

Propositions d'objectifs SRADDET

Consultation des Personnes Publiques Associées
(article R 4251-15 CGCT)

DOCUMENT DE TRAVAIL

#granddeseinhdf





Propositions d'objectifs du SRADDET

Fiches-objectifs par grand domaine – 5 juillet 2018

Propositions d'objectifs du SRADDET	0
L'ambition d'équilibre et d'égalité des territoires en Hauts-de-France	4
Les conditions de réussite du projet du territoire régional	7
ATTRACTIVITE ECONOMIQUE	11
SOUTENIR LES EXCELLENCE REGIONALES	11
FAVORISER LA DIVERSIFICATION ECONOMIQUE DES TERRITOIRES EN ARTICULATION AVEC LES ECOSYSTEMES TERRITORIAUX (EET)	11
DEPLOYER L' ECONOMIE CIRCULAIRE (PRPGD)	14
CONFORTEZ LES POLES D' ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE RECHERCHE ET D' INNOVATION ET DEVELOPPER LEUR ACCESSIBILITE (EET)	15
SOUTENIR LE DEVELOPEMENT ET LA TRANSFORMATION DES FILIERES PROFESSIONNELLES DE L' HABITAT (LGT)	17
AFFIRMER UN POSITIONNEMENT DE HUB LOGISTIQUE	18
AUGMENTER LA PART MODALE DU FLUVIAL ET DU FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES (CAE-TIM)	18
OPTIMISER L' IMPLANTATION DES ACTIVITES LOGISTIQUES (TIM-GEE)	20
FAVORISER DES FORMES DE LOGISTIQUE URBAINE ET DE DESERTE DU DERNIER KM PLUS EFFICACES (CAE)	22
ATOUS INTER-TERRITOIRES	24
FAIRE DU CANAL SEINE NORD EUROPE UN VECTEUR DE DEVELOPEMENT ECONOMIQUE, INDUSTRIEL ET UN SUPPORT D'AMENITES	24
FAIRE DU CANAL UN MAILLON STRUCTURANT DU HUB LOGISTIQUE HAUTS-DE-FRANCE EN VEILLANT NOTAMMENT A LA COMPLEMENTARITE ET LA MISE EN RESEAU DES SITES ET INFRASTRUCTURES (TIM)	25
OPTIMISER L' USAGE DE LA VOIE D' EAU PAR UNE MOBILISATION DESTERRAINS NECESSAIRES AU DEVELOPEMENT ECONOMIQUE, TOURISTIQUE ET RECREATIF DU CANAL (TIM-CAE)	27
TIRER PARTI DE LA VOIE D' EAU COMME ARMATURE DES MOBILITES ALTERNATIVES ET DES LOISIRS, NOTAMMENT EN FACILITANT L' ACCES AUX BERGES ET AUX QUAIS (CAE)	29
GARANTIR UN CADRE DE VIE DE QUALITE ET UN MAINTIEN DE LA BIODIVERSITE AUX ABORDS DU CANAL (BIO)	31
ASSURER UN DEVELOPEMENT EQUILIBRE ET DURABLE DU LITTORAL	33
ASSURER DES CONDITIONS D' UN ACCUEIL SOBRE ET RESPECTUEUX SUR LE LITTORAL (GEE-EET)	33
VALORISER LES PORTES D' ENTrees EN REDUISANT L' IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES FLUX (TIM-BIO-EET)	36
1	1

ENCOURAGER LA GESTION INTEGREE DU TRAIT DE COTE (GEE-BIO)	39
MODELE D'AMENAGEMENT	41
GARANTIR UN SYSTEME DE TRANSPORT FIABLE ET ATTRACTIF.....	41
PROPOSER DES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS SOUTENABLES (EN TRANSPORTS EN COMMUN ET SUR LE RESEAU ROUTIER) (TIV-CAE)	41
AMELIORER L' ACCESSIBILITE A LA METROPOLE LILLOISE (TIV).....	43
FACILITER LES ECHANGES AVEC L' ILE-DE-FRANCE, EN PARTICULIER GRACE A LA LIAISON ROISSY-PICARDIE(TIV)	46
ENCOURAGER DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR TOUS LES PUBLICS ET LES TERRITOIRES LES PLUS VULNERABLES (TIV-EET-DTRX)	48
DEVELOPPER LES POLES D' ECHANGES MULTIMODAUX (TIVM).....	50
TENDRE VERS UN SYSTEME INTEGRE DE TRANSPORT A L' ECHELLE DES HAUTS DE FRANCE (TIV).....	52
FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES ALTERNATIVES ET COMPLEMENTAIRES A LA VOITURE INDIVIDUELLE (CAE).....	53
FAVORISER UN AMENAGEMENT EQUILIBRE DES TERRITOIRES	55
REEQUILIBRER L' OFFRE COMMERCIALE EN FAVEUR DES CENTRES VILLES ET DES CENTRES BOURGS (GEE)	55
PRODUIRE DU LOGEMENT A LA HAUTEUR DES BESOINS ET EN COHERENCE AVEC L' ARMATURE REGIONALE (LGT)	58
REDUIRE LA CONSOMMATION DES SURFACES AGRICOLES, NATURELLES ET FORESTIERES (GEE-CAE)	62
PRIVILEGIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN A L' EXTENSION URBAINE (GEE-CAE)	66
DEVELOPPER DES MODES D' AMENAGEMENT INNOVANTS ET PRENANT EN COMPTE LES ENJEUX DE BIODIVERSITE (GEE-BIO)	69
REDUIRE LES DISPARITES D' ACCESSIBILITE DES SERVICES AU PUBLIC - UNE APPROCHE CONFORTEE DES SDAASP (EET-DTRX).....	73
SOUTENIR L' ACCES AU LOGEMENT (LGT).....	76
DEVELOPPER LES STRATEGIES NUMERIQUES DANS LES TERRITOIRES (EET)	78
DEVELOPPER DE NOUVELLES FORMES DE TRAVAIL GRACE A UN ECOSYSTEME NUMERIQUE, EN PARTICULIER DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES ET ISOLEES (EET-DTRX).....	80
GESTION DES RESSOURCES	82
ENCOURAGER LA SOBRIETE ET ORGANISER LES TRANSITIONS.....	82
DEVELOPPER L' AUTONOMIE ENERGETIQUE DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES (CAE).....	82
REDUIRE LES CONSOMMATIONS D' ENERGIE ET DES GAZ A EFFET DE SERRE (CAE).....	85
EXPERIMENTER ET DEVELOPPER DES MODES DE PRODUCTION BAS CARBONE (CAE).....	91
ENCOURAGER L' USAGE DE VEHICULES MOINS EMETTEURS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS, DONT ELECTRIQUES ET/OU GAZ (CAE).....	94
AMELIORER LA QUALITE DE L' AIR EN LIEN AVEC LES ENJEUX DE SANTE PUBLIQUE ET DE QUALITE DE VIE (CAE).....	96
REHABILITER THERMIQUEMENT LE BATI TERTIAIRE ET RESIDENTIEL (CAE-LGT)	98
MAINTENIR ET RESTAURER LES SERVICES SYSTEMIQUES FOURNIS PAR LES SOLS NOTAMMENT EN TERME DE PIEGE A CARBONE (CAE)	100

RÉDUIRE NOS DÉCHETS A LA SOURCE, TRANSFORMER NOS MODES DE CONSOMMATION, INCITER AU TRI ET AU RECYCLAGE (PRPGD)	102
COLLECTER, VALORISER, ÉLIMINER LES DÉCHETS (PRPGD)	104
ADAPTER LES TERRITOIRES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE (CAE)	107
VALORISER LES CADRES DE VIE ET LA NATURE RÉGIONALE	110
GARANTIR DES PAYSAGES ET UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ ET GOUVERNER A LA RECONQUÊTE DES CHEMINS RURAUX.....	111
VALORISER LES RESSOURCES REMARQUABLES DU TERRITOIRE ET L'ACCUEIL DE NOUVELLES ACTIVITÉS DANS LES ESPACES RURAUX PEU DENSES ET ISOLES (EET-BIO).....	113
MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES RENDUS PAR LA BIODIVERSITÉ (BIO).....	115
OBJECTIFS PAR SOUS-TRAMES ET OBJECTIFS AFFÉRENTS. (BIO)	119
Sous-trame Littorale.....	119
Sous-trame Cours d'eau	121
Trame boisée.....	124
Sous-trame Milieux ouverts	127
Sous-trame Zones humides	132

Les sigles qui suivent les titres du sommaire sont des **références aux domaines** dans lesquels la Région fixe des objectifs à moyen et long terme, au titre de l'article 10 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

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 domaines EET : Equilibre Egalité des Territoires
De désenclavement des territoires ruraux	DTRX : Désenclavement des Territoires Ruraux
d'habitat	LGT : Logement
De gestion économe de l'espace	GEE : Gestion Économe de l'Espace
d'intermodalité et de développement des transports /d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional	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 Énergie
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

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

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

La notion d'égalité des territoires ne doit pas être lue comme une volonté d'uniformité. Il apparaît impossible de pouvoir offrir aux différents territoires les mêmes niveaux de services, d'équipements, d'activités économiques, etc. De même, la notion d'équilibre et d'égalité des territoires diffère de la notion d'égalité des citoyens.

A travers ce principe, la volonté est de **conforter et accompagner les capacités de développement de chaque territoire en rapport avec ses atouts et ses spécificités afin que chacun contribue et bénéficie d'une dynamique de développement et participe par ailleurs à la construction des Hauts-de-France.**

Différents moyens, modèles, systèmes se sont mis en place dans les dernières décennies pour tendre à l'équilibre et l'égalité des territoires :

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

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

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

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

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

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

Comme expliqué dans le diagnostic, la région Hauts-de-France affiche globalement le niveau de développement humain (IDH) le plus faible des régions de France métropolitaine. Elle est engagée dans un mouvement de transition postindustrielle, mais reste marquée par des fragilités économiques et sociales. Les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale. L'ancien bassin minier et la Thiérache sont les territoires où l'IDH est très inférieur à la moyenne régionale s'opposant aux communes qui entourent Lille, Arras et Amiens qui sont, elles, caractérisées par un niveau de développement nettement supérieur à la moyenne régionale grâce à un niveau de revenu plus élevé, une moindre proportion de non-diplômés et un indice comparatif de mortalité plus faible que la moyenne régionale. Le département de l'Oise constitue un espace assez homogène avec un développement humain en moyenne plus élevé que dans le reste de la région, notamment pour les communes autour de Senlis et de Compiègne. En dehors de l'ancien bassin minier et de la Thiérache, plusieurs espaces

apparaissent également en difficulté avec un niveau de développement humain inférieur à l'ensemble de la région Hauts-de-France. C'est le cas notamment de plusieurs territoires ruraux qui ont un développement humain en retrait par rapport à la moyenne régionale.

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

- un rapport à l'extérieur impactant les moteurs de développement et l'attractivité de la Région ;
 - *Le phénomène de métropolisation de Lille* est un facteur d'attractivité. Elle produit 27% des richesses régionales. Toutefois, le rayonnement de la Métropole Lilloise sur l'ensemble du territoire régional est relatif. Des villes moyennes qui créent 46% de la richesse régionale.
 - *Un territoire d'attractivité des zones d'emplois transfrontalières et de l'Île de France* : l'influence francilienne conduit à des redistributions dans le sud avec 8% de la richesse produite dans la région.
- des disparités territoriales impliquant des stratégies de développement différenciées ;
 - *Des désajustements sur l'accessibilité aux services* : si la Région est relativement bien pourvue en équipements et en services, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants. Ainsi à l'échelle des départements, les habitants de l'Aisne ont besoin d'un temps 1,5 fois supérieur à celui des habitants du département du Nord pour accéder aux équipements courants. Les populations des communes à très faible densité se déplacent plus souvent en dehors de la commune pour les besoins de la vie courante avec des temps de parcours 2,6 fois plus longs que dans les communes densément peuplées.
- des formes de désajustements qui impactent le quotidien et la qualité de vie.
 - *les dynamiques endogènes ne suffisent pas à développer suffisamment d'activité avec un ratio emplois/résidents parmi les plus faibles.*

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

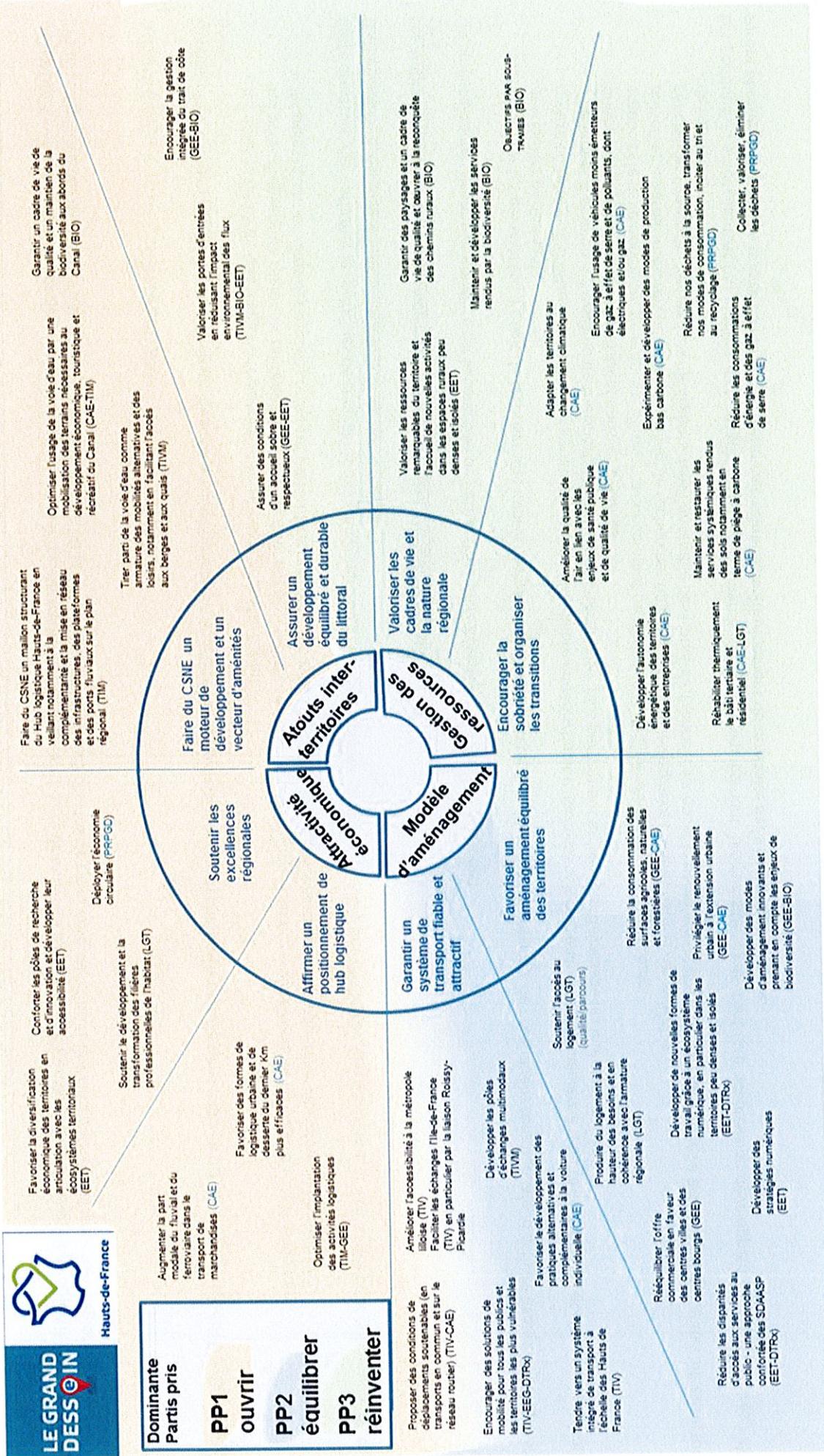
- **dans le renforcement de l'attractivité régionale et le développement économique des territoires,**
- **dans la recherche d'un équilibre entre habitat, emploi et mobilité,**
- **dans l'accessibilité aux services et aux équipements, à la nature,**
- **dans la capacité des territoires à s'insérer dans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

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

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

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

Ces objectifs devront reposer sur son armature régionale.



Les conditions de réussite du projet du territoire régional

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

Le SRADDET s'adresse à tous les projets de territoire. Chacun d'entre eux a vocation à concourir à sa réalisation. Il s'agit d'une prise en compte progressive des objectifs du SRADDET par l'action conjuguée des démarches des 51 SCO T, des 50 PLU, des 50 PCAET, des 15 PDU et des 5 chartes de parcs, lesquels s'inscriront ainsi dans l'environnement régional.

■ Conforter l'armature régionale

Le parti-pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » définit une armature territoriale 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 armature 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'armature urbaine : l'équilibre emplois/habitat/mobilité doit être encouragé de manière à réduire les distances et d'associer territoires d'habitat et d'emplois. Le système de transport doit être mieux hiérarchisé, plus performant et favoriser davantage les interconnexions.
- prioriser le développement de l'habitat dans les polarités
- organiser le développement de manière à limiter la consommation d'espace et d'inciter au renouvellement urbain
- préserver les atouts naturels de notre Région et de rechercher un équilibre entre les espaces urbains, naturels et agricoles
- généraliser l'approche des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France et favoriser le déploiement des réseaux numériques à proximité des grandes infrastructures de transports.

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

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)
- 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 :

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

Les espaces ruraux en développement :

- de 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
- d'organiser la complémentarité entre les bourgs et les pôles intermédiaires,
- de mutualiser les équipements pour limiter les déplacements,
- de garantir une production de logements reliée aux services et équipements par des solutions de mobilité durable

Les espaces peu denses et isolés :

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

Tenir compte des spécificités de certains territoires :

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

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

Plus spécifiquement pour le littoral :

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

Plus spécifiquement pour les franges franciliennes et rémoises :

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

Les territoires les plus fragilisés

Il s'agit pour ces territoires de

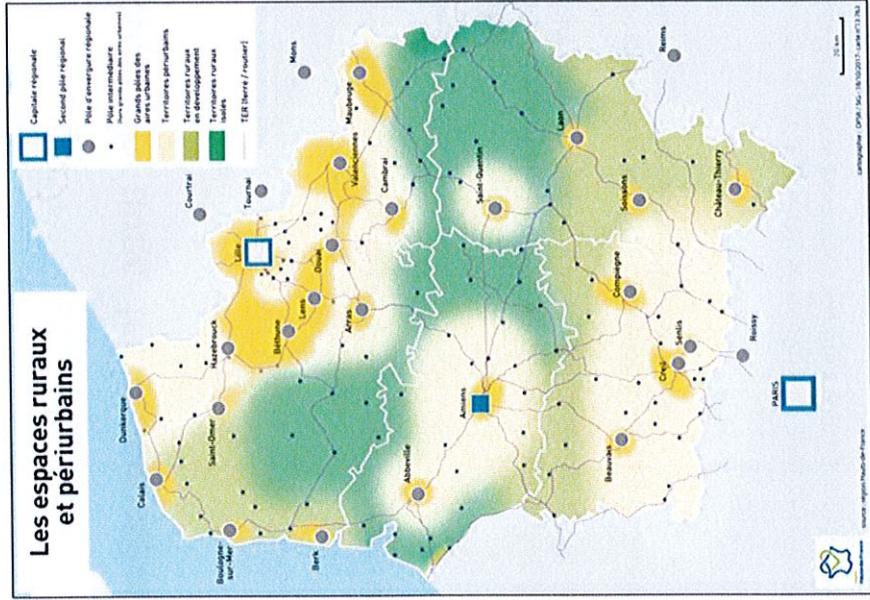
- stimuler l'activité et la création d'emploi ;
- améliorer l'image et l'attractivité de ces zones.

Plus particulièrement pour le Bassin Minier :

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

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

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



ATTRACTIVITE ECONOMIQUE

SOUTENIR LES EXCELLENCE REGIONALES

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

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

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti pris concerné(s) :

La question du développement économique est présente dans différents points de la vision régionale en articulation avec le SRDEII.

Le parti-pri d'une ouverture maîtrisée, d'une région mieux connectée pose comme orientation le développement de l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales. La Troisième révolution industrielle (« Rev 3 »), 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-pri d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional a identifié à travers sa première orientation des dynamiques régionales 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 sous représentées dans la région. Elles pourraient représenter 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.

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 développement territorial. Ces écosystèmes sont la traduction d'un travail partenarial, de coopération, de réseau, physique ou non, articulant collectivement, 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 : Economie locale : Part des emplois de l'économie présente comparée à l'économie productive

Formes innovantes : Dénombrement des pôles d'excellence régionale, clusters, parcs d'innovation, nombre de projets et d'investissements TRI, identification des écosystèmes territoriaux et leur évolution.

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 renouvellement 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 « Têtes 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 passagère de population sur les territoires (service et commerce de proximité, artisanat, 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, raccorderment 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 soutenable de méthanisation, promotion des expérimentations).

Renforcer et accompagner les filières d'excellence

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

- des principes d'aménagement articulant consommation raisonnée du foncier,
- 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 organisationnelle et sociale. 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 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 (PRPGD)

Références juridiques et attendus de l'Etat :

Article L. 4251-1 du CGCT : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière ... de prévention et de gestion des déchets. »
Attendus de l'Etat : Attendu 3 : Mettre en place les conditions favorables au développement en région d'une économie circulaire, en s'appuyant notamment sur une gestion efficace et pérenne des déchets qui repose sur leur prévention, leur réemploi, leur recyclage, leur valorisation, et en dernier ressort, leur élimination. Inciter à l'innovation des process, aux synergies interentreprises, aux initiatives locales visant à adapter les dispositions de prévention et de gestion des déchets aux contextes locaux.

Et Attendu 15 : Intégrer les territoires en rupture sociale et urbaine dans la dynamique de développement régional :
[...] en accompagnant la transition écologique et énergétique des territoires ruraux (forêt, biomasse, méthanisation et filières "vertes", ...).

L'objectif fixé est une réduction de 50 % des quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020.

La Région a fixé sept principes directeurs pour passer à l'action :

- Considérer le déchet comme une ressource ;
- Privilégier la valorisation matière ;
- Privilégier les valorisations à forte valeur ajoutée ;
- Privilégier la proximité et les circuits courts ;
- Privilégier l'utilisation des matières premières recyclées ;
- Privilégier le moindre impact environnemental ;
- Développer l'emploi et les activités sur le territoire régional.

Tendances observées :

T0 :

Résultats attendus :

Le plan régional en faveur de l'économie circulaire vise à mobiliser les acteurs pour coproduire des boucles de valorisation matières nouvelles. Six filières ont été retenues : Plastique, terres rares et métaux stratégiques, sédiments, textiles, biodéchets, matériaux issus du BTP.

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti pris concerné(s) : La volonté d'accroître l'attractivité en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation de la région à différentes échelles (national, européenne et internationale) ainsi que sa capacité à rayonner et à mettre en réseau ses atouts sont affirmées à la fois dans le parti pris n°1, « Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » ainsi que dans le parti pris n°2, « Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional ».

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

Tendances observées :

Sous l'impulsion des politiques publiques, la région Hauts-de-France a accompli des progrès économiques notables ces dernières années. Sa structure productive se modifie progressivement pour intégrer les secteurs et filières d'avenir, même si le changement prend du temps. L'agriculture y est dynamique, tout comme ses capacités générales à s'externaliser (5^{ème} région exportatrice en 2015 pour 10,3 % du volume national, 2^{ème} région importatrice pour 11,1 % des approvisionnements de la France, malgré une balance commerciale déficitaire). L'économie présente 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 4^{ème} rang des régions françaises pour l'enseignement supérieur en effectifs d'étudiants et accueillait également 10,8 % des élèves ingénieurs de France (pour 8,7 % des étudiants) dans ses 7 universités et 30 écoles.

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

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

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

T0 : (en cours de définition)

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 dans l'ambition de rendre la région plus attractive, plus visible, plus rayonnante, plus soutenable, mieux accessible et connectée. La posture régionale consiste à encourager la recherche et l'innovation, en s'appuyant sur les atouts de tous les territoires, notamment ceux nombreux présents dans les villes moyennes, afin de générer davantage d'activités, de créer plus de richesses ancrées sur le territoire, d'élever le niveau de formation de la population de sorte qu'il corresponde aux besoins en compétences des écosystèmes territoriaux, et créer des emplois pérennes.

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

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

Leviers :

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

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

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

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

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

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

Pour les personnels de recherche comme pour les étudiants, la qualité de vie constitue un critère déterminant de l'attractivité. Le logement en est un des éléments : ils devront être en nombre suffisant, à prix abordables, de qualité, bien 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 facilitées aux pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'aux portes d'entrée régionales, nationales et internationales est nécessaire. Il ainsi s'agit de favoriser à l'horizon 2030 le caractère « ubiquitaire » de la région en développant le champ des possibles quel que soit le territoire.

Echéances : 2030

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Partis pris concernés :

Cet objectif répond aux :

- Parti pris 1 du SRADDET : « Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée », et à l'orientation 1 : « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales »
- et au Parti pris 3 du SRADDET : « Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », et à l'orientation 3 : « le besoin de développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et de contribuer à la transition énergétique ».

Donnée de référence (TO, tendances observées) :

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. Ainsi, elle souhaite 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...).
- **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....
- **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

AFFIRMER UN POSITIONNEMENT DE HUB LOGISTIQUE

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Partis pris concernés :

« Affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative » et « Améliorer le fonctionnement logistique régional en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale »

Tendances observées :

Les flux importants de marchandises en région sont essentiellement des flux routiers mais qui induisent 2 problématiques : 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 d'Ile de France, 215 Km de littoral, une plateforme portuaire avec le port de Dunkerque, 1381 Km 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 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 liaison Seine-Nord, 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.

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

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

Résultats attendus :

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

Pour cela, les indicateurs suivant peuvent être mobilisés :

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

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.

Echéances : 2030 / 2050

Climat Air –Energie

Résultats attendus en 2030 :

- réduire les émissions de GES de 298 KteqCO₂/an
- réduire les consommations de 1155 Gwh/an

Indicateurs de résultat :

- Consommation énergétique et émissions des GES pour le transport de marchandises

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti-pris concerné :

« Affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative » et « Améliorer le fonctionnement logistique régional en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale »

Tendances observées : Les Hauts-de-France sont :

La 2^{ème} région dans le secteur de l'entrepôtage (en effectifs) : 17% des effectifs nationaux
 La 2^{ème} région en centrales d'achats non alimentaires (en effectifs) et en nombre de bâtiments logistiques
 La 3^{ème} région pour le transport de fret, interurbain et de proximité (en effectifs)
 La région compte 36 848 effectifs salariés dans la logistique, 35 270 dans le transport de marchandises.
 La région accueille par ailleurs plus de 600 entrepôts ou plateformes logistiques de plus de 5000m² et propose la surface d'entrepôtage la plus élevée de France métropolitaine (12,5 millions de m²).
 Les entrepôts logistiques sont le 2ème poste de demande de permis de construire en termes de superficie dans la région (le 1er 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 privilégiée aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier) => il s'agit ainsi de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux
- Une gestion économe du foncier
- Des aménagements qualitatifs : réutilisation des friches, densification, conditions de taux d'occupation, accessibilité...
- identification des secteurs à enjeux en fonction des bassins d'emplois, des secteurs d'activités et des chargeurs les plus importants...
- élaboration d'un schéma régional de la logistique

Leviers :

L'approche sous l'angle de l'aménagement vient compléter l'approche économique développée dans le SRDE21 en proposant un aménagement soutenable des zones d'activités logistiques, prenant en compte, notamment les éléments suivants :

- conditionner l'implantation à l'accès bi ou tri-modal de ces zones
- accorder une attention particulière au traitement qualitatif des zones (densification, aménagements paysagers, respect de la biodiversité pour un traitement qualitatif des zones)

- favoriser l'accessibilité et la multifonctionnalité des zones pour les salariés (la qualité des zones de vie)
- traiter et reconvertir des friches
- veiller à un taux d'occupation des zones existantes conséquent avant la création de nouvelles zones (des critères à envisager : ratio foncier éco/nombre d'emplois à l'hectare...)

