



Les objectifs du SRADDET Synthèse et mode d'emploi

Consultation des Personnes Publiques Associées sur les propositions de
règles générales

#granddesseinhd

LE GRAND
DESS^{en}IN



Hauts-de-France

Préambule

Pour plus de cohérence et de lisibilité, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) synthétise, croise et remplace les schémas existants en lien avec l'aménagement du territoire (transport, climat-air-énergie, biodiversité, déchets). Ce nouveau schéma propose une vision stratégique à horizon 2050 de l'aménagement du territoire régional dans le respect des principes du développement durable et avec une ambition de plus grande égalité et attractivité des territoires.

Il doit fixer des objectifs, avec un rapport de « prise en compte », dans les domaines suivants :

- l'égalité des territoires et le désenclavement des territoires ruraux
- les infrastructures de transport, l'intermodalité et le développement des transports
- l'énergie, la lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air
- la protection et la restauration de la biodiversité
- la prévention et la gestion des déchets
- l'habitat et la gestion économe de l'espace.

Afin d'atteindre ces objectifs, des règles générales et des mesures d'accompagnement seront présentées dans un fascicule, avec un rapport de « compatibilité » pour les documents de planification.

Cependant, le SRADDET n'a pas vocation à se substituer aux documents d'urbanisme. Au contraire, il s'inscrit dans le principe de subsidiarité et dans un large processus de co-construction avec les Personnes Publiques Associées et les acteurs régionaux et territoriaux.

Le présent document vous présente une version provisoire des objectifs retenus pour décliner la stratégie du rapport d'étape du SRADDET, validé par l'Assemblée régionale le 23 novembre 2017. Il s'agit encore d'un document de travail qui sera potentiellement ajusté en fonction d'arbitrages en cours d'aboutissement dans certains domaines. L'élaboration de ces objectifs est le fruit d'un travail de plusieurs mois, alimenté par plusieurs étapes de concertation : les premières hypothèses d'objectifs ont été travaillées dans le cadre du Club des Personnes Publiques Associées le 20 novembre 2017 (plus de 80 participants) puis présentées et débattues sous le pilotage du Vice-Président Nicolas LEBAS :

- En Comité de Pilotage du SRADDET le 23 mars 2018
- En Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) le 19 avril 2018
- Lors d'un cycle de 9 Conférences Territoriales d'avril à juin 2018
- En Commission Consultative d'Elaboration et de Suivi (CCES) pour les déchets le 28 mai 2018 (elle a au total été réunie 5 fois depuis mai 2017)
- En Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) le 31 mai 2018
- Lors d'un séminaire Climat Air Énergie le 04 juin 2018.

Enfin, plus de 120 contributions écrites ont été reçues et prises en compte.

L'objet de la consultation

Selon une volonté didactique et dans l'esprit de cette consultation, ce document vise à vous permettre de formuler des propositions de règles générales sur le projet de schéma, conformément à l'article R4251-15 du CGCT.

Les futurs objectifs et règles générales du SRADDET devront être pris en compte par les :

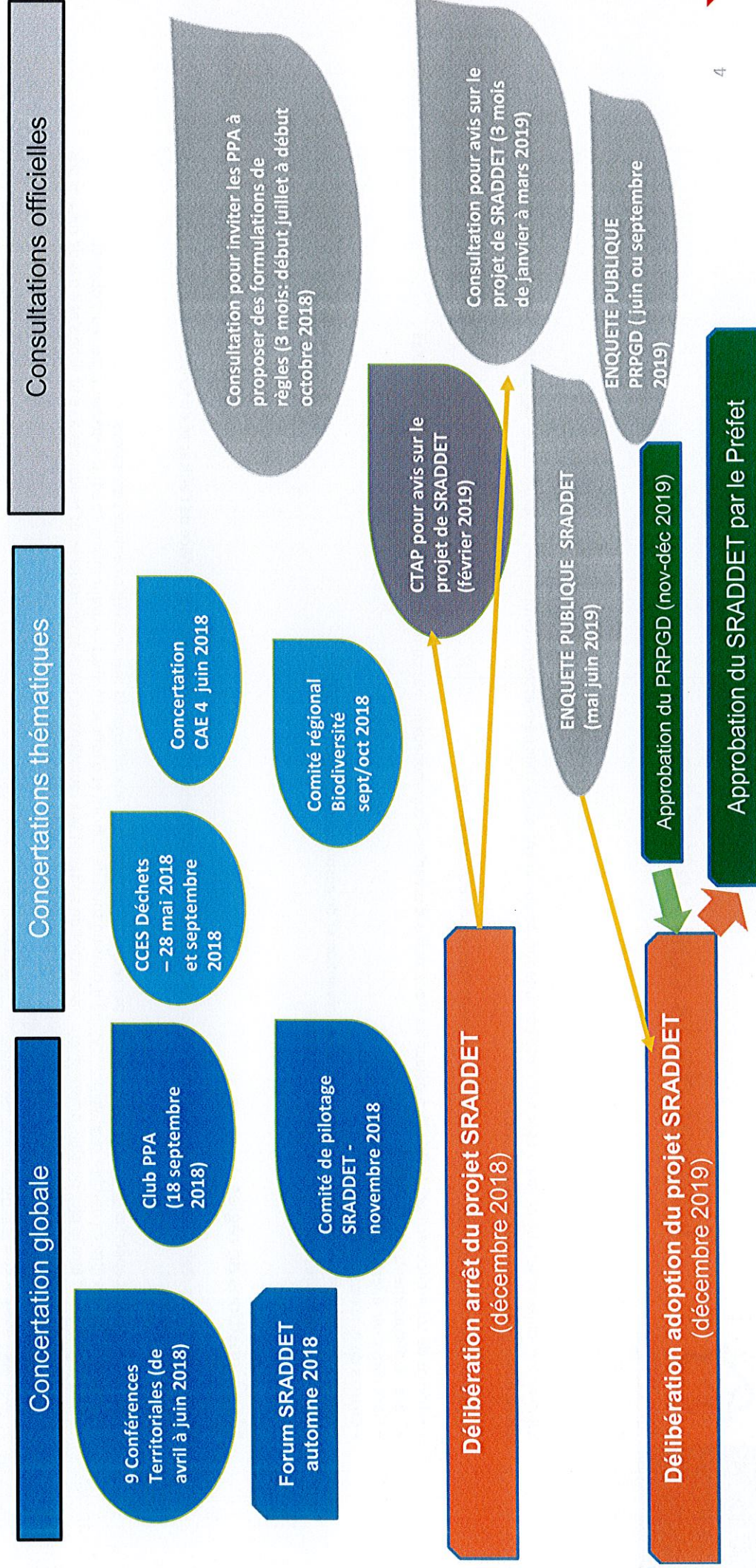
- Schémas de cohérence territoriale (SCoT), à défaut les Plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux (PLU(i)), les cartes communales
- Plans de déplacements urbains (PDU)
- Plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET)
- Chartes de Parc Naturel Régional (PNR)
- Acteurs des déchets - en lien avec le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD)
- Autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD)

