

## Les conditions de réussite du projet du territoire régional

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

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

- Conforter l'ossature régionale

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

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

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

- **Les ambitions de la stratégie régionale pour un aménagement attractif des territoires :**

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

- structurer les centralités : il s'agit de favoriser une approche multifonctionnelle en termes d'habitat, de services, de reconquête commerciale, d'activité économique et d'offre de mobilité performante ;
- mettre en cohérence l'offre de mobilité et l'ossature régionale : l'équilibre emploi/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 touristique 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 :

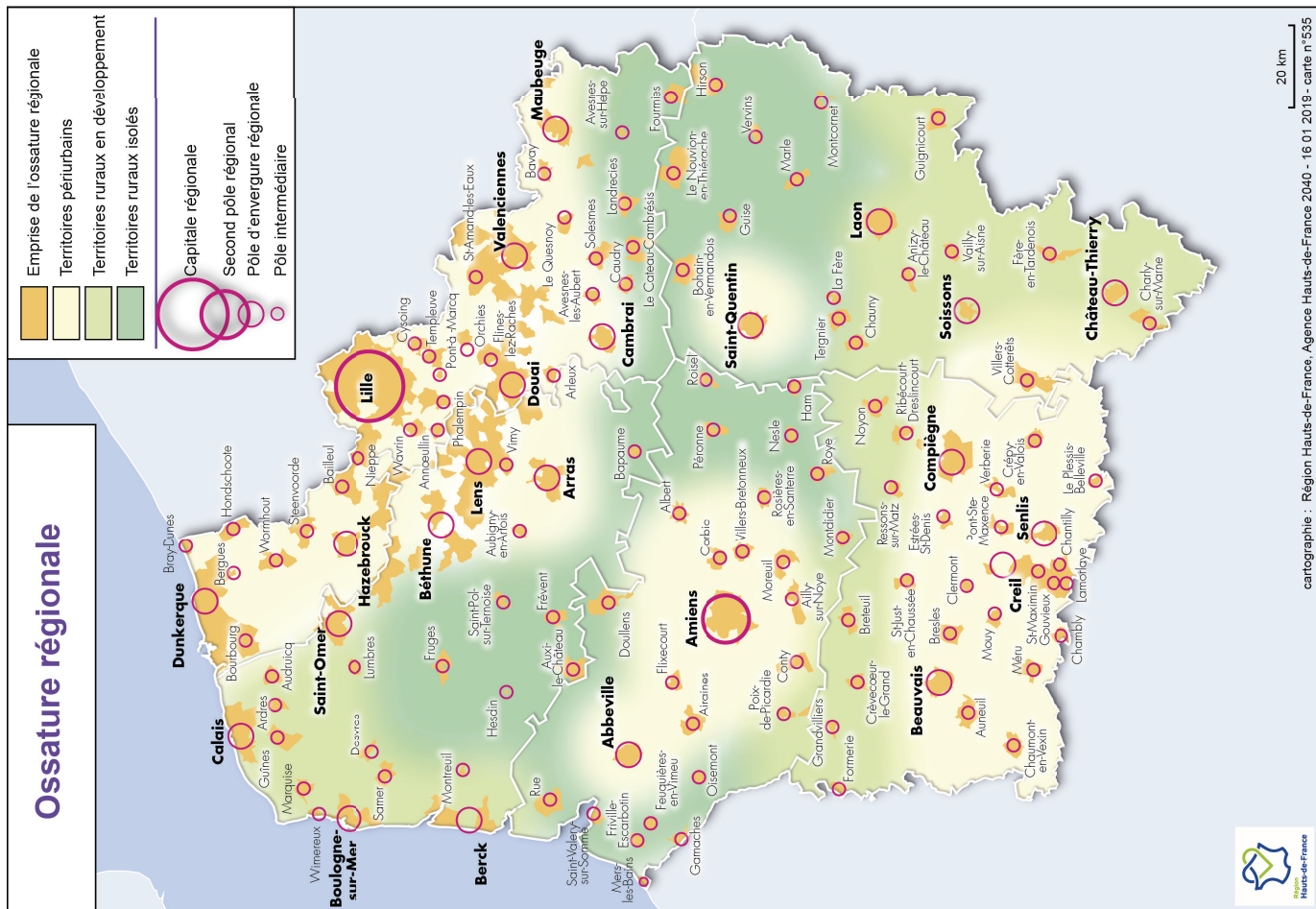
- stimuler l'activité et la création d'emploi ;
- améliorer l'image et l'attractivité de ces zones.

Plus particulièrement pour le *Bassin minier* :

- s'inscrire dans une démarche de développement intégrée, adossée 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...).





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



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

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1** du CGCT

- **Parti pris concerné(s) :**

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

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

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

- **T0 :**

Nombre d'emplois dans la sphère présenteielle (1 401 723, soit 66,2% de l'emploi régional en 2015).  
8 pôles de compétitivité, 11 pôles d'excellence et 28 clusters.

- **Résultats attendus :**

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

- **Leviers :**

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

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

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

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

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

Pour ce faire, un travail d'identification des besoins et capacités des territoires constitue un préalable pour développer des filières adaptées par des outils appropriés (développement de structure d'accueil et d'incubation, raccourcement 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 identifiées 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 STRADET 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)

2

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

- **Partis pris concerné(s)**

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

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

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

- **T0 :**

2015

- **Tendances observées :**

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

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

Les territoires comptent des acteurs déjà engagés dans l'économie circulaire (entreprises, associations, collectivités, 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'écologie 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

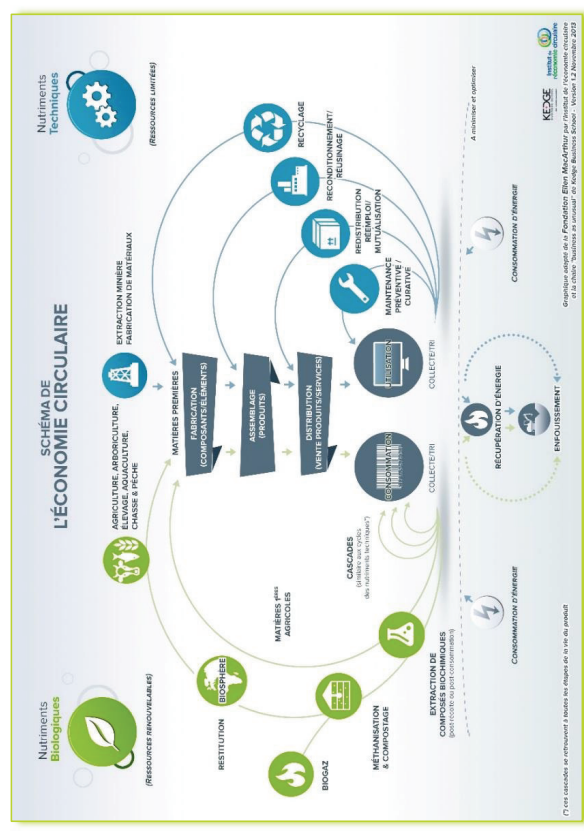
Nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les entreprises ou le monde économique

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.

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT et Art. L214-2** du code de l'éducation

- **Parti pris concerné(s) :**

La volonté d'accroître l'attractivité en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation de la région à différentes échelles (national, européenne et internationale) ainsi que sa capacité à rayonner et à mettre en réseau ses atouts sont affirmées à la fois dans le parti pris 1, « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » (orientation 1 : « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ») ainsi que dans le parti pris 2, « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » (orientation 2 : « conforter le dynamisme de la métropole illoise 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, 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 présente une progression (+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 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 équipés et connectés et à proximité des pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation. De même, une politique de transport adaptée du point de vue tarifaire et en termes de liaisons facilités aux pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'aux portes d'entrée régionales, nationales et internationales est nécessaire. Il s'agit ainsi de favoriser à l'horizon 2030 le caractère « ubiquitaire » de la région en développant le champ des possibles quel que soit le territoire.

● **Echéances :**

2030

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

4

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Partis pris concernés :**

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

- **Donnée de référence (T0, tendances observées) :**

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

- **Résultats attendus :**

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

- **Leviers :**

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

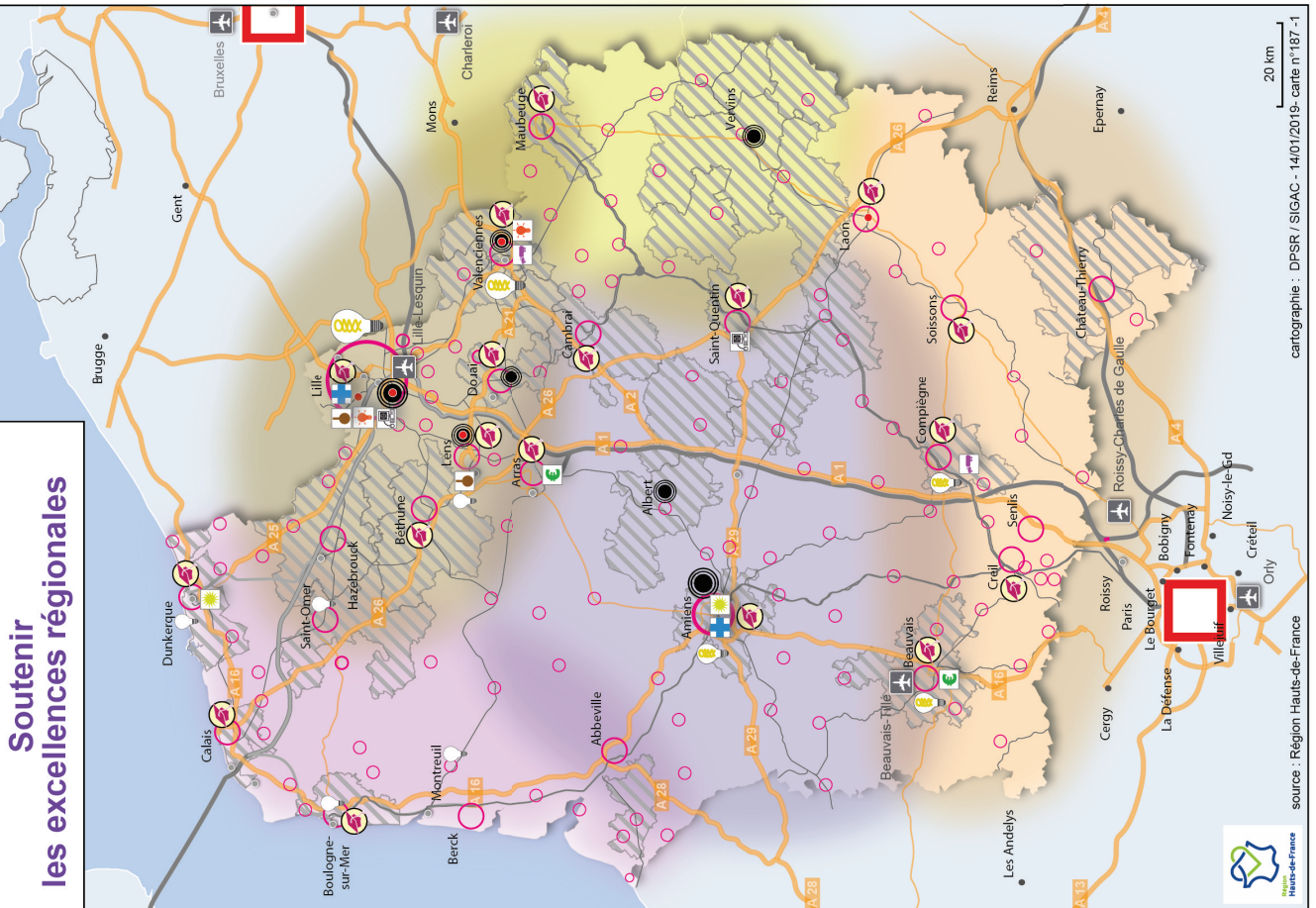
- **favoriser la création, le développement ou le soutien de pôles d'innovation et d'expérimentation**, en lien direct ou indirect avec le logement et ses usages (exemples : projets démonstrateurs et développement des réseaux d'échanges de données numériques, des actions pour les économies, la production locale et le stockage d'énergie dans les logements et leurs abords, les éco-matériaux, les innovations favorisant l'accès au logement, la production ou l'amélioration de l'habitat public ou privé...).
- **encourager le développement et l'appui des filières du BTP et des autres filières professionnelles** (auditeurs...), utiles à la conception, la production, l'exploitation et l'usage, la réhabilitation ainsi que la déconstruction de logements, de manière à anticiper les évolutions des besoins quantitatifs et qualitatifs en matière d'habitat.