Echéance : 2030

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Partis pris concerné :

« Affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative » et « Améliorer le fonctionnement logistique régional en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale »

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 croissance 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 :

- 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 ?
- économique : une bonne organisation de la chaîne logistique dans son ensemble est un facteur d'attractivité économique pour les entreprises.
- 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.

- 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 :

- Réduction de 15% des flux de véhicules en zones urbaines par une meilleure optimisation logistique
- Recours à des modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier Km (indicateur CAE : nombre de t.km parcourues en véhicules propres)
- Massification des flux grâce à des aménagements appropriés (une meilleure gestion des flux et de leurs impacts)
- Développement de centres de distribution urbaine maîtrisé, cohérent et intégré au regard de la stratégie d'aménagement des territoires

Leviers

- Améliorer les taux de charges des véhicules livrant de 20% (CAE) pour une massification des flux
- Intégrer la thématique logistique urbaine dans les documents d'urbanisme (localisation de sites logistiques, foncier...)
- Créer des lieux de partage entre acteurs (publics/privé ; observation des tendances, des expérimentations...)
- Accompagner les expérimentations et les innovations (notamment, pour l'émergence de modes alternatifs ou l'organisation intégrée de la logistique dans les projets de territoire)

Echéances : 2030

Climat Air- Energie

Résultats attendus en 2030

- Réduire les émissions de GES de 416 KteqCO2/an
- Réduire les consommations de 1681 Gwh/an

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

ATOUS INTER-TERRITOIRES

FAIRE DU CANAL SEINE NORD EUROPE UN VECTEUR DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, INDUSTRIEL ET UN SUPPORT D'AMENITES

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, connectant la Région au réseau fluvial à grand gabarit des bassins de la Seine et de l'Escaut, il se positionne naturellement au sein du parti pris n°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, de fret, d'intermodalité, d'environnement et particulièrement en matière d'économie.

Le Canal Seine-Nord Europe aura un gabarit de type Vb, permettant aux convois de 185m de long et pouvant transporter jusqu'à 4 400t de marchandises de circuler, où la configuration actuelle des voies d'eau les limite à 800 tonnes (« goulet » du Canal du Nord). Long de 107 kilomètres, entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, d'une largeur de 54 mètres, le projet de CSNE comprend également la réalisation de 6 écluses (+ une écluse de jonction), 61 rétablissements routiers ou ferroviaires, un bassin réservoir de 154 millions de m³, ainsi qu'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. En complément, un projet de développement et d'aménagement pour le CSNE apparaît capital pour se saisir des opportunités offertes par le grand gabarit en direction du développement économique régional et de sa transition énergétique. Ce projet doit s'attacher à bâtir l'écosystème de la voie d'eau pour consolider les filières agricoles et industrielles, créer une nouvelle attractivité territoriale tout en favorisant la diversité et la complémentarité des usages du bord à canal¹.

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

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

En concordance avec l'orientation n°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.

¹ en mitoyenneté avec la voie d'eau au sein de son assiette foncière (chemin de service, dépendances vertes...) ou sur les parcelles directement attenantes

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

• **Attendus de l'Etat** : n°8 (*trouver des solutions logistiques pour la desserte efficace et prioritaire des centralités, et renforcer sur cette base le système régional de transport de marchandises, en privilégiant la multimodalité*)

Parti pris concerné : PP 1, orientation 3 sur le positionnement logistique du hub au sein de nord-ouest européen au service d'une région de production.

Tendances observées :

- La stratégie nationale portuaire incite une coopération des ports dans une logique d'axe. Pour les Hauts-de-France il s'agit de l'Axe Nord, structuré à partir du Grand Port Maritime de Dunkerque, des ports de Calais, Boulogne-sur-Mer et Eurotunnel, des ports intérieurs et de leur hinterland.
 - La création de Norlink Ports en 2016 marque la première étape d'une structuration de la coopération interportuaire en Hauts-de-France. Association des ports des Hauts-de-France, Norlink Ports regroupe les ports gérés par les Chambre de Commerce et d'Industrie, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Détroit et le Syndicat Mixte des Docks Seine Nord Europe-Escout, 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). De façon générale, la promotion-prospection ainsi que la communication se font d'avantage de façon collective, à l'initiative des ports maritimes.
 - Le regroupement d'intérêts publics et privés dans les structures de gouvernance portuaire, à l'instar des ports du valenciennois en syndicat mixte ouvert, permet des synergies entre les développements portuaire et territorial, ainsi qu'une mutualisation des savoir-faire. Cette piste est explorée par VNF dans le cadre de l'évolution des concessions de ports de commerce.
- TO :
- part modale du transport par voie fluviale en Hauts-de-France² : 5,7 %
 - maillage des quais et ports intérieurs préexistant sur l'axe Seine-Escout (cf. carte hub logistique)

² Source : SOeS (2014) pour la France ; observatoire Climat –Air–Energie pour la région

- trafics de référence 2017 (chargement-déchargement) : trafic global sur le réseau de la Région Hauts-de-France : 11,54 Mt dont : Canal du Nord (3,4 Mt), Escaut canalisé (4 Mt)³, 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.⁴

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

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

L'offre cohérente à l'échelle du système portuaire régional reposera sur plusieurs leviers :

- une approche différenciée sur les quais, ports et plateformes multimodales du CSNE, qui permet de renforcer/ faire émerger des sites phares en matières de places industrielles portuaires, à partir des écosystèmes industriels en place.
- l'insertion de ces équipements, d'intérêt régional, dans une stratégie d'axe Seine-Nord (vers Dunkerque, l'Escaut, la Lys),
- l'identification des raccordements modaux prioritaires,
- une mutualisation des flux des industriels pour bâtir des solutions logistiques de transports combinés.

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

³ 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

⁴ Source : Transport et tourisme fluvial, les chiffres clés 2017 du Bassin de la Seine, Direction territoriale bassin de la Seine, VNF

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

Références : initiative régionale

Parti pris concerné : PP 1, 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 escalas 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 (département 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'eau⁵ : 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 ont permis d'éviter le passage de 570 000 camions sur les routes.
- Trafics de référence : se référer à l'objectif opérationnel n° 1
- En 2016, la fréquentation touristique de plaisance pour le réseau hauts-de-France s'élevait pour 2017 à 12 900 passages⁶ ; pour le canal du Nord elle représente environ 1000 passagers en 2016 (VNF).
- 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.

⁵ Source : Rapport annuel 2017, Observatoire du transport fluvial, Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais, VNF

⁶ Commission territoriale des Voies navigables des Hauts-de-France du 14 mai 2017

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.

Pour cela, 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 :

Afin d'optimiser l'usage de la voie d'eau :

- Un cadre de référence régional (DRA) permettra d'organiser la cohabitation spatiale des différentes activités pour le CSNE,
- les EPCI seront encouragés 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.
- les documents d'urbanisme (SCoT et PLU) pourront également être mobilisés 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 pour les voies d'eau à grand gabarit existantes et projetées

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)

Références : Initiative régionale

Type d'objectif : opérationnel

Parti pris concerné : PP3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », orientation 5 « Renforcer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie », et dans une moindre mesure orientation 1 « Conforter la proximité des services de l'indispensable ».

Tendances observées :

- De nombreuses opportunités d'assoier le tourisme fluvial et fluvestre sur les activités cyclables : 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 se fait selon des logiques d'axes, à l'instar de Loire à vélo, du Grand projet vallée de Somme, de Seine à vélo... Ces itinéraires offrent des retombées économiques intéressantes : selon les enquêtes régionales⁷, elles sont estimées, par kilomètre et par an, de 30 000€ pour la Loire à Vélo à 16 700€ pour la Bretagne. Ces aménagements sont le fruit de partenariats entre les collectivités et VNF qui se formalisent par des conventions de superposition d'affectations (environ 350 exemplaires signées)⁸.

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 de gestion).
- Des services de location de vélos, voire 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 est réalisée).
- 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 (cf schéma régional VV), 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. Cet itinéraire en bordure du canal s'insère dans l'offre touristique globale du CSNE (fluviale et fluvestre). 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.

⁷ 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.

⁸ Selon une étude DRC et VNF : Le tourisme fluvestre : enjeux et chiffres clés, Mars 2017

Ces résultats pourront être mesurés grâce aux indicateurs suivants :

- kilomètres de VVV et de GR 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 :

L'aménagement d'un chemin de service revêtu assurera les continuités de cheminement en bordure du canal. Ce dernier permettra 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 à assurer notamment par des aménagements adaptés aux publics et aux usages.

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

Echéances : mise en service du CSNE (2027) et au-delà

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

Références : initiative régionale

Parti pris concerné : PP3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue », 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 modéliser 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.

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 :

Un document de recommandation à destination des communes, EPCI et porteurs de projet formulera des lignes directrices pour le traitement paysager des lisières du CSNE situées à l'extérieur des emprises du projet et pour une prise en compte de la biodiversité dans l'aménagement des plateformes multimodales.

Ces recommandations seront traduites dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLUi) concernés.

Echéances : approbation du SRADDET et au-delà.

ASSURER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET DURABLE DU LITTORAL

La façade maritime des Hauts-de-France est parcourue par de multiples usages qui concourent à son attractivité. On peut citer par exemple les activités liées aux ressources maritimes (Port de Boulogne, conchyliculture), une vocation logistique évidente avec des infrastructures de rang national et européen (Port Autonome de Dunkerque, Port de Calais, Tunnel sous la Manche, autoroutes), un patrimoine naturel et paysager remarquable (baie de Somme, site des Caps), une vocation touristique et culturelle (FRAC, Musée de la dentelle, le Channel, stations balnéaires, Nausicaa, etc), des activités de sports et loisirs (pêche à pied, plage,...) et des enjeux environnementaux (dunes, 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, 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, déclinés dans le Document Stratégique de Façade.

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

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

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

• **Article L321-14 code environnement** : « lorsque la région compte des territoires littoraux, le Schéma régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, mentionné à l'article L4251-1 du CGCT (...) peut fixer des objectifs de moyens et long termes en matière de gestion du trait de côte »

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

• **Attendus de l'Etat** :

Attendu 5 « limiter la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures et le développement urbain, et créer ou restaurer et sécuriser les fonctions de corridor écologique des espaces artificialisés les plus pertinents à cet égard. Stopper la consommation des espaces naturels et de leurs abords, en tenant compte de l'aspect transfrontaliers des continuités écologiques, et investir et développer les services écologiques des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains) »

Attendu 6 : « conditionner le développement urbain à la prévention des risques naturels, en prenant en compte les effets connus et prévisibles du changement climatique, ainsi qu'à la préservation de la ressource en eau »

Attendu 13 : « identifier les outils mobilisables par les centres bourgs pour leur renouvellement, la maîtrise foncière, la valorisation patrimoniale, l'amélioration de leur habitat, l'installation durable d'artisans, de commerçants, d'agriculteurs, de services de proximité, et pour les questions de gouvernance et de solidarités locales. »

Attendu 14 : « Créer les conditions favorables à une production de logements à la hauteur des besoins dans le respect des enjeux de mixité sociale et d'attractivité résidentielle ».

Partis pris concernés :

« Le parti-pris 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 d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional, le SRADDET identifie l'économie maritime comme une des cinq dynamiques régionales de mobilisation des 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.

Tendances observées :

Le littoral présente une dynamique démographique diverse 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.

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 « 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.

To : à construireRésultats 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 un maximum d'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 différents enjeux. 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...).

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 (Baie de Somme, Côte d'opale, Flandre maritime, arrière-pays Audomarois, ...) 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.

Echéances : 2050

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

Article L321-14 code environnement : « lorsque la région compte des territoires littoraux, le Schéma régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, mentionné à l'article L4251-1 du CGCT(...) peut fixer des objectifs de moyens et long termes en matière de gestion du trait de côte »

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

• **Attendus de l'Etat :**

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

Partis pris concernés :

A travers, le parti-pris d'« une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », le SRADET identifie l'économie maritime comme une des cinq dynamiques régionales de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré. Par ailleurs, le parti-pris d'« 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 conforter l'importance 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 et développer les connexions dont notamment les questions de l'accessibilité renforcée (rôle de portes d'entrées internationales des ports) et du hub logistique viennent conforter la nécessité d'un objectif spécifique relatif au littoral sur ces questions.

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 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 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) : 1^{er} port français d'importation des minerais et de charbon, 1^{er} port français pour l'importation de fruits en conteneurs, 1^{er} pôle fret ferroviaire français, 2nd port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne, 1^{er} port fluvial des Hauts-de-France.
- Boulogne-sur-Mer et Calais et le port Boulogne-Calais, port unique depuis juillet 2015 : 1^{er} port de pêche français, 1^{er} port français de voyageurs et le 4^{ème} port français de marchandises.
- Le Tréport et son port départemental, port de pêche et de commerce qui accueille également des bateaux de plaisance.

- A ces pôles s'ajoutent cinq ports départementaux Gravelines-Grand Fort-Philippe, Étaples, Le Crotoy, Le Hourdel et Saint-Valery-sur-Somme qui jouent eux-aussi un rôle à valoriser notamment sur le plan touristique et plaisancier.

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

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

Concernant les ports, Dunkerque et de 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 en 2016, franchissant pour la première fois la barre symbolique des 50 millions de tonnes de marchandises. Le trafic de poids lourds du Port Boulogne-Calais a progressé en 2017 de 4,25 %, avec plus 1 990 000 véhicules transportés. Le nombre de passagers transportés frôle quant à lui les 9 millions. Mais, comparés aux ports de la Rangée Nord, alignement des principaux ports européens le long du littoral méridional de la mer du Nord (du Havre à Hambourg) et principale porte d'entrée de la partie continentale du nord-ouest européen, leur place reste relativement modeste. Ils ne regroupent que 7,4 % du trafic de marchandises hors conteneurs Northern Range 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 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.

To : (en cours de définition)

Résultats attendus :

Le littoral des Hauts-de-France constitue aujourd'hui un espace important de passage, que ce soit par l'axe Nord Est / Sud-Ouest (chenal maritime) ou l'axe Nord-Ouest / Sud Est (traversée maritime et ferroviaire, via le tunnel sous la Manche, entre la Grande Bretagne et le continent). Des grands projets tels que le Canal Seine Nord Europe viendront conforter ce positionnement, sous certaines conditions. La posture régionale consiste à faire des Hauts-de-France une région maritime et fluviale de premier plan. Malgré une large façade maritime performante sur de nombreux plans - industrielle, énergétique, portuaire, touristique et bien d'autres encore, les Hauts-de-France ne sont pas en effet suffisamment perçus comme un territoire maritime à part entière comme peut l'être la Bretagne. Les potentialités à exploiter sont encore nombreuses : valorisation du patrimoine naturel et historique exceptionnel dans le cadre du tourisme durable (liens avec l'objectif « assurer des conditions d'un accueil sobre et respectueux »), exploitation des énergies renouvelables ou encore développement de l'éco-logistique de nouvelle génération. La maîtrise des flux (personnes, marchandises, énergie) constitue à ce titre une condition indispensable de réussite : les portes d'entrée régionales portuaire et ferroviaire doivent en ce sens faire l'objet d'une attention particulière car elles sont garante de l'accessibilité externe optimale et donc de la capacité de la région à bien s'insérer dans les échanges internationaux. Les enjeux sont donc nombreux : absence de rupture de charges, qualité de service et d'informations, choix variés d'itinéraires fiables et fluides et intermodalité. Si les stratégies engagées de concert par la Région et ses partenaires aboutissent, le littoral, valorisé mais préservé, sera complètement armé, 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'extraversion régulée, 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 toujours plus 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 - exemple de l'engorgement de l'A16 entre Calais et Dunkerque, caractère discontinu des tronçons ferroviaires, contournement des estuaires). Ainsi, l'évolution des infrastructures doit être envisagée dans une réflexion globale intégrant l'ensemble des enjeux (ambitions de la région en matière de développement de la logistique, nécessité de développer l'intermodalité des moyens de transport, volonté de renforcer les liens entre le littoral et l'arrière-pays, souci de ne pas augmenter l'exposition des équipements aux aléas climatiques, nécessité de renforcer les moyens de déplacements doux, etc.).

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

Conforter les écosystèmes 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 (écosystèmes), c'est même un des éléments déterminants de leur bon fonctionnement et de leur attractivité/rayonnement. Pour la réussite de la stratégie du hub logistique et de valorisation des portes d'entrée, la Région insiste sur la nécessité d'être très attentif à la qualité ainsi qu'à la diversité de leurs écosystèmes, notamment sur le plan de l'aménagement, de l'offre de services, de l'information (signalétique, ballisage, 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 révolution industrielle « Rev3 » et en s'appuyant sur les savoir-faire et l'excellence industrielle existants.

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

Echéances : 2050

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

Article L321-14 code environnement : « lorsque la région compte des territoires littoraux, le Schéma régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, mentionné à l'article L4251-1 du CGCT (...) peut fixer des objectifs de moyens et long termes en matière de gestion du trait de côte »

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

• **Attendus de l'Etat** :

Attendu 6 : « conditionner le développement urbain à la prévention des risques naturels, en prenant en compte les effets connus et prévisibles du changement climatique, ainsi qu'à la préservation de la ressources en eau »

Attendu 5 « limiter la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures et le développement urbain, et créer ou restaurer et sécuriser les fonctions de corridor écologique des espaces artificialisés les plus pertinents à cet égard. Stopper la consommation des espaces naturels et de leurs abords, en tenant compte de l'aspect transfrontaliers des continuités écologiques, et investir et développer les services écologiques des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains) »

Type : objectif opérationnel

Parti pris concernés :

Parti-pris 1 sur le développement de 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.).

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

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

Ainsi, deux aspects sont essentiels :

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

To : évolution du trait de côte, ouvrages existants

Résultats attendus :

A travers cet objectif de gestion intégrée, la finalité est de réduire la vulnérabilité du trait de côte 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 :

- **le développement de la thématique du littoral dans les documents d'urbanisme des territoires concernés à travers différentes entrées spécifiques** (le repli stratégique, 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, la prise en compte de la biodiversité...)
- **la création de nouveaux modèles économiques dans une logique de solidarité littoral et arrière-pays**, portant sur le développement des ouvrages de défense contre la mer et des conditions pour les entretenir, la stabilisation à court terme et réduire à moyen terme le 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.
- **le développement d'expérimentations pour mieux s'adapter à la dynamique du trait de côte**, concernant la préparation des territoires littoraux, 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 de l'option du repli stratégique face à l'évolution du trait de côte et au risque de submersion marine dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies territoriales de gestion des risques littoraux et des documents de planification et d'aménagement du territoire.

Echéance : 2050

MODELE D'AMENAGEMENT

GARANTIR UN SYSTEME DE TRANSPORT FIABLE ET ATTRACTIF

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

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Partis Pris concernés :

- PP1 sur les mises en système
- PP2 sur un modèle d'organisation territoriale qui favorise un meilleur accès aux services, améliore les conditions de déplacements et garantit un développement équilibré des territoires
- PP 3 sur l'amélioration du cadre de vie ; « favoriser le développement des nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services ; garantir la réduction des coûts du quotidien »

Tendances observées :

- Les Hauts-de-France sont la première région de France pour les déplacements domicile-travail (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 HdF parcourent en moyenne 23 km par jour pour leurs trajets domicile-travail.

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

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

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

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

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**
2. **Réduire les besoins de déplacements en développant de nouvelles façons de faire (télétravail...)**
3. **Rapprocher les zones d'habitat et les zones d'emplois**

Echéances : 2030

Climat- Air-Energie**Résultats attendus en 2030 :**

- réduire les émissions de GES de 336 KteqCO₂/an
- réduire les consommations de 1255Gwh/an

Indicateurs :

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

Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

• **Attendus de l'Etat** : n°4 (inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

Parti-priis concerné : parti-priis « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » – orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions

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 routier 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) :
 - o Un usage majoritaire de la voiture particulière qui a augmenté ces 10 dernières années : 57,5 % (56 % en 2006)
 - o Un usage des transports collectifs urbains (métro, tramway, bus) et ferroviaire (TER) en progression : 11 % (10% en 2006)
 - o 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.
 - o 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
 - o 650'000 déplacements par jour
 - o 2/3 avec Région ; 1/4 avec la Belgique
 - o 90% en voiture particulière / 10 % en transports collectifs
- Une étoile ferroviaire régionale très dense centrée sur Lille, un réseau de 2 lignes de métro et 2 lignes de tramway qui desservent le tissu urbain dense, complété par 4 Lianes à haut niveau de service, un réseau urbain de bus dense et des lignes d'autocars. 11 pôles d'échanges (ferroviaire et/ou urbain) et 10 parcs-relais
- Régularité des trains de l'étoile ferroviaire lilloise : en 2016, 88,6 % des trains sont arrivés à l'heure

Résultats attendus :

- Décongestionner l'accès routier et réguler les trafics
- Fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire et rapide (projet RE HDF)
- Lutter contre la voiture-solo : 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**
- 4- **Construire une synergie public-privé en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine (favoriser l'action et l'expérimentation)**
- 5- **Proposer une desserte ferroviaire pour faciliter les déplacements au sein du bassin de mobilité de la Métropole (projet de Réseau Express Hauts de France)**

Echéance : 2030

LE PROJET RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE



Le projet de Réseau Express Hauts-de-France

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Références juridiques et aux attendus de l’Etat :

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

- **Attendus de l’Etat** : n°4 (inciter à l’innovation, aux synergies interentreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises) ; n°11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

Tendances observées :

Les territoires du sud picard 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 picard 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 cela génère, ce modèle de construction, éloigné de l’architecture locale ancienne, marque les paysages et entraîne une perte d’identité des communes.

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

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

Résultats attendus :

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

Leviers :

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

- 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
- Garantir l'attractivité des quartiers de gare en améliorant leur qualité urbaine et en soignant les entrées de ville par le rail
- 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
- Etendre tout particulièrement l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare en améliorant l'accessibilité en transports collectifs et modes doux des gares desservies par la liaison Roissy-Picardie et en favorisant l'intermodalité

Le projet de liaison Roissy-Picardie

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

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

Echéance : 2030 / 2050

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti pris concerné(s) :

Cet objectif vise à :

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

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

Tendances observées :

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

- Economique : la mobilité est un facteur d'insertion et d'accès à l'emploi et à la formation
 - Environnemental : accès aux modes doux, alternatifs
 - Santé : accès aux soins
 - Lien social, 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 pour la Région.

Résultats attendus :

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

Leviers :

- 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)
- Développer des nouveaux services adaptés aux publics et territoires par différents outils disponibles, par exemple les plans de mobilité rurale
- Développer un apprentissage de la mobilité, notamment en veillant à lever les freins psychologiques
- Accompagner les expérimentations et innovations en matière de mobilité dans les territoires peu denses

Echéance : 2030

Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti Pris concerné(s) :

- PP2 : un modèle d'organisation territoriale qui favorise un meilleur accès aux services, améliore les conditions de déplacements et garantit un développement équilibré des territoires
- PP3 : garantir l'accessibilité réelle des services, la réduction des coûts du quotidien et l'amélioration du cadre de vie

Tendances observées :

- Intensité urbaine moyenne (nb 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).
 - En Picardie comme en Nord-Pas de Calais, le 1^{er} mode utilisé pour accéder aux gares est la marche à pied (37,8% et 37,5%) mais le second mode diffère puisqu'en Picardie c'est assez largement la voiture conducteur (34,9%) loin devant la voiture passager (14,6%) et surtout les transports collectifs (9,6%). En Nord-Pas de Calais, 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 PEM: il s'écoule 6 à 8 ans entre l'intention et la réalisation effective. Aujourd'hui, sur les 39 opérations réalisées sur des périmètres « abords de gare », une vingtaine sont de vrais PEM au sens nœud de connexion entre réseau urbain, réseau interurbain, offre de stationnement importante et forte fréquentation.
- Par ailleurs, traiter de l'accès aux gares c'est également prendre en compte un enjeu de rabattement vers certaines gares dans le cadre d'un modèle d'organisation territoriale (notamment en prenant en compte la logique des « hubs secondaires »).

T0 :

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

Résultats attendus :

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

Levers :

Pour atteindre cet objectif de développement des pôles multimodaux, il s'agit de :

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

La Région proposera une typologie des PEM avec des attendus propres à chaque type de PEM dont :

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

Echéance : 2030

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti Pris concerné(s) :

- PP2 sur l'attractivité du territoire régional
- PP3 sur l'amélioration du cadre de vie ; « favoriser le développement des nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services ; garantir la réduction des coûts du quotidien »

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 cars Macron : en Région Hauts de France, en 2017, il existe 380 liaisons de de transport entrant dans la catégorie dite des « Cars Macron » qui desservent 21 villes des Hauts de France vers l'île de France et l'international.

TO :

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

Résultat attendu :

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

Leviers :

- Tendre vers une organisation coordonnée de l'intermodalité.
- 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...)

Echéances : 2030

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti Pris concerné : PP 3 sur l'amélioration du cadre de vie ; « favoriser le développement des nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services ; garantir la réduction des coûts du quotidien »

Tendances observées :

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

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

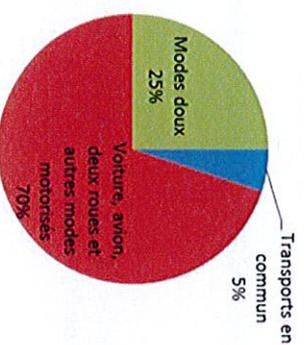
Le nombre de déplacements tend à se stabiliser mais les distances parcourues s'allongent. En effet, les formes urbaines régionales, plus étalées et multipolaires impliquent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air,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

Outre de 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 définit 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

Parts modales du transport de voyageurs, HDF (en nombre de déplacements)



Source : Observatoire Climat HDF

Résultats attendus :

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

Leviers :

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

- développer du management de la mobilité dans les territoires et dans les organisations publiques et privées
- créer les conditions favorables à l'usage des transports moins polluants et au développement des modes alternatifs et actifs (Vélo)

Echéances : 2030

Climat –Air – Energie

Résultats attendus en 2030 :

- réduire les émissions de GES de 313 KteqCO₂/an
- réduire les consommations de 1284Gwh/an

Indicateurs de résultats :

- consommation énergétique et émissions de GES des véhicules pour le transport voyageurs

FAVORISER UN AMENAGEMENT EQUILIBRE DES TERRITOIRES

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

• **Attendus de l'Etat** : n°8 (*concentrer l'implantation des commerces, services et équipements, requalifier en profondeur les espaces publics*)

Parti Pris concerné :

L'offre commerciale fait partie des services nécessaires et donc attendus par la population. Sa présence est une composante de l'armature 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 intitulé « 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.

Tendances observées :

Le secteur du commerce de détail montre au niveau national des signes d'essoufflement depuis 2011 : baisse du chiffre d'affaires, faible consommation des ménages, augmentation du nombre de défaillances des entreprises commerciales dans un contexte de concurrence forte (augmentation du nombre d'implantations) et de hausse des loyers, traduisant un « transfert de la valeur du commerce vers l'immobilier ». Un décrochage entre offre et demande est ainsi observé, avec une consommation des ménages qui progresse de 1,5 % par an en moyenne quand, dans le même temps, le nombre de m² de surfaces commerciales augmente de 3 %.

