

SRADDET

Projet de rapport d'étape
Partie 2 : vision régionale



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

#granddessein hdf



Sommaire

Le SRADDET, un projet qui concerne tous les territoires	p.3
L'emploi comme fil rouge	p.4
Clés de lecture du document	p.5
Les ambitions d'une région en transition(s)	p.6
Les grands principes d'aménagement	p.8
Parti pris 1 : une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	p.9
Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales	p.12
Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique	p.14
Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions	p.15
Parti pris 2 : Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	p.21
Activer cinq dynamiques régionales de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré	p.24
Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional	p.26
Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale	p.27
Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires	p.29
Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement	p.32
Parti pris 3 : Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	p.34
Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance	p.37
Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services	p.38
Développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et contribuer à la transition énergétique	p.40
Renforcer l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité	p.41
Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie	p.42
Synthèse de la vision régionale	p.43
Plan détaillé des partis pris	p.45

Le SRADDET, un projet qui concerne tous les territoires

Quelle sera la place de la région Hauts-de-France au sein du nord ouest européen en 2030 ? Comment les territoires auront développé leurs atouts et quel sera le quotidien de leurs habitants ? Ce sont à ces questions que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires ambitionne de répondre. Cet exercice prospectif inédit doit permettre de révéler les excellences régionales tout en les inscrivant dans une ambition commune d'un développement équilibré et soutenable pour la région, mais aussi dans le respect des objectifs européens en matière climatique.

Une concertation large pour un exercice encadré

Le SRADDET est une démarche encadrée par des dispositions législatives et réglementaires. L'article L. 4251-1 du CGCT indique qu'il doit fixer les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

L'élaboration de ce schéma comporte plusieurs étapes, dont certaines sont obligatoires. Ainsi au cours de l'année 2018, le projet de SRADDET sera nourri par des propositions relatives aux règles générales formulées par les personnes publiques associées, consultées au titre du R 4251-15 du CGCT, et par les avis émis sur le projet arrêté par l'Institution régionale au titre du L 4251-6 du CGCT. Puis, le projet de SRADDET sera soumis à enquête publique au premier semestre 2019 avant d'être adopté par le Conseil régional et d'être approuvé le Préfet par arrêté au second semestre 2019 (R 4251-16 du CGCT).

Lancé à l'automne 2016, il était important de formaliser fin 2017 un premier document d'étape présentant la vision régionale, élaborée dans le cadre d'une concertation large : des ateliers régionaux à dominante technique, des conférences territoriales pour dialoguer avec les élus des différentes collectivités territoriales et une mobilisation de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP). Un Comité de Pilotage a par ailleurs été réuni, associant le Préfet de région, les Présidents des Départements, le Président de la Métropole Européenne de Lille ainsi que le Président du CESER.

L'intégration des schémas sectoriels dans le SRADDET

Les schémas régionaux sectoriels ⁽¹⁾ qui ont été approuvés avant le 27 juillet 2016 restent régis par les dispositions qui leur sont applicables dans leur rédaction antérieure jusqu'à la publication de l'arrêté approuvant un SRADDET. Après le 27 juillet 2019, trois années après la publication de l'ordonnance, aucun schéma ne pourra faire l'objet d'une procédure de modification ou de révision.

Les contenus du SRADDET définis par les textes n'ont pas pour objet d'opérer une compilation des différents schémas sectoriels à intégrer mais de cibler **les éléments essentiels de ces schémas qu'il s'agit de reprendre**. Ils facilitent donc l'intégration et le traitement de ces éléments selon une logique transversale et contribuent ainsi à la simplification et à la rationalisation en un seul schéma d'un ensemble de documents jusqu'alors cloisonnés et disparates.

Les valeurs ajoutées du SRADDET

La Région Hauts-de-France fait le choix d'un SRADDET davantage mobilisateur qu'incantatoire, ne recherchant pas l'exhaustivité mais privilégiant plutôt une mise en avant d'enjeux régionaux sur lesquels la valeur ajoutée du document est réelle, en articulation avec le SRDEII. Ces valeurs ajoutées doivent être de plusieurs natures :

Faire région : la nouvelle vision régionale doit permettre bien davantage qu'une simple addition des projets des deux ex-régions Nord Pas-de-Calais et Picardie. La capacité du SRADDET à mobiliser les territoires en faveur des grandes dynamiques régionales au bénéfice de tous sera déterminante pour l'avenir de la région.

Faire ensemble et plus efficacement : le SRADDET peut favoriser les mises en système, fédérer autour d'enjeux communs et mutualiser les ressources. La configuration du territoire régional – deux moteurs métropolitains dont un externe, un maillage important de villes, des ruralités aux profils multiples – est une chance. Elle permet des mises en réseau et des complémentarités réelles en faveur d'effets leviers démultipliés.

Faire plus opérationnel et plus simple : le SRADDET dispose d'une capacité à simplifier et à mettre en cohérence là où plusieurs schémas complexifiaient auparavant les niveaux de lecture et cloisonnaient les démarches. Il contribuera ainsi à rendre les enjeux plus lisibles, à produire des règles plus facilement appropriables, et à promouvoir une approche plus intégrée de l'aménagement.

(1) SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique – SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie – SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports – SRI : Schéma Régional d'Intermodalité – PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

L'emploi comme fil rouge

Une réflexion stratégique à plusieurs échelles

Ce premier document d'étape propose une vision régionale pour la région Hauts-de-France, transcendant les anciennes frontières administratives et fédérant tous les territoires au service d'une nouvelle ambition.

Trois partis pris stratégiques structurent ce premier rapport d'étape à **trois échelles différentes**. Le premier parti pris traduit le positionnement que veut occuper la région Hauts-de-France au sein de l'Europe du nord-ouest et au niveau mondial. Le second parti pris concerne l'organisation territoriale de la région et vise à territorialiser le modèle de développement régional. Le troisième parti pris s'adresse aux habitants, il doit permettre de rendre visible les améliorations du quotidien générées par la stratégie régionale et les partenariats avec les autres collectivités ou les opérateurs. Un objectif transversal en faveur du développement de l'emploi irrigue les trois partis pris, à chaque échelle.

Ces partis pris se sont construits sur la base de plusieurs matériaux. Tout d'abord, un diagnostic a été réalisé alimentant les réflexions et objectivant les différentes réalités régionales. Ensuite, une concertation massive impliquant l'ensemble des territoires ainsi que de nombreux partenaires a permis de dégager plusieurs pistes de travail très concrètes en faveur d'ambitions partagées. Enfin, le dialogue permanent entre les différentes composantes thématiques du SRADDET (transports intermodalité, climat air énergie, biodiversité, déchets, numérique) a abouti à la formalisation d'une colonne vertébrale solide, garante d'une cohérence d'ensemble.

Au-delà des trois partis pris, la vision régionale s'appuie sur des ambitions transversales en faveur d'une région en transition(s). La question des transitions est en effet majeure pour une région comme les Hauts-de-France qui connaissent des mutations profondes dans plusieurs domaines depuis plusieurs décennies.

La vision régionale devra, dans un second temps de concertation, être appuyée par des objectifs et des règles regroupées dans un fascicule.

Le cahier des charges

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

En complémentarité avec le SRDEII, l'emploi est un objectif majeur du SRADDET devant constituer un fil rouge à chaque échelle et donc pour les trois partis pris stratégiques. Le SRADDET doit combiner au mieux développement et aménagement durable au bénéfice d'un maintien ou d'une création d'activité, tout en respectant les objectifs mentionnés dans la loi NOTRe.

« Co-construire »

Faire le choix d'un SRADDET mobilisateur, c'est associer l'ensemble des territoires et des acteurs régionaux à l'élaboration des partis pris. L'appropriation des orientations par tous est un facteur clé de réussite collective. Co-construire c'est aussi travailler à la l'élaboration d'objectifs et de règles qui n'ajoutent pas artificiellement une couche réglementaire supplémentaire mais qui appuient avec efficacité et plus-value la vision régionale. Un club des Personnes Publiques Associées sera mis en place pour favoriser la co-construction, en complément des Conférences Territoriales et des ateliers régionaux.

« Parler le même langage »

Le SRADDET rassemble pour la première fois des enjeux thématiques (transports intermodalité, climat air énergie, biodiversité, déchets, numérique) qui font bien souvent appel à des registres, des concepts et un vocabulaire spécifiques. Il s'agit de dépasser les logiques sectorielles et de parler le même langage, dans un objectif d'efficacité et de mobilisation optimale des différents acteurs. La vision régionale doit porter des messages simples et lisibles, permettant une appropriation par l'ensemble des territoires et des acteurs.

Clés de lecture du document

Les ambitions d'une région en transition(s)

6 grands principes d'aménagement

Expriment un premier niveau de curseur en lien avec les principaux attendus réglementaires

3 partis pris stratégiques formalisant la vision régionale

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

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

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

Des orientations stratégiques combinant stratégie de développement et principes d'aménagement

Des orientations stratégiques qui donnent lieu à :

- Des mises en système (hub logistique...)
- Des mises en réseau (complémentarités entre les pôles d'envergure régionale...)
- Des dynamiques de mobilisation des territoires
- Une structuration de l'armature régionale
- Des rééquilibrages et des différenciations en faveur d'un développement plus équilibré
- Des priorités en matière d'infrastructures
- Des usages à favoriser, à développer
- Des modes d'organisation à promouvoir...

Vers l'élaboration d'objectifs et de règles

Des objectifs et des règles qui déclineront la vision régionale sur plusieurs registres complémentaires :

- Le SRADDET régule
- Le SRADDET facilite
- Le SRADDET développe la cohérence et l'efficacité
- Le SRADDET favorise les mises en réseau
- Le SRADDET s'appuie sur la subsidiarité
- Le SRADDET expérimente
- Le SRADDET initie de nouvelles modalités de gouvernance

Les ambitions d'une région en transition(s)

Face aux défis d'une société et de territoires en constante évolution, le SRADDET des Hauts-de-France s'inscrit résolument dans une démarche régionale ambitieuse de gestion des transitions. Cette ambition prend en effet un relief particulier, la région ayant connu des transformations majeures durant ces 50 dernières années dont les impacts sociaux, économiques et environnementaux sont encore perceptibles aujourd'hui.

L'Histoire du territoire rappelle l'importance d'être en capacité de suivre, anticiper et comprendre les mutations pour mieux les affronter. Il s'agit d'être et de rester proactif, de repérer les risques, d'identifier les opportunités, de penser collectivement et de manière systémique les stratégies d'adaptation et d'accompagner les acteurs du territoire dans la définition et la mise en œuvre d'action de transitions.

Amplifier les effets de la Troisième Révolution Industrielle

La démarche « Troisième révolution industrielle » (« REV3 » en Hauts-de-France) a ouvert la voie d'une transition énergétique ambitieuse pour la région. Par sa capacité à mobiliser les acteurs en faveur de solutions concrètes et ancrées localement, elle amorce un changement de modèle énergétique par le biais notamment des nouvelles technologies, générant ainsi la création d'emplois durables. Tout en s'inscrivant dans la continuité, le SRADDET des Hauts-de-France ambitionne d'aller plus loin en actionnant tous les leviers disponibles pour faire de la région celle des transitions réussies. La Troisième Révolution Industrielle doit irriguer toutes les échelles de l'aménagement, interrégionale et transfrontalière, au sein de chaque territoire et dans le quotidien des habitants. Il doit surtout créer les conditions d'un aménagement adapté, permettant d'amplifier la dynamique engagée, que ce soit en matière de logement ou de déplacements.

Construire des trajectoires communes

Au-delà de la dynamique REV3, d'autres formes de transitions sont à conduire simultanément. Car c'est bien de transitions plurielles dont il est question : environnementale, énergétique, économique, territoriale et sociale, toutes en interactions permanentes. Il s'agit de construire des trajectoires communes à ces différentes transitions. Par conséquent, les politiques dans les Hauts de France se devront d'être systémiques, transversales, intégrées pour permettre une mise en cohérence des enjeux de développement et d'aménagement durable du territoire. C'est pleinement consciente de ses forces et faiblesses que la Région s'appuiera sur les initiatives des acteurs et des territoires qui ont su, par le passé, inventer de nouveaux modèles pour accompagner les changements tout en faisant du territoire un terrain attractif pour les porteurs de projet et favorable à l'innovation.

Concilier impératifs de développement et préservation des ressources : vers une région bas-carbone

Les transitions environnementale et énergétique poussent à réduire les consommations d'énergie, afin de pouvoir, à terme, se passer d'énergies fossiles et recourir aux énergies renouvelables. Cela passe par un modèle qui envisage un développement économique contribuant à la production d'énergie décarbonée et économe de matières. Cette transformation agit autant sur les usages économiques et les modes de production que sur les pratiques quotidiennes des habitants de la région. Ce changement de modèle de développement doit faciliter l'articulation entre l'efficacité énergétique, la préservation des ressources (en particulier de la ressource en eau), des milieux, des matières premières et ainsi générer un développement économique vertueux au bénéfice de l'emploi.

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

Sécuriser les parcours résidentiels et garantir un habitat de qualité

Transitions énergétique, territoriale et sociale se rejoignent notamment sur la question de l'habitat tant au niveau individuel - en assurant la rénovation énergétique des logements et la lutte contre la précarité énergétique - qu'au niveau collectif, en pensant des formes urbaines efficaces et agréables à vivre, et une offre de logements suffisamment diverse pour répondre aux besoins tout au long de la vie.

L'adaptation au changement climatique est impérative afin de limiter l'exposition aux risques et garantir le confort d'habiter. L'appui aux collectivités planificatrices d'urbanisme et de transport ainsi que l'accompagnement au plus près des acteurs économiques, notamment via les filières d'avenir portées par le SRDEII, et des habitants sont les défis à relever ces prochaines années pour construire des plans d'actions à la hauteur des défis.

Les ambitions d'une région en transition(s)

Stimuler l'innovation pour inventer de nouvelles solutions partagées

Pour accompagner la spécialisation et la modernisation de l'économie (économie de la fonctionnalité, écologie industrielle et territoriale, digitalisation et industrie du futur, nouvelles formes d'emplois, etc.) et la disponibilité des compétences locales, l'offre de formation devra permettre à la population d'être pleinement intégrée aux dynamiques des transitions. Le maintien et la création d'emplois sur le territoire seront également liés au développement de l'innovation, favorisée par le rapprochement des acteurs économiques, associatifs et de l'enseignement supérieur. Les principes d'aménagement durable portés par le SRADDET s'appuieront sur de solides réseaux d'échanges et des relations interrégionales et internationales ancrées dans l'identité d'une région transfrontalière et maritime.

Favoriser les opportunités numériques et améliorer l'accessibilité

La transition numérique, quant à elle, propose de nouvelles réponses aux besoins de services de proximité sur l'ensemble du territoire régional, déjà concerné par des problématiques de mobilité et de répartitions des équipements. Elle prend racine dans de nouvelles technologies (infrastructure de fibre, internet des objets et big data, robotisation et intelligence artificielle, web collaboratif...) qui en se généralisant modifient encore plus notre rapport au temps et à l'espace (notamment en terme de mobilité ou télétravail), aux autres (via de nouvelles pratiques sociales), à la connaissance (désormais surabondante).

Les services, que ces technologies permettent, contribuent à l'équité territoriale et à la connexion aux services (santé, formation, emploi, culture, énergie...) pour peu qu'elles aussi soient équitablement réparties.

Développer les liens entre espaces ruraux et urbains

Dans un double contexte de montée en puissance des enjeux métropolitains et d'accroissement des difficultés dans certaines campagnes, la tentation d'opposer l'urbain et le rural n'a jamais été aussi forte. Pourtant, urbain et rural partagent chacun des atouts et des faiblesses, pour autant que l'on puisse les distinguer dans certains cas, en particulier avec le développement généralisé du périurbain. Ainsi, la métropolisation crée de nombreuses richesses sans toujours parvenir à assurer une redistribution à l'ensemble de la population tandis que les ruralités sont de plus en plus plurielles, certaines connaissant un regain d'attractivité quand d'autres poursuivent leur isolement. Développer les liens entre les espaces ruraux et urbains est un enjeu majeur pour bâtir une identité régionale commune sur le long terme et créer de véritables effets de synergies entre les territoires. La stratégie régionale doit à la fois permettre d'être plus autonome dans le quotidien et plus interdépendant pour ce qui touche au fonctionnement métropolitain.

A l'interface des transformations écologiques et socio-économiques, les enjeux liés aux espaces sont multiples, conférant attractivité et qualité de vie à une région aux visages multiples : ralentissement de l'artificialisation des sols, développement de la nature en ville, soutien et promotion des systèmes de production agricole et d'approvisionnement alimentaire locaux et durables, lutte contre les pollutions notamment atmosphériques et de la ressource en eau, préservation des paysages et des ressources naturelles et enfin protection contre les risques naturels et industriels. La mutation des sites et bâtiments en friche accompagnera les territoires marqués par la désindustrialisation ou la dévitalisation rurale vers de nouvelles vocations.

Des ambitions portées par des grands principes d'aménagement




Pour répondre à ces ambitions et donner du sens aux changements à venir, les réponses régionales à ces défis devront s'inscrire dans la durée et s'écrire en tenant compte de leurs conséquences tant en termes d'emploi, d'attractivité et de résilience des territoires.

C'est dans cet esprit que la Région propose une trajectoire partagée entre acteurs territoriaux et portée par des grands principes d'aménagement.

Les grands principes d'aménagement

Les orientations stratégiques s'appuient sur 6 grands principes d'aménagement, qui viennent réarticuler les domaines qui doivent être réglementairement couverts par le SRADDET au service d'ambitions propres à la Région Hauts-de-France .

Ainsi, à travers ces principes, le SRADDET arrime les grands enjeux d'aménagement aux priorités poursuivies par la Région de développement de l'emploi et d'équité territoriale, dans une logique de préservation des ressources, notamment agricoles.

-  **Le renforcement des logiques de coopération entre territoires, permettant de rompre avec les phénomènes de concurrence, et de concourir à la mise en œuvre du projet régional**
Grands domaines réglementaires concernés : désenclavement des territoires ruraux ; équilibre et égalité des territoires
-  **L'organisation de systèmes de transport plus performants et plus durables, articulant notamment le routier au ferroviaire et au fluvial, d'une part, et le développement de l'intermodalité intégrant les modes doux et alternatifs, d'autre part.**
Grands domaines réglementaires concernés : intermodalité et développement des transports ; définition du Réseau Routier d'Intérêt Régional ; pollution de l'air ; lutte contre le changement climatique
-  **L'intégration des nouvelles opportunités de développement liées aux innovations et expérimentations numériques dans les stratégies d'aménagement**
Grands domaines réglementaires concernés : désenclavement des territoires ruraux ; maîtrise et valorisation de l'énergie
-  **La sobriété énergétique grâce à un urbanisme durable et économe en ressources et à un développement de l'économie circulaire**
Grands domaines réglementaires concernés : lutte contre le changement climatique ; maîtrise et valorisation de l'énergie ; prévention et gestion des déchets
-  **La limitation de la consommation foncière grâce à l'optimisation des tissus urbanisés multifonctionnels et mieux connectés aux réseaux de transport collectifs (en prenant en compte les évolutions sociales)**
Grands domaines réglementaires concernés : gestion économe de l'espace ; habitat ; lutte contre le changement climatique
-  **La préservation et la reconquête des atouts naturels, culturels et patrimoniaux de la Région comme vecteur d'innovation en matière de développement et d'aménagement (vecteur d'amélioration de la qualité de vie des habitants)**
Grands domaines réglementaires concernés : protection et restauration de la biodiversité ; lutte contre le changement climatique

Ces grands principes d'aménagements se déclinent au sein des partis pris à différentes échelles: de l'interrégional / transfrontalier à l'interterritorial jusqu'au quotidien des habitants.