Les propositions de règles

A travers les futures règles, la Région souhaite mettre en place une « prescriptivité intelligente », concertée et au service de l'efficacité du fonctionnement territorial, qui s'appuie sur plusieurs principes :

- Les règles doivent apporter une réelle valeur ajoutée par rapport aux objectifs et aux différentes mesures réglementaires existantes.
- Les règles doivent être en nombre relativement restreint dans un souci de lisibilité et d'efficacité. Elles peuvent même être transversales à plusieurs objectifs.
- Les règles doivent être le plus possible prospectives, permettant de s'adapter aux mutations en cours et de préparer les tendances à venir. Il ne s'agit pas de réguler des phénomènes ou des processus en cours d'achèvement, ni de proposer des leviers obsolètes.
- Les règles doivent respecter le principe de subsidiarité.
- Les règles doivent être précises sur leur portée ou leur ambition.

Calendrier



Des 3 partis pris aux objectifs

Mode d'emploi et exemples

Vision régionale - Parti pris 1

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

Les fondements

La Région fait le choix de l'ouverture, répondant à plusieurs enjeux majeurs :

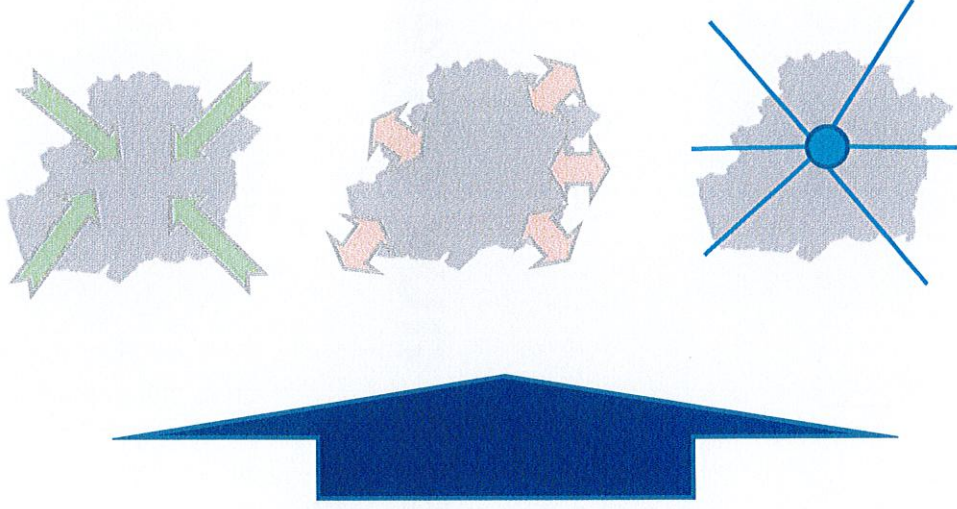
- **L'enjeu du développement de l'activité et de l'emploi** : les Hauts-de-France présentent des atouts considérables mais les dynamiques endogènes ne suffisent pas à créer suffisamment d'emplois. La région affiche ainsi l'un des plus bas ratios emplois/habitants. Faire le choix de l'ouverture, c'est favoriser la création d'emplois en tirant parti des influences (Royaume Uni, Belgique, Ile-de-France...). Les conditions d'accueil des activités économiques sont majeures pour réussir l'ouverture.
- **L'enjeu du développement de l'attractivité résidentielle** : les Hauts-de-France présentent un solde migratoire globalement négatif, pénalisant la création de richesses. En particulier, les départs de jeunes actifs et de seniors handicapent, pour des raisons différentes, le développement régional. Faire le choix de l'ouverture, c'est créer les conditions d'accueil adaptées aux populations et aux touristes, en les adaptant aux spécificités territoriales.
- **L'enjeu culturel** : l'ouverture est par ailleurs une chance sur le plan culturel. Le développement des échanges (étudiants, partenariats culturels...) permettra ainsi de favoriser la visibilité de la région.

Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales

Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique

Créer les conditions de l'ouverture en impulsant mises en système :

- Ouverture voyageurs
- Hub logistique
- Connexions immatérielles



Vision régionale - Parti pris 2

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

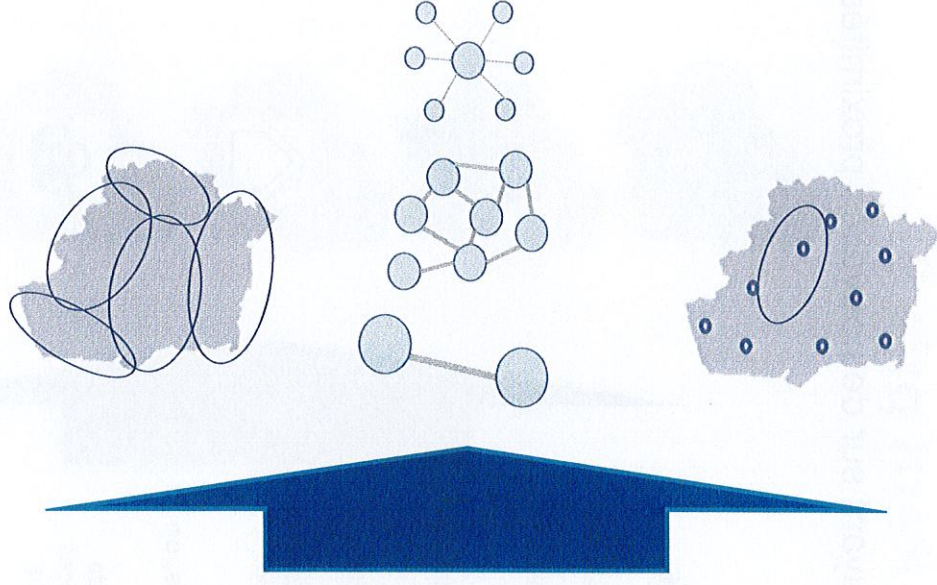
Les fondements

Le parti pris 1 fait le pari de l'ouverture ayant de fait trois incidences majeures :

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

Dès lors, l'organisation territoriale doit répondre à un double défi :

- **Garantir un développement équilibré** pour qu'aucun territoire ne soit en dehors d'une ou plusieurs dynamiques de développement et pour que le développement des présences au niveau régional ne soit pas trop déséquilibré et ne génère pas de pression trop importante,
- **Permettre une urbanisation plus efficace** en faveur d'un développement accru des emplois, qu'elle soit plus fonctionnelle et moins consommatrice d'espace, qu'elle favorise des mobilités choisies et plus sobres et réduise les mobilités subies.



