservation et la restauration des cours d'eau de l'ensemble de la région en vue de l'atteinte des objectifs visés. D'un point de vue géographique, il est possible de distinguer de grandes continuités majeures liées aux cours d'eau, dont l'importance peut être renforcée par une dimension inter-régionale. Sur ces ensembles territoriaux, il conviendra d'être particulièrement attentif à la préservation et à l'amélioration des connexions longitudinales et latérales afin de maintenir leur niveau de qualité.

• **La vallée de l'Oise, depuis Thourotte jusqu'à non loin de sa source présente une valeur exceptionnelle.** En aval de Thourotte jusqu'à la confluence avec la Seine, son état de conservation est assez moyen, cependant, elle constitue une continuité écologique primordiale pour les poissons migrateurs amphihalins. En amont de Thourotte et sur l'ensemble de son cours et de son lit majeur inondable, l'Oise avec ses milieux humides associés (prairies inondables favorables à la reproduction du Brochet, du Râle des genêts...) constitue un ensemble d'une valeur exceptionnelle pour le nord de la France. L'Oise, en amont de Guise dans l'Aisne, a conservé son espace de mobilité et serpente naturellement. Le maintien de la zone de débordement et de mobilité (continuité transversale) est ici important pour pérenniser ces milieux et espèces.

Le réseau des cours d'eau en bon état écologique de Thiérache (Oise amont), affluents de l'Oise, peut être rattaché à cet ensemble. De même les cours d'eau de l'Avesnois, situés sur un autre bassin hydrographique (bassin versant de la Sambre, compris dans le bassin de la Meuse), ont des caractéristiques similaires. La continuité longitudinale y est essentielle pour les poissons et espèces indicatrices de la qualité (Truite, Chabot...), ainsi que le maintien sur ces bassins versants d'une occupation du sol favorisant la captation des matériaux de lessivage des sols (polluants, matières en suspension) auquel le système agricole bocager participe particulièrement (combinaison haies-prairies).

Sur ces cours d'eau, le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, sont à privilégier pour le maintien d'eaux suffisamment fraîches, d'autant plus dans un contexte de changement climatique ;

• **La vallée de la Somme et l'ensemble des complexes turficoles associés constituent eux aussi une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle.** Du fait de sa connexion directe à la mer, le cours de la Somme et ses affluents constituent un axe déterminant pour les poissons migrateurs

amphihalins et tout particulièrement pour l'Anguille. L'enjeu de reconquête de la continuité longitudinale est majeur avec l'aménagement des barrages sur la Somme canalisée et la connexion aux affluents parfois de grande qualité (Selle, Ewoissons, Nièvre...). Sur les affluents, la reconquête continuité longitudinale et transversale est à favoriser, tout comme que le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, essentiels pour préserver une température de l'eau suffisamment fraîche.

- En raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'Anguille et le Saumon en particulier, **les fleuves Authie, Bresle, Canche, Aa et du Boulonnais** (Slack, Wimereux, Liane) constituent des complexes de très grand intérêt patrimonial avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides...) et leurs secteurs bocagers. Deux grands enjeux se croisent : la reconquête de la continuité longitudinale et le maintien d'une occupation du sol favorable à la protection des milieux aquatiques. Ces cours d'eau sont en effet des axes de migration majeurs en région pour les poissons amphihalins, auxquels s'ajoute **le fleuve Aa** bien que canalisé.

Sur ces cours d'eau, le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, sont essentiels pour le maintien d'eaux suffisamment fraîches, ce d'autant plus dans un contexte de changement climatique ;

- Dans une moindre échelle mais dans un souci de cohérence inter-régionale, les Hauts-de-France ont une responsabilité pour quatre continuités écologiques : **la vallée de l'Epte** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie), **la vallée de l'Ourcq** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Ile-de-France), **la vallée de la Marne** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts de France, Ile-de-France et Grand Est) et **la vallée de l'Aisne** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Grand Est). Ces quatre continuités écologiques présentent donc une valeur inter-régionale élevée. De plus, **l'Yser et la Lys** présentent une continuité inter-régionale importante avec la Belgique, avec un enjeu « anguille » spécifique pour l'Yser. Les continuités tant longitudinales que transversales doivent être favorisées sur ces vallées, particulièrement en matière transversale pour l'Aisne non navigable qui représente un habitat important pour le brochet. Le débordement annuel du cours d'eau dans des annexes alluviales (bras mort, zones humides) est essentiel à sa reproduction. (Les parties canalisées de ces cours d'eau pour la navigation ne sont pas concernées par la connectivité latérale).
- A l'inverse, certains territoires connaissent une situation très défavorable du point de vue de la qualité des cours d'eau, ceux-ci seraient ici totalement à renaturer pour atteindre un niveau de continuité réellement favorable à la vie aquatique. Il s'agit notamment de la Flandre et de la Flandre maritime, du bassin minier et une partie de l'Artois. Au sud de la région, les rivières du bassin de la Nonette ont été également profondément modifiées. La renaturation n'est pas toujours réaliste, notamment dans certains secteurs où l'activité humaine prédomine. Une plus-value écologique peut être alors être recherchée via la reconquête de la continuité longitudinale et des pratiques d'entretien favorisant la vie végétale : suppression ou contournement d'ouvrages abandonnés, développement de la ripisylve, préservation des plantes hélophytes en berges...

## OBJECTIF STRATEGIQUE

●→ **Préserver et restaurer la continuité écologique a minima longitudinale sur les cours d'eau réservoirs et corridors, ainsi que préserver la continuité transversale sur le lit majeur inondable lorsqu'elle existe, et la restaurer lorsque les conditions le permettent.**

# ■ ■ ■ SOUS-TRAME BOISÉE

## PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS À LA SOUS-TRAME

### DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

#### ➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les forêts, même de faible superficie comme dans la partie nord de la région, sont d'une grande richesse et d'une réelle diversité phytocénotique (diversité d'habitats), floristique, fongique et faunistique.

Elles abritent en particulier, avec les milieux associés, une flore régionale d'intérêt patrimonial majeur (31% dans le Nord Pas de Calais) et des espèces faunistiques emblématiques ou très menacées telles que le Chat sauvage, la Cigogne noire, la Martre, diverses espèces protégées de chiroptères (ex : Barbastelle d'Europe), d'amphibiens (ex : Triton crêté), d'oiseaux (ex : le Pic noir) et d'insectes (ex : le Lucarne cerf-volant, le Petit Mars changeant...).

Cependant, certaines communautés forestières et les peuplements faunistiques ont été largement affectés par les vicissitudes de l'histoire régionale, notamment les guerres du XXe siècle pendant lesquelles les massifs ont été largement exploités et les arbres abattus, rendant les forêts actuelles assez jeunes, avec un déficit significatif d'arbres sénescents.

Plusieurs systèmes forestiers peuvent être identifiés en région selon la nature géomorphologique des terroirs qu'ils occupent :

- **les forêts tourbeuses**, caractérisées par un sol saturé en permanence d'eau stagnante ou très peu mobile privant de l'oxygène nécessaire à leur métabolisme les micro-organismes (bactéries et champignons) responsables de la décomposition et du recyclage de la matière organique. Le pH de l'eau détermine le type de forêt tourbeuse.
- **les forêts alluviales** dont le sol est régulièrement recouvert par les inondations hivernale et printanière qui laissent un dépôt de limons et de minéraux, d'où un niveau trophique important et une productivité végétale généralement élevée.
- **les forêts de pentes et de ravins**
- **les forêts calcicoles** qui se développent sur la craie, les calcaires et les marnes.
- **les forêts acidiphiles à acidoclînes** sur les milieux acides à faiblement acides, présents sur les affleurements sableux et argileux pauvres en bases de la région.

A chaque type de forêt correspondent des types de végétations et des peuplements forestiers adaptés différents.

#### ➤ Connectivité

Les lisières sont des éléments essentiels dans la fonctionnalité écologique des forêts en structurant leur connexion avec d'autres milieux et en abritant des espèces particulières ne se développant que dans ces espaces.

La forêt, milieu vivant, risque d'être impactée par le changement climatique et les aléas qui y sont liés : tempêtes, accentuation des sécheresses ou des épisodes pluvieux, développement des parasites ou maladies attaquant les arbres... Le changement climatique fait partie des préoccupations des forestiers qui commencent à mettre en œuvre de nouvelles pratiques sylvicoles et testent l'implantation de nouvelles essences forestières.

La fragmentation spatiale et temporelle excessive des massifs forestiers fragilise les végétations forestières et intraforestières et les populations d'espèces animales en raison de la faiblesse des flux génétiques nécessaires au maintien des populations et des communautés fonctionnelles.

### QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

La Région Hauts de France est faiblement boisée, en particulier dans les départements du Nord, de la Somme et du Pas de Calais –avec un taux de boisement respectif inférieur à 10 %.

Le taux de couverture boisée de la région est d'environ 13%. Dans les secteurs nord et ouest de la région, seuls 9 massifs de plus de 1000 ha sont présents : forêts domaniales de Mormal (9136 ha), Raismes - Saint Amand les Eaux – Wallers (4857 ha), Abbé –Val Joly (1787,7 ha), Nieppe (2611,5 ha), pour le département du Nord et pour celui du Pas de Calais, Rihoult – Clairmarais (1168,7 ha), Boulogne sur mer (2024 ha), Desvres (1138 ha), Hesdin (1013,5 ha) et Crécy (4500 ha). La partie sud-est de la région présente un ensemble exceptionnel d'environ 60000 ha de forêts remarquables (Halatte, Ermenonville, Chantilly, Compiègne, Retz...) et de bois s'échelonnant sur plus de 100 km le long de l'Oise, entre Laon et l'Ile-de-France. Les départements de l'Aisne et de l'Oise disposent de la plus importante surface boisée, avec des taux de boisement respectifs de 19% et 22%. Des massifs forestiers (principalement domaniaux) d'envergure couvrent ces 2 départements :

- Aisne : Saint-Gobain-Coucy-Basse (11700 ha), Retz (13300 ha) et Saint Michel (3000 ha)
- Oise : Compiègne (14450 ha), Chantilly (6300 ha), Halatte (4300 ha), Laigue (3830 ha), Hez-Froidmont (2800 ha) et Ourscamps-Carlepont (1575 ha),

Les surfaces boisées picardes comprennent également les forêts associées aux grandes vallées alluviales. Ces forêts alluviales ainsi que les peupleraies se situent le long de l'Oise, de l'Aronde, du Thérain...pour le département de l'Oise ; de la Somme, de l'Authie...pour le département de la Somme ; de l'Aisne, de la Marne...pour le département de l'Aisne.

Les haies s'observent essentiellement en milieu rural, dans les courtils, en périphérie des villages ou dans les zones bocagères du pays de Bray ou en Thiérache, les territoires des parcs naturels régionaux du Nord Pas de Calais...

#### Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

Plusieurs axes de continuités boisées ont été identifiés à l'échelle nationale :

Au sein de l'axe reliant le sud de la Basse-Normandie à la frontière belge au niveau de la Meuse en passant par l'Ile-de-France et les massifs forestiers d'Ermenonville, Chantilly, Halatte, Compiègne-Laigue-Ourscamp et Saint-Gobain. Cet axe revêt un intérêt majeur parce qu'il constitue le principal continuum forestier entre les forêts d'Ile-de-France, les forêts picardes et du nord de la France. Il joue un rôle essentiel dans la distribution des grands mammifères tel que le cerf mais également dans celle de tout un cortège d'espèces sylvicoles dont certains chiroptères de haut niveau patrimonial. Cette continuité écologique nationale a une valeur exceptionnelle en constituant un réseau forestier interrégional. Son existence encore fonctionnelle permet de considérer l'ensemble des forêts de la rive gauche de l'Oise, de Montmorency et Chantilly à Saint-Gobain, comme un seul écosystème forestier de plaine, l'un des plus grands en Europe tempérée, appartenant essentiellement au domaine public. Il est essentiel de conserver l'intégrité de cet écosystème, constitué de forêts et de corridors biologiques. Les grandes vallées alluviales de l'Oise en particulier procurent une voie de déplacement privilégiée pour la faune et la flore et permettent de relier les complexes forestiers du Laonnois et de la Thiérache.

L'axe de continuité longe la frontière franco-belge en passant par les massifs de la Thiérache, de l'Avesnois dont la forêt de Mormal. Cette continuité écologique internationale présente une valeur exceptionnelle assurant une connexion entre les grands complexes forestiers du Nord de la France via le massif ardennais pour se prolonger jusqu'en Allemagne.

Elle concerne, pour un court tronçon, le sud-est de l'Aisne, d'un axe transversal passant par les massifs de l'arc boisé de l'Ile-de-France et de la Brie francilienne et champenoise.

#### Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

Tous les corridors boisés potentiels ne peuvent être identifiés dans ce rapport, néanmoins ceux-ci sont à étudier à une échelle infra territoriale en cherchant notamment à relier les massifs boisés majeurs.

Ainsi, plusieurs continuités écologiques boisées peuvent être mentionnées :

- la continuité écologique boisée partant de l'ouest francilien jusqu'au Nord / Pas de Calais par la limite Ile-de-France / Haute-Normandie, à l'ouest d'Amiens. Ainsi, plusieurs corridors boisés existent depuis les boisements de l'Artois et du Boulonnais vers le sud de la région en direction d'Amiens et de la forêt

- domaniale de Crécy. En outre, un corridor boisé d'importance régionale peut être identifié au niveau de la vallée de l'Authie.
- plusieurs corridors boisés prolongent les forêts ardennaises en longeant la frontière franco-belge jusqu'à la forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers et d'autres boisements de moindre importance au sud-est de Tournai.
  - La connexion de la forêt de Nieppe jusqu'aux massifs boisés du Boulonnais en passant par les forêts Rihoult-Clairmarais et de Tournehem pourrait être favorisée par les documents d'urbanisme des territoires concernés.

## OBJECTIF STRATEGIQUE

●→ Favoriser les potentialités de continuités écologiques au sein des milieux boisés, en lisière ou en liaison avec d'autres espaces naturels et milieux boisés en évitant notamment les fragmentations inter-massifs.

Il convient de préserver et d'encourager les continuités au sein des massifs forestiers et milieux boisés. Cela passe notamment par le maintien de l'intégrité des massifs forestiers existants, des continuités écologiques, en particulier celles à enjeu international ou national d'enjeu exceptionnel ou très élevé, la connexion des îlots forestiers par des végétations arborescentes ou à défaut par des éléments naturels et semi-naturels (tels que les prairies bocagères, les ripisylves, les zones humides non cultivées...) et le développement des documents de gestion durable dans les propriétés forestières privées.

Le caractère morcelé des forêts et milieux boisés dans les secteurs les moins denses des Hauts-de-France nécessite d'envisager la continuité des massifs forestiers par la création de boisements relais fonctionnels ou d'une matrice bocagère suffisamment perméable dans des secteurs où ils n'existent pas afin de constituer des corridors biologiques favorables au déplacement des espèces floristiques et faunistiques qui leur sont inféodées. La création de cette matrice ne peut se faire au détriment des terres agricoles ou de milieux semi-naturels ouverts tels que les pelouses, les landes, les prairies mésotrophiles, les milieux dunaires ou les zones humides ouvertes. Elle peut s'envisager dans le cadre d'une reconquête des chemins ruraux ou de recréation de haies négociées au niveau local avec les acteurs concernés.

# ■ ■ ■ SOUS-TRAME MILIEUX OUVERTS

## PRINCIPAUX ENJEUX LIES AUX PELOUSES ET LANDES

### DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

#### ➤ Valeur intrinsèque des milieux

Landes et pelouses (calcicoles, acidiphiles) constituent des espaces peu productifs sur le plan agricole, avec une pression anthropique plus faible que sur le reste du territoire, entraînant de fait le maintien d'une biodiversité souvent exceptionnellement riche, originale et dépendante des pratiques agropastorales qui ont engendré l'apparition de ces habitats. De fait, ces espaces abritent des espèces pionnières d'intérêt majeur, adaptées aux sols oligotrophes acides ou basiques et présentant pour certaines espèces une grande résilience.

Cependant, la dynamique progressive naturelle de ces végétations, conjuguée à la déprise agricole et notamment à l'abandon du pâturage extensif, conduisent actuellement à une érosion de la biodiversité de ces milieux spécifiques par régression des végétations rases. L'absence de gestion conduit à l'ourlification, l'em-broussaillement et à terme à la fermeture des milieux, avec disparition des pelouses et landes ouvertes et des espèces qui leurs sont inféodés. Localement, des plantations forestières volontaires peuvent accentuer ce phénomène.

**Il en résulte que les pelouses et landes, quelle que soit la nature du sol, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.**

Les pelouses sur schistes, se développant sur les terrils ont comme particularité (commune avec des milieux de type carrière, sablière, etc,) la présence de matériaux bruts (schistes en l'occurrence) sans terres végétales, sans intrants ni pesticides. Sur ces espaces la pression humaine est également modérée, voire absente après exploitation. Ils constituent de ce fait des habitats favorables à de nombreuses espèces, souvent pionnières, parfois très rares et menacées, qui trouvent dans ces milieux les conditions écologiques qui leur conviennent.