Parti pris 1

Une ouverture maîtrisée,
une région mieux connectée

Parti pris 1

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

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

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

L'ouverture comme parti pris repose sur 3 orientations :

1- Identifier les leviers de cette ouverture: la région souhaite mobiliser ses atouts et s'appuyer sur ses ressources pour développer l'attractivité régionale.

2- Définir spatialement et hiérarchiser les ouvertures : les différentes interfaces de la région (interrégionales, transfrontalières, maritimes) ne sont pas de même nature et il est nécessaire d'identifier les problématiques spécifiques pour chacune d'entre elles et la nature des relations à développer.

3- Les conditions de réussites: une accessibilité doit être renforcée en confortant l'offre grande vitesse ferroviaire, en proposant un fonctionnement logistique plus performant ainsi qu'une ambition numérique forte.

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

A l'échelle interrégionale et transfrontalière, la mise en œuvre du parti pris 1 contribue aux grands principes d'aménagement du SRADDET :

- ▲ **Le renforcement des logiques de complémentarité :**
Les logiques de complémentarités et de mise en systèmes sont des conditions essentielles de l'atteinte des objectifs de ce premier parti pris. Le tourisme, comme les autres potentiels d'attractivité ne pourra être développé de manière efficace que si la diversité de potentiels est prise en compte et mise en réseau. Les thématiques liées du littoral doivent être intégrées dans une approche plus globale d'aménagement s'appuyant sur les complémentarités littoral- arrière pays.
- ▲ **L'organisation des systèmes de transport :**
Les enjeux du parti pris s'articulent autour du renforcement d'une offre de transport multimodale, de l'articulation des différents modes et de la valorisation des portes d'entrée du territoire régional. Le lien transport-urbanisme est réaffirmé comme un principe d'aménagement à intégrer dans les réflexions et grands projets. En matière de logistique, un report modal vers le ferroviaire et le fluvial par un système logistique organisé à plusieurs échelles sera recherché
- ▲ **L'intégration des transformations numériques :**
La qualité des réseaux d'infrastructures numériques (Fibre et Téléphonie mobile), la présence de pôle éco-numériques de proximité et l'offre de services numériques sur l'ensemble du territoire, tout en s'appuyant sur l'excellence métropolitaine – conditions essentielles d'une « région intelligente » - doivent contribuer à l'ouverture de la région sur le monde comme à l'attractivité du territoire régional.

- ▲ **La sobriété énergétique :**
La valorisation des innovations en matière de maîtrise de l'énergie peut contribuer à développer l'attractivité de la Région, grâce notamment aux expérimentations induites par la Troisième révolution industrielle (« REV3 »). Le développement de l'économie circulaire est à cet égard encouragé tout comme le déploiement de boucles énergétiques locales dans le cadre de nouvelles opérations d'aménagement.
- ▲ **La limitation de la consommation foncière :**
L'ouverture – en particulier vers l'Ile-de-France et le transfrontalier – doit se traduire par des capacités d'accueil adaptées, que ce soit pour les entreprises ou pour les nouveaux arrivants et les touristes. Toutefois, cette augmentation des capacités d'accueil doit se faire dans un objectif de consommation foncière raisonnée en favorisant le renouvellement urbain et en densifiant notamment autour des gares et des réseaux de transports collectifs.
- ▲ **La préservation des atouts naturels :**
La préservation et la valorisation des atouts naturels, culturels et patrimoniaux des territoires participent au renforcement de l'attractivité touristique et de l'image de la Région. Les enjeux de protection des ressources naturelles sont particulièrement à prendre en compte sur le littoral en vue du développement d'une véritable économie de la mer. Par ailleurs, il faudra veiller à limiter la fragmentation écologique liée aux infrastructures de transport.

Orientation 1

Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales

La région peut compter sur un certain nombre d'atouts et de ressources internes : excellence économique, enseignement supérieur de qualité, savoir-faire commerciaux, industriels et agricoles, sites touristiques d'exceptions...

La valorisation de ces atouts doit constituer un facteur d'attractivité résidentielle et économique, en créant en parallèle les conditions d'un accueil favorable.

Accroître le rayonnement économique, scientifique et culturel

L'enseignement supérieur et la recherche

La Région Hauts-de-France constitue le troisième pôle d'enseignement supérieur de France. Au-delà des deux pôles universitaires que sont Lille et Amiens, l'ensemble du territoire régional est concerné et les établissements d'enseignement supérieur sont présents dans tous les pôles urbains de la région. La présence de jeunes bien formés constitue aussi un facteur-clé de créativité et d'innovation qui doit être mis au service du développement territorial. Le Schéma Régional d'Enseignement Supérieur et d'Innovation (SRESRI) précise les orientations en la matière. Il porte une forte ambition d'ouverture, appuyant celle du SRADDET.

L'innovation, la connaissance, la créativité

La Région dispose d'excellences économiques et de niches stratégiques qui, en étant plus visibles et mieux accessibles, seront facteurs d'attractivité et de rayonnement, créateur d'activités et d'emplois. Les choix stratégiques en matière d'innovation permettront de positionner la Région à l'échelle européenne, sur des secteurs pour lesquels le leadership des Hauts de France est reconnu. Il s'agira également de mettre en avant des domaines d'activités stratégiques (DAS), qui différencient et spécialisent la région par rapport aux autres régions européennes : chimie verte, transports innovants, santé, image numérique.

La TRI « REV3 »

La Troisième Révolution Industrielle est à la convergence de trois mutations majeures : la transition énergétique, la révolution numérique et les nouveaux modèles économiques réconciliés avec nos ressources naturelles et humaines. L'essor de cette démarche est un levier puissant d'aménagement, de résilience, et de développement durable, procurant à terme, pour notre région, une nouvelle attractivité dans la compétition des régions car basée sur un modèle à impact faible sur le climat et fort sur l'emploi local.

L'expérimentation région/ villes intelligentes sur le territoire régional doit contribuer à l'attractivité. Les axes transversaux de la TRI (l'efficacité énergétique, l'économie de fonctionnalité, et l'économie circulaire) visent à développer de nouveaux modèles économiques.

L'économie de la ressource

Le développement d'un modèle favorisant l'optimisation de l'utilisation des ressources matérielles et énergétiques visant à maximiser les gains engendrés tout en minimisant les impacts environnementaux générés est à affermir sur le territoire. **L'économie circulaire** opère conjointement sur les champs de production et d'offre de biens et de services, de consommation, et de gestion des déchets. Elle se caractérise par une attention particulière portée aux problématiques d'approvisionnement, au comportement des consommateurs économiques ou citoyens via des offres telles que l'économie de fonctionnalité et l'écologie industrielle et territoriale, ainsi que des démarches amont de conception novatrices couplées à des stratégies aval de prévention et gestion des déchets facilitant le réemploi, la réparation, la réutilisation et le recyclage. Vectrice d'innovations technologiques et organisationnelles, l'économie circulaire appliquée à de nombreux domaines (agriculture, forêt, énergies renouvelables...) est facteur de gains environnementaux mais également de développement d'emplois. Il s'agira d'encourager les initiatives, d'accompagner les expérimentations et valoriser les projets concourant à cette économie de la ressource.

De même, **économiser la ressource en eau** qu'elle soit souterraine ou superficielle, par la lutte contre le gaspillage, l'amélioration des usages ou des processus de production ou encore la valorisation d'eaux secondaires telle que l'eau pluviale, est un objectif stratégique pour le territoire régional.

Savoir-faire commerciaux, agricoles et industriels

L'atout agricole de la région (emplois, exportations...) doit permettre d'innover dans la diversification des modes et types de production agroalimentaire, de développer les filières d'excellence en agroalimentaire, mais aussi de s'adapter à la demande croissante de produits locaux. Il s'agira de garantir un développement diversifié de l'agriculture, d'encourager des nouvelles pratiques et de valoriser ses débouchés tout en préservant la surface agricole à long terme.

Le tourisme

La capacité à générer une activité touristique a beaucoup progressé ces dernières années sur le territoire mais il existe de multiples possibilités de développement qui doivent avoir pour objectifs de diversifier de l'offre touristique et de valoriser de l'image régionale. Il s'agira à la fois de s'appuyer sur les richesses patrimoniales, naturelles et sportives du territoire mais également tirer parti des événements (JO. 2024) et équipements (Canal Seine Nord).

Le développement de la pratique du vélo, du tourisme technique, de bien-être, du tourisme urbain ou d'affaire sont autant de potentiels touristiques à travailler. La stratégie devra concilier les échelles : le nord-ouest européen (tourisme de court séjour, de bien être, en direction des anglais, des belges...) et l'échelle mondiale en valorisant les « marques » telles que la Baie de Somme, les Cathédrales, les terroirs, etc.

Offrir un aménagement durable de qualité du territoire régional, facteur d'attractivité

La préservation et valorisation de la trame verte et bleue

La bonne appréhension de l'évolution des trames urbaine, économique, d'infrastructures et verte et bleue, ainsi que les interactions qu'elles entretiennent avec le territoire constituera un facteur de réussite important du SRADDET. Leur cohérence, permettant tant le développement humain et économique que la préservation patrimoniale et paysagère, sera au cœur des réflexions pour traduire en actions les enjeux qui sous-tendent les trames et armatures régionales.

La trame naturelle est l'une des plus fragiles et il convient de la restaurer et de la préserver et de renforcer le lien homme-nature. La protection du réseau écologique, incluant le réseau hydrographique, doit permettre de garantir les services apportés par la biodiversité. Cela nécessite de renforcer les continuités écologiques, de réduire les nuisances, les dégradations et la fragmentation d'habitats. **Il s'agit aussi de restaurer la biodiversité ordinaire** : la reconquête de la qualité écologique des abords des chemins ruraux constitue notamment un enjeu afin de reconnecter les milieux.

La doctrine nationale « éviter, réduire, compenser », réaffirmée par la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016, doit notamment renforcer la préservation de la biodiversité et des services écosystémiques, face aux projets d'aménagement. Ainsi, après avoir évité et réduit le plus possible les impacts négatifs, les projets devront prévoir des mesures de compensation afin qu'il n'y ait pas de perte nette de biodiversité. Le confortement des trames écologiques ainsi que l'atteinte du bon état écologique des cours d'eau et des zones humides, en référence à la Directive cadre Européenne sur l'Eau de 2000, doivent permettre de garantir les services apportés par la biodiversité

La maîtrise de la consommation énergétique

L'innovation au service de la maîtrise de l'énergie est à valoriser sur le territoire régional, afin d'attirer des compétences, des potentiels de développement économique et donc de l'emploi. Au sein d'un territoire dépendant de la solidarité énergétique (importateur), cette maîtrise s'exercera dans le sens d'une réduction et d'un ajustement de la consommation et d'un développement des capacités de production décentralisées et renouvelables ou de récupération.

Ces sujets sont au cœur de la troisième révolution industrielle (TRI) qui se propose d'y associer les enjeux de distribution et stockage de l'énergie produite par l'intermédiaire d'un réseau intelligent (ou « smart grid ») visant à garantir un haut niveau de service et de performance aux activités économiques. De même, la mobilisation des forces locales issues des filières bois, méthanisation, solaire, géothermie et énergies de récupération participe à la consolidation d'un nouveau champs d'expertise régional déjà engagée par la TRI.

L'expérimentation de boucles énergétiques locales (à l'échelle d'ilots, de quartiers, lotissements), mixant différents usages et différents secteurs, dans le cadre d'opérations d'urbanisation nouvelles mais aussi lors de projets d'aménagement ou de développement va en ce sens. Sous l'angle de la consommation, l'approvisionnement de ces boucles en énergies provenant de sources renouvelables ou de récupération peut aussi être envisagé de façon plus générale.

Ainsi, le SRADDET doit favoriser la mise en place de politiques énergétiques territorialisées cohérentes afin d'optimiser à la fois la production, la distribution, la consommation des énergies disponibles localement, et encourager le recours à des réseaux intelligents.

Orientation 2

Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique

Compte tenu de son positionnement, la région Hauts-de-France détient des atouts majeurs en particulier :

- **Sa façade littorale**, dotée de ports dynamiques et complémentaires, de grandes stations balnéaires et d'espaces naturels exceptionnels ;
- **Sa localisation** à l'interface de la France (de l'Île-de-France en particulier) et de certains des espaces les plus prospères et les dynamiques d'Europe (Londres et le Sud-est du Royaume Uni, le Bénélux, et en particulier Bruxelles et les ports d'Anvers et de Rotterdam).

Faire des Hauts de France une grande région maritime ouverte sur le monde

La définition d'une véritable stratégie de développement et d'aménagement visant à tirer profit des opportunités offertes par la mer, tout en préservant ses facteurs d'attractivité, constitue bien un enjeu collectif. Dans cette perspective, deux chantiers sont à mener :

Faire de la mer et des voies d'eau des vecteurs d'attractivité

Il s'agit de trouver un équilibre entre une attractivité renforcée générant davantage de développement économique d'une part et la préservation de la diversité du littoral d'autre part. En particulier, le développement raisonné du tourisme devra s'appuyer sur la diversification d'un tourisme aux multiples facettes et la complémentarité territoriale entre littoral, arrière-pays et territoires plus éloignés, tout en considérant les risques importants de recul du trait de côte et de submersion marine.

Vecteur d'une attractivité renouvelée, les voies d'eau devront faire l'objet d'une valorisation et d'un aménagement adapté et sobre, en particulier sur le foncier bord à canal. Le réseau fluvial constitue non seulement un atout pour la circulation des marchandises mais surtout il offre avec ses 681 km un potentiel important pour le développement de l'attractivité régionale.

La valorisation des voies d'eau régionales présente des opportunités multiples en termes de développement économique, de tourisme ou gestion des déchets notamment. C'est également un vecteur de reconnexion entre les territoires, au bénéfice du développement du transport fluvial et de la réappropriation par les territoires de leurs voies d'eau. Le Canal Seine Nord Europe, couplé à la création et au renforcement de plates formes multimodales, permettra d'affirmer pleinement la dimension européenne du réseau portuaire régional et d'élargir son hinterland.

Développer une économie de la mer

Une véritable économie régionale intégrée de la mer repose sur la valorisation des différentes composantes du littoral (port, pêche et valorisation des produits de la mer, plaisance, tourisme, énergie marines...), tenant compte des spécificités territoriales. Le renforcement d'une culture maritime régionale porteuse d'innovations techniques et organisationnelles devra amener à concilier des logiques de développement et la protection des ressources et écosystèmes. Au-delà du périmètre régional, cette approche intégrée doit s'inscrire dans des logiques nationales et européennes.

Le renforcement d'une vision stratégique portuaire globale devra s'appuyer et se décliner sur les différents types d'activités : commerce, industrie, transport, pêche, plaisance.

Il s'agira de conforter les ports et agglomérations portuaires comme relais essentiels de l'ouverture régionale. L'organisation logistique, le foncier pour les zones d'activités, l'insertion de la région dans les grands flux continentaux sont au cœur de l'approche territoriale à mener.

- Ces deux objectifs, pour être efficaces, devront s'appuyer sur le développement de l'accessibilité du littoral et la connaissance à l'échelle régionale de la problématique mer-littoral (évolutions physiques, fragilité du trait de côte, gestion du risque...) et leur intégration dans les stratégies locales.

S'appuyer sur les dynamiques externes pour générer du développement

La région doit jouer pleinement la carte de l'ouverture et du rayonnement que lui offre son positionnement géographique stratégique.

L'ouverture vers la Grande-Bretagne

Afin d'affirmer le rôle de « tête de pont » de la région et saisir les opportunités liées au Brexit, il apparaît nécessaire de mettre en place les conditions globales d'un accueil favorable aux entreprises, acteurs publics et parapublics, aux ménages et porteurs de projets : zones d'activités bien connectées aux portes, offres de transports et de logement adaptées, aménités et qualité de vie, etc. Plusieurs territoires disposent d'atouts à valoriser (métropole lilloise, littoral nord, sud de la région proximité Roissy...).

L'ouverture vers la Belgique

Les enjeux transfrontaliers avec la Belgique sont forts, en matière d'emplois, de déplacements, de dynamiques économiques... Il s'agira de développer et d'élargir le champ des coopérations avec les régions belges et de participer aux dynamiques économiques du Benelux.

La Belgique est un partenaire essentiel en termes de développement logistique et de flux, d'emplois, de culture et de dynamiques territoriales communes (que ce soit pour l'espace littoral transfrontalier, la Flandre, la métropole lilloise ou la Sambre-Avesnois). Ces dernières s'inscrivent dans des problématiques d'aménagement du territoire à mettre en perspective face aux défis climatiques, économiques et sociaux : évolution de la ville, du système métropolitain et de l'occupation de l'espace ; impact des mutations de l'économie sur le territoire et sur les habitants ; adaptation des territoires et qualité de vie face au changement climatique.

Des opportunités d'emploi liés aux tensions sur le marché du travail et aux besoins démographiques en Flandre belge méritent une attention particulière, notamment en lien avec l'apprentissage du néerlandais.

Le développement des coopérations devra s'appuyer sur de meilleures liaisons transfrontalières et sur l'harmonisation des systèmes de transports en commun. Parmi les connexions à améliorer figurent notamment celles avec Anvers, avec l'aéroport de Bruxelles-Zaventem et entre Valenciennes et Mons.

L'ouverture vers l'Île de France

La proximité et les flux actuels imposent une prise en compte optimale des projets dont le Grand Paris Express. Il sera nécessaire d'anticiper les impacts en matière économique et de localisation de l'habitat, générant de fortes contraintes en matière de foncier. Les opportunités liées aux grands événements (Jeux Olympiques) sont également à considérer, les Hauts-de-France pouvant offrir une base-arrière avantageuse pour Paris.

Pour que l'ouverture vers l'Île-de-France soit bénéfique pour le territoire régional, il est par ailleurs nécessaire d'en limiter les externalités négatives. En particulier, il s'agira de réduire le mitage de l'espace (le développement de l'habitat et de la logistique devront notamment faire l'objet d'une vigilance) et d'envisager la gestion des déchets dans une logique interrégionale.

L'ouverture vers la Normandie et vers l'Est

Deux axes sont à développer : d'une part, des enjeux de proximité avec les Régions limitrophes, en matière de tourisme notamment (mais aussi avec la santé, l'industrie avec le pôle de compétitivité IAR, etc.), et d'autre part le développement des relations interrégionales avec la Normandie et le Grand Est en matière de flux logistiques (ex. contournement de la région francilienne via l'axe Rouen-Amiens-Reims, liens avec le Canal Seine Nord Europe, etc.)