Par là-même, l'objectif sera aussi de contribuer à un urbanisme durable, à la maîtrise des coûts de construction, à la diffusion de techniques de réhabilitation et d'écoconstruction, à la mutualisation de moyens à la diffusion de progrès et au partage d'expérience...

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

- **Echéance :**

2030



### Favoriser la diversification économique des territoires

**Têtes de réseau \***

- Mobilité terrestre et fluviale
- Santé, nutrition
- Robotique, numérique
- Industries créatives
- Bioéconomie
- Energie
- Chimie matériaux
- Territoires d'industrie \*\*

**Cluster(s)**

**Pôle de compétitivité**

**Parc(s) d'innovation**

Parc d'innovation en projet

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

**Pôles universitaires et Grandes Ecoles**

**Ossature régionale**

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

**5 espaces à enjeu**

- 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

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-4 du CGCT**

- **Partis pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

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

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

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

- **T0 :**

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

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

● **Résultats attendus :**

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

	2012	2030	2050
Part modale (fluvial, ferroviaire)	15%	25%	30%

● **Résultats « Climat Air Energie » :**

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

Indicateurs de résultat :

- part modale du transport de marchandises effectué par le fret et les voies fluviales, hors transport infrarégional (en %)
- flux de marchandises pris en charge par le fer et les voies fluviales (t.km)
- consommation énergétique et émissions des GES pour le transport de marchandises



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

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

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

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

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

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

**3 optimiser et promouvoir l'offre de transport et les services**

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

**4 valoriser le système portuaire maritime**

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

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

Ces leviers et propositions d'action correspondants sont développés dans la partie transport de marchandises de l'annexe 4.

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-4 du CGCT**

- **Parti pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

Les Hauts-de-France sont :

- la 2<sup>ème</sup> région dans le secteur de l'entrepôt (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'entrepôt 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 (dessalement logistique, un phénomène à maîtriser)

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

- **Résultats attendus :**

- une concentration des plateformes logistiques et des implantations privilégiées aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier). Il s'agit ainsi de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux
- une gestion économe du foncier
- des aménagements qualitatifs : réutilisation des friches, densification, conditions de taux d'occupation, accessibilité...
- identification des secteurs à enjeux en fonction des bassins d'emplois, des secteurs d'activités et des chargeurs les plus importants...
- mener un travail partenarial visant à hiérarchiser les plateformes et sites multimodaux à enjeux.

● **Leviers :**

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

- **privilégier l'implantation à l'accès bi ou tri-modal de ces zones**
- **accorder une attention particulière au traitement qualitatif des zones** (densification, aménagements paysagers, respect de la biodiversité pour un traitement qualitatif des zones)
- **favoriser l'accessibilité et la multifonctionnalité des zones pour les salariés**
- **traiter et reconvertir des friches**
- **veiller à un taux d'occupation des zones existantes conséquent avant la création de nouvelles zones**

● **Echéance :**

2030

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

7

- **Références juridiques :**

- Article R4251-4 du CGCT

- **Partis pris concerné :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

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

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

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

#### 4 enjeux se dégagent :

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

#### ● Résultats à atteindre :

	2012	2030	2050	
Taux de charge	Tx de remplissage pour les + de 3,5 tonnes	15%	40%	70%
Trajets à vide	Km parcourus	20%	10%	5%
Eco conduite	nbre de chauffeurs formés	30%	100%	100%
Part modale (fluvial, ferroviaire)	Part modale en tonne /km	15%	25%	30%

#### ● Résultats « Climat Air Energie » :

	2021	2026	2031	2050				
Réduction de la consommation énergétique régionale en Gwh /an et % depuis 2012	-3%	881	-4%	1298	-4%	1681	-9%	6 119
Réduction des émissions de GES en Hauts de France en Kteq CO2/an et % depuis 2012	-2%	211	-2%	317	-2%	416	-3%	1 618

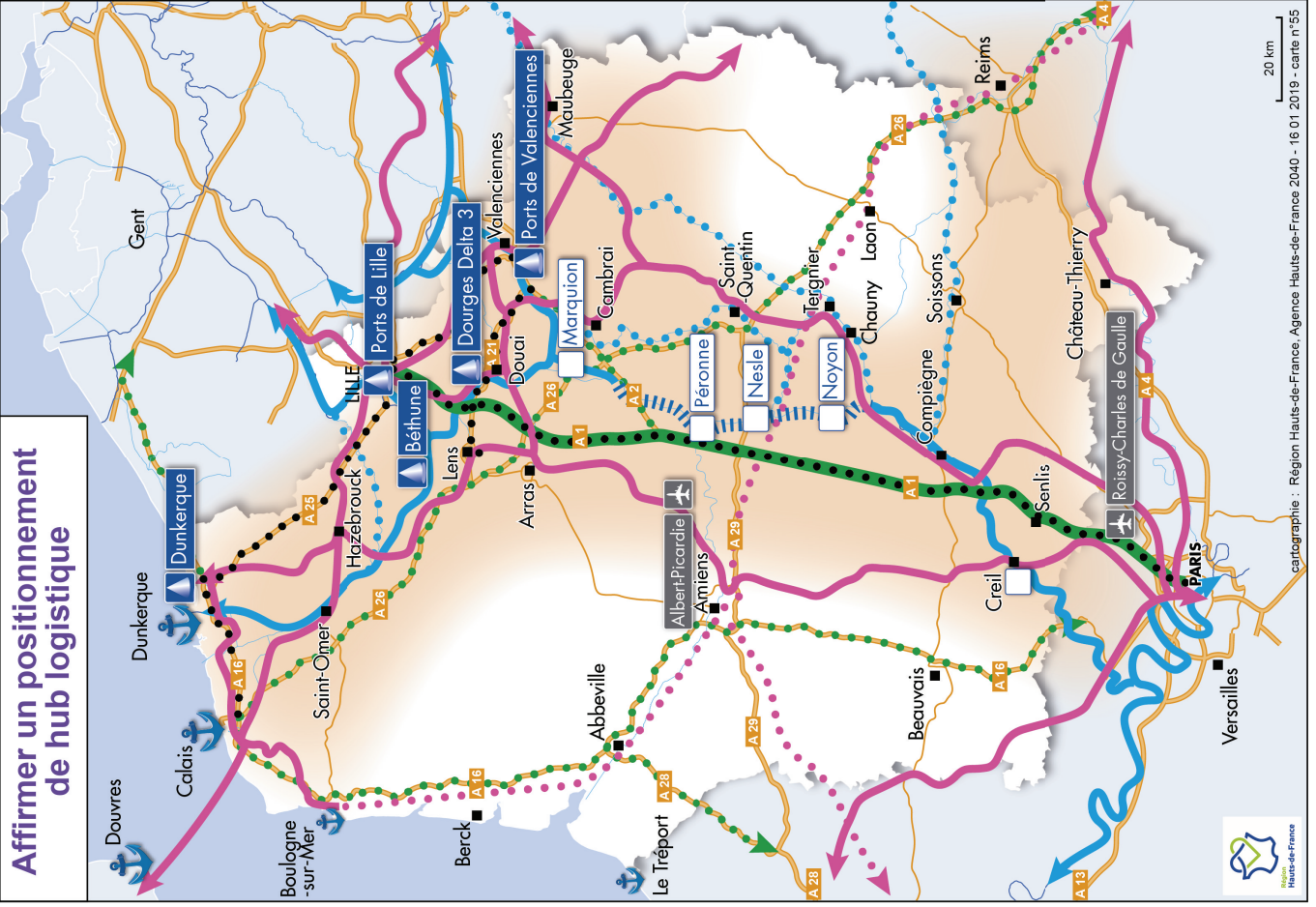
**Indicateurs de résultat** : consommation énergétique et émissions de GES pour le transport de marchandises

● **Leviers** :

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

- **intégrer la thématique logistique urbaine dans les documents d'urbanisme** (localisation de sites logistiques, foncier...)
- **développer des centres de distribution urbaine de façon maîtrisée, cohérente et intégrée au regard de la stratégie d'aménagement des territoires**
- **accompagner l'émergence d'une organisation intégrée de la logistique dans les projets de territoire, notamment par la logistique urbaine fluide**
- **recourir à des modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier kilomètre**
- **créer des lieux de partage entre acteurs**

## Affirmer un positionnement de hub logistique



cartographie : Région Hauts-de-France, Agence Hauts-de-France 2040 - 16 01 2019 - carte n°55

### Infrastructures existantes :

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

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

- Système multimodal dans l'interland 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

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

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

Le Canal Seine-Nord Europe aura un gabarit de type 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 limites à 800 tonnes, au niveau du « goulet » du Canal du Nord. Long de 107 kilomètres, entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, d'une largeur courante de 54 mètres, ce projet comprend la réalisation de 6 écluses (ainsi que d'une écluse de jonction), 61 rétablissements routiers ou ferroviaires, un bassin réservoir de 154 millions de 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 sera développé dans une Directive régionale d'aménagement, distincte du SRADDET.

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

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

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

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

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

8

### ● **Références juridiques :**

- **Article R 4251-4 du CGCT**

### ● **Parti pris concerné(s) :**

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

### ● **Tendances observées :**

- la stratégie nationale portuaire expose des secteurs de coopération entre ports maritimes selon une logique de façade et une coopération avec les principaux ports intérieurs dans une logique d'axe. Pour les Hauts-de-France, l'Axe Nord est structuré à partir de la façade maritime du Grand Port Maritime de Dunkerque, de Boulogne-Calais et Eurotunnel, en relation avec les ports intérieurs et leur hinterland.
- la création de Norlink Ports en 2016 marque la première étape d'une structuration de la coopération interportuaire en Hauts-de-France. Association des ports des Hauts-de-France, Norlink Ports regroupe les ports gérés par les Chambre de Commerce et d'Industrie, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Déroit 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 valenciennais 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 préexistant sur l'axe Seine-Escaut (cf. carte hub logistique)
- trafics de référence 2017 (chargement-déchargement) : trafic global sur le réseau de la Région Hauts-de-France : 11,54 Mt dont : Canal du Nord (3,4 Mt), Escaut canalisé (4 Mt)<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>

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

<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

Le trafic total, incluant le trafic de transit s'élève ainsi à 14,5 Mt/an pour le réseau Hauts-de-France.

- trafic de référence des ports intérieurs : port de Lille (2017) : 1,17 Mt, ports du Valenciennois (2017) : 991 683 t, port de Béthune (2017) : 314 000 t, port céréalier de Languevoisin (2017) : 107 590 t, port de Longueil Ste-Marie (2017) : 50 009 t, port céréalier de Noyon (2017) : 65 050 t, port céréalier de Marquion (2016) : 23 556 t.

● **Résultats attendus :**

Le CSNE est source d'attractivité, de création d'emploi et de développement territorial, notamment pour l'industrie régionale (conformément aux dynamiques TRI et Euro-hub du SREII). Une offre cohérente est proposée à l'échelle du système portuaire régional, incluant les plateformes du CSNE. Les équipements multimodaux des plateformes sont adaptés au potentiel offert par chacun des sites et territoires.

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

- mesure des effets induits sur l'ensemble du réseau fluvial régional :
  - augmentations de trafic des sites existants, ports et quais français entre Paris et la Belgique,
  - remplissage des friches ou espaces disponibles en bord à voie d'eau sur l'axe Seine-Escaut,
  - évolution de la part modale du fluvial dans le transport de marchandises en région.
- mesure des effets directs sur le Canal Seine-Nord Europe :
  - taux de remplissage des plateformes,
  - trafic annuel sur le CSNE,
  - nouvelles infrastructures construites, raccordements réalisés.

● **Leviers :**

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

- faire évoluer les gouvernances portuaires du réseau fluvial à grand gabarit afin de renforcer leurs modèles économiques ;
- proposer une approche différenciée sur les quais, ports et plateformes multimodales du CSNE. Cette approche doit permettre de renforcer/faire émerger des sites phares en matières de places industrialo-portuaires, à partir des écosystèmes industriels en place et d'identifier les raccordements modaux prioritaires ;
- garantir l'insertion de ces équipements d'intérêt régional dans une stratégie d'axe Seine-Escaut (vers Dunkerque, l'Escaut, la Lys). À cet effet, il sera nécessaire de bâtir une gouvernance pour l'axe Seine-Escaut ;
- travailler à une mutualisation des flux des industriels pour bâtir des solutions logistiques de transport combiné.