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

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

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

Zoom sur le e-commerce : Les ventes en ligne ont un poids dans le commerce de détail estimé à 8 % en 2016. Les principales dépenses des consommateurs concernent le secteur du tourisme, qui affiche un CA de 20,1 milliards d'euros en 2016. Les produits culturels sont le 2^e 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 des 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 douce 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.

TO :

- Taux de vacance commerciale par commune,
- Part du commerce de périphérie par rapport à celui des centres villes et des centres-bourgs (part des nouvelles surfaces commerciales créée),
- Mesure du nombre d'emplois commerciaux dans les commerces de périphérie par rapport à celui dans les commerces des centres villes et des centres-bourgs

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'armature 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'armature régionale (LGT)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti Pris concerné :

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

Donnée de référence (TO, tendances observées) : Projection ménages 2017 (données INSEE-DREAL)

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

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

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

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

Résultats attendus :

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

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

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

- les seniors, avec l'objectif de réduire leurs départs de la région
- les étudiants (21 à 27 ans), nombreux à quitter la région lors du passage à bac+3, alors que le solde migratoire est positif pour les 18-20 ans

- les actifs de 30 à 45 ans, en lien avec une augmentation de l'attractivité économique de la région.
- C'est pourquoi il est proposé d'afficher comme résultat attendu de viser une production neuve de logements se situant dans une fourchette comprise entre :
 - 23 500 logements / an, traduisant un scénario central, basé sur le prolongement des tendances actuelles en termes de hausse des ménages et de transformation du parc de logements,
 - et 25 000 logements / an, traduisant un scénario mixte, plus ambitieux en termes d'attractivité, qui vise :
 - o une réduction de moitié du déficit migratoire chez les 21-27 ans
 - o une réduction de moitié du déficit migratoire chez les 30-45 ans
 - o et une réduction de moitié du déficit migratoire chez les 55 ans et plus.

Evolution du nombre de ménages selon les différents scénarios de population

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

- Développer l'habitat en cohérence avec l'armature régionale définie dans le SRADDET, et en lien avec la démarche de territorialisation de l'Etat :

On constate par ailleurs que 62,4% des ménages sont concentrés dans les polarités suivantes :

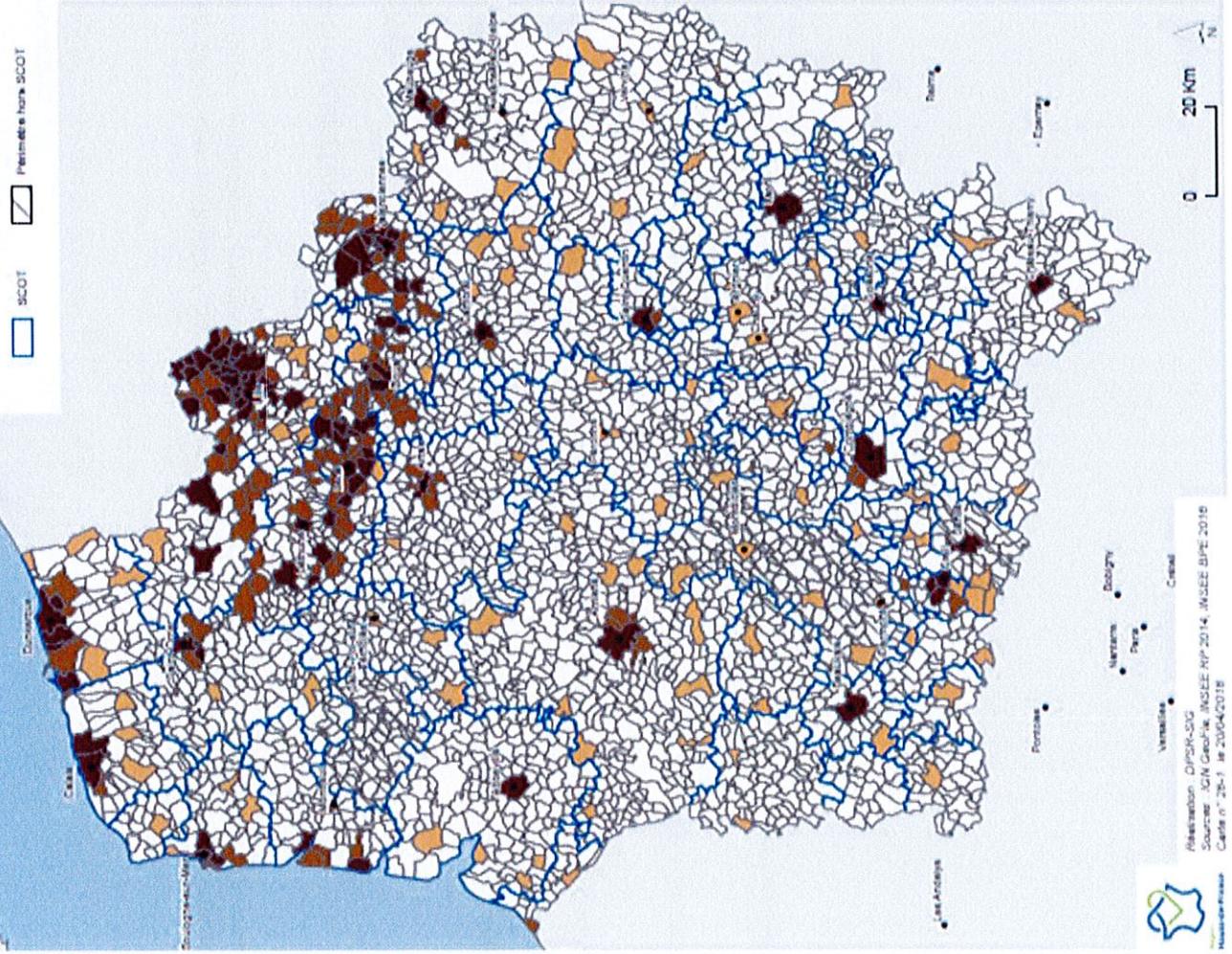
	Poids du nombre de ménages / HDF en 2014	Poids de l'évolution du nombre de ménages entre 2009 et 2014
Communes des grands pôles avec plus de 10 000 habitants	42,2%	31,9%
Communes des grands pôles - Pôles intermédiaires ou supérieurs de moins de 10 000 habitants	11,0%	11,0%
Pôles intermédiaires ou supérieurs hors grand pôle	9,2%	7,5%

Il est proposé que le SRADDET fixe comme résultat attendu de poursuivre cette tendance et de maintenir l'équilibre de 60 % des nouveaux logements construits dans les polarités illustrées par la carte suivante :

Légende

-  Communes des grands pôles avec plus de 10 000 habitants
-  Communes des grands pôles- Pôles intermédiaires ou supérieurs de moins de 10 000 habitants
-  Pôles intermédiaires ou supérieurs hors grand pôle
-  SCOT
-  Périimètre hors SCOT

Polarités préférentielles pour la production de logements



- Communes des grands pôles avec plus de 10 000 habitants

Ces Communes appartiennent à un grand pôle (10 000 emplois ou plus) et ont plus de 10 000 habitants

- Communes des grands pôles – Pôles intermédiaires ou supérieurs de moins de 10 000 habitants

Ces Communes des grands pôles ont moins de 10 000 habitants et concentrent au moins 23 équipements de type supérieur ou 18 équipements de type intermédiaire

- Pôles intermédiaires ou supérieurs hors grand pôle

Ces communes hors grands pôles concentrent au moins 23 équipements de type supérieur ou 18 équipements de type intermédiaire

Le développement de l'habitat devra également être réfléchi en lien avec la démarche de territorialisation des besoins en logement définie 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 conformité avec les principes d'aménagement définis dans le SRADDET**, notamment en termes de limitation de la consommation foncière et de sobriété énergétique, 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'armature 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 polarités pour la production de logements et pour tenir compte des spécificités territoriales des **espaces ruraux et périurbains**, des politiques spécifiques en matière de développement de l'habitat pourront y être proposées afin de répondre aux enjeux suivants :

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

Echéance : 2030

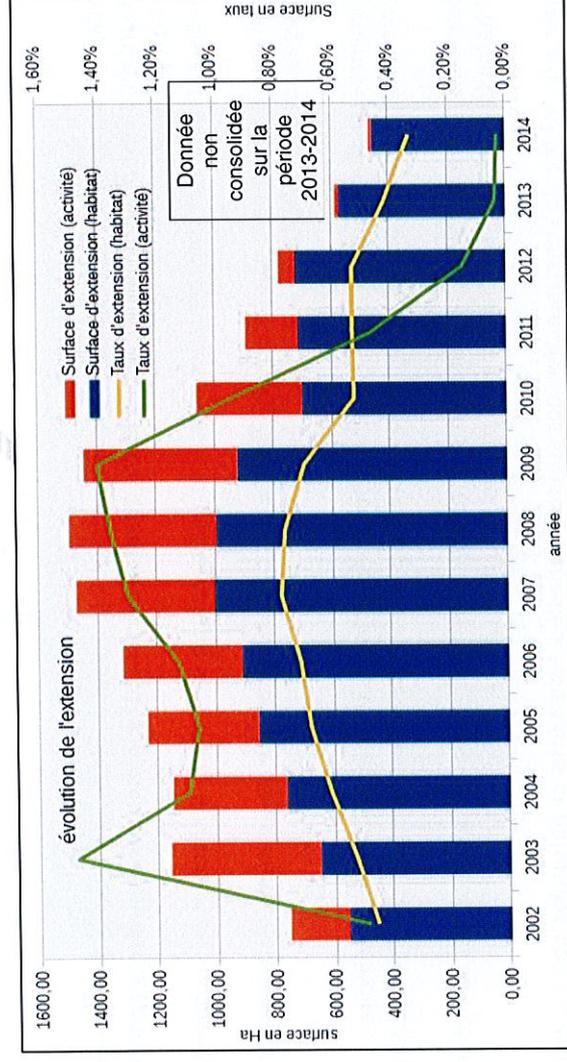
Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

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

Tendances observées :



Source : DREAL d'après retraitement local fichiers fonciers 2015 et modes d'occupation des sols Nord - Pas-de-Calais et Picardie

Ce graphe montre la dynamique en matière de consommation d'espace pour l'extension urbaine, qui est le processus de développement de nouvelles surfaces artificialisées en dehors de la « tâche urbaine » existante (voir éléments de lexique). **En Région Hauts-de-France, environ 15 000 ha de surfaces naturelles, agricoles et forestières ont été artificialisées entre 2003 et 2012 soit l'équivalent de 1 500 ha/an, ce qui représente chaque année 23 terrains de football / EPCI.**

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, la consommation foncière 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 donc de la 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 liée 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.

Résultat attendu :

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 est proposé de définir **une limite quantitative à la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles**, à l'échelle de la région. Afin de définir cet objectif chiffré, il est proposé :

- de poursuivre 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,
- de prendre comme période de référence la décennie la plus proche (2003-2012), en conformité avec ce qui est demandé aux territoires dans le cadre de l'élaboration des SCOT,
- de poursuivre les dynamiques engagées dans les SRCAE.

Le SRADDET doit en effet reprendre les éléments essentiels contenus dans les anciens schémas sectoriels dont les SRCAE. Pour mémoire :

- le SRCAE Picardie ne fixait pas d'objectif chiffré mais affichait une ambition forte en termes de gestion économique du foncier puisqu'il préconisait le maintien des surfaces agricoles utiles ;
- le SRCAE Nord-Pas de Calais préconisait, à l'horizon 2020, une division par trois de la dynamique d'artificialisation des sols observée entre 1998 et 2005 soit un rythme de l'artificialisation régionale de 500 ha/an (sur cette période, les espaces artificiels progressaient de 1 500 ha/an).

C'est pourquoi il est proposé de diviser par 3 le rythme de **consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles** observé entre 2003 et 2012. Le **résultat attendu est la préservation de ces surfaces à hauteur de 1 000 ha/an à l'horizon 2030**, en permettant au maximum un rythme d'artificialisation des sols de 500 ha/an (soit l'équivalent en moyenne de 8 terrains de football / EPCI / an).

Ce chiffre n'intègre pas le foncier nécessaire pour la réalisation des grands projets régionaux (Canal Seine Nord Europe, Réseau Express Hauts-de-France, les aménagements liés au barreau ferroviaire Picardie-Roissy).

La mise en place et la déclinaison du référentiel d'observation de l'occupation du sol en 2 dimensions (Ocsol 2D) à l'échelle des Hauts-de-France permettraient de disposer d'un outil plus fiable et plus précis en matière de suivi de données et **partagé par l'ensemble des acteurs en matière de planification**. L'interprétation des données issues de la photo-interprétation permettrait 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.

- **Décliner et différencier cet objectif par territoire, à l'échelle des zones d'emploi**. Afin d'adapter au mieux l'enjeu foncier aux spécificités territoriales, une différenciation sera recherchée intégrant notamment les critères proposés ci-dessous :
 - un critère de « tension / pression »
 - un critère « en matière de renouvellement urbain »
 - un critère « polarités logistiques »
- **Amener les collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification à identifier la tâche urbaine, selon la définition du lexique ci-après, dans laquelle s'effectuera en priorité le développement urbain.**
- **Encourager la densification dans les centralités urbaines servies par les transports en commun** : en lien avec l'armature régionale, il s'agit d'envisager des formes urbaines et des aménagements qui optimisent l'emploi de la ressource foncière et le gisement du renouvellement urbain, et qui permettent un accès facilité aux nœuds de transports en commun.

Echéances : 2030

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, excepté l'habitat isolé tel qu'il est défini dans le Mode d'Occupation du Sol de référence. Y sont inclus les espaces dédiés à l'habitat, aux infrastructures intra-urbaines, aux activités, aux équipements publics ou privés, y compris les équipements de loisirs et sportifs.

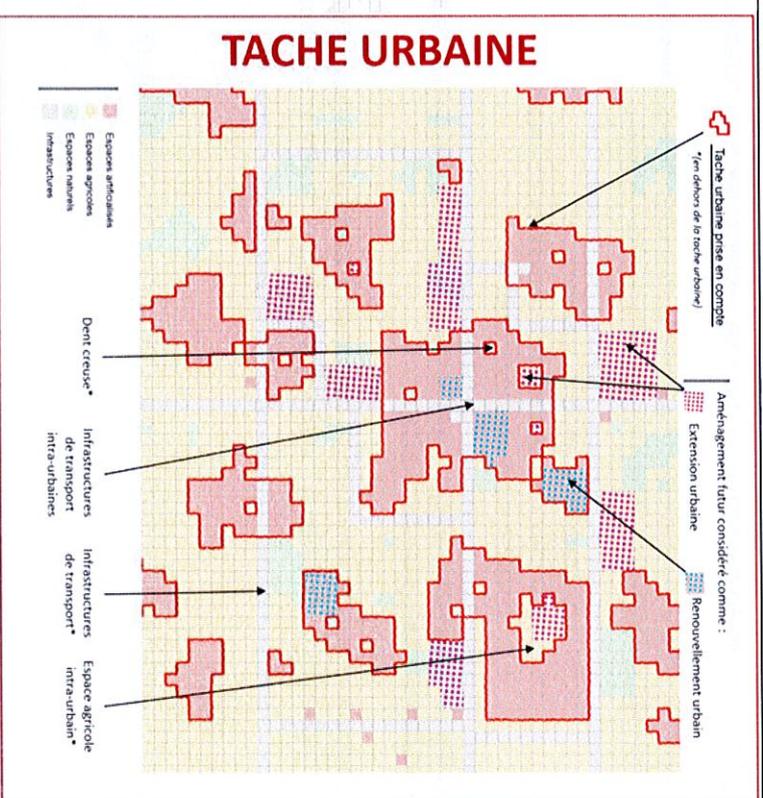
Les espaces naturels, agricoles et forestiers (boisement, pelouse naturelle, ...) ne font pas partie de la tâche urbaine, même s'ils sont complètement entourés d'espaces artificialisés.

Artificialisation : L'artificialisation des terres, également dénommée consommation d'espaces, décrit l'augmentation de la « tâche urbaine » au cours du temps. L'artificialisation des terres se traduit dans une plus ou moins grande mesure par une véritable imperméabilisation des sols.

Le rythme d'artificialisation, observé sur une période de plusieurs années, est calculé en ha/an.

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

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



Climat-Air-Energie

Résultats attendus en 2030

- Réduire les émissions de GES de 118 KteqCO₂/an
- Réduire les consommations de 465 Gwh/an.

Indicateurs de résultat :

- Consommation énergétique et émissions des GES

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

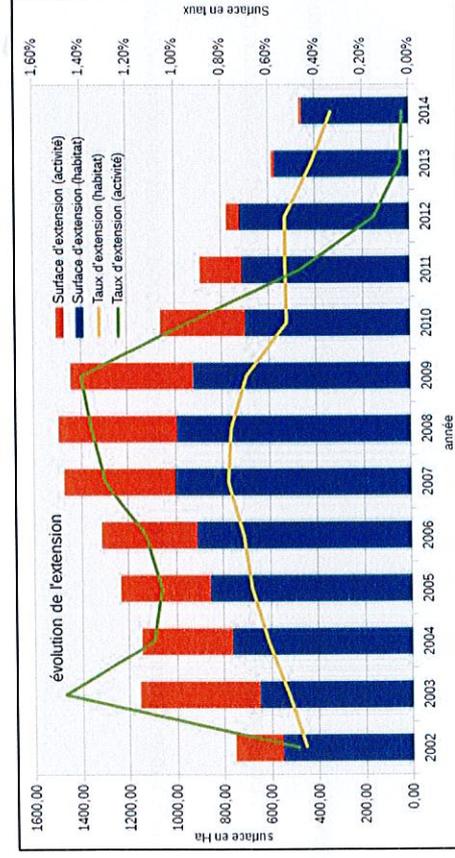
- **Art. L. 4251-1** du CGCT : Le « schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de gestion économe de l'espace »
- **Attendus de l'Etat** : n°1 (*accélérer le recyclage du foncier pollué*) ; n°5 (*stopper la consommation des espaces naturels et de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

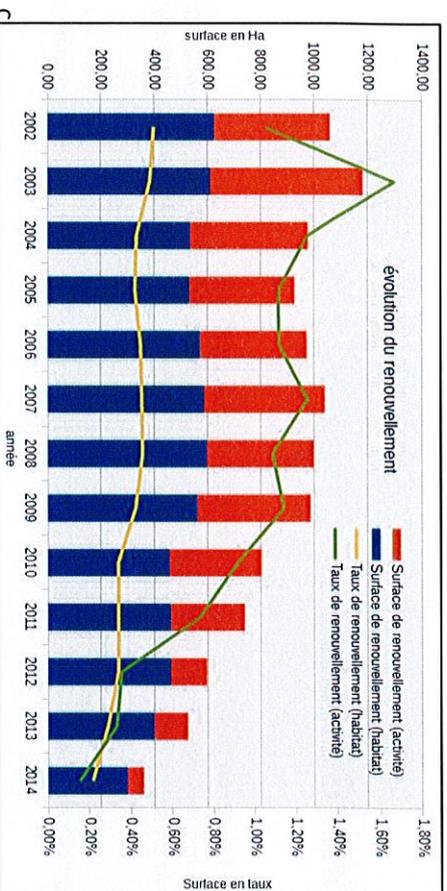
Partis pris concernés : cet objectif répond au parti-pris « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » dans une approche globale de l'aménagement par un souci de garantir à tous un environnement de qualité.

Tendances observées :

On observe que la dynamique d'extension urbaine tend vers une diminution, phénomène également observé sur 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 et 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 retraitement local fichiers fonciers 2015 et modes d'occupation des sols Nord - Pas-de-Calais et Picardie

Résultat attendu :

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

Leviers :

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés :

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

Echéance : 2030

Etat 0 pour l'évaluation du SRADDET : Mode d'Occupation du Sol 2017 - 2018

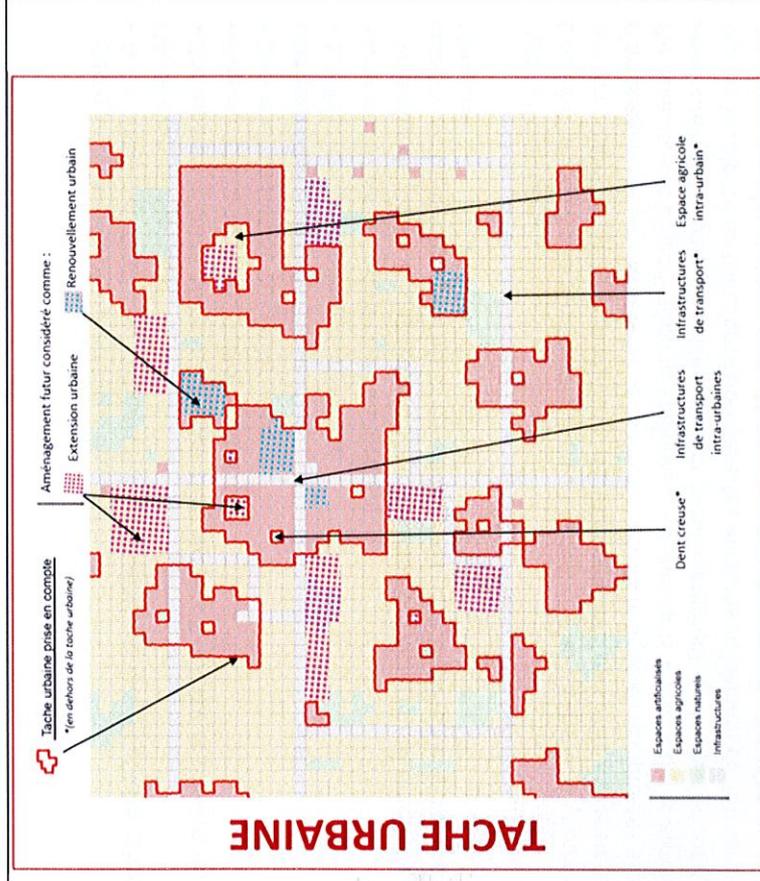
Éléments de lexique :

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

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

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

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



Climat-Air-Energie

Résultats attendus en 2030

- réduire les émissions de GES de 236 KteqCO₂/an
- réduire les consommations de 930 Gwh/an.

Indicateurs de résultat :

- Consommation énergétique et émissions des GES

Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité (GEE-BIO)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Partis pris concernés :

L'objectif répond au parti-pris « 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 « 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. Le lien peut être également fait avec les orientations en faveur des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Tendances observées :

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

Pour autant, cet enjeu ne se limite 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 disjointes, 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 Éviter-Réduire-Compenser participent à la prise en compte de la biodiversité dans les opérations d'aménagement. Ces éléments doivent plus qu'avant devenir une opportunité plutôt que vécues comme des contraintes. Cela nécessite une réflexion spécifique sur ces sujets.

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'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.

TO :

A partir d'une échelle de résultat à construire pour les 3 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 :

Le SRADET 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.

Leviers :

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

Globalement, il s'agit de faire évoluer les pratiques par rapport aux modes d'aménagement promus au cours des trente dernières années en favorisant des approches plus intégrées, plus sobres et davantage fonctionnelles et prenant davantage en compte les enjeux de biodiversité.

La Région identifie différents leviers pour cet objectif :

Privilégier la mixité fonctionnelle

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

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

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 » 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, le SRADDET 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 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.

Maitriser 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 et PGRI relatives à la protection de la ressource en eau.

Le croisement des objectifs assignés au SRADDET et aux documents d'urbanisme avec les problématiques « Eau » des SDAGE et des PGRI conduisent le SRADDET à proposer plusieurs pistes de réflexion lors de l'élaboration des documents de planification locale :

- S'assurer que la localisation du développement urbain et des infrastructures de transport répondent-elles 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.

Echéance : 2050

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Préambule :

Les Conseils départementaux ont élaboré leurs Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP), conjointement avec les Préfectures et en associant de nombreux partenaires, dont les EPCI. Ils identifient des préoccupations communes aux 5 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'accessibilité⁹) 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 :

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 « 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 présente...).

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 « 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.

⁹ 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 « montant » 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).

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 minutes¹⁰. En fonction du territoire où ils vivent, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants.

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

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

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

Résultats attendus :

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

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

¹⁰ « 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, ...

Leviers :

Les approches peuvent être de différentes natures avec par exemple :

- la recherche de la **cohérence des services** par la polarisation de ceux-ci au sein des pôles d'envergure régionale et des pôles intermédiaires ;
- la recherche d'une **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) ;
- le **développement concerté d'équipements mutualisés** de type maisons de services au public ;
- la **création de services dématérialisés, de services innovants** ;
- l'**accompagnement des populations** à l'utilisation des nouvelles offres pour une meilleure diffusion des pratiques et l'appropriation de ces nouvelles formes de services (accompagnements spécifiques en fonction des publics cibles) ne devra pas être négligé dans la mise en œuvre.

Echéance : 2024

Soutenir l'accès au logement (LGT)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti Pris concerné :

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

Donnée de référence (TO, tendances observées) :

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

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

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

- l'accès au logement des jeunes :

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

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

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

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

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

Source : RPLS(2016)

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

Résultats attendus :

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

Echéances : 2030

Développer les stratégies numériques dans les territoires (EET)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti pris concerné :

Cet objectif s'inscrit dans le parti-pris « 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.

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 FabLab 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 du numérique (nombre de maisons du numérique, nombre de tiers lieux)

Résultats attendus :

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

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

Leviers :

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

- **d'en anticiper et optimiser les usages.** Les stratégies devront :
 - intégrer la dimension réseau, la création d'infrastructures d'accueil, les services de médiation à l'intention des usagers ;
 - favoriser le déploiement des réseaux numériques à proximité des grandes infrastructures de transport ;
 - accompagner les entreprises dans leur transition au numérique et doter les territoires de compétences sur les métiers du numérique.
- **d'étendre la démarche de structuration du numérique dans les intercommunalités** à l'ensemble des intercommunalités des Hauts-de-France.
 - Un continuum de lieux pour intégrer le numérique dans les territoires - les « bâtiments totems » (Euratechnologie 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

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Type : objectif opérationnel

Parti pris concerné(s) :

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

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

Tendances observées :

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

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

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

To :

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

T0 : 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'armature urbaine qu'il s'agit de renforcer, les politiques d'aménagement doivent venir répondre à l'hétérogénéité des dynamiques de développement que rencontrent les territoires. Le développement du télétravail peut contribuer à rapprocher les lieux d'habitation et d'emploi par un autre prisme. Il s'agit in fine de réduire les temps de transport et les coûts de déplacements mais surtout de tisser davantage de liens entre les pôles urbains (métropole lilloise, Amiens, pôles d'envergure régionale, pôles intermédiaires) et les espaces ruraux, particulièrement ceux qui sont peu denses et isolés. Cet objectif vise par conséquent un désenclavement de ces territoires. A ces espaces peu denses et isolés s'ajoutent 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.

Deux leviers sont ainsi identifiés pour cet objectif :

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.

Optimiser l'utilisation des nouvelles formes de travail

La création d'une offre ne suffisant 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 corréler avec celui relatif au développement de stratégies numériques dans les territoires.