Orientation 3

Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions

Favoriser l'ouverture de la Région et mieux la connecter aux dynamiques du Nord-Ouest européen implique de renforcer son accessibilité.

Trois chantiers sont nécessaires à la montée en gamme de la Région en matière d'accessibilité à l'échelle du Nord Ouest européen, à l'échelle internationale comme celle de l'interrégional et du transfrontalier.

1- Une accessibilité renforcée

La grande vitesse ferroviaire est l'une des conditions indispensables de l'attractivité régionale. Outre la grande vitesse, l'ouverture doit toutefois s'appuyer sur une offre ferroviaire transfrontalière et interrégionale (en particulier avec l'Île-de-France) accrue et plus efficace. Par ailleurs le rôle majeur des portes d'entrées internationales (gares TGV, aéroports, ports) doit être réaffirmé pour mettre en système l'ouverture voyageur de la région.

2- Développer un hub logistique

Le choix d'une plus grande ouverture valorisant le positionnement géographique des Hauts-de-France va contribuer à soutenir le système productif et agricole régional en s'appuyant notamment sur les atouts que sont le futur Canal Seine Nord Europe, les ports, les plateformes logistiques, les infrastructures de transports (rail, fluvial, routes). Toutefois, cette ouverture nécessite d'être organisée. Il s'agit de favoriser une mise en système des différents atouts au service d'une efficacité économique et d'une performance environnementale accrue. Une meilleure combinaison des modes (ferroviaire, routier, fluvial) et une densification autour des nœuds intermodaux pour les flux de marchandises permettra à la fois d'opérer des gains de temps mais aussi d'offrir des alternatives au transport routier en faveur d'axes moins congestionnés et d'une moindre pollution.

3- Développer les attracteurs numériques

Le développement d'une offre équilibrée de connexions très haut débit (devenu un des facteurs clefs de choix d'implantation des entreprises comme des particuliers), la présence de structures locales support du développement de la filière numérique et de la digitalisation des entreprises dans l'ensemble des pôles d'envergure régionale, comme une présence garantie de services à distances sont désormais des incontournables de l'attractivité des territoires régionaux mettant en synergie des dynamiques locales au service du développement global régional.

Développer l'ouverture voyageurs

Pour développer le rayonnement régional, il est nécessaire de disposer d'une offre d'infrastructures de transports qui soit à la fois, adaptée aux exigences croissantes en matière de mobilité (gains de temps, fiabilité, intermodalité optimisée...) et qui puisse permettre des connexions à des territoires porteurs de marchés. Le rôle des portes internationales (gares TGV, aéroports, ports) au sein de l'espace régional ou à proximité doit être réaffirmé, afin de d'appuyer l'attractivité des Hauts-de-France en tant que pôle d'excellence lié à plusieurs filières (excellence ferroviaire, dynamique SRDEII ...) et comme destination touristique et culturelle.

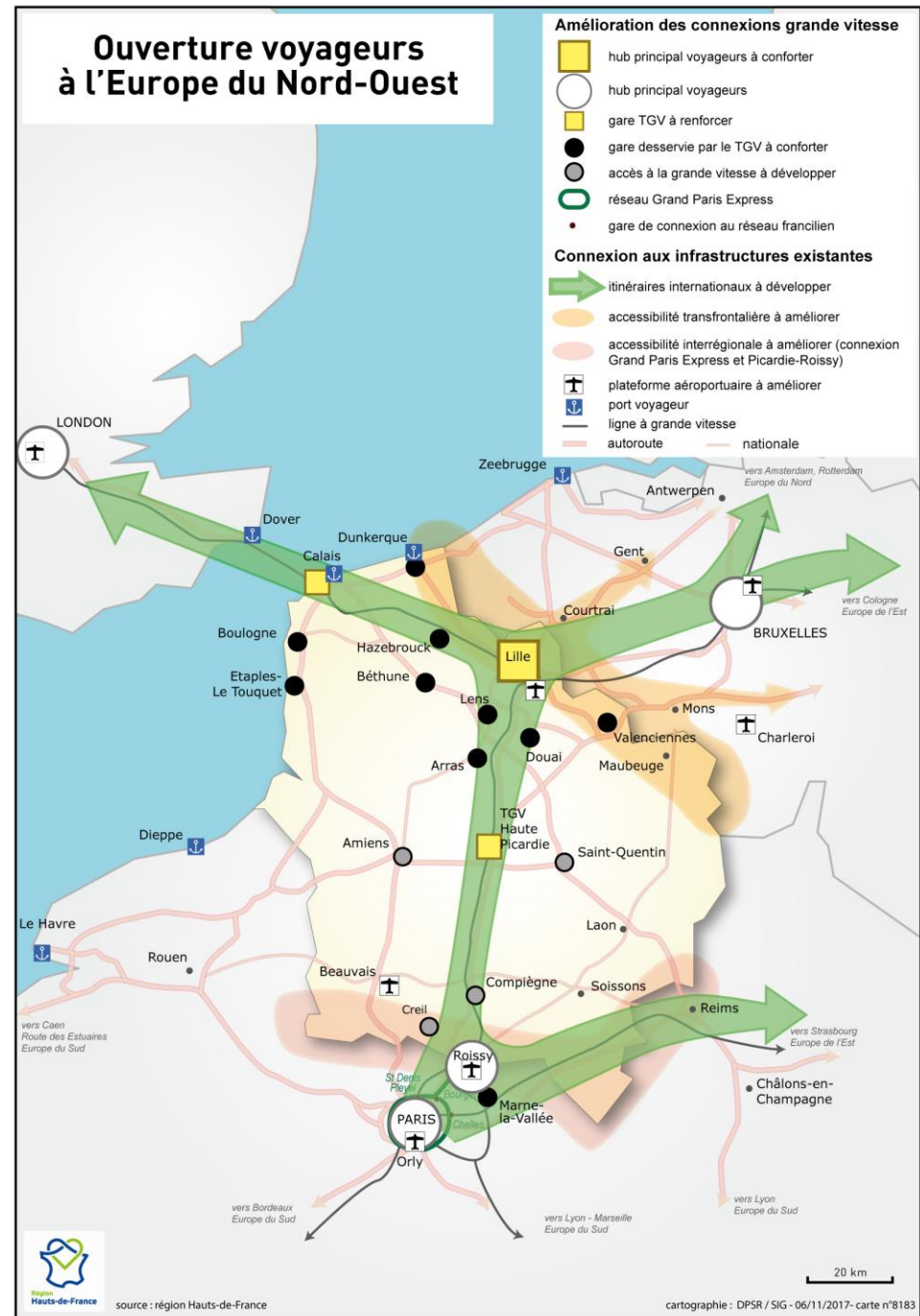
En facilitant la circulation et l'accès à son territoire des personnes, des richesses et des informations, la région sera en capacité de s'insérer dans les grands réseaux de flux à l'échelle supra régionale.

Conforter la métropole lilloise comme hub principal pour la grande vitesse internationale

Dans un double contexte de concurrence croissante entre les modes et de libéralisation des services de transports à compter de 2019, la préservation et la valorisation de l'offre Grande Vitesse en Hauts-de-France constitue donc une priorité forte, d'autant plus qu'il s'agit d'un mode de transport dégageant peu de CO2 et contribuant à réduire la pollution, la production de gaz à effet de serre et les congestions de la circulation.

Au sein du nord-ouest européen, le maintien d'une offre conséquente est un enjeu important en particulier vers Londres et vers les Pays de l'Europe du Nord (Belgique, Pays Bas...). Les liaisons vers l'est sont également stratégiques notamment en raison des échanges économiques avec l'Allemagne.

Il est donc souhaitable de conforter la position de la métropole lilloise comme hub principal voyageurs pour la grande vitesse internationale (plus de 60 destinations européennes au service de la population régionale). Renforcer cette fonction de point d'accès (« gateway ») constitue un impératif pour la desserte internationale de la Région. Outre le maintien d'un bon niveau de services vers Londres, Bruxelles et les Pays Bas, il pourrait être envisagé de développer les relations vers d'autres pays européens comme l'Allemagne ou la Suisse et les liens avec les plateformes aéroportuaires belges (Zaventem/Charleroi) et néerlandaises (Amsterdam-Schiphol), voire Francfort. Par ailleurs, l'extension du réseau grande vitesse à l'échelle européenne pourrait permettre le développement de nouvelles destinations au départ de Lille.



Améliorer la desserte des portes internationales, rééquilibrer les possibilités d'accès entre le nord et le sud de la région

Si la région Hauts-de-France dispose de nombreuses portes internationales (gares TGV, aéroports, ports), internes et externes (Roissy, Bruxelles Zaventem / Charleroi...) constituant ainsi un atout important pour son attractivité, l'accessibilité des territoires à celles-ci est inégale. La qualité et la vitesse des connexions aux hubs internationaux de Lille et Paris-Roissy constituent un enjeu majeur.

Au nord de la région, il s'agit, d'améliorer la desserte de la métropole lilloise, à ce titre, le maintien voire le développement de liaisons rapides telles que celles permises par les TER-GV vers Lille doit être garanti. De même, l'accessibilité depuis la Belgique est primordiale et le Réseau Express Hauts-de-France étendu vers Courtrai et Tournai devrait contribuer à cet objectif. Par ailleurs, la gare TGV de Calais-Fréthun pourrait être davantage valorisée comme porte d'entrée du Royaume Uni.

D'autre part, il est nécessaire de consolider et de développer les liens vers le sud et les hubs de Roissy et Paris. La création du barreau ferroviaire entre Creil et Roissy est ainsi indispensable pour assurer l'accès en train à Roissy depuis les Hauts-de-France en lien avec des réflexions sur l'accessibilité à ce hub depuis le sud de l'Aisne.

Au-delà de l'enjeu stratégique de Roissy pour la région, il est essentiel de maintenir une desserte de qualité vers l'Île-de-France que ce soit par le maintien d'un service régulier et adapté depuis les gares TGV (Lille-Europe, Lille-Flandres, Calais-Fréthun, Haute-Picardie ...) ou depuis les gares desservies par le TGV. La qualité de service pour les trains Intercités est également une priorité forte en particulier pour le sud de la région. Plusieurs pistes peuvent être étudiées pour améliorer l'accès à la Gare du Nord, notamment en proposant des points d'entrée alternatifs dans Paris (gares du Grand Paris Express)

Enfin, l'amélioration de la desserte des plateformes aéroportuaires (Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin) est un enjeu important, d'autant plus que la desserte automobile soulève des difficultés en matière de congestions du trafic ou de temps d'accès. C'est pourquoi, l'enjeu d'interconnexion entre plusieurs modes de transports est important pour l'aéroport de Lille Lesquin dans un contexte de congestion croissante à la périphérie de Lille.

Accroître l'arrimage des Hauts-de-France au reste du territoire national

Alors que se profile, à l'horizon 2019, la libéralisation des services de transports de voyageurs, les liaisons transeuropéennes entre capitales pourraient être favorisées au détriment des liaisons nationales qui desservent les métropoles et villes intermédiaires. En dehors des échanges à grande vitesse avec l'Île-de-France qui nécessitent le maintien d'un niveau de service important, les relations province-province sont essentielles pour l'accessibilité de la région au niveau national.

Ce qui suppose que les dessertes nationales à grande vitesse doivent être maintenues à partir et vers les gares régionales (Gare TGV Haute Picardie, Arras, Douai, Calais, Valenciennes, Tourcoing...). Le barreau Creil Roissy doit en outre améliorer l'accessibilité aux grandes métropoles pour les villes du versant sud (Amiens, Creil, Compiègne).

En ce qui concerne les plateformes aéroportuaires de Lille-Lesquin et Beauvais-Tillé, aéroports complémentaires et non concurrents, se posent à la fois des questions d'accessibilité notamment en transport en commun et d'insertion urbaine.

Développer l'offre ferroviaire transfrontalière et interrégionale pour fluidifier les mobilités

Le renforcement de l'accessibilité ne doit pas seulement être envisagé à une échelle extra régionale mais également dans une logique de proximité. Les flux de déplacements transfrontaliers ou interrégionaux, quels qu'en soient les motifs, sont à prendre en considération. Actuellement, la voiture est fortement utilisée pour les déplacements transfrontaliers en raison du manque d'intermodalité et d'interopérabilité des réseaux des deux pays. La congestion croissante des infrastructures routières nécessite une réflexion sur les enjeux d'amélioration des déplacements par des moyens alternatifs à l'automobile.

L'étoile ferroviaire de Lille doit être valorisée afin de développer une offre plus performante entre la métropole lilloise et la Belgique. Les possibilités de réalisation d'un Réseau Express Hauts-de-France étendu au triangle Lille – Courtrai – Tournai doivent être analysées en vue de renforcer les liaisons transfrontalières et répondre à la demande future de mobilité. D'autres axes transfrontaliers pourraient être examinés comme l'axe du Hainaut et en particulier les possibilités de liaison ferroviaire entre la Sambre et Charleroi.

L'impact du futur Grand Paris Express (GPE) ne se limitera pas aux seuls quartiers de gare du réseau mais concernera potentiellement le sud de la région Hauts-de-France. Ainsi, il est probable que, mis en service, les effets s'opèrent sur la deuxième couronne, entraînant une hausse généralisée des mobilités et transformant les villes desservies en pôles économiques importants. Il convient par conséquent d'étudier les possibilités de connexions entre le réseau classique emprunté notamment par les TER Hauts-de-France et les gares nouvelles du GPE de Saint Denis Pleyel, du Bourget et de Chelles. De même, le projet Creil-Roissy permettra de desservir en train la plateforme de Roissy depuis les Hauts-de-France ; Roissy étant également l'une des principales gares du GPE et donc une nouvelle porte d'entrée essentielle dans la stratégie d'accessibilité à l'Île-de-France et à ses principaux pôles.

Si les déplacements transfrontaliers et vers l'Île-de-France génèrent des flux importants, les besoins de déplacements vers les régions Grand Est et Normandie doivent être étudiés. En particulier, l'accessibilité au pôle de Reims constitue un enjeu important pour le sud de l'Aisne.

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

Le positionnement stratégique des Hauts-de-France dans l'espace nord-ouest européen et son réseau d'infrastructures doivent être valorisés afin de permettre à l'ensemble des acteurs économiques de profiter d'une implantation au sein de la zone la plus riche d'Europe. Toutefois, si les Hauts-de-France apparaissent naturellement comme un hub, il convient de renforcer et d'optimiser les organisations logistiques ainsi que d'articuler et de rendre complémentaires les différentes situations.

Faire de la région une « porte d'entrée » des flux

Il s'agit de répondre aux enjeux des flux internationaux : suite aux délocalisations d'activités à faible ou moyenne valeur ajoutée, la logistique d'importation (notamment intercontinentale (à partir des ports maritimes principalement) devrait croître. La Région Hauts-de-France doit devenir le lieu de concentration et de distribution des flux et pour cela doit se positionner comme porte d'entrée Nord-Ouest européenne, ce qui suppose de renforcer les connexions entre la façade portuaire et son hinterland.

Par ailleurs, le marché francilien représente des opportunités considérables pour la région : l'optimisation accrue des portes d'entrée des flux et des connexions (fluviales, ferroviaires, routières) pourrait permettre d'améliorer les temps de trajet, les coûts et les services, au bénéfice du développement régional et avec des impacts environnementaux réduits.

Améliorer le fonctionnement logistique régional en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale

Dans une région productive et industrielle, la logistique se développe dans les agglomérations s'appuyant sur des entrepôts reliés à des sites industriels et sur l'organisation propre aux filières économiques (automobile, agricole, halieutique, etc.). Au-delà de la question des infrastructures, c'est donc aussi une question d'organisation de filière qui doit être engagée afin de faciliter la massification des flux ainsi que celle de l'aménagement du territoire compte-tenu de la consommation d'espace que cela génère. La logistique est de plus en plus considérée comme un facteur clé de compétitivité par les entreprises. Par l'amélioration du fonctionnement logistique, il s'agit de favoriser la réindustrialisation du territoire.



Cinq axes peuvent être identifiés pour concrétiser le hub logistique :

Faire du Canal Seine-Nord Europe un maillon structurant du hub logistique, un vecteur de développement et de (re)connexion entre les territoires

La réalisation de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut, en particulier au travers du projet de Canal Seine-Nord Europe, créera les conditions d'une offre fluviale d'envergure en reliant les Hauts-de-France par voie fluviale à grand gabarit au bassin parisien et au réseau nord-européen. Elle confortera la position de la Région au sein de l'axe européen Mer du Nord-Méditerranée, en développant les itinéraires fluviaux vers Paris et l'axe Seine, vers Anvers et Zeebrugge, vers la Wallonie et Bruxelles (via le canal du centre et le canal de Bruxelles-Charleroi) et vers la façade maritime des Hauts-de-France (Grand port maritime de Dunkerque via notamment le canal d'Aire). La concrétisation de ces itinéraires nécessitera d'améliorer tous les maillons indispensables à la liaison grand gabarit Seine-Escaut (modernisation Canal Condé Pommeroeul, écluses...).

Cette infrastructure fluviale de dimension internationale, couplée à la création et au renforcement de plateformes multimodales, permettra d'affirmer pleinement la dimension européenne du réseau portuaire régional et d'élargir son hinterland. Elle participera en effet à conforter et développer des activités logistiques et productives sur l'ensemble du réseau fluvial régional en lien avec les places portuaires, dans une logique de complémentarité et de mise en réseau, mais également en lien avec les territoires adjacents, grâce à des aménagements bi ou tri-modaux. Dans cette perspective, le Canal Seine-Nord Europe contribuera à la ré-industrialisation du territoire régional.

Au-delà des performances économiques globales attendues, la mise en service du Canal Seine-Nord Europe permettra de répondre à des enjeux climatiques en favorisant le report modal des marchandises en direction de la voie d'eau. Il pourra être l'occasion de développer plus largement des réflexions d'aménagement concernant la mise en valeur des voies d'eau régionales et leur contribution à la qualité du cadre de vie proposé par les territoires.

Se doter d'une stratégie portuaire ambitieuse

Les ports maritimes et fluviaux constituent un autre maillon essentiel du hub logistique. La relative spécialisation des ports de la façade régionale permet d'offrir un large panel de services : commerce de vrac, de conteneurs ou embarqué, transport de passagers, pêche et transformation des produits de la mer, plaisance, construction et réparation navale... Pour exploiter au maximum ce potentiel dans un contexte de concurrence avec les ports extrarégionaux (Le Havre, Haropa, Dieppe...) ou étrangers (acteurs belges et néerlandais notamment), les différentes entités concernées doivent travailler

à l'élaboration d'une stratégie portuaire régionale concertée en lien avec "Norlink Ports".