● **Echéances :**

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

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

9

### ● **Références :**

Initiative régionale

### ● **Parti pris concerné :**

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

### ● **Tendances observées :**

- des évolutions positives en termes de parts de marché de la voie d'eau, en particulier pour le trafic conteneurs, démontrent l'intérêt du mode fluvial dans l'économie régionale.
  - en zones urbaines, la pression foncière croissante le long des voies d'eau peut conduire à limiter le développement ou l'accès des sites portuaires (par ex sur la MEL et le Douaisis), ou à des suppressions d'accès aux berges.
  - un engouement pour le tourisme fluvial et fluvestre est constaté au niveau national : le nombre de paquebots fluviaux sur la Seine a plus que doublé entre 2011 et 2017 (VNF et Haropa tablent sur une augmentation de 50% à échéance de cinq ans) ; en 2017, un schéma directeur pour le développement de la croisière fluviale sur la vallée de la Seine a été adopté. Il vise à créer ou aménager des escales de croisière entre Paris et le Havre, et à les équiper en nouveaux services, dans la perspective de retombées économiques pour les territoires situés le long de l'axe Seine ; un développement de la plaisance fluviale autour d'itinéraires touristiques se traduit par l'intérêt des opérateurs de croisière pour de nouvelles destinations (démarche Oise River Cruises).
  - cet engouement est également marqué par le développement des loisirs nautiques sur plans d'eau : ski nautique, wake board, barefoot, wakeskat...Un protocole d'accord 2018-2022 a été signé entre VNF et le comité national olympique français relatif à la pratique des sports nautiques sur les voies navigables intérieures.
  - malgré ces tendances, des freins structurels à l'usage de la voie d'eau persistent, le principal étant lié à la limitation du gabarit (largeur, tirant d'eau, tirant d'air...).
- **T0 :**
- le trafic fluvial est fortement lié à la vitalité des principales filières des Hauts-de-France utilisatrices de la voie d'eau<sup>6</sup> : agroalimentaire (3,7 Mt), matériaux de construction (2,9 Mt), métallurgie (1,6 Mt), conteneurs et colis (0,77 Mt), engrais (0,76 Mt), énergie (0,59 Mt), produits chimiques (0,54 Mt). Les 11 Mt transportées en 2017 ont permis d'éviter le passage de 570 000 camions sur les routes.
  - trafics de référence : se référer à l'objectif opérationnel n° 1

<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
- encourager les EPCI à se doter d'une stratégie d'anticipation foncière aux abords des voies d'eau à grand gabarit

Le projet d'aménagement et de développement CSNE sera développé dans une Directive régionale d'aménagement, distincte du SRADDET.

Ces stratégies doivent permettre de favoriser le développement d'activités en lien avec le mode fluvial ou la présence de l'eau, et d'organiser la cohabitation des différentes activités aux abords des voies d'eau ; les documents d'urbanisme (SCoT et PLU) 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

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

10

- **Références :**

Initiative régionale

- **Type d'objectif :**

Opérationnel

- **Parti pris concerné :**

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

- **Tendances observées :**

- tourisme fluvial/fluvestre et activités cyclables sont indissociables : 87% du réseau fluvial confié à Voies Navigables de France (VNF) – navigable et non-navigable – se situe à moins de 5 km d'une véloroute inscrite au Schéma national Développement du tourisme à vélo. VNF et l'association Départements & Régions cyclables (DRC) ont d'ailleurs signé un partenariat en 2016 pour favoriser le développement d'itinéraires cyclables le long des voies d'eau et développer leur attractivité touristique.
- le développement d'une économie touristique axée sur les bords de voies d'eau progresse selon des logiques d'axes, à l'instar de Loire à vélo, du Grand projet vallée de Somme, de Seine à vélo... Selon les enquêtes 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

Le projet d'aménagement et de développement CSNE sera développé dans une Directive régionale d'aménagement, distincte du SRADDET.

### ● Echéances :

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

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

11

- **Références :**

Initiative régionale

- **Parti pris concerné :**

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

- **Tendances observées :**

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

- **T0 :**

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

- **Résultats attendus :**

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

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

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



Les emprises du Canal du Nord qui ne sont pas maintenues en eau sont renaturées, dans l'attente d'aménagements ultérieurs, pour contribuer aux objectifs régionaux de protection et de restauration de la biodiversité, ou affectées à des usages agricoles.

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

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

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

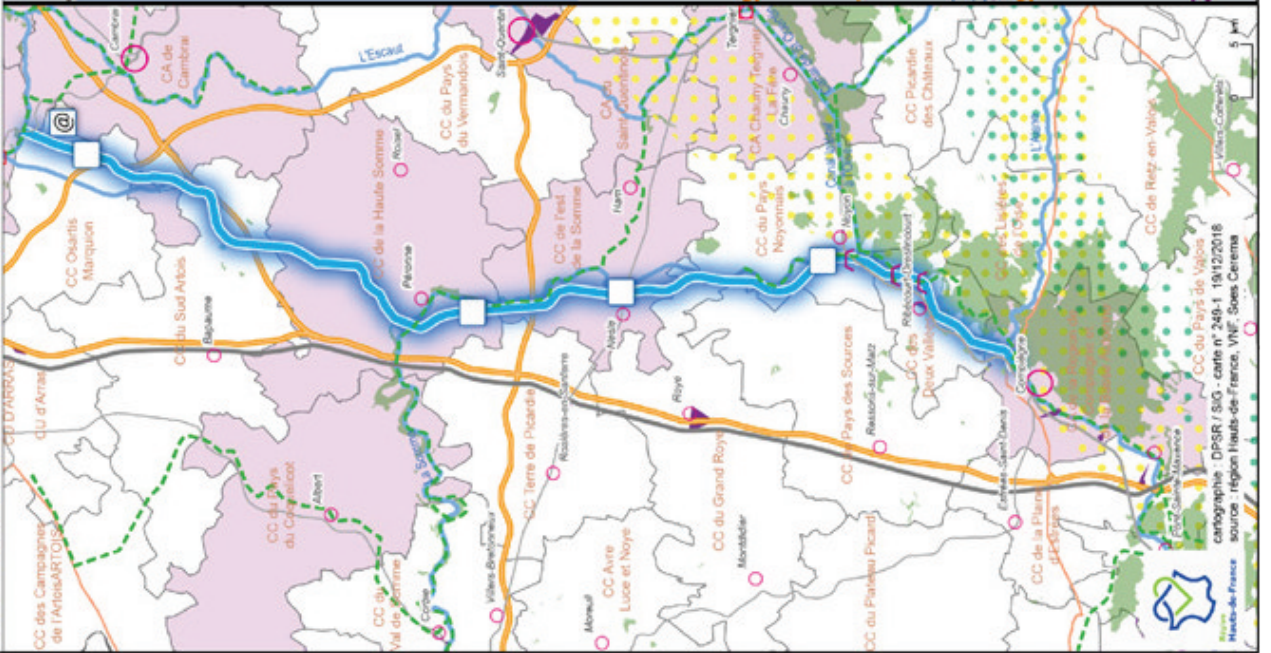
- **Leviers :**

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

- **Echéances :**

Approbation du SRADDET et au-delà.

**Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités**



**Faire du canal un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France (complémentarité, mise en réseau des sites et infrastructures)**

- Capitale régionale
- Second pôle régional
- Pôle d'envergure régionale
- Pôle intermédiaire
- Emprise des EPCI
- Territoires d'industrie (Zoom / générale)
- Plateformes multimodales existantes
- en projet @ projet E-Valley
- TGV
- Grandes lignes
- TER (zoom)
- Autoroutes
- Routes principales
- Hinterland

**Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal**

- Canal Seine Nord Europe et emprises foncières bord à canal
- aires logistiques denses

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

- Tracés véloroutes voies vertes nationaux
- Coupsures de tracés de grande randonnée

**Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du canal**

- Réservoirs de biodiversité
- Continuités écologiques d'importance nationale (ONTVB)
- Migration de l'avifaune
- Milieux boisés

cartographie - DPSR / SGC - carte n° 248-1 / 19/12/2016  
 source : région Hauts-de-France, VNF, Soes Cerema



## Assurer un développement équilibré et durable du littoral

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

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

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

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

- le développement de l'économie maritime
- les conditions de préservation de l'attractivité du littoral
- des enjeux de connaissance et de gouvernance

- **Références juridiques :**

- Article L321-14 code environnement et Art. L4251-1 du CGCT

- **Partis pris concernés :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

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

Le tourisme constitue une des activités économiques du littoral, dont l'importance est plus ou moins grande selon les endroits. Les grands événements et les grands équipements participent à une offre qui attire un public régional et extra-régional. L'attractivité touristique du littoral des Hauts-de-France repose également sur un cadre paysager et naturel relativement préservé et peu artificialisé, à la différence du littoral belge ou d'autres parties du littoral français. Depuis plusieurs années, le « tourisme vert » et de retour à la nature continue à se développer et conduit la clientèle touristique à rechercher prioritairement une

qualité de vie et des paysages préservés. Cela représente une opportunité de développement économique pour les espaces ruraux et les espaces littoraux et notamment ceux les moins anthropisés. Avec de nombreux sites préservés et de qualité, le littoral des Hauts-de-France peut ainsi répondre à cette demande. Dans la même logique de tourisme de « bien-être », plusieurs territoires littoraux en région ont depuis longtemps attiré une clientèle autour d'activités de cures et de santé à l'image du pôle hospitalier de Berck ou du centre de thalassothérapie du Touquet. Ce secteur touristique s'appuie là encore sur le cadre de vie, ainsi que sur des équipements d'accueil dédiés. Il représente un secteur qui continue à attirer les investisseurs.

● **T0 :**

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

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

● **Résultats attendus :**

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

Aussi, les leviers à mobiliser sont multiples :

- **préserver le cadre de vie et les espaces naturels du territoire** en recherchant les solutions les plus adaptées et un équilibre entre les différentes fonctionnalités. Cette recherche de la préservation du cadre de vie sur le littoral devra être portée dans une vision globale sur l'ensemble des sujets liés (infrastructures et modes de transport, habitat et occupation de l'espace, activités économiques et agricoles, ...) et des enjeux à relever (risques liés au changement climatique, problématique de la pollution de l'air et des rejets au milieu naturel et en mer...).
- **développer les activités touristiques et récréatives du littoral et son rayonnement extra-régional** : une attention particulière sera portée à la visibilité de l'ensemble du littoral et à une promotion adaptée mettant en cohérence et valorisant l'offre touristique des différents espaces littoraux et arrière-littoraux (Baie de Somme, Côte d'opale, Flandre maritime, arrière-pays Audomarois, etc.) et pouvant contribuer à une image plus qualitative au bénéfice de toute la région.
- **considérer le foncier littoral comme une ressource précieuse et non renouvelable** : il s'agira d'encourager un usage économe et limité du foncier littoral. Sans empêcher toutes possibilités de développement, il s'agira d'encourager à l'innovation sur les formes urbaines (logique d'« eco-stations balnéaires », d'« eco-agglomérations portuaires et littorales » ...) ainsi que sur des implantations alternatives dans l'arrière-pays (à croiser nécessairement avec les questions de mobilité multimodale) répondant également à l'enjeu d'égalité des territoires. Une logique de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays doit permettre de répartir entre les territoires les pressions exercées sur le milieu, les bénéfices liés à l'attractivité littorale, ainsi que les efforts pour assurer l'entretien des équipements, dont la gestion des risques naturels.

● **Echéances :**

- **Références juridiques :**

- **Article L321-14 code environnement et Art. L4251-1 du CGCT**

- **Partis pris concernés :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

- Dunkerque et son Grand Port maritime, port polyvalent (vrac liquides et solides, marchandises générales) : 1er port français d'importation des minerais et de charbon, 1er port français pour l'importation de fruits en conteneurs, 1er pôle fret ferroviaire français, 2nd port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne, 1er port fluvial des Hauts-de-France ;
- Boulogne-sur-Mer et Calais et le port Boulogne-Calais, port unique depuis juillet 2015 : 1er port de pêche français, 1er port français de voyageurs et le 4ème port français de marchandises ;
- en Seine Maritime, Le Tréport et son port départemental, géré par la CCI Littoral Hauts de France, port de pêche et de commerce qui accueille également des bateaux de plaisance, avec une influence sur les territoires et les activités économiques de la région ;

- à ces pôles s'ajoutent cinq ports départementaux Gravelines-Grand Fort-Philippe, Étaples, Le Crotoy, Le Hourdel et Saint-Valéry-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 de 1 990 000 véhicules transportés. Le nombre de passagers transportés frôle quant à lui les 9 millions. Mais, comparés aux ports de la Rangée Nord, alignement des principaux ports européens le long du littoral méridional de la Mer du Nord (du Havre à Hambourg) et principale porte d'entrée de la partie continentale du nord-ouest européen, leur place reste relativement modeste. Ils ne regroupent que 7,4 % du trafic de marchandises hors conteneurs de la Rangée Nord contre 36,3 % à Rotterdam, 11,1 % à Amsterdam, 10,3 % à Anvers, 5,2 % à Hambourg et 4,6 % au Havre. Par ailleurs, leur part de marché sur le trafic conteneurisé reste marginal avec 0,7 % du total de la Rangée Nord (source : INSEE). Pourtant, le transport par conteneurs concerne aujourd'hui des produits très variés et apporte beaucoup de valeur ajoutée aux activités portuaires, générant un nombre important d'emplois. Les ports des Hauts-de-France occupent peu ce créneau et la région reste largement desservie par Rotterdam, Anvers, mais aussi Le Havre.

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

## ● T0 :

Part de la région dans le trafic portuaire national (25% et 32% des importations nationales par mer). Nombre d'emplois de l'économie maritime (25 613)

## ● Résultats attendus :

Le littoral des Hauts-de-France constitue aujourd'hui un espace important de passage, que ce soit par l'axe nord est / sud-ouest (chenal maritime) ou l'axe nord-ouest / sud est (traversée maritime et ferroviaire, via le tunnel sous la Manche, entre la Grande Bretagne et le continent). Des grands projets tels que le Canal Seine Nord Europe viendront conforter ce positionnement, sous certaines conditions. La posture régionale consiste à faire des Hauts-de-France une région maritime et fluviale de premier plan. Malgré une large façade maritime performante sur de nombreux plans - industrielle, énergétique, portuaire, touristique et bien d'autres encore, les Hauts-de-France ne sont pas en effet suffisamment perçus comme un territoire maritime à part entière comme peut l'être la Bretagne. Les potentialités à exploiter sont encore nombreuses : valorisation du patrimoine naturel et historique exceptionnel dans le cadre du tourisme durable (liens avec l'objectif « assurer des conditions d'un accueil sobre et respectueux »), exploitation des énergies renouvelables ou encore développement de l'éco-logistique de nouvelle génération. La maîtrise des flux (personnes, marchandises, énergie) constitue à ce titre une condition indispensable de réussite : les portes d'entrée régionales portuaires et ferroviaires doivent en ce sens faire l'objet d'une attention particulière car elles sont garante de l'accessibilité externe optimale et donc de la capacité de la région à bien s'insérer dans les échanges internationaux. Les enjeux sont donc nombreux : absence de rupture de charges, qualité de service et d'informations, choix variés d'itinéraires fiables et fluides et intermodalité. Si les stratégies engagées de concert par la Région et ses partenaires aboutissent, le littoral, valorisé mais préservé,



sera complètement arrimé, connecté et intégré à son hinterland mais aussi à l'ensemble du territoire régional, avec des portes d'entrée régionales jouant pleinement leur rôle d'interface à l'échelle régionale, nationale et même nord-ouest européenne, tout en bénéficiant des effets potentiels du Brexit. Cet objectif est en lien étroit avec les objectifs du « hub logistique » contribuant à faire des Hauts-de-France la porte d'entrée de l'Europe du nord-ouest.

- **Leviers :**

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

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

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

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

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

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

La valorisation régulée des portes d'entrées doit nécessairement passer par l'organisation des flux, surtout si l'on table sur leur augmentation, alors que des problèmes de congestion et des goulots d'étranglement se posent déjà dans la situation actuelle. La mise en place d'itinéraires alternatifs, dans une perspective durable, correctement balisés et sans rupture de charge, constitue donc un enjeu majeur : tous modes confondus, que ce soit 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 de la stratégie du hub logistique et de valorisation des portes d'entrée, la Région insiste sur la nécessité d'être très attentif à la qualité ainsi qu'à la diversité du cadre global, notamment sur le plan de l'aménagement, de l'offre de services, de l'information (signalétique, balisage, connexions et rabattement sans rupture de charge vers les itinéraires alternatifs) et de l'environnement.

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

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

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

● **Echéances :**

2050

- **Références juridiques :**

- Article L321-14 code environnement et Art. L4251-1 du CGCT

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 waterings » qui constituent un polder où l'eau est évacuée par gravité en période de marée basse ou par pompage en période de marée haute).

Ainsi, deux aspects sont essentiels :

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

- **T0 :**

Evolution du trait de côte, état des ouvrages existants

- **Résultats attendus :**

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

Ces attentes pourront se traduire par :

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

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

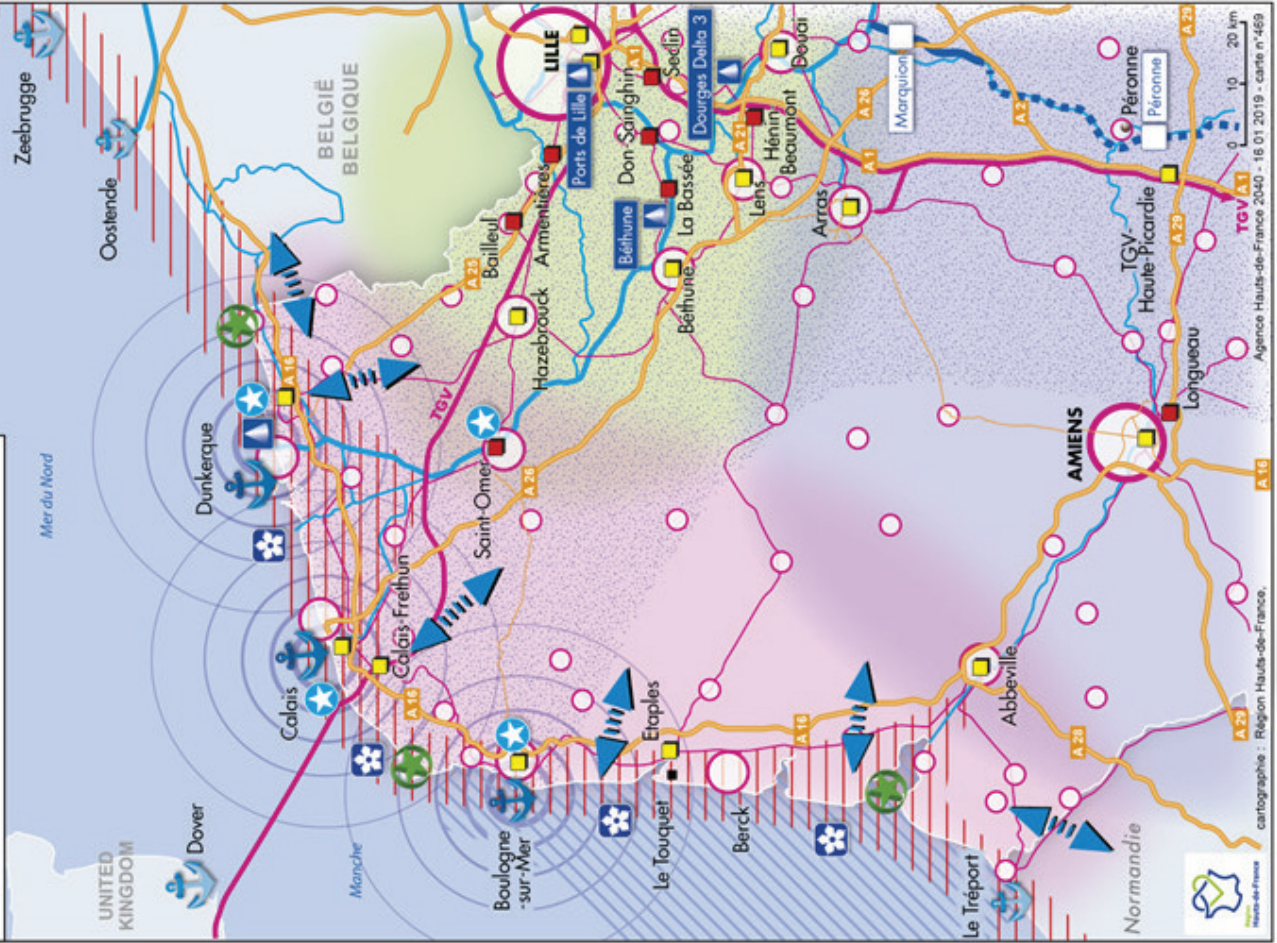
● **Leviers :**

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

- **poursuivre et conforter l'observation et l'analyse des phénomènes**, grâce à la mobilisation des travaux des réseaux d'observation (réseaux de connaissance, observation, recherche, connaissance de la dynamique du trait de côte) dans les documents de planification (SCoT en particulier), le partage d'expériences (participation à des réseaux, aux instances liées au Document stratégique de façade en particulier), la réalisation de diagnostics de vulnérabilité des territoires. La prise en compte des pressions et des retombées positives des milieux naturels pour les territoires (attractivité, protection contre la mer) dans les démarches d'aménagement et d'entretien des équipements et des espaces publics est à encourager.
- **encourager des stratégies coordonnées et une mise en action des acteurs dans des perspectives à moyen et long terme** : mobilisation des collectivités du littoral, développement des plans de gestion permettant d'être plus résilients (notamment en privilégiant des solutions biodiversitaires), développement d'une gestion territoriale conjointe et cohérente des risques liés à l'érosion côtière et à la submersion marine, prise en compte systématique d'une logique de solidarité entre le littoral et l'arrière-pays - tant pour son financement que pour son entretien et la répartition des retombées économiques positives - dans la réflexion sur tout nouvel équipement structurant à l'échelle des intercommunalités littorales, l'étude systématique des options d'adaptation (repli stratégique ou évolution des modalités de construction et d'urbanisme) dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies territoriales de gestion des risques littoraux et des documents de planification et d'aménagement du territoire.

● **Echéance :**

## Assurer un développement équilibré et durable du littoral



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

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

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

- Principaux ports maritimes des Hauts-de-France
- Ports maritimes hors région
- Accompagner les grands projets de développement des principales portes maritimes et favoriser la connexion des ports à leur hinterland
- Hinterland portuaire et axe Nord - Sud
- Canal à grand gabarit
- Canal Seine - Nord Europe en projet
- TGV / LGV
- Réseau TER
- Pôles d'échanges multimodaux régionaux
- Pôles d'échanges multimodaux de rabattement
- Plateformes trimodales
- Projet de plateforme

## Encourager la gestion intégrée du trait de côte

- Espace maritime Manche Est - Mer du Nord : planification des usages
- Coordonner les stratégies d'aménagement pour préserver les espaces naturels, prévenir les risques côtiers et gérer durablement le foncier littoral
- Acquisitions du Conservatoire du Littoral (classement en zones paysagères)

## Ossature régionale :

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

# MODELE D'AMENAGEMENT



## Garantir un système de transport fiable et attractif

Pour atteindre ces objectifs déclinés ci-après, la Région propose en annexe 4 une Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) et une Planification Régionale des Infrastructures de Transports (PRIT).

- **Références juridiques :**

- **Article R4251-4 du CGCT**

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. 35% des habitants des Hauts de France (11 ans et plus ont un budget temps quotidien de 2 heures et parcourent 83 km) sont des grands mobiles avec un budget temps quotidien de 2h.

● **Résultats attendus :**

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

- une amélioration de la qualité de service des transports collectifs
- des temps de déplacements diminués
- des nouvelles façons de travailler permettant de réduire les besoins de déplacements
- atteindre une part modale des TC de 10 à 12% (Indicateurs : part modale des transports en commun en nombre de déplacements/- part modale des transports en commun en kilomètres (%))

● **Résultats Transports :**

- 1- atteindre une part modale des TC de 10 à 12%
- 2- des temps de déplacements diminués (dans les transports collectifs et sur la route)
- 3- une amélioration de la qualité des Transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses

● **Résultats "Climat Air Energie" :**

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

Indicateurs : - consommation énergétique et émission de GES des véhicules pour le transport voyageurs  
 - part modale des transports en commun en nombre de déplacements/- part modale des transports en commun en kilomètres (%)



- **Leviers :**

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

**1 améliorer la qualité de service des réseaux et des offres de transports**

A court terme, les attentes des usagers sont fortes concernant l'amélioration de l'offre : de meilleures fréquences, régularité et robustesse des services doivent permettre de réduire le temps passé dans les transports et d'améliorer le confort des voyages.

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

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

Ce levier est développé dans l'objectif "développer des nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique".

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

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

● **Références juridiques :**

- Article R4251-4 du CGCT

● **Parti pris concerné :**

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

● **Tendances observées :**

- l'activité de la métropole lilloise génère une mobilité intense avec quotidiennement 4,5 millions de déplacements de personnes (650 000 en échange avec les territoires voisins à la MEL), tous modes confondus, et 100 000 mouvements de marchandises supportés par l'ensemble des réseaux de transport du territoire. A long terme, à l'échelle de l'arrondissement de la métropole, les ambitions du SCOT d'accueillir 110 000 nouveaux habitants et, en matière de développement économique, de poursuivre le développement de l'attractivité métropolitaine en visant la création d'emplois et l'accroissement des richesses produites sur le territoire, constituent un potentiel de génération de flux supplémentaires.
- saturation routière autour de Lille : le réseau autoroutier est saturé en moyenne quatre heures par jour. Les ralentissements durent de 7 à 9 heures puis de 17 à 19 heures. 10% du trafic journalier se concentre sur deux heures le matin et le soir. Le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération.
- principaux constats concernant les différents modes de déplacements réalisés par les habitants de la métropole (parts modales, source Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2016 auprès des habitants de la MEL) :
  - un usage majoritaire de la voiture particulière qui a augmenté ces 10 dernières années : 57,5 % (56 % en 2006)
  - un usage des transports collectifs urbains (métro, tramway, bus) et ferroviaire (TER) en progression : 11 % (10% en 2006)
  - la marche demeure un mode de déplacement très important avec 30 % de part modale, mais qui diminue (32 % en 2006), et la pratique du vélo demeure stable avec environ 2% de part modale, mais avec une pratique qui tend cependant à augmenter à Lille et ses abords.
  - un usage très important de la voiture par les actifs, de 66 % en moyenne pour l'ensemble des actifs (travail à temps plein, à temps partiel, en recherche d'emploi) et pouvant atteindre 71 % pour les actifs à temps plein, avec un taux d'occupation de 1,1 personne par véhicule.
- des parts modales pour les flux d'échange entre la MEL et les territoires voisins très majoritairement orientées vers la route
  - 650 000 déplacements par jour
  - 2/3 avec la région ; 1/4 avec la Belgique
  - 90% en voiture particulière / 10 % en transports collectifs

- une étoile ferroviaire régionale très dense centrée sur Lille, un réseau de 2 lignes de métro et 2 lignes de tramway qui desservent le tissu urbain dense, complété par 4 Lianes à haut niveau de service, un réseau urbain de bus dense et des lignes d'autocars. 11 pôles d'échanges (ferroviaire et/ou urbain) et 10 parcs-relais

- régularité des trains de l'étoile ferroviaire lilloise : en 2016, 88,6 % des trains sont arrivés à l'heure.

● **Résultats attendus :**

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

● **Leviers :**

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

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

Ces leviers et les propositions d'actions correspondantes sont développés dans l'annexe 4 « planification régionale de l'intermodalité et planification régionale des infrastructures de transport » (points B.III.1 de la partie sur la mobilité des personnes et 3.1 du plan d'actions).

● **Echéance :**

2030

## PROJET DE RESEAU EXPRESS HAUTS-DE-FRANCE DANS UN SYSTEME EXPRESS METROPOLITAIN

Le problème d'accessibilité à la métropole lilloise est crucial et les solutions doivent être réfléchies à une échelle plus large que celle de la métropole pour répondre également aux besoins depuis et vers les territoires plus éloignés.

Le SRADDET doit répondre à l'enjeu de confortement de l'attractivité de la métropole Lilloise pour en faire bénéficier l'ensemble du territoire régional en favorisant une bonne accessibilité par la fluidification des trafics et le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle en lien avec l'amélioration du cadre de vie, plus agréable et plus sain, et la qualité des déplacements, plus confortables et plus fiables, pour les habitants et les usagers de la métropole.

Quels que soient les choix futurs, il convient d'aborder les problématiques de congestion en lien avec les phénomènes de métropolisation et les choix d'organisation générale, de complémentarités et d'équilibres territoriaux de la nouvelle région. Les technologies numériques et les nouveaux services et pratiques associés constituent dans cette perspective des composantes essentielles de l'attractivité. Par ailleurs, il faut noter que l'enjeu de rayonnement de la métropole Lilloise est particulièrement important pour l'ancien bassin minier qui lui est fortement connecté au regard des déplacements des actifs.

Il est indispensable de mettre en place des solutions pérennes pour renforcer l'attractivité et diversifier le système de mobilité. Le développement de l'attractivité et du rayonnement de la métropole Lilloise (MEL) passe par une meilleure organisation des échanges, l'optimisation de l'usage des réseaux de transport existants, la complémentarité avec les territoires voisins et les systèmes urbains régionaux et transfrontaliers.

S'agissant de la saturation du nœud ferroviaire lillois qui limite la capacité de desserte pour les utilisateurs quotidiens, il convient d'engager les réflexions et d'enclencher des opérations permettant notamment de favoriser à terme un système express métropolitain (SEM) et la mise en place d'une offre de type « RER métropolitain ». Ces opérations pourraient viser, par exemple, des aménagements en gare, la simplification de la gestion de l'infrastructure ou encore la modernisation des systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures. Les réflexions et études correspondantes, associant l'ensemble des parties dont l'Etat, le gestionnaire d'infrastructures et les autorités organisatrices de la mobilité, devront en particulier intégrer les projets de modernisation de l'existant, questionner les différentes options qui se sont exprimées à travers le schéma directeur des infrastructures (SDIT) de la MEL et nourrir le projet de Réseau Express Hauts-de-France.

Le projet de Réseau Express Hauts-de-France étend vers la Belgique et vers la Picardie le projet ambitieux de Réseau Express Grand Lille (REGL) qui a été initié dans un premier temps pour apporter une réponse globale aux besoins de mobilités des 3,8 millions d'habitants de l'espace dénommé Aire Urbaine Centrale, s'étendant depuis l'agglomération lilloise jusqu'au bassin minier.

Ce projet de REGL, conformément à la législation, a été soumis à un débat public en 2015.

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

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

Le Réseau Express Hauts-de-France est donc un grand projet régional qui fait partie des solutions de désenclavement de la métropole lilloise. Il est prévu à long terme (au-delà de 2030) et des recommandations peuvent être énoncées pour veiller à une urbanisation maîtrisée autour des futures gares (traité dans le cadre de l'objectif sur les PEM), pour avoir une attention particulière autour des polarités de Lille Flandre et d'Hénin-Beaumont ou encore pour anticiper une stratégie foncière au regard des faisceaux prévisionnels. Les réflexions menées dans le cadre de la démarche SEM constituent un préalable indispensable aux études d'approfondissement de ce projet.

- **Références juridiques :**
- **Article R4251-4 du CGCT**
- **Parti pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

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

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

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

#### ● **Résultats attendus :**

- facilitation et diversification des possibilités d'accès en transports collectifs aux pôles franciliens
- amélioration de l'accès au pôle économique et d'emploi de Roissy
- amélioration de l'accès aux différents pôles d'emploi et d'activité d'Ile de France, notamment par une connexion optimale au Grand Paris Express
- accès facilité à la grande vitesse grâce à la gare TGV et à l'aéroport international de Roissy
- 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 **étendre tout particulièrement l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare** en améliorant l'accessibilité en transports collectifs et modes doux des gares desservies par la liaison Roissy-Picardie et en favorisant l'intermodalité
- 5 **s'appuyer sur les liaisons ferroviaires pour faciliter les échanges et pour diversifier les portes d'entrées en Ile-de-France : réalisation de Roissy-Picardie, articulation avec le Grand Paris express, amélioration de l'accessibilité de l'Aisne au pôle de Roissy, accélération, cadencement et modernisations des lignes TER**

## LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

De nombreux actifs du sud de la région travaillent sur la plateforme de Roissy ou plus largement sur le pôle d'emplois de Roissy. Au-delà de la gare de Paris Nord, qui arrive à saturation, il est indispensable de diversifier les portes d'entrées ferroviaires en Ile-de-France.

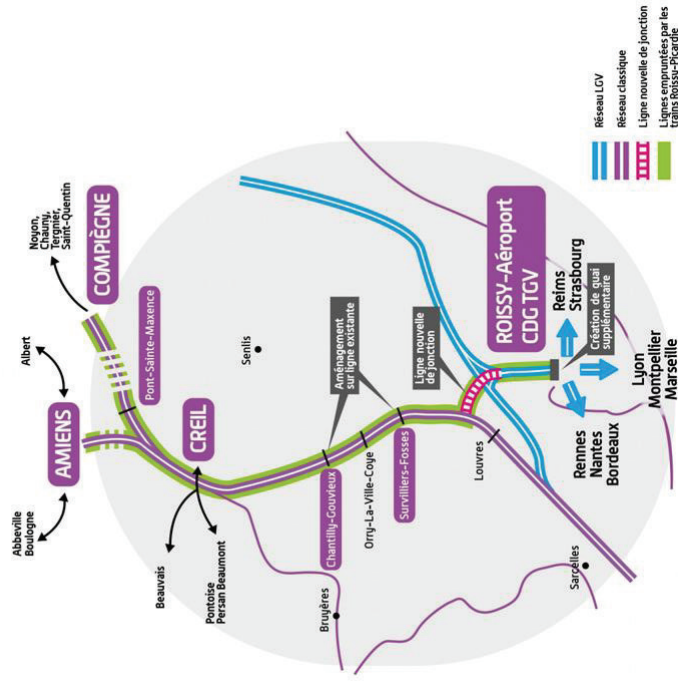
C'est dans cette logique que s'inscrit le projet Roissy-Picardie, qui consiste d'une part en la création, dans le Val d'Oise, d'une ligne nouvelle de 6 km environ, reliant la ligne à grande vitesse d'interconnexion à la ligne classique Amiens-Creil-Paris, et d'autre part en la réalisation d'aménagements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

Par ailleurs, lorsque la ligne 17 du Grand Paris Express sera réalisée, il constituera une nouvelle porte d'entrée en Ile-de-France.

- **Echéance :**

Projet Roissy-Picardie : horizon 2025  
Autres réflexions d'accès à l'Ile-de-France : 2030 / 2050

## SCHEMA GÉNÉRAL DU PROJET



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

18

- **Références juridiques :**

- Article R4251-4 du CGCT

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif vise à :

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

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

- **Tendances observées :**

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

- économique, la mobilité est un facteur d'insertion et d'accès à l'emploi et à la formation
- environnemental, par l'accès aux modes doux, alternatifs
- sanitaire, via l'accès aux soins
- social, via les liens sociaux et les loisirs

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

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



● **Résultats attendus :**

- 1- une couverture des territoires par une AOM qui devra proposer des services adaptés aux besoins locaux
- 2- une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses
- 3- un accompagnement des publics les plus fragiles

● **Leviers :**

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

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

● **Echéance :**

2030

- **Références juridiques :**
- **Article R4251-4 du CGCT**
- **Parti Pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

En moyenne, dans un rayon d'1 km autour des gares et points d'arrêts de la Région	3 423 habitants 310 lycéens 1 893 emplois	Intensité urbaine moyenne rayon 1km : 17.82
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 :**

- un traitement des gares et points d'arrêt différencié selon leurs spécificités
- des gares et des pôles d'échanges intégrés dans la ville et les territoires, et offrant une accessibilité et des services efficaces aux usagers

- **Leviers :**

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

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

Pour ce faire, la Région propose une typologie des PEM avec des attendus propres à chaque type de PEM (cf. règle générale n°27 du fascicule du SRADDET)

- **Echéance :**

2030

- **Références juridiques :**

- Art. R4251-4 du CGCT

- **Parti Pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

- **T0 :**

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

- **Résultat attendu :**

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

● **Leviers :**

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

- encourager les démarches partenariales pour la gestion des projets et pour renforcer la relation entre acteurs (partenariat sur des projets spécifiques ; renforcement d'une position Régionale pour les relations transfrontalières, lien avec la Belgique, avec l'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)

21

- **Références juridiques :**
- **Article R4251-4 du CGCT**

- **Parti Pris concerné :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

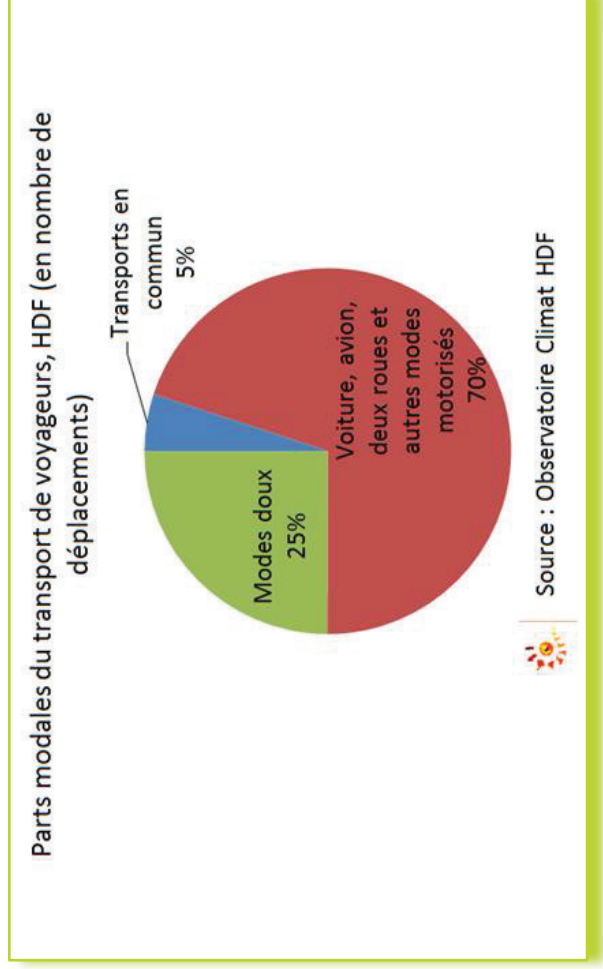
Le nombre de déplacements tend à se stabiliser mais les distances parcourues s'allongent. En effet, les formes urbaines régionales, plus étalées et multipolaires impliquent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air,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

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

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

- **T0 :**

2012



● Résultats attendus :

	2012	2031	2050	
optimiser l'offre de TC	Part modale en voy/ km	9%	12%	20%
	Part modale en nombre de déplacements	5%	10%	14%
co -voiturage	Pers./veh	1,1	1,3	1,5
Part modale du vélo au-delà de 5 km »	Part modale en nombre de déplacements (y compris avec assistance elec)	1%	5%	10%

● Résultats « Climat Air Energie » :

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

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

- **Leviers :**

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

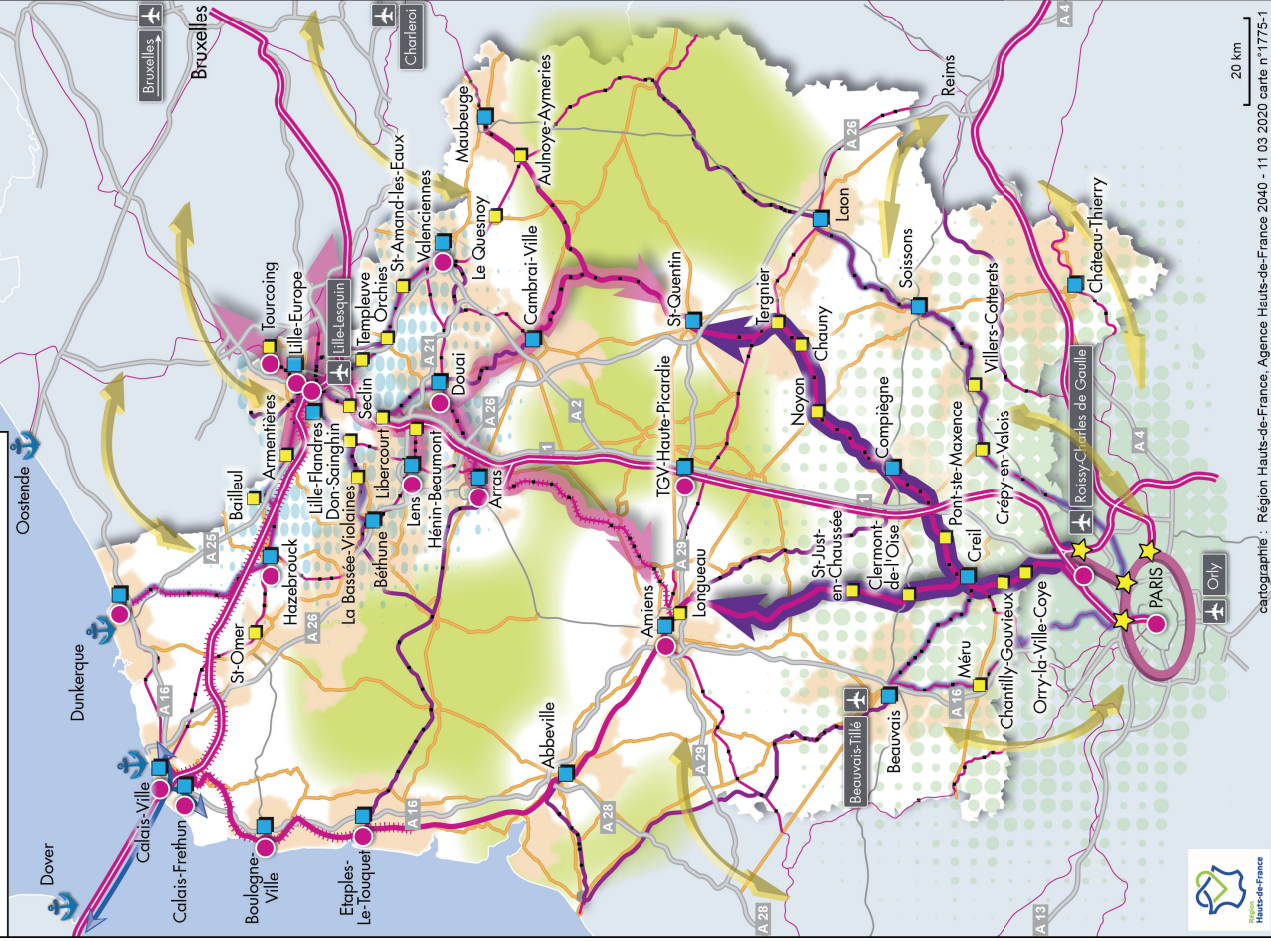
- ① **créer les conditions favorables à l'usage des transports moins polluants, au développement des modes alternatifs et actifs et au déploiement des de nouveaux services de véhicules partagés (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé...)**
- ② **développer le management de la mobilité dans les territoires et dans les organisations publiques et privées/ et l'accompagnement au changement/expérimentations**

- **Echéances :**

2030



## Garantir un système de transport fiable et attractif



### Proposer des conditions de déplacements soutenables

#### S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante :

- Réseau TER
- Ligne TER à accélérer / cadencer / moderniser
- Proposition de Services Adaptés pour les lignes de desserte fine du territoire
- Ligne Paris - Calais et ligne Paris / Cambrai - Maubeuge

#### Proposer un réseau routier d'intérêt régional :

- Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)

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

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

### Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise

- Zone d'influence

- Projet Réseau Express Hauts-de-France

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

- Zone d'influence

- Projet Roissy-Picardie

- Grand Paris Express

- Connexions envisageables avec le Grand Paris Express

### Améliorer les relations transfrontalières et interrégionales :

#### Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux

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

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

- Développer et adapter les services dans les zones rurales

#### Infrastructures existantes :

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

# MODELE D'AMENAGEMENT



Favoriser un aménagement équilibré des territoires

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

- **Parti(s) Pris concerné(s) :**

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

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

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

- **Tendances observées :**

Le secteur du commerce de détail montre au niveau national des signes d'essoufflement depuis 2011 : baisse du chiffre d'affaires, faible consommation des ménages, augmentation du nombre de défaillances des entreprises commerciales dans un contexte de concurrence forte (augmentation du nombre d'implantations) et de hausse des loyers, traduisant un « transfert de la valeur du commerce vers l'immobilier ». Un décrochage entre offre et demande est ainsi observé, avec une consommation des ménages qui progresse de 1,5 % par an en moyenne quand, dans le même temps, le nombre de 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/contraignante ou insuffisante en matière de stationnement, mobilité douces ou transports en commun,
- facteur « attractivité » : absence d'animation en centre-ville et/ou centre-ville peu qualitatif (besoin de requalification des aménagements publics), absence d'attractivité touristique, etc.

#### ● T0 :

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

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

23

- **Références juridiques :**
- **Article L. 4251-1 du CGCT**
- **Parti Pris concerné :**
- **Donnée de référence (TO, tendances observées) :**

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 ».

Projection ménages 2017 (données INSEE-DREAL)

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

**D'ici 2050, le nombre de ménages augmenterait de 377 000 dans les Hauts-de-France, à un rythme moins important qu'en France métropolitaine (+0,39 % par an contre +0,54 %).** Ce rythme est par ailleurs deux fois moindre que lors de la période 1990-2013. La croissance du nombre de ménages est liée à trois facteurs, qui ont une influence variable. L'effet principal est lié au vieillissement de la population, avec un nombre plus important de personnes âgées seules. L'impact de la croissance démographique ou de l'évolution des modes de cohabitation est plus limité. Cette augmentation du nombre de ménages se traduit par un nombre plus important de personnes seules, de +322 700 d'ici 2050, soit huit ménages supplémentaires sur dix.

**Il faudrait produire 426 000 nouveaux logements d'ici 2035 (soit 21 300 logements par an) pour répondre aux besoins de la population en poursuivant les tendances actuelles. Ce besoin résulte pour deux tiers de l'évolution du nombre de ménages à venir.**

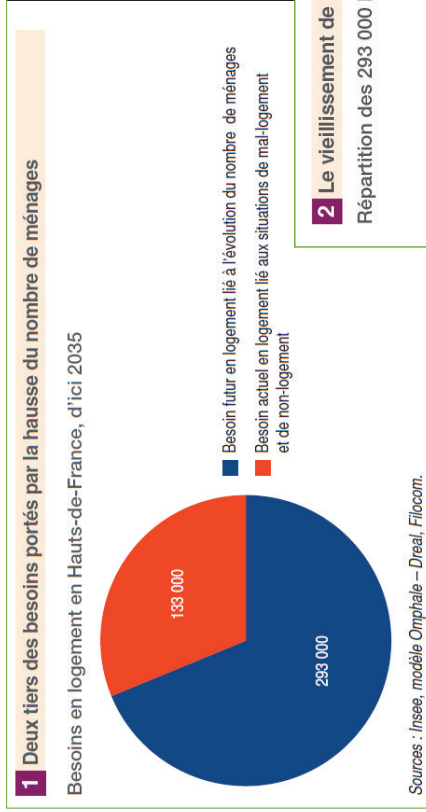
De plus, les politiques d'aménagement et de développement devront prendre en compte la spécificité du territoire régional, organisé autour de différents niveaux de pôles. C'est pourquoi le SRADDET propose une ossature régionale multipolaire structurée autour :

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

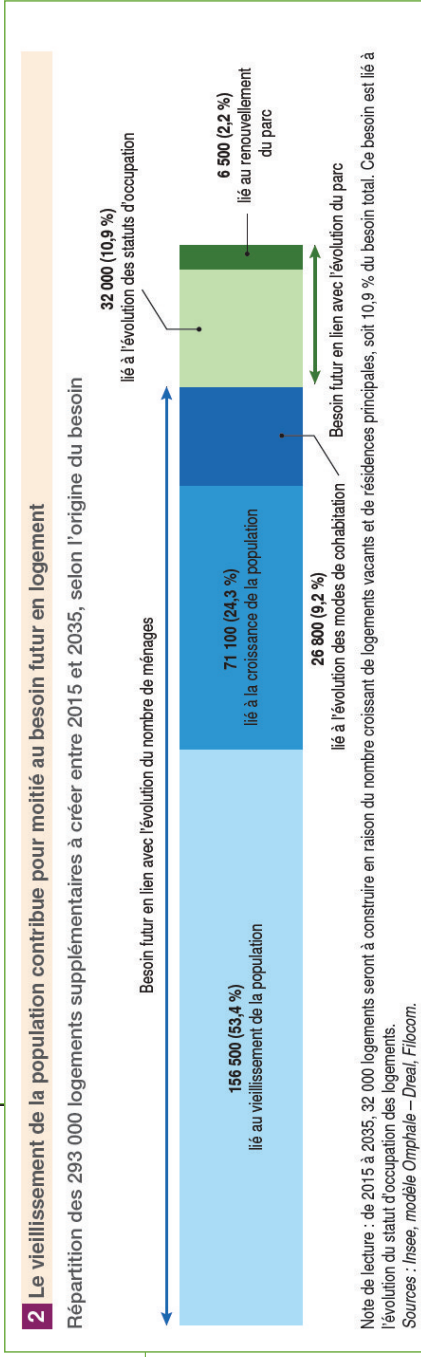
● **Résultats attendus :**

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

D'après les dernières projections réalisées par l'Insee, la DREAL et la Région (Insee Analyses N°104, Novembre 2019), 426 000 nouveaux logements seraient à produire d'ici 2035 pour tenir compte des besoins futurs liés à l'évolution du nombre de ménages et des besoins actuels liés aux situations de mal-logement et de non-logement. Parmi eux, 293 000 permettraient de loger les 254 400 nouveaux ménages attendus dans la région, soit un peu plus de 10% du parc de logements de 2015.