Echéances : 2030

GESTION DES RESSOURCES

ENCOURAGER LA SOBRIETE ET ORGANISER LES TRANSITIONS

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

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

Partis-pris concerné(s) : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée – orientation 1 « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales » - offrir un aménagement durable de qualité du territoire régional, facteur d'attractivité

Tendances observées :

En 2015, la production minimale renouvelable est estimée à 17 TWh (8 % de la consommation d'énergie finale régionale). Le bois reste la première source d'énergie renouvelable (44 % de la production régionale) mais les évolutions les plus significatives concernent la production d'énergie solaire photovoltaïque (multipliée par 4,5) ; l'énergie éolienne (multipliée par 3) et la chaleur d'origine renouvelable (multipliée par 3,5). On note aussi un doublement de la production de biogaz, et une croissance de l'injection de biométhane dans les réseaux.

La France doit porter la part des énergies renouvelable à au moins 32% de la consommation finale en 2030, **soit multiplier par 2 les capacités installées**.

Pour y contribuer, **la région Hauts de France** propose un développement des énergies renouvelables comparable à l'effort national **en multipliant par 2 la part des énergies renouvelables à l'horizon 2030**. Cet effort est 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 est de 7800 GWh en mai 2018, (pour 3435 MW installés selon RTE). Cette production est stabilisée à ce même niveau en 2030.

Les énergies marines renouvelables (éolien offshore, grand marémoteur, grand hydrolien), étaient exclues du périmètre réglementaire d'élaboration des anciens SRCAE et ne sont pas reprises dans les objectifs régionaux. Cependant à l'horizon 2030, il est estimé que la production pourrait être comprise entre 1,75 et 4,3 TWh.¹¹

¹¹ « Perspectives de développement des Energies Marines Renouvelables » Ademe- Région Hauts-de-France



Enjeux

- Si les énergies renouvelables se sont développées (passant de 3% à 8% de la consommation régionale d'énergie finale), la région reste sous la moyenne nationale (15% de la consommation d'énergie finale) ;
- L'enjeu est de doubler la part des énergies renouvelable en tenant compte à la fois des **potentialités régionales**, de la création d'emplois régionaux mais aussi de l'acceptation sociale et la limitation des impacts environnementaux (pollution de l'air, protection de la biodiversité...).

La stratégie régionale repose sur la mise en place d'un système énergétique, où les territoires deviendront prépondérants comme cadre de développement des énergies renouvelables et des économies d'énergie afin de favoriser leur autonomie énergétique et celle des entreprises, des habitants ;

Cette stratégie s'appuie sur la mise en œuvre d'innovations majeures autour d'un système distribué, alimenté par de nombreuses sources d'énergie renouvelable et stockées redistribuées via des réseaux intelligents (dynamique Rev3).

Résultats attendus en 2030 :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 3400 KteqCO2/an
- Produire 36 Twh/an d'énergies renouvelables.
 - **Solaire** : Atteindre une production de **1 800 Gwh/an** de solaire photovoltaïque et de **1 000 Gwh/an** de solaire thermique
 - **Eolien** : Stabiliser la production éolienne à **7 800 Gwh/an** et **arrêter tout nouveau développement**
 - **Energies fatales, incinération des déchets, CSR, biomasse**, en réseau ou de grande puissance, **gaz de mines** : Atteindre une production de **3500 Gwh/an**
 - **Biogaz** (méthanisation) : Atteindre une production de **9 000 Gwh/an**
 - **Bois Energie** : Atteindre une production de **7 600 Gwh/an**
 - **Géothermie** basse température et **Pompes à chaleur**: Atteindre **3 000 Gwh/an**.
- Convertir l'ensemble des chaufferies de réseau de chaleur urbain existantes aux EnR (incinération des déchets, CSR, bois-énergie, biogaz, solaire thermique, énergie fatale, géothermie)
- Connecter 100 000 équivalents logements supplémentaires à des réseaux de chaleur utilisant des énergies renouvelables (bois, valorisation énergétique des déchets, énergie fatale).
- Doubler la part du biogaz en injection dans les réseaux.
- Développer le solaire photovoltaïque, en priorité sur les toitures, les friches
- Développer la micro production locale

Indicateurs

- Production énergétique et émissions évitées
- Nombre d'équivalents logements raccordés au chauffage urbain
- Nombre de réseaux classés ; Part des énergies renouvelables et de récupération dans les réseaux de chaleur (%)
- Part des sources d'approvisionnements locaux dans la production de chaleur des réseaux.

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat

- **Art 10 de la loi NOTRe** : Le SRADDET reprend en les mettant en cohérence « *les éléments essentiels* » des diagnostics, enjeux et orientations des *Schémas Régionaux Climat, Air, Energie (SRCAE)* des anciennes régions Nord-Pas de Calais et Picardie.
- **La loi TECV** demande notamment de fixer des objectifs aux horizons 2020, 2030, 2050 de réduction des émissions de GES et de maîtrise de la demande énergétique
Les objectifs nationaux fixés par la loi TECV et l'article L.100-4 code de l'énergie sont
 - Emissions de gaz à effet de serre :
 - À réduire de 40 % entre 1990 et 2030 et de 14 % de 2005 à 2020 dans les secteurs non soumis au système d'échange de quotas d'émission de GES (directive SCEE)
 - A diviser par quatre de 1990 à 2050 (facteur 4)
 - Consommation d'énergie finale :
 - A réduire de -20 % en 2030 et de -50 % en 2050 (par rapport à 2012)
 - Part des énergies renouvelables dans l'énergie finale : 23 % en 2020 et 32% en 2030

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

- **Attendu 1** : Accélérer le recyclage du foncier pollué, la rénovation énergétique du bâti, tout en densifiant (pour limiter l'étalement urbain). Développer les filières agricoles non-alimentaires ou énergétiques pour accompagner la gestion des sols agricoles pollués.
- **Attendu 2** : Développer les énergies renouvelables et de récupération intégrées à l'économie urbaine, agricole et forestière, respectueuses du paysage, de l'architecture et de la qualité de l'air, notamment via le développement des réseaux de chaleur.
- **Attendu 3** : Intégrer l'économie circulaire dans le SRADDET
- **Attendu 4** : Améliorer la compétitivité et le maillage des transports collectifs par rapport aux transports individuels, notamment en fiabilisant les liaisons ; et les moderniser de façon à diminuer leur consommation d'énergies fossiles. Inciter à l'innovation, aux synergies inter-entreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises. La loi LTECV du 17 août 2015, via sa stratégie de « mobilité propre » encourage : les véhicules à faibles émissions et le déploiement d'infrastructures permettant leur alimentation en carburant (tous modes confondus, du routier à la flotte de péniches) ; l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ; des reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied (modes actifs), ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ; du développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ; de l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises.
- **Attendu 6** : Conditionner le développement urbain (renouvellement ou extension) à la prévention des risques naturels (inondations, retrait-gonflement des argiles...) en prenant en compte les effets connus et prévisibles du changement climatique, à la préservation de la ressource en eau (capacité d'alimentation en eau potable et d'assainissement en particulier, capacité d'alimentation en eau pour l'agriculture), selon les principes énoncés à l'article L 101-2 5°, 6° et 7° du Code de l'urbanisme.

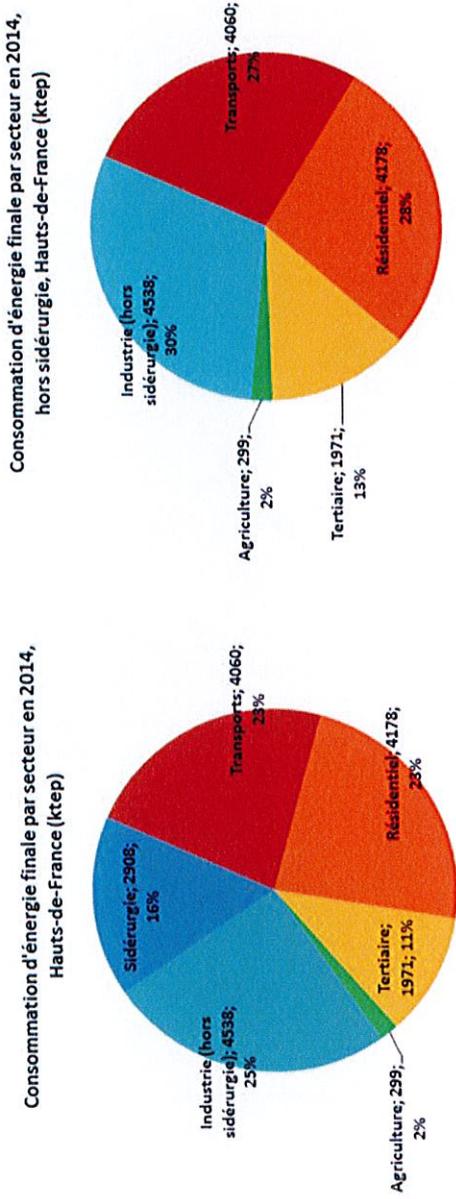
Tendances observées :

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

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

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

1 - Une consommation énergétique atypique



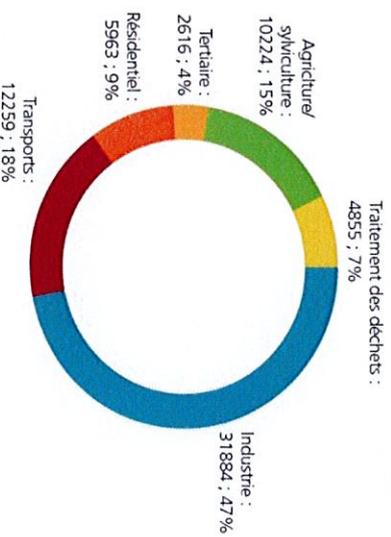
Source : Observatoire Climat HDF - 01

Source : Observatoire Climat HDF - outil Norener

La consommation moyenne annuelle en 2014 est de 3 tep/habitant (pour 2,2 tep/habitant en moyenne nationale). Le poids de l'industrie, et notamment de la sidérurgie, fait des Hauts-de-France l'une des régions françaises les plus consommatrices d'énergie. En hausse de 1990 à 2002, puis en baisse tendancielle, la consommation énergétique régionale a atteint 18 Mtep (210 TWh) en 2014 (dépassant alors de 8,2% celle de 1990). Elle varie plus qu'ailleurs lors des crises économiques en raison du poids de l'industrie. Les produits pétroliers dominent encore, devant le gaz et l'électricité qui fournissent chacun 1/4 de cette consommation. Les « Combustibles Minéraux Solides » restent prégnants de par le poids de la sidérurgie dans les consommations d'énergies finales.

2 - Des émissions de GES élevées

Émissions régionales directes de gaz à effet de serre par secteur, 2014, HDF (en kt éq CO₂, hors UTCF*)



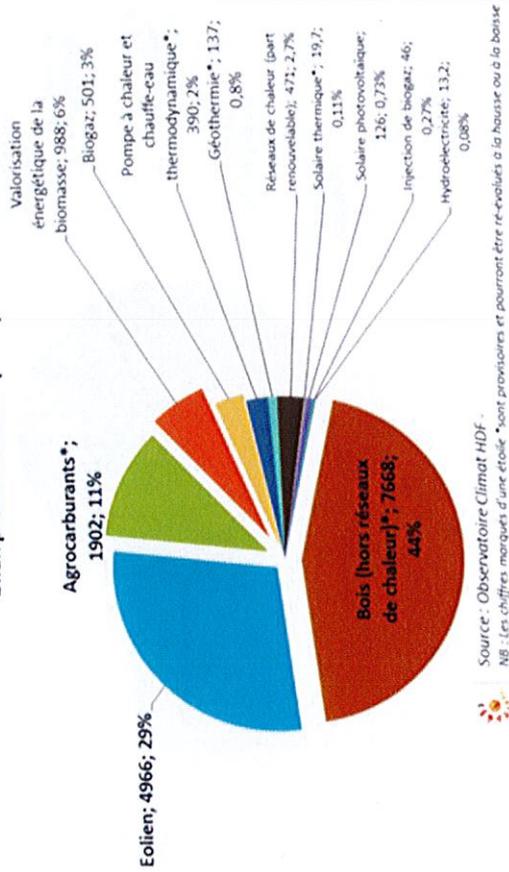
Source : Observatoire Climat HDF - Outil NORCLIMAT, complète avec inventaire Atmo HDF
*UTCf : Utilisation des Terres, leurs Changements d'affectation et la Forêt

Les émissions directes de Gaz à effet de Serre en région sont estimées à 68 millions de tonnes équivalent CO₂ (MteqCO₂) en 2014, soit environ 10,3 teqCO₂/habitant. Par comparaison le bilan français était de 460 MteqCO₂ en 2014 (source MEEDTL) soit environ 7 teqCO₂/habitant.

Le secteur le plus émetteur est l'industrie, compte tenu du poids des industries intensives en énergie, dont la sidérurgie. Les transports sont le deuxième grand émetteur, suivis par l'agriculture-sylviculture et le résidentiel-tertiaire. [T0 : 2012](#)

3 - Une production d'ENR encore faible

Production d'énergie renouvelable en Hauts-de-France, bilan provisoire 2015 (GWh)



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

Résultats attendus en 2030 :

Les travaux préparatoires aux SRCAE Nord-Pas-de-Calais et Picardie visaient l'atteinte des objectifs du « **3x20** » traduits au niveau français (soit -20% d'émissions de GES, +20% d'efficacité énergétique, +23% d'énergie renouvelable d'ici 2020) et du « **facteur 4** » (réduction de 75 % des émissions de GES de 2005 à 2050). Dans ce cadre avaient été identifiés les meilleurs leviers en termes de réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES en région Hauts-de-France.

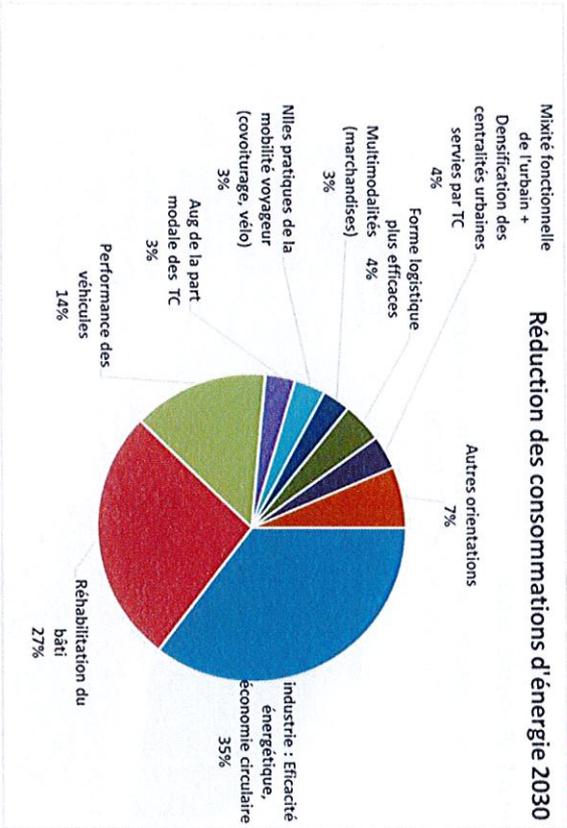
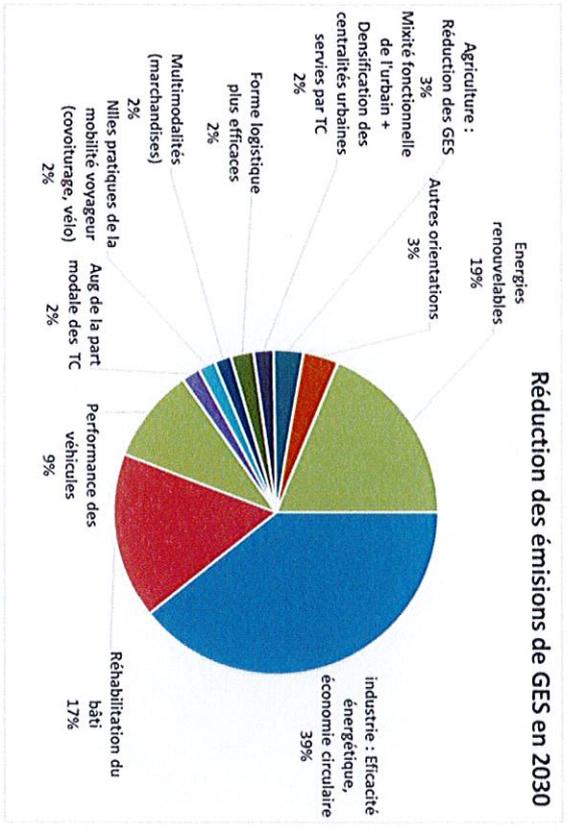
Les travaux de prospective harmonisés et actualisés à l'échelle de la nouvelle région pour atteindre les objectifs fixés par la loi TECV à l'horizon 2030 ont permis d'identifier les leviers à mobiliser pour avoir les plus grands effets, tant en matière de réduction des consommations d'énergie que d'émission de gaz à effet de serre et de qualité de l'air (voir diagramme ci-après).

Ces leviers ont été traduits dans 12 objectifs du SRADET identifiés Climat Air Energie (CAE).

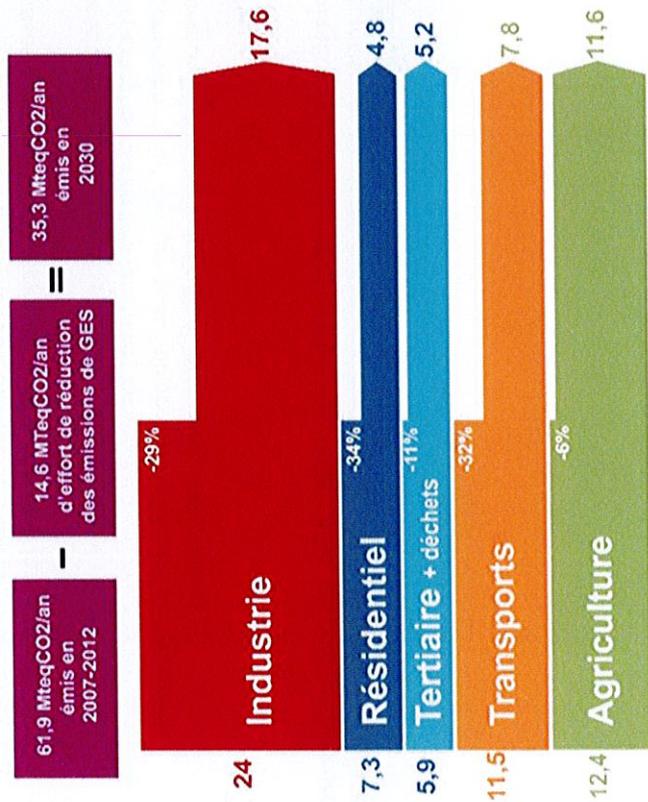
Ils permettent de réduire à horizon 2030 :

- de 19% la consommation énergétique régionale
- de 30% les émissions de GES en Hauts de France

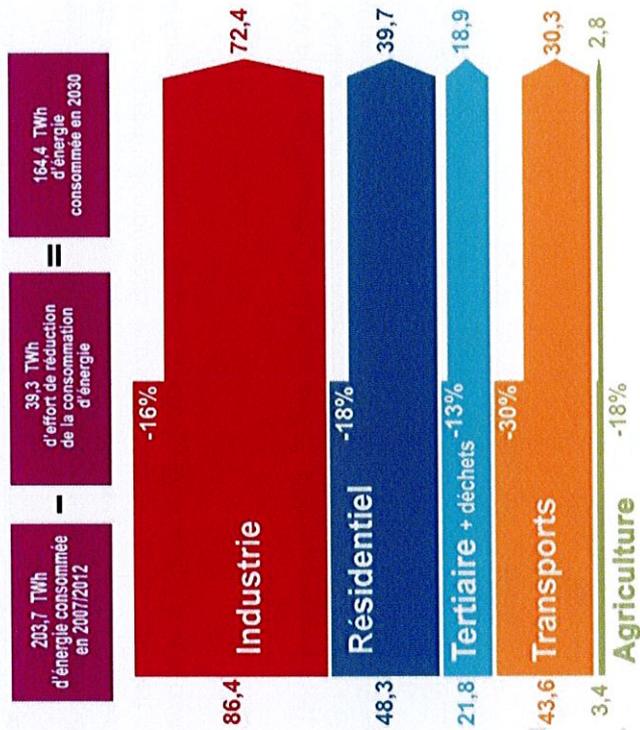
Echéance : 2030



Effets attendus sur les différents secteurs :



Estimation de l'impact des orientations du SRCAE sur les émissions de gaz à effet de serre (chiffres arrondis à 0,1 MteqCO₂)



Estimation de l'impact des orientations du SRCAE sur la consommation d'énergie (chiffres arrondis au TWh)

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

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

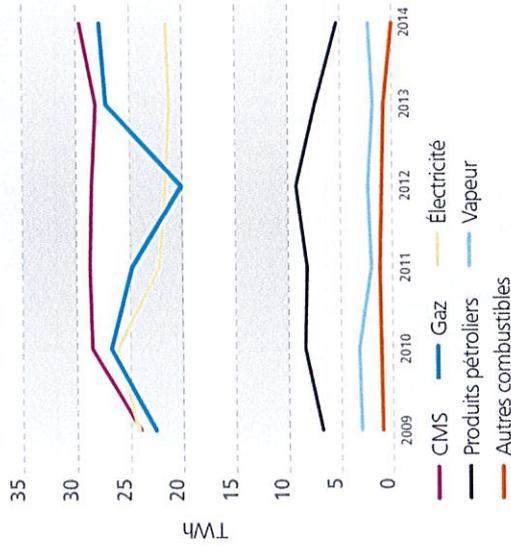
Parti Pris concerné(s) : PP 3

Tendances observées :

Une spécificité régionale est le poids de l'industrie en énergie et GES (sidérurgie notamment). Si la consommation énergétique de ce secteur est plutôt stable, ses principales sources énergétiques sont encore « fossiles » (*Combustibles Minéraux et Solides* : 34%, et gaz naturel : 32%), l'électricité représentant 20% de ses consommations.¹² **Réduire les émissions industrielles de polluants** est un enjeu essentiel pour la **qualité de l'air**. L'industrie reste l'un des principaux émetteurs de polluants de l'air en région.

¹² La part « vapeur » désigne la production externalisée de vapeur pour des procédés spécifiques (papeterie, chimie, caoutchouc)

Consommation finale de l'industrie par énergie, HDF (en TWh)



Source : Observatoire Climat HDF - Outil Norener

Enjeux :

Améliorer l'efficacité énergétique des procédés et des **usages énergétiques transversaux** est aussi un enjeu. L'essentiel des consommations énergétiques industrielles est lié aux procédés utilisés : 70% hors-sidérurgie, et 90% pour la sidérurgie. Près de 30 % des consommations énergétiques du secteur industriel (hors-sidérurgie) sont liés aux usages transversaux (chauffage des locaux, production et transport de chaleur, moteurs électriques, pompage, production d'air comprimé, ventilation, éclairage, froid) ; il y a là un gisement d'économies d'énergie très important ; c'est un enjeu prioritaire.

Au-delà de l'optimisation des procédés industriels, des **ruptures technologiques** sont envisageables, telles que la séquestration et la valorisation du CO2 (méthanation, « pétrole bleu »...), l'usage de nouveaux procédés de fabrication du coke ...

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

Résultats attendus en 2030

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

Indicateurs opérationnels :

- Diffusion des meilleures technologies disponibles, émissions captées de Co2 et valorisées ;
- Evolution du taux de recyclage, et de valorisation matière ;
- Part des énergies de récupération d'origine industrielle dans le bilan énergétique.

Climat-Air-Energie

Résultats attendus en 2030

- réduire les émissions de GES de 7162 KteqCO2/an
- réduire les consommations de 14 476 Gwh/an

Indicateurs de résultat en 2030 :

- Consommation énergétique, émissions des GES pour l'industrie

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

La loi TECV du 17 août 2015, via sa stratégie de « mobilité propre » encourage : les véhicules à faibles émissions et le déploiement d'infrastructures permettant leur alimentation en carburant (tous modes confondus, du routier à la flotte de péniches) ; l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ; des reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied (modes actifs), ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ; du développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ; de l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises

Attendu 4 : Améliorer la compétitivité et le maillage des transports collectifs par rapport aux transports individuels, notamment en fiabilisant les liaisons ; et les moderniser de façon à diminuer leur consommation d'énergies fossiles. Inciter à l'innovation, aux synergies inter-entreprises et aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises.

Parti Pris concerné(s) : PP 3

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 déplacement 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 de 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), elle a ensuite diminué ces dernières années, sous l'effet d'une baisse conjoncturelle des prix du carburant.

Enjeux :

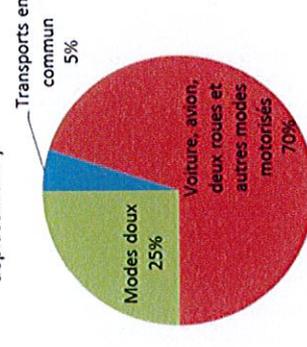
- **Pour le transport de voyageurs** : réduire les déplacements routiers (en besoin, nombre et portée, avec développement du covoiturage) et leurs impacts (en développant les déplacements alternatifs à la voiture, qui ne représentent que 30% des trajets, dont 25% en modes doux (vélo, marche à pied) : développement de la multimodalité, amélioration de la logistique urbaine, amélioration de la motorisation, optimisation des modes de conduite.
- **Pour le transport marchandises** : réduire les déplacements routiers et leurs impacts, via notamment la multimodalité, l'amélioration/optimisation de la logistique (urbaine, et du dernier kilomètre), les enjeux technologiques (motorisation, gestion des véhicules, amélioration des conditions de conduite).

T0 : 2012

Résultats attendus en 2030

- A. Atteindre 114gCO₂/km sur les véhicules (140gCO₂/km sur les véhicules neufs aujourd'hui)
- B. Atteindre 7% de part des véhicules (gaz, hydrogène, bio méthane et électrique)
- C. Améliorer de 24 % en 2030 la consommation unitaire des véhicules utilisés pour le transport de marchandises

Parts modales du transport de voyageurs, HDF (en nombre de déplacements)



Source : Observatoire Climat HDF

Indicateurs

- Part des véhicules propres dans le parc roulant (gaz, hydrogène, bio méthane et électrique)
- Nombre d'immatriculations annuelles de véhicules par type de norme EURO
- Taux de charge moyen des véhicules utilisés pour le transport de marchandises
- Consommation énergétique moyenne des poids lourds circulant en région

Climat-Air-Energie**Résultats attendus en 2030**

- Réduire les émissions de GES de 1720 KteqCO2/an
- Réduire les consommations de 5 650 Gwh/an.