En s'appuyant sur les nombreux sites fluviaux de premier ordre (Lille, Valenciennes, Arques, Delta 3...) dont dispose la région, il s'agit de coordonner les activités sur les différents infrastructures portuaires de façon à répondre au mieux aux besoins des usagers, à mutualiser et hiérarchiser les investissements nécessaires et à renforcer l'attractivité globale des Hauts-de-France.

Renforcer les potentialités du ferroviaire

La Région a affiché une volonté de prioriser le ferroviaire et les grands projets régionaux ayant des répercussions nationales et internationales. Sous l'angle du transport des marchandises et de la logistique, cet attachement au ferroviaire vise à la fois à se connecter aux grands itinéraires de fret (accès par le rail aux plates-formes, autoroutes ferroviaires) et à améliorer la connexion ferroviaire des ports en élargissant leur hinterland.

Il s'agit également de proposer des alternatives de contournement ou de désaturation pour les métropoles lilloise et parisienne (artère nord-est, contournement ferroviaire nord-ouest de l'Île-de-France), de favoriser la complémentarité des modes (plates-formes multimodales) et d'assurer une diffusion dans les territoires et les entreprises grâce au réseau capillaire et aux embranchements (ITE). Le développement du fret entre les Hauts-de-France et la Belgique fera l'objet d'une attention particulière.

Optimiser l'usage du réseau routier

L'acheminement des marchandises par voie routière reste prépondérant et incontournable notamment pour la diffusion fine au sein des territoires, pour assurer les derniers kilomètres d'approche ou d'éclatement au sein des territoires ainsi que pour la desserte d'espaces non connectés au ferroviaire ou au fluvial.

L'importance du mode routier peut être source de conflits d'usage avec les déplacements de personnes et peut être à l'origine de nuisances environnementales importantes (pollutions atmosphérique et sonore) : c'est pourquoi, la réflexion sur les infrastructures devra également concerner le mode routier pour le rendre plus efficient et pour l'articuler au mieux avec les modes ferré et fluvial.

Au-delà du travail sur les infrastructures, des solutions routières alternatives s'appuyant sur de nouveaux modèles pourront être promues. Cette place réfléchie du routier dans la chaîne de transport pour desservir les territoires et les principaux pôles économiques régionaux doit notamment guider l'identification des itinéraires routiers d'intérêt régional qui figureront dans le SRADDET.

Développer les services de transport et de logistique

La compétitivité d'un hub logistique ne se limite pas à des infrastructures de qualité mais concerne les services aux entreprises. Celles-ci doivent coopérer et mutualiser leurs moyens (opérations logistiques, transport sur la base de filières homogènes ou géographiques ...).

Au niveau de la logistique portuaire, le développement de l'offre de service et de filière est amorcé et doit être poursuivi.

Pour la logistique ferroviaire, il est important de réfléchir en termes de massification des flux de marchandises sur la base d'une concentration spatiale des trafics et d'une mutualisation des opérations logistiques et de transport des chargeurs des territoires concernés afin d'optimiser le remplissage des trains. Le renforcement de l'offre ferroviaire par le développement de nouveaux chantiers de transport combiné rail/route et fleuve/route ou encore par la mise en place d'Opérateurs de fret de proximité (OFP) peuvent être des pistes à explorer.

En matière de logistique fluviale, le transport fluvial peut être dynamisé par la mise en place d'une offre d'infrastructures et de services massifiés (conteneurs, vrac) et par la création de plates-formes multimodales spécialisées pour accueillir et optimiser les fonctions logistiques locales au travers des grandes filières.

Développer les connexions immatérielles pour garantir l'équité d'accès au très haut débit

Le numérique transforme en profondeur l'activité économique, les modes de vie et de travail ainsi que le fonctionnement du territoire. Il est une composante majeure du développement régional. A l'instar des infrastructures de transports, l'aménagement numérique des territoires tant en infrastructures qu'au niveau du développement des usages constituent une condition importante de l'attractivité régionale pour les entreprises, les habitants et les établissements publics.

Des projets d'investissement dans le très haut-débit fixe, initiés par des opérateurs privés ou par la puissance publique, sont en cours de réalisation ; une couverture intégrale du territoire régional étant prévue pour 2025.

S'assurer de leur bonne réalisation et de limiter les effets de bord sur les franges des limites administratives constitueront des objectifs en la matière.

En outre, la disponibilité d'offres effectives et concurrentielles pour l'accès à l'internet mobile est également indispensable. Si la réglementation actuelle ne donne que très peu de leviers d'intervention aux collectivités dans ce domaine, il conviendra dans ces conditions de saisir toutes les opportunités d'amélioration de la couverture régionale au regard de l'enjeu que représente l'internet mobile.

La qualité de ces réseaux devra également permettre de développer les fonctions essentielles d'une « région intelligente » (réseaux d'information interactive, systèmes de contrôle et de régulation utiles pour les smart grids, globalement dans le cadre de la Troisième Révolution Industrielle) pouvant être expérimentées au sein de plusieurs villes et contribuant à l'attractivité régionale.

En lien avec la feuille de route numérique portée par la Région et la dynamique REV3, plusieurs orientations sont identifiées :

- Déployer le très haut débit fixe en Hauts-de-France
- Améliorer la couverture en téléphonie et internet mobile
- Mobiliser les réseaux THD pour déployer l'internet de l'énergie au service de REV3

Au sein de ce premier parti pris, la question numérique est majeure pour :

- Appuyer le développement des innovations et de la création, en lien avec REV3
- Appuyer le développement touristique (information voyageurs, intermodalité...)
- Appuyer le développement des services en lien avec le hub logistique (systèmes d'information...)

Parti pris 2

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

Parti pris 2

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

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

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

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

- **Garantir un développement équilibré** pour qu'aucun territoire ne soit en dehors d'une ou plusieurs dynamiques de développement et pour que le développement des présences au niveau régional ne soit pas trop déséquilibré et ne génère pas de pression trop importante. Par ailleurs, malgré l'investissement public et la mobilisation des acteurs parties prenantes depuis plusieurs décennies, l'offre de logements reste encore très largement insuffisante au regard des besoins à considérer, tenant compte principalement de l'évolution des modes de vie et de la situation sociale des ménages dans une perspective qui reste encore à satisfaire de parcours résidentiels choisis (plutôt que subis) et de préservation de la qualité de vie. Il s'agira de favoriser une répartition équilibrée et adaptée de l'offre de logements sur l'ensemble du territoire régional.
- **Permettre une urbanisation plus efficace** pour qu'elle permette un développement accru des emplois, qu'elle soit plus fonctionnelle et moins consommatrice d'espace, qu'elle favorise des mobilités choisies et plus sobres et réduise les mobilités subies.

Le parti pris 2 repose sur les orientations suivantes :

5 grandes dynamiques régionales de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré proposées par la région et structurées sur cinq ensembles stratégiques

Le SRADDET propose **une armature territoriale régionale structurée** autour de :

- deux métropoles : Lille et Amiens,
- des pôles d'envergure régionale,
- des espaces ruraux et périurbains et leurs pôles intermédiaires.

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

Deux métropoles organisées autour de Lille, capitale régionale, et Amiens, second pôle régional

Des pôles d'envergure régionale différenciés autour de 4 fonctions : Hub secondaire, Tête de réseau, Pôle de services supérieurs, Porte d'entrée régionale

3 types de campagnes structurés autour de pôles intermédiaires :

- Le développement organisé des campagnes périurbaines
- Les complémentarités au sein des campagnes en développement
- Le désenclavement et l'expérimentation au sein des campagnes isolées et peu denses, ces dernières faisant l'objet d'une attention particulière.

Un traitement spécifique sur 2 espaces à enjeux pour raccrocher les territoires les plus fragilisés aux dynamiques d'emploi :

- Le Bassin Minier
- Les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville

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

Afin de promouvoir un développement équilibré, la Région fait le choix de renforcer l'organisation multipolaire. A l'échelle interterritoriale, la mise en œuvre du parti pris 2 contribue aux grands principes d'aménagement du SRADDET :

- ▲ **Le renforcement des logiques de complémentarité :**
Pour être économe en ressources et davantage fonctionnelle, l'organisation multipolaire doit s'appuyer sur les spécificités des territoires et doit favoriser les complémentarités et les mises en réseau. La Région promeut l'interterritorialité comme condition importante de mise en œuvre de ce second parti pris. Concernant en particulier l'offre de logements, le décroissement des bassins d'habitat peut être envisagé, en s'appuyant sur les stratégies territoriales et interterritoriales, considérant de manière complémentaire attractivités économique et résidentielle, et problématiques de mobilité-accessibilité.
- ▲ **L'organisation des systèmes de transport :**
Le système de transport doit être mieux hiérarchisé, plus performant et favoriser davantage les interconnexions. Faire de Lille, Paris et Amiens des hubs principaux pour le transport de voyageurs nécessite de manière concomitante d'améliorer la hiérarchisation des pôles d'échanges.
- ▲ **L'intégration des transformations numériques :**
Par la manière dont l'aménagement numérique des territoires est fait, il peut contribuer à la fois au rééquilibrage des territoires (égal accès au très haut débit, aux structures d'appui au développement du numérique), à leur désenclavement (développement des télé services rendant accessibles les services en dépassant les embûches de distance et de d'horaires d'ouverture) et contribuer à renforcer leurs spécialisations et mises en complémentarité (filiales numériques d'appui aux tissus locaux, stratégies et plans d'actions numériques mises au service et concentrées sur les spécificités et forces locales). Dans ces dynamiques, les rôles sont souvent : la ville centre pour explorer, tester, l'intercommunalité pour une diffusion locale équitable, la Région pour mettre en réseau les idées et actions. La mutualisation est souvent utile au développement de cette offre de service équitable, elle est ici facilitée par la nature dématérialisée de ces services en ligne.

- ▲ **La sobriété énergétique :**
L'équilibre habitat / emploi / mobilité doit être encouragé, de manière à réduire les distances (domicile-travail, domicile-services, domicile-études, ...) et d'associer territoires d'habitat et territoires d'emplois. Ainsi, la mixité des fonctions et la densification des zones économiques, commerciales et d'habitat notamment à proximité des transports collectifs ou des territoires créateurs d'emplois ou de services seront favorisées ; les pôles seront renforcés, sans affaiblir la métropole.
- ▲ **La limitation de la consommation foncière :**
Le développement sera organisé de manière à limiter la consommation d'espace, en intégrant non seulement les enjeux de renouvellement urbain et de reconversion des friches dans les politiques d'aménagement urbain, mais aussi des critères de densité. Il s'agit par ailleurs d'offrir une alternative au développement de la périurbanisation par le confortement des densités existantes et le développement des stratégies foncières et de renouvellement urbain
- ▲ **La préservation des atouts naturels :**
Un équilibre sera trouvé entre les différents espaces, qu'ils soient naturels, agricoles ou urbanisés, afin de préserver les spécificités des différents territoires tels que le littoral ou les espaces ruraux. Par ailleurs, le renforcement de l'offre culturelle sera recherchée au sein des pôles d'envergure régionale mais également sur les territoires en difficultés afin d'améliorer leur image et leur attractivité.

Orientation 1

Activer cinq dynamiques régionales de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré

La région est composée de territoires aux fonctionnements et aux modèles de développements variés : les métropoles, les agglomérations, les territoires ruraux et périurbains. Cette diversité est un atout pour la région et pour son attractivité. Tirant parti de ces caractéristiques, il s'agit de promouvoir un modèle de développement équilibré, dans lequel chaque territoire trouve sa place et contribue, à sa manière, au développement régional. Ainsi, cinq dynamiques régionales de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré ont été identifiées par la région et structurées sur cinq ensembles stratégiques.

La répartition en cinq ensembles ne doit pas cloisonner le territoire ni affaiblir la dynamique régionale d'ensemble. Ces ensembles stratégiques, « locomotives régionales », ont bien pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de se nourrir d'une gouvernance entre les espaces et d'irriguer l'ensemble du territoire régional. Il s'agit d'entraîner chaque type de pôle de l'armature urbaine régionale dans ces grandes dynamiques afin de maximiser les effets leviers et créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

Il est proposé que les territoires s'emparent de cette vision régionale, en vue de la conforter et de la développer.

Ces dynamiques régionales ne correspondent pas à des périmètres précis et arrêtés. Elles se superposent et débordent largement hors des frontières régionales. Certains territoires peuvent en effet être mobilisés dans plusieurs dynamiques régionales.

Deux grands éléments de différenciation sont à intégrer pour comprendre la géographie de ces dynamiques :

- **Le degré d'influence métropolitaine sur les territoires.** Une partie du territoire régional est sous influence métropolitaine forte : c'est le cas des territoires en proximité de la métropole lilloise, en particulier le Bassin Minier, et des territoires du sud de la région. Pour l'autre partie du territoire régional, l'influence est plus limitée, voire inexistante pour certains territoires : la partie centrale de la région est globalement moins irriguée par les dynamiques métropolitaines lilloises et franciliennes, tout comme une partie du littoral. Les territoires situés à l'est sont globalement ceux qui en bénéficient le moins. Le degré d'influence métropolitaine influence considérablement le type de développement des territoires. Outre la création et la captation de richesses induites par les moteurs métropolitains,

certains territoires se développent sur la base d'une économie présente importante (tourisme, retraités, emplois publics...) tandis que d'autres investissent davantage la sphère productive. Les territoires les moins en lien avec les influences métropolitaines sont globalement ceux qui génèrent le moins de richesses et qui s'appuient sur une redistribution plus importante.

- **La densité de population.** Alors que certains territoires ont une densité supérieure à 500 habitants / km² (au nord, au sud et sur une partie du littoral), d'autres sont de moindre densité en dehors des pôles urbains dans le cœur de région et à l'est du territoire régional.

Cinq dynamiques régionales de mobilisation des territoires peuvent être identifiées :

1. Diffuser l'économie maritime
2. Amplifier le rayonnement métropolitain
3. Optimiser les retombées des dynamiques franciliennes
4. Activer de nouveaux leviers de développement locaux
5. Développer les relais métropolitains

Diffuser l'économie maritime

L'ambition collective : mobiliser l'ensemble des territoires dans le développement de l'économie maritime et assurer une diffusion équilibrée des effets au bénéfice de l'emploi et de la préservation de la diversité du littoral.

Les conditions de l'équilibre : construire une stratégie portuaire favorisant les complémentarités, créer les conditions d'un développement touristique respectueux des richesses naturelles, préserver les écosystèmes et les paysages, rééquilibrer la dynamique résidentielle (littoral / rétro-littoral...)

Amplifier le rayonnement métropolitain

L'ambition collective : faire monter en gamme la métropole lilloise au bénéfice des territoires et mobiliser l'ensemble des territoires dans la dynamique métropolitaine (Louvre Lens dans le Bassin Minier, etc.).

Les conditions de l'équilibre : renforcer la dimension multipolaire de la dynamique métropolitaine, renforcer les liaisons est-ouest au sein du Bassin Minier en développant notamment l'offre de mobilité interurbaine, améliorer la relation emploi/habitat en faveur de déplacements moins contraints.

Optimiser les retombées des dynamiques franciliennes

L'ambition collective : mobiliser l'ensemble des territoires dans une stratégie d'accueil (résidentiel et économique) en limitant le mitage de l'espace et en préservant la qualité de vie. Pour les territoires du sud de l'Aisne, outre les dynamiques franciliennes, cette stratégie est également à envisager concernant l'influence de Reims.

Les conditions de l'équilibre : rééquilibrer les formes de développement (résidentiel et économique), optimiser les réseaux de transports en faveur d'une meilleure efficacité fonctionnelle et environnementale, organiser le développement logistique pour éviter la dispersion.

Activer de nouveaux leviers de développement locaux

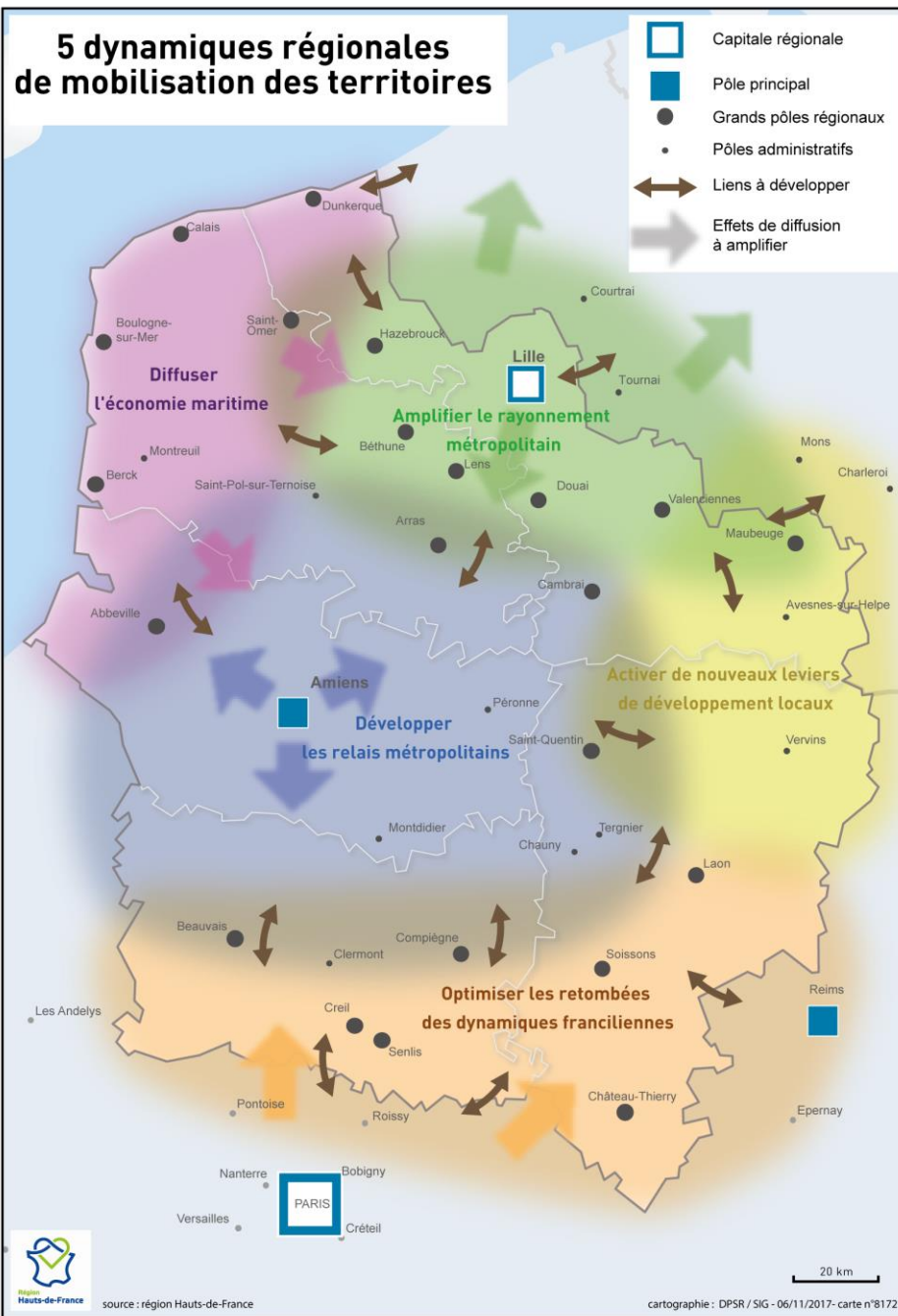
L'ambition collective : sur cet espace peu impacté par les influences lilloises et franciliennes, mobiliser l'ensemble des territoires en faveur d'une approche renouvelée du développement local, que ce soit au regard des excellences productives ou de la valorisation des aménités.