Sources : Insee Analyses N°104, Novembre 2019



Sources : Insee Analyses N°104, Novembre 2019

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

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

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

- 21 300 logements / an, traduisant un scénario central, basé sur le prolongement des tendances actuelles en termes d'évolution du nombre de ménages et des besoins actuels liés aux situations de mal-logement et de non-logement ;
- 23 500 logements / an, traduisant un scénario plus ambitieux en termes d'attractivité, qui vise une réduction de moitié du déficit migratoire des 3 populations suivantes : les jeunes (21 à 27 ans), les personnes de 30 à 45 ans et les seniors (55 ans ou plus).

En cumulant ces hypothèses de hausse d'attractivité pour chacune de ces trois tranches d'âge de la population, la région compterait 34 500 ménages de plus en 2035 qu'avec le scénario central des projections de population. Cela se traduirait par une augmentation du besoin total en logement de 44 000 dans la région, soit 2 200 par an.

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

Il est observé que 62% des ménages sont concentrés dans les pôles de l'ossature régionale en 2014. La Région au travers du SRADDET souhaite poursuivre cette tendance et maintenir, a minima, l'équilibre de 60% des nouveaux logements construits dans ces pôles.

Cet objectif étant défini à l'échelle régionale, il appartient aux SCoT / PLU / PLUI :

- de le décliner en maintenant a minima la proportion de résidences principales observée en 2014 à l'échelle de leur périmètre ;
- et de moduler cette proportion entre les pôles de l'ossature régionale situés sur leur territoire.

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

- des besoins en stock de logements non satisfaits (sans-abris, sur-occupation, ...);
  - des besoins liés à l'évolution démographique ;
  - de l'évolution du parc (résidences secondaires, renouvellement du parc, logements vacants, ...);
- L'intérêt de cette démarche est de proposer aux territoires une méthode commune et de faciliter le partage de données.

● **Leviers :**

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

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

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

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

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

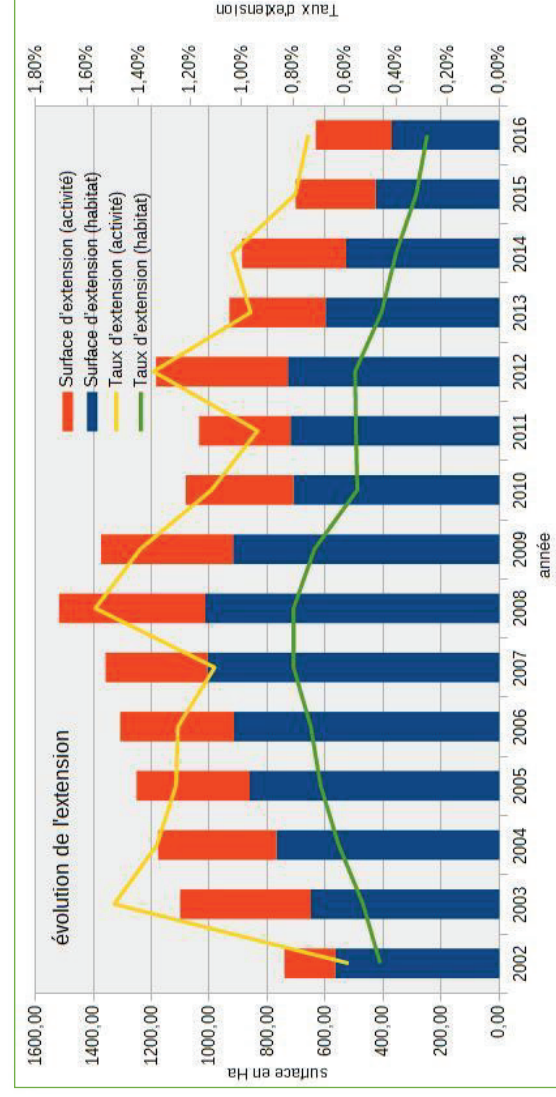


- **Références juridiques :**
- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Partis pris concernés :**

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

- **Tendances observées :**



MOS 1999-2002 Nord-Pas de Calais et Picardie

Ce graphe met en évidence la dynamique en matière de consommation d'espace pour l'extension urbaine, ce qui correspond au développement de nouvelles surfaces artificialisées en dehors de la « tache urbaine » existante (voir éléments de lexique). Pour prendre également en compte les infrastructures, une majoration de 20% a été ajoutée (voir annexe du fascicule : « Fiche méthodologique sur le calcul du rythme d'artificialisation observé entre 2003 et 2012 à l'échelle des Hauts-de-France »). **Ainsi, en région, il a été observé que 15 490 ha de surfaces naturelles, agricoles et forestières ont été artificialisés entre 2003 et 2012 soit l'équivalent de 1 549 ha/an, arrondi à 1 500 ha/an pour le calcul des résultats attendus.**

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

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

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

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

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

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

#### ● Résultats attendus :

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

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

Le SRADDET vise ainsi une division du rythme de consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles de 1 500 ha/an observé entre 2003 et 2012 :

- par 3 à l'horizon 2030 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 1 000 ha/an**, en permettant au maximum un **rythme annuel d'artificialisation des sols de 500 ha/an en dehors de la tache urbaine** ;
- par 4 à l'horizon 2040 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 1 125 ha/an**, en permettant au maximum un **rythme annuel d'artificialisation des sols de 375 ha/an en dehors de la tache urbaine** ;
- par 6 à l'horizon 2050 : le résultat attendu est la **préservation de ces surfaces à hauteur de 1 250 ha/an**, en permettant au maximum un **rythme annuel d'artificialisation des sols de 250 ha/an en dehors de la tache urbaine**.

Au-delà de 2050, les territoires poursuivront leurs efforts afin de tendre vers le Zéro **Artificialisation Nette**.

Les territoires orientent la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles prioritairement en faveur des projets de développement économique (hors mis les extensions ou créations de zones commerciales).

Ce chiffre n'intègre pas le foncier nécessaire pour la réalisation des grands projets régionaux (le Canal Seine Nord Europe, le Réseau express Grand Lille, les aménagements liés au barreau ferroviaire Picardie-Roissy), ainsi que les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT à proximité des zones portuaires. L'artificialisation issue de la réalisation de ces grands projets est estimé, à titre indicatif, à hauteur de 3 500 ha sur 30 ans, soit un rythme de 115 ha/an.

Cet objectif étant défini à l'échelle régionale, il est à décliner à l'échelle de chaque SCoT.

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

#### ● **Leviers :**

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

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

#### ● **Echéances :**

- rythme d'artificialisation des sols de 500 ha/an à l'horizon 2030
- rythme d'artificialisation des sols de 375 ha/an à l'horizon 2040
- rythme d'artificialisation des sols de 250 ha/an à l'horizon 2050

#### ● **Etat 0 pour l'évaluation du SRADDET :**

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

## ● **Éléments de lexique :**

**Tache urbaine** : La tache urbaine est l'ensemble des espaces artificialisés, bâtis ou non. Y sont inclus les espaces dédiés à l'habitat, aux infrastructures intra- et inter-urbaines, aux activités, aux équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs. Les espaces naturels, agricoles et forestiers ne font pas partie de la tache urbaine, même s'ils sont enclavés dans des espaces artificialisés.

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

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

**Dent creuse** : Une dent creuse est une parcelle non bâtie et non artificialisée au regard de son usage ou de son occupation.

Selon le Mode d'Occupation des Sols Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002, la tache urbaine ne comprend pas les dents creuses de plus de 1 000 m<sup>2</sup> sur le versant nord et de 2 500 m<sup>2</sup> sur le versant sud de la Région Hauts-de-France.

Cela signifie que les aménagements ou constructions dans une dent creuse de superficie supérieure à ces niveaux de précision seront considérés comme de l'extension urbaine car ils consommeront un espace non artificialisé au titre du MOS.

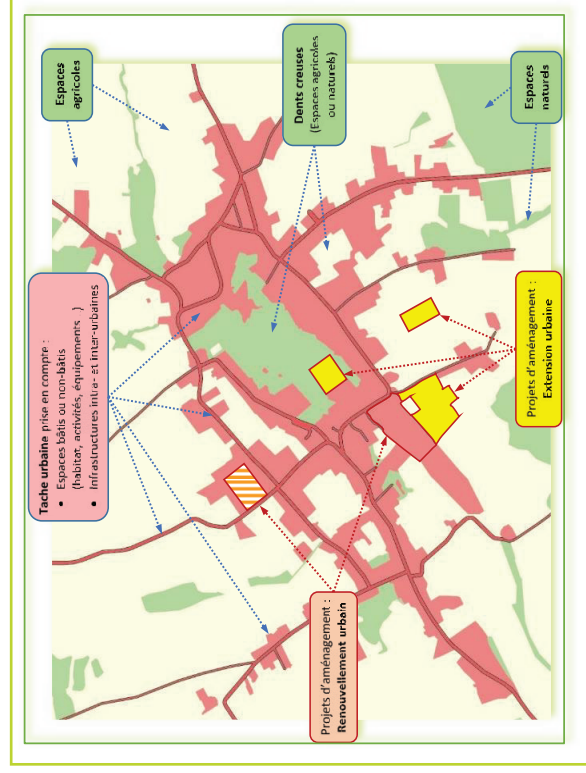
En-deçà de ce niveau de précision, la parcelle n'est pas une dent creuse, elle fait partie de la tache urbaine et peut donc être considérée comme du potentiel de renouvellement urbain.

Dans le cadre du nouveau référentiel d'observation de l'occupation du sol mis en place, le niveau de précision utilisé sera harmonisé à l'échelle régionale et distinguera les dents creuses pour des superficies supérieures à 500 m<sup>2</sup>.

**Mode d'Occupation du Sol (MOS)** : Le MOS est un référentiel d'observation de l'occupation du sol réalisé à partir d'une méthode d'interprétation de photos

aériennes. Il distingue, selon une nomenclature plus ou moins riche, les espaces agricoles, naturels, forestiers et urbains. Les références chiffrées du SRADET en termes de consommation des espaces se sont appuyées entre autre sur la « tache urbaine » définie à partir des mises à jour des MOS Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002.

Un nouveau MOS - l'occupation du sol à deux dimensions (OCS2D) - pourra être utilisé avec des millésimes homogènes à l'échelle régionale à partir du millésime 2017-2018. Sa nomenclature décrit finement l'occupation du sol, mais aussi l'usage anthropique qui en est fait.



- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

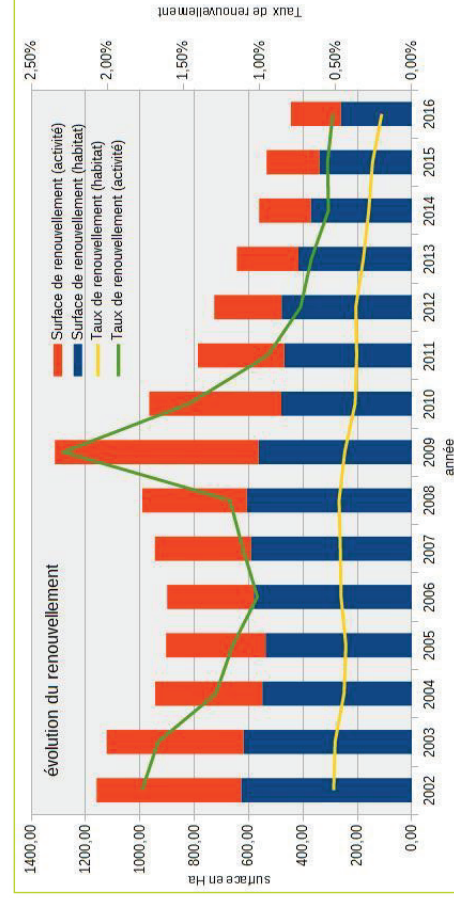
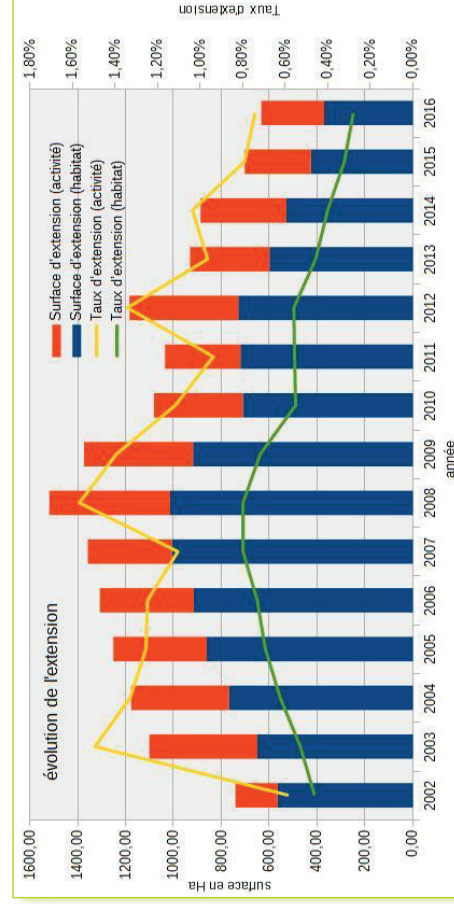
- **Partis pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

Remarques méthodologiques :

- l'année 2009 présente pour l'activité en renouvellement urbain un niveau élevé comparativement au reste de la période. Ce niveau élevé est dû au redressement opéré dans les fichiers fonciers en ce qui concerne les locaux d'activité construits sur la période antérieure.
- le taux d'extension = surfaces urbanisées dans l'année / surfaces urbanisées des années précédentes (stock).

● **résultats attendus :**

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

● **Leviers :**

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés :

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

● **Echéances :**

2030-2050

● **Etat 0 pour l'évaluation du SRADET :**

Mode d'Occupation du Sol 2017 - 2018

### ● **Éléments de lexique :**

**Tâche urbaine** : La tâche urbaine est l'ensemble des espaces artificialisés, bâtis ou non. Y sont inclus les espaces dédiés à l'habitat, aux infrastructures intra- et inter-urbaines, aux activités, aux équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs. Les espaces naturels, agricoles et forestiers ne font pas partie de la tâche urbaine, même s'ils sont enclavés dans des espaces artificialisés.

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

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

**Dent creuse** : Une dent creuse est une parcelle non bâtie et non artificialisée au regard son usage ou de son occupation.

Selon le Mode d'Occupation des Sols Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002, la tâche urbaine ne comprend pas les dents creuses de plus de 1 000 m<sup>2</sup> sur le versant nord et de 2 500 m<sup>2</sup> sur le versant sud de la Région Hauts-de-France.

Cela signifie que les aménagements ou constructions dans une dent creuse de superficie supérieure à ces niveaux de précision seront considérés comme de l'extension urbaine car ils consommeront un espace non artificialisé au titre du MOS.

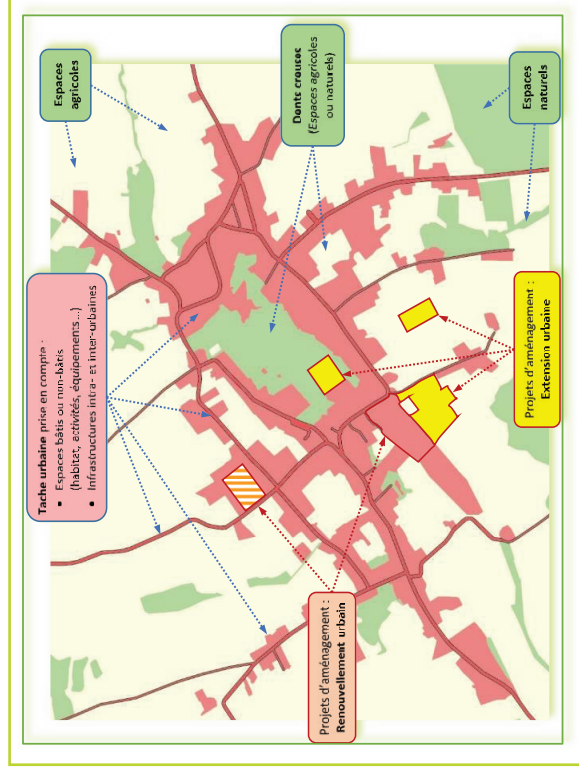
En-deçà de ce niveau de précision, la parcelle n'est pas une dent creuse, elle fait partie de la tâche urbaine et peut donc être considérée comme du potentiel de renouvellement urbain.

Dans le cadre du nouveau référentiel d'observation de l'occupation du sol mis en place, le niveau de précision utilisé sera harmonisé à l'échelle régionale et distinguera les dents creuses pour des superficies supérieures à 500 m<sup>2</sup>.

**Mode d'Occupation du Sol (MOS)** : Le MOS est un référentiel d'observation de l'occupation du sol réalisé à partir d'une méthode d'interprétation de photos aériennes. Il distingue, selon une nomenclature plus ou moins riche, les espaces

agricoles, naturels, forestiers et urbains. Les références chiffrées du SRADET en termes de consommation des espaces se sont appuyées entre autre sur la « tâche urbaine » définie à partir des mises à jour des MOS Nord-Pas de Calais et Picardie de 1999 et 2002.

Un nouveau MOS - l'occupation du sol à deux dimensions (OCS2D) - pourra être utilisé avec des millésimes homogènes à l'échelle régionale à partir du millésime 2017-2018. Sa nomenclature décrit finement l'occupation du sol, mais aussi l'usage anthropique qui en est fait.



### ● **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**
- **Ordonnance n° 2016-1028** du 27 juillet 2016, **articles R. 371-16** et suivants du code de l'environnement
- **Décret n° 2012-1492** du 27 décembre 2012
- **Décret n° 2014-45** du 20 janvier 2014
- **Décret n° 2016-1071** du 3 août 2016
- **Article L.101-2** du Code de l'urbanisme
- **Article L. 371-3** du Code de l'environnement

### ● **Partis pris concerné(s) :**

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

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

### ● **Tendances observées :**

En dépit d'efforts importants consentis par les territoires, 1500 ha ont été artificialisés tous les ans entre 2003 et 2012 (source fichiers fonciers 2015 et MOS 1999 et 2002). L'artificialisation est une menace pour la biodiversité régionale. D'une part parce qu'elle se fait principalement au détriment des espaces agricoles et naturels mais aussi parce qu'elle participe directement à la fragmentation des milieux.

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



- **T0 :**

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

- **Résultats attendus :**

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

Lenjeu 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 ap-proches 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 stratégie synergétiques.

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

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

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

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

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

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

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

Concernant les fragmentations dues aux infrastructures de transport, la Région pose des principes généraux pour :

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

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

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

A la fois demande sociale, plus-value écologique, de santé publique et nécessité au regard de l'adaptation au changement climatique, la reconquête de la qualité environnementale en milieu urbain est un enjeu majeur. Elle prend des formes multiples : jardins individuels ou partagés, parcs et jardins publics, façades végétalisées, linéaires d'arbres et de haies d'essence locale, parterres, pâturage en milieu urbain, végétalisation des façades de bâtiments ou bâtiments permettant 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 conduit le SRADDET à proposer plusieurs pistes de réflexion lors de l'élaboration des documents de planification locale :

- s'assurer que la localisation du développement urbain et des infrastructures de transport répondent aux enjeux de préservation des milieux et de protection des ressources des SDAGE et PGRI :

- viser une préservation de la fonctionnalité des zones humides et des cours d'eau, la qualité et la quantité des ressources dans l'aménagement des zones d'habitat et d'activités.
- intégrer au projet de territoire un objectif visant à minimiser les besoins d'évolution des dispositifs techniques eau potable et assainissement.
- favoriser dès que possible la contribution de la TVB à la protection des ressources, à la préservation des zones inondables, à la gestion des eaux pluviales et à la prévention du ruissellement, et réciproquement
- tenir compte des capacités des ressources en eau dans la définition des grandes orientations d'un projet de développement

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

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

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

● **Echéance :**

2050

- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

- **Préambule :**

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

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

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

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

- **Parti pris concerné(s) :**

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

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

<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.

<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, ...

## ● Résultats attendus :

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

- améliorer la qualité et diversifier l'offre de services au sein des Hauts-de-France, en particulier dans les domaines de la santé, de l'emploi et de la connaissance ;
- favoriser une équité d'accès aux services, sur l'ensemble des territoires et pour l'ensemble des habitants ;
- créer des intérêts mutualisés pour une optimisation des équipements et l'amélioration du quotidien des habitants ;
- développer des complémentarités entre centres-bourgs et pôles urbains, basées sur une offre de services de différente nature ; des complémentarités entre urbain et rural ;
- renforcer l'attractivité des centres villes et centres-bourgs, supports de l'ossature territoriale.

## ● Leviers :

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

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

## ● Echéance :

2024

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti Pris concerné(s) :**

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

- **Donnée de référence (TO, tendances observées) :**

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

- 1 l'habitat indigne qui est une notion regroupant les situations d'habitat présentant un risque pour la santé ou la sécurité d'un habitant ou de tiers. Le classement des locaux d'habitation définit 8 catégories graduées de 1 (grand luxe) à 8 (très médiocre) sur la base de plusieurs critères : l'impression d'ensemble et la qualité de la construction. Ce classement est utile pour illustrer les gisements d'interventions en matière de lutte contre l'habitat dégradé, voire indigne.

Le parc des logements médiocres ou très médiocres est fortement représenté en région Hauts-de-France. La part des résidences principales de catégories 7 ou 8 atteint en effet 5% alors qu'elle est de 2,8% en France métropolitaine (source : DREAL Hauts-de-France - 2017).

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

- 2 l'accès au logement des jeunes :

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

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

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

L'indicateur de tension locative HLM se traduit par le rapport entre le nombre de demandes en stock et le nombre d'attributions. Plus cet indicateur est élevé, moins

les demandes déposées par les ménages sont satisfaites dans des délais courts. On observe que certains territoires de la région sont caractérisés par des difficultés d'accès au logement social, particulièrement dans le département du Nord et de l'Oise.

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

Source : RPLS (2016)

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

#### ● Résultats attendus :

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

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

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

#### ● Leviers :

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

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

#### ● Echéances :

2030



- **Références juridiques :**

- **Article L. 4251-1 du CGCT**

- **Parti pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

- **T0 :**

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

- **Résultats attendus :**

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

- la diversification de l'économie locale, la valorisation des patrimoines, la promotion des services de mobilité, etc. ;
- une généralisation de l'approche des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France ;
- le développement de la filière et des usages du numérique dans les territoires ;
- la création d'un « réflexe numérique » dans les projets de territoire des collectivités des Hauts-de-France ;

- un rééquilibrage des territoires, le désenclavement de certains d'entre eux.
- une transition numérique en Hauts-de-France réussie.

#### ● **Leviers :**

Les mesures prises par l'Etat en matière de déploiement du très haut-débit en Hauts-de-France laissent présager une couverture de l'entiereté 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 numériques dans les agglomérations et les tiers lieux numériques à l'échelle des intercommunalités) - pourra être le relais de ces stratégies.

#### ● **Echéance :**

2030

- **Références juridiques :**

- Article L. 4251-1 du CGCT

- **Type :**

Objectif opérationnel

- **Parti pris concerné(s) :**

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

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

● **T0 :**

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

● **Indicateurs :**

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

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

● **Résultats attendus :**

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

A travers la mise en œuvre de cet objectif, les résultats attendus sont multiples et ont pour principale ambition la création d'emplois qualifiés dans les espaces peu denses et isolés et le Bassin minier entre autres. L'économie présente 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-entreprenariat, le travail indépendant, les mobilités, etc. Cet objectif sera à corrélérer avec celui relatif au développement de stratégies numériques dans les territoires.

### ● Échéances :

2030