Indicateurs de résultat :

- Consommation énergétique et émissions des GES

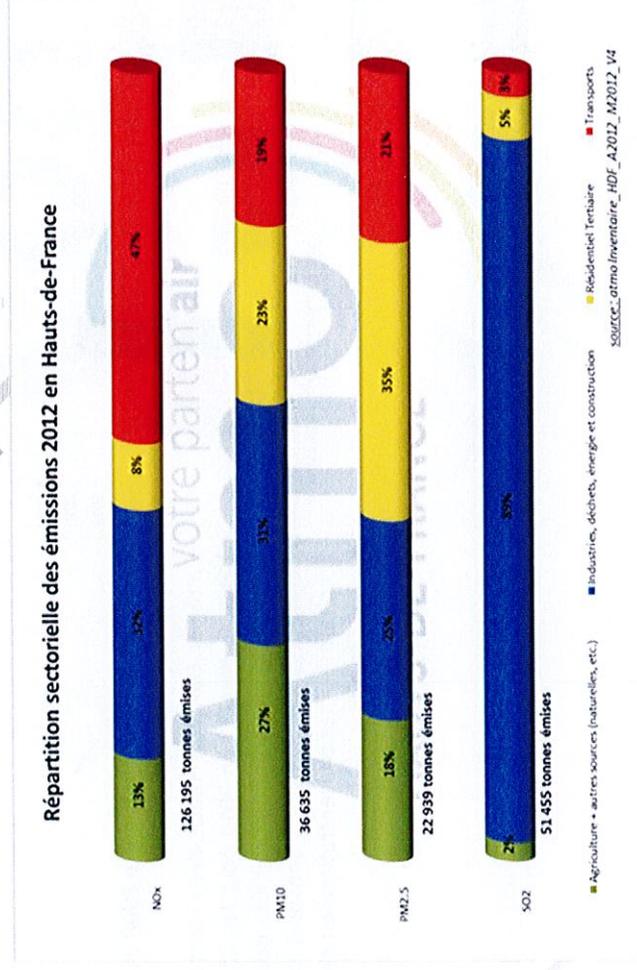
Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie_ (CAE)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat

- **Art. L 4251-1** du CGTC : « Ce schéma fixe des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière [...] de pollution de l'air »
- **Arrêté du 10 mai 2017** établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques
- **Attendus de l'Etat** : n°1 (accélérer la rénovation énergétique du bâti) ; n°4 (améliorer la compétitivité et le maillage des transports collectifs par rapport aux transports individuels, notamment en fiabilisant les liaisons, et les moderniser de façon à diminuer leur consommation d'énergies fossiles. Inciter à l'innovation, aux synergies interentreprises, aux initiatives locales pour une mobilité intelligente des personnes et des marchandises.)

Partis pris concernés :

Tendances observées :



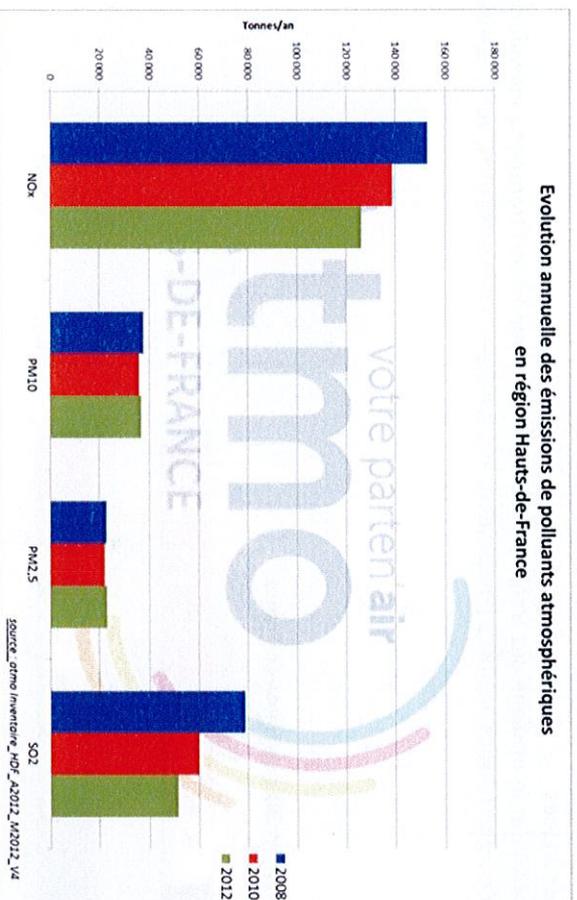
La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et la qualité de vie en région.

La pollution y reste élevée en raison d'un trafic routier et maritime dense, et d'activités industrielles et agricoles faisant encore largement appel aux énergies fossiles et à des procédés polluants. L'habitat régional (plus de 6 millions d'habitants, 3ème région française) est en outre majoritairement peu performant et très dépendant d'énergies fossiles.

L'exposition et la sensibilité des populations sont encore aggravées par la rareté des milieux naturels, souvent petits, relictuels et fragmentés.

Les effets des **oxydes d'azotes** (NOx) et des **poussières en suspension** (PM) sur la santé font de leur réduction de leur concentration dans l'air une priorité régionale.

Pour les PM10 : l'industrie et l'agriculture sont les 1ers émetteurs, devant le résidentiel-tertiaire. Si un contentieux avec l'Europe est en cours, contrairement à la période 2010-2013, la valeur limite n'est plus atteinte en 2014 et 2015. Pour les **PM2,5** : l'objectif n'est pas respecté. Le tiers des émissions provient du résidentiel, tertiaire, puis, de manière équivalente, de l'industrie et l'agriculture



Si les émissions de NOx ont baissé de 21 % entre 2008 et 2012, celles de PM10 restent relativement stables, et préoccupantes du fait de leur effet nocif sur la santé après des années d'exposition à des dépassements de norme.

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

En région Hauts de France, deux Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) ont été mis en place par l'Etat, le premier en 2014 pour les départements du Nord et du Pas de Calais, le second en 2015 pour l'agglomération de Creil. Ces deux PPA ont pour principal objectif la réduction des émissions de PM10 des secteurs du transport, du résidentiel tertiaire, de l'industrie et de l'agriculture, afin d'en ramener les concentrations en deçà des valeurs limites réglementaires.

T0 : inventaire ATMO 2012 des émissions

Résultats attendus :

- Réduire de 41, 7 Kt les émissions de NOx en 2020 et de 71,2 Kt en 2030
- Réduire de 5, 6 Kt les émissions de PM10 en 2020 et de 10,5 Kt en 2030

Echéances : 2030

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

- **Art. R4251-5** du CGCT : « Les objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie portent sur [...] la maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique »
- **Attendus de l'Etat** : n°1 (*accélérer la rénovation énergétique du bâti*) ; n°14 (*dynamiser la rénovation urbaine des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville*)
- **Loi n°2015-992** : La loi TECV fixe parmi les objectifs nationaux celui de maîtriser la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique (réduire la consommation d'énergie finale de 20% en 2030 et de 50% en 2050 par rapport à 2012 ; de maîtriser la demande énergétique ; de développer les énergies renouvelables (et de récupération) afin qu'elles représentent 23% de la consommation finale d'énergie en 2020 et 32% en 2030.

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

Donnée de référence (TO, tendances observées) :

Le secteur résidentiel-tertiaire est le plus consommateur d'énergie après l'industrie et il consomme de plus en plus en raison notamment de la mauvaise qualité thermique des bâtiments. 90 % des logements de la région datent d'avant 2014. Il convient d'agir sur le bâtiment existant en priorité, au travers de l'amélioration des systèmes énergétiques, de l'isolation et les comportements des occupants.

Pour ce secteur, le SRCAE avait défini comme enjeux :

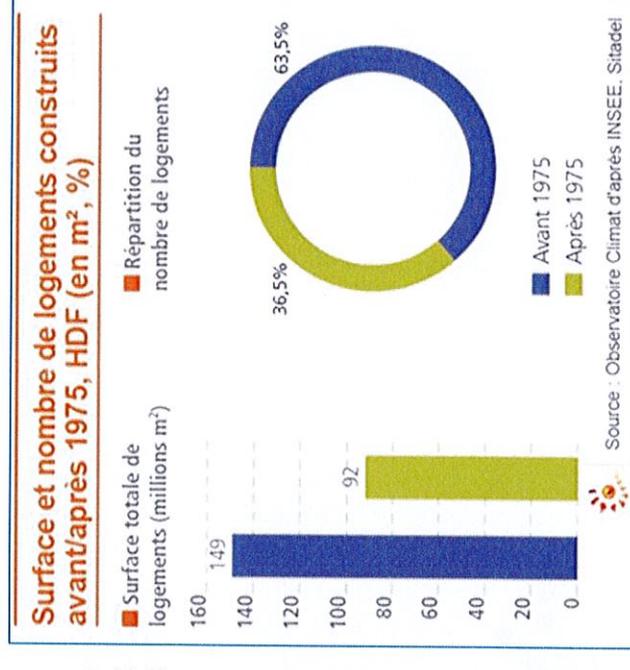
- l'amélioration de la qualité et du rythme des réhabilitations thermiques de l'habitat et des bâtiments tertiaires ;
- l'accroissement de la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique ;
- la généralisation des équipements les plus performants au profit d'une baisse de la facture énergétique et d'une amélioration de la qualité de l'air.

Une veille reste nécessaire sur le développement du chauffage individuel au bois compte tenu de ses impacts sur l'air.

Résultats attendus :

La stratégie porte sur la réduction de la consommation énergétique des parcs de logements et tertiaires et l'évolution de leur mix énergétique en faveur des énergies renouvelables. Conformément aux éléments essentiels des SRCAE, il est proposé de fixer comme résultat attendus :

- Réhabiliter thermiquement le bâti résidentiel, en priorité les logements les plus énergivores (antérieurs à 1975), et tertiaire, ce qui sous-entend :
 - d'ici 2030, réhabiliter entre 70 et 80% du parc antérieur à 1975
 - d'ici 2050, réhabiliter 100% du parc antérieur à 1975, soit un rythme de réhabilitation d'environ 63 000 logements / an (53 000 logements privés / an et 10 000 logements sociaux / an),
- avec une réduction de l'ordre de 60% des besoins de chauffage en moyenne.



- Tendre vers une disparition des systèmes fioul, GPL et charbon au profit de systèmes de chauffage performants (pompes à chaleur, bois et gaz).
- Généraliser les systèmes de production d'eau chaude sanitaire par les énergies renouvelables pour atteindre 23% des logements et 40 % du parc tertiaire.

Echéances : 2030 et 2050

Climat-Air-Energie

Résultats attendus en 2030

- Réduire les émissions de GES de 3000 KteqCO2/an
- Réduire les consommations énergétiques de 10 600 Gwh/an

Indicateurs de résultat :

- Consommation énergétique et émissions des GES pour le résidentiel et le tertiaire

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

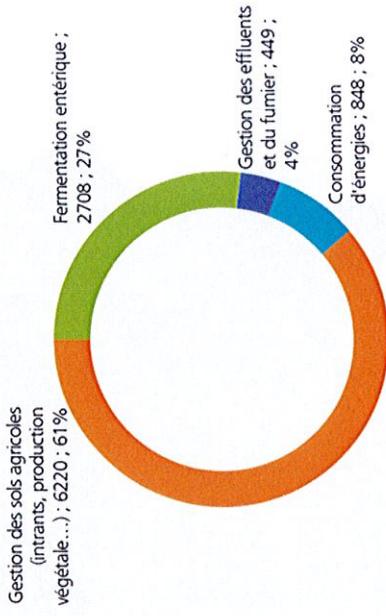
Attendus de l'Etat : Contribuer à améliorer le bilan environnemental régional, au regard de l'enjeu de stockage de carbone, de qualité des milieux, de préservation de la biodiversité

Partis pris concerné : PP3 : le développement des espaces de nature en ville, la restauration de milieux dégradés, le développement d'espaces d'aménités périurbaines ou encore la limitation de la standardisation des formes urbaines et des paysages contribuent à préserver les services rendus à l'homme par les milieux naturels et participent à améliorer le cadre de vie des habitants.

Tendances observées :

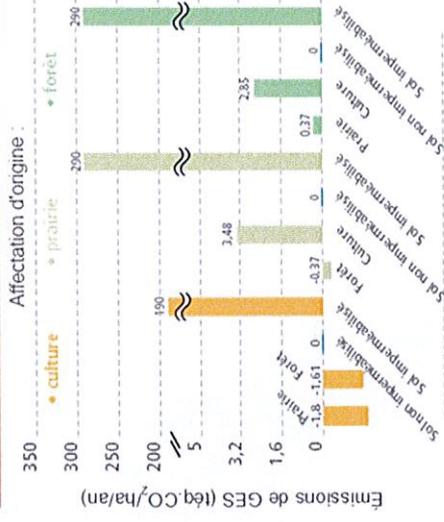
Avec 15 % des émissions régionales, le secteur agricole, peu consommateur d'énergie présente des enjeux forts pour la qualité de l'air, la santé et les émissions de GES. C'est aussi le seul secteur pouvant capter/stocker le carbone dans les sols, via les prairies, haies et forêts et grâce à l'agroforesterie, et possédant un rôle atténuateur sur le climat, via la végétation. Il peut contribuer au développement des énergies renouvelables, en particulier de la méthanisation.

Agriculture et sylviculture : origine des émissions de GES, 2014, HDF (en kt éq. CO₂)



Source : Observatoire Climat HDF - outil Norclimat

Impact GES de la conversion des terres, HDF (en t éq. CO₂/ha/an)



Source : Outil ESPASS - Base Carbone

Enjeux :

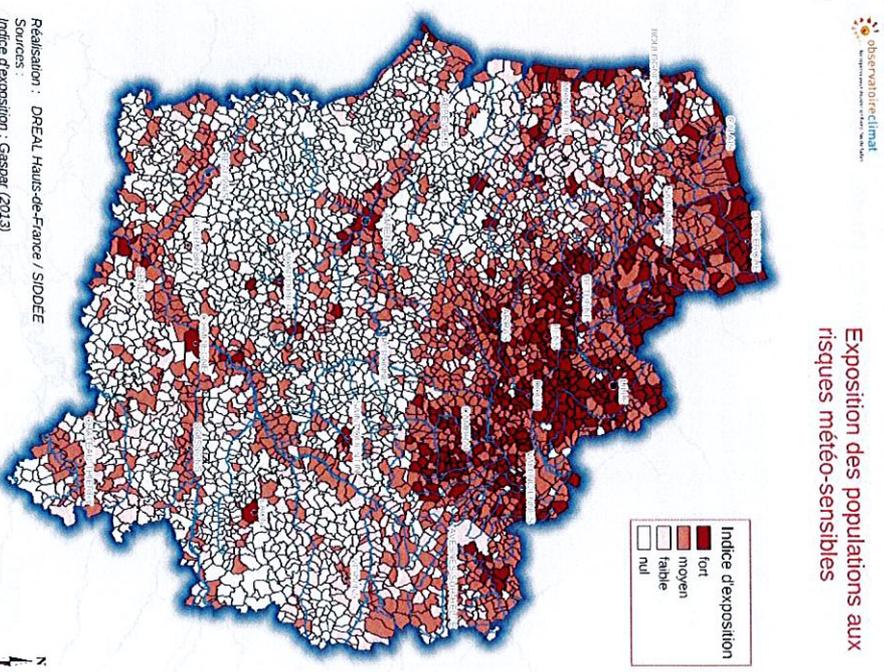
- préservation des capacités de stockage du carbone par les sols, notamment au travers de la maîtrise de la périurbanisation, mais aussi du maintien des sols agricoles, des prairies et forêts.

Résultat attendu en 2030 :

- Maintenir et restaurer la capacité de stockage de carbone des sols
- Diminuer par la tendance de disparition des terres arables.
- Maintenir le rythme de création d'espaces boisés et arborés
- Maintenir les surfaces de prairies

Indicateurs

- Nombre d'hectares d'espaces boisés (surfaciques et linéaires) et forestiers
- Nombre d'hectares en agroforesterie, linéaires de haies et arbres déclarés dans le cadre de la conditionnalité PAC
- Surface des terres arables, Surface des prairies (ha)
- Nombre d'hectares cultivés en agriculture de conservation de sol



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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat

Article L. 4251-1 du CGCT : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière ... de prévention et de gestion des déchets. »

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

Et Attendu 15 : Intégrer les territoires en rupture sociale et urbaine dans la dynamique de développement régional :

[...] en accompagnant la transition écologique et énergétique des territoires ruraux (forêt, biomasse, méthanisation et filières "vertes", ...).

Les objectifs applicables aux déchets non dangereux sont :

- Réduction de 10 % de la quantité de déchets ménagers et assimilés produite en 2020 par rapport à 2010 ;
- Extension de la tarification incitative ;
- Réduction de 50 % des quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020 ;
- Développement du réemploi et de la réutilisation ;
- Généralisation du tri à la source des déchets organiques dont les biodéchets produits par les ménages et les professionnels, d'ici 2025 ;
- Réduction de la quantité de déchets d'activités économiques produite en 2020 par rapport à 2010 ;
- Un découplage entre la production de déchets d'activités économiques et la croissance économique.

Parti pris concerné :

La question des déchets est présente dans les orientations 1 et 2 du parti-pris 1 « Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée », au travers de l'économie de la ressource, de l'optimisation des modes de transports et des relations avec les autres régions.

Par ailleurs, leur prévention et leur gestion sont plus particulièrement abordées dans l'orientation 2 du parti-pris 3 « Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

Tendances observées :

Un gisement global de 31,5 millions de tonnes de déchets en 2015 qui correspond à 9 % de la production nationale.

Les Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) représentent 11 % de ce total (3,6 Mt), les Déchets d'Activités Economiques hors BTP (DAE) 20 % (6,3 Mt), les déchets issus du BTP 65 % (20,6 Mt) et les déchets dangereux 3 % (1 Mt).

En 2015, les DMA représentent 604 kg/hab./an, soit une baisse de 5 % de la quantité produite depuis 2010 (année de référence).

La quantité de DAE produite en région Hauts-de-France est constituée aux trois quarts de déchets non dangereux issus du secteur industriel et pour un quart de déchets issus des activités tertiaire-commerce et service. La production de DAE est restée stable entre 2004 et 2010 et progresse depuis 2012 avec une progression sensible pour le secteur industriel et une légère baisse pour le secteur tertiaire.

Les déchets du BTP représentent les deux tiers des déchets produits en région. Ils sont constitués de trois grands types de déchets : les déchets inertes pour 94,6 %, les déchets non dangereux non inertes pour 4,8 % et enfin les déchets dangereux pour 0,6 %. Ces déchets sont produits à 86 % par le secteur des travaux publics et à 14 % par le secteur du bâtiment.

Pour les DMA, la lutte contre le gaspillage alimentaire (30kg/h./an dont 10 emballés) et le développement du compostage (déchets de cuisine, déchets verts) sont susceptibles de représenter 60% des effets calculés de réduction. Ces actions seront à compléter par une généralisation de la tarification incitative ou de la redevance spéciale, qui incitent notamment au tri. Enfin, il conviendra de favoriser la mise en œuvre de nouveaux modes de production et de consommation (éco-conception, réparation, recyclage, ...).

Les actions visant à réduire la production de biodéchets et au développement du tri à la source doivent également être déployées dans le secteur privé.

Pour les DAE, il s'agirait d'accroître la prévention pour réduire en moyenne de 0,1 million de tonnes par an la production de déchets.

TO :

213 300 habitants couverts par la tarification incitative au 01/01/2017

636 kg/hab./an de DMA produits en 2010

24 territoires engagés dans un PLP en 2017

6,3 Mt de DAE produits (hors BTP) en 2015

20Mt de déchets du BTP en 2012.

Résultats attendus :

Cinq orientations sont proposées qui s'adressent aux grandes catégories d'acteurs :

- Renforcer l'exemplarité des acteurs publics en matière de prévention et tri
- Contribuer à la transformation des modes de consommation des citoyens et acteurs économiques assimilés
- Contribuer à la transformation des modes de production et de consommation des acteurs économiques – hors biodéchets et BTP
- Déployer le tri à la source des biodéchets des activités économiques
- Contribuer à l'évolution des modes de production et de consommation du BTP

Indicateurs :

Population couverte par la tarification incitative

Quantité de DMA collectés (kg/hab./an)

Nombre de collectivités territoriales couvertes par un PLPDMA

Production de DAE (T/an)

Quantité de biodéchets des acteurs économiques traités (T/an)

Quantité de déchets issus des chantiers de BTP (T/an)

Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)

Références juridiques et attendus de l'Etat :

Article L. 4251-1 du CGCT : « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière ... de prévention et de gestion des déchets. »
 Attendus de l'Etat : Attendu 3 : Mettre en place les conditions favorables au développement en région d'une économie circulaire, en s'appuyant notamment sur une gestion efficace et pérenne des déchets qui repose sur leur prévention, leur réemploi, leur recyclage, leur valorisation, et en dernier ressort, leur élimination. Inciter à l'innovation des process, aux synergies interentreprises, aux initiatives locales visant à adapter les dispositions de prévention et de gestion des déchets aux contextes locaux.

Et Attendu 15 : Intégrer les territoires en rupture sociale et urbaine dans la dynamique de développement régional :
 [...] en accompagnant la transition écologique et énergétique des territoires ruraux (forêt, biomasse, méthanisation et filières "vertes", ...).

Les objectifs applicables aux déchets non dangereux sont :

- Extension des consignes de tri à tous les emballages ménagers en plastique d'ici 2022 ;
- Généralisation du tri à la source des déchets organiques dont les biodéchets produits par les ménages et les professionnels, d'ici 2025 ;
- Tri en 5 flux des déchets d'activités économiques (5 flux : papier, métal, plastique, verre et bois) ;
- Valorisation matière de 70 % des déchets du BTP en 2020 ;
- Valorisation matière de 55 % des déchets non dangereux en 2020 et 65 % en 2025 ;
- Réduction à 75 % de la capacité d'incinération sans valorisation énergétique en 2020 par rapport à la quantité admise en 2010 et à 50 % en 2025 ;
- Réduction de 30 % des déchets non dangereux admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025.

Parti-priis concerné(s) :

La question des déchets est présente dans l'orientation 2 « favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services » à travers l'axe « Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts » développé dans le parti-priis d' « Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

Tendances observées :

On observe que l'évolution du tonnage de DMA collecté en région Hauts-de-France suit les tendances nationales. Néanmoins, les efforts en matière de tri et de collecte permettent d'obtenir un taux d'Ordures Ménagères Résiduelles (OMR) inférieur à la moyenne nationale même si ce dernier, avec 43 %, constitue toujours le principal gisement sur lequel agir.

Les performances de tri des emballages ménagers en région sont supérieures à la moyenne nationale de 20,6 % pour les emballages légers et de 14,1 % pour le verre.

Les déchets collectés en déchèterie représentent 208 kg/hab., en hausse de 10% depuis 2010.

En matière de traitement, on constate une répartition différente entre le Nord et le Sud de la région avec une dominante incinération avec valorisation énergétique au Nord et une dominante stockage au Sud.

Néanmoins, avec un taux de valorisation matière et organique de 47 % à l'échelle régionale contre 40 % à l'échelle nationale et de valorisation énergétique de 27 % à l'échelle régionale contre 31 % à l'échelle nationale, la région Hauts-de-France montre déjà la priorité donnée à la valorisation.

TO :

26 centres de tri DMA en 2017
 54 déchèteries professionnelles en 2015
 1,01Mt de déchets dangereux produits en 2014
 69 157 kg de DASRI collectés par DASTRI en 2015
 52 626 T de DEEE collectées en 2015
 Taux de valorisation de 77 % des DMA en 2015, 60 % des DAE et 55 % des déchets du BTP

Résultats attendus :

Cet axe propose seize orientations articulées autour des modes de gestion et de valorisation que sont :

- La collecte et le tri :
 Il s'agit d'augmenter les taux de collecte et de valorisation de tous les déchets, de doubler le taux de recyclage du plastique et d'augmenter les tonnages d'emballages recyclés. Cela suppose de moderniser le réseau des déchèteries publiques et d'accroître le nombre de déchèteries professionnelles, de faire évoluer les centres de tri DMA et de développer des dispositifs de sur-tri, de développer les centres de tri des DAE et enfin, de renforcer le maillage des installations de collecte, tri, regroupement des déchets du BTP et systématiser la pratique du tri des déchets du bâtiment
- Le recyclage et la valorisation matière :
 La loi fixe des objectifs de valorisation matière de 55% en 2020 et de 65% en 2025 pour les DND et de 70 % en 2020 pour les déchets issus du BTP. Pour ce faire, il conviendra de développer les filières de valorisation, d'améliorer le tri et le réemploi des matériaux et emballages de chantier, de développer l'usage des coproduits industriels contribuant aux objectifs de recyclage, de renforcer la filière de gestion des terres polluées, d'améliorer la gestion des matières de vidange et la valorisation des déchets issus de l'assainissement. Il est à souligner que les travaux du Grand Paris ainsi que ceux du Canal Seine Nord Europe viendront fortement impacter les quantités à valoriser.

- La valorisation énergétique :

Dans la mesure où il n'existe plus en région Hauts-de-France d'incinérateur sans valorisation énergétique, les enjeux liés à ce mode de gestion résident dans le développement de l'énergie produite localement, afin de contribuer à l'amélioration de l'autonomie énergétique régionale, et la réduction des quantités de déchets résiduels envoyés en stockage. Pour ce faire il est proposé de contribuer au développement du biogaz et d'autres productions énergétiques émergentes issues de la biomasse, d'accompagner le développement d'une filière régionale autour du CSR, d'ouvrir le Bois B à la valorisation énergétique, de renforcer la performance énergétique des CVE et de les adapter pour répondre aux capacités à traiter en 2030.

- L'élimination :

Les objectifs fixés par la loi sont de réduire de 30 % des quantités de déchets stockés en 2020, et de 50% en 2025, par rapport à 2010. Cette réduction a déjà été engagée, notamment pour les DMA (-30 % entre 2010 et 2015) mais l'effort doit dorénavant porter sur les DAE.

Afin d'assurer la transition des outils industriels, de prendre en compte les spécificités des territoires et de développer de nouvelles logiques de coordination, il conviendra d'adapter les installations de stockage des déchets non dangereux à la réduction des gisements et de limiter la part des déchets inertes destinés aux installations de Stockage de Déchets Inertes en fonction des besoins.

Une attention particulière devra être portée aux grands travaux selon les principes suivants : Priorisation des déchets produits sur le territoire régional ; Réduction des impacts transports pour l'acheminement des déchets vers les exutoires ; Etude des modes alternatifs pour les sites de stockage et de valorisation dans les zones concernées ; Suivi régulier des flux générés par les grands travaux.

L'optimisation des modes de transport au regard de leur pertinence sera recherchée pour tous les flux de déchets.

Indicateurs :

- Nombre de centres de tri DMA/DAE
- Nombre de déchèteries professionnelles
- Nombre de collectivités ayant mis en place une collecte séparée de biodéchets
- Quantité de DEEE, DASRI et Déchets dangereux collectés (en tonnes ou en kg)
- Taux de valorisation des DMA, DAE et déchets du BTP
- Quantité de déchets et de sous-produits traités par méthanisation (en tonnes)
- Nombre d'installations de méthanisation acceptant des biodéchets
- Quantité de déchets non dangereux incinérés (en tonnes/an)
- Quantité de DND stockés (en tonnes/an) et répartition DMA/DAE
- Quantité de déchets inertes stockés en Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) (en tonnes par an)
- Quantités de déchets transportés par des modes durables (en tonnes /an)

Adapter les territoires au changement climatique (CAE)

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

Les **attendus de l'Etat en région** sont que le SRADDET apporte des réponses adaptatives efficaces aux effets potentiels du changement climatique (Attendu n°5) ; et de conditionner le développement urbain (en renouvellement ou en extension) à la prévention des risques naturels, en prenant en compte les effets connus et prévisibles du changement climatique, ainsi qu'à la préservation de la ressource en eau (attendu n°6).

Les SRCAE (sur la base des projections disponibles (GIEC¹³, ONERC¹⁴, Météo-France, MEDCIE¹⁵...), ont conclu qu'il fallait se préparer à un réchauffement régional d'ici à 2050 d'au moins + 1°C à + 2°C, à une évolution des vents, à des précipitations et des épisodes violents, ainsi qu'à une montée de la mer.

Sept grandes vulnérabilités régionales ont été identifiées, ne devant pas masquer des spécificités territoriales marquées :

1. **vulnérabilité du littoral** au risque de submersion marine et d'érosion du trait de côte
2. **vulnérabilité des bas-pays** (Polders et wateringues...) aux inondations continentales (risque exacerbé par l'élévation probable de la mer)
3. **vulnérabilité des populations, urbaines** surtout, aux aléas de chaleur extrême
4. **dégradation de la ressource en eau** (en quantité et qualité)
5. **vulnérabilité des arbres et forêts** (chaleur, stress hydrique, **tempêtes**)
6. **vulnérabilité des zones humides** à l'évolution du climat
7. **vulnérabilité des constructions** (logements et infrastructures) au phénomène de retrait / gonflement des argiles (RGA)

Trois grandes spécificités concernent les Hauts-de-France : La région est a priori moins exposée aux canicules que d'autres, mais sa géographie et sa géologie rendent une grande partie de son territoire hautement vulnérable à 3 aléas :

1. **Submersion marine & érosion du trait de côte** (littoral et son arrière-pays)
2. **Inondations** (certaines vallées, bas-pays et polders)
3. **Retrait/gonflement des argiles** (zones argilleuses, Flandre notamment)

Climat-Air-Energie :

Résultats attendus en 2030

- Diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques « eau » (inondation, baisse des précipitations, augmentation de la demande en eau, dégradation de la qualité de l'eau potable)

¹³ GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml)

¹⁴ Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (www.onerc.org)

¹⁵ Mission d'Etudes et de Développement des Coopération Interrégionales et Européennes
<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Les-strategies-territoriales-d-adaptation-au-changement-climatique-etude-MEDCIE-15847>

- Diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de submersion marine
- Diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de retrait/gonflement des argiles (RGA)
- Diminuer l'exposition des populations, des biens aux phénomènes des îlots de chaleur

Indicateurs

- Evolution du nombre de personnes exposées aux risques
- Intégration d'un volet adaptation dans les documents d'urbanisme
- Intégration d'un volet risque de submersion marine dans les documents d'urbanisme des SCOTS littoraux
- Intégration du changement climatique dans la révision du SDAGE et des SAGE, dans les SCOT et les PLUi

Les 13 objectifs du SRADDET liés au domaine Climat Air Energie et les objectifs quantifiés de réduction d'émission GES, de consommation d'énergie et de pollution atmosphérique à atteindre

Thème	Objectif	Contenu	GES	Energie
1. Industrie et mode de production	Obj. 1	Améliorer les procédés par la diffusion des meilleures technologies disponibles ; expérimenter les technologies de rupture ; Développer l'économie circulaire et l'écologie industrielle et territoriale	-7 162 kTeqCO2/an	-14 476 Gwh/an
	Obj. 2	Réhabiliter thermiquement le bâti	-3 000 kTeqCO2/an	-10 600 Gwh/an
2. Bâti résidentiel, tertiaire, Aménagement foncier	Obj. 3	Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine	-354 kTeqCO2/an	-1 395 Gwh/an
	Obj. 4	Réduire le rythme d'artificialisation des sols, hors grands projets		
3. Transport Mobilité	Obj. 5	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	-1 720 kTeqCO2/an	-5 650 Gwh/an
	Obj. 6	Proposer des conditions de déplacements soutenables : Améliorer les conditions de déplacement en transport (en transport en commun et sur le réseau routier)	-336 kTeqCO2/an	-1 255 Gwh/an
	Obj. 7	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle	-313 kTeqCO2/an	-1 284 Gwh/an
	Obj. 8	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans les transports de marchandises	-298 kTeqCO2/an	-1 155 Gwh/an
	Obj. 9	Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces OS3)	-416 kTeqCO2/an	-1 681 Gwh/an
4. Agriculture	Obj. 10	Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone;	-	-
5. Energies renouvelables	Obj. 11	Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (multiplier par 2 la part des énergies renouvelables à l'horizon 2030 de 17 à 36 TWh)	-3 400 kTeqCO2/an	+ 36 TWh
6. Adaptation	Obj. 12	Adapter les territoires au changement climatique	-	-
7. Air	Obj. 13	Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (Réduire les émissions de NOx de 72,1kT et les émissions de PM10 de 10,5 kT avant 2030)		
TOTAL			- 18 134 kTeqCO2/an	- 39 564 Gwh/an
			- 30%	- 19%

VALORISER LES CADRES DE VIE ET LA NATURE REGIONALE

Une nécessité fonctionnelle

Les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors biologiques) constituent des entités fonctionnelles permettant aux espèces de satisfaire leurs besoins physiologiques et d'assurer leur cycle de vie : circuler pour s'alimenter, se reproduire, échapper à leurs prédateurs....

Elles renforcent et favorisent les capacités d'adaptation des espèces face au changement climatique en maintenant des possibilités d'extension de leurs aires de répartition vers le Nord. La nouvelle région constitue une unité géologique et climatique relativement cohérente mais présente un panel diversifié de types de milieux naturels abritant des cortèges animaux et végétaux spécifiques. Il existe encore quelques grands continuums (ou quasi continuums) naturels, tels que le grand corridor littoral présentant notamment un chapelet de zones humides littorales qui constituent autant d'escaliers importantes pour une avifaune migratrice diversifiée (oiseaux d'eau, en particulier), quelques vallées ou portions de vallées très riches sur le plan biologique, certaines zones bocagères ou de grands ensembles forestiers assez bien interconnectés dans le sud de la région. Ces corridors présentent un intérêt national et européen.

Une région riche de sa biodiversité

La région compte un tiers de la flore métropolitaine ainsi que la moitié des espèces de la grande faune vertébrée. C'est avant tout la diversité des milieux qui permet cette richesse. Dans l'attente des premières listes régionales à l'échelle de la nouvelle région (listes qui évaluent les menaces locales pesant sur les espèces), la part de responsabilité dans le maintien de quelques espèces phares et menacées au niveau national est néanmoins connue en Hauts-de-France, comme l'Obione pédonculé dont la région héberge deux des trois populations françaises, au Platier d'Oye et dans la baie de Somme, ou encore l'Ache rampante, protégée à l'échelle européenne, dont les populations les plus importantes d'Europe sont présentes dans la vallée de la Somme et sur le littoral, de l'estuaire de la Canche à celui de la Somme. Il n'est pas systématiquement nécessaire qu'une espèce soit en danger d'extinction pour qu'une attention majeure lui soit portée.

Des menaces sur la richesse des milieux et la biodiversité

La biodiversité connaît une crise importante au niveau internationale. Ce constat inquiétant se vérifie également à l'échelle régionale tant dans l'évolution de certaines espèces que dans l'évolution des habitats et milieux naturels.

15 % des cours d'eau sont considérés en bon état chimique, moins d'un tiers en bon état écologique. L'objectif de « bon » état écologique fixé au plus tard pour 2027 semble difficile à atteindre pour de nombreux cours d'eau régionaux.

En métropole, entre 2006 et 2014, 67.000 hectares en moyenne ont été détruits chaque année du fait de l'artificialisation des sols. Sur ce total, les prairies, pelouses et pâturages naturels ont payé le plus lourd tribut avec plus de 50.000 hectares disparus. L'artificialisation annuelle représentée en région Hauts-de-France environ 2000ha.

La pression démographique sur le littoral régional est estimée en 2013 à 630 habitants au km² - dont plus de la moitié liée au tourisme - contre 152 pour l'ensemble du territoire.

La progression des espèces exotiques envahissantes en métropole s'effectue à un rythme d'au moins 6 espèces supplémentaires par département tous les dix ans sur les trente dernières années.

Les pollutions continuent aussi de peser sur la biodiversité, avec des évolutions contrastées. Si entre 1998 et 2014, la pollution des cours d'eau par les nutriments est en baisse, les nitrates résistent. Entre 2008 et 2014, la pollution des cours d'eau par les pesticides a baissé de 10% en métropole mais la consommation de produits phytosanitaires a continué à augmenter (+18% depuis la période de référence 2009-2011). Elle a seulement diminué pour les usages non agricoles, qui sont très minoritaires.

Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux

Références juridiques et aux attendus de l'Etat

Ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 articles R. 371-16 et suivants du code de l'environnement

Décret n° 2012-1492 du 27 décembre 2012

Décret n°2014-45 du 20 janvier 2014

Décret n° 2016-1071 du 3 août 2016

Tendances observées :

La diversité des paysages et des pratiques est l'un des principaux atouts en région Hauts-de-France. Les bords de chemins, talus, haies, bandes enherbées, mares, bosquets, ripisylves et autres annexes écologiques sont indispensables aux espaces naturels protégés. Ils constituent également des espaces relais pour une biodiversité plus remarquable. En effet, c'est sur ces éléments « ordinaires » du paysage que vont s'appuyer les espèces pour se déplacer, se nourrir, se reproduire. Ils contribuent ainsi au cycle de vie de toute une faune et une flore, mais qui tient une place essentielle dans la biodiversité régionale. Pourtant, ces annexes paysagères sont souvent mises à mal, victimes de l'urbanisation, des aménagements routiers, des nécessités agricoles, etc.

T0 : Les milieux naturels et semi-naturels (forêts et milieux semi-naturels, surfaces en eau et zones humides) représentent environ 20% de la surface totale de la Picardie et 8% du Nord - Pas-de-Calais, pour une moyenne nationale de 34%. L'agriculture couvre quant à elle 76% du territoire régional, pour une moyenne française de 48.8%. Elle représente 2.3% des emplois de la région, soit environ 50.000 actifs, et porte une agro-industrie forte (emplois indirects).

Les continuités écologiques visent à protéger les espaces naturels et à assurer le maintien voire le développement de corridors écologiques. Cependant, l'évolution des zones de répartition, les potentielles modifications de leurs spécificités voire le devenir des zones exceptionnelles au regard des changements, ne sont pas connus.

Résultats attendus : Reconquête des chemins ruraux ; sauvegarde des annexes agroécologiques.

Indicateurs :

Leviers :**1- Permettre le développement de la nature ordinaire (par le maintien des annexes écologiques, notamment via une politique d'aménagement et de reconquête des chemins ruraux)**

La nature ordinaire correspond à l'ensemble de la biodiversité qui se développe dans les territoires de la région non concernés par un statut de protection (mammifères et oiseaux communs, insectes dont pollinisateurs, arbres et plantes communs, etc...). Elle occupe également une place dans les espaces dédiés aux activités humaines et évolue avec elles. Sa protection recouvre une importance particulière à plusieurs titres. En premier lieu, des espèces autrefois communes de la nature ordinaire deviennent menacées. Les milieux favorables à la diversité de cette nature ordinaire ont tendance à se banaliser. Cela a un impact direct sur les ressources qu'elle fournit à notre société. Enfin, la nature ordinaire peut être considérée

comme un bien commun faisant le lien entre écologie, paysage et culture.

La définition de la biodiversité ordinaire n'est pas unique. Elle peut varier suivant la perception de chacun de ce qui constitue la nature. L'échange, le travail partenarial et concerté, favorisera à ce titre les actions permettant le développement de la nature ordinaire.

2 - Faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et la préservation des milieux

Le paysage, notion transversale et intégratrice, est le reflet d'un sol (d'une géologie), d'un climat (évolutif), d'un patrimoine biologique et des activités humaines qui s'y développent depuis des siècles. L'évolution des paysages influe directement sur les habitats, la faune et la flore. Sa lecture parle de la succession, dans l'histoire, des choix technologiques humains pour mener à bien leur économie. Le paysage permet des approches mixant plusieurs thématiques : Différents dispositifs légaux autorisent de traiter la question du paysage dans les champs sectoriels (ex. : les plans Paysage) ou à travers la planification (loi Alur, Article L122-1-2 du code de l'urbanisme).

Pour respecter les ambitions de qualité de vie et d'attractivité territoriale qu'il affirme en préalable, le SRADET pourra permettre de s'assurer que les aménagements seront réalisés en connaissance de leur impact sur le paysage.

Echéance : 2040

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

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

Parti pris concerné(s) :

Au-delà des différents niveaux de l'armature urbaine qu'il s'agit de renforcer, les politiques d'aménagement doivent venir répondre à l'hétérogénéité des dynamiques de développement que rencontrent les territoires. Ainsi, cet objectif concerne plus spécifiquement les territoires ruraux peu denses et isolés et les territoires les plus fragiles. Il s'agit pour ces territoires d'apporter des solutions complémentaires et innovantes pour faciliter l'accueil de nouvelles activités, la diversification de l'offre touristique au regard des ressources remarquables de ces territoires (naturelles, paysagères, patrimoniales, culturelles).

Cet objectif de valorisation des ressources remarquables répond ainsi au parti-pris d'un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue à travers son orientation d'intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie en développant les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels. L'objectif vise à s'appuyer sur les ressources écosystémiques et autres qualités environnementales des espaces à faible densité et isolés pour les rendre plus attractifs. Par ailleurs, cet objectif vient conforter l'enjeu pour les espaces peu denses et isolés posé dans le parti-pris d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional de développement du tourisme local en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine.

Tendances observées :

Avec 6 milliards d'euros, le tourisme est un secteur économique dynamique et générateur d'emplois en Hauts-de-France. Au-delà de participer à la tertiarisation de l'économie régionale, le tourisme contribue à sa diversification et génère des emplois non délocalisables. Ce sont près de 67 000 emplois qui sont concernés par les activités touristiques : le tourisme représente ainsi plus de 3% du PIB et 3% des emplois de la nouvelle région.

La région Hauts-de-France dispose de richesses diversifiées et de singularités territoriales qui sont autant d'atouts qui concourent à son attractivité et à son identité : un littoral préservé, un patrimoine historique riche et diversifié, un patrimoine bâti, évolutif et immatériel à « mettre en marché, un patrimoine mémoriel dense. Pourtant ces richesses et singularités sont aujourd'hui mal connues par les habitants.

Par ailleurs, les habitants et la clientèle touristique ont des attentes de plus en plus importantes en termes de nature, de patrimoine, de sports et de loisirs. Il importe ainsi de révéler et de mettre en avant les vocations naturelles des territoires, leurs atouts et leurs forces.

TO :

Indicateurs sur les aménités naturelles (focus sur les espaces naturels – surface par habitant)

Indicateurs sur l'attractivité touristique (nombre d'hébergement, nombre d'emplois dans les filières, nombre de touristiques, nombre d'offres touristiques proposées en milieu rural)

Résultats attendus :

Les finalités de valorisation des ressources remarquables et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés sont multiples et s'inscrivent avant tout dans un souci de désenclavement de ces territoires :

- le développement des fonctions d'aménités des espaces naturels : la biodiversité ordinaire, les cours d'eau sont préservés et valorisés, le réseau écologique est protégé, le patrimoine hydraulique est revalorisé ;
- la diversification et l'organisation de l'offre touristique : mise en place d'une économie touristique autour des ressources ;
- la reconnaissance et la promotion de ces territoires, avec un désenclavement qui passe par l'image et rend ces territoires attractifs ;
- une accessibilité à la nature facilitée pour les habitants des Hauts-de-France entre-autres.

Leviers :

Pour cela, les possibilités d'intervention sont multiples et reposeront sur différents leviers :

Favoriser la multifonctionnalité des espaces ruraux et naturels

Les populations sont de plus en plus urbaines et expriment un besoin de nature. En réponse à la ville dense et économe en foncier, il convient d'offrir des espaces de respiration aux populations. Cette évolution sociétale offre aux territoires des possibilités de développement en lien avec les spécificités qu'elles sont en mesure d'apporter : productions locales et circuits courts, paysages préservés et cadre de vie de qualité, offre de nature et de loisirs, terroirs et spécificités géographiques, etc. Souvent, ces aménités s'appuient sur des paysages et des milieux favorables à une biodiversité souvent ordinaire mais aussi parfois extraordinaire.

Valoriser les espaces de nature dans les projets d'aménagement et d'équipements

Un équilibre devra être trouvé entre respect des milieux naturels afin de garantir la préservation de la biodiversité et des espaces de nature, et aménagement pour un tourisme de proximité adapté. Des principes d'aménagements pour des projets valorisant les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels pourront être posés.

Diversifier l'offre touristique, créer de nouvelles activités

Différentes approches peuvent être menées : mise en avant de « marques » de « labels », savoir-faire, développement des courts séjours, création d'hébergements adaptés sur l'ensemble des gammes, développement de destinations touristiques rurales en préservant et valorisant le patrimoine local (bâti, industriel...), une agriculture protectrice des paysages, la diversification agricole (à travers notamment le développement de l'économie touristique, la valorisation de filières bioénergétiques, d'activités de loisirs, d'artisanat), l'offre de nature, la valorisation des sites naturels, la mise en valeur du patrimoine bâti et de la culture locale, etc.

Mettre en place une communication adaptée et penser l'accessibilité

La convergence des stratégies, la mise en cohérence des moyens et initiatives, la communication, la mise en réseaux, les nouveaux usages du numérique, les modes de déplacements seront des facteurs de réussites essentiels.

Echéances : 2030

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

Références juridiques et aux attendus de l'Etat :

Ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 articles R. 371-16 et suivants du code de l'environnement
 Décret n° 2012-1492 du 27 décembre 2012
 Décret n°2014-45 du 20 janvier 2014
 Décret n° 2016-1071 du 3 août 2016

Partis pris concernés :

Tendances observées :

Citer les types de services : Approvisionnement, régulation, socio-culturel, soutien. Site FAO
 L'approvisionnement en eau, la protection contre l'érosion des sols, l'augmentation de la valeur immobilière, le développement du tourisme, la prévention des inondations, l'atténuation des îlots de chaleur urbains sont autant d'exemples de services rendus par la nature à notre société. Chacun de ces avantages peut être remis en cause si l'attention portée à la préservation de la biodiversité -et des continuités écologiques qui en sont les supports et les vecteurs- est insuffisante. A ce titre, il importe dans le SRADDET de poser les conditions permettant de maintenir et si possible développer les services rendus par la nature.
 Le contexte réglementaire a permis une montée en puissance de la prise en compte de la biodiversité dans la planification et les projets d'aménagements. La loi impose maintenant à chaque échelle territoriale la déclinaison des continuités écologiques dans les documents de planification. Les réflexions sur les trames verte et bleue locales sont ainsi présentes dans nombre de SCoT et PLU(i) régionaux.
 Pour autant, il existe en région une antériorité à ce cadre légal qu'il est important de souligner. Les continuités écologiques peuvent être un sujet d'animation territoriale s'appuyant sur l'initiative locale ; les leviers d'action ne relèvent pas nécessairement d'un cadre coercitif.
 Il semble aujourd'hui primordial de poursuivre le travail de repérage, de protection et restauration des zones de migration des espèces pour diminuer les pertes de biodiversité et favoriser le maintien des services rendus à l'homme par la nature.
 Le recul de certains espaces tels que les zones humides et les prairies et de certaines espèces emblématiques de la biodiversité ordinaire ou extraordinaire se poursuit.

TO : à date du vote du SRADDET

Résultats attendus : en cours de définition

Indicateurs pouvant être mobilisés :

- nombre de document de planification prenant en compte les services écosystémiques de manière claire et mesurable
- indicateurs de suivi tels que proposés par l'ORB, sur la base des connaissances actuelles.
- les nouvelles données et connaissances identifiées qui mériteraient d'être valorisées.

Leviers :**1 - Assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion (se décline pour chacune des sous-trames)**Principes généraux :

La région Hauts-de-France a historiquement été marquée par sa contribution majeure au développement économique de la France et il importe que ce rôle soit préservé. Il convient toutefois d'intégrer aux logiques d'aménagement un certain nombre d'enjeux propres à la biodiversité. Face au changement climatique, la recomposition des aires de répartition des espèces commence à être observée. Dans ce cadre, les corridors apparaissent alors nécessaires pour permettre la migration des espèces. Les aires protégées quant à elles restent importantes du fait de la richesse présente en termes d'espèces.

Au niveau régional, la détermination des continuités écologiques s'appuie sur plusieurs apports (dont les contributions reçues de la part des partenaires, les travaux conduits dans le cadre des SRCE, ...) en adaptant les contenus de manière à mieux répondre au cadre du SRADDET. Des actions accompagnées par la Région visent à répondre à l'enjeu de préservation de la biodiversité, comme l'appel à projet « la nature en chemins », le soutien aux politiques de gestion, ou l'accompagnement pour une nécessaire amélioration de la connaissance. Les actions locales de préservation de la trame écologique dans son ensemble (intégrant les biocorridors) ne concernent à ce jour qu'une faible portion du territoire.

La trame verte et bleue de la nouvelle région a vocation, en dehors des enjeux strictement régionaux, à contribuer au maintien, voire à la restauration, des grands corridors nationaux définis dans les orientations nationales arrêtées par le Conseil d'Etat (janvier 2014).

La prise en compte de la trame verte et bleue nécessite de préserver les réservoirs et les corridors identifiés, et restaurer de nouveaux corridors en particulier à partir des chemins. Si malgré des mesures d'évitement et d'atténuation, les réservoirs et les corridors ne sont pas préservés de manière satisfaisante, des mesures de compensation devront être mises en oeuvre pour maintenir la fonctionnalité des réservoirs et/ou des corridors impactés.

Le SRADDET demande que, concernant les impacts sur l'environnement, la séquence « éviter, réduire, compenser » s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives et de leur autorisation.

Préserver et restaurer les réservoirs :**Périmètres constitutifs des réservoirs**

Trame verte	
Cadre réglementaire obligatoire :	<ul style="list-style-type: none"> - Arrêtés de protection de biotope, - Réserves biologique dirigée, - Réserves biologique intégrale, - Réserves naturelle nationale, - Réserves naturelle régionale.
Cadre non-réglementaire faisant consensus :	<ul style="list-style-type: none"> - Réservoirs de biodiversité des Parcs naturel régionaux, - Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral, - Terrains faisant l'objet d'une maîtrise foncière ou d'usage (propriété, location...) par les CEN, - Espaces naturels sensibles propriétés des Départements ou achetés par les communes avec le concours des Départements, - Sites Natura 2000,

- Forêts publiques domaniales et communales
- Réservoirs biologiques des SDAGE.

Trame bleue

- cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur la liste 2 établie en application de l'article L.214-17.

Le SRADDET vise la préservation au maximum des réservoirs identifiés et, en cas d'impossible préservation, la mise en place de mesures compensatoires.

La préservation passe également par une gestion adaptée, notamment quand des caractéristiques fortes du réservoir sont susceptibles d'évoluer (ex : fermeture d'un milieu ouvert). Le SRADDET n'a pas vocation à définir ces modes de gestion. De nombreux réservoirs sont des milieux remarquables pouvant être soumis à un statut de protection réglementaire (arrêts de biotope, réserves naturelles nationales ou régionales, réserves biologiques intégrales ou dirigées, etc.), à une gestion foncière (conservatoire du littoral, espaces naturels sensibles, conservatoires des espaces naturels, etc.), à une gestion conventionnelle (Natura 2000). La définition des éléments de gestion se fera alors suivant les dispositions prises dans le cadre du statut de protection réglementaire ou contractuel (ex : les documents d'objectifs des sites Natura 2000, plans de gestion des réserves naturelles).

Préserver et restaurer les corridors :

Éléments constitutifs des corridors

Corridors de la trame verte : ils seront formalisés par des fléchages/indications volontairement indistincts qui visent à montrer une situation préférentielle dans un espace large et qui devra être précisé au niveau local.

Le SRADDET propose également de s'appuyer sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel et que cette cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

Corridors de la trame bleue :

- cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur la liste 1 établie en application de l'article L.214-17.
- Autres cours d'eau non classés sur la liste 1 ou la liste 2 établies en application de l'article L.214-17.
- Couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau mentionnées de l'article L.211-14 du code de l'environnement

Le SRADDET n'a pas vocation à délimiter précisément les périmètres des corridors, ceux-ci correspondant à des situations variables. A ce titre, ils seront formalisés par des fléchages/indications volontairement indistincts qui visent à montrer une situation préférentielle dans un espace large et qui devra être précisé au niveau local.

Le SRADDET propose de s'appuyer également sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel, dont la cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

2 - Préserver et améliorer les services écosystémiques

La notion de service écosystémique a été développée pour répondre au besoin de mieux comprendre l'interdépendance entre les écosystèmes et la société. Les services écosystémiques sont définis comme les bénéfices que les êtres humains tirent des écosystèmes. Par exemple, les racines des végétaux qui limitent l'érosion, contribuent au maintien d'une bonne qualité des eaux de rivière et peut aboutir à diminuer les coûts de traitement de l'eau.

L'approche par les services écosystémiques permet de développer une lecture interdisciplinaire où les aspects liés à la gouvernance socio-économique et à la connaissance des processus biophysiques sont pris en compte de façon articulée, permettant de mettre en œuvre des stratégies au niveau national, régional et local, et ceci pour tout type d'acteurs.

A ce titre, le SRADDET rappelle que les services écosystémiques constituent une entrée intéressante pour croiser biodiversité et activités humaines.

3 - Veiller à la préservation de la trame noire

L'impact de la pollution lumineuse sur les espèces est de plus en plus documenté. Cet impact caractérise un enjeu émergent de protection d'espaces « sombres », nécessaires au bon déroulement des cycles jour/nuit d'espèces pour lesquelles ils sont nécessaires. A ce titre, la lumière artificielle la nuit joue un rôle fragmentant vis-à-vis de certaines espèces.

OBJECTIFS PAR SOUS-TRAMES ET OBJECTIFS AFFERENTS. (BIO)

Sous-trame Littorale

PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS A LA SOUS-TRAME

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

➤ Valeur intrinsèque des milieux

À l'interface Terre-Mer, le littoral est une zone vulnérable en constante évolution. On lui doit près de la moitié de la production biologique globale des océans. Lieu particulièrement riche mais aussi très fragile, il est sans cesse remodelé par la mer et les activités humaines.

Le littoral est soumis à des changements à long terme dont il est difficile de prévoir les effets. Le changement climatique associé à une élévation du niveau de la mer et à une perturbation de certains courants marins aura un impact important sur la morphologie des côtes et leur économie mais aussi sur leur richesse naturelle par l'évolution associée des écosystèmes.

Pour anticiper et gérer les transformations du paysage littoral et ses conséquences, il est important d'identifier, de comprendre et de mesurer ces facteurs d'évolution pour proposer des mesures adaptées d'aménagement, de restauration et de gestion de ses espaces naturels.

Les milieux naturels du littoral sont le support d'une extrême richesse biologique et participent à la grande diversité et qualité des paysages. La préservation des sites remarquables est assurée sur le littoral par la maîtrise foncière, la planification et la réglementation. Les équilibres sont rendus fragiles par le recul du trait de côte, l'ensablement, et dans certains secteurs par la fréquentation touristique et la banalisation des milieux liée à l'abandon de certaines pratiques agricoles.

➤ Connectivité

Sur le littoral, les milieux naturels constitués de dunes maritimes, falaises, plages de sable et de galets, estuaires, marais arrière littoraux doivent composer avec les activités humaines telles que l'urbanisation, les infrastructures de transport, industrielles et portuaires, les équipements de loisirs et tourisme, et les phénomènes naturels qui agissent sur l'évolution du trait de côte par érosion, submersion, inondation, ensablement.

Ils forment des corridors écologiques importants et fonctionnels à l'échelle régionale, nationale, voire internationale pour certaines espèces. C'est le cas notamment des oiseaux migrateurs qui chaque année longent ou survolent le littoral par millions. En tant que zones de repos et d'alimentation, les estuaires et plages du littoral représentent des lieux de halte migratoire.