Les pelouses métalliques ont colonisé des substrats hautement contaminés en métaux lourds et hébergent des espèces totalement dépendantes de cette pollution. Ces pelouses naturelles très spécifiques, bien que liées à des substrats pollués dont elles contribuent à fixer les métaux lourds, sont par ailleurs rarissimes en Europe et figurent à ce titre comme habitat à préserver dans le cadre du réseau européen N2000.

#### ➤ Connectivité

##### Pelouses calcicoles

La faible superficie des habitats pelousaires et leur éparpillement au sein du territoire régional nuisent globalement à la continuité écologique de ces milieux. **Hors, en raison du fonctionnement en métapopulation de beaucoup d'espèces de ces milieux, une réflexion de réseau est essentielle pour ces espaces.**

Pour des raisons géomorphologiques, les coteaux crayeux sont souvent situés le long des vallées qui constituent alors souvent des corridors écologiques pour ces milieux dans la mesure où des milieux ouverts sont conservés. Mais l'ensemble des milieux naturels ouverts et notamment les prairies mésophiles peuvent contribuer à la connectivité des habitats pelousaires. Il ne peut être question de restaurer systématiquement des corridors écologiques continus pour chacun des types de pelouses de la région. Ainsi, la plupart des corridors reliant les espaces de pelouses doivent être considérés comme des corridors « en pas japonais », ce qui n'exclut pas les possibilités/potentialités écologiques de restauration de certaines de ces pelouses dans des secteurs où elles n'existent pas ou plus.

##### Landes et pelouses acidiphiles

Les landes constituent désormais à l'échelle des Hauts-de-France des habitats très relictuels isolés les uns des autres. Il n'existe pas de connexions régionales entre les différents noyaux : les connexions sont à l'échelle locale sur quelques secteurs : Pays de Bray, Forêts du sud de l'Oise, Laonnois, Tardenois ....

**De fait, s'il est important de maintenir la continuité au sein de chacun de ces différents ensembles présentant des sols acides, il ne paraît pas réaliste car infaisable de chercher à les connecter entre eux à l'échelle des Hauts-de-France, notamment si les sols qui les séparent sont de nature crayeuse et limeuse. A noter que sur certains territoires boisés sur des buttes sableuses, une gestion adaptée des layons et des clairières peut permettre d'assurer le relais et**

la conservation ponctuels d'espèces moins rares mais plus ou moins structurantes des communautés de landes. Plusieurs corridors sont ainsi en cours ou en test de restauration le long de chemins et clairières en forêt d'Ermenonville et dans le Bois du Roi (60)

### Pelouses sur schistes et pelouses métalliques

Les espaces concernés sont très circonscrits en Région, et la connectivité très faible. Les éventuels corridors écologiques pour ces milieux sont donc sur le modèle du pas japonais dans un contexte urbanisé, très peuplés et intensément exploité, quasiment exclusivement dans le secteur du bassin minier. Les anciennes voies ferrées et friches industrielles peuvent contribuer à cette connectivité. (à valider)

## QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

### ➤ Pelouses calcicoles

#### Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

- **Continuité écologique n°10 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Bien que de plus en plus morcelée, elle permet le déplacement à l'échelle nationale de plusieurs guildes d'espèces associées aux milieux ouverts thermo-calcicoles encore relativement nombreux (bien que fragmentés) sur cet axe.

Un diverticule de cette continuité remonte vers le sud-Amiénois (localisation précisée par rapport à la cartographie nationale) qui est aujourd'hui fortement menacé et fragmenté. Il suit l'axe général du cours du Thérain pour ensuite diffuser sur les marges du plateau picard via quelques vallées sèches importantes (affluents des Evoirsons ou de la Celle par exemple) et d'autres plus relictuelles pour gagner de manière discontinue la vallée de la Somme. Cette continuité n'en demeure pas moins cependant d'une valeur nationale très élevée pour les Hauts de France.

- **Continuité écologique n°11 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Les milieux ouverts thermophiles sont représentés dans ce cas par des milieux dunaires, cette continuité est en conséquence traitée dans la sous-trame littorale.

- **Continuité écologique n°13 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Irradiation de la continuité écologique nationale n° 13 qui remonte depuis l'Ile-de-France vers la continuité n°4. Cette continuité écologique est donc d'une valeur nationale élevée pour la Picardie.

- **Continuité écologique n°14 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**

Il s'agit d'une continuité écologique permettant la liaison France Belgique, en passant notamment par les Ardennes. Sur le territoire régional, cette continuité vient « mourir » à l'extrême est du territoire de l'Avesnois, sur les pelouses calcicoles du Mont de Baives.

#### Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

- Ensemble des complexes de milieux ouverts thermo-calcicoles de la vallée de la Bresle, partagé avec la Haute-Normandie
- Continuités écologiques de la région Ile-de-France remontant du Val d'Oise dans notre région via les vallées de l'Epte et de la Viosne.
- Continuité inter-régionale avec l'Ile-de-France, permettant de faire le lien entre les corridors franciliens du nord de la Seine-et-Marne avec la continuité écologique nationale n°10 via pour partie la vallée de l'Ourcq.
- Liaison majeure de milieux ouverts thermo-calcicoles depuis l'Ile-de-France vers la Champagne-Ardenne, via la vallée de la Marne en Picardie.
- Montreuilois et Haut Artois : Vallée de la Canche et de ses affluents : la Course, la Bimoise, le bras de Bronne et la Créquoise dans le Montreuilois, la Ternoise dans le Haut Artois et la Haute vallée de l'Authie
- Autres NPDC .....

### ➤ Landes et pelouses acidiphiles

Comme explicité plus haut, il n'est pas possible de parler de continuités écologiques globales à l'échelle régionale pour les systèmes de landes et pelouses acidi-

philes. Il est cependant possible de localiser précisément cette trame, d'autant que sa conservation revêt un enjeu majeur. Les questions de connexion se posent à l'échelle de chacun des secteurs évoqués ci-après, du nord au sud :

- Le Plateau d'Helfaut à Racquinghem, au sud de Saint-Omer
- Le Plateau siliceux de Sorrus/Saint-Josse près de Montreuil sur Mer
- La Forêt de Raismes- Saint Amand – Wallers, accueille, sur des surfaces réduites, tout un gradian de landes, des plus sèches aux plus hygrophiles : non cartographié dans SRCE NPDC mais cité dans le texte
- Les Forêts du sud de l'Oise (Valois)
- Le Laonnois
- Le Tardenois
- A confirmer localement : les landes et pelouses acidiphiles éparpillées du Clermontois, Vexin, Pays de Bray (pelouses et landes humides), Forêt d'Hirson (pelouses et landes humides), de l'Avesnois et du littoral

#### ➤ Pelouses métalliques et sur schistes

Les espaces concernés sont très circonscrit en Région et se concentrent quasiment uniquement sur les secteurs du bassin minier (arc minier de Béthune, Lens, Valenciennes). S'ajoute à cela quelques sites déconnectés (Dunkerque, Wallers-Trélon, Camiers-Dannes, Bousignies sur Roc) (Nature de ces espaces à confirmer (possibilité de milieux anthropisés non pelousaires).

## OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PELOUSES ET LANDES

Si des dispositions spécifiques plus fines peuvent être assignées à chacune des catégories de la sous-trame, le SRADDET demande de :

- ➔ Favoriser le maintien du caractère ouvert des milieux concernés (pelouses calcicoles, landes et pelouses acidiphiles, pelouses métalliques et sur schistes), tout en conservant les différentes étapes de la dynamique de la végétation (des milieux écorchés pionniers aux milieux plus ourlifiés)

## PRINCIPAUX ENJEUX LIES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

### DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

#### ➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les systèmes prairiaux et plus globalement les bocages remplissent une double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique.

- La fonction de réservoir est d'autant plus remarquable que les milieux concernés et principalement les prairies font l'objet d'une gestion extensive et que les conditions stationnelles d'origine sont originales : vallées alluviales, vallées tourbeuses. Se développent alors des formations végétales spécifiques : prairies alluviales basoclines, prairies tourbeuses, lieux de vie d'une faune et d'une flore spécialisées dont de nombreuses espèces menacées et/ou protégées.
- Ces systèmes prairiaux mais surtout bocagers jouent rôle important dans l'échange et la dispersion d'espèces par le biais des continuités écologiques disponibles : prairies, haies, mares connectées par des fossés, rus. Plus les milieux en présence sont complexes et stratifiés, plus ils permettent à de nombreuses espèces de se déplacer. Le type de haies et la densité du maillage en présence sont ainsi des paramètres importants à prendre en considération. Ces fonctions de continuité et de corridor sont d'autant plus élevées que les milieux partiaux et bocagers sont connectés aux milieux forestiers, aux zones humides notamment mais aussi aux milieux fluviaux. Dans certaines vallées sèches (collines de l'Artois notamment), le réseau de prairies, haies, talus et rietz permet de relier les systèmes semi-bocagers et les boisements du plateau aux nombreuses vallées qui entaillent les collines.

## ➤ Connectivité

### • Prairie

La Région accueille plusieurs secteurs sur lesquels la densité de prairies et la nature et la qualité des milieux adjacents semblent permettre une relative bonne connectivité et fonctionnalité des milieux pour de nombreuses espèces, correspondant notamment aux secteurs de bocage : Avesnois-Thiérache Boulonnais, Pays de Bray. A noter que les dynamiques de régression évoquées plus haut impactent également ces espaces, remettant en question à court-moyen termes cette fonctionnalité écologique en partie maintenue jusqu'à ce jour.

En dehors de ces territoires, les prairies du territoire régional sont caractérisées par leur émiettement plus ou moins important. Il est alors difficile de conclure quant à leur connectivité effective : dans ce contexte, il s'agit alors nécessairement de s'appuyer sur l'ensemble des milieux ouverts adjacents (talus de route, bords de chemin, lisière forestière) pour permettre une éventuelle connexion entre les prairies résiduelles.

### • Bocage

L'organisation en bocage, qui valorise la complémentarité entre différents milieux, permet aux espaces concernés de constituer des territoires favorables à la circulation des espèces, animales notamment. Les territoires bocagers préservés sont par essence des territoires où la connectivité écologique est intrinsèquement relativement bonne.

Sur le territoire des Hauts-de-France, les territoires bocagers les mieux préservés à ce jour sont ceux du Boulonnais, de l'Avesnois-Thiérache, du Pays de Bray. A contrario, les secteurs du Vimeu/Ponthieu, voient, en raison des mutations agricoles, leur qualité écologique se dégrader.

## QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

### Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale

#### • Continuité écologique n°3 : Axe bocager depuis la Sarthe jusqu'à la Belgique

Cette vaste continuité écologique commune avec la région Haute-Normandie et en lien avec la Belgique constitue donc une continuité écologique nationale de valeur élevée.

A l'échelle des Hauts-de-France, cette continuité s'étend sur tout l'ouest et le nord-ouest de la Région, le long des vallées de l'Epte, la Bresle, le Pays de Bray, pour rejoindre - au travers de complexes bocagers plus diffus sur l'ensemble des régions naturelles du Vimeu et du Ponthieu, puis via l'Artois, le Boulonnais, la Flandre intérieure et la Plaine de la Lys - les territoires bocagers du Boulonnais et de la Flandre.

Deux corridors, en particulier, assurent une liaison des bocages du Boulonnais et de la Flandre vers la Somme et plus loin, le Pays de Bray. L'un d'entre eux rejoint la vallée de la Canche puis se prolonge jusqu'à la Baie d'Authie en suivant les prairies arrière-littorales. L'autre, plus à l'est, parcourt les prairies des vallons et des ceintures bocagères des villages de l'Artois pour atteindre la Somme à proximité d'Auxi-le-Château.

Au niveau de la frontière belge, la connexion écologique est assurée en particulier par un corridor parcourant les prairies marquant la limite nord de la Plaine de la Lys et se prolongeant en Belgique au niveau de la commune de Bailleul. Un autre corridor reliant les prairies de l'Audomarois à celle du Mont des Cats en passant par le Mont Cassel et le bocage relictuel de Flandre contribue à cette connexion écologique. Ces connexions sont en outre complétées par un corridor écologique reliant la plaine de la Lys à la vallée de l'Yser, en cheminant à travers les prairies des Monts de Flandre.

#### • Continuité écologique n°9 : Axe bocager de Dijon jusqu'à la Thiérache

Cette continuité écologique internationale a une valeur exceptionnelle. Même si sa localisation est relativement circonscrite à l'échelle du territoire Hauts-de-France (secteurs bocagers de la Thiérache et de l'Avesnois), l'étendue de cette continuité est particulièrement remarquable dans le nord-est de la France. En effet, l'ensemble des complexes bocagers de Thiérache et d'Avesnois en lien avec leurs continuités, s'étendent à la fois sur la région Champagne-Ardenne-Alsace-Lorraine voisine ainsi que sur la Belgique. De fait, de nombreux corridors écologiques relient les réservoirs de biodiversité bocagers de l'Avesnois et de la Thiérache aux Ardennes belges et françaises. Ces corridors franchissent la frontière belge au niveau de Cousolre, Solre-le-Château, Baives et Anor.

## Autre continuité de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale

- Continuité écologique se superposant pour partie avec la continuité écologique d'importance nationale n°3, et méritant toutefois d'être mise en avant en raison de la nécessaire cohérence interrégionale avec l'ensemble des complexes bocagers du pays de Bray qui constituent une seule entité commune aux deux régions Hauts-de-France et Normandie. À ce titre, cette continuité constitue un ensemble inter-régional de valeur très élevée. Le bocage y est plus dense que dans le reste de la région (Thiérache exceptée).

## OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

Au regard de la dynamique de régression actuelle des surfaces en prairie et des territoires accueillant des paysages de bocage, l'objectif principal à associer à cette sous-trame est le suivant :

- → **Maintenir et restaurer, voire développer lorsqu'une opportunité le permet, les systèmes bocagers et les surfaces en prairies**

# ■ ■ ■ SOUS-TRAME ZONES HUMIDES

## PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

### DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

#### ➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les zones humides constituées de marais, tourbières, vasières, forêts alluviales, prairies hygrophiles, gravières, étangs, ..., sont des zones de transition à l'interface du milieu terrestre et du milieu aquatique. Elles sont caractérisées par la présence d'eau, en surface ou dans les horizons superficiels du sol, au moins temporairement et par une végétation, quand elle existe, de type hygrophile (adaptée à la submersion) ou aux sols saturés d'eau. Ce sont, de fait, des refuges extraordinaires de biodiversité et véritables infrastructures naturelles rendant de nombreux services à la société. Les zones humides sont encore très présentes dans le contexte géographique et paysager de la Région des Hauts de France dans la mesure où elles constituent des composantes structurantes du paysage. Toutefois, elles ont subi de multiples dégradations de leur qualité et leur surface a globalement fortement régressé. Ce processus a tendance à se poursuivre actuellement (urbanisation, travaux d'aménagements de diverses infrastructures, comblements, drainage, plantation de peupliers, tourisme, etc.).

Or la préservation des zones humides est aujourd'hui reconnue d'intérêt général par la loi et constitue une orientation forte des politiques et des stratégies nationales et régionales.

Il en résulte que les zones humides, quelle que soit leur nature, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.

#### ➤ Connectivité

Les zones humides peuvent jouer le rôle de réservoirs de biodiversité mais également de corridors et ce, à différentes échelles (internationales, régionales à locales) et cela au même endroit, en fonction de l'échelle d'analyse ou des enjeux pris en compte.

La continuité écologique d'une zone humide ne s'appréhende pas nécessairement uniquement en termes de continuité aquatique mais aussi en termes de densité d'un réseau de zones humides en bon état écologique.

Les continuités interviennent à différentes échelles selon la capacité de déplacement ou de colonisation par les espèces animales et végétales via des corridors. Les zones humides présentant un bon état de conservation de leurs habitats sont devenues très rares dans la région et font encore l'objet de menaces actives. Outre les destructions directes, on peut aussi citer les conséquences de la pollution des eaux qui les banalisent de façon considérable, en particulier l'apport excessif de nutriments (azote, phosphore). Ce phénomène est quasiment irréversible pour les tourbières alluviales (vallées de la Somme, de la Scarpe, de l'Authie, de la Canche, etc.).

### QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

Les surfaces concernées par les zones humides sont, en grande majorité, situées dans les plaines alluviales des cours d'eau auxquelles elles sont associées. D'autres systèmes humides localisés hors des grandes plaines alluviales, et plus ponctuels, sont également présents sur le territoire régional.

La Région des Hauts de France est concernée par une sous-trame humide qui intègre plusieurs continuités écologiques humides majeures pouvant elles-mêmes se décliner, de manière fractale, en plusieurs niveaux de continuités.

### LES GRANDES CONTINUITES « VALLEES, PLAINES ALLUVIALES ET PLAINES MARITIMES » OU LES CONTINUITES HUMIDES MAJEURES

Ce sont les vastes zones (potentiellement) inondables parmi lesquelles on peut citer les lits majeurs (vallées) de la Somme, de l'Escaut, de la Scarpe, de la Sambre, de l'Oise, de l'Aisne, de la Canche, de l'Authie, de la Sensée, de la Lys, de l'Aa, etc.).

Ces vallées, plaines alluviales et plaines maritimes concentrent la plus grande part des zones humides de la région.

Ces vallées sont comblées par les alluvions, elles sont plus ou moins larges et plus ou moins inondées et sont traditionnellement occupées par des prairies (plus ou moins humides) plantées de saules blancs taillés en têtard. La plupart des rivières ou des fleuves sont aménagés depuis des siècles et ne présentent quasiment plus leurs cours sinueux originels naturels. Hormis, l'Oise amont, seule rivière suffisamment puissante et non-recalibrée pour garder une mobilité naturelle, les cours d'eau sont aujourd'hui canalisés et rectifiés et ont perdu leur espace de divagation latérale. En outre, leur cours naturel est perturbé par les différents aménagements qui ont eu pour conséquence d'artificialiser le fonctionnement hydrologique. Par contre, les cours d'eau plus modestes ont pu conserver des caractéristiques plus naturelles : on peut citer dans cette catégorie : l'Authie, la Canche et l'Aa dans sa partie amont et un certain nombre de cours d'eau picards (affluents de l'Oise, de l'Aisne, de la Somme).

Les zones humides alluviales sont situées en fond de vallée, dans le lit majeur des cours d'eau. Les paysages typiques, dominés par les caricaies, les prairies humides, les mégaphorbiaies et les boisements alluviaux ont été progressivement façonnés par les usages agricoles conjugués aux phénomènes d'inondation naturels et réguliers.

**Les grandes continuités écologiques liées aux vallées se répartissent de la façon suivante :**

- [La Vallée de l'Oise](#), depuis Thurot jusqu'à non loin de sa source présente une valeur exceptionnelle. En aval de Thurot jusqu'à la confluence avec la Seine, son état de conservation est assez moyen. En amont de Thurot et sur l'ensemble de son cours d'eau et de son lit majeur inondable, l'Oise avec ses milieux humides associés (prairies inondables favorables à la reproduction du Brochet, du Râle des genêts,...) constitue un ensemble d'une valeur exceptionnelle à l'échelle de la région des Hauts de France.
- [La Vallée de la Somme](#) et l'ensemble des complexes tourbeux associés constituent une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle pour les Hauts de France. Ce grand complexe de vallée tourbeuse multi-strate est absolument unique pour le nord de la France.
- [Les Vallées de l'Authie et de la Bresle](#), en raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'anguille, constituent avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides...), et leurs secteurs bocagers des complexes d'un très grand intérêt patrimonial.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent [les Vallées de l'Epte, de l'Ourcq, de la Marne et de l'Aisne](#) présentent une grande valeur. Pour ces quatre continuités, les enjeux sont communs avec les régions voisines de Normandie et d'Ile de France.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent [les Vallées de la Canche, de la Course, de la Slack](#) présentent une grande valeur.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent [les Vallées de la Lys, de la Scarpe, de l'Escaut, de la Sambre et de l'Aa](#) présentent une grande valeur.
- Sur le versant nord, les zones humides alluviales ne sont aujourd'hui concentrées que dans ces quelques vallées (**Canche, Authie, Slack, Scarpe, Sambre, Course, Ternoise, Yser, ...**)
- Les plaines maritimes humides de Flandre et de Picardie présentent des enjeux spécifiques et particuliers

## LES MILIEUX CONSTITUTIFS DES GRANDES CONTINUITES ECOLOGIQUES HUMIDES OU DES CONTINUITES HUMIDES MAJEURES

A plus petite échelle, les zones humides se distinguent en plusieurs types et présentent une continuité plus ou moins étendue et ont donc, de ce fait, un caractère plus ou moins ponctuel. Mais toutes, en raison de leurs caractéristiques propres, contribuent à la préservation de la biodiversité et présentent une valeur intrinsèque.

### ➤ Les tourbières et bas-marais alcalins (tourbeux).

La tourbière est un écosystème constamment saturé d'eau au sein duquel s'accumulent les matières organiques non décomposées, formant la tourbe. Les tourbières se distinguent des bas-marais par l'épaisseur de la tourbe, supérieure à 50 cm. Dans la région, on trouve les tourbières et les bas-marais alcalins dans les dépressions régulièrement alimentées en eau par les pluies et les nappes phréatiques. L'intérêt de ces systèmes réside dans le fait qu'une extraordinaire diversité faunistique et floristique trouve refuge au sein de la mosaïque d'habitats naturels caractéristiques des tourbières et bas-marais. Le versant sud présente des milieux tourbeux alcalins d'une grande importance. La vallée de la Somme, avec ses affluents, notamment l'**Avre et la Noye**, comprend un ensemble de tourbières alcalines qui serait le plus vaste d'Europe : plus de 20 000 ha sur un linéaire d'environ 190 km. Ce continuum très diversifié de tourbières abrite des espèces notamment végétales remarquables. Laval du fleuve est marqué par les bas-champs (terrains gagnés sur la mer) où se mélangent les influences maritimes et les eaux douces. Le lit majeur du fleuve abrite des tourbières alcalines, des prairies, des mégaphorbiaies et des boisements humides. Sur le versant nord, les rares tourbières restées actives se concentrent dans de vastes cuvettes marécageuses situées au bord du plateau crayeux (Marais de Guînes). Les vallées de la Canche et de l'Authie abritent des tourbières constituées en bordure de cours d'eau (zones tourbeuses **des marais de Roussent et Maintenay**). De remarquables tourbières alcalines subsistent dans les secteurs arrière-littoraux de la plaine maritime picarde et correspondent à des zones de cuvettes enserrées entre les massifs dunaires et le plateau crayeux (**marais de Cucq-Villiers-Balançon**). Les autres se situent dans les secteurs de l'Audomarois (**Romelaere**) et de **Marchiennes – Vred**. Sur le versant sud, on peut évoquer des sites tels que le **Marais de Sacy et le marais de la Souche**. Le marais de Sacy est composé d'une vaste étendue de tourbières alcalines (environ 1 000 hectares) et de prés pâturés. Des plantes rares s'y développent ainsi qu'une faune diversifiée dont une avifaune remarquable. Le Marais de la Souche, issu du comblement naturel d'une vaste dépression modelée par le pâturage et l'exploitation de la tourbe, s'étend sur environ 3 000 hectares. Tourbières, canaux, prairies humides et étangs s'y côtoient. On peut citer également la présence de tourbières acides particulièrement rares dans la région dont la **tourbière de Cessières**.

### ➤ Les zones humides palustres (plans d'eau, étangs et mares).

Les zones humides palustres correspondent aux plans d'eau dont la profondeur n'excède pas 6 m, soit les étangs et les mares. Même si un étang peut se former de manière naturelle par accumulation d'eau dans une dépression imperméable, la plupart de ces milieux ont une origine artificielle et ont été créés pour les besoins de la pisciculture, de la pêche, de la chasse, pour servir d'abreuvoir pour le bétail ou de réservoir d'eau. A une époque plus récente, les étangs de loisirs se sont multipliés dans les vallées (**Sensée, Canche, Scarpe, Aisne, Bresle, Thérain...**) pour la pratique de la pêche, de la chasse et des activités nautiques. Les étangs et les mares s'inscrivent généralement dans les continuums hygrophiles – continuités écologiques humides que sont les grandes vallées dont : la vallée de la Somme (réseaux de mares de huttes, de mares de tourbières, d'étangs tourbeux plus ou moins connectés sur environ 150 km), la vallée de l'Oise (réseau de mares et de bras-morts de Brissy-Hamégicourt à Hirson, réseau de gravières de mares et de bras-morts entre Brissy et Compiègne, réseau presque uniquement composé de gravières à l'aval de Compiègne), la vallée de la l'Aisne et vallée de la Marne (réseau alluvial ayant perdu presque toutes ses mares et ses bras-morts naturels et composé presque uniquement de gravières), la vallée de la Sensée, la vallée de la Canche, etc. D'autres types de plans d'eau et de bassins dont l'origine s'explique essentiellement par les activités d'extraction présentent un grand intérêt. C'est le cas des gravières en eau, issues principalement de l'extraction des granulats, très nombreuses dans les continuités écologiques humides du versant sud. Elles se sont développées depuis le milieu du XXème siècle en particulier le long de l'Oise, essentiellement entre Verberie et Saint-Maximin et entre Noyon et Tergnier, dans la vallée de l'Aisne ainsi que le long du Thérain. Ces gravières en eau ont été, pour certaines, réaménagées pour les activités aquatiques (nautisme, baignade, pêche) ou, pour d'autres, laissées à la recolonisation naturelle, ce qui permet à de nombreux oiseaux d'effectuer leurs haltes migratoires, voire de nicher ou d'hiverner. Enfin, les retenues d'eau créées par l'installation d'un barrage en travers d'un thalweg ou d'un cours d'eau, sont peu présentes en région Hauts de France à l'exception du plan d'eau de l'Ailette et de celui du Val Joly.

## ➤ Les forêts alluviales, boisements humides et plantations de substitution des vallées alluviales.

Ces systèmes se trouvent dans la plupart des grandes vallées. Les boisements les plus importants sont situés dans la vallée de la Somme ainsi que dans certaines vallées plus petites.

Même si la grande majorité des zones humides sont situées dans les plaines alluviales, il existe des zones humides et des plans d'eau situés en dehors de celles-ci.

## LES ZONES HUMIDES « PONCTUELLES » (HORS DES GRANDES CONTINUITÉS ECOLOGIQUES HUMIDES)

### ➤ Les mares et plans d'eau « ponctuels ».

les mares liées à des accidents topographiques locaux, creusées autour des villages ou résultant de bombardements de la seconde guerre mondiale, plans d'eau issus d'affaissements miniers (**Mare à Goriaux**), plans d'eau artificiels tels que les anciens bassins de décantation (**Pont d'Ardres, Thumeries**), les mares dépendantes de nappes perchées associées à certaines buttes de l'ère tertiaire relictuelles (bocages prairiaux de la **Thiérache, du Boulonnais, de Flandre intérieure**, certaines mares du littoral picard, en particulier des dunes, plateau d'**Helfaut à Racquinghem**, Massif de **Sorris-Saint Josse, Forêt de Marchiennes** et de **Raismes -Saint Amand - Wallers, Forêt d'Eperlecques**, etc). Les mares sont parfois ornementales (parcs de château, parcs urbains, etc). Mais la plupart sont issues de l'agriculture et plus particulièrement de l'élevage (mare de village, de cours de ferme, mares prariales, etc). La particularité de certaines mares est leur caractère temporaire qui les distingue des points d'eau permanents de plus grand volume (mares profondes, étangs, etc). L'écologie des points d'eau est essentielle à certaines espèces notamment des amphibiens dont les larves supportent difficilement la préation des poissons.

### ➤ Les prairies et zones humides bocagères.

Les paysages bocagers sont diversifiés. En plus de la mosaïque de prairies encloses par des alignements d'arbres et d'arbustes, d'autres biotopes ayant chacun une fonction en rapport avec l'élevage, parsèment l'espace rural. Souvent de petits cours d'eau et des ruisseaux complètent le linéaire des haies. En outre, les mares creusées dans les prairies humides constituent un élément fort du bocage (**Avesnois, Boulonnais, Flandre**) ainsi que dans les espaces bocagers qui entourent les villages du Vimeu ou de l'Oise verte dans les plateaux agricoles proches de la Normandie ou dans d'autres régions bocagères (**Pays de Bray, Thiérache**, coteaux des vallées de l'**Authie et de la Bresle**, etc). Les formations herbacées humides sont très diversifiées, généralement très morcelées et de petite surface à l'exception de certaines grandes entités comme les prairies inondables de la moyenne vallée de l'Oise. Elles peuvent avoir une origine naturelle (formations rivulaires pionnières ou permanentes des berges des cours d'eau et plans d'eau, roselières, tourbières, landes humides, etc) ou artificielles (prairies humides, friches humides, etc). On les retrouve le long des cours d'eau, autour des plans d'eau et des mares, au sein de clairières forestières, dans des zones de bocages, etc. Les plus vastes complexes herbacés humides se situent au niveau des estuaires de la Somme et de l'**Authie**, de la vallée alluviale de l'**Oise**, de la partie amont du **Thérain**, des cours d'eau de **Thiérache**, etc.

### ➤ Les pannes dunaires et les marais arrière-littoraux.

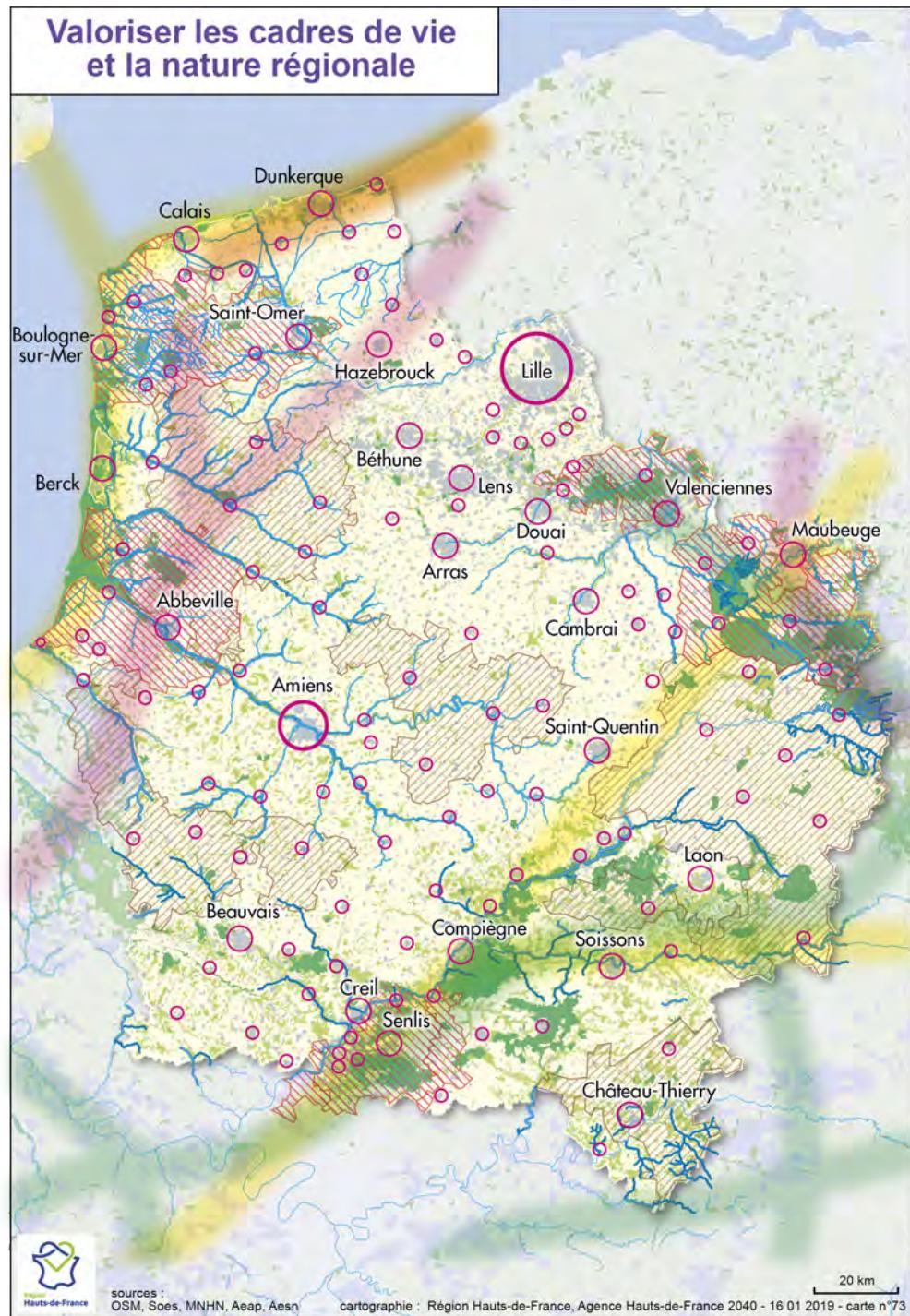
Au sein des dunes, le vent creuse des dépressions qui atteignent la nappe phréatique et sont appelées pannes dunaires.

## OBJECTIF STRATEGIQUE

### ● ➔ Viser une non-réduction quantitative (en nombre et en surface) et qualitative des zones humides régionales.

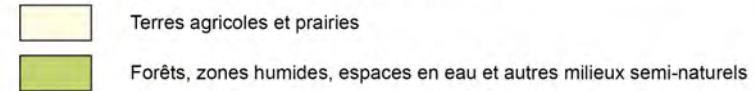
Lutter contre la destruction des zones humides subsistant en région est une priorité : il s'agit donc de maintenir l'intégrité de leurs fonctions hydrologiques. En outre, la lutte contre leur eutrophisation et le maintien des prairies de fauche sont des actions essentielles pour maintenir leur qualité écologique dans un contexte où ces prairies subissent actuellement une sévère régression.

## Valoriser les cadres de vie et la nature régionale

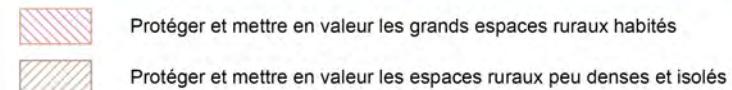


## Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux

- Faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et préservation des milieux
- Permettre le développement de la nature ordinaire



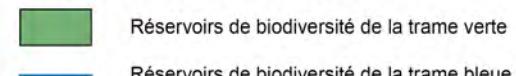
## Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces peu denses et isolés



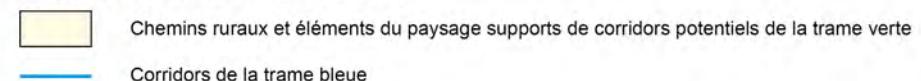
## Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité

- Assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion

### Préserver et restaurer les réservoirs



### Préserver et restaurer les corridors



### Continuités écologiques d'importance nationale - ONTVB

*La continuité ne s'entend pas nécessairement sur l'ensemble de l'emprise de la représentation graphique.*



### Ossature régionale :







## SRADDET

### Partie 4 : la gouvernance

#granddessein hdf





# SOMMAIRE



FAIRE RÉGION : Subsidiarité et Coopération	288
FAIRE ENSEMBLE : Les instances de gouvernance	290
Instances de gouvernance globales et territoriales	290
Instances de gouvernance sectorielles	291
FAIRE PLUS EFFICACEMENT : Du stratégique à l'opérationnel	292







# UNE GOUVERNANCE POUR LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

Pour l'élaboration du SRADDET, la loi demande l'association des personnes publiques et de l'Etat (art. L4251 5 du Code général des collectivités territoriales -CGCT). En revanche, elle ne donne pas d'indications concernant l'implication des partenaires du Conseil régional dans la mise en œuvre du schéma.

Dans ce contexte, le Conseil régional Hauts-de-France – responsable du SRADDET (art. L4251-8 et R4251 8 du CGCT) et Chef de file de l'aménagement et de l'égalité des territoires ; de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport ; de la biodiversité ; et du climat air énergie – a choisi d'organiser une gouvernance pour :

- permettre un dialogue partenarial sur la mise en œuvre du SRADDET ;
- suivre la mise en œuvre des objectifs et des règles du SRADDET et son bilan ;
- faciliter l'appropriation des sujets d'aménagement à enjeu régional.

Ainsi, la gouvernance du schéma concerne les processus de coordination entre les parties prenantes du SRADDET : institutions publiques, organisations privées et de la société civile. Comme indiqué plus haut, ses objectifs sont :

- **Faire région** : la vision régionale doit mobiliser les territoires en faveur des grands espaces à enjeux au bénéfice de tous ;
- **Faire ensemble et plus efficacement** : le SRADDET peut favoriser les mises en système, fédérer autour d'enjeux territoriaux communs et mutualiser les ressources ;
- **Faire plus opérationnel et plus simple** : par sa portée intégratrice, le SRADDET peut aider la simplification et la mise en cohérence de l'action publique afin de promouvoir une approche intégrée de l'aménagement.

## 1- Faire région : Subsidiarité et Coopération

Le SRADDET est opposable aux Schémas de cohérence territoriaux (SCoT)<sup>1</sup>, aux Chartes de Parc, aux Plans de déplacement urbains (PDU) et aux Plans climat air énergie territoriaux (PCAET). Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets doivent également être compatibles avec les objectifs du schéma.

Le caractère intégrateur du SRADDET implique quant à lui des modalités de travail transversales entre institutions et entre ingénieries sectorielles (« sectoriel » en référence aux onze domaines thématiques que le SRADDET doit obligatoirement développer).

Au-delà de la prescriptivité, la mise en œuvre du schéma peut se concrétiser de façon volontaire dans d'autres documents stratégiques (schémas de services, schémas numériques, plans globaux de déplacements,...), et dans des projets opérationnels (projets d'urbanisme, d'équipements,...).

La réussite du schéma repose ainsi sur un travail partenarial ample. Pour cette raison, la gouvernance souhaitée par le Conseil régional se fonde sur deux valeurs-repères : la subsidiarité et la coopération entre collectivités.

La coopération entre collectivités est l'objet de lieux de gouvernance déjà existants. Pour cette raison, le Conseil régional souhaite s'appuyer sur la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) et sur les Conférences territoriales à l'échelle des espaces de dialogue initiées pour favoriser le dialogue partenarial dès la phase d'élaboration du SRADDET.

Dans ce cadre, en vertu des articles L4251-8 et R4251-8 du CGCT et des quatre chefs de filât évoqués plus haut, le Conseil régional a le rôle de responsable du suivi de l'application du schéma. En outre, par ses politiques publiques, il contribue à la mise en œuvre du SRADDET.

Il est rappelé enfin que l'Etat assure la compatibilité entre SRADDET et documents de planification.

---

<sup>1</sup> ou, en l'absence de SCoT applicable, directement aux cartes communales, plans locaux d'urbanisme (PLU intercommunaux ou communaux) et documents tenant lieu de PLU (article L. 4251-3 du CGCT)

## Les espaces de dialogue



Schéma I : La carte des Espaces de dialogue

## 2- Faire ensemble : Les instances de gouvernance

La gouvernance vise un équilibre entre une large représentativité des collectivités et une simplicité de fonctionnement. Pour ce faire, deux objectifs opérationnels sont proposés :

- ▶ impulsion du SRADDET : l'accompagnement et l'animation des porteurs de projet acteurs du schéma ;
- ▶ suivi du SRADDET : l'implication dans la mise en œuvre du schéma des parties prenantes.

A cette fin, le Conseil régional a fait le choix d'organiser la gouvernance autour de trois niveaux d'actions :

- niveau global : pour le suivi de la mise en œuvre du SRADDET à l'échelle régionale ;
- niveau territorial : pour le suivi de la mise en œuvre du SRADDET à l'échelle des espaces de dialogue ;
- niveau sectoriel : pour la mise en œuvre des objectifs et des règles spécifiques aux différents domaines.

### 2.1- Instances de gouvernance globales et territoriales

La gouvernance du SRADDET mobilise la CTAP et les Conférences territoriales avec des objectifs différents :

a) pour la **CTAP** (composition : Arrêté du Préfet Hauts-de-France du 17 février 2016 et du 1er juin 2017) :

- Echanger sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma et sur son bilan (notamment grâce au système de suivi mis en place par le Conseil régional) ;
- Recevoir et éventuellement s'exprimer sur les débats issus des Conférences territoriales ;
- Débattre des enjeux/sujets du schéma et de la cohérence de l'action publique les concernant (selon les modalités prévues par le règlement intérieur de la CTAP) ;
- Croiser les réflexions portées par les instances de gouvernance sectorielles et générer potentiellement des suites transversales ;
- Orienter les partenaires sur les suites à donner à la mise en œuvre du SRADDET par des avis, des résolutions, des recommandations, des souhaits,... et éventuellement par l'élaboration de conventions territoriales d'exercice concerté (CTEC).

b) pour les **Conférences territoriales** (animées par le Conseil régional, et composées des Présidents des Etablissements publics et EPCI porteurs de SCoT, PDU, Charte de PNR, PCAET, pôles métropolitains) :

- Permettre une vision locale partagée de la mise en œuvre du schéma ;
- Identifier des sujets locaux pour le développement de l'inter-territorialité ;
- Discuter des problèmes et des opportunités locales à faire remonter dans le système de suivi.

Les **relations entre le Conseil régional, la CTAP et les Conférences territoriales** s'organisent de la façon suivante. Le Conseil régional, en tant que responsable du suivi de la mise en œuvre du SRADDET, prépare les éléments de débat sur le schéma pour la CTAP et les Conférences territoriales. L'objectif de son animation est de faciliter l'expression des avis des partenaires, d'organiser la capitalisation des débats et de veiller à la formalisation des décisions. La mise en débat de l'avancement des travaux du SRADDET doit favoriser l'appropriation du schéma et l'amélioration de sa mise en œuvre.

## 2.2- Instances de gouvernance sectorielles

La gouvernance de la mise en œuvre du SRADDET ne se substitue pas aux systèmes de gouvernance existants dans les domaines thématiques intéressés par le schéma. Ces systèmes de gouvernance, avec leurs ingénieries, ont un rôle central pour sa mise en œuvre. En effet, ils portent les enjeux, les problématiques et les expertises propres à leurs sujets.

Dans certains domaines, des instances de gouvernance sont prévues par la loi : Comité Régional Biodiversité (L371-3 du Code de l'environnement-CE), Comité consultatif sur les déchets (L. 541-14 du CE), Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (L364-1 du Code de la construction et de l'habitation). D'autres ont été créées à l'initiative d'acteurs régionaux, comme c'est le cas du Réseau climat, air et énergie. De nouvelles instances pourraient être éventuellement imaginées pour la mise en œuvre du SRADDET.

Ces instances peuvent être mobilisées, avec leur accord, dans le cadre des travaux du SRADDET. Elles restent autonomes dans leurs modalités de travail. Les relations partenariales au sein de la gouvernance se construisent en effet autour des valeurs de coopération et de subsidiarité.

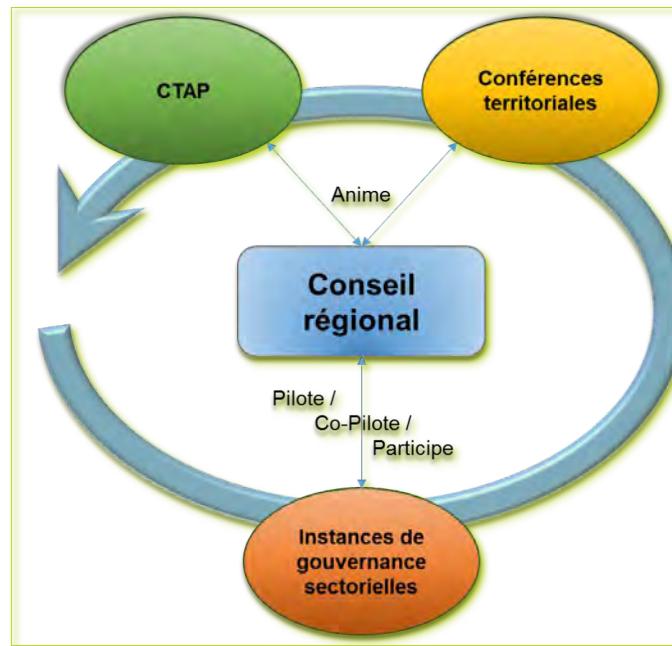
A partir de ces principes, les instances des gouvernances sectorielles ont vocation à informer le Conseil régional de la mise en œuvre du schéma dans leurs domaines. De son côté, le Conseil régional, comme toute autre maîtrise d'ouvrage, rend compte de son concours sectoriel à la mise en œuvre du SRADDET.

Selon le principe de coopération, les instances des gouvernances sectorielles sont invitées à s'exprimer sur le déroulement de la mise en œuvre du SRADDET dans leur domaine de compétence, et à prendre en compte les demandes du Conseil régional (demandes d'information, suggestions de mise en œuvre, conseils de mise en cohérence avec d'autres domaines,...). En parallèle, les réflexions portées par les instances de gouvernance sectorielles sont évoquées de façon transversale au sein de la CTAP.

La place du Conseil régional au sein des gouvernances sectorielles est différente selon les obligations règlementaires et son implication. Cependant, le Conseil régional peut faire évoluer son rôle, en accord avec ses partenaires et en cohérence avec ses politiques publiques.

Enfin, le Conseil régional assure **les relations entre CTAP, Conférences territoriales et instances de gouvernances sectorielles** en raison de sa responsabilité au regard du SRADDET. Le Conseil régional pourra ainsi mettre en place des initiatives d'animations concernant les maîtrises d'ouvrage ciblées par les objectifs et les règles, en vue notamment de faciliter le passage du stratégique à l'opérationnel.

Schéma II : Les relations entre instances de gouvernance pour la mise en œuvre du SRADDET



### 3- Faire plus efficacement : Du stratégique à l'opérationnel

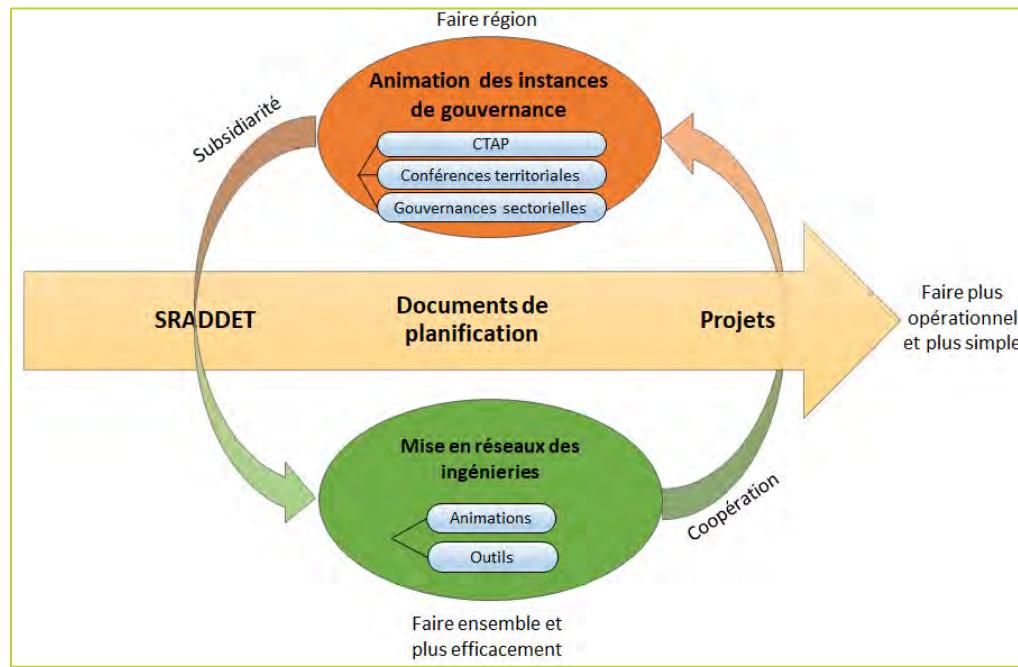
Les mesures d'accompagnement du Fascicule sont des « compléments dépourvus de caractère contraignant » (R4258-8 du CGCT) qui appuient les règles et suggèrent des modalités opérationnelles de mise en œuvre. Le SRADDET facilite ainsi le lien entre la stratégie régionale d'aménagement et les projets des maîtrises d'ouvrage.

En conséquence, le SRADDET constitue un cadre d'action partagé qui peut favoriser la coopération technique entre les parties prenantes du schéma. De plus, par son caractère multi thématique, il peut faciliter la prise en compte des différentes échelles territoriales des politiques publiques. Dans ce cadre, le Conseil régional peut être :

- *animateur* : favoriser la création de lieux d'échange et de travail techniques ;
- *co-animateur* : apporter aux échanges techniques un soutien et des analyses techniques pour l'appropriation des sujets d'aménagement et des enjeux de niveau régional ;
- *participant* : accompagner techniquement les partenaires pour l'intégration des orientations du SRADDET dans les documents et les projets locaux.

Concrètement, le Conseil régional peut proposer, in primis à l'Etat, la co construction et la mise en place d'animations et d'outils opérationnels favorisant le travail des ingénieries des différents domaines SRADDET et ce afin de créer un « environnement favorable » pour que les ingénieries coopèrent et s'entraident. La mise en réseau de ces compétences et de leurs potentiels suppose une logique de gestion partagée des connaissances. Le travail de capitalisation peut être renforcé par des collaborations avec les acteurs privés et des acteurs extra régionaux.

Schéma III : La gouvernance facilite la mise en œuvre du SRADDET et le passage à l'opérationnel





Retrouvons-nous sur



**www.hautsdefrance.fr**

Région Hauts-de-France  
151 Avenue du Président Hoover - 59555 LILLE CEDEX  
Direction de la Prospective et des Stratégies Régionales

Pour nous contacter :  
[sraddet@hautsdefrance.fr](mailto:sraddet@hautsdefrance.fr)