Les conditions de l'équilibre : étendre les dynamiques en faveur de la transition énergétique et numérique, concrétiser une destination touristique sur l'ensemble du territoire, développer un activité agricole de haute qualité et valoriser les productions, renforcer les connexions au reste du territoire.

Développer les relais métropolitains

L'ambition collective : fédérer, sur l'espace central, les différents atouts des territoires pour développer les relais métropolitains. Le développement de ces relais passera par l'accroissement du rayonnement d'Amiens et par l'affirmation du rôle structurant d'Arras, de Saint-Quentin, de Beauvais, de Compiègne et d'Abbeville sur l'espace central de la région.

Les conditions de l'équilibre : favoriser les coopérations entre les villes, entraîner dans la dynamique toutes les villes de l'espace central (Albert/Méaulte, Montdidier, Péronne...), développer les synergies entre les futures portes d'entrée (plateformes) du Canal Seine Nord Europe au service du tissu productif et agricole.



Les politiques d'aménagement et de développement devront prendre en compte la spécificité du territoire régional, organisé autour de différents niveaux de pôles. C'est pourquoi le SRADDET s'appuie sur **une armature territoriale multipolaire** structurée autour :

- **des pôles majeurs de Lille et Amiens** dont les fonctions doivent être renforcées,
- **de pôles d'envergure régionale** qui présentent pour la plupart une fragilisation de leur ville centre (développement de l'emploi principalement en périphérie, diminution de l'attractivité résidentielle de leur ville centre)
- **de pôles intermédiaires**, maillant les territoires ruraux et périurbains, à revitaliser.

Orientation 2

Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional

En tant que pôles majeurs, Lille et Amiens devront se donner les moyens d'une politique d'aménagement exemplaire afin, d'une part, de conforter leur rayonnement métropolitain et, d'autre part, de répondre aux besoins de leurs habitants. Ces deux pôles devront être des vitrines régionales en termes d'innovation.

Conforter le dynamisme de la métropole lilloise

La métropole lilloise dispose d'un fort ancrage européen et présente **les caractéristiques d'une métropole européenne**. Son histoire, sa culture et sa localisation la placent au cœur de l'Europe du nord-ouest. Avec près de 1 130 000 habitants, elle est la 3ème métropole de France de province d'un point de vue démographique. Afin d'accroître son attractivité, ses fonctions métropolitaines doivent être renforcées en complémentarité avec les autres pôles d'envergure régionale. Il convient notamment de développer le poids des activités de service à haute valeur ajoutée, poids aujourd'hui inférieur à celui de la plupart des métropoles de taille équivalente.

La métropole lilloise joue par ailleurs **un rôle de carrefour de transports** : elle est directement reliée aux grands centres économiques nord européens grâce à un réseau autoroutier dense et le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse a renforcé cette position stratégique en raccourcissant les temps de trajets entre ces différentes villes. Elle a également, au niveau régional, un rôle de hub principal voyageurs, dont il convient d'améliorer les connexions avec les autres pôles. Son accessibilité est limitée par la saturation des réseaux routiers aux abords de Lille. C'est pourquoi, un bouquet de solutions est à mettre en œuvre, en lien avec les nouvelles technologies de l'information et de la communication (développement de techniques visant à fluidifier le trafic, par une meilleure connaissance des conditions de circulation et une meilleure communication et information des usagers, ajustement dynamique de la vitesse pour faciliter la circulation en situations encombrées).

Des expérimentations destinées à fluidifier la circulation pourraient par ailleurs être menées (circulation sur bande d'arrêt d'urgence pour les cars ou les véhicules de covoiturage, éco-bonus par exemple).

Les impacts négatifs liés à son développement devront être pris en compte et un **développement urbain équilibré entre territoires urbains et ruraux** doit être trouvé, afin de préserver les espaces agricoles et valoriser les paysages et le cadre de vie.

Ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional

Amiens est le second pôle majeur des Hauts-de-France, à mi-chemin entre Paris et Lille. **Afin d'ancrer son rôle de second pôle régional**, Amiens doit renforcer et élargir son offre métropolitaine, en travaillant sur les conditions suivantes :

- Faire monter en gamme l'offre de services pour accroître le rayonnement d'Amiens (y compris sur le plan de l'offre commerciale) et favoriser son accessibilité ;
- Améliorer la desserte de Lille, de Paris et de Roissy.
- Se différencier à la fois du positionnement de la Métropole Lilloise mais aussi des villes moyennes (impulsion pour le développement durable, valorisation des Hortillonnages et des bords de Somme, ...) ;
- Développer les liens de nature « métropolitaine » tant à l'intérieur de la région qu'à l'extérieur de la région sur le plan des partenariats stratégiques ;
- Développer le potentiel touristique d'Amiens en l'inscrivant dans des échelles plus larges : littoral, vallée de la Somme, partenariats avec Lille, tourisme de mémoire.

Renforcer le rôle régional de Lille et Amiens en s'appuyant sur leurs domaines d'excellence

- Lille et Amiens sont très bien positionnés **en matière de santé** grâce à des établissements de soins de qualité, de pôles d'excellence et de compétitivité, etc. Le développement de cette filière, facteur d'attractivité, doit être encouragé afin de conforter le positionnement de Lille et Amiens au niveau national.
- La région et plus particulièrement la métropole lilloise constituent **une importante place tertiaire**, notamment pour les services de type back-office. A cet effet, la dynamique "Welcome EU" (SRDEII) permettra d'animer et d'accompagner des entreprises dans les quatre secteurs suivants : cybersécurité, fintech, nouvelles technologies appliquées à l'éducation, euro place juridique, numérique.
- Amiens peut également conforter ses atouts sur certaines de ses filières d'excellence **en matière de recherche et d'innovation** (santé, numérique, autonomie énergétique). Amiens Métropole est en effet engagée dans la transition numérique pour développer le haut débit et la fibre mais également pour favoriser les nouveaux usages du numériques liés à la ville. Amiens pourrait ainsi devenir un moteur la démarche « smart city ».

Orientation 3 Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale

Rééquilibrer les pôles d'envergure régionale avec leur périphérie

Ces pôles d'envergure régionale sont caractérisés par une diminution de l'attractivité résidentielle de leur ville centre (solde migratoire négatif au profit du périurbain) se cumulant parfois avec une croissance fragile de l'emploi, notamment en périphérie. Les politiques d'aménagement et de développement viseront ainsi à **rééquilibrer les villes centre de leur périphérie** et développer les complémentarités, en particulier en matière d'habitat, d'emploi et de commerce.

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

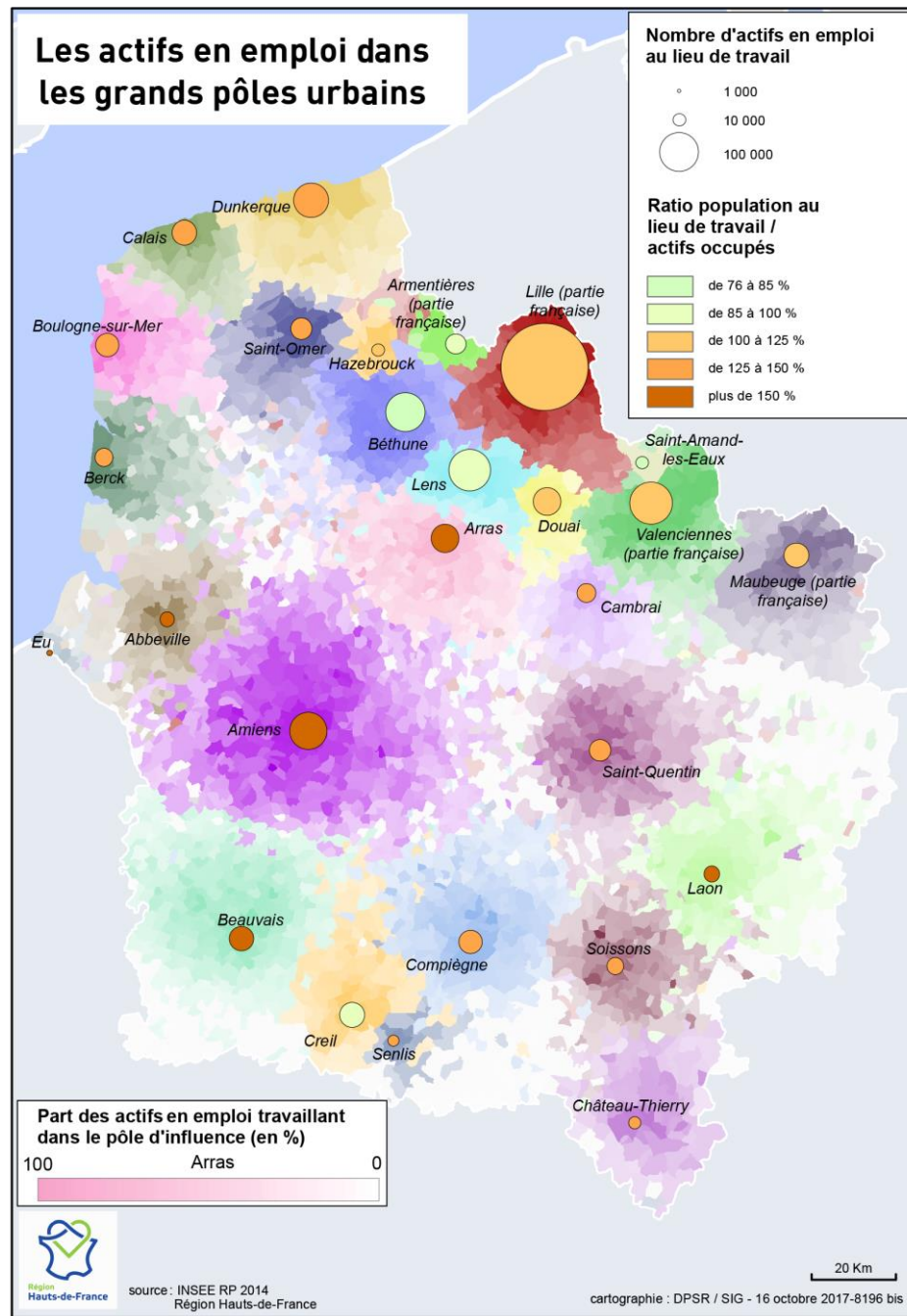
Ces fonctions d'ordre régional impliquent l'**application par les territoires d'objectifs d'aménagement ambitieux** en termes de densité, de proximité, de qualité urbaine et de cadre de vie, de multifonctionnalité, et d'accessibilité.

Assurer un développement économique régional équilibré

L'attractivité économique des pôles d'envergure régionale est réelle vis-à-vis des territoires. Pour certains d'entre eux, le pôle d'emploi qu'ils représentent structure considérablement un vaste territoire. Ils ont donc un rôle majeur d'équilibrage du développement économique régional à assurer. Pour ce faire, il s'agit de développer l'emploi au sein des pôles d'envergure régionale en assurant une diversité économique. Les pôles se situant à l'est de la région feront l'objet d'une attention particulière afin de garantir l'équilibre régional et compte tenu des taux de chômage relativement élevés.

Valoriser le rôle d'interface des pôles

Certains pôles d'envergure régionale se situent à la croisée de plusieurs dynamiques régionales de mobilisation des territoires. On peut en particulier citer Arras, Saint-Omer, Maubeuge, Saint-Quentin, Abbeville, Compiègne, Beauvais et Laon. Concernant ces pôles, il convient de valoriser leur rôle d'interface en leur conférant une responsabilité dans l'articulation des dynamiques. A ce titre, ils doivent être confortés en tant que pôle économique, diversifier leur type d'activités en lien avec les dynamiques régionales de mobilisation des territoires et favoriser leur accessibilité. Par ailleurs, les enjeux de mobilité sont particulièrement cruciaux au sein de ces espaces d'interface entre plusieurs dynamiques.



Développer 4 grandes fonctions favorisant les interactions, au service d'un nouvel équilibre régional

La ville irrigue : développer une fonction de « Hub secondaire »

La localisation de certains pôles les amène à jouer un rôle dans la structuration des mobilités et de l'accès à l'emploi. A l'échelle du bassin d'emploi, il s'agit de diversifier l'offre de mobilité vers les polarités économiques en veillant à développer les alternatives à la voiture individuelle et d'assurer la sécurisation des parcours ferroviaires en matière de régularité, de cadencement et de modernisation du réseau.

Les fonctions d'échanges et d'offres multimodales devront être développées dans les hubs secondaires avec pour objectifs d'améliorer le rabattement en tenant compte de l'organisation urbaine et périurbaine du territoire, de conforter les liaisons avec les autres pôles et d'améliorer les connexions avec les hubs principaux (Lille, Amiens, Paris).

La ville relais métropolitain : développer une fonction « Tête de réseau »

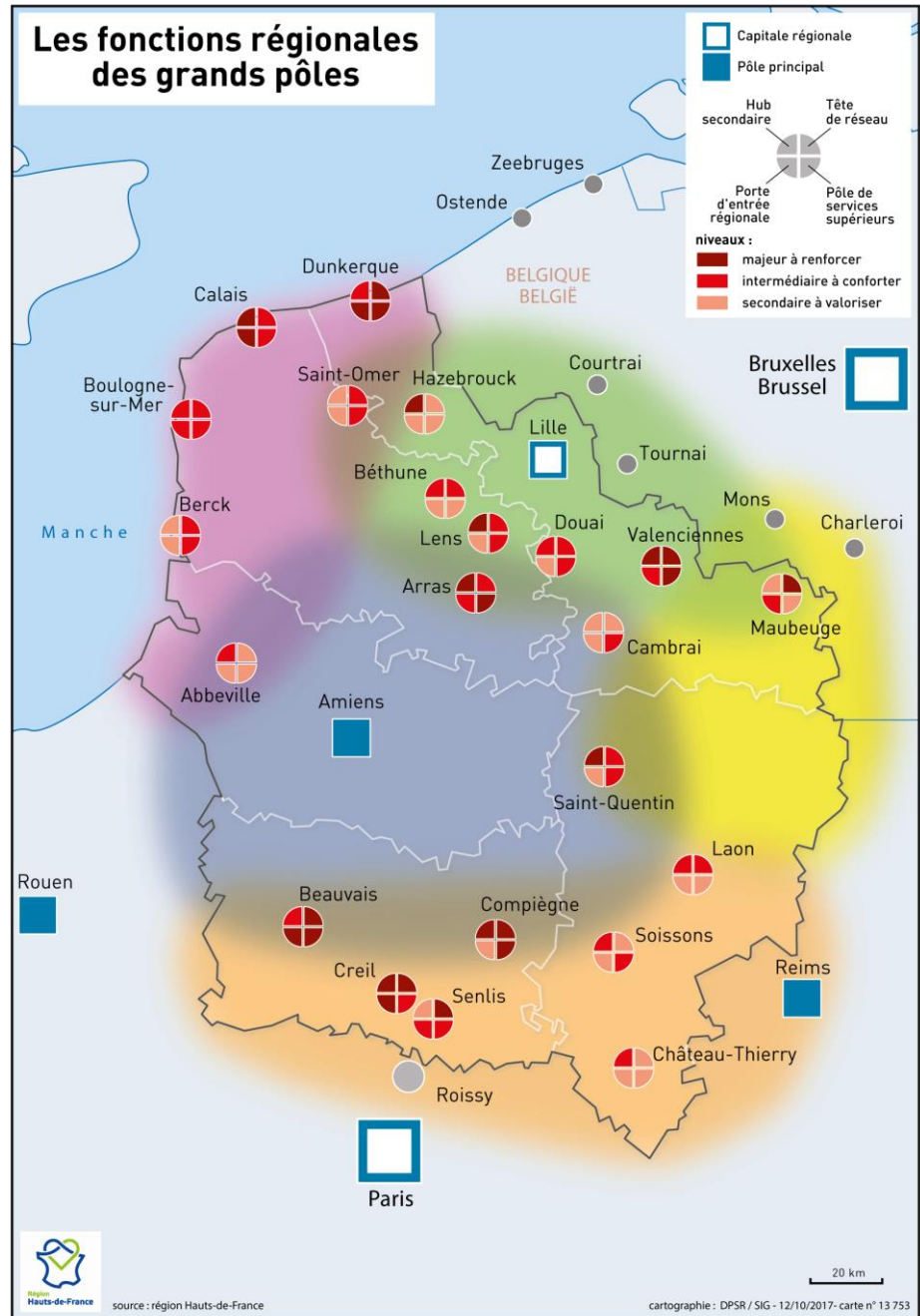
De nombreuses excellences régionales ont un ancrage territorial fort en matière d'images numériques, d'industries créatives, de transports et mobilités, de la chimie du végétal, d'e-santé, etc. Certains pôles peuvent à ce titre développer leur rôle de « tête de réseau » en développant les partenariats et les coopérations en lien avec les autres pôles régionaux, ainsi que la métropole lilloise et Amiens, au bénéfice du rayonnement régional et d'une attractivité renforcée. Ces têtes de réseau doivent être confortées non seulement en favorisant un environnement adapté mais aussi en créant les conditions d'une bonne accessibilité aux portes internationales.

La ville monte en gamme : développer une fonction de « Pôle de services supérieurs »

Certains pôles ont vocation à développer une offre de services et d'équipements structurants, ayant un rayonnement important (enseignement supérieur, recherche, santé, grands équipements ou manifestations culturels et sportifs, offre d'hébergement touristique...). Ces pôles doivent assurer un double rôle à l'échelle régionale. D'une part, ils doivent garantir une bonne couverture du territoire régional afin que cette offre soit équilibrée et favoriser une bonne accessibilité. D'autre part, ils doivent assurer une montée en gamme et une modernisation de ces services et équipements.

La ville capte les flux : assurer une fonction de « Porte d'entrée régionale »

Ces portes d'entrées, traversées par de nombreux flux, constituent des atouts importants pour la région et contribuent à l'ouverture de la région (Calais, Dunkerque, Beauvais, Creil...). Une meilleure valorisation des flux touristiques et de marchandises est envisageable dans une perspective de développement économique (création d'équipements et d'activités touristiques, implantation d'entreprises, ...). Cette gestion des flux doit limiter les impacts environnementaux et intégrer des attentes en matière de climat, d'air et d'énergie.