Qualification géographique des enjeux

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

Le littoral picard est directement concerné par une continuité d'importance nationale liée aux voies de migration de l'avifaune, pour des vols pré-nuptiaux ou post-nuptiaux. Pré-nuptial : arrivée des oiseaux depuis les côtes plus au sud et allant vers l'Europe de l'Est ou du Nord. Post-nuptial : retour des oiseaux en provenance d'Europe de l'Est ou du Nord et venant hiverner en France en Espagne ou en Afrique. De très nombreux Limicoles, oiseaux marins, certains passeraux, oie cendrée, bernache cravant (non exhaustif) fréquentent de nombreux sites sur le littoral des Hauts-de-France, et notamment la baie de Somme, le cap Gris-Nez, le platier d'Oye ou la digue du Clipon.

Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

Les dunes, comme les marais arrière-littoraux, constituent l'unique habitat d'un nombre important d'espèces de faune et de flore, elles-mêmes rares et menacées à l'échelle européenne et jouent un rôle essentiel pour les oiseaux migrateurs.

Les massifs dunaires littoraux flamands, du Hemmes de Mark, du Mont-Saint-Frieux, dunes du Fort Vert, de Merlimont - Berck et du Marquenterre comptent parmi plus beaux complexes de dunes des côtes septentrionales françaises. Les pelouses acidiphiles typiques des sables décalcifiés des dunes fossiles d'Ambleteuse et de Ghyvelde sont probablement uniques en Europe.

Entre ces massifs dunaires, d'impressionnantes falaises de grès ou de calcaire tels le Cap Gris Nez et le Cap Blanc Nez s'étirent de façon discontinue de Sangatte à Boulogne-sur-Mer. Au sud, de **Ault** à **Mers-les-Bains**, en passant par le bois de Cise, naissent les grandes falaises de craie du Pays de Caux. La diversité de substrats géologiques et de la morphologie de ces falaises est à l'origine de la qualité des paysages et de la diversité des habitats.

Les estuaires de la Somme, de l'Authie, de la Canche, de la Slack font partie des milieux les plus riches de la région sur le plan faunistique. Ce sont des zones de reproduction et d'alimentation majeures pour de nombreuses espèces. Ils sont utilisés comme « nurseries » par diverses espèces de poissons marins. Les bancs de sable sont utilisés comme reposoirs par le Phoque veau-marin.

Les estrans, qu'ils soient sableux ou rocheux, se distinguent par leur faune et flore originales. Les estrans de galets et de graviers abritent également une végétation pionnière tout à fait particulière. Deux espèces végétales rares à exceptionnelles en France s'y développent, le Chou marin et la Renouée de Ray. Le Grand Gravelot et le Gravelot à collier interrompu nichent sur ces secteurs.

Des milieux ouverts (prairies, roselières, prés salés, schorres, ...) ou boisés (fourrés et forêts) aux spécificités littorales sont également présents et d'importance. Des milieux comme le pré communal d'Ambleteuse, le communal et la forêt d'Ecault, les milieux ouverts estuariens, sont à ce titre emblématiques.

OBJECTIF STRATEGIQUE**Préserver la qualité des écosystèmes et de la biodiversité du littoral**

Aujourd'hui, l'enjeu est d'inscrire dans la durée cette dynamique de protection, de restauration et de gestion des espaces naturels littoraux, avec une logique de développement intégré du littoral et dans une perspective d'aménagement des territoires, d'adaptation au changement climatique et de prévention des risques d'érosion et de submersion. Il nécessite de consolider les partenariats, d'identifier les facteurs d'évolution du paysage pour les anticiper et les gérer.

Sous-trame Cours d'eau

PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS A LA SOUS-TRAME

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

La région possède un linéaire de cours d'eau important, avec des cours d'eau majeurs et une multitude d'affluents. Les cours d'eau sont des continuités écologiques naturelles, même s'ils ont subi de fortes modifications au cours de l'histoire. On peut aussi citer les « voies d'eau » qui sont un réseau artificiel de fossés et de canaux, totalement créés par la main de l'homme. Bien que sous une forme plus restreinte en tant que milieu semi-naturel, les voies d'eau constituent également des continuités écologiques, d'autant plus dans des espaces de plaines à la valeur écologique moindre.

En résumé, plusieurs types de réseaux hydrographiques peuvent être distingués :

- un réseau dense de petits cours d'eau naturels relativement vifs, en Avesnois, Thiérache et dans le Boulonnais,
- les grandes rivières et fleuves naturels, souvent remaniés et canalisés que sont la Somme, l'Oise, l'Aisne, la Marne, l'Aa, la Lys, la Sambre, l'Authie, la Bresle... et le réseau de leurs affluents,
- un réseau dense de canaux et fossés artificiels sur sols faiblement pentus et argileux ou au sein des polders de la Plaine maritime flamande et picarde, créés pour assécher et cultiver les terres les plus basses autrefois marécageuses, wattringues, ...
- les grands canaux doublant les rivières et fleuves (canal latéral à l'Aisne, à l'Oise...) ou reliant au-delà des frontières naturelles les différents bassins versants de la région pour la navigation (canal du Nord...).

➤ Valeur intrinsèque des milieux :

Le concept d'*hydrosystème fluvial* est le plus adapté pour décrire la sous-trame cours d'eau. Il concerne l'ensemble des communautés aquatiques, semi-aquatiques et terrestres épigées (en surface) et hypogées (souterraines) de la plaine alluviale. Il comprend donc le cours d'eau en lui-même (chenal d'étiage, lit mineur, berges) mais aussi le lit majeur d'inondation en période de crue, de la source à l'embouchure. Ceci correspond pour les cours d'eau mobiles, à l'*espace de mobilité fonctionnel* : très peu de cours d'eau sont mobiles en Hauts-de-France, seule l'Oise en amont de Guise semble se distinguer. Pour les cours d'eau non mobiles, soit la quasi-majorité, on parle d'*espace de bon fonctionnement*. Les conditions très diverses de forme, du lit mineur et majeur, des berges, du fond, de végétation riveraine ou la présence d'annexes hydrauliques et alluviales, sont autant de composantes des habitats d'espèces animales et végétales qui leurs sont inféodées.

Les habitats des cours d'eau concernés peuvent être synthétisés ainsi :

- les **habitats aquatiques des eaux courantes** peuvent être exceptionnels au niveau régional et sont parfois d'intérêt supra-régional, voire européen (certains canaux du marais audomarois possèdent par exemple des stations uniques de certaines espèces de Potamots, les fossés en vallée de l'Authie présentent des populations de mollusques aquatiques de grand intérêt, les cours d'eau de régime torrentiel de la forêt de Saint Michel en Thiérache sont uniques dans la région...);
- les **habitats de berges de cours d'eau et des annexes alluviales** peuvent présenter des éléments patrimoniaux d'un grand intérêt (plantes et végétations annuelles à développement estival sur grèves et banquettes alluviales) mais ils sont encore mal connus au niveau régional;
- les **mégaphorbiaies** (végétations de hautes herbes sur substrat humide) et autres ourlets hygrophiles sont encore assez bien représentés, mais surtout sous des formes eutrophisées compte tenu de la pollution des eaux d'alimentation ;
- les **ripsylves** (formations linéaires d'arbres et arbustes le long des cours d'eau) contribuent au bon état écologique du milieu aquatique. Elles aident à la fixation des berges et retiennent les sols limoneux, limitent l'augmentation de la température de l'eau en période estivale ainsi que les excès de nutriments présents dans l'eau. Elles constituent enfin

un écosystème indispensable à la pérennité de nombre d'espèces sauvages. Plutôt rares dans le nord de la région, elles sont plus ou moins dégradées selon les bassins versants ;

- les autres types d'habitats de zones humides sont listés dans sous trame « zones humides ».

Le cours d'eau ne peut être résumé à sa seule composante eau/lit mineur. La prise en compte des interactions entre trames bleue et verte est essentielle pour caractériser cet écosystème.

➤ Connectivité

Selon les articles L. 214-17 et R. 214-107 et suivants du code de l'environnement, une grande part des cours d'eau doivent retrouver une continuité longitudinale optimale :

- au titre de la liste 1 : cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux sur lesquels aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique ;
- au titre de la liste 2 : cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux sur lesquels tout ouvrage doit être géré, entretenu et équipé dans un délai de cinq ans après la publication de la liste en annexe selon les règles définies par l'autorité administrative, en concertation avec le propriétaire ou, à défaut, l'exploitant pour assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs.

Le SRADDET se met en conformité avec cette réglementation. En revanche, la continuité latérale (ou transversale) est réglementairement peu traitée. Il est toutefois constaté sa prise en compte dans un certain nombre de projets de restauration de cours d'eau. Elle est essentielle pour le fonctionnement optimal du cours d'eau, la pérennité d'habitats en berges et dans la zone alluviale proche, la qualité des eaux superficielles, ainsi qu'en matière de service rendu, particulièrement pour la prévention des inondations.

Qualification géographique des enjeux

En vue de répondre à la Directive-cadre européenne sur l'eau, il convient de viser lorsque cela est possible la préservation et la restauration des cours d'eau de l'ensemble de la région en vue de l'atteinte des objectifs visés. D'un point de vue géographique, il est possible de distinguer de grandes continuités majeures liées aux cours d'eau, dont l'importance peut être renforcée par une dimension inter-régionale. Sur ces ensembles territoriaux, il conviendra d'être particulièrement attentif à la préservation et à l'amélioration des connexions longitudinales et latérales afin de maintenir leur niveau de qualité.

- **La vallée de l'Oise, depuis Thourrotte jusqu'à non loin de sa source présente une valeur exceptionnelle.** En aval de Thourrotte jusqu'à la confluence avec la Seine, son état de conservation est assez moyen, cependant, elle constitue une continuité écologique primordiale pour les poissons migrateurs amphihalins. En amont de Thourrotte et sur l'ensemble de son cours et de son lit majeur inondable, l'Oise avec ses milieux humides associés (prairies inondables favorables à la reproduction du Brochet, du Râle des genêts...) constitue un ensemble d'une valeur exceptionnelle pour le nord de la France. L'Oise, en amont de Guise dans l'Aisne, a conservé son espace de mobilité et serpente naturellement. Le maintien de la zone de débordement et de mobilité (continuité transversale) est ici important pour pérenniser ces milieux et espèces. Le réseau des cours d'eau en bon état écologique de Thiérache (Oise amont), affluents de l'Oise, peut être rattaché à cet ensemble. De même les cours d'eau de l'Avesnois, situés sur un autre bassin hydrographique (bassin versant de la Sambre, compris dans le bassin de la Meuse), ont des caractéristiques similaires. La continuité longitudinale y est essentielle pour les poissons et espèces indicatrices de la qualité (Truite, Chabot...), ainsi que le maintien sur ces bassins versants d'une occupation du sol favorisant la captation des matériaux de lessivage des sols (polluants, matières en suspension) auquel le système agricole bocager participe particulièrement (combinaison haies-prairies). Sur ces cours d'eau, le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, sont à privilégier pour le maintien d'eaux suffisamment fraîches, d'autant plus dans un contexte de changement climatique ;

- **La vallée de la Somme et l'ensemble des complexes turfiques associés constituent eux aussi une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle.** Du fait de sa connexion directe à la mer, le cours de la Somme et ses affluents constituent un axe déterminant pour les poissons migrateurs amphihalins et tout particulièrement pour l'Anguille. L'enjeu de reconquête de la continuité longitudinale est majeur avec l'aménagement des barrages sur la Somme canalisée et la connexion aux affluents parfois de grande qualité (Selle, Ewoissons, Nièvre...). Sur les affluents, la reconquête continuité longitudinale et transversale est à favoriser, tout comme que le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnexion des plans d'eau du lit mineur, essentiels pour préserver une température de l'eau suffisamment fraîche.
- En raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'Anguille et le Saumon en particulier, **les fleuves Authie, Bresle, Canche, Aa et du Boulonnais** (Slack, Wimereux, Liane) constituent des complexes de très grand intérêt patrimonial avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides...) et leurs secteurs bocagers. Deux grands enjeux se croisent : la reconquête de la continuité longitudinale et le maintien d'une occupation du sol favorable à la protection des milieux aquatiques. Ces cours d'eau sont en effet des axes de migration majeurs en région pour les poissons amphihalins, auxquels s'ajoute le **fleuve Aa** bien que canalisé.
Sur ces cours d'eau, le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnexion des plans d'eau du lit mineur, sont essentiels pour le maintien d'eaux suffisamment fraîches, ce d'autant plus dans un contexte de changement climatique ;
- Dans une moindre échelle mais dans un souci de cohérence inter-régionale, les Hauts-de-France ont une responsabilité pour quatre continuités écologiques : **la vallée de l'Eppe** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie), **la vallée de l'Ourcq** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Ile-de-France), **la vallée de la Marne** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts de France, Ile-de-France et Grand Est) et **la vallée de l'Aisne** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Grand Est). Ces quatre continuités écologiques présentent donc une valeur inter-régionale élevée. De plus, **l'Yser et la Lys** présentent une continuité inter-régionale importante avec la Belgique, avec un enjeu « anguille » spécifique pour l'Yser. Les continuités tant longitudinales que transversales doivent être favorisées sur ces vallées, particulièrement en matière transversale pour l'Aisne non navigable qui représente un habitat important pour le brochet. Le débordement annuel du cours d'eau dans des annexes alluviales (bras mort, zones humides) est essentiel à sa reproduction. (Les parties canalisées de ces cours d'eau pour la navigation ne sont pas concernées par la connectivité latérale).
- A l'inverse, certains territoires connaissent une situation très défavorable du point de vue de la qualité des cours d'eau, ceux-ci seraient ici totalement à renaturer pour atteindre un niveau de continuité réellement favorable à la vie aquatique. Il s'agit notamment de la Flandre et de la Flandre maritime, du bassin minier et une partie de l'Artois. Au sud de la région, les rivières du bassin de la Nonette ont été également profondément modifiées. La renaturation n'est pas toujours réaliste, notamment dans certains secteurs où l'activité humaine prédomine. Une plus-value écologique peut être alors recherchée via la reconquête de la continuité longitudinale et des pratiques d'entretien favorisant la vie végétale : suppression ou contournement d'ouvrages abandonnés, développement de la ripisylve, préservation des plantes hélophytes en berges...

OBJECTIF STRATEGIQUE

Préserver et restaurer la continuité écologique a minima longitudinale sur les cours d'eau réservoirs et corridors, ainsi que préserver la continuité transversale sur le lit majeur inondable lorsqu'elle existe, et la restaurer lorsque les conditions le permettent.

Trame boisée

PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS A LA SOUS-TRAME

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les forêts, même de faible superficie comme dans la partie nord de la région, sont d'une grande richesse et d'une réelle diversité phytocénotique (diversité d'habitats), floristique, fongique et faunistique.

Elles abritent en particulier, avec les milieux associés, une flore régionale d'intérêt patrimonial majeur (31% dans le Nord Pas de Calais) et des espèces faunistiques emblématiques ou très menacées telles que le Chat sauvage, la Cigogne noire, la Martre, diverses espèces protégées de chiroptères (ex : Barbastrelle d'Europe), d'amphibiens (ex : Triton crêté), d'oiseaux (ex : le Pic noir) et d'insectes (ex : le Lucarne cerf-volant, le Petit Mars changeant...).

Cependant, certaines communautés forestières et les peuplements faunistiques ont été largement affectés par les vicissitudes de l'histoire régionale, notamment les guerres du XXe siècle pendant lesquelles les massifs ont été largement exploités et les arbres abattus, rendant les forêts actuelles assez jeunes, avec un déficit significatif d'arbres sénescents.

Plusieurs systèmes forestiers peuvent être identifiés en région selon la nature géomorphologique des terroirs qu'ils occupent :

- les forêts tourbeuses, caractérisées par un sol saturé en permanence d'eau stagnante ou très peu mobile privant de l'oxygène nécessaire à leur métabolisme les micro-organismes (bactéries et champignons) responsables de la décomposition et du recyclage de la matière organique. Le pH de l'eau détermine le type de forêt tourbeuse.
- les forêts alluviales dont le sol est régulièrement recouvert par les inondations hivernales et printanières qui laissent un dépôt de limons et de minéraux, d'où un niveau trophique important et une productivité végétale généralement élevée.
- les forêts de pentes et de ravins.
- les forêts calcicoles qui se développent sur la craie, les calcaires et les marnes.
- les forêts acidiphiles à acidifiées sur les milieux acides à faiblement acides, présents sur les affleurements sableux et argileux pauvres en bases de la région.

A chaque type de forêt correspondent des types de végétations et des peuplements forestiers adaptés différents.

➤ Connectivité

Les lisières sont des éléments essentiels dans la fonctionnalité écologique des forêts en structurant leur connexion avec d'autres milieux et en abritant des espèces particulières ne se développant que dans ces espaces.

La forêt, milieu vivant, risque d'être impactée par le changement climatique et les aléas qui y sont liés : tempêtes, accentuation des sécheresses ou des épisodes pluvieux, développement des parasites ou maladies attaquant les arbres... Le changement climatique fait partie des préoccupations des forestiers qui commencent à mettre en œuvre de nouvelles pratiques sylvicoles et testent l'implantation de nouvelles essences forestières.

La fragmentation spatiale et temporelle excessive des massifs forestiers fragilise les végétations forestières et intraforestières et les populations d'espèces animales en raison de la faiblesse des flux génétiques nécessaires au maintien des populations et des communautés fonctionnelles.

Qualification géographique des enjeux

La Région Hauts de France est faiblement boisée, en particulier dans les départements du Nord, de la Somme et du Pas de Calais –avec un taux de boisement respectif inférieur à 10 %-

Le taux de couverture boisée de la région est d'environ 13%. Dans les secteurs nord et ouest de la région, seuls 9 massifs de plus de 1000 ha sont présents : forêts domaniales de Mormal (9136 ha), Raismes - Saint Amand les Eaux - Wallers (4857 ha), Abbé - Val Joly (1787,7 ha), Nieppe (2611,5 ha), pour le département du Nord et pour celui du Pas de Calais, Rhoul - Clairmarais (1168,7 ha), Boulogne sur mer (2024 ha), Desvres (1138 ha), Hesdin (1013,5 ha) et Crécy (4500 ha).

La partie sud-est de la région présente un ensemble exceptionnel d'environ 60000 ha de forêts remarquables (Halatte, Ermenonville, Chantilly, Compiègne, Retz...) et de bois s'échelonnant sur plus de 100 km le long de l'Oise, entre Laon et l'Île-de-France. Les départements de l'Aisne et de l'Oise disposent de la plus importante surface boisée, avec des taux de boisement respectifs de 19% et 22%. Des massifs forestiers (principalement domaniaux) d'envergure couvrent ces 2 départements :

- Aisne : Saint-Gobain-Coucy-Basse (11700 ha), Retz (13300 ha) et Saint Michel (3000 ha)
 - Oise : Compiègne (14450 ha), Chantilly (6300 ha), Halatte (4300 ha), Laigue (3830 ha), Hez-Froidmont (2800 ha) et Ourscamps-Carlepont (1575 ha),
- Les surfaces boisées picardes comprennent également les forêts associées aux grandes vallées alluviales. Ces forêts alluviales ainsi que les peupleraies se situent le long de l'Oise, de l'Aronde, du Thérain...pour le département de l'Oise ; de la Somme, de l'Authie...pour le département de la Somme ; de l'Aisne, de la Marne...pour le département de l'Aisne. Les haies s'observent essentiellement en milieu rural, dans les courtils, en périphérie des villages ou dans les zones bocagères du pays de Bray ou en Thiérache, les territoires des parcs naturels régionaux du Nord Pas de Calais...

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

Plusieurs axes de continuités boisées ont été identifiés à l'échelle nationale :

- Continuité n°14 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Au sein de l'axe reliant le sud de la Basse-Normandie à la frontière belge au niveau de la Meuse en passant par l'Île-de-France et les massifs forestiers d'Ermenonville, Chantilly, Halatte, Compiègne-Laigue-Ourscamp et Saint-Gobain. Cet axe revêt un intérêt majeur parce qu'il constitue le principal continuum forestier entre les forêts d'Île-de-France, les forêts picardes et du nord de la France. Il joue un rôle essentiel dans la distribution des grands mammifères tel que le cerf mais également dans celle de tout un cortège d'espèces sylvo-coles dont certains chiroptères de haut niveau patrimonial. Cette continuité écologique nationale a une valeur exceptionnelle en constituant un réseau forestier interrégional. Son existence encore fonctionnelle permet de considérer l'ensemble des forêts de la rive gauche de l'Oise, de Montmorency et Chantilly à Saint-Gobain, comme un seul écosystème forestier de plaine, l'un des plus grands en Europe tempérée, appartenant essentiellement au domaine public. Il est essentiel de conserver l'intégrité de cet écosystème, constitué de forêts et de corridors biologiques. Les grandes vallées alluviales de l'Oise en particulier procurent une voie de déplacement privilégiée pour la faune et la flore et permettent de relier les complexes forestiers du Laonnais et de la Thiérache.

- Continuité n°18 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

L'axe de continuité longe la frontière franco-belge en passant par les massifs de la Thiérache, de l'Avesnois dont la forêt de Mormal. Cette continuité écologique internationale présente une valeur exceptionnelle assurant une connexion entre les grands complexes forestiers du Nord de la France via le massif ardennais pour se prolonger jusqu'en Allemagne.

- Continuité n°16 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques
Elle concerne, pour un court tronçon, le sud-est de l'Aisne, d'un axe transversal passant par les massifs de l'arc boisé de l'Île-de-France et de la Brie francilienne et champenoise.

Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

Tous les corridors boisés potentiels ne peuvent être identifiés dans ce rapport, néanmoins ceux-ci sont à étudier à une échelle infra territoriale en cherchant notamment à relier les massifs boisés majeurs.

Ainsi, plusieurs continuités écologiques boisées peuvent être mentionnées :

- la continuité écologique boisée partant de l'Ouest francilien jusqu'au Nord / Pas de Calais par la limite Île-de-France / Haute-Normandie, à l'Ouest d'Amiens. Ainsi, plusieurs corridors boisés existent depuis les boisements de l'Artois et du Boulonnais vers le sud de la région en direction d'Amiens et de la forêt domaniale de Crécy. En outre, un corridor boisé d'importance régionale peut être identifié au niveau de la vallée de l'Authie.

- plusieurs corridors boisés prolongent les forêts ardennaises en longeant la frontière franco-belge jusqu'à la forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers et d'autres boisements de moindre importance au sud-est de Tournai.
- La connexion de la forêt de Nieppe jusqu'aux massifs boisés du Boulonnais en passant par les forêts Rihoult-Clairmarais et de Tournehem pourrait être favorisée par les documents d'urbanisme des territoires concernés.

OBJECTIF STRATEGIQUE

Favoriser les potentialités de continuités écologiques au sein des milieux boisés, en lisière ou en liaison avec d'autres espaces naturels et milieux boisés en évitant notamment les fragmentations inter-massifs.

Il convient de préserver et d'encourager les continuités au sein des massifs forestiers et milieux boisés. Cela passe notamment par le maintien de l'intégrité des massifs forestiers existants, des continuités écologiques, en particulier celles à enjeu international ou nationale d'enjeu exceptionnel ou très élevé, la connexion des flots forestiers par des végétations arborescentes ou à défaut par des éléments naturels et semi-naturels (tels que les prairies bocagères, les ripisylves, les zones humides non cultivées...) et le développement des documents de gestion durable dans les propriétés forestières privées.

Le caractère morcelle des forêts et milieux boisés dans les secteurs les moins denses des Hauts-de-France nécessite d'envisager la continuité des massifs forestiers par la création de boisements relais fonctionnels ou d'une matrice bocagère suffisamment perméable dans des secteurs où ils n'existent pas afin de constituer des corridors biologiques favorables au déplacement des espèces floristiques et faunistiques qui leur sont inféodées. La création de cette matrice ne peut se faire au détriment des terres agricoles ou de milieux semi-naturels ouverts tels que les pelouses, les landes, les prairies mésotrophiles, les milieux dunaires ou les zones humides ouvertes. Elle peut s'envisager dans le cadre d'une reconquête des chemins ruraux ou de création de haies négociées au niveau local avec les acteurs concernés.

Sous-trame Milieux ouverts

PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS AUX PELOUSES ET LANDES

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

➤ Valeur intrinsèque des milieux

Landes et pelouses (calcaïques, acidiphiles) constituent des espaces peu productifs sur le plan agricole, avec une pression anthropique plus faible que sur le reste du territoire, entraînant de fait le maintien d'une biodiversité souvent exceptionnellement riche, originale et dépendante des pratiques agropastorales qui ont engendré l'apparition de ces habitats. De fait, ces espaces abritent des espèces pionnières d'intérêt majeur, adaptées aux sols oligotrophes acides ou basiques et présentant pour certaines espèces une grande résilience.

Cependant, la dynamique progressive naturelle de ces végétations, conjuguée à la déprise agricole et notamment à l'abandon du pâturage extensif, conduisent actuellement à une érosion de la biodiversité de ces milieux spécifiques par régression des végétations rases. L'absence de gestion conduit à l'ourlification, l'embroussaillage et à terme à la fermeture des milieux, avec disparition des pelouses et landes ouvertes et des espèces qui leurs sont inféodés. Localement, des plantations forestières volontaires peuvent accentuer ce phénomène. **Il en résulte que les pelouses et landes, quelle que soit la nature du sol, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.**

Les pelouses sur schistes, se développant sur les terrils ont comme particularité (comme avec des milieux de type carrière, sablière, etc,) la présence de matériaux bruts (schistes en l'occurrence) sans terres végétales, sans intrants ni pesticides. Sur ces espaces la pression humaine est également modérée, voire absente après exploitation. Ils constituent de ce fait des habitats favorables à de nombreuses espèces, souvent pionnières, parfois très rares et menacées, qui trouvent dans ces milieux les conditions écologiques qui leur conviennent.

Les pelouses métallicoles ont colonisé des substrats hautement contaminés en métaux lourds et hébergent des espèces totalement dépendantes de cette pollution. Ces pelouses naturelles très spécifiques, bien que liées à des substrats pollués dont elles contribuent à fixer les métaux lourds, sont par ailleurs rarissimes en Europe et figurent à ce titre comme habitat à préserver dans le cadre du réseau européen N2000.

➤ Connectivité

Pelouses calcaïques

La faible superficie des habitats pelousaires et leur éparpillement au sein du territoire régional nuisent globalement à la continuité écologique de ces milieux. **Hors, en raison du fonctionnement en métapopulation de beaucoup d'espèces de ces milieux, une réflexion de réseau est essentielle pour ces espaces.**

Pour des raisons géomorphologiques, les coteaux crayeux sont souvent situés le long des vallées qui constituent alors souvent des corridors écologiques pour ces milieux dans la mesure où des milieux ouverts sont conservés. Mais l'ensemble des milieux naturels ouverts et notamment les prairies mésophiles peuvent contribuer à la connectivité des habitats pelousaires. Il ne peut être question de restaurer systématiquement des corridors écologiques continus pour chacun des types de pelouses de la région. Ainsi, la plupart des corridors reliant les espaces de pelouses doivent être considérés comme des corridors « en pas japonais », ce qui n'exclut pas les possibilités/potentialités écologiques de restauration de certaines de ces pelouses dans des secteurs où elles n'existent pas ou plus.