Mobiliser les territoires autour de 5 grandes dynamiques régionales

Structurer une armature régionale qui :

- Conforte le dynamisme de Lille et affirme Amiens comme second pôle régional
- Révèle les atouts des pôles d'envergure régionale
- Valorise les ruralités et renforce les pôles intermédiaires

Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement

Vision régionale - Parti pris 3

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

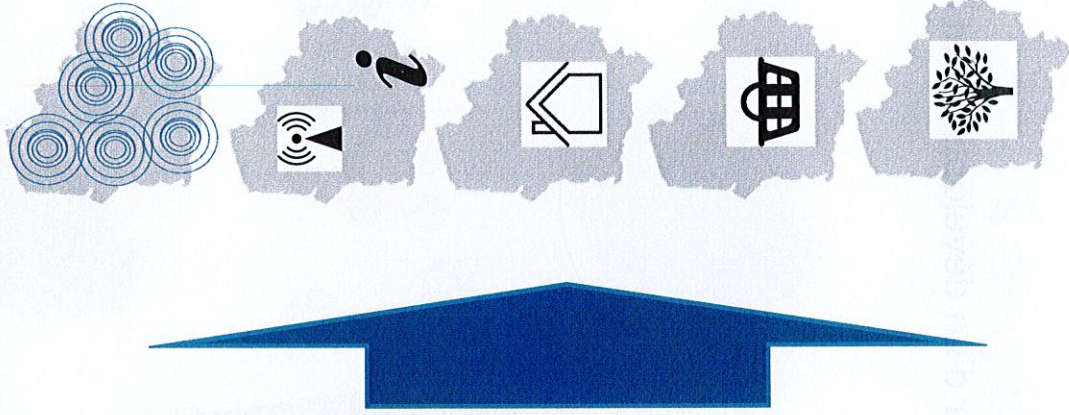
Les fondements

Les partis pris 1 et 2 ont plusieurs incidences majeures sur le quotidien des habitants :

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

Afin de garantir pleinement l'amélioration du quotidien des habitants, un triple défi se pose :

- **Garantir une accessibilité réelle aux services, quel que soit le territoire de résidence** : polariser ne suffit pas, on ne peut décréter l'implantation de services sur un territoire, ceux-ci étant de plus en plus contraints par des considérations économiques, de taille critique, etc..
- **Réduire globalement les coûts du quotidien**, liés au logement, aux déplacements... : il importe de garantir une offre de logements accessible financièrement, de réduire la facture énergétique...
- **Favoriser un cadre de vie harmonieux, apaisé et accueillant**



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

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

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

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

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

Les objectifs du SRADDET, mode d'emploi

Les objectifs sont au service de la vision régionale et doivent apporter une valeur ajoutée

Ils se réfèrent ainsi aux partis pris de la vision régionale et contribuent ainsi à ouvrir, à équilibrer et à réinventer. La valeur ajoutée des objectifs peut prendre différentes formes : cohérence accrue entre plusieurs thématiques, règles du jeu collectives pour favoriser les mises en système, exigences de continuités... Certaines orientations de la vision régionale n'ont pas vocation à être appuyées par des objectifs (grande vitesse ferroviaire, etc)

L'exemple : le développement d'un « hub logistique » dont les orientations stratégiques sont énoncées dans le parti pris 1 ont vocation à énoncer les règles du jeu collectives (report modal, modalités d'implantation des activités logistiques...) *s'appuie sur plusieurs objectifs qui*

Les objectifs ont davantage d'intérêt lorsqu'ils sont combinés que pris séparément

Ce sont les systèmes d'objectifs qui permettent de traduire les orientations de la vision régionale et d'obtenir des résultats. Huit grands domaines ont été identifiés permettant de faciliter les liens entre les objectifs.

L'exemple : Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale (parti pris 2 de la vision régionale) nécessite de combiner commerciale, intermodalité, foncier, nature en ville... *plusieurs objectifs (logement, offre*

Les objectifs ont vocation à déboucher sur une combinaison d'instruments

Le SRADDET constitue une feuille de route collective concertée qui, au-delà de l'aspect réglementaire, favorisera l'articulation de politiques publiques à plusieurs échelles. C'est la raison pour laquelle des leviers de mise en œuvre sont mis en évidence dans chaque fiche. Certains leviers pourront en effet se traduire en règles et/ou de mesures d'accompagnement (contractualisations spécifiques, moyens en matière d'ingénierie...). Tous les objectifs n'ont toutefois pas nécessairement vocation à être assortis de règles.

L'exemple : Une règle (« développer l'urbanisation autour des pôles gares ») pourra être complétée par des politiques publiques ad hoc (pôles d'échanges multimodaux, vélo...) et d'éventuels moyens d'ingénierie (données mutualisées, observation, etc).

Exemple 1

Ce que propose la vision régionale :

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

Il s'agit de :

Faire de la région une « porte d'entrée » des flux
Améliorer le fonctionnement logistique régional en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale

5 axes

Faire du Canal Seine-Nord Europe un maillon structurant du hub logistique, un vecteur de développement et de (re)connexion entre les territoires
Se doter d'une stratégie portuaire ambitieuse
Renforcer les potentialités du ferroviaire
Optimiser l'usage du réseau routier
Développer les services de transport et de logistique

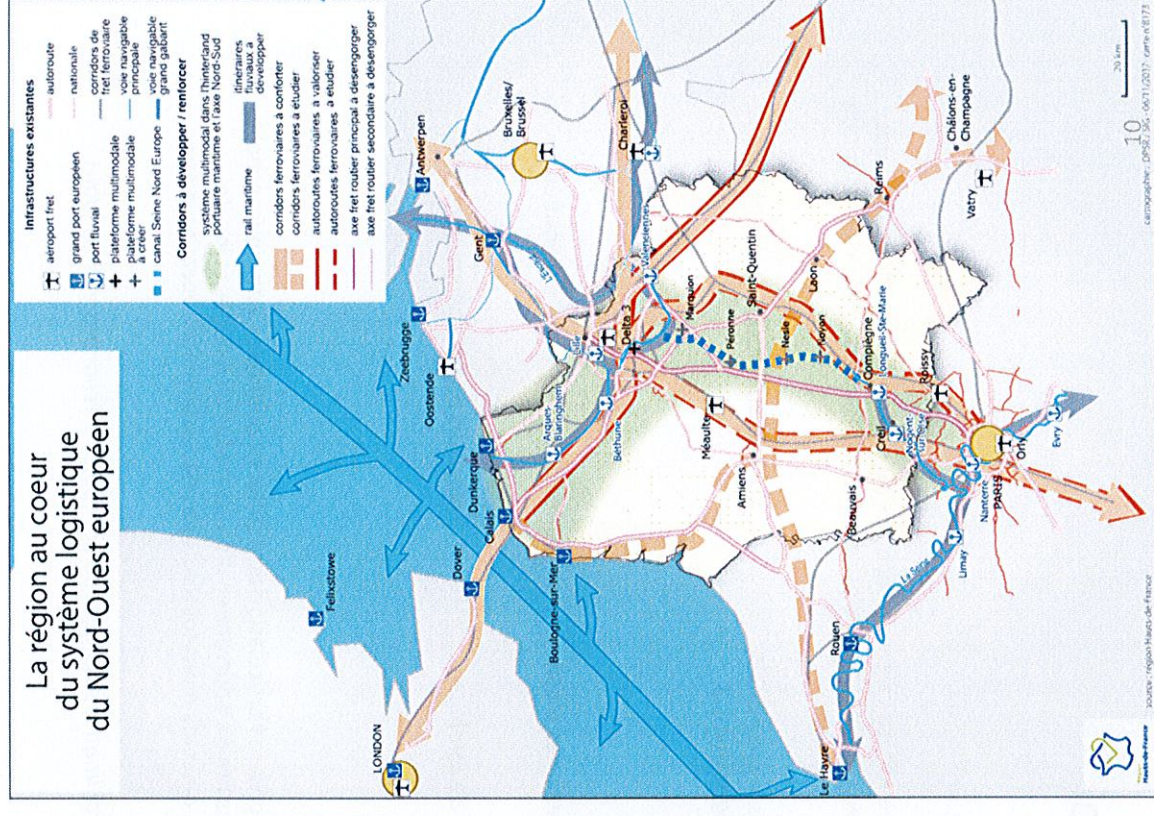
Ce qui est appuyé par les objectifs :



L'approche stratégique ne suffit pas : il est nécessaire de définir des règles du jeu collectives pour assurer un fonctionnement optimal du Hub logistique

3 objectifs :

Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises
Optimiser l'implantation des activités logistiques
Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces



Exemple 2

Ce que propose la vision régionale :

Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale

4 axes :

- Rééquilibrer les pôles d'envergure régionale avec leur périphérie
- Assurer un développement économique régional équilibré
- Valoriser le rôle d'interface des pôles
- Développer quatre grandes fonctions favorisant les interactions, au service d'un nouvel équilibre régional (hub secondaire, tête de réseau, pôle de services supérieurs, porte d'entrée régionale)

Chaque pôle d'envergure régionale (ville moyenne) est amené à exercer plusieurs fonctions régionale de manière différenciée. Il s'agit de mieux les relier entre elles ainsi qu'à Lille, Amiens et Paris/Roissy, de favoriser leurs coopérations, de faire en sorte que l'offre de services supérieurs soit accessible où que l'on habite en Hauts-de-France et que l'ouverture soit « organisée » de manière durable, valorisant les flux qui entrent dans la région.

Les 4 fonctions permettent d'accroître les interactions et les mises en réseaux.
Elles contribueront in fine à dessiner un nouvel équilibre régional.

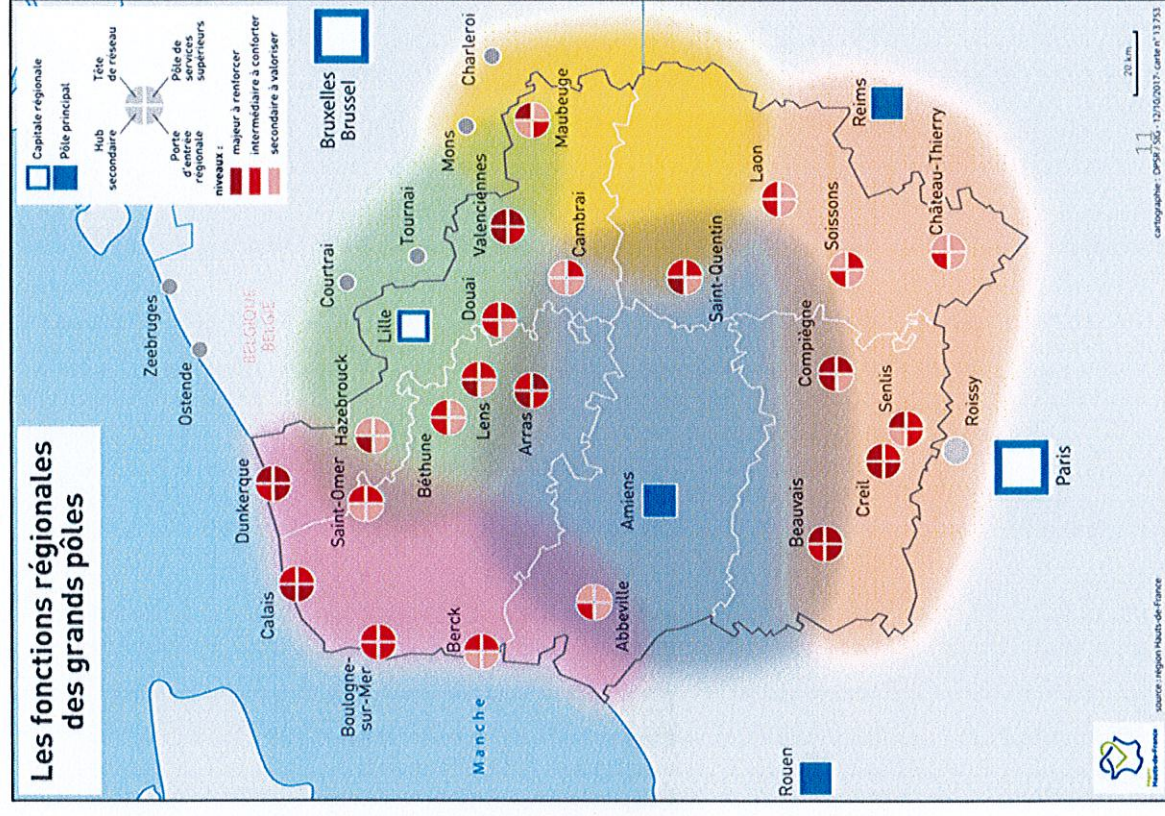
Ce qui est appuyé par les objectifs :

La mise en réseau et la valorisation des excellences ne suffisent pas : il est nécessaire de définir des objectifs permettant aux pôles d'envergure régionale de renforcer l'attractivité de leur ville centre :

Plusieurs objectifs :

- Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs
- Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale
- Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine
- Développer les pôles d'échanges multimodaux

...



Les objectifs au 06/07/2018

Synthèse des 8 grands domaines

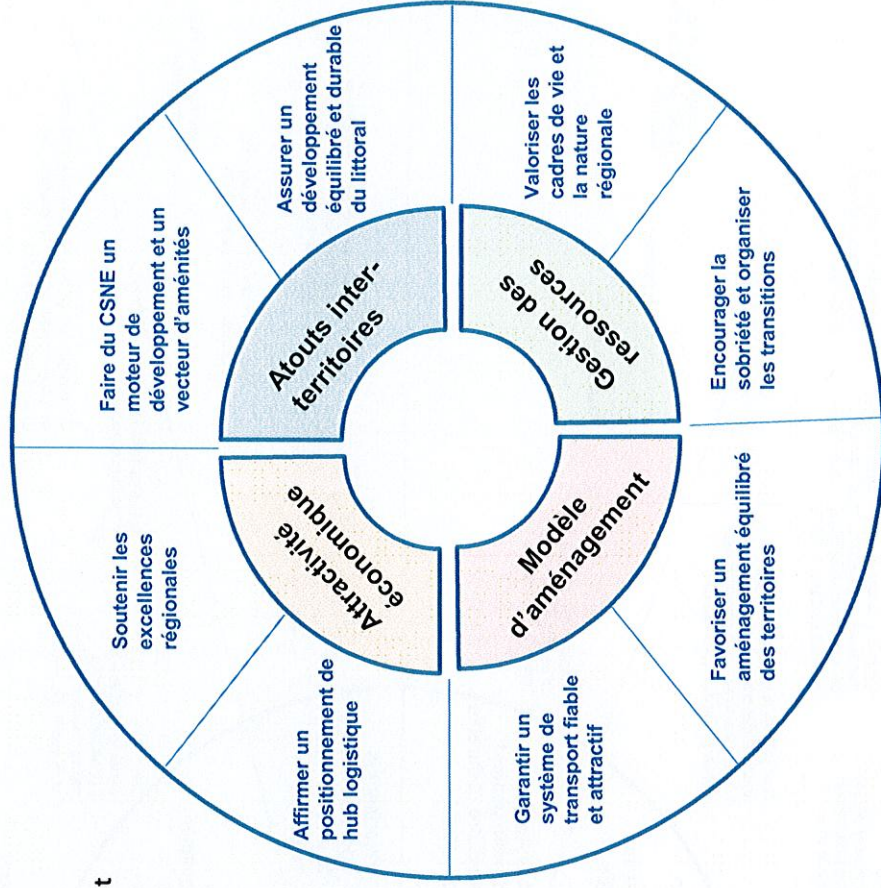
Document de travail

8 grands domaines intégrant les objectifs réglementaires

Les objectifs du SRADDET sont encadrés par le CGCT (Art. L4251-1 et 4 à 7).
 Il sont identifiés selon une logique à dominante sectorielle (habitat, transport intermodalité, biodiversité...).

Afin de favoriser une approche intégrée et privilégiant une bonne lisibilité des enjeux, **les objectifs ont été regroupés en 8 grands domaines**. Chaque objectif au sein d'un domaine comporte une référence aux champs mentionnés dans le CGCT.

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires	sigles : références aux champs mentionnés dans le CGCT
de désenclavement des territoires ruraux	EET : Equilibre Egalité des Territoires
d'habitat	DTRX : Désenclavement des Territoires Ruraux
de gestion économe de l'espace	LGT : Logement
d'intermodalité et de développement des transports /d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional	GEE : Gestion Econome de l'Espace TIM : Transports Intermodalité Marchandises TIV : Transports Intermodalité Voyageurs
de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air	CAE : Climat Air Energie
de protection et de restauration de la biodiversité	BIO : Biodiversité
de prévention et de gestion des déchets	PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

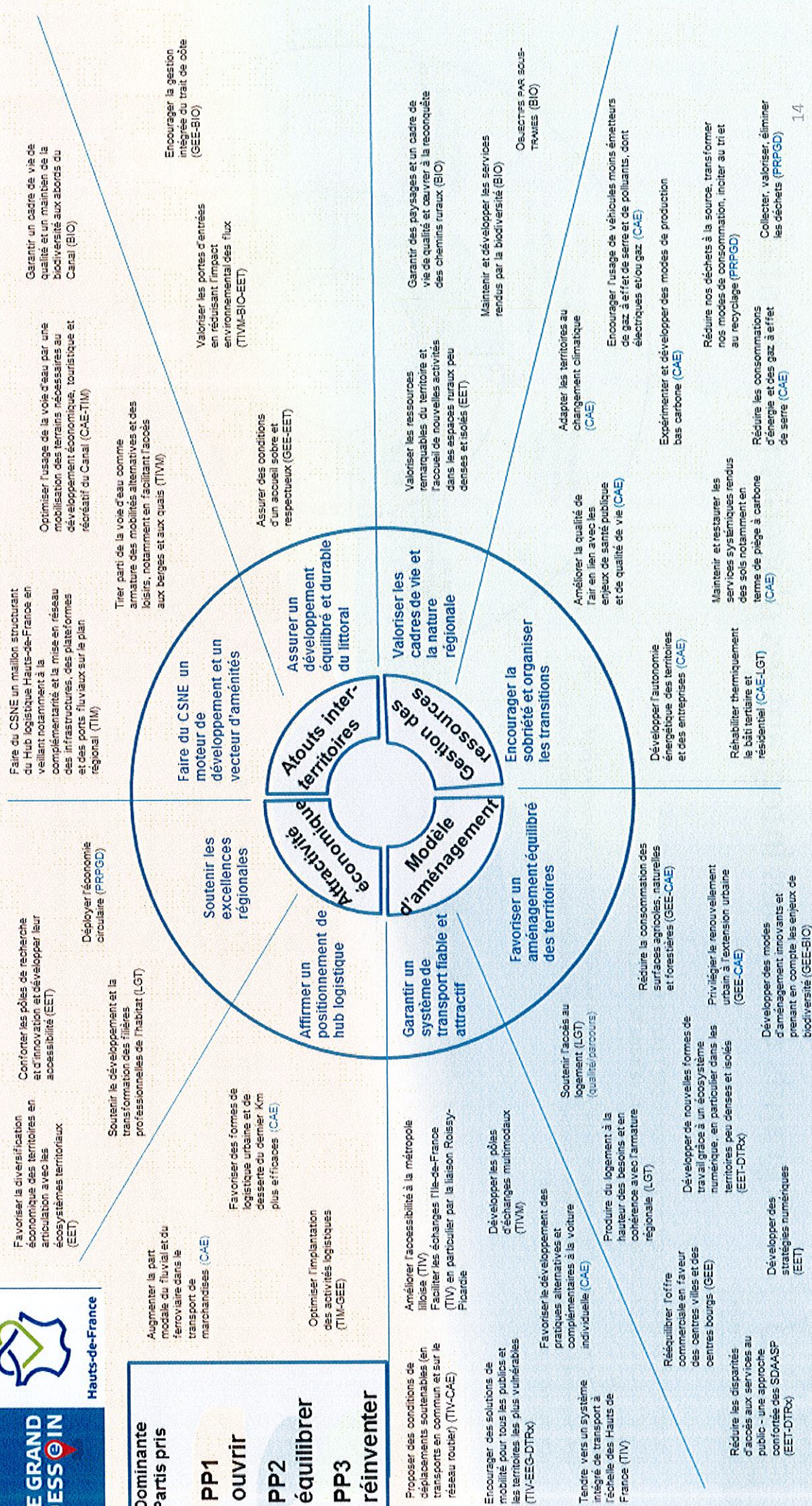


**Dominante
Partis pris**

PP1 ouvrir

PP2 équilibrer

PP3 réinventer



Soutenir les excellences régionales

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

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

Déployer l'économie circulaire (PRPGD)

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

La posture du SRADET

La vision régionale promeut une ouverture du territoire régional en valorisant son attractivité. En complément des dynamiques portées par le SRDEII, le SRADET vise une diversification économique des territoires. L'enjeu est double : d'une part, **favoriser les spécialisations économiques** plus en adéquation avec les filières d'avenir et le satisfaction de nouvelles demandes ; d'autre part valoriser les **spécificités locales présentes dans les territoires en développant les complémentarités** (la région abrite en effet de nombreux écosystèmes locaux, portés en particulier par les pôles d'envergure régionale).

Ces spécificités locales doivent notamment être **en synergie avec les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation** présents sur le territoire régional. Pour s'intégrer de manière optimale dans les écosystèmes locaux, l'accessibilité de ces pôles doit être améliorée tant sur le plan physique que numérique en complément des orientations portées par le SRESRI.

L'économie circulaire doit également devenir une excellence régionale à part entière. Il s'agit de mobiliser les acteurs pour coproduire des boucles de valorisation de matières nouvelles. Six filières ont été identifiées : plastique, terres rares et métaux stratégiques, sédiments, textiles, biodéchets, matériaux issus du BTP.

Enfin, **l'habitat** est un domaine réglementaire du SRADET qui est aussi un vecteur de développement à soutenir. En effet, les potentiels d'emploi en lien avec les filières professionnelles de l'habitat, en neuf et en réhabilitation, sont importants.

Affirmer un positionnement de Hub Logistique

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

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

Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier kilomètre plus efficace (CAE)

La posture du SRADET

La vision régionale présente les grandes orientations stratégiques du hub logistique. Il s'agit notamment de mettre en système les atouts des Hauts-de-France (ports, plateformes, Canal Seine Nord, réseau routier et ferroviaire...) afin de développer une offre d'approvisionnement performante économiquement et d'un point de vue environnemental.

Pour fonctionner de manière optimale, cette mise en système nécessite des règles du jeu collectives. Afin de valoriser au mieux le futur Canal Seine Nord Europe ainsi que le réseau fluvial, il convient de **favoriser le report modal vers le fluvial**. De même, **le recours au fret ferroviaire doit être encouragé** de manière à désengorger certains axes routiers et à améliorer les temps de livraison. Il s'agit de parvenir à un report sur ces deux modes de 25% en 2030 et de 30% en 2050.

Au-delà du report modal, la question de **l'implantation des activités logistiques doit être posée pour améliorer le fonctionnement global du hub**. Les implantations doivent être favorisées à proximité des sites multimodaux et contribuer à une massification plus importante des flux.

Enfin, la logistique doit être organisée à différentes échelles, jusqu'à la desserte du dernier kilomètre. La **logistique urbaine** va connaître de profondes mutations dans les années à venir (e-commerce, évolutions des stratégies des grandes enseignes de distribution...) nécessitant une gestion des flux optimisée au sein de la ville.

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 en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM)

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

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 (CAE)

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

La posture du SRADDET

La seule réalisation des 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.

Tout d'abord il est nécessaire de **développer une offre cohérente à l'échelle du système portuaire régional**, incluant les plateformes du futur Canal Seine Nord Europe. Les équipements multimodaux des plateformes doivent être adaptés au potentiel offert par chacun des sites et territoires.

Ensuite, il s'agit d'encourager les territoires à se doter d'une **stratégie d'anticipation foncière aux abords des voies d'eau à grand gabarit** pour favoriser le développement d'activités en lien avec le mode fluvial ou la présence de l'eau. Il est en effet souhaitable d'orienter la destination du foncier, voire de la conditionner, ou encore de préserver les accès aux berges et aux quais dans le cadre d'opérations d'aménagement.

Par ailleurs, il convient de **tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs**. En particulier, les itinéraires en bordure de canal devront s'insérer dans le maillage régional des véloroutes et voies vertes et des chemins de grande randonnée. Dans cette optique, leurs continuités doivent être garanties et aménagées le long du canal. Cet objectif pourra contribuer ainsi à l'offre touristique globale du canal, de même qu'aux mobilités du quotidien.

Enfin, il s'agit de **garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité** aux abords du canal, identifié comme un « corridor de nature en devenir », ainsi que sur les friches du Canal du Nord qui pourront être renaturées en attente d'aménagements ultérieurs.

Assurer les conditions d'un accueil sobre et respectueux sur le littoral (GEE-EET)

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

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

La posture du SRADDET

Le parti pris 1 de la vision régionale prône une ouverture maîtrisée du territoire régional. L'enjeu est notamment de développer l'économie présente en renforçant l'attractivité résidentielle de certains espaces et en développant le tourisme. Par ailleurs, le positionnement de hub logistique a vocation à valoriser davantage les excellences productives et agricoles de la région.

Si elle n'est pas organisée, cette ouverture peut générer des pressions importantes sur certains territoires, en particulier sur le littoral. Il s'agit de **rechercher la cohabitation des usages**, sans opposer le développement économique, la préservation de l'environnement et les aspirations sociétales.

A cet égard, il convient donc d'assurer un **accueil des résidents et des touristes sur le littoral et le rétrolittoral** en garantissant une préservation des ressources naturelles par ailleurs facteur d'attractivité.

Par ailleurs, les portes d'entrées présentes sur le littoral (ports, gare TGV, aéroports...) ont vocation à être davantage valorisées, jouant même un rôle régional, notamment en lien avec le hub logistique. Il est toutefois nécessaire **d'assurer une gestion optimale des flux de différentes natures**. Les flux de marchandises doivent bénéficier d'un report modal vers le fluvial et le ferroviaire pour éviter une saturation des axes routiers. Les flux touristiques peuvent également davantage être organisés avec des itinéraires régionaux qui limitent les ruptures de charge et valorisent les atouts (ou les logiques de développement) des territoires.

Enfin, il est nécessaire **d'encourager la gestion intégrée du trait de côte** en réduisant sa vulnérabilité et en renforçant l'adaptation des territoires littoraux au changement climatique.

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

Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)

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

Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EET)

Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)

Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France (TIV)

Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)

La posture du SRADET

Avec des coûts de déplacements de plus en plus élevés et des mobilités qui augmentent, il est nécessaire d'améliorer la qualité de service des réseaux et des offres de transports. Il s'agit notamment d'atteindre une part modale des Transports en Commun de 10 à 12% à l'horizon 2030.

Deux cas de figures nécessitent des approches spécifiques. D'une part, l'**accessibilité des polarités « métropolitaines »** (métropole lilloise et métropole francilienne) doit être améliorée mobilisant des réponses plurielles. D'autre part, les **territoires les plus vulnérables** – en particulier les espaces peu denses et isolés – requièrent des offres de mobilité adaptées et innovantes.

La qualité des réseaux et des offres de transports doit être soutenue par des **pôles d'échanges multimodaux** permettant ainsi un meilleur rabattement et utilisation optimisée des différents modes. **Les gares et leur quartiers** sont ainsi des maillons essentiels (ou articulations essentielles) du système de transports.

Offrir aux voyageurs une **véritable offre intermodale** (information multimodale, tarification, billettique, offres coordonnées) est par ailleurs l'un des facteurs clés de report modal et d'utilisation des transports collectifs.

Enfin, proposer des conditions de déplacements soutenables c'est aussi diminuer la part des modes motorisés et **développer l'usage des transports collectifs, des modes doux (vélo...) et des nouvelles mobilités.**

Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)

Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)

Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)

Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine (GEE-CAE)

Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte la biodiversité (GEE)

Réduire les disparités d'accessibilité des services au public - une approche confortée des SDAASP (EET)

Soutenir l'accès au logement (LGT)

Développer les stratégies numériques dans les territoires (EET)

Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET)

La posture du SRADET

Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale (villes moyennes) et renforcer les pôles intermédiaires (dans les ruralités) c'est notamment **renforcer leur attractivité et développer leurs fonctions de centralité**.

Il s'agit notamment de **rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs**.

Cela n'est toutefois pas suffisant : il est nécessaire de renforcer ces polarités sur la question de la production de **logements** (60% de la production en lien avec l'armature régionale). En dehors du renforcement des polarités, les espaces ruraux et périurbains pourront mobiliser 40% de la production de logements répondant à des enjeux territoriaux spécifiques, notamment à l'évolution des besoins des résidents.

Ces choix stratégiques induisent une **politique foncière cohérente et adaptée**, favorisant le renouvellement urbain et limitant les extensions trop consommatrices d'espace. Ainsi, il est proposé de diviser par trois le rythme de consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles à l'horizon 2030 (hors grands projets régionaux). Ils doivent également être appuyés par de **nouveaux mode de faire en matière d'aménagement** : formes urbaines adaptées, mixité fonctionnelle, enjeux TRI, enjeux biodiversité...

Au-delà de la question de l'armature régionale et des modes de faire innovants, la question de **l'accès aux services** est majeure pour assurer un aménagement équilibré. En particulier, **l'accès au logement et le développement du numérique** doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Enfin, créer les conditions d'une répartition plus équilibrée des activités c'est aussi développer de **nouvelles formes de travail** (télétravail...) contribuant ainsi à renforcer certaines polarités, en particulier dans les espaces peu denses et isolés.

Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)

Réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre (CAE)

Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE)

Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)

Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)

Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT)

Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en terme de piège à carbone (CAE)

Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)

Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)

Adapter les territoires au changement climatique (CAE)

La posture du SRADDET

Les transitions à accompagner sont multiples, qu'elles concernent les registres de la sobriété, de la prévention des risques ou encore de la santé. L'ambition est de **développer l'autonomie énergétique des territoires** en développant à la fois les énergies renouvelables et en favorisant les économies d'énergie. Les innovations en faveur d'un système distribué, alimenté par de nombreuses sources d'énergie renouvelable et stockées redistribuées via des réseaux intelligents (dynamique Rev3) doivent être encouragées.

Concernant la production, **l'objectif est de multiplier par deux la part des énergies renouvelables à l'horizon 2030**. L'effort est porté par la production de biogaz, la géothermie, le développement des énergies renouvelables dans les réseaux de chaleur (énergie fatale, biomasse, incinération des déchets, CSR...), le solaire. Concernant l'éolien, la production de 7800 GWh est stabilisée en 2030.

Plusieurs domaines doivent contribuer à la réduction des gaz à effet de serre : **l'industrie** (via des modes de production bas carbone), **les transports** (en particulier avec l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz), **le bâti tertiaire et résidentiel et l'agriculture** (sols). Il est par ailleurs nécessaire de réduire **les déchets** à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage. La collecte, la valorisation et l'élimination des déchets sont en outre essentiels pour créer une véritable dynamique en matière d'économie circulaire.

Ces différents objectifs vont contribuer à **améliorer la qualité de l'air**, enjeu majeur pour la santé et la qualité de vie en région. In fine, l'objectif est de réduire de 19% la consommation énergétique régionale et de 30% les émissions de GES en Hauts de France à horizon 2030.

Enfin, il est nécessaire d'agir sur les différentes **vulnérabilités du territoire** pour favoriser l'adaptation au changement climatique.

Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité, support des activités humaines et d'une diversité biologique riche (BIO)

Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés (EET)

Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)

Objectifs par sous-trame

- sous-trame littorale
- Sous-trame cours d'eau
- Trame boisée
- sous-trame milieux ouverts
- Sous-trame zones humides

La posture du SRADDET

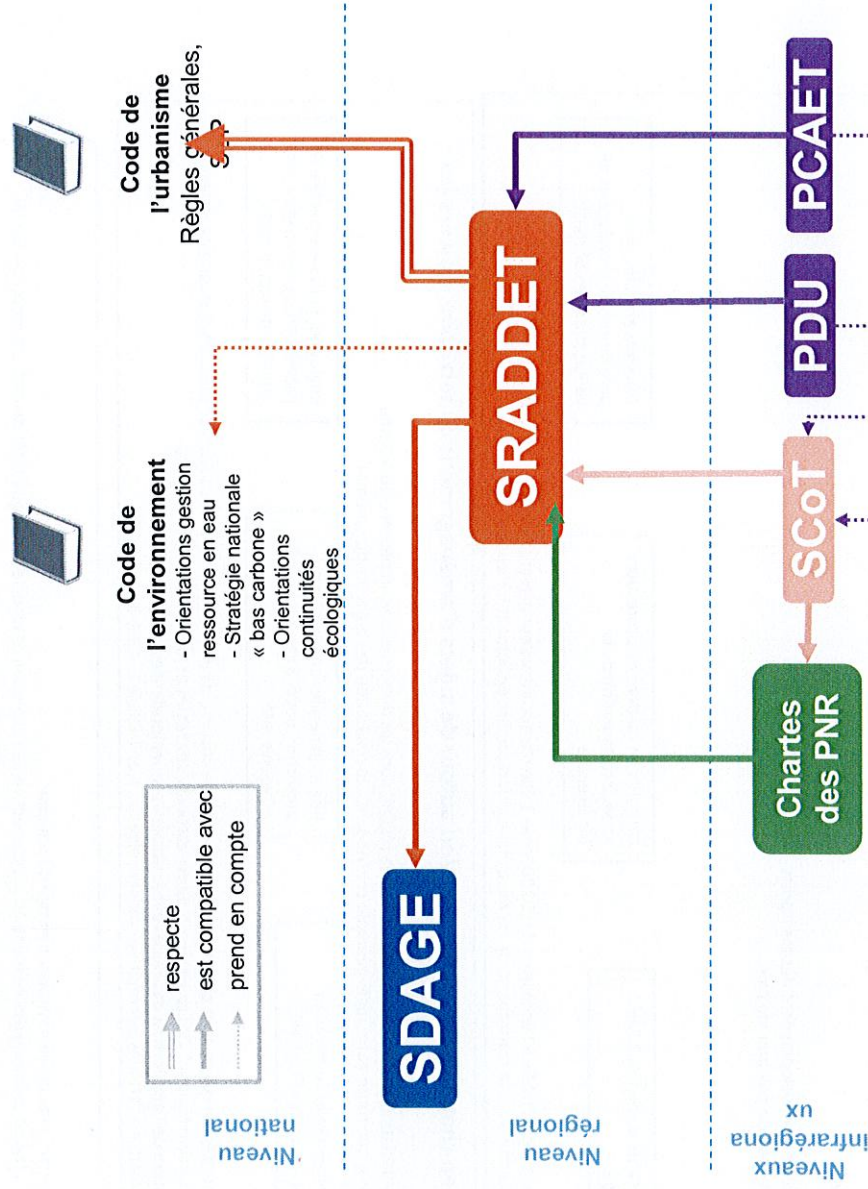
La qualité du cadre de vie et des différentes formes d'aménités constituent des atouts de plus en plus recherchés par les habitants et les entreprises.

L'enjeu paysager est particulièrement important. Il s'agit d'en faire un levier pour l'attractivité des territoires grâce notamment à la protection et la préservation des milieux. Le développement de la **nature ordinaire** (par le maintien des annexes écologiques, notamment via une politique d'aménagement et de reconquête des chemins ruraux) constitue en outre une priorité.

Pour les **espaces ruraux peu denses et isolés** en particulier, la valorisation de ressources remarquables (naturelles, paysagères, patrimoniales, culturelles) et l'accueil de nouvelles activités constituent un enjeu fort. Ce sont notamment des conditions préalables importantes à toute stratégie touristique.

Parallèlement, il s'agit de **maintenir et développer les services rendus par la biodiversité**. Il est ainsi nécessaire d'assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion. La préservation et l'amélioration des services écosystémiques sont également l'un des leviers de cet objectif.

Rapports entre le SRADDET et les documents de planification



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

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



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



RAPPORT consacré aux objectifs du schéma illustrés par une carte synthétique :

Le rapport du schéma fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région, identifie les enjeux dans les domaines de compétence du schéma, expose la stratégie régionale et fixe les objectifs qui en découlent

Domaines de compétence sont :

- d'équilibre et d'égalité des territoires - de désenclavement des territoires ruraux,
- de gestion économe de l'espace - d'habitat,
- d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional - d'intermodalité et de développement des transports,
- de maîtrise et de valorisation de l'énergie - de lutte contre le changement climatique - de pollution de l'air,
- de protection et de restauration de la biodiversité,
- de prévention et de gestion des déchets.

Objectifs sont notamment ceux :

Objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports

Objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie

Objectifs en matière de protection et de la restauration de la biodiversité

Objectifs en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets

Une carte synthétique illustrant les objectifs du schéma est établie à l'échelle du 1/150 000ème. (Elle n'a aucune valeur prescriptive)
Elle peut être décomposée en plusieurs cartes relatives aux éléments qui la constituent, de même échelle et à caractère également indicatif.

FASCICULE regroupant les règles générales organisées en chapitres thématiques et/ou autour de sujets d'aménagement du territoire majeurs (ex : centres ville)

Le fascicule est structuré en chapitres dont le nombre, les thèmes et l'articulation sont librement décidés par la région, dans les domaines de compétence du schéma. Il comporte les règles définies par les articles R. 4251-9 à R. 4251-12 (ainsi que toute autre règle générale contribuant à la réalisation des objectifs du schéma) :

Règles générales en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports

Règles générales relatives au climat, à l'air et à l'énergie

Règles générales en matière de protection et de la restauration de la biodiversité

Règles générales en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets

A cette fin, l'énoncé d'une règle peut être assorti, à titre de compléments **dépouillés de tout caractère contraignant** : de documents graphiques ; de propositions de mesures d'accompagnement destinées aux autres acteurs de l'aménagement et du développement durable régional. Ces **compléments sont distincts des règles** et identifiés en tant que tels. Le fascicule comprend les **modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de l'application des règles générales et de leurs incidences**.

Ce dispositif de suivi et d'évaluation doit permettre à la région de transmettre à l'Etat les informations mentionnées au II de l'article L. 4251-8.

Les ANNEXES

- 1° Le rapport sur les incidences environnementales établi dans le cadre de l'évaluation environnementale du schéma
- 2° L'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets dans la région constitué des éléments et la prospective de l'évolution tendancielle des quantités de déchets produites sur le territoire
- 3° Le diagnostic du territoire régional, la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale, le plan d'action stratégique et l'atlas cartographique
- 4 Les éléments relatifs à la planification de l'intermodalité et à la planification des infrastructures de transport