Orientation 4

Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires

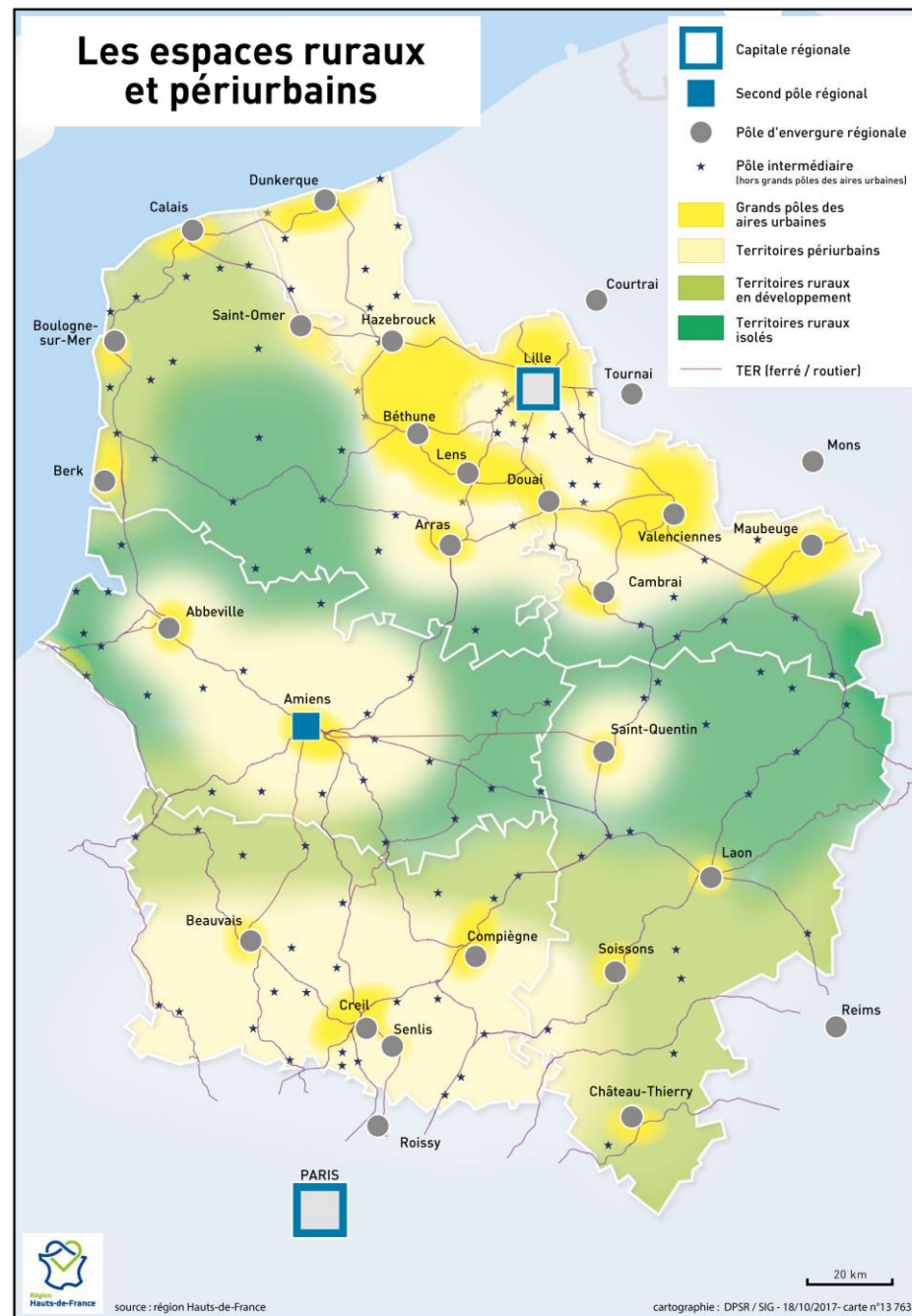
Les espaces ruraux remplissent des fonctions essentielles à la région : contribution à la qualité de vie et à l'attractivité, vecteurs stratégiques du tourisme, de l'agroalimentaire, de la production d'énergies renouvelables, de l'artisanat, et d'aménités environnementales ... Ces fonctions sont à préserver et à valoriser, tout en prenant en compte la très grande hétérogénéité des ces espaces. Pour cela, la stratégie d'aménagement peut s'appuyer sur **un maillage de pôles intermédiaires**, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant et complémentaire des grandes agglomérations. Ces pôles intermédiaires connaissent néanmoins une situation difficile (perte de commerce et services, habitat précaire ou dégradé, ...). Afin de les revitaliser, **il convient de renforcer ces polarités** : la construction de logements (de différents types) sera réalisée prioritairement dans ces polarités en cohérence avec les divers besoins du marché et des dynamiques démographiques observées ; la concentration de commerces et de services sera à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités.

Il appartiendra aux territoires de définir des niveaux de pôles à une échelle plus fine, au regard des dynamiques de développement de leurs espaces et au titre des opportunités de mutualisation et de regroupement des équipements, commerces et services.

Les espaces périurbains : penser le rapport à la ville et organiser le développement

Certains espaces périurbains, sous l'influence directe d'un pôle d'envergure régionale ou dans l'aire des influences métropolitaines Lille et Paris, sont en progression démographique, et connaissent, pour certains d'entre eux, une autonomisation croissante vis-à-vis des villes-centres, en termes d'emplois, de services et de déplacements. Cette reconfiguration se traduit par l'émergence de nouvelles centralités.

Ces espaces sont sous-pression ou pourraient l'être : leur croissance significative et continue les fait parfois « basculer ». Ainsi, lorsque l'urbanisation est continue, la campagne disparaît, celle-ci étant pourtant une qualité majeure pour ses habitants. La maîtrise de ces équilibres passe par une meilleure coopération avec les métropoles et les grandes villes (pôles d'envergure régionale).



Il est donc nécessaire d'organiser leur développement urbain, économique et commercial via des coopérations interterritoriales. Cela peut passer par :

- Le développement d'une offre de logements coordonnée
- l'amélioration de l'offre de transports en commun et le développement des modes alternatifs à la voiture (le positionnement des arrêts et des pôles multimodaux peuvent être à la fois des lieux facile d'accès et support d'activités urbaines secondaires)
- l'intégration urbaine des bâtiments publics et commerciaux
- la création de lieux de sociabilité locale

Ces espaces peuvent par ailleurs trouver des complémentarités avec le centre de l'agglomération et accueillir des projets d'aménagement structurants pour les périphéries urbaines.

Les espaces ruraux en développement : organiser la complémentarité et mutualiser les équipements

Ces espaces, caractérisés par un accroissement de la population, une faible concentration d'emplois et un niveau d'équipements insuffisant, connaissent un développement résidentiel important et des mobilités en étoile très diversifiées selon le but du déplacement (zapping territorial). Il convient pour ces espaces :

- de gérer l'attractivité par une maîtrise du développement résidentiel et la mise en place de stratégies intercommunales de peuplement,
- d'organiser la complémentarité entre les bourgs et les pôles intermédiaires,
- de mutualiser les équipements pour limiter les déplacements,
- de garantir une production de logements reliée aux services et équipements par des solutions de mobilité durable (les alternatives à la voiture individuelles pourront être étudiées)
- d'équilibrer la production de logements neufs et énergétiquement sobres avec la réhabilitation du parc ancien et dégradé.

Les espaces peu denses et isolés : désenclaver, expérimenter, valoriser les atouts et accompagner

Ces espaces ruraux sont caractérisés par une faible concentration d'emplois et d'équipements et une baisse de population. Pour ces territoires, les enjeux consistent à, d'une part, conforter le rôle des pôles intermédiaires, et, d'autre part, désenclaver et expérimenter de nouvelles manières d'assurer de la proximité et du développement local (numérique, maintien et développement de commerces et services mobiles et itinérants ...). La faible densité demande certes des réponses spécifiques en matière de politiques publiques mais elle ne doit pas pour autant être stigmatisée. Elle constitue au contraire un atout majeur pour le territoire régional, offrant d'autres avantages et permettant des expérimentations plus souples que dans les espaces denses, en matière de mobilité, de services, de gestion de l'énergie (REV3)...

L'expérimentation de nouvelles formes de développement local sera encouragée afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène. Le maintien et la diversification des emplois et des activités agricoles, le développement de l'artisanat, des productions agricoles, d'énergies renouvelables, du tourisme local seront privilégiés, en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine. Enfin, les offres de mobilité adaptées, de même que l'accompagnement des habitants en matière d'information (où acheter mon titre de transport ? comment me déplacer ?), seront encouragés

Engager une réflexion régionale sur les fonctions commerciales et les services au sein des ruralités

Pour ces trois types de « ruralités », les fonctions commerciales jouent un rôle déterminant sur la qualité de vie (temps de parcours, cabotage incessant de commerce en commerce), le coût des transports et la qualité des paysages. Dans un contexte de concurrence croissante entre les offres commerciales de centre ville et celles de la périphérie, le renforcement des pôles intermédiaires ne peut être envisagé sans engager une réflexion régionale sur les fonctions commerciales. En effet, les leviers « locaux » s'avèrent limités, la stratégie d'un pôle intermédiaires en la matière pouvant être neutralisée par l'offre d'un territoire voisin.

Cette réflexion à l'échelle régionale pourrait permettre d'identifier, selon les types de ruralités :

- Les conditions d'une plus grande mixité fonctionnelle des sites commerciaux (en faire des pôles de services) et d'anticiper sur la mutation des surfaces commerciales (certaines sont obsolètes, voire en friche).
- Des propositions en faveur d'une meilleure accessibilité des sites et d'une offre multimodale accrue (points d'intermodalité et d'auto-partage, liaisons douces avec les zones d'habitat...).
- Les facteurs d'amélioration de la qualité des sites commerciaux existants dont la position est considérée comme stratégique, qu'il s'agisse de bourgs, de noyaux isolés (carrefours, sites ponctuels de cabotage), d'activités en lien avec l'agriculture (points AMAP, vente à la ferme) ou de centres commerciaux, intégrés au tissu urbain.

Ancrer davantage les activités agricoles au sein des projets de territoires

Les activités agricoles sont une composante essentielle de la ruralité. Pour autant, adossées à des aides économiques européennes, de nombreuses exploitations pourraient être davantage arrimées aux dynamiques et aux ressources de leur territoire. Ancrer davantage l'agriculture au sein des projets de territoire pourrait notamment permettre de :

- Faire interagir davantage les enjeux économiques agricoles avec le reste du tissu économique des territoires, notamment en valorisant son rôle écologique,
- Concevoir un urbanisme qui préserve le foncier agricole disponible, notamment en lisières urbaines
- Favoriser des pratiques culturelles adaptées aux caractéristiques des territoires, en particulier sur les franges urbaines, et permettant une qualité paysagère.

L'armature régionale : grands principes méthodologiques

Les pôles d'envergure régionale

Le principe adopté consiste à hiérarchiser davantage les fonctions des pôles que les pôles eux-mêmes. En effet, chaque pôle d'envergure régionale peut être amené à jouer un rôle majeur au niveau régional sans pour autant disposer d'une offre importante de services dans tous les domaines.

Les 4 fonctions des pôles d'envergure régionale peuvent être approchées à partir de différents indicateurs permettant de situer le positionnement actuel des pôles. L'approche communale ne rendant pas suffisamment compte du poids réel de certaines fonctions, l'analyse porte sur les grands pôles urbains définis par l'Insee dans le cadre du zonage en aire urbaine.

Le choix des indicateurs vise à identifier pour chaque fonction deux notions complémentaires pour caractériser les pôles : un effet de concentration de la fonction avec des indicateurs de niveau et un effet de spécialisation ou de diffusion du pôle avec des indicateurs de densité. Pour chaque dimension un score global est obtenu par scoring ou normalisation et pondérations des différentes variables retenues dans l'analyse. Pour les indicateurs de niveau, la normalisation inclut un passage en échelle logarithmique pour améliorer la distribution.

La fonction « Hub » est approchée par la structuration des pôles gare régionaux en s'appuyant sur le trafic TER existant mais aussi des indicateurs permettant de préciser le rôle de chacun de ces nœuds.

La fonction « Tête de réseau » est approchée par des indicateurs permettant de mesurer la présence des fonctions tertiaires supérieures en s'appuyant sur la définition des fonctions métropolitaines de l'Insee, d'activités de recherche et la spécialisation globale des territoires mesurée autour d'un indicateur de spécificité globale de Krugman.

La fonction « Pôle de services supérieurs » est approchée par la présence et la concentration de différents types de services supérieurs (importance du pôle d'enseignement supérieur, rôle du pôle de santé au regard de la structuration de l'Agence Régionale de Santé, présence de services touristiques).

La fonction « Porte d'entrée régionale » est approchée par l'importance du pôle dans l'entrée de populations ou de marchandises dans le territoire (aéroports, ports, gares) et par les fonctions touristiques du territoire.

Par son statut de métropole régionale, Lille apparaît comme le pôle principal pour l'ensemble des dimensions Amiens apparaît également comme un pôle de premier ordre sur la plupart des dimensions lui conférant un rôle spécifique au sein de la région. Ce positionnement permet ainsi de définir un statut particulier à chacun de ces deux pôles.

L'approche statistique est complétée par deux variables qualitatives essentielles pour qualifier les fonctions de chaque pôle : d'une part, le positionnement géographique du pôle, tenant compte de l'environnement territorial et social dans lequel il se situe et d'autre part la présence de certaines fonctions peu mises en valeur par les statistiques mais ayant une importance majeure (ex : siège d'un pôle de compétitivité). Cela permet ainsi de définir une structuration régionale des pôles d'envergure régionale en identifiant pour chaque fonction des pôles majeurs à renforcer, un niveau intermédiaire à conforter et des pôles secondaires à valoriser afin d'assurer le maillage régional et à promouvoir un nouvel équilibre territorial.

Les pôles intermédiaires

Les « pôles intermédiaires » représentés sur la carte correspondent aux pôles de services intermédiaires et supérieurs hors grands pôles des aires urbaines.

Ces pôles sont définis à partir des équipements recensés dans la Base Permanente des Équipements mis à disposition par l'Insee en s'appuyant sur 14 fichiers administratifs centralisés provenant de divers ministères.

Les équipements sont répartis en trois gammes en fonction de leur répartition sur le territoire français :

- Gamme de proximité : École maternelle, pharmacie, boulangerie, bureau de poste...
- Gamme intermédiaire : Collège, orthophoniste, supermarché, police, gendarmerie ...
- Gamme supérieure : Lycée, maternité, hypermarché, agence Pôle Emploi...

A partir de ces données, une commune est définie comme pôle de services intermédiaires si elle concentre au moins la moitié des différents types d'équipements intermédiaires recensés dans la base.

Les espaces ruraux et périurbains

Il n'existe pas, en France, de définition unique de l'espace rural ou périurbain. Celui-ci peut être approché selon différents critères tels que l'approche morphologique privilégiant des caractéristiques physiques ou l'approche fonctionnelle s'appuyant sur les usages. Les espaces ruraux ou périurbains peuvent également être identifiés par une analyse d'enjeu faisant apparaître des spécificités liées à ces espaces.

La cartographie des espaces ruraux et périurbains proposée ici s'appuie sur un croisement entre ces critères morphologiques et fonctionnels et une typologie des communes de la région réalisé par le réseau des agences d'urbanisme des Hauts-de-France autour de 4 critères : la concentration de l'emploi, Le taux d'équipements de services à la population, le niveau de vie et l'évolution démographique. Les espaces sont ainsi identifiés à la fois au regard de leur morphologie, leur fonctionnement et leurs enjeux spécifiques.

Orientation 5

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

La région compte un nombre particulièrement important d'habitants vivant dans des territoires en difficultés, caractérisés par un cumul de difficultés économiques et de vulnérabilités sociales.

Ces territoires en difficultés, s'ils apparaissent concentrer les mêmes faiblesses sociales, culturelles et économiques, se distinguent tant par leur localisation que leur morphologie.

En matière de localisation, certains de ces territoires apparaissent en effet relativement isolés au sein de leur environnement, alors que d'autres participent d'un plus vaste ensemble urbanisé, faisant lui-même face à des difficultés plus ou moins accentuées. C'est en particulier le cas des anciens bassins industriels.

A cette diversité des situations, s'ajoute celle des formes urbaines et des types d'habitat ; ces territoires relèvent de plusieurs catégories :

- Tissu urbain dense de tradition industrielle ;
- Habitat de plus faible densité créé par les industries ;
- Tissu historique dégradé de centre-ville ou de centre bourg ;
- Quartiers d'habitat social (majoritairement « grands ensembles » périphériques, mais aussi certains tissus de la reconstruction post 1945...).

Les approches à développer, si elles reposent sur des leviers en partie commun doivent cependant prendre en compte les atouts différents de ces territoires. La dimension patrimoniale notamment doit être abordée de façon différenciée suivant les situations.

La Région a choisi de mettre l'accent sur deux grandes zones :

- **le Bassin Minier** qui, avec plus d'un million d'habitants, est l'une des zones les plus peuplées de la région. Il se caractérise par la dureté du choc économique qu'il a connu et la persistance des difficultés traversées depuis plus de trente ans.
- **les quartiers de politique de la ville** qui obéissent à des zonages précis en termes de niveau de pauvreté et de relégation spatiale et sociale. Ils sont situés dans les principales agglomérations de la région Lille, Roubaix-Tourcoing, Amiens, Arras, Creil, Calais, Dunkerque, Douai, Valenciennes, Soissons, Compiègne. Ils rassemblent 11% de la population régionale.

Afin de construire des **stratégies de développement adaptées aux spécificités de ces territoires**, les leviers suivants peuvent être identifiés :

Stimuler l'activité et la création d'emplois

Ces zones disposent souvent des ressources foncières et de certaines compétences pour accueillir des activités productives. Parfois en déficit de services à la population, elles peuvent accueillir des services marchands et non marchands pourvoyeurs d'emplois non délocalisables. Le soutien aux initiatives et aux projets parfois d'échelle très réduite au travers du micro-crédit ou de structures d'économie sociale et solidaire doit être encouragé. Toutefois, ces évolutions nécessitent de favoriser une montée en compétences des populations de ces territoires avec un accompagnement au plus près des parcours de chacun et de leurs difficultés spécifiques. Les actions de gestion prévisionnelle des emplois et compétences portées au niveau des territoires doivent également être favorisées car elles permettent une meilleure articulation entre emplois et formation au plus près des attentes des entreprises et des actifs.

Améliorer l'image et l'attractivité de ces zones

Il s'agit à la fois d'attirer des entreprises et des investissements dans des zones en perte de dynamisme économique mais également de conserver ou d'attirer de nouveaux habitants dans des zones au solde migratoire négatif. Cet objectif passe par différentes actions de positionnement et de promotion du territoire dont l'événementiel, la culture et le tourisme qui sont d'importants vecteurs de changement d'image. Au-delà d'un message destiné l'extérieur du territoire, il faut aussi s'adresser aux habitants de ces territoires pour leur redonner fierté et confiance en eux.

Améliorer l'accessibilité et réduire le désenclavement

Certains de ces secteurs sont mal reliés aux grands axes de communication. Si leur désenclavement passe par leur inscription dans les différents réseaux d'infrastructures il doit également s'appuyer sur le développement de l'intermodalité, des mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle et des modes doux ainsi que de services d'aide et d'information à la mobilité. Ces offres de déplacements doivent se doubler d'un travail d'accompagnement à la mobilité, qui relève aussi de freins psychologiques.

Consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée sur le Bassin Minier

Le défi du Bassin Minier est de s'affranchir d'une logique de réparation et de gestion des séquelles de la mine pour s'inscrire dans une démarche de développement intégré, adossé à son patrimoine bâti, naturel et culturel, support de son attractivité et condition d'une mutation économique durable et innovante.

Cette démarche de développement cherchera à consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée (du Louvre-Lens au classement UNESCO) en prenant en compte le territoire dans toutes ses dimensions (économiques, sociales et environnementales) autour des grandes orientations suivantes :

- Le renforcement de l'armature urbaine par le paysage, par le développement de centralités plus affirmées et d'une offre urbaine enrichie ;
- La transformation des cités minières combinant performance énergétique des logements avec la mise en valeur du patrimoine, qualité des espaces publics... ;
- Le soutien des projets et des initiatives économiques qui permettront de conjuguer la performance et l'excellence (en termes de filières) avec la réponse à apporter aux habitants du territoire en matière d'emploi (formation, mobilité) et l'ambition d'ouvrir des perspectives d'avenir aux jeunes grâce à une meilleure qualification.

Accompagner les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville

Les enjeux ne sont pas que socio-économiques. Ils s'inscrivent aussi dans les politiques d'aménagement urbain. Outre la nécessaire rénovation de ces quartiers à la structure urbaine vieillissante, il est également nécessaire de renforcer l'intégration de ces quartiers au tissu urbain en les ouvrant vers les quartiers voisins et en améliorant les infrastructures et moyens de communication, notamment de transports en commun, vers le centre urbain, les gares et les pôles d'activités.

Mais cette ouverture et ce renforcement de leur intégration dans la trame urbaine doivent également s'articuler avec le maintien de leur fonctionnement et de leurs dynamiques propres. Ces espaces, principalement résidentiels et marqués par un habitat social dominant, doivent maintenir ou développer une palette large des fonctions urbaines, notamment économiques et de services (commerces, entrepreneuriat, services publics ...) mais également culturelles, associatives, sportives

Parti pris 3

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

Parti pris 3

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

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

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

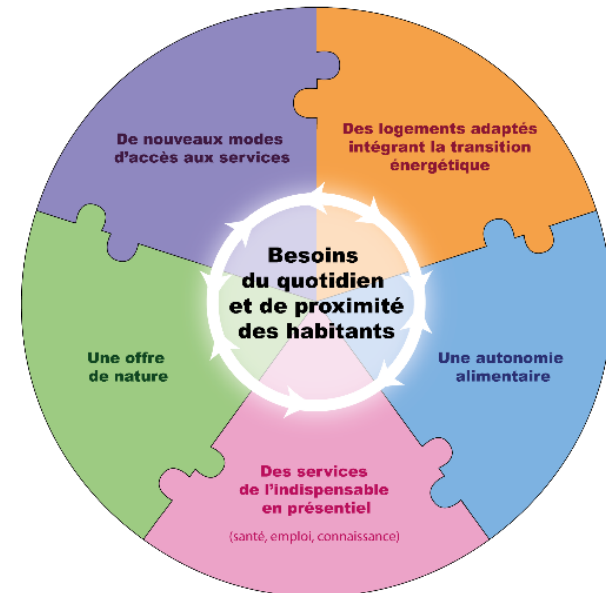
La Région vise à travers le SRADDET, à donner les moyens aux habitants de s'inscrire dans ces dynamiques positives. Toutefois, afin de garantir pleinement l'amélioration du quotidien des habitants, des orientations complémentaires doivent être prises. Dès lors, un triple défi se pose :

- **Garantir une accessibilité réelle aux services, quel que soit le territoire de résidence** : polariser ne suffit pas, on ne peut décréter l'implantation de services sur un territoire, ceux-ci étant de plus en plus contraints par des considérations économiques, de taille critique, etc. Par ailleurs, l'offre de mobilité est très contrastée d'un territoire à l'autre.
- **Réduire globalement les coûts du quotidien**, liés au logement, aux déplacements... : il importe de garantir une offre de logements accessible financièrement, de réduire la facture énergétique...
- **Favoriser un cadre de vie harmonieux, apaisé et accueillant** : le degré de satisfaction des résidents quant au logement étant relativement faible par rapport aux autres régions, l'habitat est un enjeu important. Par ailleurs, la valorisation des aménités est également essentielle.

Compte tenu des enjeux et des besoins identifiés, la Région a défini un socle commun à la qualité de vie, gage du « bien-vivre en Hauts-de-France », qui comprend quatre volets complémentaires et interdépendants :

- Une accessibilité aux services améliorée, à travers un meilleur maillage des services dits « indispensables » et de nouveaux modes d'accès aux services
- Des logements de qualité intégrant la lutte contre la précarité énergétique
- Le développement de l'autonomie alimentaire
- Une offre de nature de qualité

Socle et outils de la qualité de vie des habitants des Hauts-de-France



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

A l'échelle des nouvelles proximités, le parti pris 3 contribue aux grands principes d'aménagement du SRADDET :

Le renforcement des logiques de complémentarité

Chaque territoire dispose de spécificités en matière d'offre de services. Les futurs aménagements devront être pensés de façon à développer des complémentarités entre eux afin de satisfaire les besoins des populations dans un souci d'équilibre régional et de limitation, voire de réduction, de l'impact environnemental (cf. schéma ci-contre).

L'organisation des systèmes de transport

La planification des infrastructures et de la multimodalité concourt à l'amélioration du cadre de vie, notamment en favorisant la mixité urbaine aux abords des axes de transport et des pôles d'échanges multimodaux. En outre, l'intermodalité joue un rôle essentiel en termes d'accessibilité à l'emploi et aux services. Une approche globale de l'accessibilité doit être menée pour répondre aux besoins des habitants.

L'intégration des transformations numériques

La présence de services physique partout n'est pas plus envisageable ou souhaitable que leur totale dématérialisation. Un équilibre est à rechercher entre les services présents et le développement très attendu des services à distance, dans une logique de transition douce, permettant aux publics à l'aise avec ces outils de pouvoir en tirer bénéfice, en terme de gain de temps, de qualité de vie, sans oublier ceux qui à ce jour n'en sont pas encore à leur capacité de maîtrise.

La sobriété énergétique

Les actions en faveur de l'amélioration du quotidien doivent être économes en ressources et générer des coûts globaux réduits (rénovation thermique des logements, circuits courts alimentaire...)

La limitation de la consommation foncière

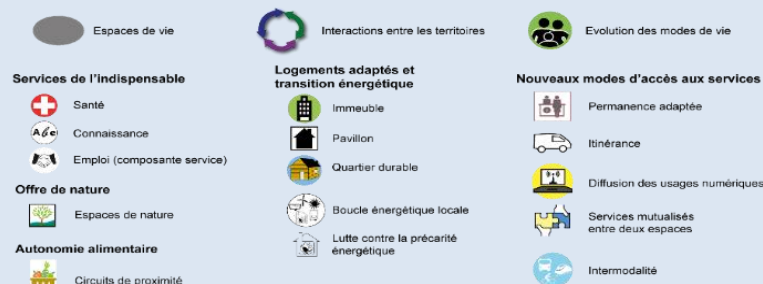
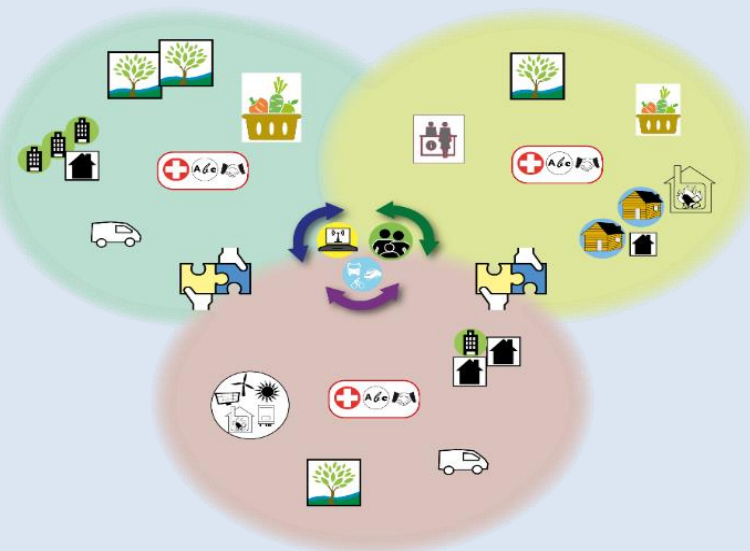
L'extension urbaine liée à progression de l'offre de logement doit être contenue, en privilégiant le renouvellement urbain et la revitalisation des centres-bourgs. De même pour l'implantation des services et des équipements, en s'appuyant notamment pour ce faire sur la mutualisation.

La préservation et la reconquête des atouts naturels

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 (régulation des températures, lutte contre les inondations ...) et participent à améliorer le cadre de vie des habitants.

Les différents territoires qui composent les Hauts-de-France sont interconnectés compte tenu de leurs fonctions et des mobilités inhérentes à leurs spécificités.

Des territoires au service du "bien-vivre" dans les Hauts-de-France



Orientation 1

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

La demande de proximité demeure forte pour les populations les plus sédentaires souvent confrontées à un cumul de vulnérabilités. Or, la région reste marquée par d'importantes inégalités sociales et son positionnement apparaît défavorable dans de nombreuses dimensions à l'image de la santé, du revenu, ou de l'insertion sur le marché du travail.

En conséquence, **trois champs de services** ainsi ont été définis **comme indispensables pour les territoires pour assurer l'épanouissement des habitants** : une **offre de santé adaptée**, un **accès à l'emploi facilité** et un **accès à la connaissance** associé à la création de lien social.

Conforter ces services contribuera entre autres à désenclaver ces territoires par des solutions, des expérimentations, un accompagnement spécifique et des réponses adaptées. De plus, la présence de services joue un rôle crucial dans l'économie locale et la qualité de vie des citoyens, en contribuant notamment à créer de l'emploi, stabiliser les populations et à donner un caractère attractif aux territoires.

Donner la capacité aux territoires d'assurer une offre de santé adaptée pour lutter contre les inégalités infrarégionales

L'état de santé peut influencer le développement humain des territoires. Or les difficultés sanitaires, qui peuvent être variables d'un territoire à l'autre, se cumulent avec une répartition hétérogène de l'offre de soins (professionnels, prévention).

Ainsi, il est proposé à travers le SRADDET de :

- **définir une « exigence de proximité »** pour répondre aux enjeux liés à la santé : meilleure organisation du système de santé local, amélioration de l'offre de soins de premiers recours, promotion de la e-santé, coordination entre les acteurs, suivi du patient sur son lieu de vie ;
- **agir sur les déterminants de santé** propres aux territoires dont la situation socio-sanitaire est la plus dégradée : développement et territorialisation des coopérations et des actions de proximité autour de la prévention et de la promotion de la santé, promotion de comportements favorables à la santé notamment la pratique sportive ;
- apporter une **vigilance particulière** aux problématiques de **traitements des eaux usées**, de **lutte contre les pollutions** et d'amélioration de la **qualité de l'air**.

Construire des réponses territorialisées innovantes pour faciliter l'accès à l'emploi et réduire les désajustements

La région présente un indice d'inadéquation élevé pour la majeure partie de ses zones d'emplois, avec un cumul de raisons handicapantes. La réduction des désajustements en matière d'emploi nécessite la combinaison de plusieurs leviers : un meilleur équilibre habitat / emploi (comme stipulé dans le parti pris 2) ainsi qu'une approche plus « qualitative » et individualisée (formation, mobilité, initiatives innovantes...).

A travers le SRADDET, plusieurs enjeux majeurs sont donc à traiter :

- encourager les **initiatives innovantes, l'emploi local et l'économie présentielle** (définition de zones d'attractivités, promotion de pôles d'emplois, nouveaux services offerts aux entreprises et aux salariés, etc.) ;
- renforcer la **connaissance des métiers, des compétences requises, des formations et des perspectives d'emplois** ;
- faciliter la **mobilité des habitants vers l'emploi** (formation et accompagnement à la mobilité, offre de déplacement adaptée, réponses aux besoins y compris des territoires plus ruraux ou éloignés des grands axes, lutte contre la précarité énergétique, nouveaux services, maîtrise des déplacements du quotidien vers les métropoles lilloises et parisiennes, etc.).

Créer les conditions pour favoriser l'acquisition d'un socle de connaissance et renforcer la cohésion sociale

L'élévation du niveau de formation, la montée en compétence des salariés, la formation continue à destination des demandeurs d'emplois, ou encore la lutte contre l'illettrisme ou le décrochage scolaire avant la première qualification, l'accès à la culture constituent des défis importants en Hauts-de-France. Ils permettent de se former, de s'ouvrir au monde, de bien vivre ensemble et de devenir des citoyens actifs.

De ce fait, il est proposé à travers le SRADDET de :

- favoriser **des parcours éducatifs et de formation professionnelle en lien avec les spécificités des territoires**, notamment pour les filières innovantes, en développement et en mutation économique ;
- **lutter contre l'illectronisme** par la bonne acquisition des compétences numériques de base dès l'école ainsi que par le développement de capacités à savoir discerner les informations et services réellement utiles à la vie quotidienne, dans la forêt d'informations et services proposés ;
- penser l'**accessibilité aux établissements d'enseignement** dans l'armature régionale des transports ;
- ouvrir de nouveaux horizons en promouvant l'**équité territoriale en matière de développement culturel**, vecteur d'ouverture et de cohésion sociale.

Ces orientations seront à articuler et à développer de manière cohérente et complémentaire avec celles des Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité aux Services au Public (SDAASP).

Orientation 2 Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services

Les besoins en termes de services et de proximité ne sont pas les mêmes pour tous. Développer un maillage de proximité basé sur le logement n'est pas le seul critère pour la localisation des équipements et des services. Il apparaît nécessaire de définir une **approche globale de l'accessibilité** à travers notamment les modes et facilités d'accès, la disponibilité, le coût global, la qualité du service et de l'accueil et les possibilités de l'usage du numérique.

Ainsi **en complément de « l'exigence de proximité » dans les trois domaines de l'indispensable** de la santé, de l'emploi et de la connaissance, l'objectif est de **développer de « nouvelles proximités »** pour adapter l'offre de service et son organisation aux défis de demain. Il s'agira de calibrer une offre de services diverse, équitable et innovante pour assurer leur accessibilité et limiter les déplacements nécessaires en s'appuyant notamment sur les stratégies de collaboration entre territoires, numériques et Troisième Révolution Industrielle (REV3).

La réflexion sur le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages seront à articuler de manière cohérente et complémentaire avec celles des Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité aux Services au Public (SDAASP).

Développer la coopération entre les territoires dans le domaine des services

Pour démultiplier l'offre de service proposée aux habitants mais aussi créer des opportunités de création de nouveaux services, il peut être intéressant de dépasser les périmètres institutionnels pour construire des réponses collectives à de nouvelles échelles.

Il est proposé à travers le SRADDET de :

- développer des **modes de partenariat et de coopération innovants entre les territoires**, à l'image des « contrats de réciprocité » ;
- encourager la réalisation de **projets fédérateurs** sur la base d'accords « gagnant-gagnant » entre plusieurs territoires (chaînes de services) ;
- encourager les territoires à recourir à une **planification visant la maîtrise de l'énergie et recherchant une part d'autonomie** ;
- encourager l'**innovation sociale et collaborative** pour promouvoir le lien social, la collaboration et la coopération au service de la satisfaction des besoins locaux.

Encourager la multimodalité pour l'accès aux services

Un accès aux services facilité et la mise en place de nouveaux usages supposent le développement de l'intermodalité au sein de la région Hauts-de-France.

Dans un souci permanent d'améliorer la mobilité et la qualité de vie des habitants, les principales réflexions porteront, notamment, sur :

- l'information multimodale ;
- le développement de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM) ;
- la tarification et le support billettique ;
- les échanges avec les territoires limitrophes, avec l'Île-de-France et avec la Belgique en particulier ;
- l'intégration des nouveaux services (services de covoiturage, d'auto-partage, voitures autonomes, véhicules électriques et bornes de rechargement, VTC, etc.).

Il s'agira de **structurer les parcours voyageurs** (intra-bassin de vie, d'emploi et de services) pour permettre la **diversification de l'offre de transports et renforcer le report modal et l'accès vers les moyens et les pratiques les moins impactants**. Le soutien à l'innovation et la recherche pour porter le développement de projets « physiques » structurants mais aussi orientés autour des services et des organisations de transport pourra être également une clé d'entrée.

Développer l'innovation dans l'offre de services

Proximité ne rime pas toujours avec disponibilité et réciproquement la présence d'un équipement ne garantit pas son utilisation. Il est désormais indispensable de prendre en compte les comportements et les modes de vie des habitants pour définir des services adaptés aux différents types de publics. L'innovation peut apporter des réponses à ces besoins différenciés, que ce soit dans la forme du service, dans son organisation ou encore dans son contenu.

Différentes orientations sont ainsi posées à travers le SRADDET pour :

- développer toutes les formes de **mutualisations des services** afin de renforcer leur efficacité et de rationaliser les démarches des usagers ;
- permettre l'**innovation dans tous les champs de services** (transformation de certains équipements en nouveaux pôles de services, essor de nouveaux services, renforcement de l'accessibilité aux services et leur optimisation) ;
- permettre la **modularité des services** proposés dans les territoires ;
- s'appuyer sur l'**économie sociale et solidaire**.

Développer les usages numériques développés dans les territoires

Les possibilités d'usages du numérique bouleversent le rapport au temps, à l'espace, à la connaissance, aux autres. Ces nouveaux outils et pratiques sont des vecteurs de transformation qui impactent l'ensemble de la société notamment pour le côté facilitateur d'échanges d'information et de communication. Les usages du numérique peuvent ainsi favoriser la diversification de l'économie locale, valoriser les patrimoines, promouvoir les services de mobilité pour les habitants.

Ainsi, il est proposé à travers le SRADDET de :

- **encourager les lieux d'innovation et d'expérimentations** (« Tiers Lieux numériques ») en tant que relais et outils de développement pour les entreprises et les territoires au service de la Troisième Révolution Industrielle ;
- **Partir des besoins des usagers** pour développer **une offre de services numériques adaptée** et tenant compte des caractéristiques individuelles et des capacités des habitants ;
- développer de **nouvelles formes d'accompagnement aux usages** du numérique ;
- accompagner les territoires dans le **développement de leur stratégie numérique** au service de l'aménagement du territoire en tenant compte du réseau, de la création d'infrastructures d'accueil, du développement de services de médiation numérique tout en rendant accessible à tous les opportunités du numérique.

Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts

L'attractivité régionale et la qualité de vie pour les habitants des Hauts-de-France tiennent en partie à la qualité de son environnement et notamment à la présence de services efficaces visant la réduction en amont et en aval des déchets ainsi que leur collecte, leur recyclage et/ou leur traitement.