Landes et pelouses acidiphiles

Les landes constituent désormais à l'échelle des Hauts-de-France des habitats très relictuels isolés les uns des autres. Il n'existe pas de connexions régionales entre les différents noyaux : les connexions sont à l'échelle locale sur quelques secteurs : Pays de Bray, Forêts du sud de l'Oise, Laonois, Tardenois

De fait, s'il est important de maintenir la continuité au sein de chacun de ces différents ensembles présentant des sols acides, il ne paraît pas réaliste car infaisable de chercher à les connecter entre eux à l'échelle des Hauts-de-France, notamment si les sols qui les séparent sont de nature crayeuse et limoneuse. A noter que sur certains territoires boisés sur des buttes sableuses, une gestion adaptée des layons et des clairières peut permettre d'assurer le relais et la conservation ponctuels d'espèces moins rares mais plus ou moins structurantes des communautés de landes. Plusieurs corridors sont ainsi en cours ou en test de restauration le long de chemins et clairières en forêt d'Ermenonville et dans le Bois du Roi (60)

Pelouses sur schistes et pelouses métalliques

Les espaces concernés sont très circonscrits en Région, et la connectivité très faible. Les éventuels corridors écologiques pour ces milieux sont donc sur le modèle du pas japonais dans un contexte urbanisé, très peuplés et intensément exploités, quasiment exclusivement dans le secteur du bassin minier. Les anciennes voies ferrées et friches industrielles peuvent contribuer à cette connectivité. (à valider)

Qualification géographique des enjeux

➤ Pelouses calcicoles

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

- Continuité écologique n°10 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Bien que de plus en plus morcelée, elle permet le déplacement à l'échelle nationale de plusieurs guildes d'espèces associées aux milieux ouverts thermo-calcoles encore relativement nombreux (bien que fragmentés) sur cet axe.

Un diverticule de cette continuité remonte vers le sud-Amiénois (localisation précisée par rapport à la cartographie nationale) qui est aujourd'hui fortement menacé et fragmenté. Il suit l'axe général du cours du Thérain pour ensuite diffuser sur les marges du plateau picard via quelques vallées sèches importantes (affluents des Eivoissons ou de la Celle par exemple) et d'autres plus relictuelles pour gagner de manière discontinue la vallée de la Somme. Cette continuité n'en demeure pas moins cependant d'une valeur nationale très élevée pour les Hauts de France.

- Continuité écologique n°11 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Les milieux ouverts thermophiles sont représentés dans ce cas par des milieux dunaires, cette continuité est en conséquence traitée dans la sous-trame littorale.

- Continuité écologique n°13 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Irradiation de la continuité écologique nationale n°13 qui remonte depuis l'Île-de-France vers la continuité n°4. Cette continuité écologique est donc d'une valeur nationale élevée pour la Picardie.

- Continuité écologique n°14 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Il s'agit d'une continuité écologique permettant la liaison France Belgique, en passant notamment par les Ardennes. Sur le territoire régional, cette continuité vient « mourir » à l'extrémité est du territoire de l'Avesnois, sur les pelouses calcicoles du Mont de Baives.

Autres continuités écologiques de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale :

- Ensemble des complexes de milieux ouverts thermo-calcoles de la vallée de la Bresle, partagé avec la Haute-Normandie
- Continuités écologiques de la région Île-de-France remontant du Val d'Oise dans notre région via les vallées de l'Epte et de la Viosne.
- Continuité inter-régionale avec l'Île-de-France, permettant de faire le lien entre les corridors franciliens du nord de la Seine-et-Marne avec la continuité écologique nationale n°10 via pour partie la vallée de l'Ourcq.
- Liaison majeure de milieux ouverts thermo-calcoles depuis l'Île-de-France vers la Champagne-Ardenne, via la vallée de la Marne en Picardie.
- Montreuillois et Haut Artois : Vallée de la Canche et de ses affluents : la Course, la Bimoise, le bras de Bronne et la Créquoise dans le Montreuillois, la Ternoise dans le Haut Artois et la Haute vallée de l'Authie (??)
- Autres NPDC

➤ **Landes et pelouses acidiphiles**

Comme explicité plus haut, il n'est pas possible de parler de continuités écologiques globales à l'échelle régionale pour les systèmes de landes et pelouses acidiphiles. Il est cependant possible de localiser précisément cette trame, d'autant que sa conservation revêt un enjeu majeur. Les questions de connexion se posent à l'échelle de chacun des secteurs évoqués ci-après, du nord au sud :

- Le Plateau d'Helfaut à Racquinghem, au sud de Saint-Omer
- Le Plateau siliceux de Sorrus/Saint-Josse près de Montreuil sur Mer
- La Forêt de Raismes- Saint Amand – Wallers, accueillie, sur des surfaces réduites, tout un gradian de landes, des plus sèches aux plus hygrophiles : non cartographié dans SRCE NPDC mais cité dans le texte
- Les Forêts du sud de l'Oise (Valois)
- Le Laonnois
- Le Tardenois
- A confirmer localement : les landes et pelouses acidiphiles éparpillées du Clermontois, Vexin, Pays de Bray (pelouses et landes humides), Forêt d'Hirson (pelouses et landes humides), de l'Avesnois et du littoral

➤ **Pelouses métallicoles et sur schistes**

Les espaces concernés sont très circonscrit en Région et se concentrent quasiment uniquement sur les secteurs du bassin minier (arc minier de Béthune, Lens, Valenciennes). S'ajoute à cela quelques sites déconnectés (Dunkerque, Wallers-Trélon, Camiers-Dannes, Bousignies sur Roc) (Nature de ces espaces à confirmer (possibilité de milieux anthropisés non pelousaires).

OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PELOUSES ET LANDES

Si des dispositions spécifiques plus fines peuvent être assignées à chacune des catégories de la sous-trame, le SRADDET demande de :

- ⇒ Favoriser le maintien du caractère ouvert des milieux concernés (pelouses calcicoles, landes et pelouses acidiphiles, pelouses métallicoles et sur schistes), tout en conservant les différentes étapes de la dynamique de la végétation (des milieux écorchés pionniers aux milieux plus ourlés)

PRINCIPAUX ENJEUX LIES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

➤ **Valeur intrinsèque des milieux**

Les systèmes prairiaux et plus globalement les bocages remplissent une double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique.

- La fonction de réservoir est d'autant plus remarquable que les milieux concernés et principalement les prairies font l'objet d'une gestion extensive et que les conditions stationnelles d'origine sont originales : vallées alluviales, vallées tourbeuses. Se développent alors des formations végétales spécifiques : prairies alluviales basoclines, prairies tourbeuses, lieux de vie d'une faune et d'une flore spécialisées dont de nombreuses espèces menacées et/ou protégées.
- Ces systèmes prairiaux mais surtout bocagers jouent rôle important dans l'échange et la dispersion d'espèces par le biais des continuités écologiques disponibles : prairies, haies, mares connectées par des fossés, rus. Plus les milieux en présence sont complexes et stratifiés, plus ils permettent à de nombreuses espèces de se déplacer. Le type de haies et

la densité du maillage en présence sont ainsi des paramètres importants à prendre en considération. Ces fonctions de continuité et de corridor sont d'autant plus élevées que les milieux partiels et bocagers sont connectés aux milieux forestiers, aux zones humides notamment mais aussi aux milieux fluviaux. Dans certaines vallées sèches (collines de l'Artois notamment), le réseau de prairies, haies, talus et rietz permet de relier les systèmes semi-bocagers et les boisements du plateau aux nombreuses vallées qui entaillent les collines.

➤ Connectivité

- Prairie

La Région accueille plusieurs secteurs sur lesquels la densité de prairies et la nature et la qualité des milieux adjacents semblent permettre une relative bonne connectivité et fonctionnalité des milieux pour de nombreuses espèces, correspondant notamment aux secteurs de bocage : Avesnois-Thiérache Boulonnais, Pays de Bray. A noter que les dynamiques de régression évoquées plus haut impactent également ces espaces, remettant en question à court-moyen termes cette fonctionnalité écologique en partie maintenue jusqu'à ce jour.

En dehors de ces territoires, les prairies du territoire régional sont caractérisées par leur émiettement plus ou moins important. Il est alors difficile de conclure quant à leur connectivité effective : dans ce contexte, il s'agit alors nécessairement de s'appuyer sur l'ensemble des milieux ouverts adjacents (talus de route, bords de chemin, lisière forestière) pour permettre une éventuelle connexion entre les prairies résiduelles.

- Bocage

L'organisation en bocage, qui valorise la complémentarité entre différents milieux, permet aux espaces concernés de constituer des territoires favorables à la circulation des espèces, animales notamment. Les territoires bocagers préservés sont par essence des territoires où la connectivité écologique est intrinsèquement relativement bonne.

Sur le territoire des Hauts-de-France, les territoires bocagers les mieux préservés à ce jour sont ceux du Boulonnais, de l'Avesnois-Thiérache, du Pays de Bray. A contrario, les secteurs du Vimeu/Ponthieu, voient, en raison des mutations agricoles, leur qualité écologique se dégrader.

Qualification géographique des enjeux

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale

- Continuité écologique n°3 : Axe bocager depuis la Sarthe jusqu'à la Belgique

Cette vaste continuité écologique commune avec la région Haute-Normandie et en lien avec la Belgique constitue donc une continuité écologique nationale de valeur élevée.

A l'échelle des Hauts-de-France, cette continuité s'étend sur tout l'ouest et le nord-ouest de la Région, le long des vallées de l'Epte, la Bresle, le Pays de Bray, pour rejoindre - au travers de complexes bocagers plus diffus sur l'ensemble des régions naturelles du Vimeu et du Ponthieu, puis via l'Artois, le Boulonnais, la Flandre intérieure et la Plaine de la Lys - les territoires bocagers du Boulonnais et de la Flandre.

Deux corridors, en particulier, assurent une liaison des bocages du Boulonnais et de la Flandre vers la Somme et plus loin, le Pays de Bray. L'un d'entre eux rejoint la vallée de la Canche puis se prolonge jusqu'à la Baie d'Authie en suivant les prairies arrière-littorales. L'autre, plus à l'est, parcourt les prairies des vallons et des ceintures bocagères des villages de l'Artois pour atteindre la Somme à proximité d'Auxi-le-Château.

Au niveau de la frontière belge, la connexion écologique est assurée en particulier par un corridor parcourant les prairies marquant la limite nord de la Plaine de la Lys et se prolongeant en Belgique au niveau de la commune de Bailleul. Un autre corridor reliant les prairies de l'Audomarais à celle du Mont des Cats en passant par le Mont Cassel et le bocage relictuél de Flandre contribue à cette connexion écologique. Ces connexions sont en outre complétées par un corridor écologique reliant la plaine de la Lys à la vallée de l'Yser, en cheminant à travers les prairies des Monts de Flandre.

- Continuité écologique n°9 : Axe bocager de Dijon jusqu'à la Thiérache

Cette continuité écologique internationale a une valeur exceptionnelle. Même si sa localisation est relativement circonscrite à l'échelle du territoire Hauts-de-France (secteurs bocagers de la Thiérache et de l'Avesnois), l'étendue de cette continuité est particulièrement remarquable dans le nord-est de la France. En effet, l'ensemble des complexes bocagers de Thiérache et d'Avesnois en lien avec leurs continuités, s'étendent à la fois sur la région Champagne-Ardenne-Alsace-Lorraine voisine ainsi que sur la Belgique. De fait, de nombreux corridors écologiques relient les réservoirs de biodiversité bocagers de l'Avesnois et de la Thiérache aux Ardennes belges et françaises. Ces corridors franchissent la frontière belge au niveau de Cousoire, Solre-le-Château, Baives et Anor.

Autre continuité de valeur très élevée en termes de cohérence inter-régionale

- Continuité écologique se superposant pour partie avec la continuité écologique d'importance nationale n°3, et méritant toutefois d'être mise en avant en raison de la nécessaire cohérence interrégionale avec l'ensemble des complexes bocagers du pays de Bray qui constituent une seule entité commune aux deux régions Hauts-de-France et Normandie. À ce titre, cette continuité constitue un ensemble inter-régional de valeur très élevée. Le bocage y est plus dense que dans le reste de la région (Thiérache exceptée).

OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

Au regard de la dynamique de régression actuelle des surfaces en prairie et des territoires accueillant des paysages de bocage, l'objectif principal à associer à cette sous-trame est le suivant :

- ⇒ **Maintenir et restaurer, voire développer lorsqu'une opportunité le permet, les systèmes bocagers et les surfaces en prairies**

Sous-trame Zones humides

PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS À LA SOUS-TRAME

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

➤ Valeur intrinsèque des milieux

Les zones humides constituées de marais, tourbières, vasières, forêts alluviales, prairies hygrophiles, gravières, étangs, ..., sont des zones de transition à l'interface du milieu terrestre et du milieu aquatique. Elles sont caractérisées par la présence d'eau, en surface ou dans les horizons superficiels du sol, au moins temporairement et par une végétation, quand elle existe, de type hygrophile (adaptée à la submersion) ou aux sols saturés d'eau. Ce sont, de fait, des refuges extraordinaires de biodiversité et véritables infrastructures naturelles rendant de nombreux services à la société. Les zones humides sont encore très présentes dans le contexte géographique et paysager de la Région des Hauts de France dans la mesure où elles constituent des composantes structurantes du paysage. Toutefois, elles ont subi de multiples dégradations de leur qualité et leur surface a globalement fortement régressé. Ce processus a tendance à se poursuivre actuellement (urbanisation, travaux d'aménagements de diverses infrastructures, comblements, drainage, plantation de peupliers, tourisme, etc).

Or la préservation des zones humides est aujourd'hui reconnue d'intérêt général par la loi et constitue une orientation forte des politiques et des stratégies nationales et régionales.

Il en résulte que les zones humides, quelle que soit leur nature, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.

➤ Connectivité

Les zones humides peuvent jouer le rôle de réservoirs de biodiversité mais également de corridors et ce, à différentes échelles (internationales, régionales à locales) et cela au même endroit, en fonction de l'échelle d'analyse ou des enjeux pris en compte.

La continuité écologique d'une zone humide ne s'appréhende pas nécessairement uniquement en termes de continuité aquatique mais aussi en termes de densité d'un réseau de zones humides en bon état écologique.

Les continuités interviennent à différentes échelles selon la capacité de déplacement ou de colonisation par les espèces animales et végétales via des corridors.

Les zones humides présentant un bon état de conservation de leurs habitats sont devenues très rares dans la région et font encore l'objet de menaces actives. Outre les destructions directes, on peut aussi citer les conséquences de la pollution des eaux qui les banalisent de façon considérable, en particulier l'apport excessif de nutriments (azote, phosphore). Ce phénomène est quasiment irréversible pour les tourbières alluviales (vallées de la Somme, de la Scarpe, de l'Authie, de la Canche, etc.).

Qualification géographique des enjeux

Les surfaces concernées par les zones humides sont, en grande majorité, situées dans les plaines alluviales des cours d'eau auxquelles elles sont associées. D'autres systèmes humides localisés hors des grandes plaines alluviales, et plus ponctuels, sont également présents sur le territoire régional.

La Région des Hauts de France est concernée par une sous-trame humide qui intègre plusieurs continuités écologiques humides majeures pouvant elles-mêmes se décliner, de manière fractale, en plusieurs niveaux de continuités.

LES GRANDES CONTINUITÉS « VALLEES, PLAINES ALLUVIALES ET PLAINES MARITIMES » OU LES CONTINUITÉS HUMIDES MAJEURES

Ce sont les vastes zones (potentiellement) inondables parmi lesquelles on peut citer les lits majeurs (vallées) de la Somme, de l'Escaut, de la Scarpe, de la Sambre, de l'Oise, de l'Aisne, de la Canche, de l'Authie, de la Sensée, de la Lys, de l'Aa, etc.).

Ces vallées, plaines alluviales et plaines maritimes concentrent la plus grande part des zones humides de la région. Ces vallées sont comblées par les alluvions, elles sont plus ou moins inondées et sont traditionnellement occupées par des prairies (plus ou moins humides) plantées de saules blancs taillés en têtard. La plupart des rivières ou des fleuves sont aménagés depuis des siècles et ne présentent quasiment plus leurs cours sinueux originaux naturels. Hormis, l'Oise amont, seule rivière suffisamment puissante et non-recalibrée pour garder une mobilité naturelle, les cours d'eau sont aujourd'hui canalisés et rectifiés et ont perdu leur espace de divagation latérale. En outre, leur cours naturel est perturbé par les différents aménagements qui ont eu pour conséquence d'artificialiser le fonctionnement hydrologique. Par contre, les cours d'eau plus modestes ont pu conserver des caractéristiques plus naturelles : on peut citer dans cette catégorie : l'Authie, la Canche et l'Aa dans sa partie amont et un certain nombre de cours d'eau picards (affluents de l'Oise, de l'Aisne, de la Somme).

Les zones humides alluviales sont situées en fond de vallée, dans le lit majeur des cours d'eau. Les paysages typiques, dominés par les cariçaies, les prairies humides, les mégaphorbiaies et les boisements alluviaux ont été progressivement façonnés par les usages agricoles conjugués aux phénomènes d'inondation naturels et réguliers.

Les grandes continuités écologiques liées aux vallées se répartissent de la façon suivante :

- La Vallée de l'Oise, depuis Thourotte jusqu'à non loin de sa source présente une valeur exceptionnelle. En aval de Thourotte jusqu'à la confluence avec la Seine, son état de conservation est assez moyen. En amont de Thourotte et sur l'ensemble de son cours d'eau et de son lit majeur inondable, l'Oise avec ses milieux humides associés (prairies inondables favorables à la reproduction du Brochet, du Râle des genêts,...) constitue un ensemble d'une valeur exceptionnelle à l'échelle de la région des Hauts de France.
- La Vallée de la Somme et l'ensemble des complexes tourbeux associés constituent une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle pour les Hauts de France. Ce grand complexe de vallée tourbeuse multi-strate est absolument unique pour le nord de la France.
- Les Vallées de l'Authie et de la Bresle, en raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'anguille, constituent avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides,...) et leurs secteurs bocagers des complexes d'un très grand intérêt patrimonial.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent les Vallées de l'Eppe, de l'Ourcq, de la Marne et de l'Aisne présentent une grande valeur. Pour ces quatre continuités, les enjeux sont communs avec les régions voisines de Normandie et d'Île de France.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent les Vallées de la Canche, de la Course, de la Slack présentent une grande valeur.
- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent les Vallées de la Lys et de l'Aa présentent une grande valeur.
- Les Vallées de la Scarpe, de l'Escaut et de la Sambre présentent une grande valeur.
- Sur le versant nord, les zones humides alluviales ne sont aujourd'hui concentrées que dans ces quelques vallées (Canche, Authie, Slack, Scarpe, Sambre, Course, Terroise, Yser, ...)
- Les plaines maritimes humides de Flandre et de Picardie présentent des enjeux spécifiques et particuliers

LES MILIEUX CONSTITUES DES GRANDES CONTINUITES ECOLOGIQUES HUMIDES OU DES CONTINUITES HUMIDES MAJEURES

A plus petite échelle, les zones humides se distinguent en plusieurs types et présentent une continuité plus ou moins étendue et ont donc, de ce fait, un caractère plus ou moins ponctuel. Mais toutes, en raison de leurs caractéristiques propres, contribuent à la préservation de la biodiversité et présentent une valeur intrinsèque.

- Les tourbières et bas-marais alcalins (tourbeux). La tourbière est un écosystème constamment saturé d'eau au sein duquel s'accumulent les matières organiques non décomposées, formant la tourbe. Les tourbières se distinguent des bas-marais par l'épaisseur de la tourbe, supérieure à 50 cm. Dans la région, on trouve les tourbières et les bas-marais alcalins dans les dépressions régulièrement alimentées en eau par les pluies et les nappes phréatiques. L'intérêt de ces systèmes réside dans le fait qu'une extraordinaire diversité faunistique et floristique trouve refuge au sein de la mosaïque d'habitats naturels caractéristiques des tourbières et bas-marais. Le versant sud présente des milieux tourbeux alcalins d'une grande importance. La vallée de la Somme, avec ses affluents, notamment l'**Avre et la Noye**, comprend un ensemble de tourbières alcalines qui serait le plus vaste d'Europe : plus de 20 000 ha sur un linéaire d'environ 190 km. Ce continuum très diversifié de tourbières abrite des espèces notamment végétales remarquables. L'aval du fleuve est marqué par les bas-champs (terrains gagnés sur la mer) où se mélangent les influences maritimes et les eaux douces. Le lit majeur du fleuve abrite des tourbières alcalines, des prairies, des mégaphorbiaies et des boisements humides. Sur le versant nord, les rares tourbières restées actives se concentrent dans de vastes cuvettes marécageuses situées au bord du plateau crayeux (**Marais de Guînes**). Les vallées de la Canche et de l'Authie abritent des tourbières constituées en bordure de cours d'eau (zones tourbeuses des **marais de Roussel et Maintenay**). De remarquables tourbières alcalines subsistent dans les secteurs arrière-littoraux de la plaine maritime picarde et correspondent à des zones de cuvettes enserrées entre les massifs dunaires et le plateau crayeux (**marais de Cucq-Villiers-Balançon**). Les autres se situent dans les secteurs de l'Audomarois (**Romelaere**) et de **Marchiennes – Vred**. Sur le versant sud, on peut évoquer des sites tels que le **Marais de Sacy** et le **marais de la Souche**. Le marais de Sacy est composé d'une vaste étendue de tourbières alcalines (environ 1 000 hectares) et de prés pâturés. Des plantes rares s'y développent ainsi qu'une faune diversifiée dont une avifaune remarquable. Le Marais de la Souche, issu du comblement naturel d'une vaste dépression modelée par le pâturage et l'exploitation de la tourbe, s'étend sur environ 3 000 hectares. Tourbières, canaux, prairies humides et étangs s'y côtoient. On peut citer également la présence de tourbières acides particulièrement rares dans la région dont la **tourbière de Cessières**.
- Les zones humides palustres (plans d'eau, étangs et mares). Les zones humides palustres correspondent aux plans d'eau dont la profondeur n'excède pas 6 m, soit les étangs et les mares. Même si un étang peut se former de manière naturelle par accumulation d'eau dans une dépression imperméable, la plupart de ces milieux ont une origine artificielle et ont été créés pour les besoins de la pisciculture, de la pêche, de la chasse, pour servir d'abreuvoir pour le bétail ou de réservoir d'eau. A une époque plus récente, les étangs et de loisirs se sont multipliés dans les vallées (**Sensée, Canche, Scarpe, Aisne, Bresle, Thérain...**) pour la pratique de la pêche, de la chasse et des activités nautiques. Les étangs et les mares s'inscrivent généralement dans les continuums hygrophiles – continuums écologiques humides que sont les grandes vallées dont : la vallée de la Somme (réseaux de mares de huttes, de mares de tourbières, d'étangs tourbeux plus ou moins connectés sur environ 150 km), la vallée de l'Oise (réseau de mares et de bras-morts de Brissy-Hamégicourt à Hirson, réseau de gravières de mares et de bras-morts entre Brissy et Compiègne, réseau presque uniquement composé de gravières à l'aval de Compiègne), la vallée de la Aisne et vallée de la Marne (réseau alluvial ayant perdu presque toutes ses mares et ses bras-morts naturels et composé presque uniquement de gravières), la vallée de la Sensée, la vallée de la Canche, etc. D'autres types de plans d'eau et de bassins dont l'origine s'explique essentiellement par les activités d'extraction présentent un grand intérêt. C'est le cas des gravières en eau, issues principalement de l'extraction des granulats, très nombreuses dans les continuités écologiques humides du versant sud. Elles se sont développées depuis le milieu du XXème siècle en particulier le **long de l'Oise**, essentiellement entre Verberie et Saint-Maximin et entre Noyon et Tergnier, dans la vallée de l'Aisne ainsi que le **long du Thérain**. Ces gravières en eau ont été, pour certaines, réaménagées pour les activités aquatiques (nautisme, baignade, pêche) ou, pour d'autres, laissées à la recolonisation naturelle, ce qui permet de nombreux oiseaux d'effectuer leurs haltes migratoires, voire de nicher ou d'hiverner. Enfin, les retenues d'eau créées par l'installation d'un barrage en travers d'un thalweg ou d'un cours d'eau, sont peu présentes en région Hauts de France à l'exception du plan d'eau de l'**Ailette** et de celui du **Val Joly**.
- Les forêts alluviales, boisements humides et plantations de substitution des vallées alluviales. Ces systèmes se trouvent dans la plupart des grandes vallées. Les boisements les plus importants sont situés dans la vallée de la Somme ainsi que dans certaines vallées plus petites.
- Même si la grande majorité des zones humides sont situées dans les plaines alluviales, il existe des zones humides et des plans d'eau situés en dehors de celles-ci.

- Les mares et plans d'eau « ponctuels ». les mares liées à des accidents topographiques locaux, creusées autour des villages ou résultant de bombardements de la seconde guerre mondiale, plans d'eau issus d'affaissements miniers (**Mare à Goriaux**), plans d'eau artificiels tels que les anciens bassins de décantation (**Pont d'Ardrès, Thumeries**), les mares dépendantes de nappes perchées associées à certaines buttes de l'ère tertiaire relictuelles (bocages prairiaux de la **Thiérache**, du **Boulonnais**, de **Flandre intérieure**, certaines mares du littoral picard, en particulier des dunes, plateau d'**Helbaut à Racquinghem**, Massif de **Sorrus-Saint Josse, Forêt de Marchiennes** et de **Raismes – Saint Amand – Wallers, Forêt d'Eperlecques**, etc). Les mares sont parfois ornementales (parcs de château, parcs urbains, etc). Mais la plupart sont issues de l'agriculture et plus particulièrement de l'élevage (mare de village, de cours de ferme, mares prairiales, etc). La particularité de certaines mares est leur caractère temporaire qui les distingue des points d'eau permanents de plus grand volume (mares profondes, étangs, etc). L'écologie des points d'eau est essentielle à certaines espèces notamment des amphibiens dont les larves supportent difficilement la prédation des poissons.
- Les prairies et zones humides bocagères. Les paysages bocagers sont diversifiés. En plus de la mosaïque de prairies encloses par des alignements d'arbres et d'arbustes, d'autres biotopes ayant chacun une fonction en rapport avec l'élevage, parsèment l'espace rural. Souvent de petits cours d'eau et des ruisseaux complètent le linéaire des haies. En outre, les mares creusées dans les prairies humides constituent un élément fort du bocage (**Avesnois, Boulonnais, Flandre**) ainsi que dans les espaces bocagers qui entourent les villages du Vimieu ou de l'Oise verte dans les plateaux agricoles proches de la Normandie ou dans d'autres régions bocagères (**Pays de Bray, Thiérache**, coteaux des vallées de l'**Authie** et de la **Bresle**, etc). Les formations herbacées humides sont très diversifiées, généralement très morcelées et de petite surface à l'exception de certaines grandes entités comme les prairies inondables de la moyenne vallée de l'Oise. Elles peuvent avoir une origine naturelle (formations rivulaires pionnières ou permanentes des berges des cours d'eau et plans d'eau, roselières, tourbières, landes humides, etc) ou artificielles (prairies humides, friches humides, etc). On les retrouve le long des cours d'eau, autour des plans d'eau et des mares, au sein de clairières forestières, dans des zones de bocages, etc. Les plus vastes complexes herbacés humides se situent au niveau des estuaires de la **Somme** et de l'**Authie**, de la vallée alluviale de l'**Oise**, de la partie amont du **Thérain**, des cours d'eau de **Thiérache**, etc.
- Les pannes dunaires et les marais arrière-littoraux. Au sein des dunes, le vent creuse des dépressions qui atteignent la nappe phréatique et sont appelées pannes dunaires.

Objectif stratégique :

Viser une non-réduction quantitative (en nombre et en surface) et qualitative des zones humides régionales.

Lutter contre la destruction des zones humides subsistant en région est une priorité : il s'agit donc de maintenir l'intégrité de leurs fonctions hydrologiques. En outre, la lutte contre leur eutrophication et le maintien des prairies de fauche sont des actions essentielles pour maintenir leur qualité écologique dans un contexte où ces prairies subissent actuellement une sévère régression.