Le SRADDET permettra donc de **poursuivre le développement et l'innovation en matière de prévention, de collecte et de traitement des déchets**, en lien en particulier avec les possibilités du numérique (gestion des flux, tarification incitative,...) et en promouvant les **nouveaux modèles de développement**, tant en termes de production que de consommation, permettant également une baisse des consommations de ressources des ménages et entreprises.

Cette approche pourra viser la création de nouveaux services et emplois non délocalisables et de nouveaux gains de productivité pour les entreprises et de pouvoir d'achat pour les ménages.

Orientation 3

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

L'offre de logements privés s'avère inaccessible dans des conditions financières supportables pour de nombreux ménages de la région. De plus, la région souffre d'un manque de fluidité au sein même du parc social. Or, la capacité des ménages à pouvoir évoluer dans leur parcours résidentiel est un enjeu fort pour faire face aux aléas de la vie et contribuer à la qualité de vie. L'**adaptation de l'offre de logement aux besoins actuels et à venir des habitants** apparaît donc essentielle. Il s'agira à travers les orientations de **conforter l'attractivité résidentielle régionale** conformément aux enjeux du premier parti pris.

Par ailleurs, il s'agit d'assurer, en lien avec les territoires, une **plus grande efficacité énergétique**, une **meilleure adaptation au changement climatique** et un respect des objectifs de qualité et de quantité des eaux du SDAGE en matière d'habitat. En effet, réelle problématique en Hauts-de-France, la précarité énergétique est souvent corrélée à des situations de fragilités sociales et accentue les difficultés des ménages.

Adapter l'offre de logement aux besoins spécifiques des habitants, des territoires et de leurs évolutions

L'habitat est au cœur des enjeux du SRADDET avec pour objectif de mieux adapter l'offre de logements aux parcours résidentiels des ménages, aux phénomènes migratoires, aux tendances sociétales et aux dynamiques sociodémographiques territorialisées. L'objectif est de **poursuivre et d'amplifier le développement d'une offre abordable de qualité, dans un souci de cohésion sociale et territoriale et notamment de lutte contre la précarité sociale.**

Il est proposé à travers le SRADDET de :

- **fluidifier les trajectoires résidentielles et diversifier le parc de logement** dans la recherche d'une plus grande mixité et d'inclusion sociale et urbaine par une offre adaptée aux différents publics cibles ;
- être en capacité de **répondre à une demande sociale non satisfaite**, tant concernant le parc public social que le parc privé
- **favoriser la diversification des typologies de logements et de l'offre**, et promouvoir des nouvelles formes d'habitat adaptées à des catégories de publics spécifiques. Il s'agit notamment d'anticiper les flux et d'engager de véritables mutations de quartiers en offrant de nouveaux modèles d'habitat et de façons d'habiter.

- encourager des démarches qualitatives de production de nouveaux logements afin de développer un tissu urbain de qualité en veillant à la réhabilitation énergétique du parc ancien et éviter la vacance.

L'habitat doit être pensé dans le respect des principes de **gestion économe de l'espace**, d'**adaptation au changement climatique** (en prenant en compte notamment la dimension déplacement), de **préservation de l'ensemble des ressources naturelles, des paysages et du patrimoine**. La question de la densité sera posée. Les approches pourront être différenciées selon que l'on soit dans des pôles, dans des espaces périurbains et ruraux, des territoires isolés, et ce en conformité avec les orientations du parti pris 2 en matière de valorisation de fonctions des territoires et des enjeux d'organisation du développement résidentiel.

Amplifier les efforts en matière d'amélioration du parc de logement pour garantir un logement décent et performant énergétiquement

Afin de garantir la qualité de vie, il importe que les logements soient décents. La **résorption de l'habitat dégradé et indigne** est ainsi un enjeu incontournable à prendre en compte. Il s'agit de faciliter la remise sur le marché d'une offre de logements de qualité. (notamment en lien avec la résorption de la vacance). De plus, les territoires sont très impactés par la question de la **vulnérabilité énergétique**. Cette préoccupation majeure croise des enjeux sociaux et sanitaires, patrimoniaux et environnementaux auxquels s'ajoute une dimension sociétale liée au comportement du particulier dans ses gestes quotidiens de consommateur et d'utilisateur.

Il s'agit également d'**anticiper les évolutions climatiques** et les besoins des habitants dans la réhabilitation des logements et le développement de l'habitat. Pour traiter la précarité énergétique, le SRADDET doit combiner :

- un programme important d'isolation thermique du parc de logements anciens avec une articulation des dispositifs d'intervention ;
- une sensibilisation et un accompagnement des habitants dans le cadre des usages du quotidien ;
- un accompagnement pour consolider les compétences et les offres des acteurs du bâtiment vers la performance énergétique et pour encourager les territoires à diffuser l'information et à promouvoir les actions d'efficacité énergétique.

Orientation 4

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

La région Hauts-de-France est un espace agricole majeur bénéficiant de nombreux atouts. Parallèlement, l'alimentation est une composante centrale de notre vie. La **demande sociétale** s'exprime en faveur d'une **contribution positive de l'agriculture pour l'alimentation et le cadre de vie**.

Le SRADDET, à travers ses principes d'aménagement, promeut **une politique alimentaire territorialisée** permettant de répondre aux attentes des habitants en matière de cadre de vie, et une agriculture respectueuse de l'environnement et de la santé. En favorisant l'autonomie des territoires par la **production de produits alimentaires locaux et de qualité**, le SRADDET contribuera à répondre aux enjeux sociétaux, géopolitiques, énergétiques et environnementaux actuels et à venir, dans le respect des objectifs de qualité et de quantité des eaux du SDAGE.

Miser sur la logistique de proximité pour développer des filières territoriales pourvoyeuses de valeur ajoutée et d'emplois non délocalisables

Il apparaît aujourd'hui essentiel de permettre aux agriculteurs de **valoriser leur production et de maîtriser la transformation** tout en favorisant la transparence et les interactions avec les consommateurs. La mise en place de **circuits de proximité** doit concourir à améliorer la qualité des produits consommés, à sécuriser l'approvisionnement tout en valorisant les productions locales et en réduisant l'impact carbone lié aux transports de marchandises.

A travers le SRADDET, il est nécessaire de :

- favoriser la **mixité fonctionnelle** dans et autour des espaces urbanisés (préservation du foncier agricole, développement des initiatives d'agriculture urbaine et périurbaine, maintien des ceintures maraîchères autour des bourgs...) afin d'anticiper l'évolution des besoins d'approvisionnement des territoires à des échelles infrarégionales et construire la « ville de demain » ;
- favoriser **des modalités d'approvisionnement adaptées basées sur les circuits de proximité** par une massification de la demande en produits de proximité et un accompagnement de la structuration des pratiques agricoles et des offres alimentaires locales.

Développer des systèmes alimentaires durables, territorialisés et accessibles à tous afin d'accompagner l'évolution des pratiques alimentaires

Au-delà de l'organisation de la distribution de produits alimentaires, l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et de consommation doit être considérée pour accompagner l'amélioration et l'évolution des pratiques alimentaires des habitants, tout en limitant l'empreinte environnementale des actes de production et de consommation.

Il est proposé dans le SRADDET de :

- développer des **systèmes alimentaires territorialisés** pour décloisonner les modes d'organisation, garder la valeur ajoutée produite dans les territoires, conforter le lien des habitants avec leur alimentation ;
- encourager la **valorisation des offres locales** de produits alimentaires et la **mise en relation producteurs/consommateurs** par des outils numériques ;
- permettre la **diversification des activités agricoles** et donner la **capacité aux acteurs d'entreprendre** dans le domaine de l'alimentation ;
- **reconnecter** les différentes parties prenantes pour définir des systèmes permettant de contribuer de manière significative à l'approvisionnement alimentaire ;
- encourager la mise en place de **plans alimentaires et agricoles territoriaux** ;
- lutter contre le **gaspillage alimentaire** et contre la **précarité alimentaire** ;
- agir pour la **reconquête de la qualité de l'eau** dans les territoires à enjeu, la protection des captages d'eau potable et la solidarité urbain/rural dans l'approvisionnement en eau.

Orientation 5

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

La qualité des paysages et des aménités environnementales locales participe à l'**amélioration du quotidien des habitants** (incidence sur la santé, la qualité de vie, le sentiment de bonheur) et à l'**attractivité des territoires**.

Des écosystèmes durables et de qualité permettent par ailleurs de **limiter les risques**, d'améliorer la captation carbone afin de limiter le réchauffement climatique, de limiter des coûts actuels et à venir, de réguler les températures, notamment en milieu urbain. Limiter la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures et le développement urbain, sécuriser les fonctions de corridors écologiques des espaces artificialisés, développer les services écologiques des milieux naturels sont autant d'enjeux à prendre en compte dans les aménagements, pour une qualité de vie accrue en Hauts-de-France. Le SRADDET permettra de définir une stratégie régionale pour la biodiversité tout en tenant compte de la multifonctionnalité des espaces et en prenant en considération les principales continuités écologiques de la trame verte et bleue paneuropéenne (réseau écologique paneuropéen).

Prendre en compte les espaces de nature dans le développement urbain et périurbain

Les citoyens recherchent de plus en plus les espaces de nature (parcs et squares, jardins ouvriers partagés ou solidaires, murs végétalisés, espaces verts au sein d'éco-quartiers...) dans un souci de bien-être et voient de manière positive une nouvelle forme de proximité avec la nature. Il s'agit d'**adapter les systèmes et tissus urbains aux transitions et aux risques inhérents**.

Pour cela, il est proposé à travers le SRADDET, de poser des principes d'aménagement, visant à :

- favoriser les **espaces de nature en ville** ;
- réserver les **espaces d'aménités périurbaines** ;
- **limiter la standardisation** des formes urbaines et des paysages ;
- développer des **logiques de corridors biologiques** répondant à des enjeux écologiques, économiques et esthétiques.

Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques des milieux pour garantir des paysages et un cadre de vie de qualité

La **biodiversité ordinaire** est menacée par la fragmentation des continuités écologiques régionales et par l'ensemble des pressions qui s'exercent sur les milieux. Or, la préservation des fonctionnalités écologiques des milieux ou leur restauration a un rôle important à jouer dans la gestion des transitions.

Ainsi, il est proposé de poser des principes permettant :

- l'**atténuation des effets de frontière** entre les différents types d'espaces ;
- la création et la préservation des **espaces de transition entre ville et espaces naturels, agricoles et forestiers** ;
- la **préservation, la restauration et la valorisation des espaces naturels** dans les territoires. Une attention particulière sera portée sur les chemins ruraux « renaturés » ;
- la **restauration et la préservation des cours d'eau** et de leurs annexes hydrauliques représentent un patrimoine naturel et paysager stratégique. Il s'agit par ailleurs d'œuvrer à la gestion intégrée des eaux pluviales par infiltration via la lutte contre l'imperméabilisation des sols, la végétalisation et la conception innovante d'aménagements ;
- la définition de la **place du numérique** pour améliorer la connaissance des faunes et flores locales et favoriser le développement d'outils d'aide à la décision pour leur gestion.

Développer les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels

Les milieux naturels ont une multifonctionnalité avérée. Le développement de loisirs de nature, du tourisme de bien-être et d'activités de découverte de la nature contribuent à rendre accessible la nature pour tous. Cela permet également de mieux appréhender les enjeux de sa préservation.

Ainsi, il est proposé dans le SRADDET de :

- poser des **principes pour des aménagements valorisant les espaces de nature** dans leurs fonctions récréatives et de loisirs, dans un souci de cohérence, de complémentarité, de valorisation et ayant une approche respectueuse de ces espaces sans pour autant créer des sanctuaires ;
- conforter la **réalisation d'aménagements de valorisation des milieux naturels** et la mise en cohérence les démarches existantes ;
- favoriser le **respect et la valorisation des milieux naturels dans le tourisme de proximité**.

Synthèse vision régionale

parti pris 1

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

Les incidences de la mise en œuvre du parti pris :

- **L'ouverture** permet de valoriser le positionnement géographique de la région au bénéfice de l'emploi et de l'attractivité résidentielle.
 - Le renforcement des fonctions métropolitaines, la valorisation des savoir faire et la dynamique TRI contribuent à développer l'attractivité régionale
 - **L'offre de transport Grande Vitesse conforte l'attractivité régionale et l'offre transfrontalière et interrégionale** permet de mieux tirer parti des deux moteurs métropolitains.
 - **Le hub logistique** permet d'appuyer le système productif, agricole et commercial de la région en le rendant plus compétitif.
 - **Le développement du numérique** contribue également à l'attractivité.
- **L'ouverture contribue au développement des présences, de l'activité économique et des flux**

Défi pour le pp1 :

Limiter les effets négatifs de l'ouverture sur le cadre de vie

parti pris 3

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

Les incidences de la mise en œuvre du parti pris :

- **L'accessibilité aux services** est globalement améliorée avec un équilibre services présents et à distance, une mutualisation accrue, etc
 - **L'amélioration de la qualité des logements**, y compris sur le plan de l'efficacité énergétique, contribue à une meilleure qualité de vie et à une réduction des coûts
 - Les habitants bénéficient d'une **production locale de qualité** (circuits courts alimentaires) et d'une **offre de nature de qualité** contribuant aux fonctions récréatives
- **La qualité de vie contribue à l'attractivité de la région et la valorisation des atouts locaux (productions locales...) contribue au développement de l'emploi**

Défi pour le pp3 :

Garantir l'accessibilité réelle des services, la réduction des coûts du quotidien et l'amélioration du cadre de vie

Défi pour le pp2 :

Garantir un développement équilibré et permettre une urbanisation plus efficace

parti pris 2

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

Les incidences de la mise en œuvre du parti pris :

- **Le modèle d'organisation territoriale** permet de mieux répartir les présences et l'activités économiques au profit d'une urbanisation plus efficace et respectueuse de la trame verte et bleue et des terres agricoles.
 - **La multipolarité** s'appuie sur une compacité qui améliore l'équilibre habitat/emploi, favorise une meilleure hiérarchisation du système de transports et ses interconnexions permettant d'améliorer l'offre et de décongestionner les axes vers Lille et Paris
- Tous les territoires sont irrigués par une ou plusieurs dynamiques de développement.
- **Le modèle d'organisation territoriale favorise un meilleur accès aux services, améliore les conditions de déplacements et garantit un développement équilibré des territoires**

Annexes

Le plan des partis pris

Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

Les orientations stratégiques

Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales

Accroître le rayonnement économique, scientifique et culturel à toutes les échelles

- L'Enseignement supérieur et de la recherche
- L'innovation, la connaissance, la créativité
- Faire de la Troisième Révolution Industrielle un levier d'attractivité
- L'économie de la ressource
- Accroître la visibilité des savoir-faire commerciaux, agricoles notamment industriels
- Le tourisme

Offrir un aménagement durable de qualité du territoire régional, facteur d'attractivité

- Trame verte et Bleue, biodiversité
- Maîtrise de la consommation énergétique

Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique

Faire des Hauts-de-France une grande région maritime ouverte sur le monde

- Faire de la mer et des voies d'eau des vecteurs d'attractivité (attractivité du littoral, arrimage littoral...)
- Développer une économie de la mer (stratégie portuaire, pêche, tourisme, plaisance, énergie...)

S'appuyer sur les dynamiques externes pour générer du développement

- L'ouverture à la Grande Bretagne : affirmer le rôle de tête de pont, développer les relations économiques et touristiques
- L'ouverture vers la Belgique : renforcer les liens avec Bruxelles, développer les dynamiques transfrontalières (accès au marché de l'emploi en Flandres, complémentarités avec Wallonie), développer les complémentarités avec Anvers, développer les relations touristiques
- L'ouverture vers l'Île-de-France : saisir les opportunités liées au Grand Paris Express, favoriser un desserrement davantage mixte (résidentiel et économique)
- L'ouverture vers la Normandie et vers l'est : rééquilibrer les flux en développant l'axe est ouest.

Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions

- Conforter les connexions Grande Vitesse ferroviaire et valoriser les portes d'entrées internationales
- Développer un « hub logistique » au service d'une région de production (industrielle et agricole) : Canal Seine Nord Europe et ses plateformes, valorisation des ports, du réseau fluvial, développement du fret ferroviaire... **(EuroHUB)**
- Développer les connexions immatérielles (très haut débit, usages numériques et couverture mobile)

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

Les orientations stratégiques

Des dynamiques de développement

Activer cinq dynamiques régionales de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré

Diffuser l'économie maritime
Accroître le rayonnement métropolitain
Optimiser les retombées des dynamiques franciliennes
Activer de nouveaux leviers de développement locaux
Développer les relais métropolitains

Une armature territoriale régionale multipolaire

Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional

Conforter le dynamisme de Lille
Ancrer le rôle d'Amiens comme second pôle régional
Renforcer le rôle de Lille et Amiens en s'appuyant sur leurs domaines d'excellence

Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale

Rééquilibrer les pôles d'envergure régionale avec leur périphérie
Assurer un développement économique régional équilibré
Valoriser le rôle d'interface des pôles

Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires

Développer 4 grandes fonctions favorisant les interactions

La ville irrigue : développer une fonction de hub secondaire
La ville relais métropolitain : développer une fonction de tête de réseau
La ville monte en gamme : développer l'offre de services supérieurs
La ville capte les flux : assurer une fonction de porte d'entrée régionale

Les espaces périurbains : penser le rapport à la ville et organiser le développement
Les espaces ruraux en développement : organiser la complémentarité et mutualiser les équipements
Les espaces peu denses et isolés : désenclaver, expérimenter, valoriser les atouts et accompagner
Engager une réflexion régionale sur les fonctions commerciales au sein des ruralités
Ancrer davantage les activités agricoles au sein des projets de territoires

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

Consolider la stratégie de résilience territoriale enclenchée sur le Bassin Minier
Accompagner les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville

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

Les orientations stratégiques

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

Donner la capacité aux territoires d'assurer une offre de santé adaptée pour lutter contre les inégalités infrarégionales
Construire des réponses territorialisées innovantes pour faciliter l'accès à l'emploi et réduire les désajustements
Créer les conditions pour favoriser l'acquisition d'un socle de connaissance et renforcer la cohésion sociale

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

Développer la coopération entre les territoires dans le domaine des services
Encourager la multimodalité pour l'accès aux services
Développer l'innovation dans l'offre de services
Développer les usages numériques dans les territoires
Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts

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

Adapter l'offre de logement aux besoins spécifiques des habitants, des territoires et de leurs évolutions
Amplifier les efforts en matière d'amélioration du parc de logement pour garantir un logement décent et performant énergétiquement

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

Miser sur la logistique de proximité pour développer des filières territoriales pourvoyeuses de valeur ajoutée et d'emplois non délocalisables
Développer des systèmes alimentaires durables, territorialisés et accessibles à tous afin d'accompagner l'évolution des pratiques alimentaires

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

Prendre en compte les espaces de nature dans le développement urbain et périurbain
Préserver les fonctionnalités écologiques des milieux pour garantir des paysages et un cadre de vie de qualité
Développer les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels