FASCICULE

Les règles générales

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



SÉANCE PLÉNIÈRE
21 NOVEMBRE 2024

Fiche de présentation des règles générales
Mode d'emploi

Chaque règle du fascicule est présentée selon plusieurs rubriques qui peuvent être regroupées en 4 parties :

- le cœur de la règle : son intitulé, son contenu ainsi que ses références ;
- les appuis existants permettant de faciliter sa mise en œuvre : mesure(s) d'accompagnement ;
- gouvernance dédiée, animation technique dédiée ;
- les modalités et indicateurs de suivi.

L'absence d'une rubrique dans une fiche de présentation de règle signifie qu'elle n'a pas été renseignée dans le cadre de l'élaboration du document.

Règle générale 1 (XXXX)

Le numéro de la règle fait référence au sommaire du fascicule.
Les sigles précisés entre parenthèses permettent d'identifier le(s) domaine(s) obligatoire(s) auxquel(s) la règle est rattachée. Au titre de l'article 10 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le champ des domaines pour lesquels la Région doit fixer des objectifs à moyen et long terme dans le SRADDET est précisé.

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

Intitulé de la règle :

La rédaction de la règle a une portée prescriptive, elle est complétée par la rubrique « contenu » précisée ci-dessous.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Références :

Cette rubrique permet d'alimenter l'argumentaire de la règle et d'identifier dans quels cadres elle s'inscrit :

- "à ou aux objectifs" : Les règles générales du SRADDET sont énoncées pour contribuer à atteindre les objectifs définis dans le rapport. Ainsi, certaines règles permettent de concourir à plusieurs objectifs.
- "juridiques" : la législation en vigueur citée correspond aux principaux textes qui constituent l'environnement juridique de la règle. Ces derniers peuvent être de différente nature : loi, décret, ordonnance…
- "aux attendus de l'Etat" : dans le cadre de son rôle d'appui et de contrôle de légalité, l'Etat a produit une note d'enjeux visant à souligner les orientations à intégrer et à décliner dans le SRADDET. Ces orientations sont présentées sous la forme d' « attendus ». Le numéro de l'attendu cité ne correspond pas à une hiérarchisation mais au sommaire du document transmis par le Préfet.

Contenu :

Cette partie détaille et précise les attendus qu'implique l'intitulé de la règle. Elle a une portée prescriptive.

Cibles de la règle :

Cette rubrique précise quels sont les documents de planification qui doivent être compatibles avec la règle.

En effet, selon l'article L4251-3 du CGCT, le SRADDET s'oppose aux :

- schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, à défaut, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les cartes communales ou les documents en tenant lieu ;
- plans de déplacements urbains (PDU) ;
- plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) ;
- chartes des parcs naturels régionaux (PNR).

Il s'impose également aux acteurs dans les domaines suivants : Transport (Autorités organisatrices de la mobilité), Gestion et traitement des déchets (personnes morales ayant la compétence).

Inscription territoriale :

Cette rubrique permet d'identifier sur quel(s) secteur(s) du territoire régional la règle s'applique.

Temporalité :

Cette précision indique sous quel délai la règle est opposable. Dans la plupart des cas, la règle est applicable dès l'approbation du SRADDET. La loi n'impose pas un délai de mise en compatibilité. Lorsque les documents visés sont antérieurs à l'approbation du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, ils prennent en compte les objectifs du schéma et sont mis en compatibilité avec les règles générales du fascicule lors de la première révision qui suit l'approbation du schéma.

Mesures d'accompagnement :

Cette rubrique présente les outils ou les modes de faire disponibles pour faciliter la mise en œuvre de la règle. Ces derniers sont de différentes natures : méthode commune à l'échelle régionale, référentiel, guide, recommandations… Elle comprend parfois également des suggestions pour approfondir et décliner la règle à l'échelle territoriale. Selon l'article R5142-8, ces mesures sont dépourvues de tout caractère contraignant.

Cibles de la mesure d'accompagnement :

Cette précision identifie les acteurs concernés ou à mobiliser dans le cadre de la mesure d'accompagnement.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Gouvernance dédiée :

Dans certains domaines, une instance de gouvernance existante ou en cours de développement peut constituer un lieu de réflexion et de décision pour la mise en œuvre de la règle. Les territoires sont invités à s'en rapprocher ou à prendre en compte ses productions.

Animation technique dédiée :

Dans certains domaines, des dispositifs techniques existants (structures relais, réseau technique…) peuvent accompagner le territoire dans l'application de la règle. Les territoires sont invités à solliciter ces appuis techniques.

Modalités et indicateurs :

Le fascicule précise les modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de l'application des règles générales et de leurs incidences. Ce dispositif de suivi et d'évaluation doit permettre à la Région de transmettre à l'Etat les informations mentionnées au II de l'article L. 4251-8 et d'élaborer un bilan de la mise en œuvre du SRADDET.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SOMMAIRE

1. Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée 13

1.1 - Le hub logistique structuré et organisé 13

Règle générale 1 (TIM) 13

Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT :

- veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante,
- privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.

Règle générale 2 (TIM-GEE) 15

Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.

Règle générale 3 (CAE) 16

Les SCoT, les PLU(i), les PDU, les plans de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié. Les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.

Règle générale 4 (BIO) 18

Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.

Règle générale 5 (BIO) 20

Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT / PLU / PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique :

- des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe ;
- des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

1.2 - La transition énergétique encouragée 22

Règle générale 6 (CAE) 22
Les SCoT/PLU/PLUI et PCAET développent une stratégie coordonnée et cohérente d'adaptation au changement climatique conçue pour :
- répondre aux vulnérabilités propres au territoire concerné et préparer la population et les acteurs économiques à la gestion du risque climatique.
- préserver et restaurer des espaces à enjeux en travaillant notamment sur la résilience des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Règle générale 7 (CAE) 24
Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activités (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 17 % des consommations finale d'énergie en 2031 par rapport à 2012, et d'au moins 57 % pour les émissions de GES et de viser la neutralité carbone d'ici 2050.

Règle générale 8 (CAE) 26
Les SCoT, les PCAET contribuent à l'objectif régional, c'est-à-dire à multiplier par 2 la production d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) à l'horizon 2031 par rapport à 2021. La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 33% de la consommation finale brute d'énergie de leur territoire en 2031. Elle tient compte de leur potentiel local, des capacités d'échanges avec les territoires voisins et respecte les écosystèmes et leurs fonctions ainsi que la qualité écologique des sols.

Règle générale 9 (CAE) 28
Les PCAET et les Chartes de PNR accompagnent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles.

1.3 - Une gestion prospective et solidaire du littoral 30

Règle générale 10 (GEE-BIO) 30
Les SCOT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.

Règle générale 11 (GEE-EET) 32
Les orientations des SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.

Règle générale 12 (GEE-EET) 33
Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.

2. Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional 35

2.1 - Une ossature régionale affirmée 35

Règle générale 13 (GEE-CAE) 35
Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.

Règle générale 14 (GEE-CAE) 46
Les SCoT/PLUI/PLU/carte communale traduisent l'objectif régional de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers et de l'artificialisation des sols.

2.2 - Des stratégies foncières économes 52

Règle générale 15 (GEE-CAE) 52
Les SCoT / PLUI / PLU / cartes communales doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà urbanisés ou des surfaces artificialisées. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à :
- la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau et la limitation de l'exposition aux risques ;
- la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux, visant à limiter l'usage de la voiture ;
- une consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers ou une artificialisation des sols limitées, notamment par l'application de la séquence "Eviter, Réduire, Compenser".

Règle générale 16 (GEE-CAE) 54
Les SCoT/PLUi/PLU développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine. Ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein des espaces urbanisés ou des surfaces artificialisées (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, intervention publique, etc)

Règle générale 17 (GEE-CAE) 56
Les SCoT/PLU/PLUI doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux.

Règle générale 18 (GEE-CAE) 58
Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUI doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.

Règle générale 19 (TIM-GEE) 59
Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur des infrastructures de transport ferroviaires et fluviales, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès.

2.3 - La production et l'offre de logements soutenues 61

Règle générale 20 (LGT) 61
Les SCoT/PLU/PLUI estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements).

Règle générale 21 (LGT) 63
Les SCoT/PLU/ PLUi favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.

2.4 - Une offre commerciale et un développement économique adaptés 65

Règle générale 22 (GEE) 65
La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie devra être cohérente au regard d'autres composantes comme la mobilité, les logements, le services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle :
- de la caractérisation et la maitrise du développement de l'offre commerciale périphérique ;
- de l'évolution des comportements des consommateurs ;
- du contexte extrarégional.

Règle générale 23 (GEE) 67
Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.

2.5 - Des aménagements innovants privilégiés 69

Règle générale 24 (GEE-BIO-CAE) 69
Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant :
- la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale;
- la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ;
- l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur
- des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur;
- un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique

2.6 - L'intermodalité et l'offre de transports améliorées 72

Règle générale 25 (TIV-CAE) 72
La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Règle générale 26 (TIV-EEG-DTRX) 78
Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et àl'impératif de sobriété carbone.

Règle générale 27 (TIVM) 80
Les SCoT, les PDU, les Plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.

Règle générale 28 (TIV) 88
Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.

Règle générale 29 (TIV) 90
En lien avec la Planification régionale de l'intermodalité (le PRI), les Plans de mobilité (PM) et les Plans de Mobilités Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM).

Règle générale 30 (CAE) 91
Les SCOT, PLU, PLUI, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.

Règle générale 31 (CAE) 94
Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement :
- d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail, notamment le développement des espaces de télétravail,
- du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…),
- de points de rechargement en énergies alternatives au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).

3. Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue 97

3.1 - Les stratégies numériques déployées 97

Règle générale 32 (EET) 97
Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages.

3.2 - La réhabilitation thermique encouragée 99

Règle générale 33 (CAE-LGT) 99
- Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant :
- une identification des secteurs prioritaires d'intervention ;
- un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par les objectifs du SRADDET;
- une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie.

3.3 - La qualité de l'air améliorée 101

Règle générale 34 (CAE) 101
Les Scot et les PLU/PLUI doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades, …).

Règle générale 35 (CAE) : SUPPRIMÉE 103

3.4 - La prévention et la gestion des déchets organisées 104

Règle générale 36 (PRPGD) 104
Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires de le domaine de la prévention et de la gestion des déchets, mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale.

Règle générale 37 (PRPGD) 107
Les autorités compétentes intègrent un volet « prévention et gestion de déchets de situation exceptionnelle » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solution de collecte et de stockage de ces déchets, compatibles avec la planification régionale.

Règle générale 38 (PRPGD) 109
Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027.

3.5 - Les fonctionnalités écologiques restaurées 112

Règle générale 39 (CAE) 112
Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.

Règle générale 40 (BIO) 114
Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi doivent prévoir un diagnostic et des dispositifs favorables à la préservation des éléments de paysages.

Règle générale 41 (BIO) 116
Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi doivent lors de leur élaboration ou de leur révision s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux, et prioritairement de ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou être au service du déploiement des trames vertes. Les travaux d'élaboration et révision de ces documents doivent permettre d'alimenter un inventaire des chemins ruraux à l'échelle des Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 42 (BIO) 118
Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi s'assurent de la non dégradation de la biodiversité existante, précisent et affinent les réservoirs de biodiversité identifiés dans le rapport. Ces documents contribuent à compléter la définition :
- des réservoirs de biodiversité ;
- des corridors de biodiversité en s'appuyant notamment sur une trame fonctionnelle ou à restaurer dechemins ruraux ;
- des obstacles au franchissement de la trame fonctionnelle, en identifiant des mesures pour renforcer leur perméabilité, notamment concernant les infrastructures ;
- ils définissent les mesures prises pour préserver et/ou développer ces espaces. Ils s'assurent de la bonne correspondance des contnuités avec les terrioires voisins et transfrontaliers.

Règle générale 43 (BIO) 121
Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont : - Sous-trame forestière - Sous-trame des cours d'eau - Sous-trame des milieux ouverts - Sous-trame des zones humides - Sous-trame du littoral.

CHAPITRE DÉDIÉ EN MATIERE DE PREVENTION ET GESTION DES DECHETS 123

Les modalités de suivi et d'évaluation du SRADDET 133

ANNEXE A : Fiche méthodologique sur l'observation régionale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols durant la mise en oeuvre du SRADDET 137

ANNEXE B : Eléments de lexique sur la gestion économe de l'espace 139

ANNEXE C : Notice technique sur la méthode de territorialisation de l'objectif foncier et ses modalités d'application sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031 141

ANNEXE D : Résultats de la territorialisation de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031 145

ANNEXE E : tableau de correspondance Règles / Objectifs 147





LES RÈGLES DU SRADDET

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

1. UNE OUVERTURE MAÎTRISÉE, UNE RÉGION MIEUX CONNECTÉE

1.1 - Le hub logistique structuré et organisé

Règle générale 1 (TIM GEE)

Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT :

- **veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante ;**
- **privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité desaccès multimodaux.**

Références :

- Références aux objectifs :
  - optimiser l'implantation des activités logistiques ;
  - augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- Références juridiques :
  - Article L. 4251-4 du CGCT

Contenu :

Deux aspects sont traités dans cette règle :

D'une part, les choix de localisation des activités logistiques en fonction des opportunités de desserte existantes.

La volonté est que ces choix soient opérés par les collectivités en recherchant une correspondance entre les flux qui seront générés par les implantations, et la capacité des réseaux à les absorber sans conduire à des situations de saturation.

Ainsi, les SCoT conditionnent l'implantation des activités logistiques à l'existence d'une desserte adaptée c'est-à-dire capable de supporter les flux actuels et futurs générés par l'activité que ce soit en termes de transport de marchandises ou d'accessibilité des salariés, en envisageant les périodes de pics générés par ce type d'activités.

D'autre part, il s'agit également d'anticiper le report modal des flux de transport en installant les entreprises de façon privilégiée à proximité des infrastructures de transport alternatives. A cette fin, les territoires devront prévoir un diagnostic questionnant leurs atouts en termes d'infrastructures logistiques (ferroviaire, fluvial, routier/autoroutier).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : ensemble du territoire régional.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- le SCoT / PLU / PLUI contient des règles relatives à la conditionnalité liant implantation des activités logistiques et existence d'une desserte adaptée ;
- le SCoT / PLU / PLUI exprime sa préférence pour la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux en précisant les mesures que le territoire entend mobiliser pour favoriser ces implantations.

2. Indicateurs de résultats

- poids de l'activité logistique : effectifs salariés, nombre d'établissements, transport total de marchandises, part du transport routier international dans le transport total, surface autorisée en m2 d'entrepôts ;
- part des emplois logistiques à proximité des accès des pôles d'échanges multimodaux,
- foncier mobilisé pour les activités logistiques et industrielles.

3. Modalités de suivi

Région Hauts-de-France, Agence Hauts-de-France 2020-2040, Observatoire Climat Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 2 (TIM GEE)

Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.

Références :

- Référence aux objectifs :

  - optimiser l'implantation des activités logistiques ;
  - augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises ;
  - optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal.

- Références juridiques :

  - Article L. 4251-4 du CGCT

Contenu :

Il s'agit, au travers des documents d'urbanisme, de réserver en priorité l'usage des terrains situés en bordure d'une infrastructure fluviale à grand gabarit à des activités économiques recourant, pour une part de leurs acheminements ou expéditions, au transport fluvial. Il pourra également s'agir d'activités, si elles n'ont pas un usage direct du mode fluvial, nécessitant une proximité avec une entreprise recourant au mode fluvial.

L'usage de la voie d'eau devra être rendu possible via un aménagement spécifique à l'entreprise (quai ou appontement privé) ou par l'intermédiaire d'un quai fluvial facilement accessible.

Les autorisations d'urbanisme pourront être accordées sous réserve du respect de ces dispositions. Une maîtrise publique des terrains (domaine privé des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics), permettra un encadrement plus strict de ces dispositions (via les clauses annexées à l'acte de cession).

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : collectivités territoriales irriguées par le réseau fluvial à grand gabarit, en particulier par le canal Seine-Nord Europe.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- le SCoT exprime clairement une règle de conditionnalité liant ouverture à l'urbanisation des terrains et usage de la voie d'eau ou présence d'un quai fluvial accessible.

2. Indicateurs de résultats

- nombre d'entreprises et établissements utilisant la voie d'eau : part modale du transport par voie fluviale, trafics de référence (chargement, déchargement), trafic fluvial des principales filières utilisatrices de la voie d'eau.

3. Modalités de suivi

Observatoire Climat Hauts-de-France, Voies Navigables de France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 3 (CAE)

Les SCoT, les PLU(i), les PDU, les plans de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié. Les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.

Références :

- Références aux objectifs :
  - favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces ;
  - encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électrique et/ou gaz.
- Références juridiques :
  - Article L. 4251-4 du CGCT

Contenu :

L'objectif de « favoriser des formes de logistiques urbaines de desserte du dernier Km plus efficaces » recouvre de multiples enjeux : environnementaux, de santé publique, qualité de vie et attractivité et transports.
La règle a pour objet de contribuer à l'atteinte de plusieurs résultats :

- une réduction de 15% des flux de véhicules en zone urbaine par une meilleure optimisation logistique ;
- le recours à des modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier Km ;
- la massification des flux ;
- le développement des centres de distribution urbaine maitrisé et cohérent au regard des stratégies de territoires.

Il est demandé aux territoires de :

- traiter du sujet de la logistique urbaine dans leurs documents stratégiques et de planification. La prise en compte de la question dans les documents de planification doit permettre de traiter des questions de livraisons de plus en plus nombreuses, de gestion de flux et de leurs impacts, du développement de e-commerce et de ses conséquences et d'envisager des expérimentations de livraisons par de nouveaux modes ;
- sur les territoires comprenant un pôle d'envergure régionale, il s'agit d'aller plus loin sur le sujet en prévoyant des centres de distribution urbaine et en intégrant cette réflexion dans le cadre des stratégies foncières. Il s'agit de remédier à l'éloignement des plateformes de distribution de marchandises en ville en raison des prix du foncier, et de se rapprocher des lieux de consommation.
  Envisager des Centres de distribution permet également de travailler sur la mutualisation, la massification afin d'augmenter les taux de charges de véhicules de livraisons.
  La collectivité peut être facilitatrice pour la création de centres de distribution urbaine par une action sur le foncier.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET.

Inscription territoriale : application sur tout le territoire régional pour la première partie de la règle. Pour la seconde partie, seuls les territoires de SCoT comprenant un pôle d'envergure régional sont concernés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Mesure d'accompagnement :

Recommandation :

- les territoires doivent créer et favoriser un écosystème de la logistique du dernier Km impliquant la coordination des acteurs publics et privés, une réflexion sur les modes de livraison propres, le partage de données. L'organisation de la logistique urbaine nécessite un dialogue entre acteurs publics pour une harmonisation des réglementations sur les livraisons, itinéraires… mais également entre acteurs publics et privés (transporteurs, logisticiens, artisans…).

Cibles de la mesure d'accompagnement : collectivités, opérateurs privés.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- les SCoT et PDU font part d'une réflexion sur la gestion du dernier kilomètre et dans le cas où le territoire comprend un ou des pôles d'envergure régionale, il recense les espaces qui peuvent être dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine dès que le besoin sera identifié.

2. Indicateurs de résultats

- parts modales du transport terrestre de marchandises hors oléoduc.

3. Modalités de suivi

Observatoire Climat Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 4 (BIO)

Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.

Références :

- Références aux objectifs :

  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ;
  - développer des modes d'aménagements innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité ;
  - garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du canal.

Contenu :

Après la mise en service du Canal Seine-Nord Europe, il est envisagé que la majorité des emprises du Canal du Nord soient désaffectées et éventuellement comblées par les déblais du chantier. Les collectivités territoriales irriguées par le Canal du Nord, en concertation avec VNF son gestionnaire et l'État son actuel propriétaire, sont invitées à réfléchir au devenir des emprises concernées, afin d'anticiper la formation de friches. Les réflexions doivent intégrer le maintien de certaines fonctionnalités hydrauliques assurées par le Canal du Nord, et la création de fonctionnalités nouvelles, comme celles de corridors écologiques.
Elles sont retranscrites dans les documents d'urbanisme concernés.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : territoires traversés par le Canal du Nord.

Mesures d'accompagnement :

Les travaux de l'Observatoire de l'environnement du CSNE peuvent porter sur le canal du Nord, ainsi que les outils et démarches à mettre en œuvre.

Les emprises du canal du Nord peuvent être renaturées par les collectivités, avec l'aide de l'établissement public foncier territorialement concerné, dans l'attente d'aménagements ultérieurs.

Les collectivités situées le long du CSNE peuvent élaborer et mettre en œuvre des plans de paysage. Ces plans de paysage en complément des mesures déjà prévues par le maître d'ouvrage du CSNE, s'attachent en particulier à :

- atténuer la perception de l'infrastructure au voisinage des zones habitées ;
- formuler des orientations afin que les dépôts de déblais du projet contribuent autant que possible à l'insertion de l'infrastructure fluviale en respect des grandes structures paysagères (modelé) et au maintien de la vocation agricole des emprises concernées ;
- l'évolution des structures paysagères dans le périmètre des aménagements fonciers du CSNE ;
- préciser les évolutions paysagères du Canal du Nord et de ses espaces attenants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités, structures ou opérateurs, autres acteurs de l'aménagement.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification de la prise en compte de l'évolution des emprises du Canal du Nord :

- le SCoT élabore une réflexion sur les usages possibles des emprises du canal du Nord suite à leur désaffectation ;
- les réflexions intègrent le maintien de certaines fonctionnalités hydrauliques et la création de fonctionnalités nouvelles :
  - insertion à la TVB ;
  - cartographie 777 des Zones de nature.

2. Indicateurs de résultats

- cartographies des zones de nature.

3. Modalités de suivi

Observatoire régional de la biodiversité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 5 (BIO)

Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT / PLU / PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique :

- **des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe ;**
- **des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.**

Références :

Références aux objectifs :

- garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal ;
- garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux.

Références juridiques :

- loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
- décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
- décret n°2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- décret n° 2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue ;
- ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels ;
- loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.

Contenu :

Au travers de cette règle, il s'agit dans les documents d'urbanisme :

- d'apporter des précisions sur les dispositions et oblibgations s'appliquant aux maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures en matière :
  - d'insertion paysagère et d'atténuation des nuisances (sonores, visuelles, pollutions)
  - de rétablissement des continuités (passage à grande et petite faune)

- et d'autre part, de compléter ces dispositions par des règles s'appliquant à tous les autres maîtres d'ouvrage publics ou privés, pour leurs projets d'aménagement ou de construction situés en bordures d'infrastructures concernées

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : ensemble du territoire régional, en particulier collectivités territoriales concernées par le projet de Canal Seine-Nord Europe.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

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

Les collectivités situées le long du CSNE pourront élaborer et mettre en œuvre des plans de paysage. Ces plans de paysage en complément des mesures déjà prévues par le maître d'ouvrage du CSNE, s'attacheront en particulier à :

- atténuer la perception de l'infrastructure au voisinage des zones habitées ;
- formuler des orientations afin que les dépôts de déblais du projet contribuent autant que possible à l'insertion de l'infrastructure fluviale en respect des grandes structures paysagères (modelé) et au maintien de la vocation agricole des emprises concernées ;
- l'évolution des structures paysagères dans le périmètre des aménagements fonciers du CSNE ;
- préciser les évolutions paysagères du Canal du Nord et de ses espaces attenants.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités, structures ou opérateurs, autres acteurs de l'aménagement.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalité d'évaluation de l'application

Les documents concernés (SCoT, PLU) énoncent des dispositions pour traiter les limites d'emprise et assurer la perméabilité écologique :

- des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le canal Seine-Nord Europe ;
- des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.

2. Indicateurs de résultats

- indicateurs à construire visant à identifier les opérations à mener en faveur de la perméabilité des infrastructures.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

1.2 - La transition énergétique encouragée

Règle générale 6 (CAE)

Les SCoT / PLU / PLUI et PCAET développent une stratégie coordonnée et cohérente d'adaptation au changement climatique conçue pour :

- **répondre aux vulnérabilités propres au territoire concerné et préparer la population et les acteurs économiques à la gestion du risque climatique.**
- **préserver et restaurer des espaces à enjeux en travaillant notamment sur la résilience des espaces naturels, agricoles et forestiers.**

Références

- Références à l'objectif :
  - adapter les territoires au changement climatique.
- Références juridiques :
  - Article L 101-2 du code de l'urbanisme (6° et 7° notamment) ;
  - Articles 17 et 19 de la loi Grenelle 2, relatifs aux modalités d'intégration des enjeux énergie-climat dans les documents de planification de type SCoT et PLU / PLUI ;
  - Stratégie nationale d'adaptation au changement climatique (version de 2006, puis ses mises à jour), et version la plus récente du « Plan National d'adaptation au changement climatique » (PNACC).

Contenu :

Cette règle complète les mesures d'atténuation du changement climatique en anticipant un réchauffement d'au moins + 1°C à + 2°C d'ici à 2050 (avec évolution des vents, des précipitations, des températures et une montée de la mer et de nouveaux risques sanitaires). Les SCoT et PLUI, en lien avec les PCAET, adaptent leur stratégie de gestion des risques à leurs propres vulnérabilités climatiques pour limiter les effets des îlots de chaleur, cycles exacerbés d'inondations et de sécheresse, submersion, érosion du trait de côte, retrait/gonflement des argiles, tension sur les ressources naturelles et agricoles…) tout en se rendant plus résilients.

Les SCoT pourront inciter les PLU et PLUI à utiliser des « coefficients de biotope à la parcelle » (taux minimal de végétalisation autochtone). Ce taux pourra être modulé en fonction des enjeux de biodiversité et microclimatiques, notamment du risque d'ilots de chaleur.

Les territoires privilégient les solutions d'aménagement « naturelles » (génie écologique) et les pratiques agronomiques économes en eau, luttant contre l'érosion, basées sur des variétés culturales et espèces de peuplement forestières diversifiées et adaptées). Ils cherchent à maximiser d'éventuels effets bénéfiques du réchauffement (pour le tourisme par exemple).

Le cas échéant, un « recul stratégique » et des opérations de désimperméabilisation et d'adaptation du bâti sont à envisager.

Les documents d'urbanisme privilégieront les « mesures sans regret » (aussi dites « utiles en tout état de cause »).

Les « espaces à enjeu » sont les zones inondables, les captages dégradés, les éléments naturels et corridors biologiques... et les zones de vulnérabilités (ex : littoraux et/ou polders exposés à une modification du trait de côte, aux intrusions marines ou à un biseau salé, les zones argileuses, inondables ou vulnérables aux sécheresses, à l'érosion des sols, les villes denses plus exposées aux bulles de chaleur, etc…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cibles de la règle : SCoT / PLU / PLUI / PCAET.

Inscription territoriale : le territoire identifie et cartographie ses propres vulnérabilités vis-à-vis du dérèglement climatique, pour les traiter ; avec une attention renforcée pour les zones cumulant plusieurs types de risques (Cf. cartographie du SRADDET).

Temporalité : la règle est applicable dès la publication du SRADDET. Sa déclinaison est à mettre à jour en fonction de l'évolution du contexte climatique, de la montée du niveau marin et de la législation.

Mesures d'accompagnement :

- avec ses relais techniques, ses observatoires et l'EPF, la Région encourage la mise en place de coefficients de biotope, ainsi que les pratiques agricoles et sylvicoles permettant de développer la résilience du territoire vis à vis des évolutions du contexte naturel.
- la Région par son action, ou via les Fonds Européens, accompagne les projets des territoires favorables à leur résilience face aux risques induits par le changement climatique.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités, autres acteurs de l'aménagement et populations concernées.

Gouvernance dédiée : les acteurs s'appuient sur la Stratégie nationale d'adaptation au changement climatique, sur les données scientifiques disponibles et celles des observatoires (Climat, Biodiversité), et le cas échéant, sur les PCAET, les SAGE, en cherchant à capitaliser les retours d'expériences, notamment recueillis par les organismes relais utiles (CERDD, ADOPTA, le CEREMA et d'autres).

Animation technique dédiée : CERDD, avec ses partenaires (ADEME notamment).

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs de résultats

- présence/absence d'un volet « adaptation au changement climatique » ciblant clairement les vulnérabilités du territoire et incluant une stratégie foncière ;
- présence/absence d'un volet « risque de submersion marine » dans les documents d'urbanisme des SCoT littoraux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 7 (CAE)

Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activités (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 17 % des consommations finale d'énergie en 2031 par rapport à 2012, et d'au moins 57 % pour les émissions de GES et de viser la neutralité carbone d'ici 2050.

Références :

- Références aux objectifs :
  - améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie ;
  - réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES.

- Références juridiques :
  - Loi TECV modifiée par la loi énergie climat de 2019
  - Article L.222-1 B du code de l'environnement : le SRADDET prend en compte la 2nde Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 2).
  - Article L.100 – 4 code de l'énergie –
  - Décret n° 2020-457 du 21 avril 2020 relatif aux budgets carbone nationaux et à la Stratégie nationale bas carbone.

Contenu :

Il s'agit à travers cette règle de mobiliser les territoires pour contribuer à l'objectif régional. Afin de respecter les objectifs nationaux fixés par la loi Energie Climat et la Stratégie Nationale Bas Carbone il est visé, à l'échelle régionale de réduire de 17% la consommation finale d'énergie et de 57 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2031.

Ces objectifs régionaux sembleront faibles pour certains territoires infra-régionaux et ambitieux pour d'autres. Ils sont le reflet des caractéristiques et de l'ambition régionale qui intègrent la présence d'industries lourdes et de projets de réindustrialisation nécessaire à la souveraineté nationale et européenne. Ainsi, au-delà de ces pourcentages, cette règle est une invitation à chaque territoire de se fixer des objectifs les plus ambitieux possible pour tendre vers la neutralité carbone pour 2050. L'atteinte des objectifs nécessite d'agir par des actions concrètes en faveur de la transition énergétique vers une société bas-carbone notamment dans les secteurs identifiés comme les plus consommateurs d'énergie et émetteurs de GES, à savoir : l'industrie, le résidentiel, le tertiaire et les déchets, les transports et l'agriculture. Les résultats régionaux dépendent des efforts fournis par l'ensemble des secteurs et des territoires. Localement, la connaissance de la situation actuelle et la fixation d'objectifs chiffrés, et leur suivi, contribuent à entretenir une dynamique d'actions favorables à l'évolution des pratiques et des comportements.

Les PCAET se coordonnent avec les SCoT afin de traduire les objectifs chiffrés dans des politiques d'aménagement (urbanisme, habitat, déplacements, commerces, équipements, continuités écologiques, biodiversité …).

Cibles de la règle : PCAET.

Mesures d'accompagnement : la Région soutient, via les observatoires régionaux, la mise à disposition des données régionales, et par territoire, afin de permettre la production des objectifs chiffrés. La Région accompagne la mise en réseau des PCAET.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités, syndicats mixtes

- La Région soutient des organisations « tête de réseaux » pour accompagner au plus près des territoires les évolutions de comportements des acteurs, collectivités et habitants vers

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

la réduction des consommations finales d'énergie, notamment par le développement de dynamiques collectives, sources d'initiatives nouvelles et porteuses des transformations sociales nécessaires.

- La Région accompagne le monde économique vers la réduction des consommations finales d'énergie sur ses fonds propres ou en tant qu'autorité de gestion des fonds européens (notamment le FEDER).

Inscription territoriale : territoire régional.

Animation technique dédiée : l'Observatoire régional du climat anime un comité des partenaires afin de partager les orientations à donner aux travaux d'observation des données.

ATMO Hauts-de-France et l'observatoire climat du CERDD proposent avec la plateforme numérique TRACE (https://www.trace-hdf.fr/) de consulter les données énergie (consommation finale énergétique et production d'énergie renouvelable) et climat (émissions de gaz à effet de serre) de les comparer aux objectifs régionaux et nationaux. Cet outil rassemble également les données ayant trait à la qualité de l'air pour une approche intégrée Climat-Air-Energie sur les territoires ;

L'Etat et la Région proposent régulièrement aux PCAET via le réseau régional des réunions et webinaires techniques dans le domaine des politiques Climat Air Energie. Un Groupe projet d'information et d'échanges pour les PCAET a été créé sur Géo2france.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs de résultats

- consommation finale d'énergie par secteur et par territoire ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 8 (CAE)

Les SCoT, les PCAET contribuent à l'objectif régional, c'est-à-dire à multiplier par 2 la production d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) à l'horizon 2031 par rapport à 2021. La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 33 % de la consommation finale brute d'énergie de leur territoire en 2031. Elle tient compte de leur potentiel local, des capacités d'échanges avec les territoires voisins et respecte les écosystèmes et leurs fonctions ainsi que la qualité écologique des sols.

Références :

- Références aux objectifs :
  - encourager la sobriété et organiser les transitions ;
  - développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises.

- Références juridiques :
  - La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, modifiée par la loi énergie climat de 2019 fixe les objectifs suivants, repris dans l'article L100-4 du code de l'énergie : porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 33 % au moins de cette consommation en 2030 ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, les énergies renouvelables doivent représenter au moins 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz ;
  - Les PLUi sont invités à encadrer l'impact paysager des projets d'installation d'unités de production d'énergies renouvelables en application des articles L 151-19 et L 151-42-1 du code de l'urbanisme.

Contenu :

Il s'agit à travers cette règle de mobiliser les territoires pour contribuer à l'objectif régional de multiplier par 2 la production d'énergies renouvelables et de récupération à l'horizon 2031 par rapport à 2021, et à exprimer le contenu de leur mix énergétique selon leurs spécificités Ce développement de la production d'énergies renouvelables et de récupération conjugué à la diminution de la consommation finale d'énergie doit permettre de réduire le recours aux énergies fossiles, les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air.

Les projets doivent être menés en lien avec les acteurs locaux, afin de favoriser leur acceptabilité, au travers notamment de démarches de concertation et de communication en amont, ainsi que la participation des citoyens et des collectivités locales aux investissements.

Pour les réseaux de chaleur et de froid, il convient de favoriser leur développement et la conversion des réseaux existants aux énergies renouvelables et de récupération. Une approche multi-EnR visant à valoriser en priorité les énergies fatales des sites industriels, des énergies issues des déchets (centres de valorisation énergétique, Combustibles Solides de Récupération) dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets (cf. article L. 541-1 II du code de l'environnement)

Pour les autres réseaux de distribution d'énergie, la stratégie doit prévoir de les adapter à l'accueil d'énergies renouvelables et favoriser la réduction des consommations par le développement de réseaux intelligents pour permettre d'optimiser les besoins, la gestion et l'autoconsommation.

Pour le bois énergie, les agrocarburants, la méthanisation, une attention particulière devra être portée sur le respect de la hiérarchie des usages définie dans la Stratégie Nationale de Mobilisation de la Biomasse, préservation et restauration des écosystèmes, des puits de carbone et de la qualité de l'air.

Le développement du solaire photovoltaïque doit se faire en priorité sur les toitures et les sites artificialisés ainsi que les délaissés urbains.

Pour le développement de l'éolien terrestre, il convient de privilégier les mesures de repowering permettant d'augmenter la puissance du parc existant. Les projets éoliens s'inscriront en priorité

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

dans les zones favorables à l'éolien définies par le Préfet de Région et prendre en compte les

enjeux connus sur ces secteurs, dans le respect de la règlementation et de la séquence Eviter, Réduire, Compenser.

Sur la base des zones favorables à l'éolien définies par le Préfet de Région, les SCOT, PLUi, Charte de Parcs Naturels Régionaux sont invités à définir leurs zones favorables à leurs échelles territoriales respectives.

Pour le repowering, afin de limiter les impacts, notamment visuels, des nouvelles éoliennes plus puissantes et plus hautes, celles-ci veilleront à respecter un éloignement des habitations proportionnel à l'éloignement des éoliennes initiales en prenant en considération la hauteur totale ; Concernant le patrimoine paysager : les projets d'implantation veilleront à respecter les cônes de visibilité des monuments historiques et de mémoire ainsi que les paysages emblématiques identifiés dans la carte des zones favorables à l'éolien produite par les services de l'Etat ; Concernant la biodiversité, ils veilleront à respecter les couloirs de migration des oiseaux et les espèces sensibles à l'éolien identifiées dans la carte des zones favorables à l'éolien produite par les services de l'Etat (Cf. cartographie du potentiel éolien terrestre—couche clé en main- sur le site internet de la DREAL Hauts de France). Ces nouvelles éoliennes veilleront à conserver une garde au sol suffisante pour limiter l'impact

Cibles de la règle : SCoT, PCAET.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement :

- la Région :
  - contribue à la mise à disposition des données via ATMO Hauts-de-France et l'observatoire climat du CERDD, qui proposent avec la plateforme numérique TRACE (https://www.trace-hdf.fr/) de consulter les données énergie (consommation finale énergétique et production d'énergie renouvelable) et de les comparer aux objectifs régionaux et nationaux. Cet outil rassemble également les données ayant trait au climat (émissions de gaz à effet de serre) et à la qualité de l'air pour une approche intégrée Climat-Air-Energie sur les territoires ;
  - mets à disposition sur le site Géo2france la carte en vigueur réalisée par les services de la DREAL sur les zones favorables à l'éolien ;
  - favorise le développement de certaines filières d'EnR&R et hydrogène par la mise en réseau des acteurs régionaux (CORBI, CORESOL, Collectif Hydrogène) ;
  - soutient financièrement les projets par des subventions, la mobilisation d'outils financiers tels que le REV3 Capital, et la SEM « énergies Hauts-de-France », ainsi que par l'inscription du développement des Enr dans les programmes de financements européens ;
  - appuie la mise en œuvre de plateforme de démonstration, de formation et de recherche Euramétha (Technocentre régional de méthanisation) et Lumiwatt (technocentre du solaire) afin d'accompagner le développement de projets de méthanisation et de production d'énergie solaire ;
  - accompagne le développement de la récupération des énergies fatales et la géothermie ;
  - aide à la création d'une offre régionale pour les énergies marines renouvelables par l'innovation notamment via les démonstrateurs et la R&D ;
  - soutient le développement de réseaux de chaleur et de froid, la conversion des chaufferies de réseaux de chaleur urbains aux EnR&R et l'adaptation des autres réseaux aux EnR&R tout en favorisant la réduction des consommations.

Cibles des mesures d'accompagnement : les territoires de SCoT, PCAET, acteurs relais (CERDD) et les acteurs des filières (pôles d'excellence, animations dédiées …).

Animation technique dédiée : il existe en région des animations techniques dédiées au développement des filières géothermie, bois énergie, hydrogène, biogaz et solaire.

Modalités et indicateurs :

Indicateurs de résultats

- productions énergétiques renouvelables et de récupération par territoire ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Règle générale 9 (CAE)

Les PCAET et les chartes de PNR accompagnent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles.

Références :

- Références aux objectifs :

  - encourager la sobriété et organiser les transitions ;
  - expérimenter et développer des modes de production bas carbone.

- Références juridiques :

  - loi TECV - stratégie nationale bas carbone
  - loi n° 2018-938 du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous

Contenu :

La Stratégie nationale bas carbone invite à maitriser la demande de mobilité des marchandises notamment en rapprochant la production et la consommation des biens grâce à des filières courtes. La loi Agriculture et alimentation fixe un objectif de 50 % de produits durables et de qualité, dont 20 % de produits issus de l'agriculture biologique dans la restauration collective de service public depuis le 1er janvier 2022 et les établissements de restauration collective privés depuis le 1er janvier 2024.

Dans ce cadre, à l'échelle régionale, l'objectif visé pour 2031 est notamment de relocaliser 7% des apports alimentaires extrarégionaux en apports d'origine régionale afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par la réduction des distances parcourues.

La règle encourage les territoires à mettre en place des stratégies visant la relocalisation de la production alimentaire et la consommation de produits locaux.

Le développement d'un approvisionnement en circuits courts et de proximité dans la filière alimentaire régionale représente non seulement une opportunité pour le secteur agricole de garantir des débouchés et de reconquérir une part de la valeur ajoutée de ses produits mais également de réduire l'empreinte écologique d'un produit de la production à l'assiette du consommateur.

De plus, favoriser les consommations de productions de saison évite la mise en place de longues chaines du froid ou la culture sous serres fortement consommatrices d'énergie et émettrices de GES.

Cibles de la règle : PCAET, PNR.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement : la Région accompagne la mise en œuvre de la règle à travers sa politique régionale de développement d'un approvisionnement en circuits courts et de proximité, ainsi que par la mise en réseau des PCAET.

Cibles des mesures d'accompagnement : PCAET, chartes de PNR.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalité d'évaluation de l'application

- présence/absence d'une stratégie visant la production agricole locale et la consommation de produits locaux dans le plan d'action des PCAET et les chartes de PNR.

2. Indicateurs de résultats

- surface et nombre d'exploitations en agriculture biologique ;
- part des produits locaux dans l'approvisionnement de la restauration collective ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

1.3 - Une gestion prospective et solidaire du littoral

Règle générale 10 (GEE-BIO)

Les SCoT / PLU / PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.

Références :

- Références aux objectifs :
  - assurer les conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral ;
  - encourager la gestion intégrée du trait de gestion du trait de côte ;
  - adapter les territoires au changement climatique.

Contenu :

Renforcés par le changement climatique, l'évolution du trait de côte et les risques de submersions marines engendrent la nécessité pour les territoires littoraux de réfléchir aux évolutions à concevoir en matière de planification pour diminuer leur vulnérabilité et favoriser leur résilience.

Il s'agit à travers cette règle que les structures porteuses de SCoT et PLU / PLUI et chartes de PNR contribuent à l'élaboration et à la mise en œuvre de stratégies locales de gestion des risques naturels littoraux, afin d'intégrer dans ces stratégies des réflexions :

- en termes d'adaptation de l'architecture et de l'urbanisme pour vivre dans des quartiers résilients face à la submersion : projets évolutifs, réversibilité des usages, nouvelles formes de construction supportant les intrusions marines, etc ;
- en termes de recul stratégique : anticipation et préparation sur le moyen et long terme, reconquête de certains espaces naturels, définition de zones de retrait stratégique et de recul de l'urbanisation quand cela est nécessaire, de déplacement vers d'autres polarités, etc.

Ces réflexions se traduiront par l'adoption de mesures d'adaptation dans les SCoT, PLU/PLUI et chartes de PNR. L'échelle spatiale de la réflexion devra veiller à la cohérence de gestion du risque et privilégier la cellule hydrosédimentaire, dans une réflexion de court, moyen et long terme. Pour ce faire, il est suggéré de développer des partenariats entre acteurs en charge de l'aménagement du territoire et acteurs en charge de la gestion des risques naturels. Les SCoT/ PLU / PLUI et Chartes de PNR concernés peuvent s'appuyer sur les études déjà menées sur le sujet, notamment dans le cadre des Plans d'Action de Prévention des Inondations, et sur le Document stratégique de façade.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / Chartes de PNR.

Inscription territoriale : SCoT, PLU / PLUI, Chartes de PNR ayant une frange littorale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

- s’appuyer sur le Réseau d’Observation du Littoral de Normandie et des Hauts-de-France par rapport à sa mission de diffusion et de valorisation des données dans ses dimensions scientifiques, techniques et sociétales, permettant d’éclairer la prise de décision ;
- s’appuyer sur les opérateurs fonciers (Conservatoire du Littoral, SAFER et EPF) ;
- s’appuyer sur les travaux du parlement de la mer des Hauts-de-France, et notamment de la commission Transition Ecologique et Climatique
- la Région par son action et via les Fonds Européens, accompagne les projets des territoires favorables à leur résilience face aux risques induits par le changement climatique.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d’application de la règle et modalités d’évaluation de l’application

- les SCoT / PLUI des territoires littoraux et chartes de PNR, ayant une façade maritime présentent une stratégie de gestion intégrant des options d'adaptation aux risques littoraux.

2. Indicateurs de résultats

- occupation et artificialisation des sols en fonction de la distance à la mer (ORB) ;
- taux de couverture des Zones inondables et part de la population estimée en Zone inondable (Ind DD du CGDD) ;
- densité de logements en zone littorale.

3. Modalités de suivi

Région Hauts-de-France, Observatoire régional de la Biodiversité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 11 (GEE-EET)

Les orientations des SCoT / PLU / PLUI des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.

Références :

- Références aux objectifs :

  - assurer les conditions d'un accueil sobre et respectueux sur le littoral ;
  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale ;
  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine.

Contenu :

Il s'agit à travers cette règle de répondre à la problématique des secteurs littoraux qui sont confrontés à une pression foncière importante et à un déséquilibre du parc de logement, se caractérisant par une forte concentration de résidences secondaires, une inadaptation de l'offre à la population résidente les jeunes n'ayant plus les moyens de rester sur ces territoires), au vieillissement des populations ou à la saisonnalité de certains emplois. Les documents d'urbanisme doivent ainsi préciser des principes/dispositions pour lutter contre ces déséquilibres.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : SCoT / PLU / PLUI ayant une frange littorale.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- les documents concernés (SCoT / PLU / PLUI) énoncent des dispositions pour répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers.

2. Indicateurs de résultats

- évolution du parc de résidences principales sur le littoral ;
- part de résidences secondaires dans le parc de logements sur le littoral ;
- prix de référence dans l'individuel ancien.

3. Modalités de suivi

- INSEE et DREAL.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 12 (EE-EET)

Les SCoT et PLU / PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.

Références :

- Références aux objectifs :
  - assurer des conditions d'un accueil sobre et respectueux sur le littoral ;
  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale ;
  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine.

Contenu :

Les territoires littoraux sont majoritairement exposés aux risques naturels littoraux (submersion marine, recul du trait de côte), amplifiés par le changement climatique. Les communes du littoral doivent mettre en œuvre des mesures de gestion pour limiter ces risques, présentant généralement des coûts d'investissements et d'entretien non négligeables.

A travers cette règle, il s'agit d'encourager les SCoT et PLU /PLUI à élargir leur vision d'aménagement et de programmation de ces mesures de gestion spécifiques en partant du principe que les politiques d'adaptation au changement climatique ne relèvent pas que des seules communes littorales. L'idée est de favoriser la contribution de l'arrière-pays à la gestion des risques littoraux - investissements et dépenses de fonctionnement - en définissant des principes pour une logique de solidarité. Les structures en charge de l'aménagement du territoire doivent ainsi travailler en étroite collaboration avec les structures en charge de la gestion des risques naturels.

Par ailleurs, les communes des territoires littoraux sont soumises à d'importantes pressions (notamment liées à la densité de population et à la fréquentation touristique). Ces principes de solidarité doivent s'appliquer d'une manière générale entre les collectivités du littoral et celles de l'arrière-pays pour tout projet public (organisation de la mobilité, de la fréquentation touristique, des implantations de zones commerciales…). Il s'agit de :

- favoriser des projets de territoire élargis ;
- mutualiser les ressources entre les territoires côtiers et intérieurs ;
- répartir entre eux les pressions pour préserver le milieu littoral fragile (pollution, surfréquentation, surdimensionnement des équipements en zone touristique…) ;
- définir une répartition partagée et équilibrée des projets d'aménagement et d'équipements entre littoral et arrière-pays ;
- répartir les retombées économiques afin de faire en sorte que les secteurs intérieurs profitent également des afflux de population engendrés par l'attractivité de la côte (hôtellerie, restauration, commerce, etc…).

Ces principes de solidarité peuvent être de formes et d'ambitions différentes pour la mutualisation des risques et pressions. La finalité est de construire un projet partagé entre littoral et arrière-pays conciliant contraintes et enjeux.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : SCoT / PLU / PLUI ayant une frange littorale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d’application de la règle et modalités d’évaluation de l’application

- le SCoT / PLU / PLUI énonce des principes de solidarité et de mutualisation entre les communes du littoral exposées aux risques naturels littoraux et les communes de l'arrière-pays.

2. Indicateurs de résultats

- indicateurs de tension et de déséquilibres démographiques et sociaux : part de résidences secondaires, coût du foncier, ratio de vieillissement démographique, part des emplois touristiques ;
- carte d'occupation des sols.

3. Modalités de suivi

- Observatoire régional de la Biodiversité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

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

2.1 - Une ossature régionale affirmée

Règle générale 13 (GEE-CAE)

Les SCoT / PLU / PLUI et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.

Références :

- Références aux objectifs :
  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature territoriale régionale ;
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières ;
  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ;
  - rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs,
  - développer les pôles d'échanges multimodaux ;
  - améliorer l'accessibilité des services au public – une articulation du SRADDET et des SDAASP.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Contenu :

Afin de relever le triple défi d'un développement équilibré, d'une urbanisation plus efficace et de l'amélioration de la qualité de vie, la Région a décliné dans la stratégie régionale du SRADDET, une ossature territoriale régionale.

Cette ossature régionale croise deux niveaux d'analyse : une analyse fonctionnelle à l'échelle des pôles urbains permettant de définir les pôles ayant un rôle majeur dans le développement régional au regard de 4 fonctions (« Hub », « Tête de réseau », « Pôle de services supérieurs » et « Porte d'entrée régionale ») et une analyse communale permettant de repérer les communes structurantes au regard des équipements présents.

Il en résulte une ossature construite autour de la capitale régionale (« Lille ») et d'un pôle principal (« Amiens »), de pôles d'envergure régionale et de campagnes structurées autour de pôles intermédiaires. Les modalités de définition de cette ossature sont précisées dans le volet « inscription territoriale » de la présente règle.

Des attentes spécifiques sont ainsi précisées en fonction de la nature des pôles, ce qui invite les territoires à mettre en place des approches différenciées. Ainsi, la stratégie régionale vise à conforter le dynamisme de la Métropole Lilloise, à affirmer Amiens comme second pôle régional, à révéler les atouts des pôles d'envergure régionale et à renforcer les pôles intermédiaires en vue de consolider leur attractivité et de développer leurs fonctions de centralité.

L'ossature régionale devient le socle de choix d'aménagement que les territoires sont invités à prendre, pour ces pôles en termes de transport, d'habitat, de commerce, de services et d'équipements. Ces choix induisent une politique foncière cohérente préservant les atouts naturels, ainsi que l'organisation des systèmes de transports. Ils doivent être appuyés entre autres par des logiques de complémentarité, l'intégration des transformations numériques, la recherche de la sobriété énergétique.

Afin de conforter la stratégie régionale et de répondre à de nombreux objectifs, il s'agit pour les SCoT / PLU / PLUI et chartes de PNR d'organiser une armature locale cohérente et compatible avec l'ossature régionale. Il leur appartient de définir, en complément, des niveaux de pôles à une échelle plus fine, au regard des dynamiques de développement de leur territoire.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI et chartes de PNR.

Inscription territoriale : territoire régional.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Modalités de définition de l'ossature régionale :

Comme précisé dans le contenu de la présente règle, l'ossature régionale résulte du croisement de deux niveaux d'analyse : une analyse fonctionnelle à l'échelle des pôles urbains permettant de définir les pôles ayant un rôle majeur dans le développement régional au regard de 4 fonctions (« Hub », « Tête de réseau », « Pôle de services supérieurs » et « Porte d'entrée régionale ») et une analyse communale permettant de repérer les communes structurantes au regard des équipements présents.

L'analyse fonctionnelle a été réalisée sur la base des pôles urbains du zonage en aire urbaine 2010 de l'Insee. Les 4 fonctions sont approchées autour d'indicateurs synthétisés dans un score global permettant de normaliser chacune des dimensions retenues. Deux notions complémentaires pour identifier des pôles structurants ont été retenues dans l'analyse : 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.

La fonction « Hub » est approchée par la structuration des pôles gare régionaux en s'appuyant sur le trafic TER existant complétés par des indicateurs permettant de préciser le rôle de chacun de ces nœuds (nombre de lignes TER-TGV, accessibilité aux capitales régionales et internationales).

La fonction « Tête de réseau » est approchée par des indicateurs permettant de mesurer la présence des fonctions tertiaires supérieures en s'appuyant sur les emplois de conception-recherche, les emplois des fonctions métropolitaines définis par l'Insee 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.

Cette analyse fonctionnelle a ainsi permis la mise en évidence des rôles particuliers de Lille et Amiens dans le développement régional et d'identifier 22 pôles d'envergure régionale.

La seconde analyse à l'échelle communale permet de repérer les **communes structurantes au regard des équipements nécessaires** à la population présents. L'analyse s'est appuyée sur la base permanente des équipements de l'Insee. Au sein de cette base, 36 équipements sont repérés de gamme intermédiaire au regard de leur concentration au sein des communes françaises (voir tableau). Sur la base de ces 36 équipements, une commune est considérée comme un pôle de service intermédiaire si elle contient au moins la moitié (18) des équipements de cette gamme en 2016.

L'application de ces critères a permis d'identifier à la fois des communes au sein des pôles de Lille, Amiens et des pôles d'envergure régionale et des communes en dehors de ces grands pôles.

Les communes identifiées en dehors de ces grands pôles forment ainsi le niveau « pôle intermédiaire » de l'armature régionale.

Les communes identifiées par cette méthode au sein des pôles de Lille, Amiens et d'envergure régionale ont été retenues comme celles constituant le périmètre précis du pôle concerné. Afin de prendre en compte des spécificités locales et la volonté de structuration des projets de territoire, une analyse des SCOT et des SDAASP a été réalisée pour intégrer des communes à la limite de la définition du pôle de service intermédiaire (entre 14 et 17 équipements) mais repérées dans ces cadres stratégiques.

L'affinement du périmètre communal des pôles de Lille, Amiens et d'envergure régionale sur une base identique à la définition des pôles intermédiaires garantit ainsi une égalité de traitement à l'échelle des communes. L'appartenance d'une commune à l'ossature dépend ainsi uniquement de son niveau d'équipement intermédiaire. Son positionnement dans les différents niveaux de l'armature dépend quant à lui de l'analyse fonctionnelle.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau : liste des équipements de la base permanente des équipements appartenant à la gamme intermédiaire

Équipement	domaine
Banque, Caisse d'Epargne	Services aux particuliers
Pompes funèbres	Services aux particuliers
Contrôle technique automobile	Services aux particuliers
Ecole de conduite	Services aux particuliers
Vétérinaire	Services aux particuliers
Blanchisserie, teinturerie	Services aux particuliers
Police, gendarmerie	Services aux particuliers
Centre de finances publiques	Services aux particuliers
Supermarché	Commerces
Librairie, papeterie, journaux	Commerces
Magasin de vêtements	Commerces
Magasin d'équipements du foyer	Commerces
Magasin de chaussures	Commerces
Magasin d'électroménager et de matériel audio-vidéo	Commerces
Magasin de meubles	Commerces
Magasin d'articles de sports et de loisirs	Commerces
Horlogerie, bijouterie	Commerces
Magasin d'optique	Commerces
Magasin de matériel médical et orthopédique	Commerces
Station-service	Commerces
Droguerie, quincaillerie, bricolage	Commerces
Collège	Enseignement
Ecole maternelle	Enseignement
Sage-femme	Santé
Orthophoniste	Santé
Pédicure, podologue	Santé
Psychologue	Santé
Laboratoire d'analyses et de biologie médicale	Santé
Ambulance	Santé
Personnes âgées : hébergement	Santé
Personnes âgées : services d'aide	Santé
Etablissement d'accueil du jeune enfant	Santé
Bassin de natation	Sports, loisirs et culture
Athlétisme	Sports, loisirs et culture
Roller, skate, vélo bicross ou freestyle	Sports, loisirs et culture
Salle de sport spécialisée	Sports, loisirs et culture

Selon ces modalités de définition, l'ossature régionale est détaillée dans le tableau ci-après.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

L’ossature régionale :

Ossature régionale	Nom du pôle	Commune(s) concernée(s)
Capitale régionale	Lille	Armentières
		Baisieux
		Bondues
		Comines
		Croix
		Erquinghem-Lys
		Faches-Thumesnil
		Hallennes-lez-Haubourdin
		Halluin
		Haubourdin
		Hem
		Houplines
		La Chapelle-d'Armentières
		La Madeleine
		Lambersart
		Leers
		Lesquin
		Lezennes
		Lille
		Linselles
		Loos
		Lys-lez-Lannoy
		Marcq-en-Baroeul
		Marquette-lez-Lille
		Mons-en-Baroeul
		Mouvaux
		Neuville-en-Ferrain
		Pérenchies
		Quesnoy-sur-Deûle
		Ronchin
		Roncq
		Roubaix
		Saint-André-lez-Lille
		Seclin
		Sequedin
		Tourcoing
		Villeneuve-d'Ascq
		Wambrechies
		Wasquehal
		Wattignies
		Wattrelos
		Wervicq-Sud
Second pôle régional	Amiens	Amiens
		Camon
		Dury
		Longueau
		Rivery
		Salouël

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ossature régionale	Nom du pôle	Commune(s) concernée(s)
Pôles d'envergure régionale	Abbeville	Abbeville
	Arras	Achicourt
		Arras
		Beaurains
		Dainville
		Sainte-Catherine
		Saint-Laurent-Blangy
	Beauvais	Beauvais
	Berck - Le Touquet	Berck
		Cucq
		Étaples
		Le Touquet-Paris-Plage
		Rang-du-Fliers
	Béthune - Bruay-la-Buissière	Aire-sur-la-Lys
		Annezin
		Auchel
		Auchy-les-Mines
		Barlin
		Béthune
		Beuvry
		Bruay-la-Buissière
		Divion
		Douvrin
		Estaires
		Hersin-Coupigny
		Houdain
		Isbergues
		La Bassée
		La Gorgue
		Laventie
		Lillers
		Marles-les-Mines
		Merville
		Noeux-les-Mines
		Sains-en-Gohelle
		Saint-Venant
		Wingles
	Boulogne-sur-Mer	Boulogne-sur-Mer
		Le Portel
		Outreau
		Saint-Étienne-au-Mont
		Saint-Martin-Boulogne
	Calais	Calais
		Coquelles
	Calais	Marck
	Cambrai	Cambrai
		Proville
	Château-Thierry	Château-Thierry

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ossature régionale	Nom du pôle	Commune(s) concernée(s)
Pôles d'envergure régionale	Compiègne	Compiègne
		Margny-lès-Compiègne
		Thourotte
		Venette
	Creil	Creil
		Liancourt
		Montataire
		Nogent-sur-Oise
		Saint-Leu-d'Esserent
	Douai	Auby
		Brebières
		Cuincy
		Dechy
		Douai
		Flers-en-Escrebieux
		Lallaing
		Lambres-lez-Douai
		Pecquencourt
		Sin-le-Noble
		Vitry-en-Artois
		Waziers
	Dunkerque	Téteghem-Coudekerque-Village
		Cappelle-la-Grande
		Coudekerque-Branche
		Dunkerque
		Grande-Synthe
		Grand-Fort-Philippe
		Gravelines
		Loon-Plage
	Hazebrouck	Hazebrouck
	Laon	Laon
	Lens - Liévin - Hénin - Carvin	Angres
		Avion
		Billy-Montigny
		Bully-les-Mines
		Carvin
		Courcelles-lès-Lens
		Courrières
		Grenay
		Harnes
		Hénin-Beaumont
		Leforest
		Lens
		Libercourt
		Liévin
		Loison-sous-Lens
		Loos-en-Gohelle
		Mazingarbe
		Méricourt

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ossature régionale	Nom du pôle	Commune(s) concernée(s)
Pôles d'envergure régionale	Lens - Liévin - Hénin - Carvin	Montigny-en-Gohelle
		Noyelles-Godault
		Noyelles-sous-Lens
		Oignies
		Ostricourt
		Rouvroy
		Sallaumines
		Vendin-le-Vieil
	Maubeuge	Aulnoye-Aymeries
		Hautmont
		Jeumont
		Louvroil
		Maubeuge
	Saint-Omer	Saint-Martin-lez-Tatinghem
		Arques
		Longuenesse
		Saint-Omer
	Saint-Quentin	Gauchy
		Saint-Quentin
	Senlis (60)	Senlis (60)
	Soissons	Soissons
	Valenciennes	Aniche
		Anzin
		Aulnoy-lez-Valenciennes
		Bouchain
		Bruay-sur-l'Escaut
		Condé-sur-l'Escaut
		Denain
		Douchy-les-Mines
		Escaudain
		Fresnes-sur-Escaut
		Marly
		Masny
		Onnaing
		Petite-Forêt
		Quiévrechain
		Raismes
		Saint-Saulve
		Somain
		Trith-Saint-Léger
		Valenciennes
		Vieux-Condé
		Wallers
Pôles intermédiaires	Ailly-sur-Noye	Ailly-sur-Noye
	Airaines	Airaines
	Albert	Albert
	Anizy-le-Château	Anizy-le-Château
	Annoeullin	Annoeullin
	Ardres	Ardres

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ossature régionale	Nom du pôle	Commune(s) concernée(s)
Pôles intermédiaires	Arleux	Arleux
	Aubigny-en-Artois	Aubigny-en-Artois
	Audruicq	Audruicq
	Auneuil	Auneuil
	Auxi-le-Château	Auxi-le-Château
	Avesnes-les-Aubert	Avesnes-les-Aubert
	Avesnes-sur-Helpe	Avesnes-sur-Helpe
	Bailleul (59)	Bailleul (59)
	Bapaume	Bapaume
	Bavay	Bavay
	Bergues	Bergues
	Bohain-en-Vermandois	Bohain-en-Vermandois
	Bourbourg	Bourbourg
	Bray-Dunes	Bray-Dunes
	Bresles	Bresles
	Breteuil	Breteuil
	Caudry	Caudry
	Chambly	Chambly
	Chantilly	Chantilly
	Charly-sur-Marne	Charly-sur-Marne
	Chaumont-en-Vexin	Chaumont-en-Vexin
	Chauny	Chauny
	Clermont	Clermont
	Conty	Conty
	Corbie	Corbie
	Crépy-en-Valois	Crépy-en-Valois
	Crèvecoeur-le-Grand	Crèvecoeur-le-Grand
	Cysoing	Cysoing
	Desvres	Desvres
	Doullens	Doullens
	Estrées-Saint-Denis	Estrées-Saint-Denis
	Fère-en-Tardenois	Fère-en-Tardenois
	Feuquières-en-Vimeu	Feuquières-en-Vimeu
	Flines-lez-Raches	Flines-lez-Raches
	Flixecourt	Flixecourt
	Formerie	Formerie
	Fourmies	Fourmies
	Frévent	Frévent
	Friville-Escarbotin	Friville-Escarbotin
	Fruges	Fruges
	Gamaches	Gamaches
	Gouvieux	Gouvieux
	Grandvilliers	Grandvilliers
	Guînes	Guînes
	Guise	Guise
	Ham	Ham
	Hesdin	Hesdin
	Hirson	Hirson
	Hondschoote	Hondschoote

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ossature régionale	Nom du pôle	Commune(s) concernée(s)
Pôles intermédiaires	La Fère	La Fère
	Lamorlaye	Lamorlaye
	Landrecies	Landrecies
	Le Cateau-Cambrésis	Le Cateau-Cambrésis
	Le Nouvion-en-Thiérache	Le Nouvion-en-Thiérache
	Le Plessis-Belleville	Le Plessis-Belleville
	Le Quesnoy	Le Quesnoy
	Lumbres	Lumbres
	Marle	Marle
	Marquise	Marquise
	Mers-les-Bains	Mers-les-Bains
	Méru	Méru
	Montcornet	Montcornet
	Montdidier	Montdidier
	Montreuil	Montreuil
	Moreuil	Moreuil
	Mouy	Mouy
	Nesle	Nesle
	Nieppe	Nieppe
	Noyon	Noyon
	Oisemont	Oisemont
	Orchies	Orchies
	Péronne	Péronne
	Phalempin	Phalempin
	Poix-de-Picardie	Poix-de-Picardie
	Pont-à-Marcq	Pont-à-Marcq
	Pont-Sainte-Maxence	Pont-Sainte-Maxence
	Ressons-sur-Matz	Ressons-sur-Matz
	Ribécourt-Dreslincourt	Ribécourt-Dreslincourt
	Roisel	Roisel
	Rosières-en-Santerre	Rosières-en-Santerre
	Roye	Roye
	Rue	Rue
	Saint-Amand-les-Eaux	Saint-Amand-les-Eaux
	Saint-Just-en-Chaussée	Saint-Just-en-Chaussée
	Saint-Maximin	Saint-Maximin
	Saint-Pol-sur-Ternoise	Saint-Pol-sur-Ternoise
	Saint-Valery-sur-Somme	Saint-Valery-sur-Somme
	Samer	Samer
	Solesmes	Solesmes
	Steenvoorde	Steenvoorde
	Templeuve en Pévèle	Templeuve en Pévèle
	Tergnier	Tergnier
	Vailly-sur-Aisne	Vailly-sur-Aisne
	Verberie	Verberie
	Vervins	Vervins
	Villeneuve sur Aisne	Villeneuve sur Aisne
	Villers-Bretonneux	Villers-Bretonneux
	Villers-Cotterêts	Villers-Cotterêts
	Vimy	Vimy

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ossature régionale	Nom du pôle	Commune(s) concernée(s)
	Wavrin	Wavrin
	Wimereux	Wimereux
	Wormhout	Wormhout

Mesures d'accompagnement :

- la Région, en tant que Personne Publique Associée, participe aux réunions concernant les SCoT, les charte de PNR et le cas échéant les PLU / PLUI. Dans ses missions d'accompagnement des territoires, elle veille à la cohérence des armatures territoriales définies dans le cadre de l'élaboration de ces documents de planification, avec l'ossature régionale du SRADDET ;
- la Région veille à conforter les pôles identifiés dans l'ossature territoriale régionale du SRADDET à travers ses actions, notamment pour la revitalisation des centres bourgs.

Cibles des mesures d'accompagnement :

- EPCI et EP porteurs de SCoT, EPCI porteurs de PLU / PLUI en l'absence de SCoT, EP porteur d'une charte de PNR.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- dans les documents d'urbanisme, présence de dispositions visant à organiser la cohérence entre l'armature territoriale et l'ossature du SRADDET.

2. Indicateurs de résultats

- nombre d'emplois dans les pôles de l'ossature régionale ;
- nombre de résidences principales dans les pôles ;
- part (dans les SCoTs) des actifs qui utilisent les transports urbains ;
- nombre d'établissements commerciaux dans les centre villes et centre bourgs des pôles de l'ossature régionale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règles générale 14 (GEE-CAE)

Les SCoT/PLUI/PLU/carte communale traduisent l'objectif régional de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers et de l'artificialisation des sols.

Références :

Références aux objectifs :

- réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050 ;
- développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique ;
- maintenir et restaurer les services écosystémiques rendus des sols notamment en termes de piège à carbone ;
- maintenir et développer les services rendus par la biodiversité.

Références juridiques :

Art.194 Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.
Loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux.
Articles L. 4251-1, L. 1111-9-2, R. 4251-3, R. 4251-8-1 du Code général des collectivités territoriales.
Article R. 101-1, R. 101-2, R. 141-6-1 du Code de l'urbanisme.

Considérant les avis des personnes publiques associées et la concertation menée par la Région dans les territoires au 1er semestre 2024.

Contenu :

Sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier-2031, le SRADDET énonce comme préalables :

Au niveau régional :

Afin de fixer la consommation d'espaces de référence sur la décennie du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2021 au niveau régional et territorialiser l'objectif foncier, la Région utilise les fichiers fonciers retraités par le CEREMA, seules données disponibles sur l'ensemble du périmètre régional. Aussi, considérant que l'Etat utilise le millésime des fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022 pour la fixation de la consommation d'espaces de référence 2011-2021 au niveau national, la Région utilise les mêmes données (source : Fascicule « Définir et observer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols » du Ministère de la Transition et de la Cohésion des Territoires, version du 21 décembre 2023).

A l'échelle des territoires :

- Les volumes en hectares sont donnés à titre indicatif selon les fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022. Ces chiffres en hectares ne sont pas opposables (voir annexe A du fascicule « Fiche méthodologique sur l'observation régionale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols durant la mise en œuvre du SRADDET »).

- Les taux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers indiqués sont quant à eux opposables aux SCoT ou, en l'absence de SCoT, aux PLU, aux documents en tenant lieu ou aux cartes communales.

<u>Sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031, réduire de moitié, au niveau national, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers :</u>

Sur la période 2021-2031, la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 fixe l'objectif de réduire de moitié la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021.

➲ Les projets d'envergure nationale ou européenne :

La liste des projets d'envergure nationale et européenne ayant vocation à être réalisés d'ici 2031 est définie par l'arrêté ministériel du 31 mai 2024.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

L'arrêté ministériel fixant la liste des Projets d'Envergure Nationale et/ou Européenne « pouvant être révisé à tout moment et en tant que de besoin » (source : notice de l'arrêté ministériel du 31 mai 2024). Il convient de se référer systématiquement à l'arrêté ministériel en vigueur afin de connaître la liste des projets qualifiés d'envergure nationale et européenne.

Chaque région devant contribuer au forfait national, l'enveloppe 2021-2031 de la région est amputée de 8,94% de l'enveloppe régionale théorique correspondant à la moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021.

Sur la période 2021-2031, le SRADDET vise ainsi, à l'échelle régionale, une réduction de 54,47% de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021.

Lorsqu'un territoire est concerné par un projet d'envergure nationale ou européenne, tout ou partie de la consommation d'espaces issue de sa réalisation est comptabilisée, au titre de la solidarité nationale, dans le compte foncier national.

➲ Les projets d'envergure régionale :

Au titre de la solidarité régionale, le SRADDET réserve 18 % de l'enveloppe régionale disponible pour la réalisation de projets d'envergure régionale (soit 1 335 ha).

Le SRADDET définit comme projets d'envergure régionale, sur la période 2021-2031 :

- Les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT à proximité des zones portuaires.

- Des projets de développement économique d'envergure régionale, et, à titre exceptionnel, les dessertes nécessaires à leur fonctionnement, qui contribuent :

  - à la réindustrialisation ou à la décarbonation (mobilité durable, digital, énergie, matériaux/ économie circulaire, construction hors site, bioéconomie, santé, agriculture/alimentation, spatial et défense) ;
  - ou au développement des filières d'avenir (technologies avancées des semi-conducteurs, technologies d'intelligence artificielle, technologies quantiques, biotechnologies, technologies avancées de connectivité, de navigation et numériques, technologies avancée de détection, technologies spatiales et de propulsion, technologies énergétiques, robotique et systèmes autonomes, technologies avancées de matériaux, de fabrication et de recyclage) ;
  - ou au report modal et à l'utilisation de la voie d'eau pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit.

- Pour les territoires littoraux, des projets de recomposition spatiale rendus nécessaires par le recul du trait de côte d'ici 2031.

- Des projets liés à l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels, notamment les inondations, caractérisés par un arrêté au titre des catastrophes naturelles

Le démarrage effectif des travaux doit avoir lieu entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031.

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers induite par les projets d'envergure régionale est comptabilisée au niveau régional sans être déclinée entre les différentes parties du territoire régional.

Toutefois, considérant que les projets de développement économique participent au développement du territoire d'implantation, **la consommation d'espaces induite peut être répartie entre l'enveloppe régionale dédiée aux projets d'envergure régionale et le compte foncier du territoire.**
Ce mécanisme de participation des territoires ne concerne pas les autres projets d'envergure régionale.

Les projets d'envergure régionaux sont **sélectionnés suite à des appels à projets.** La conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols rend **un avis sur la qualification des projets d'envergure régionale.** La liste des projets d'envergure régionale retenus est intégrée dans le SRADDET par des **modifications/révisions successives de celui-ci jusqu'au 1er janvier 2031, approuvées par arrêté préfectoral.**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les projets d'envergure régionaux sont **sélectionnés suite à des appels à projets.** La conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols rend **un avis sur la qualification des projets d'envergure régionale.** La liste des projets d'envergure régionale retenus est intégrée dans le SRADDET par des **modifications/révisions successives de celui-ci jusqu'au 1er janvier 2031, approuvées par arrêté préfectoral.**

Les projets éligibles sont examinés au regard de l'ensemble des objectifs et des règles générales du SRADDET. Concernant les projets de développement économique, sont privilégiées les implantations en cohérence avec l'ossature régionale.

➲ **Les comptes fonciers locaux des territoires :**

Le SRADDET attribue à chaque territoire un taux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par rapport à celle observée sur la décennie 2011-2021. Ce taux de réduction est un plafond à ne pas dépasser pour le calcul du compte foncier local.
(voir annexes C et D du fascicule « Notice technique sur la méthode de territorialisation de l'objectif foncier et ses modalités d'application sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031 » et « Résultats de la territorialisation de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031 »).

Ces taux de réduction tiennent compte du respect de la surface minimale communale et sont calculés selon la méthode de territorialisation définie par le SRADDET.

A l'issue de la prise en compte des objectifs du SRADDET dans les documents de planification, un bilan intermédiaire établi par les services de l'Etat sera présenté en Conférence Régionale de Gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols afin d'examiner l'état de consommation liée à la mobilisation effective de la surface minimale communale.

La méthode de territorialisation considère les périmètres des SCoT en cours de révision ou d'élaboration ou, à défaut, approuvés au 18 mars 2024 ou, à défaut, le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale.

A titre exceptionnel, lorsque des démarches concrètes ont été engagées entre plusieurs EPCI pour amorcer la dynamique de création d'un SCoT les associant et qui témoignent ainsi de la forte probabilité d'une approbation de ce dernier durant la décennie 2021-2031, le SRADDET l'anticipe et considère ce futur périmètre.

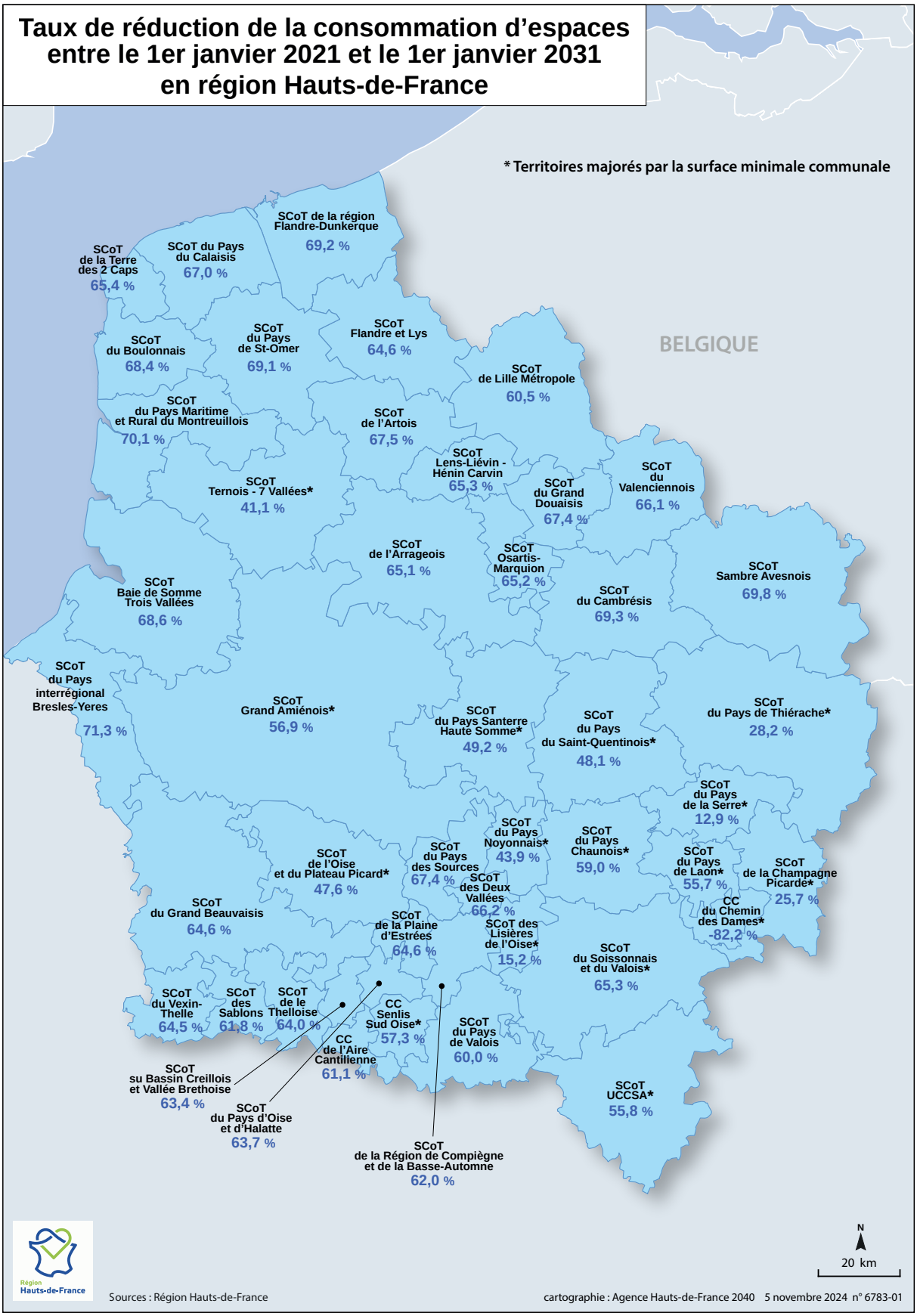
En cas de modification de ces périmètres de déclinaison (recomposition, regroupement, scission), il revient aux SCoT, à défaut aux PLUi ou PLU, issus de cette modification, de mettre en œuvre collectivement une déclinaison de l'objectif foncier compatible avec le SRADDET.

Cette nouvelle recomposition territoriale doit proposer des taux qui, appliqués sur la même consommation de référence, n'entrainent pas une possibilité de consommation supérieure à celle résultant de l'application des taux de réductions afférents aux périmètres indiqués dans le SRADDET.

Considérant que le périmètre du SCoT du Pays interrégional Bresles-Yères se situe de part et d'autre de la frontière entre la région Hauts-de-France et la région Normandie, le présent SRADDET, et notamment sa règle générale 14, s'applique uniquement dans les communes du SCoT localisées en Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Taux de réduction de la consommation d'espaces entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031 en région Hauts-de-France



Sources : Région Hauts-de-France

cartographie : Agence Hauts-de-France 2040 5 novembre 2024 n° 6783-01

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Sur la période 2021-2031, il appartient ainsi aux territoires de SCoT, ou à défaut aux PLUi/PLU/cartes communales :

- de fixer un taux de réduction dans leurs documents de planification compatible avec celui fixé par le SRADDET, hors projets d'envergure nationale, européenne et régionale,
- de définir un compte foncier local, en hectares. Le SRADDET encourage les territoires à définir ce compte foncier local à partir de la consommation d'espaces de référence 2011-2021 fixée par le millésime des fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022. A l'échelle locale, ces données peuvent être en décalage avec la réalité du terrain et peuvent, le cas échéant, être enrichies par d'autres données d'observation.

Dans un objectif pédagogique et au titre de l'équilibre et de l'équité des territoires, le SRADDET présente dans l'annexe D des taux de réduction théoriques pour les territoires concernés par une majoration liée à la surface minimale communale. Ces taux de réduction théoriques ne prennent pas en compte cette majoration (voir annexe C du fascicule). Ces taux de réduction théoriques ne sont pas opposables. Le SRADDET encourage néanmoins les territoires à les considérer

La renaturation, ou transformation effective d'espaces urbanisés en espaces naturels, agricoles et forestiers, durant la décennie 2021-2031, peut être comptabilisée en déduction du compte foncier local.

Le bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers correspond au décompte de la transformation effective d'espaces naturels, agricoles et forestiers en espaces observée sur le terrain entre deux dates. Sa mesure est indépendante du zonage réglementaire des PLU(i) ou des cartes communales. Un espace naturel, agricole et forestier est considéré comme effectivement consommé à compter du démarrage des travaux et non à compter de la délivrance de l'autorisation administrative (source : Guide synthétique ZAN du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires _ version du 27 novembre 2023).

A partir de 2031, une trajectoire de réduction vers le Zéro Artificialisation Nette en 2050 :

Le SRADDET encourage les territoires, sans que cette trajectoire ne puisse leur être opposée, à prévoir l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette en 2050 en considérant les deux paliers suivants :

- sur la période 2031-2041, une réduction par 2 de l'artificialisation nette constatée entre 2021 et 2031 ;
- sur la période 2041-2050, une réduction par 2 de l'artificialisation nette constatée entre 2031 et 2041.

A défaut des précisions législatives et de méthode aboutie pour déterminer les modalités de mise en œuvre sur les décennies 2031-2041 et 2041-2050 de cette règle générale, une modification / révision ultérieure du SRADDET viendra préciser la trajectoire de réduction de l'artificialisation que devront observer les SCoT ou à défaut les PLUi/PLU et cartes communales.

Au regard du bilan réalisé en 2031 de l'état de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2021 et 2031, la possibilité d'un rééquilibrage sera étudiée sur la décennie suivante.

Sur la période 2021-2050 :

Les territoires orientent la consommation des espaces ou l'artificialisation des sols prioritairement en faveur des projets de développement économique (hormis les extensions ou créations de zones commerciales).

Le SRADDET encourage les SCoT/PLUi/PLU à identifier les zones propices à la renaturation pour :

- la restauration de la biodiversité (corridors et réservoirs de biodiversité, trames verte et bleue …) ;
- la lutte contre les inondations et le ruissellement (solutions fondées sur la nature) ;
- l'adaptation au changement climatique (ressource en eau, îlots de chaleur) ;
- la qualité de l'air et du cadre de vie (nature en ville).

Cibles de la règle générale : SCoT, à défaut PLUi/PLU/carte communale

Inscription territoriale : territoire régional et par SCoT ou à défaut PLUi/PLU/carte communale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

- Les Chartes de PNR assurent un accompagnement qualitatif des territoires pour cette réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de la lutte contre l'artificialisation.
- Mise à disposition des données OCS 2D et d'une méthode d'observation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de la renaturation d'espaces urbanisés à l'échelle locale. Cette méthode a été élaborée collégialement par le groupe technique partenarial OCS 2D et présentée à la Conférence Régionale de Gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols. Ces données et cette méthode sont disponibles sur la plateforme partenariale Géo2France.
- Afin d'accompagner la mise en œuvre de cette règle, la Région, par le biais des Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement, propose aux territoires des outils pédagogiques et méthodologiques.

Cibles des mesures d'accompagnement : EPCI et EP porteurs de SCoT, à défaut EPCI porteurs de PLUi ou communes porteuses de PLU/carte communale.

Gouvernance dédiée : La Région est chargée du suivi de la mise en œuvre de la règle générale 14. Conformément à l'article L1111-9-2 du code général des collectivités territoriales, une Conférence Régionale de Gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols est instituée.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Sur la période 2021-2031, le SCoT fixe :
- un taux de réduction de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, compatible avec le taux de réduction fixé par le SRADDET,
- un compte foncier local, en hectares.

A compter de 2031, le SCoT fixe une trajectoire vers l'objectif zéro artificialisation nette à horizon 2050.

2. Indicateurs de résultats

- Période de référence :
  - A l'échelle régionale, à partir de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers observée du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2021 issue du millésime des fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022.
  - A l'échelle locale, le SRADDET encourage les territoires à fixer le volume de référence 2011-2021 à partir de la consommation d'espaces de référence 2011-2021 fixée par le millésime des fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022. Ces données peuvent être en décalage avec la réalité du terrain et peuvent, le cas échéant, être enrichies par d'autres données d'observation.

- Sur la période 2021-2031 :
  - A l'échelle régionale : mesure du solde entre le volume d'espaces urbanisés observé via les fichiers fonciers retraités par le CEREMA (source : portail national de l'artificialisation des sols) et le volume d'espaces renaturés mesuré par l'OCS 2D.
  - A l'échelle des périmètres de déclinaison du SRADDET (SCoT ou à défaut EPCI) : mesure du solde entre le volume d'espaces urbanisés et le volume d'espaces renaturés observés par l'OCS 2D, selon la méthode présentée à la Conférence Régionale de Gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols.

- A compter de 2031 : mesure du solde entre le volume de surfaces artificialisées et le volume de surfaces renaturées observés par OCS 2D, selon les catégories fixées par la nomenclature, au niveau régional et par SCoT, ou à défaut par PLUi/PLU/carte communale.

3. Modalités de suivi

- Sur 2021-2031 : Données du portail national de l'artificialisation des sols basées sur les fichiers fonciers et OCS 2D (source : Plateforme partenariale Géo2France).
- Sur 2031-2050 : OCS 2D (source : Plateforme partenariale Géo2France).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.2 - Des stratégies foncières économes

Règle générale 15 (GEE-CAE)

Les SCoT / PLUI / PLU / cartes communales doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà urbanisés ou des surfaces artificialisées. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à :

- **la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau et la limitation de l'exposition aux risques ;**
- **la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux, visant à limiter l'usage de la voiture ;**
- **une consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers ou une artificialisation des sols limitées, notamment par l'application de la séquence "Eviter, Réduire, Compenser".**

Références :

Références aux objectifs :

- réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050 ;
- développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique ;
- rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centre-villes et des centre-bourgs ;
- maintenir et restaurer les services écosystémiques rendus des sols notamment en termes de piège à carbone ;
- maintenir et développer les services rendus par la biodiversité.

Références juridiques :

Article L. 4251-1 du CGCT
Articles L.111-3 et R. 101-2 du Code de l'Urbanisme

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Contenu :

Afin de participer à l'objectif régional de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturelles et forestières et de l'artificialisation des sols :

D'une part, les territoires doivent privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine et mobiliser prioritairement le foncier en renouvellement urbain, tout en prenant en compte la capacité du tissu existant à se renouveler. En matière de commerce, les SCoT et les démarches inter-SCoT privilégient les logiques de renouvellement urbain et de requalification des zones commerciales existantes dans les périphéries avant toute extension ou création nouvelle.

D'autre part, il appartient aux SCoT/PLUi/PLU/cartes communales de conditionner les extensions à :

- la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau et la limitation de l'exposition aux risques (notamment liée au recul du trait de côte et aux inondations) ;
- la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux : les extensions sont ainsi privilégiées à proximité d'un réseau de transport collectif accessible et les SCoT/ PLUi/PLU/cartes communales favorisent la mixité des fonctions (services, logements, loisirs, mobilité, ...) dans les opérations d'aménagement ;
- la consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, via notamment la compacité des formes urbaines ou la définition de densités minimales.

Cibles de la règle générale : SCoT/PLUi/PLU/cartes communales.

Inscription territoriale : territoire régional.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Le SCoT / PLUI / PLU/cartes communales mentionne les priorités que le territoire entend respecter pour le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà urbanisés ou des surfaces artificialisées. Pour les extensions urbaines, le SCoT / PLUI/ PLU/Cartes communales explique comment seront pris en compte (critères retenus) les enjeux suivants :

- préserver et restaurer les espaces à enjeux au titre de la biodiversité, préserver la ressource en eau et limiter l'exposition aux risques ;
- limiter l'usage de la voiture ;
- limiter la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers.

2. Indicateurs de résultats

Nombre de SCoT soumettant les extensions aux 3 conditions de la règle.

3. Modalités de suivi

En respect de la subsidiarité, consultation des SCoT

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 16 (GEE-CAE)

Les SCoT/PLUi/PLU développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine. Ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein des espaces urbanisés ou des surfaces artificialisées (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, intervention publique, etc).

Références :

- Références aux objectifs :

  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale ;
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le ZAN en 2050 ;
  - développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique ;
  - maintenir et restaurer les services écosystémiques rendus des sols notamment en termes de piège à carbone.

- Références juridiques :

Article L. 4251-1 du CGCT
Articles L.111-3 et R. 101-2 du Code de l'Urbanisme

Contenu :

La Région au travers du SRADDET fixe comme objectif une réduction de la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières entre 2021 et 2031 et une trajectoire vers le Zéro Artificialisation Nette à l'horizon 2050. La mise en œuvre de cet objectif nécessite de mobiliser le potentiel foncier disponible à l'intérieur des espaces urbanisés ou des surfaces artificialisées et de conditionner les projets d'extension.

Les territoires doivent élaborer des stratégies foncières visant à :

1. analyser les enjeux fonciers du territoire et identifier les secteurs stratégiques pour le renouvellement urbain et les extensions ;
2. organiser :
   - l'identification du potentiel foncier dans les espaces déjà urbanisés ou les surfaces déjà artificialisées (friches, logements vacants, bâtiments tertiaires vacants, …) pour les opérations de renouvellement urbain et de renaturation ;
   - la mobilisation des opérateurs et des acteurs du foncier ;
   - l'identification des outils utiles afin de mobiliser, à court, moyen et long terme, ce potentiel foncier (dispositifs d'acquisitions, baux, restructuration, aménagements fonciers, …).

La mise en œuvre de ces stratégies foncières permet de mettre en place les conditions nécessaires pour une gestion plus économe de l'espace (résidentiel, économique, commercial, …) et contribue également à :

- la préservation et la restauration des espaces à enjeux (zones inondables ou submersibles, zones d'érosion, captages dégradés, éléments naturels et corridors biologiques notamment) afin de contribuer à l'adaptation au changement climatique ;
- la préservation des capacités de développement et d'accès au voisinage des terminaux ferroviaires et fluviaux, en particulier pour le canal Seine-Nord Europe.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLUi / PLU

Inscription territoriale : territoire régional.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

Afin d'accompagner la mise en œuvre de cette règle, la Région, par le biais des Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement, propose aux territoires des outils pédagogiques et méthodologiques.

Cibles des mesures d'accompagnement :

EPCI et EP porteurs de SCoT, EPCI porteurs de PLU / PLUI en l'absence de SCoT, EP porteur d'une charte de PNR

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Le SCoT / PLUi / PLU contient une stratégie foncière pour identifier le gisement foncier et les outils utiles pour mettre en place une politique foncière plus économe en espace.

2. Indicateurs de résultats

Nombre des SCoT/PLUI/PLU intégrant une stratégie foncière.

3. Modalités de suivi

Consultation des SCoT/PLUI/PLU.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 17 (GEE-CAE)

Les SCoT / PLUi / PLU doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les pôles d'échanges multimodaux.

Références :

- Références aux objectifs :

  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale ;
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le ZAN en 2050.

- Références juridiques :

  - Article L. 4251-1 du CGCT

Contenu :

Afin de contribuer à l'objectif régional de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers et de l'artificialisation des sols, et des consommations d'énergie et de gaz à effet de serre, il convient de rechercher un modèle de ville plus dense et plus compacte dans laquelle il sera possible de vivre, travailler, se ressourcer, se divertir, tout en réduisant les besoins et les temps de transport.

Aussi, il est demandé aux territoires de développer et de concentrer les fonctions urbaines dans les espaces urbains déjà bien équipés et desservis : c'est ce qu'on entend par la notion « d'intensification du développement urbain ».

Le développement de l'urbanisation (résidentielle, commerciale, économique) sera donc intensifié dans :
- les pôles de l'ossature régionale ;
- à proximité des dessertes en transports collectifs, des gares, et des pôles d'échanges multimodaux, favorisant ainsi l'accessibilité aux transports en commun et réduisant l'usage de la voiture.

Différents leviers permettent l'intensification de ces espaces dans une stratégie de valorisation du foncier :
- la définition de densités minimales ;
- des formes urbaines et des aménagements visant à optimiser la ressource foncière ;
- l'utilisation du gisement de renouvellement urbain.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : : pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les pôles d'échanges multimodaux

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d’application de la règle et modalités d’évaluation de l’application

Le SCoT / PLU / PLUI énonce une stratégie et les mesures dédiées dans un phasage prévisionnel couvrant sa durée de mise en œuvre pour intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport en commun, en particulier les pôles d’échanges multimodaux.

2. Indicateurs de résultats

- nombre d'emplois dans les pôles de l'ossature régionale ;
- nombre de Résidences principales dans les pôles ;
- part (dans les SCoT) des actifs qui utilisent les transports urbains ;
- nombre d'établissements commerciaux dans les centre villes et centre bourgs des pôles de l'ossature.

3. Modalités de suivi

INSEE, Agence Hauts-de-France 2020-2040.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 18 (GEE-CAE)

Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT / PLU / PLUI doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.

Références :

- Références aux objectifs :
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050 ;
  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale.

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

Contenu :

L'urbanisation à venir, qu'elle soit située en extension ou en renouvellement, doit retrouver une densité qui permette de répondre aux grands enjeux de notre région : préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers ; inciter aux techniques alternatives à la voiture ; favoriser le commerce de proximité ; économiser l'énergie (habitat compact, mitoyen, …).

Les territoires doivent définir des densités minimales dans les secteurs considérés comme les plus propices au développement urbain (résidentiel, commercial, économique) des pôles de l'ossature régionale : les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux et à proximité des transports en commun. Ces densités seront adaptées aux territoires et ventilées en fonction des typologies urbaines constatées (centres urbains, centres bourgs, communes rurales, …).

La densification indispensable du tissu urbain se fera cependant sans porter préjudice à la qualité des espaces urbains (prise en compte notamment des usages des habitants, de la cohérence paysagère et architecturale au regard de l'environnement urbain) et à la préservation de la biodiversité.

Cette règle contribue à la mise en œuvre d'une autre règle du SRADDET demandant aux territoires "d'intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les pôles d'échanges multimodaux".

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : pôles de l'ossature régionale.

Modalité et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- le document concerné produit des densités minimales dans les pôles de l'ossature régionale notamment dans les secteurs définis dans la règle comme étant les plus propices au développement urbain.

2. Indicateurs de résultats

- densité par hectare de logements par pôle urbain.

3. Modalités de suivi

DREAL.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Règle générale 19 (TIM-GEE)

Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur des infrastructures de transport ferroviaires et fluviales, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès.

Références :

- Références aux objectifs :

  - optimiser l'implantation des activités logistiques ;
  - augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises ;
  - optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal.

- Références juridiques :

  - loi, décret R4251-9 à 12 du CGCT, ordonnance / législation dédiée (ONTVB).

Contenu :

Pour augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises, la question du foncier à proximité immédiate des infrastructures de transports est essentielle et nécessite une réflexion anticipée dans les documents de planification.

L'objectif est double : éviter que l'extension de zones d'habitation, entre autres, ne vienne compromettre les infrastructures de transport de marchandises alternatives au tout-routier, et d'autre part de concentrer l'activité logistique sur certains sites – pour partie identifiés dans l'Annexe 4 – en évitant un mitage à l'échelle régionale.

Les territoires devront donc s'interroger sur leur stratégie foncière aux abords des infrastructures de transports (voies ferrées, échangeurs routiers, voies d'eau, installations terminales embranchées, plateformes multimodales, ports,…), en vue de :

- prévoir des possibilités d'extension sur du foncier voisin pour les activités déjà installées près de ces infrastructures et les utilisant ;
- prévoir des possibilités pour l'installation de nouvelles activités utilisant des modes et chaînes de transport alternatifs au « tout-routier » ;
- préserver la possibilité d'accéder à ces infrastructures de transport de marchandises, en particulier lors d'opération d'extensions urbaines susceptibles de les enclaver ;
- organiser une cohabitation harmonieuse avec d'autres usages, en particulier dans des secteurs où la pression foncière est importante.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : territoire régional. Une vigilance particulière sera portée sur la mise en œuvre de cette règle au sein des SCoT situés sur le tracé du Canal Seine-Nord Europe.

Mesures d'accompagnement :

L'établissement public foncier territorialement concerné peut contribuer à la mise en œuvre de cette règle en accompagnant ou en portant l'élaboration d'une stratégie foncière.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités, structures ou opérateurs, autres acteurs de l'aménagement.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Modalités et indicateurs:

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- le SCoT / PLU / PLUI développe dans le cadre de sa stratégie foncière, des orientations visant à préserver des capacités de développement et d'accès au voisinage des terminaux ferroviaires et fluviaux (en particulier pour le CSNE).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2.3 - La production et l'offre de logements soutenues

Règle générale 20 (LGT)

Les SCoT / PLU / PLUI estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements).

Références :

- Références aux objectifs :
  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale ;
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières ;
  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine.
- Références juridiques :
  - Article L. 4251-1 du CGCT

Contenu :

L'objectif du SRADDET « Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale » fixe comme résultat attendu de viser une production neuve de logements se situant dans une fourchette comprise entre 21 300 logements par an et 23 500 logements par an :

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

Cet objectif étant défini à l'échelle régionale, il appartient aux SCoT / PLUi / PLU de contribuer, à leur échelle, à sa mise en œuvre. Ils estiment les besoins de production neuve de logements en privilégiant le prolongement des tendances actuelles en termes d'évolution du nombre des ménages et de transformation du parc de logements.

Afin d'estimer leur besoin de production de logements, les SCoT / PLUi / PLU prennent en compte :
- les besoins en stock non satisfaits, auxquels le marché ne répond pas ;
- les besoins en flux, également appelés « demande potentielle », qui sont les besoins nouveaux susceptibles d'apparaitre du fait de l'évolution naturelle de la population et du parc de logements.

Les territoires doivent également prendre en compte les enjeux de préservation de la biodiversité, de sobriété énergétique ainsi que la recherche de la mixité fonctionnelle dans les opérations d'aménagement.

Ainsi, les territoires doivent proposer une programmation de logements visant à :
- proportionner le développement résidentiel selon leurs perspectives démographiques et d'emplois ;
- localiser prioritairement le développement résidentiel dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport ;
- spatialiser le développement résidentiel en conformité avec l'offre foncière des communes et prioriser la production de logements dans les espaces déjà artificialisés, dans un objectif de gestion économe de l'espace.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement :

Les territoires peuvent s'appuyer sur l'outil de territorialisation des besoins en logement (OTELO) élaboré par l'Etat afin de localiser la production de logements en cohérence avec les hypothèses de développement souhaitées par les territoires, à partir :

- des besoins en stock de logements non satisfaits (sans-abris, sur-occupation, …) ;
- des besoins liés à l'évolution démographique et sociétale (évolution des ménages, de leurs attentes et des modes de vie...) ;
- de l'évolution du parc (résidences secondaires, renouvellement du parc, logements vacants, …).

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

Cibles de la mesure d'accompagnement : EPCI ou établissements publics porteurs de SCoT ou PLU / PLUI.

Gouvernance dédiée :

La mise en œuvre de cet objectif peut s'appuyer sur le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (CRHH) existant à l'échelle des Hauts-de-France. Cette instance partenariale de concertation fédère l'ensemble des acteurs régionaux intervenant dans le domaine de l'habitat et de l'hébergement.

Elle réunit le Préfet de Région, qui la préside, et des représentants des organismes institutionnels et de la société civile, acteurs du logement dans la région.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

L'estimation du besoin de production neuve de logements par les SCOT/ PLUi / PLU se base sur le prolongement des tendances actuelles.

- le document concerné présente clairement les hypothèses utilisées et ces hypothèses doivent pouvoir être exploitables dans l'outil OTELO (sous réserve de la mise à disposition par les services de l'État de l'outil OTELO).

2. Indicateurs de résultats

- production annuelle régionale de logements en distinguant ce que relève de l'habitat individuel, l'habitat individuel groupé et l'habitat collectif ;
- proportion de SCOT / PLUi / PLU estimant leur besoin de production neuve de logement préférentiellement sur la base des tendances actuelles.

3. Modalités de suivi

- Accompagnement de la DREAL. ;
- SITADEL pour la production annuelle de logements ;
- Enquête bi-annuelle ou tri-annuelle auprès des SCOT/PLUI/PLU.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 21 (LGT)

Les SCoT / PLU / PLUI favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, de la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.

Références :

- Références ux objectifs :
  - produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale ;
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières ;
  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine.
- Références juridiques :
  - Article L. 4251-1 du CGCT.

Contenu :

Le SRADDET définit une ossature régionale structurée autour :

- des pôles majeurs de Lille et Amiens et des pôles d'envergure régionale composés :
  - des communes ayant plus de 10 000 habitants ;
  - des communes de moins de 10 000 habitants, concentrant au moins 23 équipements de type supérieur ou 18 équipements de type intermédiaire ;
  - des communes de moins de 10 000 habitants, concentrant au moins 14 équipements de type intermédiaire et constituant une polarité structurante du territoire.
- des pôles intermédiaires composés des communes n'appartenant ni aux pôles majeurs ni aux pôles d'envergure régionale et concentrant au moins 23 équipements de type supérieur ou 18 équipements de type intermédiaire.

Les politiques d'aménagement, en matière de transport, d'habitat, de commerce, service et d'équipement, doivent être abordées et mises en œuvre de manière différenciée selon les différentes catégories de pôles de l'ossature régionale.

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

Cet objectif étant défini à l'échelle régionale, il appartient aux SCoT / PLU / PLUI :
- de le décliner en maintenant a minima la proportion de résidences principales observée en 2014 à l'échelle de leur périmètre ;
- et de moduler cette proportion entre les pôles de l'ossature régionale situés sur leur territoire.

A titre d'exemple :

Un territoire de SCoT est composé de 5 pôles de l'ossature régionale répartis dans 3 Communautés de communes dénommées « EPCI 1 » (2 pôles), « EPCI 2 » (2 pôles) et « EPCI 3 » (1 pôle). Il comprend 45 000 ménages en 2014 ; 20 000 d'entre eux sont concentrés dans les 5 pôles.
La Communauté de communes « EPCI 1 » comprend 15 000 ménages en 2014 dont 5 000 concentrés dans les 2 pôles de l'ossature régionale.

La mise en œuvre du SRADDET implique :
- qu'à l'échelle du périmètre de SCoT, a minima 44% (20 000 / 45 000 x 100) des nouveaux logements seront répartis dans les 5 pôles ;
- qu'à l'échelle du périmètre de la Communauté de communes « EPCI 1 », a minima 33% (5 000 / 15 000 x 100) des nouveaux logements seront répartis dans les 2 pôles de l'EPCI.

L'application de cette règle concourt au maintien, à l'échelle des Hauts-de-France, de l'équilibre de 60% des nouveaux logements construits dans les pôles de l'ossature régionale.

* Voir annexe du fascicule : « Nombre de ménages/résidences principales par EPCI en 2014 »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : application sur les pôles de l'ossature régionale.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- le document d'urbanisme considéré énonce des propositions d'actions à son échelle pour maintenir la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.

2. Indicateurs de résultats

- part de résidences principales dans le parc de logement,
- population statistique concernée des pôles de l'ossature régionale localisés dans le SCoT/ PLUI.

3. Modalités de suivi

INSEE, Agence Hauts-de-France 2020-2040.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2.4 - Une offre commerciale et un développement économique adaptés

Règle générale 22 (GEE)

La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales.

Cette stratégie doit être cohérente au regard :

- **d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle ;**
- **de la caractérisation et la maitrise du développement de l'offre commerciale périphérique ;**
- **de l'évolution des comportements des consommateurs ;**
- **du contexte extrarégional.**

Références :

- Références aux objectifs :

  - rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs ;
  - développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de la transition énergétique ;
  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ;
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières.

Contenu :

Le commerce fait partie de la ville et il ne peut être traité isolément. Ainsi, quatre fonctions sont nécessaires pour développer l'attractivité d'une polarité commerciale :

- la fonction économique : conserver une fonction d'emploi et de lieu d'échange (capacité à maintenir et à attirer des activités économiques, notamment tertiaires) ;
- la fonction habitat : proposer un habitat adapté aux nouveaux parcours résidentiels (capacité à maintenir et à attirer des habitants) ;
- la fonction identité : créer un attachement, un point de repère, une fierté (capacité à donner envie de fréquenter la centralité) ;
- la fonction services : répondre à des besoins non-marchands des habitants (capacité à proposer une offre de services publics).

La stratégie d'aménagement des SCoT doit intégrer toutes ces composantes pour améliorer et renforcer l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales.
Elle comprend également un état des lieux commercial sur l'ensemble du territoire (centre, périphérie, e-commerce) au regard des dynamiques des territoires voisins. Les nouvelles formes de commerce, dont le e-commerce, ainsi que les nouvelles formes de logistiques urbaines et de retrait des marchandises, sont également à prendre en compte.
Le commerce répondant à une demande en constante évolution, une réflexion sur le comportement des consommateurs et l'anticipation de leurs besoins - pour mieux y répondre - serait bienvenue.
L'intégration de ces réflexions dans les projets de territoire, ainsi que dans les Documents d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC), est souhaitée.
Une analyse sur le comportement des consommateurs et l'anticipation de leurs besoins – pour mieux y répondre – est requise pour être intégrée dans les projets de territoire, ainsi que dans les Documents d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) des SCOT. Les nouveaux projets commerciaux doivent s'assurer d'une consommation économe de l'espace (densification des formes bâties, optimisation des espaces de stationnement, intégration du commerce dans les programmes urbains mixtes, …), en appliquant le principe ERC (Eviter – Réduire – Compenser).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cibles de la règle générale : SCoT.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement :

Un guide-référentiel, à destination des Maires et des Présidents d'EPCI, sera proposé, afin de permettre la qualification des projets commerciaux (privilégier la mixité fonctionnelle, intégrer la qualité de l'environnement urbain dans les projets d'aménagement, identifier et réduire les obstacles au franchissement, favoriser les espaces de nature en milieu urbanisé, maitriser l'impact de l'aménagement sur l'accès à la ressource en eau et sa qualité, encourager le développement des logiques de laboratoire d'innovation ("living lab") dans les territoires).

L'Agence Hauts-de-France 2020- 2040 et le collège de prospective sont mobilisés sur l'étude des évolutions du commerce et des modes de consommation.

Par le biais du Collège de prospective et de Géo2France, la Région assure le suivi des dossiers présentés dans les 5 CDAC (Commissions Départementales d'Aménagement Commercial) et elle accompagne la requalification des Centres Villes et des Centres Bourgs

Cibles des mesures d'accompagnement : EPCI - Syndicats Mixtes et EPCI porteurs de SCoT, pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR), pôles métropolitains et communes.

Modalités et indicateurs : intégration des éléments de réflexion identifiés dans la stratégie d'aménagement du SCoT.

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification que le SCoT développe une stratégie cohérente d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales :

- le SCoT, dans le cadre de sa politique d'aménagement, énonce une stratégie qui prend en compte la caractérisation et la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique, l'évolution des comportements des consommateurs, le contexte régional.

2. Indicateurs de résultats (rapport annuel d'impact)

- variation du nombre d'établissements dans les centre-villes et centre-bourgs de l'ossature régionale.

3. Modalités de suivi

Agence Hauts-de-France 2020-2040.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 23 (GEE)

Les SCoT et les PLU / PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.

Références :

- Références aux objectifs :

  - développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de la transition énergétique ;
  - rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs ;
  - privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ;
  - réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières ;
  - optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal.

Contenu :

Les mutations sont nombreuses dans les domaines économique et commercial : émergence du numérique, démultiplication et accélération des flux, évolutions des modes de consommations… Pour répondre aux transformations en cours et en anticiper de futures, la prise en compte de ces enjeux dans les documents de planification est incontournable.

A travers cette règle, par une approche conjointe concernant le foncier et le bâti, il s'agit de :

- limiter l'extension des espaces économiques et commerciaux ;
- lutter contre l'apparition de locaux vacants au cœur des linéaires commerciaux des centre-villes et des centre-bourgs ;
- prévenir le développement de friches au cœur des zones commerciales existantes en périphéries ;
- mettre en adéquation les pratiques, les évolutions économiques et l'aménagement urbain.

Pour cela, les SCoT et PLU / PLUI sont encouragés à interroger et décliner les principes suivants :

- la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale : réflexion sur la conception et la restructuration des espaces économiques et commerciaux, foncier mutable, recyclage du foncier, bâti adaptable, réversible et modulable afin de répondre aux évolutions des besoins, etc... ;
- le développement de formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle : intégration dans la trame urbaine, desserte multimodale (transports en commun, modes actifs, modes doux), gestion des flux, qualité environnementale et paysagère, etc.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : territoire régional.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

- la mise en place de périmètres de sauvegarde du commerce est préconisée dans les documents d'urbanisme, afin de favoriser l'exercice du droit de préemption sur les fonds de commerces ;
- une observation des loyers commerciaux, à l'échelle locale, peut être mise en place par les établissements public (EP) porteurs de SCoT et/ou les EPCI, de façon à mieux comprendre les raisons de la vacance de certains locaux commerciaux et à se doter d'outils, facilitant leur remise sur le marché.
- dans le cadre de ses missions d'accompagnement à l'installation des entreprises, la Région veille à tenir compte de la diversité des besoins immobiliers des entreprises artisanales et commerciales, le plus en amont possible, dans les projets de construction, réhabilitation ou restructuration des zones existantes, en consultant le cas échéant, les organisations professionnelles à une échelle macro territoriale.

Cibles des mesures d'accompagnement : communes de l'ossature régionale - EPCI - EP porteurs de SCoT - EPCI porteurs de PLU / PLUI en l'absence de SCoT.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- le document contient des principes favorisant la mutabilité, la réversibilité, la modularité et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes ;
- mentionne une volonté de développer des formes urbaines contribuant à une gestion économe du foncier et à la mixité sociale.

2. Indicateurs de résultats

- variation du nombre d'établissements dans les centre-villes, centre-bourgs et périphéries de l'ossature régionale ;
- évolution des dossiers déposés, des dossiers autorisés, des superficies autorisées en m2 en CDAC.

3. Modalités de suivi

Agence Hauts-de-France 2020-2040.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2.5 - Des aménagements innovants privilégiés

Règle générale 24 (GEE-BIO-CAE)

Les SCoT et PLU / PLUI doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant :

- **la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale ;**
- **la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ;**
- **l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur ;**
- **des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur ;**
- **un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique**

Références :

Références aux objectifs :

- développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique ;
- rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs ;
- produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale ;
- réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières ;
- privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ;
- améliorer l'accessibilité des services au public – une articulation du SRADDET et des SDAASP ;
- développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises ;
- réduire les consommations d'énergies et les émissions de GES ;
- améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie ;
- adapter les territoires au changement climatique ;
- favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle ;
- développer les pôles d'échanges multimodaux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Contenu :

La Région au travers du SRADDET entend faire des projets d'aménagement des outils de la transition écologique et énergétique. Ainsi, il importe que ces projets reposent sur des démarches intégrées conjuguant mixité fonctionnelle, biodiversité en milieu urbain, adaptation au changement et gestion des risques climatiques, formes urbaines innovantes.

- La mixité fonctionnelle :

  Elle implique une vision de planification des espaces qui s'oppose à l'étalement urbain et au découpage en zones fonctionnellement différenciées. Elle s'entend comme la possibilité de concilier différentes fonctions dans une approche globale au sein d'un projet d'aménagement :

  - la fonction "économique": maintien et développement d'activités économiques notamment tertiaires, commerciales, etc... ;
  - la fonction « résidentielle » : développement d'un habitat diversifié, etc... ;
  - la fonction « mobilité » : optimisation et diversification de la mobilité et de la desserte avec une concentration d'activités et un rapprochement domicile-emploi favorisant les courts déplacements peu ou pas carbonés et permettant de réduire les déplacements, développement des modes doux, etc... ;
  - la fonction « services et loisirs » : réponse à des besoins non-marchands des habitants (santé, administration, culture, loisirs, numérique…) ;
  - la fonction « aménités » : espaces urbains et cadre de vie de qualité, insertion paysagère, réhabilitation/requalification de friches, rénovation des quartiers, etc... .

- La biodiversité en milieu urbain :

  L'artificialisation est une menace pour la biodiversité régionale. Dimension à part entière de la mixité à travers sa fonction « aménités », la biodiversité doit retrouver ou conforter sa place dans les projets d'aménagement. Ainsi, des dispositions doivent être prises pour le développement de la nature en ville, la renaturation des sites, la restauration des continuités écologiques et la réduction des obstacles aux franchissements. Le développement d'espaces naturels, végétalisés et/ou paysagers doit, par ailleurs, valoriser les espèces locales.

- L'adaptation au changement et la gestion des risques climatiques :

  Il s'agit à travers cette entrée de mettre en place des projets tenant compte des changements climatiques et des risques inhérents. L'attention des SCoT et PLUI en la matière, doit se faire prioritairement en tenant compte des dispositions des SDAGE et PGRi dans une volonté de maitriser l'impact des aménagements sur l'accès à la ressource en eau : gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau, prise en compte des capacités de ressources en eau dans le dimensionnement des aménagements, protection des captages, préservation des zones humides et des cours d'eau, etc...

- Des formes urbaines innovantes :

  Les formes urbaines innovantes doivent être bioclimatiques afin de permettre des constructions contribuant au confort thermique en toute saison. Elles doivent contribuer à la réduction des consommations d'énergie, pouvoir accueillir des installations favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur. Il s'agit pour les SCoT et PLU / PLUI de proposer des solutions en termes de compacité des formes urbaines, de densité, de réflexion sur les gabarits, de conception des bâtiments (bâtiments à énergie positive et sobres en énergie grise (analyse en cycle de vie dans le bâtiment).

Cibles de la règle générale : SCoT / PLUI.

Inscription territoriale : cette approche intégrée doit être menée sur l'ensemble du territoire régional. La Région sera particulièrement attentive à son application dans les pôles de l'ossature régionale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

La Région par son action, ou via les Fonds Européens, accompagne les projets des territoires favorables à leur résilience face aux risques induits par le changement climatique.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Dans le SCoT et le PLU / PLUI les projets favorisent :

- une mixité fonctionnelle ;
- la prise en compte de la biodiversité en milieu urbain (Reprise dans les documents d'urbanisme du coefficient de biotope) ;
- une adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques ;
- des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie.

2. Indicateurs de résultats

- coefficient de biotope ;
- superficie d'espaces verts urbains par habitant.

3. Modalités de suivi

Agence Hauts-de-France 2020-2040.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2.6 - L'intermodalité et l'offre de transports améliorées

Règle générale 25 (TIV-CAE)

La Région définit le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, ou les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Références :

Références aux objectifs :

- affirmer un positionnement de hub logistique :
  - augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises ;
  - optimiser l'implantation des activités logistiques ;
  - favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces.
- faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités : faire du Canal Saine Nord Europe un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau.
- assurer un développement équilibré et durable du littoral :
  - valoriser les portes d'entrée en réduisant l'impact environnemental des flux.
- garantir un système de transport fiable et attractif :
  - proposer des conditions de déplacements soutenables ;
  - améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise ;
  - faciliter les échanges avec l'Ile-de-France ;
  - optimiser l'implantation des activités logistiques.
- favoriser un aménagement équilibré des territoires :
  - réduire les disparités d'accessibilité des services au public (SDAASP) ;
  - développer les stratégies numériques dans les territoires ;
  - développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés.

Références juridiques :

- Article L4251-1 du CGCT
- Article R4251-9 du CGCT
- Article L4211-1 4°bis du CGCT
- Article L.111-1 du code de la voirie routière

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Contenu :

Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) permet de contribuer à l'atteinte de nombreux objectifs du SRADDET, qu'ils relèvent de l'aménagement du territoire, de l'accès aux services pour tous comme du renforcement de l'attractivité économique de la région, de la complémentarité des différents réseaux de transport ou encore de l'amélioration de l'impact environnemental des transports en Hauts-de-France. Plus largement, le RRIR doit participer à la mise en cohérence de l'offre de mobilité avec l'ossature régionale. Le renforcement de l'ossature régionale permettra de relier plus efficacement les pôles régionaux et les pôles intermédiaires et l'équilibre emplois-habitat-mobilité sera encouragé de façon à réduire les distances et les temps de déplacement.

En constituant des itinéraires structurants interdépartementaux et en renforçant les liaisons entres les grands pôles d'habitat et d'activité, le RRIR contribuera ainsi au développement équilibré du territoire régional, au renforcement de l'attractivité économique et à l'accessibilité des pôles d'emplois, de formation et de services. Sur le plan du développement économique en particulier, le RRIR est un élément majeur dans la définition d'un hub logistique régional et peut notamment contribuer au positionnement du Canal Seine Nord Europe comme vecteur de développement économique et industriel. L'optimisation de l'implantation des activités logistiques doit privilégier leur positionnement près des nœuds multimodaux (ferré, fluvial, routier) afin de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux.

La recherche d'un développement équilibré du territoire passe également par le maintien d'un système de transport fiable et attractif. Il s'agit de proposer des conditions de déplacements soutenables quel que soit le mode de transport retenu. Dans ce cadre, une intermodalité efficace entre la voiture et les services de transports est à développer sachant par ailleurs que la route est aujourd'hui le support de nouveaux services à la mobilité (voiture partagée) qui permettent notamment des pratiques plus vertueuses et respectueuses de l'environnement.

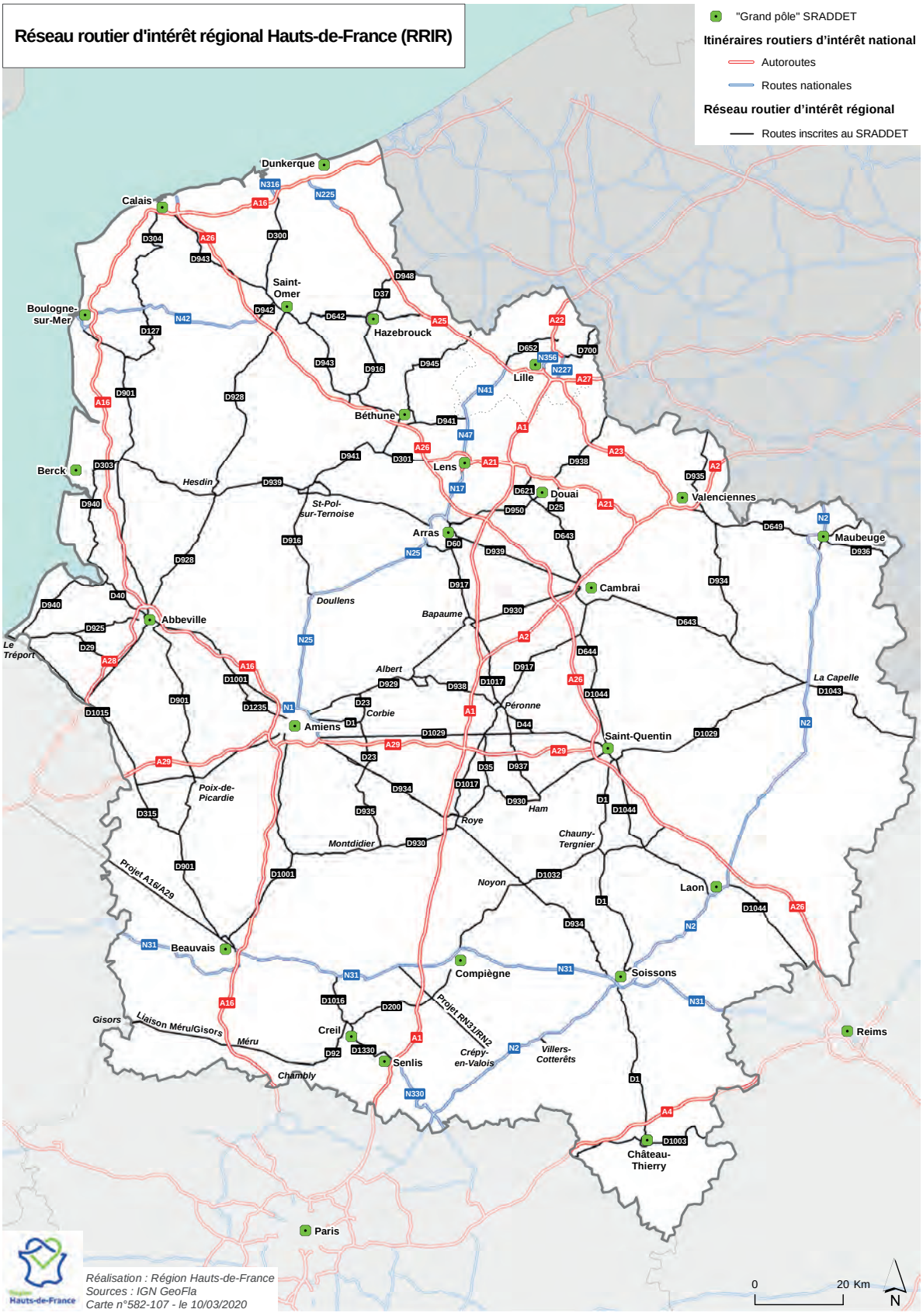
Le RRIR vient compléter le réseau routier national (routes nationales et autoroutes) - dont l'amélioration peut être financée dans le cadre du CPER - afin de consolider l'ossature régionale proposée par le SRADDET et d'assurer par ailleurs la continuité des itinéraires interdépartementaux dans une logique de maillage régional.

Le RRIR intègre ainsi notamment les routes départementales structurantes à fort trafic, avec un rôle important de desserte, en l'absence de route nationale ou autoroute parallèle. De plus, ce réseau d'intérêt régional facilite l'accès à des sites économiques et logistiques de première importance, dont les futures plateformes du CSNE, à des équipements métropolitains et à des sites multimodaux : zones d'activité majeures, aéroports, gares ferroviaires, grands équipements attractifs, etc. Enfin, d'autres axes viennent compléter ces itinéraires les plus empruntés afin de désenclaver des territoires moins peuplés qui comprennent un ou plusieurs bassins d'emplois. Il s'agit essentiellement d'assurer un développement équilibré du territoire et de permettre des continuités d'itinéraires entre les différents départements.

L'inscription au RRIR d'un axe routier ne signifie pas qu'il y aura automatiquement un financement par la Région.

La carte et le tableau ci-après permettent de visualiser les itinéraires retenus dans le réseau routier d'intérêt régional : ce réseau comprend près de 2 340 kilomètres et propose une couverture fine de l'ensemble du territoire régional : plus de 80 % de la population se trouve à moins de 15 minutes en voiture du réseau routier national et du réseau routier d'intérêt régional et plus de 90 % des emplois sont situés à moins de 15 minutes de voiture de ces réseaux routiers structurants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cibles de la règle générale :

- le RRIR s'impose aux Départements et à la Métropole Européenne de Lille,
- le RRIR doit être pris en compte par les EPCI (SCoT / PLU).

Inscription territoriale : territoire régional.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification de l'intégration des itinéraires du RRIR dans les documents de planification et de la prise en compte de ces itinéraires dans les interventions des départements et des métropoles :

- les documents de planification concernés prennent explicitement en compte les itinéraires « RRIR » ; les départements et les métropoles prennent en compte les itinéraires « RRIR » inscrits dans les programmes d'intervention.

2. Modalités de suivi

Région Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

	Axes départementaux
Aisne	RD1 - Saint-Quentin / Château-Thierry
	RD1043 - Cambrai / Hirson + lien Hirson / Y Ardennais
	RD 1029 - Saint-Quentin / Guise / La Capelle
	RD1032 - Noyon / A26 échangeur de Courbes
	Rocade de Villers-Cotterêts en articulation RN2
	RD1044 - Cambrai / Saint-Quentin / Laon / Reims
	RD 1029 - Amiens / Saint-Quentin
	RD1003 - Desserte du Sud de l'Aisne (Château-Thierry)
	RN2
	RN31
MEL	RM6b
	RM652 - Rocade de Lille Section N/W
	RM700 - Rocade de Lille - Antenne Sud de Roubaix
	RM656 - Rocade de Lille - Pénétrante N/S
	Autoroute A1 - Lille / Paris
	Autoroute A22 - Lille / Courtrai
	Autoroute A23 - Lille / Valenciennes
	Autoroute A25 - Lille / Dunkerque
	Autoroute A27 - Lille / Tournai
	RN356 - Lille / Marcq-en-Baroeul
	RN41 - Lille / Lens
	RN47 - Poursuite de la RN41 vers Lens
	RN227 - Villeneuve d'Ascq (Boulevard du Breucq)
Nord	RD300 - Saint Omer / A16
	RD642 - A25 / Hazebrouck / Saint Omer (62)
	RD945 - A25 / Béthune (62)
	RD650 - Douai / RD950 Arras (62)
	RD643 - La Capelle (02)/ Cambrai / Arras (62)
	RD916 - RD37 - Hazebrouck / A25
	RD943 - Cambrai / Douai
	RD948 - A25 / Frontière belge
	RD649 - Valenciennes / Maubeuge / frontière belge
	RD934 - Liaison RD643 / RD649
Oise	RD 901 - Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais
	RD934- Amiens / Roye / Noyon
	RD200 - Creil / Compiègne
	RD 1016 / RD 1330 - Creil / Senlis
	RD 932 / 1032 - Compiègne / Noyon / Chauny
	RD 92 Creil / Chambly
	RD934 + RD6 – Noyon / Soissons
	Projet liaison Méru / Gisors
	Liaison A16/A29/Beauvais/ Neufchâtel en Bray
	Projet liaison RN31 / RN2
Pas-de-Calais	RD939 - Axe Cambrésis / Côte d'Opale Sud
	RD941 - Axe Lille - Béthune / Saint-Pol-sur-Ternoise
	RD928 - Axe Saint Omer / Hesdin /Abbeville
	RD301 - RD941 → A26
	RD940 - Continuité Somme
	RD901 - Axe Boulogne-sur-Mer/Somme

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Somme	RD929 - Amiens / Albert / Bapaume
	RD901- Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais
	RD928 nord - Axe Saint Omer / Hesdin /Abbeville
	RD925 - Abbeville / Doullens
	RD901 - Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais
	RD934- Amiens / Roye / Noyon
	RD938 - Albert / Péronne
	Barreau desserte CHU Amiens
	RD925 - Le Tréport / Abbeville
	RD29 - embranchement RD925 / A28
	RD40 - Abbeville - Noyelles-sur-Mer
	RD940 - Pas-de-Calais / Rue / Saint-Valéry → vers Normandie
	RD44 - Péronne → embranchement RD1029
	RD937 - Péronne → embranchement RD1029
	RD1 - Amiens / Corbie
	RD917 - Péronne / Aizecourt → vers Pas de Calais
	RD1015 - Mers-les-Bains (limite département)
	RD916 - Doullens → Pas de Calais
	RD930 - Roye / Montdidier / vers Oise
	RD935 - Embranchement RD924 / Moreuil / Montdidier
	RD1029 - Saint-Quentin / Amiens / Poix-de-Picardie / Normandie
	RD1001 - Amiens → Beauvais
	RD1001 - Pas-de-Calais / Abbeville / Amiens
	RD1235 - Amiens- Yseux
	RD901 - Abbeville / Boulogne-sur-Mer
	RD928 sud - Abbeville / Normandie
	RD1017 - Roye / Péronne → Bapaume
	RD1017 - Roye / Senlis / vers Ile de France
	RD23 – Corbie / Moreuil
	RD147 entre RD329 et RD938
	RD35 – Nesles / Villers-Carbonnel

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 26 (TIV-EEG-DTRX)

Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et à l'impératif de sobriété carbone.

Références :

- Références aux objectifs :

  - garantir un système de transport fiable et attractif :
    - encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables ;
    - encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz.

- Références juridiques :

  - Article R 4251-4 du CGCT ;
  - Article L 1111-9 du CGCT (Loi MAPTAM article 3);
  - Articles 15 et 18 de la Loi d'orientation des mobilités.

Contenu :

Les principaux enjeux sont à la fois de développer l'accessibilité de l'ensemble du territoire et en particulier des espaces peu denses et isolés en facilitant les mobilités et de favoriser la mobilité dans les territoires dont les publics éprouvent des difficultés de perception de la mobilité ou de l'éloignement. Pour ces publics et territoires, la mobilité est un facteur d'insertion et d'accès à l'emploi et à la formation.
Pour les habitants des territoires les moins denses ou ruraux, comme pour ceux des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les personnes à mobilité réduite, les partenaires veillent à la mise en œuvre du droit au transport en particulier pour :

- l'accès aux services réguliers de transport en commun au sein d'un périmètre cohérent à l'échelle des besoins de déplacements prenant en compte les spécificités des territoires à faible densité ;
- le développement d'offres alternatives à la voiture individuelle ;
- le développement des véhicules propres (gaz, électrique, hydrogène…)
- la complémentarité des offres de transports collectifs sur un périmètre élargi ;
- la recherche de dessertes cohérentes entres les modes et fonctionnelles entre les pôles économiques et de formation et les zones d'habitat ;
- l'adaptabilité des offres de transports collectifs et de mobilité partagée ;
- la coordination entre les différents acteurs et opérateurs y compris avec les territoires limitrophes.

Pour ce faire, la coordination des différents acteurs et opérateurs de transport est indispensable afin de réfléchir à l'adaptabilité des offres de transports collectifs et mobilités partagées aux territoires et publics concernés.

Cette stratégie partagée doit être précisée au travers d'un schéma ou plan de mobilité qui pourra prendre différentes formes :

- Plan de Déplacements Urbains ;
- Plan Global de Déplacements ;
- Plan de mobilité rurale ;
- Plans de Mobilité
- Plan d'action commun relatif à la mobilité solidaire

Cibles de la règle générale : EPCI, Syndicat Mixte, Pôle d'Equilibre Territorial et Rural, SCoT, PNR.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement : contrats opérationnels de mobilité (à mettre en place par la Région).

Modalités et indicateurs : nombre de documents de planification ou de schémas de déplacements réalisés.

1. indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- les territoires élaborent une stratégie de mobilité et de transport répondant aux besoins de la population ;
- présence d'une stratégie partagée et cohérente.

2. Indicateurs de résultats

- part de la population impliquée dans un plan de mobilité ;
- évolution de la part des actifs qui utilisent leur véhicule personnel pour leur déplacement domicile-travail ;
- taux d'emploi ;
- part des 15-29 ans ni en emploi ni en formation.

3. Modalités de suivi

Région Hauts-de-France, INSEE.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 27 (TIVM)

Les SCoT, les PDU, les plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.

Références :

- Références à l'objectif :
  - garantir un système de transport fiable et attractif :
    - développer les pôles d'échanges multimodaux.
- Références juridiques :
  - Article R 4251-4 du CGCT ;
  - Article R 4251-9 du CGCT.

Contenu :

La diversité des caractéristiques des pôles d'échanges et des points d'arrêt implique des traitements différenciés. Le SRADDET permet de distinguer différentes catégories de pôles d'échanges. Ces catégories ne constituent pas une hiérarchisation des sites mais elles permettent d'identifier des grands groupes de haltes routières ou ferroviaires ayant un fonctionnement proche et rencontrant des problématiques similaires, des simples points d'arrêt aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux.

Plus qu'une typologie des pôles d'échanges, c'est un référentiel qui est proposé en précisant, en face de chaque catégorie, les attentes spécifiques et les leviers à actionner en priorité pour articuler au mieux aménagement du territoire et organisation des transports au droit de ces gares et points d'arrêt. Ainsi, pour chaque catégorie, il s'agit de moduler les ambitions à atteindre autour des principales finalités suivantes :

- veiller à la bonne intégration du site dans son quartier, son environnement et son bassin de mobilité ;
- favoriser l'intermodalité et les correspondances en transport en commun ;
- faciliter l'accès aux sites par les modes actifs ;
- maintenir une accessibilité voiture, en intégrant les nouvelles pratiques automobiles ;
- proposer une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs ;
- créer une attente confortable et donner un sentiment de sécurité aux usagers.

Une mesure d'accompagnement détaille ce référentiel et les problématiques correspondant à chaque catégorie.

En plus de ce référentiel qui donne des lignes directrices guidant le traitement des pôles d'échanges, le SRADDET identifie les PEM ferroviaires régionaux et les PEM de rabattement vers les métropoles situés dans les principaux pôles de l'ossature régionale (cf. annexe sur les planifications régionales de l'intermodalité et des infrastructures de transport). Il revient aux acteurs locaux, au moment de l'élaboration ou de la révision de leurs documents de planification et de leurs plans de mobilité, et en associant la Région, de préciser le rôle attribué aux pôles situés dans leur territoire en se basant sur ce référentiel régional.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / PDU / et /ou chartes de PNR.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesure d'accompagnement :

Le SRADDET propose un référentiel des lieux et pôles d'échanges combinant une typologie des points d'arrêt avec des attendus propres à chaque catégorie afin, d'une part, d'optimiser le fonctionnement de ces lieux de transport et d'assurer leur bonne intégration dans les territoires, d'autre part.

La construction du référentiel a été faite en plaçant l'usager et ses pratiques au centre des réflexions et la typologie a été élaborée à partir d'indicateurs simples permettant d'appréhender chaque site au travers de son fonctionnement et de son rôle au sein des réseaux de transport et du territoire. La typologie a été testée sur le réseau ferroviaire et arrêtée à partir d'indicateurs transport (desserte du site par le train, les cars et les bus urbains, fréquentation, gare d' émission ou de réception, etc...) et d'indicateurs relatifs aux territoires desservis (zonage en aire urbaine de la commune de rattachement, localisation dans le ressort territorial d'une AOM, nombre d'emplois, d'habitants et de lycéens à proximité, etc...).

Ces éléments ont ainsi permis d'identifier sept grandes catégories de points d'arrêts et leurs attendus spécifiques. En particulier, les gares situées dans les principaux pôles de l'armature régionale doivent être considérés comme des PEM régionaux ou de rabattement vers les métropoles. La carte ci-dessous permet de les visualiser.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les PEM régionaux

Définition et caractéristiques

Ce sont les pôles d'échanges les plus fréquentés et offrant le plus de services « transport ». Ils sont à la fois des lieux de réception vers les zones d'emplois, de formation et services, et des lieux d'émission vers d'autres pôles dont les métropoles de Lille et de Paris.

- Au sein des pôles principaux et les pôles d'envergure régionale identifiés dans le SRADDET.
- Offre ferroviaire structurante et multi-transporteurs permettant une relation importante pôle à pôle et avec les territoires limitrophes (notamment la région parisienne), voire au national et à l'international.
- Fréquentation et offre importantes.
- Dans les zones urbaines très denses, desservant les principaux pôles d'emplois, de formation et de services de la région.
- Nœuds de connexions entre plusieurs réseaux et plusieurs modes et lieux de rencontre entre les différents niveaux d'autorité organisatrice.

Attendus spécifiques

Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité et à une bonne intégration dans son environnement :

- proposer une offre de transport de rabattement et de diffusion permettant les connexions aux pôles générateurs de déplacements environnants ;
- créer ou faire évoluer les liaisons en transports collectifs urbains et circulations douces directes vers les polarités emplois-habitat et équipements régionaux, en cherchant l'efficacité (temps de trajet et fréquence) et l'adaptabilité aux besoins (niveau de service), notamment via l'amélioration des conditions de stationnement pour les modes doux ;
- veiller à la bonne articulation entre les fonctionnalités "transport" du site et les usages du quotidien au sein du quartier de gare (services, commerces, emploi).

Améliorer et développer l'usage des transports collectifs, aussi bien pour le rabattement que pour la diffusion, grâce à une organisation de l'espace optimisée :

- optimiser le passage d'un mode à l'autre en rapprochant les zones d'embarquement des différents modes ;
- veiller à la cohabitation entre les modes afin de fluidifier et sécuriser les flux ;
- hiérarchiser l'espace PEM de manière à faciliter l'intermodalité et l'usage des transports en commun.

Maîtriser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle :

- contrôler la capacité de stationnement longue durée autour du pôle, canaliser les flux dépose minute tout en améliorant l'irrigation utilitaire du quartier et l'utilisation verte de l'offre de stationnement favorisant les nouveaux comportements de mobilité (covoiturage) ou l'électromobilité ;
- assurer la continuité fonctionnelle des axes reliant le quartier du pôle aux centres-villes et aux quartiers prioritaires.

Faciliter un usage de proximité du PEM en développant les facilités d'accès en modes actifs

- augmenter la capacité d'accueil en ménages et en emplois des quartiers de pôle ;
- Assurer l'isométrie de l'accessibilité au pôle par les cheminements piétons (inférieurs à 1km, par exemple) et les circulations douces (entre 1 et 3 km, par exemple), respectant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Développer des services intermodaux permettant de favoriser les pratiques intermodales et notamment l'accès aux nouveaux services à la mobilité : signalétique, information, stationnement pour les voitures partagées, etc.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les PEM de rabattement vers les métropoles

Définition et caractéristiques

Il s'agit de pôles d'échanges très fréquentés et offrant une bonne desserte. Ces PEM sont essentiellement des lieux de départ permettant d'accéder aux métropoles et à l'ensemble de leurs services.

- Fonctionnement type « gare de banlieue », essentiellement de départ avec une fréquentation et une offre importantes aux heures de pointe.
- Gare ferroviaire ou routière proposant une offre régionale, voire longue distance.
- Donne un accès aux principaux pôles d'emplois et de formation de la région, voire de la région parisienne.
- Principalement dans des espaces urbains (espaces multipolarisés ou grands pôles), avec une forte utilisation de la voiture pour y accéder.
- Saturation du stationnement voiture, avec un potentiel report sur la voirie adjacente entraînant des conflits d'usage.
- Pouvant être desservis par un réseau urbain proposant une offre moins importante.

Attendus spécifiques

Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité :

- créer ou faire évoluer le cas échéant les liaisons en transports collectifs (TC) urbaines/ interurbaines ou les liaisons douces directes entre le pôle et les polarités habitat en cherchant l'efficacité (temps de trajet et fréquence) et l'adaptabilité aux besoins (niveau de service), en particulier par l'amélioration de la qualité de stationnement des modes doux, et des dessertes ciblées de TC aux heures de pointe ferroviaire ;
- améliorer la cohabitation entre les différents usages du site (transport et résidentiel ou serviciel) en veillant à l'intégration du PEM dans son environnement et en travaillant à la mutualisation de certains équipements.

Faciliter l'accès au pôle et offrir aux usagers un espace de qualité avec un sentiment de sécurité :

- faciliter les échanges entre modes par un rapprochement entre les différents points d'arrêt ;
- organiser les espaces de manière à pouvoir gérer et fluidifier les flux, particulièrement en heure de pointe ;
- améliorer l'articulation entre les modes et entre les usages du site.

Rationnaliser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle :

- maîtriser la capacité de stationnement longue durée autour du pôle, par exemple en incitant à une utilisation plus vertueuse de l'offre en stationnement via les nouveaux services et comportements de mobilité (véhicules partagés, modes actifs, etc.).

Développer les services permettant de favoriser les pratiques intermodales et notamment l'accès aux nouveaux services à la mobilité : signalétique, information, stationnement pour les voitures partagées, etc.

Les points d'arrêt

Définition et caractéristiques

C'est l'ensemble des points d'arrêts peu fréquentés, proposant une offre faible et un niveau de service de base.

- Gares ou haltes avec une offre et une fréquentation très faibles.
- Situés dans des espaces peu denses.
- Offre limitée à de l'omnibus ferroviaire ou interurbain.
- Accès essentiellement par les modes actifs ou la voiture.
- Pas de desserte par transport collectif urbain.
- Sites émetteurs avec des usagers qui partent le matin de ces points d'arrêt pour se rendre sur leur lieu d'activité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Attendus spécifiques

Faciliter et sécuriser les accès en modes actifs en offrant des cheminements de qualité et en sécurité.

Améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de transport en présentant notamment l'information sur l'offre de transport (en temps réel).

Organiser et proposer une offre de stationnement adaptée aux caractéristiques du site afin de faciliter et sécuriser le rabattement en voiture.

Les pôles relais

Définition et caractéristiques

Il s'agit des sites avec une fréquentation et une offre moyennes permettant d'accéder aux pôles les plus proches.

- sites uniquement de départ avec une fréquentation plutôt faible et une offre limitée.
- servant principalement de point de rabattement vers les pôles les plus proches.
- situés en milieu périurbain peu denses ou dans des petits pôles.
- dans certains cas, sites pouvant se trouver dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité mais non desservis par du transport collectif routier, parfois seulement par du transport à la demande.
- accès essentiellement par les modes actifs ou la voiture.

Attendus spécifiques

Faciliter et sécuriser les accès en modes actifs en offrant des cheminements de qualité et en sécurité, bien connectés au centre urbain le plus proche.

Développer et améliorer les conditions d'accès en voiture en proposant :
- une voirie adaptée et connectée au réseau viaire principal ;
- une offre de stationnement de qualité et adaptée dans une logique de parking-relais d'entrée d'agglomération prenant en particulier en compte les nouvelles pratiques (covoiturage, auto-partage…).

Améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de transport en présentant notamment l'information sur l'offre de transport (en temps réel).

Les pôles d'entrée urbains

Définition et caractéristiques

Ce sont des sites de réception situés dans les grands pôles de la région et donnant un accès rapide à certaines zones d'emplois, de formation ou de services de ces pôles.

- sites essentiellement de réception, dans lesquels se rendent les usagers le matin.
- en milieu urbain dense.
- permettant un accès à des zones d'emploi ou de formation particulières.
- disposant d'une offre de transport et d'une fréquentation moyennes, se rapprochant d'une fonction de desserte urbaine.
- desservis par d'autres réseaux de transport collectif.

Attendus spécifiques

Aménager les cheminements piétons afin de faciliter et de sécuriser les flux piétons depuis et vers le pôle et permettre une bonne circulation vers les différents pôles générateurs de déplacements environnants.

Assurer l'accessibilité aux pôles d'entrée urbains par des cheminements pour les piétons et via des circulations douces.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Aménager des lieux d'échanges et de connexion avec les autres modes afin d'assurer une intermodalité efficace

Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité, en faisant évoluer les liaisons en transports collectifs urbains et les circulations douces directes vers les polarités emplois-habitat environnants, en cherchant l'efficacité et l'adaptabilité aux besoins : temps de trajet, fréquence et niveau de service.

Veiller à l'intégration du site dans son environnement en travaillant la connexion des cheminements, l'intégration urbaine et la mise en place de services (autres que transports).

Densifier l'habitat et l'emploi des quartiers de ces pôles.

Les pôles d'interconnexion intra-urbains

Définition et caractéristiques

Il s'agit des nœuds de connexion internes à un réseau urbain, présentant pour les plus importants une articulation avec plusieurs lignes de bus (possibilité d'avoir des gares urbaines) ou avec des transports collectifs en site propre.

- parc-relais (P+R) ou aire de covoiturage connecté à un réseau de transport en commun.
- usage à vocation locale permettant un rabattement vers le cœur d'agglomération.

Attendus spécifiques

Charge à chaque autorité organisatrice de la mobilité de préciser les exigences particulières pour les pôles d'interconnexion intra-urbains relevant de leur seul réseau.

Les points d'arrêt urbains

Définition et caractéristiques

Points d'arrêts urbains classiques avec peu voire sans connexion avec d'autres lignes urbaines.

Attendus spécifiques

Charge à chaque autorité organisatrice de la mobilité de préciser les exigences particulières pour les points d'arrêt urbains relevant de leur seul réseau.

Cibles des mesures d'accompagnement : Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), communes, EPCI et syndicats mixtes.

Modalités et indicateurs : nombre de documents de planification réalises ou révisés.

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- les SCoT, les PDU, les plans de mobilité et les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers et précisent le traitement différencié qu'ils entendent développer en leur faveur :

  - assurer une meilleure intégration de ces pôles dans les villes et les territoires couverts ;
  - créer des espaces de qualité ;
  - garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée.

Pour les principaux pôles d'échange multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification identifient au regard du référentiel régional (proposé sur la fiche) les aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. Indicateurs de résultats

- part modale du transport de voyageurs (en nombre de déplacements) : voiture, avion, deux roues et autres modes motorisés, modes doux et transports en commun ;
- part des actifs qui utilisent les transports en commun ;
- taux d'occupation des véhicules.

3. Modalités de suivi

Observatoire Climat Hauts-de-France, INSEE.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 28 (TIV)

Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.

Références :

- Références à l'objectif :
  - garantir un système de transport fiable et attractif :
    - tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.
- Références juridiques :
  - Article R 4251-4 du CGCT ;
  - Article R 4251-9 du CGCT.

Contenu :

La règle vise à améliorer et à étendre les outils et services en faveur de l'intermodalité afin de parvenir à une couverture complète du territoire régional en répondant aux besoins des usagers et en facilitant la mobilité de tous les publics en particulier des publics les plus vulnérables . Cela nécessite, d'une part, une implication forte de l'ensemble des acteurs du transport dans le développement des outils facilitant les pratiques intermodales et, d'autre part, des modes partenariaux efficaces s'agissant notamment de la coopération entre les autorités organisatrices de la mobilité.

Afin de permettre à l'usager de s'affranchir des limites de réseaux et de faciliter ses déplacements du quotidien, l'ensemble des acteurs du transport doivent garantir l'usage et le respect des normes d'interopérabilité permettant d'assurer les échanges et la communication entre les différents systèmes existants ou à venir.

En ce qui concerne l'information multimodale, il s'agit de parvenir à une meilleure couverture territoriale et modale par les outils d'information voyageurs, en intégrant progressivement l'ensemble des modes (individuels ou collectifs, actifs ou mécanisés), toutes les informations nécessaires au bon déroulement du voyage, y compris les données en temps réel ainsi que les informations relatives à la tarification, aux aides existantes et à l'accessibilité.

Aussi, les partenaires doivent assurer la transmission systématique des données en matière de mobilité, aussi bien pour alimenter les différents outils et services intermodaux déployés dans les territoires que vers la plateforme régionale d'Open Data.

De plus, les partenaires travaillent à la définition de tarification et de systèmes billettiques interopérables permettant aux usagers de circuler sur l'ensemble des réseaux en chargeant sur un support unique tous les titres nécessaires à la réalisation des déplacements. Ceci conduit à la mise en place des produits tarifaires intermodaux adaptés aux pratiques des usagers et disponibles sur l'ensemble des points de vente des partenaires (guichet, site internet, application mobile).

Enfin, pour les autorités organisatrices de la mobilité, il s'agit de se coordonner et d'adapter au mieux les services de transport pour répondre aux besoins des usagers et parvenir à un maillage pertinent du territoire par des solutions de mobilité adaptées. Les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité peuvent être organisées par la Région en tant que chef de file de l'intermodalité. S'agissant de la mise en œuvre et de l'accompagnement des projets intermodaux correspondants, ils peuvent être confiés pour tout ou partie à Hauts-de-France Mobilités et au SMTCO, avec l'objectif à terme de pouvoir s'appuyer sur un syndicat mixte unique régional.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cibles de la règle générale : AOM, Région, Syndicat mixte de type SRU, entreprises organisatrices de services réguliers librement organisés de transport de personnes, exploitants transports et fournisseurs de services de partages de véhicules, cycles et engins de déplacements personnels.

Inscription territoriale : territoire régional.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification d'une offre de service de service de transport :

- le territoire assure la transmission des données en matière de transport, déploie et met en œuvre des outils favorisant les pratiques intermodales.

2. Indicateurs de résultats

- nombre de réseaux pris en compte dans les systèmes d'information multimodale des syndicats mixtes ;
- part modale du transport de voyageurs (en nombre de déplacements) : voiture, avion, deux roues et autres modes motorisés, modes doux et transports en commun.

3. Modalités de suivi

Région Hauts-de-France, Observatoire Climat Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 29 (TIV)

En lien avec la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), les Plans de Mobilité (PM) et les Plans de Mobilités Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités organisatrices de la mobilités (AOM).

Références :

- Références à l'objectif :
  - garantir un système de transport fiable et attractif :
    - tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.
- Références juridiques :
  - Article R4251-9 du CGCT.

Contenu :

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) organisent leurs services de transports sur leurs périmètres. Elles doivent ou peuvent préciser, au travers de leur Plan de Mobilité (PM) et de leur Plan de Mobilité Simplifié (PMS), leur stratégie en matière de mobilité. Toutefois, les bassins de vie et de mobilité dépassent ces limites administratives et c'est à cette prise en compte qu'il faut aboutir pour un service aux usagers amélioré.

Il s'agit pour les territoires limitrophes, de travailler à une cohérence des services de transports, une optimisation des correspondances et une amélioration de la qualité de service.

Pour cela le dialogue entre structures porteuses de PM et de PMS et AOM limitrophes est essentiel. Des modalités de dialogue sur ces points précis des interfaces peuvent être mises en place, en complément des obligations de consultation imposée par le code des transports.

Par ailleurs, le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique) contribuent à cet enjeu.

Cibles de la règle générale : Autorités Organisatrices de mobilités établissant des Plans de mobilité (PM) et Plans de mobilités Simplifiés (PMS).

Inscription territoriale : bassins de mobilité concernés par des PM et PMS limitrophes.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification de la participation à la mise en cohérence :

- le PM et PMS mentionnent les mesures pour parvenir à la cohérence des services de transport avec les territoires voisins.

2. Indicateurs de résultats

- part des actifs utilisant les transports en commun ;
- part modale du transport de voyageurs.

3. Modalités de suivi

Observatoire Climat Hauts-de-France, Insee.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Règle générale 30 (CAE)

Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.

Références :

Références à l'objectif :

- garantir un système de transport fiable et attractif :
  - favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

Références juridiques :

- loi, décret R4251-9 à 12 du CGCT, ordonnance / législation dédiée (ONTVB) ;
- loi Transition Energétique pour la Croissance Verte (TECV) du 17 août 2015 ;
- article 40 : « l'Etat définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre. Cette stratégie concerne […] Les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial » ;
- article 41 : « le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées. Afin de permettre le recours du plus grand nombre à ces mobilités, la France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos. Ces mobilités sont favorisées en incitant les collectivités territoriales à poursuivre la mise en œuvre de leurs plans de développement ».
- Loi n°2019-1428 d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019
- Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets
- Ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale

Contenu :

Les modes actifs constituent des offres de rabattement très intéressantes pour les transports en commun et les TER en permettant un accès très souple aux points d'arrêts tout en limitant le développement de parkings automobiles. Le vélo est le mode de transport le plus rapide pour les trajets de moins de 3 kilomètres pour les vélos classiques et de 5 à 8 km pour les vélos à assistance électrique. C'est un moyen de transport économique qui favorise le commerce de proximité, lutte contre la précarité et l'exclusion liée à la mobilité et participe à la redynamisation des villes moyennes. Sa pratique représente d'ailleurs un véritable enjeu de santé publique.

Les itinéraires cyclables constituent une réponse adaptée aux objectifs d'économie d'espace et d'énergie inscrites dans le Grenelle de l'Environnement. Le Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V) qui reprend les réseaux européen (EuroVelo) et national (SN3V), qu'il complète d'un réseau régional dense et maillé, a pour ambition de renforcer les liens entre les populations, notamment non motorisées, et permet une solution durable pour accéder aux grands pôles d'emploi régionaux, grands sites touristiques, établissements scolaires.

La réalisation des aménagements (pistes cyclables, voies réservées «bus» ouvertes aux vélos, bandes cyclables, aménagements de carrefours et de «points durs») permet de développer les projets locaux fédérateurs, créateurs d'emplois et facteur de cohésion sociale. De même, ils facilitent la pratique physique et contribuent aux objectifs des politiques de santé.

La Région soutient d'ores et déjà les modes actifs, en encourageant l'installation d'abris-vélos sécurisés, à proximité des gares, haltes ferroviaires et pôles d'échanges multimodaux. Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés contribuerait à soulager la contrainte du transport de vélos dans des rames voyageurs.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

D'autres actions peuvent être entreprises pour faciliter l'usage du vélo, comme par exemple l'élaboration de règlements de circulation favorisant les cyclistes.

Les itinéraires cyclables sont un enjeu pour le développement économique touristique : la clientèle de proximité et celles des grands pôles urbains proches doivent pouvoir rejoindre aisément les principaux points d'entrée des voies cyclables.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / Plans de mobilité / PCAET / PDU.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement :

S'appuyer sur les schémas européen, national et régional des véloroutes voies vertes.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités, structures ou opérateurs, autres acteurs de l'aménagement, maîtres d'ouvrage des itinéraires cyclables.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification de l'existence de modes de déplacements actifs :

- le territoire développe des mesures incitatives et des dispositifs pour le déploiement d'installations adaptées.

2. Indicateurs de résultats

- part modale du transport de voyageurs (en nombre de déplacements), détail des "modes doux" (marche à pied, vélo) ;
- nombre de Km de Véloroutes voies vertes réalisées ;
- nombre de pistes cyclables.

3. Modalités de suivi

Observatoire Climat Hauts-de-France, Région Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 31 (CAE)

Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET, chacun dans leurs domaines et de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement :

- **d'expérimentations dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail, notamment le développement des espaces de télétravail ;**
- **du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…)**
- **de points de rechargement énergies alternatives au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).**

Références :

Références aux objectifs :

- garantir un système de transport fiable et attractif :
  - proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) ;
  - favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle ;
  - encourager la sobriété et organiser les transitions (CAE) ;
  - encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ ou gaz.

Références juridiques :

- Article R4251-9 du CGCTCCCT ;
- Article R4251-10 du CGCT.

Contenu :

Les zones d'activités économiques sont des lieux d'emplois générateurs de flux domicile-travail importants. Les impacts des déplacements domicile-travail sont sensibles, à la fois sur le plan collectif (densité des flux de circulation et congestion du trafic, pollution atmosphérique…) et pour les ménages (poste important de dépenses, précarité énergétique liée aux transports, santé…).

Il s'agit pour les territoires d'accompagner le développement des modes d'accès alternatifs à la voiture des zones d'emplois existantes, par l'incitation, le développement d'expérimentations et l'accompagnement des entreprises.

Les collectivités sont incitées à travailler aux aménagements nécessaires aux abords des sites pour favoriser les accès en modes actifs/doux, voire les accès aux transports collectifs lorsqu'ils existent à proximité (accès piétons, navettes…).

Pour les futures zones, et dans le but de diminuer l'usage de la voiture individuelle, il s'agit d'encourager la création de stationnements favorisant les modes alternatifs (définition d'un nombre de places pour le covoiturage, l'autopartage, les modes actifs) et des bornes de recharge pour les nouvelles motorisations.

Au regard des règles sur l'intensification du développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport en commun, en particulier les pôles d'échanges multimodaux, les territoires privilégient l'implantation des nouvelles zones d'activités à proximité des transports collectifs.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / PDU ou Plan de mobilité / PCAET.

Inscription territoriale : territoire Régional.

Mesures d'accompagnement : plans de déplacement des entreprises voire inter-entreprises.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités, structures ou opérateurs, autres acteurs de l'aménagement.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification de l'existence de mesures coordonnées de facilitation et d'accès :

- les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET mentionnent les actions qui sont mises en œuvre de façon coordonnée afin de développer :
  - des expérimentations de réponses nouvelles en termes de modes de déplacement alternatifs, à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités ;
  - les modes de stationnement en faveur des modes alternatifs de mobilités ;
  - les facilités de rechargements alternatifs au pétrole.

2. Indicateurs de résultats

- part modale du transport de voyageurs (en nombre de déplacements) : voiture, avion, deux roues et autres modes motorisés, modes doux et transports en commun ;
- part des déplacements domicile/travail en transports en commun ;
- taux d'occupation des véhicules.

3. Modalités de suivi

Observatoire Climat, Insee.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3. UN QUOTIDIEN RÉINVENTÉ, S'APPUYANT SUR DE NOUVELLES PROXIMITÉS ET SUR UNE QUALITÉ DE VIE

3.1 - Les stratégies numériques déployées

Règle générale 32 (EET)

Les SCoT / PLU / PLUI / PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages.

Références :

- Références aux objectifs :
  - développer les stratégies numériques dans les territoires
  - contribue aux objectifs :
    - développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolées ;
    - développer des modes d'aménagements innovant et prenant en compte les enjeux de la biodiversité ;
    - améliorer l'accessibilité des services au public – une articulation du SRADDET et des SDAASP.

Contenu :

Le numérique occupe une place de plus en plus importante dans la vie quotidienne des habitants de la région Hauts-de-France. Avec le déploiement des réseaux THD sur l'entièreté du territoire régional à horizon 2022, les usages du numérique vont continuer à se développer. Or, ceux-ci sont actuellement peu appréhendés dans les territoires. Ils offrent pourtant de nombreuses opportunités au service des projets de territoire et ce, dans de nombreux domaines.

Ainsi, des enjeux se posent dans ce domaine pour le numérique :
- un accès équitable aux réseaux grâce au déploiement des infrastructures Très Haut Débit THD) ;
- une anticipation et une optimisation des usages pour répondre aux besoins des habitants ;
- un développement de nouvelles formes de travail (télé-travail...) et de nouveaux usages économiques.

Il s'agit pour les territoires d'intégrer ces enjeux dans leur document de planification.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Il leur est donc demandé d'élaborer des SCoT / PLU / PLUI / PDU qui :

- favorisent le déploiement des installations des réseaux à THD ;
- intègrent des initiatives en matière de développement des usages et services numériques adaptés aux besoins du territoire (stratégie numérique, facilitation des usages, médiation, lieux ressources, mutualisation, déploiement des tiers lieux et mise en réseaux, etc ...).

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / PDU.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement :

Il convient pour les EPCI de mettre en œuvre différentes actions pour accompagner la mise en œuvre de cette règle :

- sensibilisation et diffusion de la culture numérique, en direction des décideurs publics ;
- soutien à l'émergence d'une ingénierie dédiée dans les territoires ;
- organisation et animation d'un réseau de relais dans les territoires.

Les intercommunalités peuvent pour cela, s'appuyer sur la mission Numérique de la Région, le réseau de numériciens intercommunaux et les feuilles de route numériques intercommunales votées.

Cibles des mesures d'accompagnement : EPCI.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

Vérification de l'intégration de dispositions concernant le numérique

- les SCoT / PLU / PLUI / PDU mentionnent les dispositions qui seront mises en œuvre concernant le numérique et qui concerneront tant les infrastructures que les usages.

2. Indicateurs de résultats

- nombre de territoire ayant élaboré une "feuille de route numérique" ;
- carte des EPCI ayant une feuille de route ;
- collectivité ayant un chapitre sur ces questions ;
- taux de couverture en HD et THD ;
- taux de couverture en téléphonie mobile.

3. Modalités de suivi

Région Hauts-de-France, Agence Hauts-de-France 2020-2040.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3.2 - La réhabilitation thermique encouragée

Règle générale 33 (CAE-LGT)

Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant :

- **une identification des secteurs prioritaires d'intervention ;**
- **un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par les objectifs du SRADDET;**
- **une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie.**

Références :

- Références aux objectifs :

  - encourager la sobriété et organiser les transitions ;
  - réhabiliter thermiquement le bâti résidentiel et tertiaire.

- Références juridiques :

  - Loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat
  - La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dite « Climat et Résilience » - Articles 148 à 180 ;
  - Article R 4251-5 du CGCT ;
  - Article L. 232-2 du code de l'énergie.
  - Code de la Construction et de l' habitation et notamment 17° bis de l'article L. 111-1 du code de la construction et de l'habitation
  - Article 175 de la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant sur l'Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique (loi ELAN) sur les objectifs de réduction de la consommation d'énergie finale des bâtiments tertiaires
  - Décret n°2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire (appelé décret tertiaire).
  - Décret BACS du 20 juillet 2020 pour « Building Automation & Control Systems » qui détermine les moyens permettant d'atteindre les objectifs de réduction de consommation fixées par le décret tertiaire.

Contenu :

Les secteurs résidentiel et tertiaire sont les plus consommateurs d'énergie après l'industrie. Ils sont donc un levier important d'économies d'énergies et de réduction des émissions de GES.
Il s'agit, à travers cette règle, de chercher à augmenter le rythme des travaux de rénovation pour atteindre les objectifs chiffrés par la Région tant dans le parc public de logements que dans le parc privé et le secteur tertiaire.

L'identification de secteurs prioritaires permet d'envisager la massification des rénovations.
Le niveau de performance énergétique et environnementale s'entend comme une approche multicritère combinant :

- en matière d'énergie : la recherche de l'efficacité énergétique et la maîtrise des consommations d'électricité ; la valorisation du potentiel local d'énergies renouvelables ou de récupération ;
- pour l'adaptation au changement climatique : l'adaptation des bâtiments aux risques climatiques et la régulation du confort thermique en toute saison (et notamment le maintien de la fraicheur en été) ;
- une empreinte environnementale réduite: la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la préservation des ressources naturelles non renouvelables, l'utilisation d'éco-matériaux, la réduction de l'énergie grise du bâtiment, la préservation ou la restauration **de la biodiversité ;**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- la préservation de la sécurité et de la santé des occupants ainsi que de tous les intervenants dans les bâtiments et leurs abords ;
- la mise en valeur de la qualité architecturale et/ou patrimoniale et l'intégration avec le bâti environnant et le paysage.

La mutualisation et l'articulation des moyens financiers et techniques à toutes les échelles territoriales sont les conditions nécessaires à l'intensification du nombre de réhabilitations. C'est pourquoi la règle appelle à la mise en place d'une gouvernance territoriale multi-acteurs au service d'une stratégie de réhabilitation thermique du bâti résidentiel et tertiaire.

Inscription territoriale : territoire régional

Mesure d'accompagnement :

La Région a adopté son Programme régional pour l'Efficacité Energétique (PREE), signé avec l'Etat et l'ADEME, et a décidé de déployer un service public de la performance énergétique, de définir un socle minimal en matière de conseils et de préconisations relatifs aux travaux concernés apporté par ce service et de proposer des actions pour la convergence des initiatives publiques et privées en matière de formation des professionnels du bâtiment. La Région accompagne les EPCI dans la mise en œuvre de Guichets Uniques de l'Habitat. Elle contribue au financement du service public d'information et de conseil à la rénovation énergétique des logements et apporte une aide financière aux propriétaires de logements privés pour leurs travaux de rénovation énergétique.
La Régie du Service Public de l'Efficacité Energétique (SPEE) propose un accompagnement technique et financier des ménages dans leurs projets de rénovation de leur logement en maison individuelle ou en copropriété.

Enfin une partie des fonds structurels européens (FEDER) est orientée vers l'atténuation et l'adaptation au changement climatique.

La Région met à disposition les éléments nécessaires à l'identification des secteurs prioritaires d'intervention au travers de l'outil Starter du Système d'Information Géographique (SIG) régional. La Région accompagne les territoires dans la définition d'une stratégie de réhabilitation du parc public et la mise en réseau des ingénieries dédiées (conseillers en énergie partagés).

Cibles des mesures d'accompagnement : PCAET, SCoT, les acteurs relais, les structures d'animation territoriale.

Animation technique dédiée : Région, Régie du SPEE, CD2E.

Modalités et Indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalités d'évaluation de l'application

- consommation énergétique des secteurs Résidentiel – Tertiaire.

2. Indicateurs de résultat

- présence/absence d'une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du bâti résidentiel et tertiaire dans les SCoT et le PCAET conformément aux attendus de la règle ;
- nombre de bâtiments et/ou de logements réhabilités.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.3 - La qualité de l'air améliorée

Règle générale 34 (CAE)

Les SCoT et les PLU / PLUI doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants atmosphériques, et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades, …).

Références :

- Références à l'objectif :
  - améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie.
- Références juridiques :
  - article L 101-2 du code de l'urbanisme (6° et 7° notamment) ;
  - loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui notamment institue le « PREPA » (Programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, voté en juillet 2003, puis précisé par l'Arrêté du 10 mai 2017) en application de la Directive européenne 2001/81/CE) ;
  - Arrêté du 8 décembre 2022 établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques
  - Art D.222-38 du Code de l'environnement définissant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques (SO2, NOx, COVNM, NH3, PM2.5)
  - loi n°96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (Loi Laure, qui crée le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé) et plans d'action (ex « plan particules » de 2010 et le plan d'urgence pour la qualité de l'air de 2013). SRCAE qui ont remplacé les PRQA et dont les éléments essentiels doivent être repris dans le SRADDET ;
  - article L 4251-1 du CGTC : « ce schéma fixe des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière […] de pollution de l'air ».
  - la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle II, a rendu obligatoire la surveillance de la qualité de l'air intérieur pour le propriétaire ou l'exploitant de certains établissements recevant un public sensible (articles L. 221-8 et R. 221-30 et suivants du code de l'environnement).
  - Plan Régional Santé-Environnement 4 et notamment l'objectif 4.1.3 : Développer l'urbanisme favorable à la santé dans les documents de planification et les projets d'aménagement.

Contenu :

Cette règle vise à améliorer la qualité de l'air, la santé publique et la qualité de vie. Elle s'inscrit dans une démarche globale de réduction des émissions de polluants atmosphériques et d'amélioration de la qualité de l'air en région. Elle se traduit en principes et zonages, en tenant compte du fait que les émissions de polluants d'un territoire peuvent dégrader la qualité de l'air d'un territoire voisin.
Son enjeu est d'améliorer la qualité de vie et la santé des personnes plus vulnérables à la qualité de l'air (personnes âgées, enfants, malades, femmes enceintes…) sur un territoire « sensible » approchant les valeurs réglementaires de qualité de l'air sans les dépasser.
Les documents d'urbanisme privilégient les « mesures sans regret » (aussi dites « utiles en tout état de cause »).

Cibles de la règle : SCoT / PLU / PLUI.

Inscription territoriale : une attention particulière est à porter aux territoires où la qualité de l'air est souvent mauvaise ou très mauvaise.

Temporalité : la règle est applicable dès la publication du SRADDET, et sa déclinaison est à mettre à jour en fonction d'éventuelles évolutions de la législation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

La Région soutient la mise à disposition des données d'état des lieux à l'échelle des territoires. Les collectivités via ATMO Hauts-de-France peuvent bénéficier d'outils de modélisation de la qualité de l'air. La carte stratégique de l'air est utile pour identifier les secteurs de dégradation de la qualité de l'air à une maille de 25m. La modélisation 3D est également possible à l'échelle d'un quartier.
La Région soutient les pratiques et les équipements limitant les émissions d'ammoniac d'origine agricole.
La Région contribue à la mise à disposition des données via ATMO Hauts-de-France et l'observatoire climat du CERDD qui proposent avec la plateforme numérique TRACE (https://www.trace-hdf.fr/) de consulter les données d'émissions de polluants atmosphériques et de les comparer aux objectifs régionaux et nationaux. Cet outil rassemble également les données ayant trait au climat (émissions de gaz à effet de serre) et à l'énergie (consommation finale énergétique et production d'énergie renouvelable) pour une approche intégrée Climat-Air-Energie sur les territoires.

Le programme régional FEDER 2021-2027 Hauts-de-France intègre le financement des investissements pour les territoires visant la réduction des émissions de polluants atmosphériques.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités et acteurs recevant des publics sensibles.

Animation technique dédiée : L'Etat et la Région proposent régulièrement aux PCAET via le réseau régional des réunions et webinaires techniques dans le domaine des politiques Climat Air Energie. Un Groupe projet d'information et d'échanges pour les PCAET a été créé sur Géo2france.

Modalités et Indicateurs :

Indicateurs d'Application de la Règle et modalité d'évaluation de l'Application

- présence/absence dans les SCoT d'un zonage où les PLU / PLUI doivent définir des principes d'aménagement visant :
  1. une amélioration de la qualité de l'air (intérieur et extérieur) ;
  2. une diminution de l'exposition des populations à la pollution de l'air sur les territoires disposant d'un modèle à fine échelle.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La règle générale 35 "Les PCAET couvrant une agglomération de -250 000 habitants et sans dépassements réccurents de seuils réglementaires peuvent mettre en place des zones à faible émission (ZFE)" a été supprimée dans le cadre du projet de SRADDET modifié.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3.4 - La prévention et la gestion des déchets organisées

Règle générale 36 (PRPGD)

Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale.

Références :

Références aux objectifs :

- encourager la sobriété et organiser les transitions ;
- réduire les déchets à la source, transformer les modes de consommation, inciter au tri et au recyclage ;
- collecter, valoriser, éliminer les déchets.

Références juridiques :

- article L-541-1-I du code de l'environnement.
- loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) de février 2020

La stratégie du SRADDET porte les objectifs chiffrés suivants en matière de prévention et gestion des déchets :

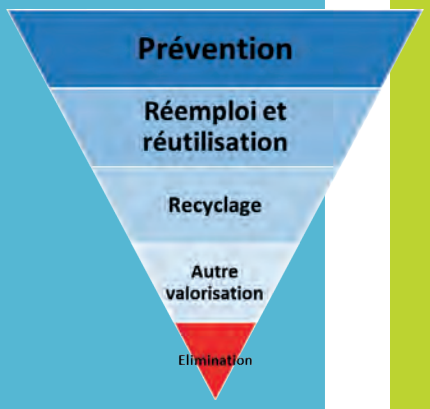
- réduire de 15 % de la quantité de déchets ménagers et assimilés (DMA) produite en 2030 par rapport à 2010 ;
  - développer la tarification incitative
  - développer le réemploi et augmenter la réutilisation afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030
- réduire de 50 % des quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020 ;
- généraliser le tri à la source des déchets organiques, au 1er janvier 2024 ;
- diminuer de 50% le gaspillage alimentaire d'ici à 2025 dans tous les secteurs
- réduire de 8% la quantité de déchets d'activités économiques y compris du BTP produite par unité de valeur en 2023 par rapport à 2010 ;
  - atteindre 5% d'emballages réemployés (par rapport aux emballages uniques) mis en marché en 2023, et 10% en 2027
  - atteindre la fin de la mise sur le marché d'emballages en plastique à usage unique d'ici à 2040
  - atteindre un découplage entre la production de déchets d'activités économiques et la croissance économique.
- valoriser 65 % des déchets non dangereux non inertes en 2025 et 67% en 2031
- augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035
- étendre les consignes de tri à tous les emballages plastiques d'ici 2023,
- tendre vers l'objectif de 100% de plastique recyclé d'ici à 2025
- assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière ou organique d'ici 2025
- valoriser 70% des déchets du BTP en 2020
- réaliser un diagnostic Produit Équipement Matériaux Déchet (PEMD) pour les opérations de démolition / réhabilitation significative (+1000m2)
- limiter à 70% les capacités autorisées de stockage en 2020 et à 50% en 2025 par rapport aux quantités effectivement enfouies en 2010 ;
- limiter à 10% des DMA admis en installations de stockage (en masse) d'ici à 2035
- réduire les apports et la présence des déchets d'origine terrestre retrouvés en mer et sur le littoral ;
- réduire les apports et la présence des déchets en mer issus des activités, usages et aménagements maritimes

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Contenu :

Cette règle vise à orienter et coordonner l'ensemble des actions menées par les pouvoirs publics et les organismes privés en matière de prévention et de gestion des déchets. Elle s'appuie sur les trois principes suivants, dont le respect est sous-jacent à toute action de gestion des déchets :

- la **hiérarchie des modes de gestion des déchets**, dont la prévention constitue un objectif régional majeur ;
- le **principe de proximité** permettant d'assurer la gestion des déchets à l'échelle territoriale la plus pertinente au regard de la disponibilité des modes de traitement ;
- le **principe d'autosuffisance** visant à disposer, à l'échelle territoriale pertinente, d'un réseau adéquat d'installations de traitement et d'élimination des déchets.



Il est ainsi demandé d'élaborer des stratégies territoriales de prévention et de gestion des déchets, en prévoyant :

- des mesures de prévention répondant à l'objectif de transformation des modes de consommation et de production, et d'exemplarité des acteurs publics en matière de prévention et de tri , en cohérence avec les orientations 1 à 5 du PRDGD ;
- les équipements afférents compatibles avec la planification régionale de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) présentée dans le SRADDET, en cohérence avec les orientations 6 à 16 du PRPGD.

Les documents d'urbanisme et de planification doivent exprimer ces stratégies territoriales et s'appuyer sur les fondements légaux et les obligations légales existantes.
Les dossiers de demande d'autorisation d'exploiter déposés en préfecture doivent être élaborés en compatibilité avec la planification régionale de prévention et de gestion des déchets (dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes) présentée dans le SRADDET.

Les modalités de mise en œuvre sont développées au travers de règles complémentaires et de recommandations figurant dans le chapitre dédié en matière de prévention et gestion des déchets du fascicule.
Ces règles complémentaires, signalées dans un encadré bleu, sont opposables.

Cibles de la règle :

- SCoT (à défaut, PLU / PLUI, cartes communales ou documents tenant lieu), PCAET, chartes de PNR ;
- dossiers de demande d'autorisation d'exploiter, arrêtés préfectoraux ICPE ;
- tout opérateur intervenant dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesure d'accompagnement :

- sensibilisation par la Région des publics concernés dans le cadre d'une information spécifique.
- fiabiliser le suivi de la production, valorisation et traitement des déchets (DMA, DAE et DBTP) dans le cadre de l'ODEMA (Observatoire Déchets Matières Hauts-de-France) ; en priorité sur les DAE et sur les déchets du BTP en collaboration avec la CERC Hauts-de-France (Cellule Economique Régionale de la Construction).
- animation dans le cadre d'un observatoire régional Déchets Matières et de groupes de travail spécifiques (sur les marchés publics et la commande publique, les politiques de prévention, la tarification incitative, les CVE et les installations de stockage …), en tant que de besoin, destinés à accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leur stratégie de prévention et de gestion des déchets.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- encourager les initiatives / espaces de gouvernance territorialisée associant acteurs publics et privés autour de la mise en œuvre opérationnelle des objectifs du volet déchets du SRADDET, en articulation avec les démarches de mutualisation, concertation existant sur les territoires (de type étude E2PM – Etude de Planification et Programmation Matières-, EIT –Ecologie Industrielle et Territoriale- par exemple

Cibles de la mesure d'accompagnement :

- collectivités territoriales, leurs groupements et leurs concessionnaires disposant de la compétence dans le domaine des déchets ;
- services préfectoraux pour les arrêtés en matière d'ICPE ;
- personnes publiques pour les décisions dans le domaine des déchets (PC, DUP concernant une installation de traitement de déchets…) ;
- opérateurs de la gestion des déchets, éco-organismes, entreprises du recyclage.

Gouvernance dédiée : Commission Consultative de Suivi Prévention et Gestion des déchets.

Modalités et Indicateurs :

1. Indicateurs d'Application de la Règle et modalité d'évaluation de l'Application

- nombre de documents d'urbanisme mettant en place une stratégie de prévention et gestion des déchets ;
- nombre de collectivités territoriales et leurs groupements couverts par un Programme Local de Prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA)

2. Indicateurs de résultats

- indicateurs d'impact : cf. annexe 8 du PRPGD ;
- prévention : Tonnages de déchets ménagers et assimilés (DMA) collectés ; Tonnages de déchets produits par les activités économiques (hors BTP et Tertiaire), Tonnages des déchets issus des grands chantiers du BTP (déchets non dangereux (DND), déchets inertes (DI)…) ;
- collecte et tri : Nombre de centres de tri ; Quantités de biodéchets collectés par le service public (y compris déchèteries) ; Nombre de collectivités ayant mis en place le tri à la source des biodéchets ; nombre de centre de tri des déchets d'activités économiques (DAE) ; Taux de collecte des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), des déchets d'activités de soins à risques infectieux (DASRI) et véhicules hors d'usage (VHU) ; Nombre de déchèteries accueillant des déchets amiantés ; Tonnages des déchets ménagers et assimilés (DMA) et déchets d'activités économiques (DAE) recyclés ;
- valorisation : Quantités de déchets non dangereux non inertes valorisés sous forme matière. Quantités de déchets ménagers et assimilés (inertes et déchets dangereux inclus) valorisés sous forme matière, Quantité des DMA valorisées sous forme organique ; Tonnage de DNDNI valorisés énergétiquement ; Capacités autorisées des UVE (unités de valorisation énergétique) et indicateur R1 ;
- élimination : Quantités annuelles de déchets non dangereux (DNDNI) admises en installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) ; Capacités annuelles autorisées pour les installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) ; Tonnage et volume des déchets inertes stockés en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) ; Capacité totale des installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Règle générale 37 (PRPGD)

Les autorités compétentes intègrent un volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solutions de collecte et de stockage de ces déchets, compatible avec la planification régionale.

Références :

- Références aux objectifs :

  - encourager la sobriété et organiser les transitions ;
  - collecter, valoriser, éliminer les déchets.

- Références juridiques :

  - article R-541-16-II du code de l'environnement.

Contenu :

Les autorités compétentes intègrent un volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » dans leurs démarches de planification, en particulier les plans de continuité d'activité (PCA).
Le volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » de ces documents doit permettre, en cohérence avec l'orientation 17 du PRPGD :

- d'identifier des zones de collecte et de regroupement pour ces situations, en lien avec le dispositif ORSEC :

  - aires de stockage de déblais provenant de routes, canaux, ports, aéroports, … ;
  - aires de dépose pour les apports spontanés faits par les populations sinistrées ;
  - sites d'entreposage intermédiaire de niveau 1, regroupant les déchets dangereux et non dangereux (bois et déchets verts, encombrants dont meubles, DEEE, etc.) ;
  - sites d'entreposage intermédiaire de niveau 2, où massifier et trier ces déchets (déchèteries, quais de transfert, parkings de zones commerciales, terrains vagues ou agricoles…).

- d'assurer que les autorités en charge de la collecte des déchets disposent de plusieurs sites potentiels adaptés aux différents types de déchets, ainsi qu'aux différents types de crise potentielle.

Cibles de la règle :

- SCoT (à défaut, PLU / PLUI, cartes communales ou documents en tenant lieu) / PCAET / chartes de PNR ;
- tout opérateur intervenant dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets.

Mesures d'accompagnement :

- sensibilisation par la Région des SCoT sur cette règle dans le cadre d'une information spécifique ;
- mise en place d'un groupe de travail afin de déterminer les risques par territoire et les installations susceptibles de contribuer à des zones tampon temporaires ;
- l'observatoire régional Déchets / Ressources réalisera un bilan et un retour d'expériences pour permettre une capitalisation à l'échelle régionale.

Cibles des mesures d'accompagnement : collectivités territoriales et leurs groupements, opérateurs de la gestion des déchets, éco-organismes, entreprises du recyclage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Gouvernance dédiée : Commission Consultative de Suivi Prévention et Gestion des déchets.

Inscription territoriale : territoire régional.

Modalités et Indicateurs :

1. Indicateur d'Application de la Règle et modalité d'évaluation de l'Application

- nombre de documents d'urbanisme, de PCAET, de chartes de PNR, intégrant un volet « prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 38 (PRPGD)

Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets, une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec les feuilles de route nationale et régionale d'économie circulaire, la planification régionale déchets et son plan d'action en faveur de l'économie circulaire du PRPGD annexé, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire, en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027

Références :

- Références aux objectifs :

  - encourager la sobriété et organiser les transitions ;
  - soutenir les excellences régionales ;
  - collecter, valoriser, éliminer les déchets ;
  - réduire les déchets à la source, transformer les modes de consommation, inciter au tri et au recyclage ;
  - déployer l'économie circulaire.

- Références juridiques :

  - article L-541-1-I du code de l'environnement ; Article R-541-16-I-6°) du code de l'environnement ;
  - feuille de route nationale économie circulaire - 50 mesures pour une économie 100% circulaire – avril 2018.
  - loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) du 10 février 2020

Contenu :

Il s'agit d'envisager le Déchet comme pouvant constituer une des ressources « matière » du territoire, de mettre en place des actions permettant de sortir de la logique linéaire du « produire, consommer, jeter », et d'entrer dans une dynamique plus vertueuse « de boucler la boucle ».

Il convient de prendre en compte les principes d'action suivants :

- favoriser les initiatives visant l'allongement de la durée d'usage des biens et la consommation responsable (réparation, réemploi, réutilisation, limitation des gaspillages,…) ;
- boucler la boucle, avec le maintien des matériaux dans l'économie si possible locale ou régionale pour tendre vers le principe « d'autosuffisance » : proximité, circuits courts, synergies locales ;
- considérer que le Déchet constitue une Ressource et donc qu'il convient de passer de la gestion des déchets à la production de Ressources ;
- passer de la Hiérarchie des modes de traitement de déchets à la hiérarchie des modes de valorisation des ressources, en donnant la priorité à la valorisation « matière » puis à la valorisation « énergétique » ;
- intégrer des notions de « cascades de valorisation », en envisageant plusieurs niveaux de valorisations en partant de la plus haute valeur ajoutée à la plus faible valeur ajoutée ;
- appliquer la hiérarchie des usages des ressources lors de la conception (utilisation des matières premières recyclées en 1er lieu, renouvelables et recyclables), en vue d'assurer une utilisation la plus efficace possible des ressources disponibles ;
- prendre en compte l'impact du cycle de vie et la gestion du risque pour privilégier les traitements de recyclage avec un moindre impact environnemental ou concevoir des nouvelles matières recyclées ou produits recyclables ;
- privilégier les projets favorisant le développement d'activités sur le territoire considéré ainsi que la création d'emplois.

Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets, une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec les feuilles de route nationale et régionale d'économie circulaire, le PRPGD et son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire, en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027 ainsi que la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) de février 2020.

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

En effet, les collectivités sont les relais incontournables pour mettre en œuvre des politiques et des programmes d'économie circulaire territorialisés permettant de mobiliser leurs acteurs locaux (habitants, société civile, acteurs institutionnels et économiques).

Pour réaliser la transition vers une économie plus circulaire, ces démarches peuvent notamment s'appuyer sur les modalités d'action suivantes articulées autour de grands leviers.

Levier d'une vision partagée du territoire en faveur de l'économie circulaire :
- réaliser un bilan des ressources/déchets du territoire, en complément de la connaissance des flux de déchets et des capacités de gestion et traitement du PRPGD ;
- faire l'état des lieux des structures et actions majeures sur le territoire dans le domaine des déchets s'inscrivant dans l'économie circulaire ;
- identifier les acteurs socio-économiques incontournables à associer aux différentes instances d'élaboration et de suivi de la démarche.

Levier de la commande publique en faveur de l'économie circulaire :
- dans les marchés de services, fournitures ou travaux :
- soutenir la prévention des déchets, la lutte contre l'obsolescence programmée, la lutte contre le gaspillage alimentaire ;
- soutenir le réemploi, les matériaux issus de la réutilisation / du recyclage ou intégrant des matériaux recyclés ou réparés afin de concourir au développement des filières ressources/ matières, notamment pour les équipements électriques et électroniques, les textiles et les déchets d'ameublement ;

Levier de l'urbanisme en faveur de l'économie circulaire :
- dans les opérations d'aménagement, prévoir des espaces fonciers pour des activités liées à l'économie circulaire (unités de gestion des déchets, ressourceries, compostage de proximité…) ;
- favoriser le regroupement des entreprises et la mutualisation des biens et des services dans les stratégies de développement économique, dans une perspective d'écologie industrielle et territoriale.

Levier du développement économique en faveur de l'économie circulaire :
- recourir à l'expérimentation/action comme mode d'action à privilégier, que ce soit pour démontrer la faisabilité opérationnelle (technique et organisationnelle) ou pour pouvoir échanger entre acteurs en vue de faire émerger les conditions nécessaires pour la généralisation de solutions nouvelles ;
- favoriser le développement de projets alimentaires territoriaux à forte composante environnementale, et de projets de consommation durable (rapprochement producteurs, transformateurs, distributeurs, collectivités et consommateurs).

Levier de la mobilisation des acteurs et du citoyen en faveur de l'économie circulaire :
- promouvoir les pratiques de consommation durable, la lutte contre le gaspillage et le changement de comportement ;
- promouvoir les pratiques de production-consommation locales et l'innovation sociale ;
- développer l'engagement des acteurs du territoire dans une dynamique d'économie circulaire et les accompagner dans la mise en place d'initiatives locales
- recenser, promouvoir et soutenir les initiatives de consigne pour réemploi dans le territoire

L'aspect foncier ne doit également pas être négligé, avec une nécessaire prise en compte dans les différents documents d'urbanisme des espaces dédiés à la gestion des déchets : point de collecte des biodéchets, espace dédié au réemploi, extension des déchèteries, installations de traitement… Autant de projets dont l'espace doit être pensé, notamment dans un contexte de contrainte forte sur le foncier, et l'objectif de zéro artificialisation nette.

Cibles de la règle : SCoT / PLU / PLUI / PCAET,…

Publics cibles principaux :
- collectivités et groupements de collectivités compétents,… ;
- Parcs naturels régionaux ;
- tout opérateur intervenant dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesures d'accompagnement : la Région réalisera une animation spécifique dans le cadre d'un observatoire régional Déchets / Ressources et invitera les acteurs facilitateurs de l'économie circulaire, dont les collectivités, à participer aux travaux des Groupes techniques et Comités régionaux ressources.

Cibles de la mesure d'accompagnement : collectivités territoriales et leurs groupements, opérateurs de la gestion des déchets, éco-organismes, entreprises du recyclage.

Gouvernance dédiée : Commission Consultative de Suivi Prévention et Gestion des déchets.

Modalités et Indicateurs :

1. Indicateurs d'Application de la Règle et modalité d'évaluation de l'Application

- nombre de collectivités engagées dans le référentiel Economie circulaire du programme « Territoire Engagé Transition Ecologique » de l'ADEME
- nombre de collectivités disposant du label économie circulaire du programme "territoire engagé transition écologique " de l'ADEME
- nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les entreprises ou le monde économique
- nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les acteurs de la recherche

2. Indicateurs de résultat

- indicateurs d'impact : cf. annexe 8 du PRPGD.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3.5 - Les fonctionnalités écologiques restaurées

Règle générale 39 (CAE)

Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.

Références :

- Références aux objectifs :
  - encourager la sobriété et organiser les transitions ;
  - maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en terme de piège à carbone.
- Références juridiques :
  - loi TECV - stratégie nationale Bas Carbone – loi reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages ;
  - loi d'avenir pour l'agriculture et la forêt.

Contenu :

Avec l'accord de Paris, la France s'est engagée à atteindre la neutralité carbone au cours de la 2ème moitié du XXIème siècle. Dans ce cadre, la Région Hauts-de-France se donne pour objectif de maintenir et de restaurer les sols notamment pour leur capacité à piéger le carbone.

Les sols stockent, sous forme de matière organique, 2 à 3 fois plus de carbone que l'atmosphère. Il existe un lien entre la concentration de CO2 (dioxyde de carbone) dans l'atmosphère et le réchauffement climatique. Celui-ci a été notamment provoqué depuis l'ère industrielle par le déstockage de carbone, la production et combustion d'énergies fossiles, la production de ciment, métaux, verre et papier, les changements d'exploitation (labours profonds…) et d'affectation des sols ainsi que par la déforestation.

Un des leviers pour stopper l'augmentation de la concentration de CO2 dans l'atmosphère est d'accroitre chaque année le stock de carbone dans les 10 à 30 premiers centimètres du sol en changeant les pratiques de son utilisation.

L'objectif est que les « sorties » (CO2, carbone dissous et érosion) soient inférieures aux « entrées » (stockage dans la matière organique du sol).

En région Hauts-de-France, le stock de carbone est faible (48 T/ha en moyenne sur une épaisseur de 30 cm) avec une nette tendance à la baisse depuis les années 1970 (source : site internet DREAL Hauts-de-France 2018).

Des outils de mesure existent, à disposition des territoires, pour évaluer et suivre les stocks de carbone. Ce suivi permet, en application du principe « Eviter, Réduire, Compenser » la définition de mesures compensatoires justes afin de maintenir ou restaurer la capacité de stockage du sol.

Cependant un habitat naturel, et les fonctions écologiques qu'il offre, sont caractéristiques d'une composition physico-chimique et organique d'un sol. L'enjeu de « compensation carbone» d'un projet d'aménagement sur un territoire ne doit pas conduire à une transformation du sol telle que l'habitat et les fonctions écologiques initiales disparaissent. Il existe quelques cas régionaux de landes eutrophes et de coteaux calcaires naturellement pauvres en carbone (ce qui fait leur richesse écologique), qui ne doivent pas faire l'objet de boisement ou de recharge de sol en carbone.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cibles de la règle : SCoT.

Inscription territoriale : territoire régional.

Mesure d'accompagnement : la Région soutient la mise à disposition de données relatives au carbone des sols via l'Observatoire Régional du Climat et notamment son outil ESPASS.

Au travers de sa stratégie agricole, la Région soutient des opérations qui contribuent à diminuer les émissions de GES et de polluants atmosphériques et à accroitre le stock de carbone des sols, telles que :

- les programmes d'activités des opérateurs techniques qui assurent des missions d'animation et d'accompagnement des agriculteurs au travers de la mise en œuvre du plan bio, du plan agro-écologie, des opérations bas carbone, du développement des légumineuses, etc…
- les investissements matériels dans les exploitations agricoles (PCAE/PREAD : Plan de Compétitivité et d'Adaptation des Exploitations agricoles/Plan régional pour la REsilience et l(Adaptation des exploitations ; REGP : Dispositif de soutien à la Régénération des Prairies ; Apple à projet FEADER, PAFI : dispositif Pass Agri Filière, etc..)
- les changements de pratiques agricoles (Mesure Agro-environnementales et Climatique MAEC transition, diagnostic agro-écologique, aide certif bio etc…

Cibles de la mesure d'accompagnement : SCoT.

Modalités et Indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalité d'évaluation de l'application

- dans les SCoT, présence/absence d'éléments garantissant le maintien et la restauration de la capacité de stockage carbone des sols par les stratégies d'aménagement, ainsi que des modalités de maintien, restauration et compensation ;
- suivi par les SCOT de l'évolution du stock de carbone de leur territoire ;
- suivi de l'évolution du stock de carbone régional.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Règle générale 40 (BIO)

Les chartes de PNR, SCoT, PLU, PLUI doivent prévoir un diagnostic et des dispositions favorables à la préservation des éléments de paysages.

Références :

- Références à l'objectif :
  - garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête de la biodiversité des chemins ruraux.

- Références juridiques :
  - loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
  - décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
  - décret n°2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
  - décret n° 2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue ;
  - ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels ;
  - loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
  - loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.

Contenu :

Cette règle vise à garantir une protection des éléments du paysage au regard de leur contribution à la protection de la biodiversité. Cette protection peut s'opérer via un classement de ces éléments dans le PLU / PLUI. L'ensemble des éléments du paysage qui contribuent à la biodiversité, à la nature ordinaire et/ou patrimoniale, sont concernés. Ces éléments du paysage peuvent recouvrir des réalités diverses et à apprécier localement : mares, fossés, talus, arbres isolés, haies, bosquets, pied d'éolienne renaturé, etc.

Le caractère concerté est essentiel dans la mise en œuvre de la règle. La protection est susceptible d'amener certaines exigences quant à ces éléments de paysage. La philosophie de la règle ne vise donc pas une approche exhaustive, mais à classer ce qui fait consensus entre les acteurs locaux, au profit de la biodiversité et des paysages.

Les documents visés par cette règle peuvent, au choix, garantir cette préservation directement lors de leur élaboration, ou à défaut l'initier en vue d'une finalisation ultérieure au titre de la mise en œuvre du document.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / chartes de PNR.

Temporalité : progressivement durant le temps de mise en œuvre du SRADDET.

Mesure d'accompagnement :

La Région incite à mobiliser prioritairement les dispositions et outils déjà existants, notamment les plans paysage ou les dispositions offertes dans le code de l'urbanisme au titre du paysage. La Région accompagne les territoires dans l'atteinte des objectifs fixés par la mise en œuvre de ses compétences et des outils spécifiques (objectifs biodiversité du FEDER, dispositifs tels que des appels à projets, conventions partenariales, etc.).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Modalités et Indicateurs :

1. Indicateurs d'application de la règle et modalité d'évaluation de l'application

Vérifier la mise en place d'outil dans les SCoT et PNR visant à la préservation du paysage, pérennisation des éléments de paysage :

- inventaire des différents éléments de paysage dans chaque PLU / PLUI / SCoT dans lequel apparaît un classement consensuel des éléments à préserver ;
- à défaut si ces documents (PLU / PLUI / SCoT …) existent déjà, ils doivent entamer une démarche de préservation de ces éléments pour en intégrer un classement lors de leur révision respective.

2. Indicateurs de résultat

- regard porté sur les zones qui ont été classées ;
- évolution du ratio surface naturelle/ nombre d'habitants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Règle générale 41 (BIO)

Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUI doivent lors de leur élaboration ou de leur révision s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux, et prioritairement de ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou être au service du déploiement des trames vertes. Les travaux d'élaboration et révision de ces documents doivent permettre d'alimenter un état des lieux des chemins ruraux existants à l'échelle des Hauts de France.

Références :

- Références à l'objectif :
  - garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête de la biodiversité des chemins ruraux.

- Références juridiques :
  - loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
  - décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
  - décret n°2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
  - décret n° 2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue ;
  - ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels ;
  - loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
  - loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Contenu :

Les chemins ruraux sont les chemins appartenant aux communes, affectés à l'usage du public, qui n'ont pas été classés comme voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune et ont principalement un rôle fonctionnel. Ils permettent aux exploitants agricoles et/ou forestiers et aux propriétaires terriens d'accéder à leur parcelle ainsi que la pratique de sports et loisirs de nature.

Au profit de l'agriculture, ils jouent également un rôle pour limiter l'érosion des sols suivant leur orientation, et offrent un vivier de pollinisateurs et d'insectes auxiliaires. Les chemins ruraux, par le maillage serré qu'ils forment, peuvent également jouer un rôle de connexion entre des éléments isolés du paysage, voire avec certains réservoirs de biodiversité.

La Région entend renforcer ce rôle de connexion au profit d'espèces végétales et animales qui trouvent à leurs abords des repères dans le paysage, des abris, des sources de nourriture.

La règle concerne les chemins existants et ceux permettant de garantir une fonctionnalité écologique.

Les documents visés par cette règle peuvent, au choix, garantir cette préservation directement lors de leur élaboration, ou à défaut, l'initier en vue d'une finalisation ultérieure au titre de la mise en œuvre du document.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / chartes de PNR.

Inscription territoriale : territoire régional.

Temporalité : progressivement durant le temps de mise en œuvre du SRADDET : à mesure de l'élaboration ou de la révision des documents visés, ou de manière volontaire sur initiative locale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Mesures d'accompagnement :

Le SRADDET recommande de :

- mener une dynamique concertée et partenariale, en particulier avec les usagers ainsi que les propriétaires et exploitants voisins des chemins concernés ;
- assurer une diversité de strates végétales sur leurs accotements et une diversité floristique, afin de favoriser la présence d'insectes, de pollinisateurs, d'auxiliaires ;
- favoriser lorsqu'il y a lieu la préservation et la protection des accotements, talus, fossés, …;
- s'assurer de la fonctionnalité des chemins pour les usagers, notamment agricoles.
- la Région accompagne les territoires dans l'atteinte des objectifs fixés par la mise en œuvre de ses compétences et des outils spécifiques (objectifs biodiversité du FEDER, dispositifs tels que des appels à projets, conventions partenariales, etc.).

Il est conseillé de se rapprocher des Conseils Départementaux au titre des plans départementaux des itinéraires de promenade et de randonnées (PDIPR).

Modalités et indicateurs

1. Indicateurs d'application de la règle et modalité d'évaluation de l'application

Vérification de la bonne identification des chemins ruraux :

- le document concerné (SCoT / PLU / PLUI / chartes de PNR) présente des informations relatives aux chemins ruraux :
- visant les lieux à préserver tels les chemins ruraux ;
- visant la préservation de leur biodiversité ;
- précisant le linéaire rural.

2. Indicateurs de résultat

- informations relative aux chemins ruraux permettant d'alimenter un inventaire du nombre linéaire de chemin existant dans les Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 42 (BIO)

Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUI s'assurent de la non-dégradation de la biodiversité existante, précisent et affinent les réservoirs de biodiversité identifiés dans le rapport. Ces documents contribuent à compléter la définition :

- **des réservoirs de biodiversité ;**
- **des corridors de biodiversité en s'appuyant notamment sur une trame fonctionnelle ou à restaurer de chemins ruraux ;**
- **des obstacles au franchissement de la trame fonctionnelle, en identifiant des mesures pour renforcer leur perméabilité, notamment concernant les infrastructures.**

Ils définissent les mesures prises pour préserver et/ou développer ces espaces. Ils s'assurent de la bonne correspondance des continuités avec les territoires voisins et transfrontaliers.

Références :

Références à l'objectif :

- maintenir et développer les services rendus par la biodiversité.

Références juridiques :

- loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
- décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
- décret n°2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- décret n° 2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue ;
- ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels ;
- loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.

Contenu :

Cette règle vise à répondre aux obligations de mise en œuvre d'une trame verte et bleue fonctionnelle, au profit de la biodiversité et facilitant les possibilités de migration des espèces. Elle répond en cela à l'article R4251-11 du code général des collectivités territoriales.

Les documents visés par la règle ont à reprendre les définitions régionales des réservoirs de biodiversité et à les compléter s'ils le jugent nécessaire. Les documents visés par la règle s'appuient sur les propositions de corridors émises par le SRADDET, les complètent et les précisent, s'assurent de la bonne cohérence avec les territoires limitrophes.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / chartes de PNR.

Inscription territoriale : territoire régional.

Temporalité : progressivement durant le temps de mise en œuvre du SRADDET : à mesure de l'élaboration ou de la révision des documents visés, ou de manière volontaire sur initiative locale.

Mesures d'accompagnement :

Il est notamment recommandé pour la mise en œuvre de :

- développer lors du diagnostic territorial une dimension biodiversité intégrant les notions d'habitats, d'espèces et de fonctionnalités écologiques ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- partager le projet de traduction des trames vertes et bleues porté par ces documents avec le monde agricole et être attentif à la bonne prise en compte des enjeux liés à la création et au développement d'exploitations agricoles ;
- introduire dès l'amont l'usage des espaces, notamment en termes de productions ou d'exploitations (agricole, forestière, extractive, etc.) ;
- définir de manière concertée la hiérarchisation des continuités écologiques au regard des enjeux territoriaux majeurs ;
- adapter les échelles des cartographies supports de la définition de la Trame Verte et Bleue lors de l'élaboration des documents de planification urbaine (SCoT / PLU / PLUI …). Assurer la cohérence des continuités écologiques au regard des territoires voisins ;
- prévoir les recommandations nécessaires à la préservation des corridors écologiques en cas de projet d'infrastructure ou d'aménagement, au regard de la fonctionnalité du/des corridor(s) concerné(s) ;
- veiller à ne pas porter atteinte à la fonctionnalité des corridors ;
- s'appuyer sur les Orientations Nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques fixées par le décret n°2014-45 du 20 janvier 2014.

Le SRADDET rappelle l'importance du rôle de « porter à connaissance » des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) auprès des élus et des acteurs de l'aménagement du territoire. Toutefois, les ZNIEFF sont de vastes entités écologiques, aux enjeux parfois diffus au sein du zonage, et hétérogènes entre zonages. Cela justifie de ne pas généraliser leur prise en compte dans les réservoirs de biodiversité au niveau régional. Par ailleurs, est ressortie de la concertation la nécessité de poursuite des mises à jour des inventaires pour certains anciens zonages.

Cependant, en ce qu'elles participent à mettre en en évidence la diversité biologique dans les territoires, le SRADDET incite les acteurs locaux à mesurer la pertinence de leur prise en compte dans la définition des continuités écologiques locales.

La Région accompagne les territoires dans l'atteinte des objectifs fixés par la mise en œuvre de ses compétences et des outils spécifiques (objectifs biodiversité du FEDER, dispositifs tels que des appels à projets, conventions partenariales, etc.).

En faveur de la résorption des obstacles, les plans et programmes peuvent intégrer des dispositions permettant :

- d'approfondir les connaissances sur le caractère fragmentant dans les éléments constitutifs de la TVB du SRADDET,
- d'inciter les collectivités à assurer la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de projets de restauration de continuité écologique sur leur territoire ou à aider à l'émergence de maîtrises d'ouvrages (associations, entreprises, etc.),
- d'inciter les collectivités à mener des réflexions avec les gestionnaires d'infrastructures, pour définir et mettre en œuvre des projets de résorption d'obstacles aux continuités écologiques et d'actions de restauration de la perméabilité écologique des infrastructures. Ces projets, mis en œuvre de façon volontaire, peuvent prendre la forme :
  - de travaux d'amélioration des ouvrages existants et aménagements écologiques connexes,
  - de création de nouveaux passages à faune,
  - d'aménagements plus légers (signalisation, effaroucheurs, etc.).
- de définir des programmes d'actions pour que les projets d'amélioration ou de rénovation d'aménagements ou d'infrastructures existants (élargissement d'infrastructures, réaménagement de carrières, renouvellement de concession en hydroélectricité, etc.) rétablissent la transparence écologique.

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'Application de la Règle et modalité d'évaluation de l'Application

Vérification si les réservoirs de biodiversité sont bien identifiés dans le rapport :

- les documents identifient les réservoirs de biodiversités, s'appuyant sur une trame verte fonctionnelle ou à restaurer ;
- des mesures sont prises pour préserver ces espaces et/ou les développer ;
- des continuités existent avec les territoires voisins.
- Suivi des surfaces protégées et des mesures de protection de nature réglementaire, foncière et contractuelle mises en œuvre.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. Indicateur de résultat

Evolution de l'occupation des sols.

Indicateur « rétablissement des continuités écologiques aquatiques », sur le nombre d'ouvrages conformes réalisés. Indicateur : Quantitatif pour lesquels ne sont connus que les ouvrages ayant fait l'objet d'une demande de subventions auprès des Agences de l'eau.

Indicateur « Évolution de la fragmentation des milieux naturels et semi-naturels », indicateur quantitatif de suivis des ouvrages réalisés par les concessionnaires autoroutiers et quelques ouvrages routiers. Marge de progression éventuelle : mise en place d'un suivi régional sur tous les gestionnaires d'infrastructures linéaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Règle générale 43 (BIO)

Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUI identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont :

- **sous-trame forestière ;**
- **sous-trame des cours d'eau ;**
- **sous-trame des milieux ouverts ;**
- **sous-trame des zones humides ;**
- **sous-trame du littoral.**

Références :

Références à l'objectif :

- maintenir et développer les services rendus par la biodiversité.

Références juridiques :

- loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
- décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
- décret n°2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- décret n° 2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue ;
- ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels ;
- loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;
- loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.

Contenu :

C'est à l'échelle des SCoT / PLU / PLUI que la déclinaison opérationnelle de la trame verte et bleue s'opère. Cette règle vise donc à assurer la bonne prise en compte des objectifs et recommandations par sous-trame du SRADDET. Elle incite à identifier la trame verte et bleue avec une précision adaptée à leur échelle.

Pour cela, la Région au travers du SRADDET incite les SCoT / PLU / PLUI à mobiliser les outils à leur disposition pour assurer la préservation de la trame verte et bleue lorsque les enjeux le justifient :

- délimitation des espaces à protéger dans le cadre des SCoT, afin de transcrire les réservoirs et/ ou corridors avec la possibilité de mobiliser des prescriptions aux documents de rang inférieur ;
- règlement du PLU / PLUI, mise en place d'Orientations d'aménagement et de programmation « Trame verte et bleue » volontariste, etc.

Cibles de la règle générale : SCoT / PLU / PLUI / chartes de PNR.

Inscription territoriale : territoire régional.

Temporalité : progressivement durant le temps de mise en œuvre du SRADDET : à mesure de l'élaboration ou de la révision des documents visés, ou de manière volontaire sur initiative locale.

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Modalités et indicateurs :

1. Indicateurs d'Application de la Règle et modalité d'évaluation de l'Application

Vérification de l'identification, justification, transcription :

- le document concerné (SCoT / PLU / PLUI, chartes de PNR) identifie :
  - les réservoirs de biodiversité et les sous-trames existant sur le territoire. Il justifie leur prise en compte et transcrit les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques et présente le cas échéant les cartes suivantes :
  - cartographie d'occupation des sols ;
  - cartographie des habitats par sous trames

2. Indicateurs de résultat

- suivi des superficies constitutives des sous-trames :
  - superficie des forêts et des terrains boisés ;
  - superficie des zones humides d'importance majeure ;
  - surface de pelouses sèches ;
  - zones humides protégées ; -
  - autres à caractériser.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

CHAPITRE DÉDIÉ EN MATIÈRE DE PRÉVENTION ET GESTION DES DÉCHETS

Les règles déchets font l'objet de 15 règles complémentaires et opposables présentées dans ce chapitre dédié.

Les règles complémentaires de la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets sont encadrées et s'appliquent à la mise en œuvre des 2 règles déchets suivantes :

- n°36 : Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et la gestion des déchets mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale.
- n°37 : Les autorités compétentes intègrent un volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solutions de collecte et de stockage de ces déchets, compatible avec la planification régionale.

1. LES INSTALLATIONS QU'IL APPARAIT NECESSAIRE DE FERMER, D'ADAPTER ET DE CREER

Différents principes régissant la création, l'adaptation ou la fermeture d'installations relatives à la gestion des déchets ont été retenus pour la durée de la planification régionale :

- Développer le maillage d'unités de gestion de proximité et anticiper la disponibilité de surfaces foncières pour ces infrastructures/équipements, notamment pour la valorisation des biodéchets et des déchets inertes
  - la création de nouvelles unités de gestion doit être réalisée au regard des besoins à couvrir sur le moyen ou long terme sur le territoire desservi par l'unité, en cohérence avec l'offre existante sur le territoire et sur les territoires limitrophes.
  - l'optimisation, la modernisation d'installations existantes ainsi que la création de nouvelles unités font l'objet d'une approche territoriale (prenant notamment en compte une approche de mutualisation des investissements entre territoires, le développement de l'emploi, de l'innovation et des nouvelles technologies).
- Favoriser la prévention et le recyclage matière, et parvenir, sur la durée du plan, à capter la plupart des flux vers des filières de valorisation, notamment pour les déchets issus de chantiers du BTP
- Optimiser les unités de valorisation énergétique, au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants, en s'assurant de la progression de leurs performances énergétiques et environnementales, et en les utilisant prioritairement pour les déchets ménagers et assimilés résiduels,
- Mettre en œuvre une dégressivité des capacités régionales des Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND), dès l'entrée en vigueur de la planification régionale, au fur et à mesure des demandes déposées en préfecture par les exploitants :
  - en assurant l'application des principes de proximité et d'autosuffisance, et en intégrant notamment des unités de pré-traitement des déchets
  - en cohérence avec les besoins de capacités de stockage pour certains types de déchets (déchets ultimes de situations exceptionnelles).

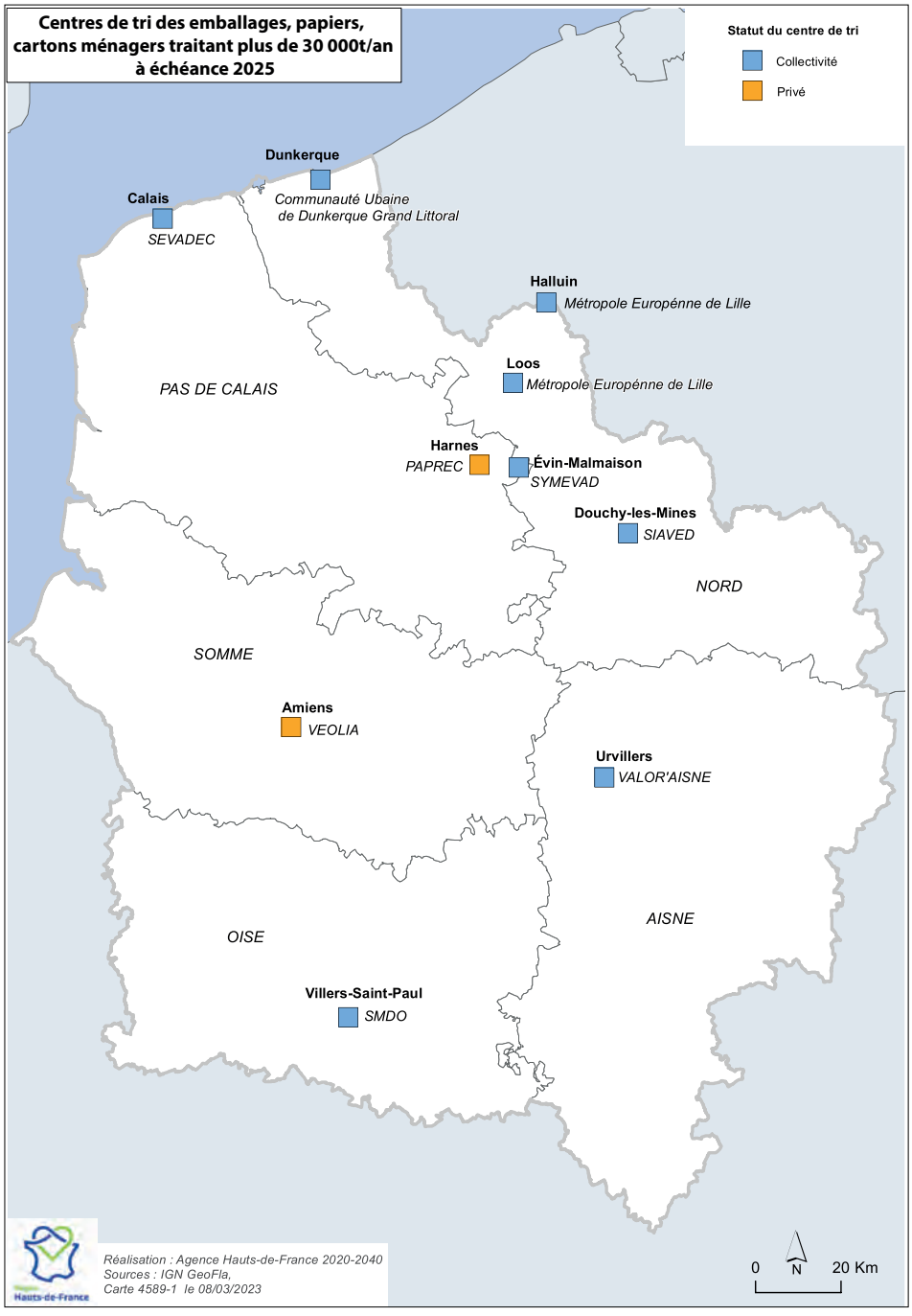
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Recourir de manière privilégiée à du transport alternatif à la route pour tous les types de déchets. Cet objectif sera tout particulièrement développé pour l'acheminement des déchets produits par le BTP, notamment des terres polluées, vers les installations de traitement ou de valorisation.
- Mettre en place une politique d'animation et d'accompagnement des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets afin d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs de la planification régionale dans un souci de réduction des impacts environnementaux (logique de proximité, stratégies d'écologie Industrielle et Territoriale, limitation des impacts liés aux transports)

Les paragraphes suivants précisent les installations qu'il apparait nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer afin d'atteindre les objectifs régionaux en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance.

1.1 Déchets non dangereux non inertes

Unités de tri relevant du service public des Déchets Ménagers et Assimiles (DMA)
Si les capacités administratives des nombreux centres de tri sont suffisantes, leurs capacités techniques sont à moderniser pour traiter les nouveaux tonnages triés dans le cadre de l'extension des consignes de tri (collectes séparées, tri matière des DAE/encombrants). Des investissements sont à prévoir pour moderniser les sites ou en créer de nouveaux.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Adapter le parc de centres de tri à l'extension des consignes de tri pour l'ensemble des déchets d'emballages ménagers d'ici à 2022, dans le cadre de démarches territoriales concertées, intégrant une étude, à l'échelle géographique qui paraîtra la mieux adaptée, de l'évolution de la fonction tri des emballages et papiers/journaux des DMA, en vue notamment de définir, dans le cadre d'une réflexion multi filières déchets :

- la bonne zone de collaboration entre collectivités ;
- le service public souhaité à cette échelle, dont le niveau de tri souhaité ;
- le cadre juridique et financier de cette collaboration ;
- les modalités d'optimisation des transports, en vue d'une réduction de l'impact CO2 de la gestion des déchets ;
- l'identification des sites dont l'activité de tri pourrait s'arrêter et les modalités de reconversion de ces sites, en préservant le foncier et les emplois existants ;
- l'adaptabilité de l'installation dans le temps.

Les demandes de création, adaptation et fermeture d'installations sont examinées au regard de cette règle.

(PRPGD orientation n°6)

Les capacités des centres de tri agréés par ECO TLC en région Hauts de France, actuellement suffisantes dans la mesure où les quantités triées représentent le double des quantités collectées en région Hauts-de-France (42.000 T en 2015), sont à maintenir.

(PRPGD orientation n°6)

Centres de prétraitement mécanique des déchets non dangereux non inertes

Afin d'accroître à son maximum la valorisation des matières, en amont de l'incinération ou du stockage et dans le respect de la hiérarchie de gestion des déchets, des unités de sur-tri mécaniques pourraient être développées sous réserve :

- De la mise en œuvre de toutes les opérations de tris sélectifs en amont des emballages, des papiers-carton, des biodéchets et des déchets dangereux,
- D'une valorisation et d'un traitement à proximité des produits issus de ces unités,
- Que les exutoires définis soient pérennes et justifiés et qu'ils fassent l'objet de contractualisation.

(PRPGD orientation n°10)

Unités de méthanisation et de compostage

La planification régionale prévoit d'encourager l'ouverture des acteurs à la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets des ménages, des entreprises, des activités agricoles et l'émergence de projets collectifs d'installations.
La planification régionale recommande de développer des filières de valorisation des biodéchets dans une logique de proximité et d'équilibrage territorial.

En lien avec l'objectif climat d'atteindre une puissance de 9 TWH issue de la méthanisation en 2031 :

La planification régionale prévoit la création d'environ 150 unités de méthanisation « agricole », ouvertes à une approche multiflux.

La planification régionale incite à l'émergence d'une dizaine d'unités de méthanisation traitant les biodéchets des collectivités et leurs boues d'assainissement, également ouvertes à une approche multi flux.

(PRPGD orientation n°11)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Centres de valorisation énergétique

En 2020, les installations d'incinération n'atteignant pas le seuil R1 sont considérées comme un mode d'élimination et doivent faire application des limitations prévues à l'article R.541-17-II du code de l'environnement.

(PRPGD orientation n°12)

En région, compte tenu de leurs performances énergétiques les 9 installations existantes, sont considérées comme unité de valorisation énergétique au sens de la loi.

Les capacités régionales d'incinération avec valorisation énergétique doivent être adaptées en cohérence avec le développement de la prévention et de la valorisation matière conformément à la hiérarchie des modes de gestion des déchets et dans le respect du principe de proximité.

En vertu de l'article R541-1-I-9 du code de l'Environnement, afin d' atteindre l'objectif de 70 % la valorisation énergétique des déchets ne pouvant pas faire l'objet d'une valorisation matière ou organique, la planification régionale prévoit 1,8 millions de tonnes de DNDNI valorisées énergétiquement en 2025

La généralisation du tri à la source et des collectes séparées des déchets ménagers et assimilés et des déchets d'activités économiques vont conduire à une évolution des déchets ultimes, en quantité et dans leur composition. À ce titre, toute demande de modification d'un CVE existant ou de création d'un nouveau CVE doit être accompagnée des réflexions suivantes :

- utilisation des capacités d'élimination prioritairement pour les déchets ménagers et assimilés résiduels.
- progression de leurs performances énergétiques et environnementales,
- prise en compte du principe de proximité
- prise en compte de l'impact CO2 et des besoins du territoire pour définir des zones de chalandise.

Tout projet de modernisation des installations de valorisation énergétique tiendra compte de l'évolution des nouvelles normes européennes à l'horizon 2022- 2024.

La planification régionale n'identifie aucun besoin de création d'unité de maturation des mâchefers
(PRPGD orientation n°12)

Unités de préparation et unités de combustion de Combustibles Solides de Récupération (CSR)

La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (Loi AGEC) impose, un objectif de valorisation énergétique des déchets non dangereux non inertes, ne pouvant pas faire l'objet d'une valorisation matière et/ou organique, de 70% en 2025.

Les prospectives identifient un besoin complémentaire de capacitéde valorisation à hauteur de 500 Kt en 2025 à condition de respecter la hiérarchie des modes de traitement et d'orienter

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

vers ces filières de valorisation énergétique des flux destinés initialement au stockage en ISDND (notamment des DAE en mélange et des refus de tri)

Les futurs projets doivent s'articuler avec les besoins du territoire régional et démontrer la réduction de leur impact environnemental (logique de proximité, stratégie d'écologie Industrielle et Territoriale, limitation des transports)
La planification régionale vise à privilégier la production et la valorisation énergétique du CSR dans les Hauts-de-France.

Afin de limiter les quantités de déchets ultimes à stocker la planification régionale soutient l'émergence d'une filière de Combustibles Solides de Récupération (CSR) dans le respect de la hiérarchie des modes de gestion des déchets et aux conditions suivantes :

- Une phase d'expérimentation d'installations réversibles, dimensionnées au regard d'un besoin local (chauffage urbain ou industriel) et adaptables à différents gisements ;
- La définition de prescriptions techniques minimales visant à homogénéiser et à sécuriser la composition des CSR, compte tenu de la réglementation (notamment Décret n° 2016-630 du 19 mai 2016 et Arrêté du 2 octobre 2020 modifiant les arrêtés du 23 mai 2016 rrelatif à la préparation des CSR) et des attentes des utilisateurs

(PRPGD orientation n°11)

Unités de stockage des déchets non dangereux non inertes

En vertu de l'article R541-17 du code de l'Environnement, la planification régionale fixe une limite aux capacités annuelles d'élimination par stockage des déchets non dangereux non inertes par rapport aux quantités enfouies en 2010 :

- 70 % en 2020 (soit 1,7 M tonnes)
- 50 % en 2025 (soit 1,2 M tonnes)

Les capacités annuelles de stockage déjà autorisées jusqu'en 2031 en Hauts-de-France excédant les limites fixées à l'article R541-17-I du code de l'Environnement, et en considérant les capacités restantes il n'y a pas lieu à créer de nouvelles installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) ni d'accroitre, à l'échelle régionale, la capacité annuelle globale des installations existantes, mais au contraire de rechercher sur la durée du plan une réduction de celles-ci.

L'extension des capacités annuelles d'une ou plusieurs ISDND peut être autorisée de manière temporaire afin de gérer les déchets générés par des situations exceptionnelles (cf 2).
Au regard des besoins identifiés en termes d'évolution du gisement, et dans le respect des règles relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et des objectifs de la loi TECV et de la loi AGEC, toute demande de modification d'une ISDND existante (durée d'exploitation, capacité totale, emprise foncière de l'exploitation, zone de chalandise) démontre sa contribution à l'atteinte des objectifs des Lois TECV et AGEC :

- soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 25% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée ;
- soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 15% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée, associée au développement de nouvelles solutions de valorisation à hauteur de 10% des capacités annuelles de stockage ;
- soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 25% par rapport aux capacités annuelles cumulées de 2 installations existantes dans le cadre d'une modification de la répartition entre ces 2 installations. Les demandes relatives à chaque site (Dossier de demande d'autorisation d'exploiter - DDAE) se font de manière concomitante ;
- soit, en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 10% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée, associée au développement de solutions de valorisation en substitution au stockage. Cette modification est conditionnée à la réalisation d'une étude justifiant un besoin d'équilibrage territorial (à l'échelle du bassin de vie) et démontrant le déficit de capacités d'élimination au regard des gisements du territoire, la mise en place pérenne de démarches de prévention et de tri des déchets sur le territoire, l'insuffisance des solutions de substitution au stockage, et la prise en compte de l'impact CO2 du projet et du principe de proximité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Est autorisée, dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement et des objectifs de valorisation des déchets des BTP, à titre dérogatoire et à l'appréciation du Préfet de région, la création d'installations de stockage (ISDND) pouvant conduire à des dépassements de la limite de capacité régionale de stockage des déchets non dangereux non inertes. Cette dérogation ne pourra intervenir que pour répondre spécifiquement aux besoins des grands chantiers des Hauts-de-France en cas de déficit avéré de la capacité de stockage à l'échelle régionale, et lorsque toutes les alternatives au stockage auront été mises en œuvre et dans un souci d'équilibrage territorial.

(PRPGD orientation n°13)

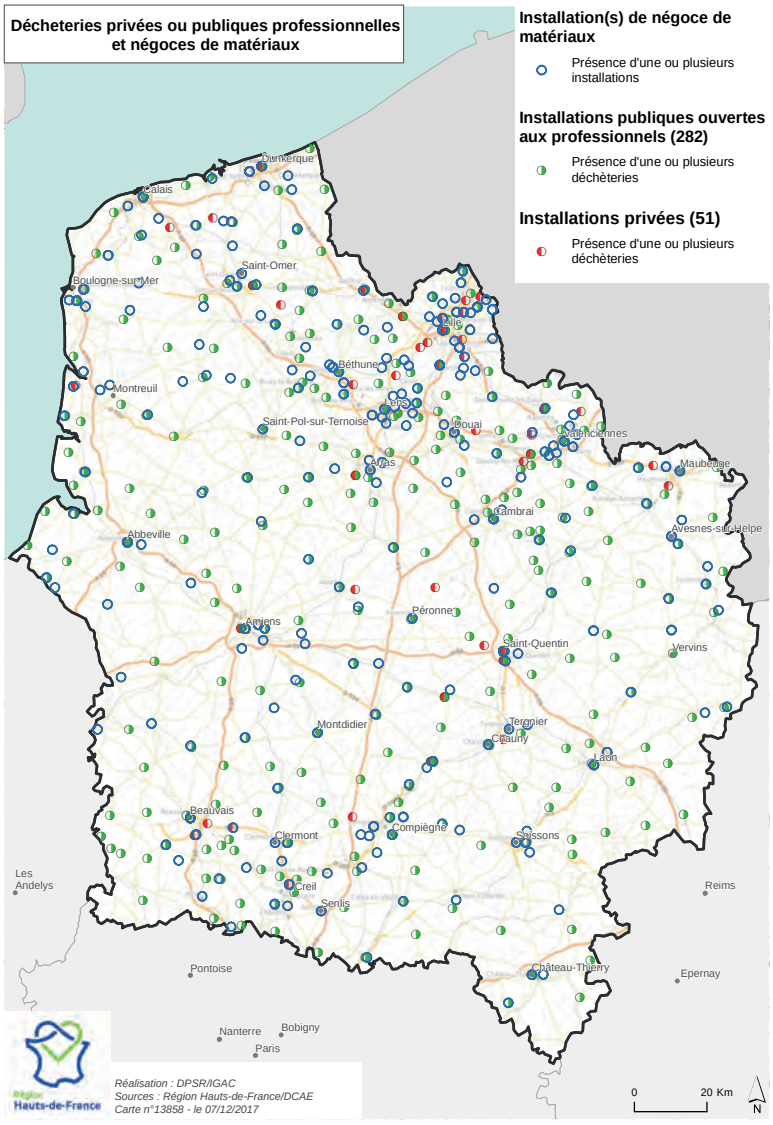
Déchèteries publiques

La planification régionale prévoit que :

- Les autorités compétentes continuent la modernisation de leur parc de déchèteries afin de tenir compte de l'augmentation du nombre de filières de tri à proposer aux usagers, des conditions de sécurité et de l'accueil des usagers.
- La modernisation des déchèteries s'accompagne d'une réflexion sur l'acceptation ou non des Déchets d'Activités Economiques (conditions d'accueil, de suivi, de contrôle et de tarification) tenant compte des solutions existantes sur le territoire.

Déchèteries professionnelles

Le réseau régional des déchèteries publiques ou professionnelles en Hauts-de-France est actuellement globalement suffisant pour répondre aux obligations de reprise des déchets par les distributeurs de matériaux, produits et équipements de construction à destination des professionnels.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La planification régionale prévoit de :

- Maintenir un réseau cohérent de proximité des déchèteries en lien avec les négoces ;
- Doter certaines zones du territoire dépourvues de déchèteries professionnelles (toute la partie Ouest et Est des Hauts-de-France) ;
- Harmoniser à l'échelle des intercommunalités les conditions d'accès des professionnels aux équipements publics, pour éviter toute distorsion de concurrence, et assurer la viabilité des projets privés.

et assurer la viabilité des projets privés.

Centres de transfert

La planification régionale prévoit :

- Une évolution du réseau de ces installations pour tenir compte de l'évolution des quantités et des types de déchets à traiter, ainsi que pour anticiper une séparation des flux en fonction de la mise en œuvre de nouvelles filières de traitement ;
- Une densification de ce type d'installation.

1.2 Déchets issus du Bâtiment et des Travaux Publics

La définition des besoins en installations à créer sur la période de la planification régionale est basée sur l'analyse de l'état des lieux mené pour l'année 2015 et des données collectées sur les grands travaux régionaux.

Prévention des déchets du BTP

Tout appel d'offres que l'Etat ou les collectivités territoriales publient pour la construction ou l'entretien routier intègre une exigence de priorité à l'utilisation des matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets.

Installations de tri, transit, regroupement des déchets issus du BTP

> Les autorités compétentes en matière de planification prennent en compte les besoins d'installations notamment celles de tri, transit et regroupement (temporaires ou définitives) liées à la gestion des déchets du BTP et les traduire dans les avis émis lors de l'élaboration des documents d'urbanisme PLU, PLUi, SCoT.
>
> (PRPGD orientation n°8)

Les plateformes de recyclage doivent permettre d'une part le recyclage des déchets inertes, mais aussi l'accueil de déchets du BTP, triés ou en mélange. Leur maillage doit répondre au principe de proximité des lieux de production de déchets : les chantiers.

Sur la période 2015-2031, pour atteindre les objectifs de valorisation et recyclage des déchets inertes notamment, la planification régionale préconise la création, au niveau régional de nouvelles plateformes de tri et de valorisation des déchets issus des chantiers BTP avec recyclage des déchets inertes en particulier pour les départements de l'Aisne et de la Somme.

Modalités d'implantation et adaptation :

- Favoriser l'implantation de plateformes en couplage sur des sites existants d'ISDI et de carrières, permettant un tri préalable amont avant stockage ou remblaiement avec pour objectif : une utilisation rationnelle et économe des ressources minérales primaires pour les carrières, une économie des capacités de stockage en ISDI et de capacités en remblaiement des carrières afin de les réserver aux déchets non recyclables, une économie de transport en double fret pour les carrières…

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Favoriser l'adaptation des plateformes existantes par une modernisation des équipements de tri et production de ressources secondaires, pour améliorer les produits triés et leur qualité, par l'accueil d'un plus large éventail de déchets du BTP

Stockage des déchets inertes en ISDI

La création d'ISDI prend en compte, de manière approfondie et en amont, les modalités de transport et d'approvisionnement, dans une logique de proximité et de performances environnementales et requiert pour la gestion des déchets des grands projets régionaux et ceux des régions limitrophes, d'aboutir à des modalités de transport alternatives aux transports routiers, pour au moins 50% du tonnage effectif, tout en assurant un équilibrage entre les différents départements des Hauts-de-France.
Pour les déchets issus des grands projets des régions limitrophes, cette obligation s'applique dès l'adoption du plan.
Une charte d'engagement volontaire autour des meilleures pratiques de gestion des déchets inertes adaptées aux territoires sera élaborée.

(PRPGD orientation n°14)

La planification régionale préconise pour l'implantation et l'adaptation des ISDI de :

- inciter à régulariser les installations illégales, lorsque la demande d'autorisation d'exploiter est conforme et recevable et répond au principe de gestion de proximité ;
- répondre au besoin d'équilibrage du maillage d'installations.

1.3 Déchets dangereux

La planification régionale prévoit de :
- Développer le nombre de déchèteries acceptant les Déchets dangereux ;
- Optimiser le réseau d'installations de transit et de valorisation.

2. GESTION DES DECHETS PRODUITS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE

2.1 Principes d'organisation de la gestion des déchets produits en situation exceptionnelle

La quantité et l'hétérogénéité des déchets en situations exceptionnelles conduisent à mobiliser des moyens humains et financiers conséquents et imposent un choix de techniques de collecte et de traitement qui sortent de la gestion ordinaire des déchets ménagers et assimilés, notamment pour séparer les déchets dangereux des déchets non-dangereux, mais aussi les valorisables des non valorisables.
La planification régionale doit permettre de prévoir les modes de traitement et les exutoires pour ces déchets autour de 3 axes :

2-1-1 Prévention et anticipation

La planification régionale préconise :
- la mise en place de plan de continuité d'activité (PCA) pour l'ensemble des collectivités et des prestataires ;
- une préparation concertée de la gestion du risque en concertation, notamment par l'organisation de réunions de travail entre les différents acteurs de la gestion des déchets afin de prévoir une coordination des actions de chacun.

2-1-2 Gestion

Dans le cadre de la gestion de la crise, il conviendra de mettre en place :
- une cellule de crise en lien avec la sécurité civile pour coordonner l'ensemble de la chaîne de gestion des déchets (collecte, transfert, traitement) ;
- une communication grand public pour tenir informé des risques et de l'évolution de la situation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. GESTION DES DECHETS PRODUITS EN SITUATION EXCEPTIONNELLE

2.1 Principes d'organisation de la gestion des déchets produits en situation exceptionnelle

La quantité et l'hétérogénéité des déchets en situations exceptionnelles conduisent à mobiliser des moyens humains et financiers conséquents et imposent un choix de techniques de collecte et de traitement qui sortent de la gestion ordinaire des déchets ménagers et assimilés, notamment pour séparer les déchets dangereux des déchets non-dangereux, mais aussi les valorisables des non valorisables.
La planification régionale doit permettre de prévoir les modes de traitement et les exutoires pour ces déchets autour de 3 axes :

2-1-1 Prévention et anticipation

La planification régionale préconise :
- la mise en place de plan de continuité d'activité (PCA) pour l'ensemble des collectivités et des prestataires ;
- une préparation concertée de la gestion du risque en concertation, notamment par l'organisation de réunions de travail entre les différents acteurs de la gestion des déchets afin de prévoir une coordination des actions de chacun.

2-1-2 Gestion

Dans le cadre de la gestion de la crise, il conviendra de mettre en place :
- une cellule de crise en lien avec la sécurité civile pour coordonner l'ensemble de la chaîne de gestion des déchets (collecte, transfert, traitement) ;
- une communication grand public pour tenir informé des risques et de l'évolution de la situation.

2-1-3 Suivi

Le suivi permettra de :
- résorber les stockages temporaires par une absorption, dans les installations de traitement du territoire, des déchets supplémentaires générés par la situation exceptionnelle, ainsi que les dépôts non pris en charge pendant la crise,
- prévoir un retour d'expérience à l'ensemble des acteurs pour améliorer la gestion future d'autres situations exceptionnelles.

2-2 Gestion des déchets produits en situation exceptionnelle

Lors de la gestion des déchets générés par des situations exceptionnelles, la planification régionale préconise de :
- identifier les déchets générés et hiérarchiser les flux à traiter en priorité, selon les quantités et la toxicité des flux. L'objectif de la planification régionale est d'assurer en priorité la collecte des OMR et des déchets dangereux en assurant la traçabilité de ces derniers dans la mesure du possible ;
- définir et désigner les solutions de collecte et de stockage transitoire si nécessaire, en s'assurant des modalités de transport (notamment transports alternatifs permettant de pallier un défaut provisoire d'infrastructures) et de la mise à disposition de bennes en lien avec la cellule de crise et le Préfet.

> La planification régionale considère qu'il est nécessaire de disposer d'une capacité de stockage de 100 000 tonnes/an dédiée à la gestion de crises à l'échelle régionale et répartie sur l'ensemble du territoire. Les déchets issus des situations exceptionnelles et acceptés en ISDND sont comptabilisés lors de l'établissement des bilans pluriannuels d'exploitation comme quota de réserve (minimum de 5% de la capacité annuelle autorisée)
>
> (PRPGD orientation n°17)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. PLANIFICATION SPECIFIQUE

3.1 Planification de la collecte du tri ou du traitement des déchets amiantes

En vue d'une répartition homogène des solutions de traitement en région et dans une logique de proximité, la planification régionale recommande :

- d'augmenter le nombre de points de collecte acceptant l'amiante (déchèteries publiques et professionnelles, ainsi que des plateformes).
- de favoriser la création de casiers de stockage dédiés à l'amiante dans les ISDND existants pour disposer d'un maillage comportant à minima un casier de stockage de déchets amiantés ou un centre de regroupement par département, compte tenu du nombre actuel de casiers amiante (3 en 2018).

3.2 Planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors d'usage (VHU)

Le parc actuel des installations de collecte agrées de VHU est adapté aux besoins. Les gestionnaires d'installations agréées de collecte de VHU et de broyeurs doivent maintenir un parc d'installations adapté à une logique de gestion de proximité.

(PRPGD orientation n°9)

3.3 Prévention des déchets portuaires, marins et subaquatiques

Afin de réduire significativement la quantité de déchets présents et arrivant dans les milieux aquatiques, littoraux et marins, la planification régionale prévoit de :

- renforcer la connaissance de ces déchets;
- développer la sensibilisation, la communication, la formation et la prévention à destination des collectivités, des professionnels et réseaux d'acteurs concernés et du grand public ;
- encourager les collectes de déchets et les opérations de nettoyage des plages et milieux aquatiques dans le respect des habitats naturels.
- encourager les collectes de déchets et les opérations de nettoyage des plages et milieux aquatiques dans le respect des habitats naturels.

3.4 Lutte coordonnée contre les dépôts sauvages

Afin de mieux connaitre la situation régionale et de lutter de manière coordonnée contre les dépôts sauvages, la planification régionale prévoit de :

- Réaliser un état des lieux des dépôts sauvages en Hauts-de-France
- Accompagner les élus locaux dans les pratiques et outils pour faire face à ce problème
- Accompagner les agriculteurs dans la lutte et la gestion des dépôts sauvages
- Développer et adapter les équipements
- Accompagner sensibiliser informer les professionnels du bâtiment, de l'artisanat et les auto-entrepreneurs

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

LES MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION DU SRADDET

Le SRADDET comprend plusieurs catégories d'incitations à l'action qu'il s'agisse des orientations des objectifs ou des prescriptions des règles, dont le caractère contraignant est lui-même variable. Plus largement, le SRADDET développe une « vision régionale » qui met en exergue un certain nombre d'enjeux ainsi que la dynamique souhaitée d'évolution de la région Hauts-de-France en termes d'aménagement du territoire, de développement durable et d'égalité des territoires.

Au-delà de la conception de la stratégie régionale et de son partage avec les acteurs concernés, il est essentiel d'accompagner son appropriation et sa mise en œuvre, et d'être capable d'appréhender ses effets concrets qu'ils soient de court, moyen ou long terme afin de mesurer la façon dont les dynamiques à l'œuvre concourent effectivement à la vision posée initialement.

La concrétisation du SRADDET repose sur un ensemble d'actions menées sur tous les territoires des Hauts-de-France comme à l'échelle régionale, par les collectivités locales et les acteurs publics mais également par des acteurs de la sphère privée, sur des processus interagissant les uns avec les autres dans un effet systémique, sur des éléments de contexte national et international, dans des dimensions de temps variées, certains effets se produisant plus rapidement que d'autres.

Ces caractéristiques plaident pour un suivi global du SRADDET, adossé à un panel d'indicateurs restreint mais parlant, qui puisse décrire l'évolution du contexte régional, en termes quantitatifs comme qualitatifs et ainsi caractériser le niveau d'atteinte des objectifs du schéma.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Indicateurs de suivi du développement régional

Indicateurs	Parti-Pris de la Vision régionale	Objectifs
PIB par habitant	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Soutenir les excellences régionales
Evolution annuelle de la population selon le zonage urbain (Variation due au solde naturel et au solde migratoire)	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Soutenir les excellences régionales
Taux d'ouverture de l'économie régionale	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Soutenir les excellences régionales
Taux de migration nette (migrations depuis ou vers l'étranger exclues) (en ‰)	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Soutenir les excellences régionales
Part de la Recherche et du développement dans le PIB	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Soutenir les excellences régionales
Trafic de marchandises hors conteneurs des ports de la région (+ part du trafic national)	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux
Consommation d'énergie finale - par secteur d'activité - rapportée au PIB	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Encourager la sobriété et organiser les transitions
Emission des gaz à effet de serre	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Encourager la sobriété et organiser les transitions
Part des énergies renouvelables dans la production d'énergie	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Encourager la sobriété et organiser les transitions
Évolution du trafic interne par modes (en Mega tonnes-kilomètre) et Parts modales du transport terrestre de marchandises, hors oléoducs	PP1 : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Affirmer un positionnement hub logistique et faire du CSNE un moteur de développement et un vecteur d'aménités
Indice de Développement Humain à l'échelle régionale et territoriale (IDH-2 ; IDH-4)	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Revenu disponible des ménages par unité de consommation par territoire : médiane (en €)	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Répartition de la population – zonage en aire urbaine	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Temps de trajet moyen des déplacements domicile–travail des actifs occupés (en min)	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Garantir un système de transport fiable et attractif

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Indicateurs	territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Répartition de l'emploi Sphère productive/Sphère présentielle par territoire	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Part des déplacements domicile-travail en voiture par territoire	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Garantir un système de transport fiable et attractif
Part de la surface artificialisée par territoire	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Part de la SAU par territoire	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Construction annuelle de logements (logements autorisés) par territoire	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Part des logements vacants dans l'ensemble des logements par territoire	PP2 : une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Part des diplômés du supérieur parmi les 25-34 ans (en %)	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Soutenir les excellences régionales
Part des jeunes de 18 à 24 ans non insérés	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Espérance de vie de la population	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Taux d'emploi des 15-64 ans	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Soutenir les excellences régionales
Taux de pauvreté monétaire (seuil 60% du revenu médian)	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Part de ménages en situation de vulnérabilité énergétique	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Encourager la sobriété et organiser les transitions
Temps d'accès médian de la population au panier vie courante (en minutes)	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Favoriser un aménagement équilibré des territoires

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Indicateurs	Parti-Pris de la Vision régionale	Objectifs
Superficie d'espaces verts urbains par habitant	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Valoriser les cadres de vie et la nature régionale
Part de la SAU en agriculture biologique	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Valoriser les cadres de vie et la nature régionale
Part des surfaces boisées	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Valoriser les cadres de vie et la nature régionale
Nombre de jours pour lesquels l'indice ATMO est médiocre, mauvais ou très mauvais	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Encourager la sobriété et organiser les transitions
Quantités de déchets ménagers et assimilés (DMA) collectées par habitant (en kg)	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Valoriser les cadres de vie et la nature régionale
Ménages allocataires du parc privé au taux d'effort supérieur à 39%	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Encourager la sobriété et organiser les transitions
Part des logements suroccupés (en %)	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
Rétablissement des continuités écologiques et aquatiques	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Valoriser les cadres de vie et la nature régionale
Evolution de la fragmentation des milieux naturels et semi-naturels	PP3 : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Valoriser les cadres de vie et la nature régionale

En ce qui concerne spécifiquement le suivi et l'évaluation de l'application des règles et de leurs incidences, il est donc proposé, en conformité avec ce qui est attendu par les textes réglementaires (L4251-1 et R4251-8), de préciser pour chacune :

- d'une part, un indicateur de réalisation souvent binaire (oui/non) correspondant à l'application de la règle (obligation de compatibilité) ;
- d'autre part, le groupe d'indicateurs d'impact auquel elle se rapporte.
- de façon exceptionnelle, des indicateurs ad hoc sont indiqués pour certaines règles, dotées d'une dimension spatiale particulière ou d'objectifs chiffrés explicites.

Il n'est en effet pas réaliste de vouloir suivre les actions concrètes qui résultent de la mise en œuvre de la règle au niveau de chaque territoire ou de chaque acteur concerné en raison de la complexité du système de remontée d'information qui serait à mettre en place.

Ainsi, sous réserve de la disponibilité des données issues des nombreuses sources statistiques, à une fréquence annuelle, on cherchera à illustrer les impacts globaux des grandes orientations du SRADDET par la mise en lumière des grandes tendances à l'œuvre et des processus de transformation. Un bilan qualitatif et critique sera produit, illustré sur certains aspects par des données quantitatives, et resitué dans le contexte général. La Conférence Territoriale de l'Action Publique des Hauts-deFrance sera le lieu de partage de ce bilan et de débat sur les conditions de la mise en œuvre du SRADDET sous ses diverses composantes.

Le suivi qui sera réalisé selon ces modalités contribuera aux démarches d'évaluation du SRADDET qui peuvent être menées à différents horizons (notamment dans les six mois suivant le renouvellement de l'assemblée régionale).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ANNEXE A

FICHE MÉTHODOLOGIQUE SUR L'OBSERVATION RÉGIONALE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS DURANT LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

L'observation régionale de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols est basée sur les méthodes de suivi suivantes :

- pour la décennie 2021-2031, l'observation de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers s'effectue, à l'échelle régionale, à partir des fichiers fonciers retraités par le CEREMA et, à l'échelle des périmètre de déclinaison du SRADDET, à l'aide de la donnée partenariale OCS 2D. Pour cette même décennie, à ces deux échelles, l'observation de la renaturation s'effectue à l'aide de l'OCS 2D.
- pour la période comprise entre 2031 et 2050, l'observation de l'artificialisation des sols s'effectue à partir de l'OCS 2D.

1- 2021-2031 : la double observation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers avec les données des fichiers fonciers et OCS 2D

Pour la période 2021-2031, l'objectif du SRADDET porte sur la réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

L'OCS 2D combine deux dimensions : le Couvert du sol (CS) et l'Usage du sol par l'homme (US). Elle est disponible en opendata sur la plateforme partenariale Géo2France (https://www.geo2france.fr).
Les capacités techniques de l'outil OCS 2D permettent de mesurer finement la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers à l'échelle locale. Néanmoins, la donnée OCS 2D n'étant pas disponible sur l'ensemble du périmètre régional pour le millésime 2011, elle ne permet pas de fixer la consommation de référence sur la décennie 2011-2021.
La synthèse régionale de consommation de référence sur la décennie 2011-2021 a donc été établie sur la base du millésime des fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022.

Considérant les avis des personnes publiques associées et la concertation menée par la Région dans les territoires au 1er trimestre 2024, la Région met en œuvre un double suivi de la consommation d'espaces afin de profiter des possibilités techniques offertes par l'OCS 2D à l'échelle infrarégionale et pour la mesure de la renaturation.

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la période comprise entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031 est ainsi suivie :

- A l'échelle régionale : mesure du solde entre le volume d'espaces urbanisés observé via les fichiers fonciers retraités par le CEREMA (source : portail national de l'artificialisation des sols) et le volume d'espaces renaturés mesuré par OCS 2D.
- A l'échelle des périmètres de déclinaison du SRADDET (SCoT ou à défaut EPCI) : mesure du solde entre le volume d'espaces urbanisés et le volume d'espaces renaturés observés par OCS 2D.

La méthode d'observation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de la renaturation à l'échelle locale a été élaborée collégialement par le groupe technique partenarial OCS 2D et présentée à la conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols.

2- 2031-2050 : l'observation de l'artificialisation des sols à partir d'OCS 2D

Pour la période 2031-2050, l'objectif du SRADDET vise une trajectoire de réduction de l'artificialisation pour atteindre, à l'échelle régionale, le Zéro Artificialisation Nette des sols en 2050.
L'artificialisation nette des sols est définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les dynamiques d'artificialisation et de renaturation se mesurent :

- à partir des catégories de surface correspondant aux « surfaces artificialisées » et aux « surfaces non artificialisées » fixées par la nomenclature annexée à l'article R. 101-1 du code de l'urbanisme ;
- en utilisant l'occupation du sol à deux dimensions (OCS 2D, source : Plateforme partenariale Géo2France) qui observe les flux entre les surfaces artificialisées et les surfaces non artificialisées.

La nomenclature précitée fixe en effet pour chaque catégorie de surface des définitions permettant de qualifier l'occupation du sol et précise les seuils de référence à partir desquels la qualification est appliquée. Elle est à ce jour arrêtée par l'article R. 101-1 du code de l'urbanisme en vigueur depuis le 29 novembre 2023. Pouvant faire l'objet d'ajustements durant la période d'opposabilité du SRADDET, il convient de toujours se référer à l'article en vigueur pour le suivi de l'artificialisation des sols.

Les seuils de référence dictés par la nomenclature « surfaces artificialisées / surfaces non artificialisées » du décret sont à prendre en considération pour l'artificialisation.

NB : L'OCS GE (occupation des sols à grande échelle) est un outil national, disponible sur le portail national de l'artificialisation des sols. Le déploiement d'OCS GE est utilisé par les services centraux de l'Etat pour le suivi de l'artificialisation à l'échelle nationale. Etant compatible avec l'OCS GE, tout en se montrant plus précise, détaillée et adaptée aux besoins des territoires, l'OCS 2D est l'outil de référence pour le suivi de l'artificialisation à l'échelle locale et régionale sur les territoires en région Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ANNEXE B

Eléments de lexique sur la gestion économe de l'espace

Renouvellement urbain :

Le renouvellement urbain est le processus de reconstruction de la ville sur elle-même, par opposition à « l'extension urbaine ». Ce terme désigne l'action de recyclage des ressources bâties et foncières déjà urbanisées ou artificialisées (reconquête des friches, réhabilitation des tissus anciens, déconstruction-reconstruction, dents creuses …). Pour la décennie 2021-2031, l'OCS 2D permet d'observer de manière fiable l'état (naturel, agricole, forestier ou urbanisé) des espaces enclavés au sein d'espaces urbanisés supérieurs à 500 m². Cela signifie qu'en deçà de ce seuil et durant cette décennie, tous ces espaces sont considérés comme étant urbanisés et peuvent ainsi être considérés comme un potentiel de renouvellement urbain. De la même manière, aucune renaturation ne peut être comptée dans ces espaces.

Extension urbaine :

L'extension urbaine est entendue comme la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ou l'artificialisation des sols.

Sur la décennie 2021-2031 :

Consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (Art 194 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021) :
La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ou dénommée consommation d'espaces) est entendue comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés.
Sa mesure est indépendante du zonage réglementaire des PLU(I) ou des cartes communales. Un espace naturel, agricole et forestier est considéré comme effectivement consommé à compter du démarrage des travaux et non à compter de la délivrance de l'autorisation administrative (source : Guide synthétique ZAN du Ministère de la Transition Ecologique et de de la Cohésion des Territoires _ version du 27 novembre 2023).
La consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers s'observe à l'échelle régionale via les fichiers fonciers retraités par le CEREMA (source : portail national de l'artificialisation des sols) et à l'échelle des périmètres de déclinaison du SRADDET (SCoT ou à défaut EPCI) via OCS 2D.

Espace urbanisé :

Terme spécifique à la période 2021-2031 qui désigne l'ensemble des espaces dont l'occupation ou l'usage n'est ni naturel, ni agricole, ni forestier.

Renaturation :

Pour 2021-2031, la renaturation s'entend comme la transformation effective d'espaces urbanisés ou construits en espaces naturels, agricoles et forestiers (Art. R. 2231-1 du CGCT).
La renaturation est à distinguer de la désimperméabilisation d'un sol, de la végétalisation d'un sol et de la compensation écologique, qui peuvent contribuer à la renaturation d'un sol mais sans que cela ne soit systématique.

Espace renaturé :

Espace urbanisé transformé en un espace dont l'occupation ou l'usage est naturel, agricole ou forestier sur la décennie 2021-2031.

A partir de 2031 :

Artificialisation (Art. L. 101-2-1. du code de l'urbanisme) :

L'artificialisation est définie comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Artificialisation nette (Art. L. 101-2-1. du code de l'urbanisme) :

L'artificialisation nette des sols est définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés.

Surface artificialisée :

Désigne l'ensemble des surfaces correspondant aux catégories 1 à 5 de la nomenclature fixée par le décret n° 2023-1096 du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols.

Renaturation :

A partir de 2031, la renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé (Art. L. 101-2-1. du code de l'urbanisme).
La renaturation est à distinguer de la désimperméabilisation d'un sol, de la végétalisation d'un sol et de la compensation écologique, qui peuvent contribuer à la renaturation d'un sol mais sans que cela ne soit systématique.

Surface renaturée :

Surface initialement artificialisée ayant fait l'objet d'une renaturation, ce qui a eu pour effet de la transformer en surface non artificialisée selon les termes du décret n° 2023-1096 du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

ANNEXE C

Notice technique sur la méthode de territorialisation de l'objectif foncier et ses modalités d'application sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031

Les volumes en hectares sont donnés, dans cette annexe, à titre indicatif, selon les fichiers fonciers en date du 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022. Ces chiffres en hectares sont pas opposables. Le SRADDET encourage les territoires à fixer le volume de référence 2011-2021 en utilisant ces données. Toutefois, ces données peuvent être en décalage avec la réalité du terrain et peuvent, le cas échéant, être enrichies par d'autres données d'observation.
Les taux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers indiqués sont quant à eux opposables aux SCoT ou, en l'absence de SCoT, aux PLUi/PLU, aux documents en tenant lieu ou aux cartes communales.

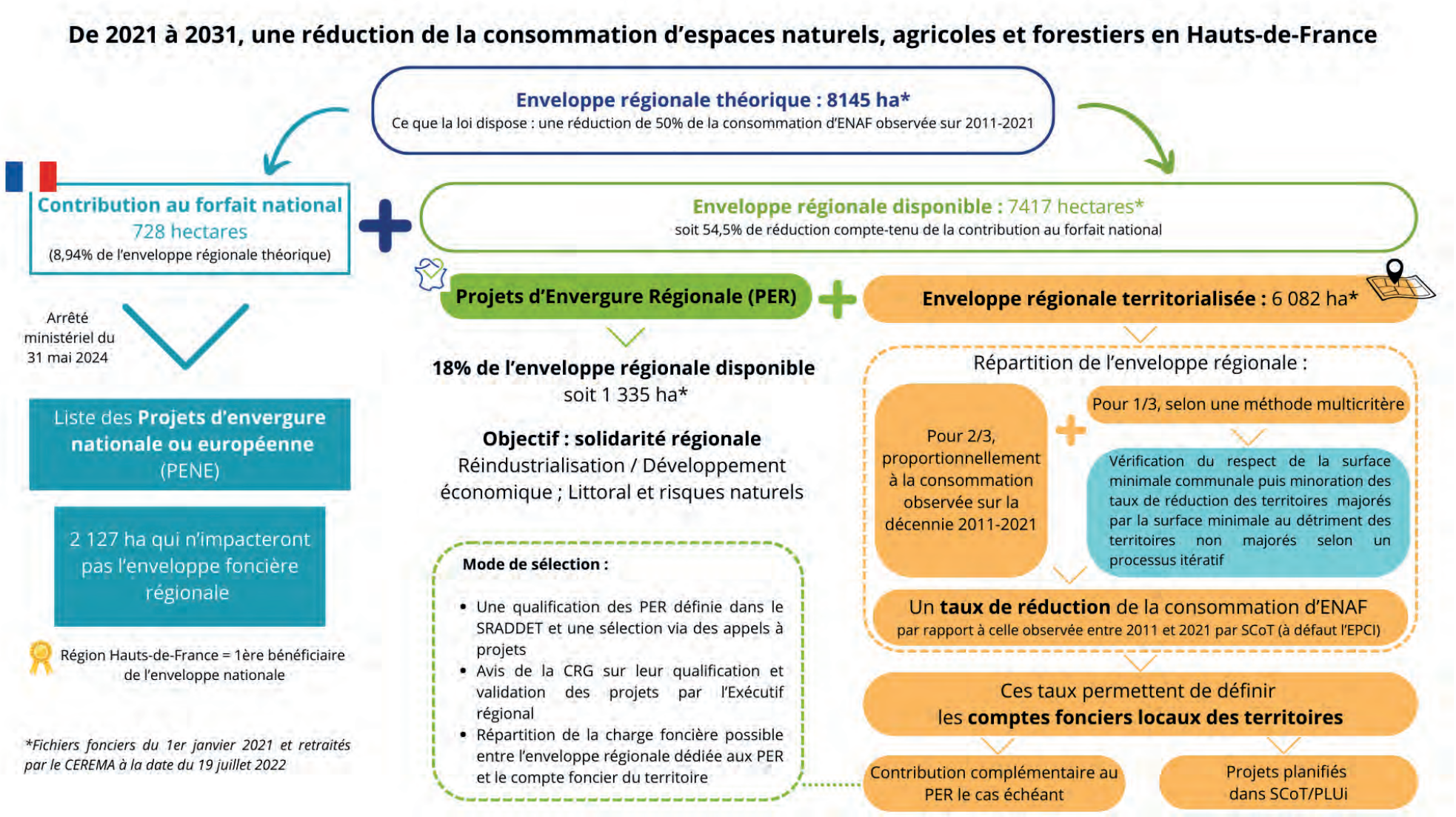
Sur la période 2021-2031, la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 fixait l'objectif de réduire de moitié la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021. Cette enveloppe régionale théorique est de 8 145 ha. Depuis la loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023, l'objectif est une réduction de 54,5 %, compte tenu de l'application d'un forfait national auquel contribuent les régions selon une méthode de péréquation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ANNEXE : NOTICE TECHNIQUE SUR LA MÉTHODE DE TERRITORIALISATION DE L'OBJECTIF FONCIER ET SES MODALITÉS D'APPLICATION SUR LA PÉRIODE DU1ER JANVIER 2021 AU 1ER JANVIER 2031

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

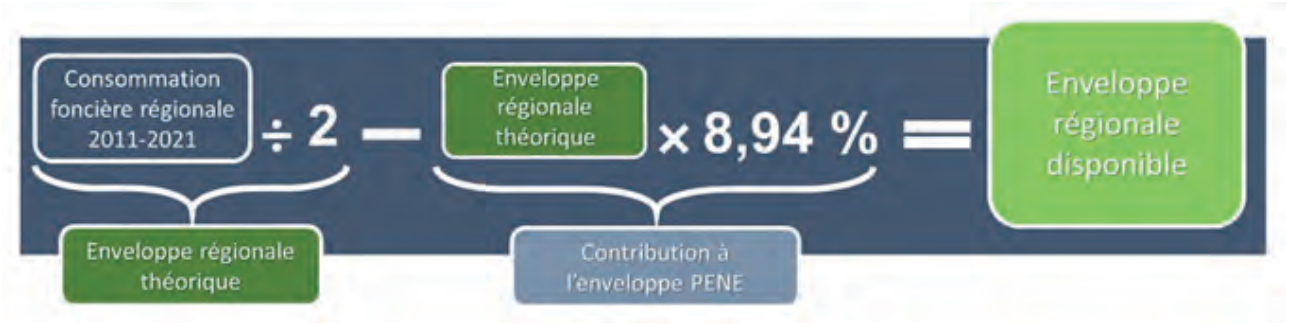
Schéma de synthèse expliquant la méthode de territorialisation de l'objectif foncier pour la décennie 2021-2031



Une enveloppe dédiée aux projets d'envergure nationale ou européenne :

Sur la période 2021-2031, tout ou partie de la consommation foncière nécessaire pour la réalisation des projets d'envergure nationale ou européenne est comptabilisée au niveau national dans le cadre d'un forfait fixé à hauteur de 12 500 ha pour l'ensemble du pays, dont 10 000 ha sont mutualisés entre les régions couvertes par un SRADDET au prorata de leur enveloppe d'artificialisation définie au titre de la période 2021-2031.

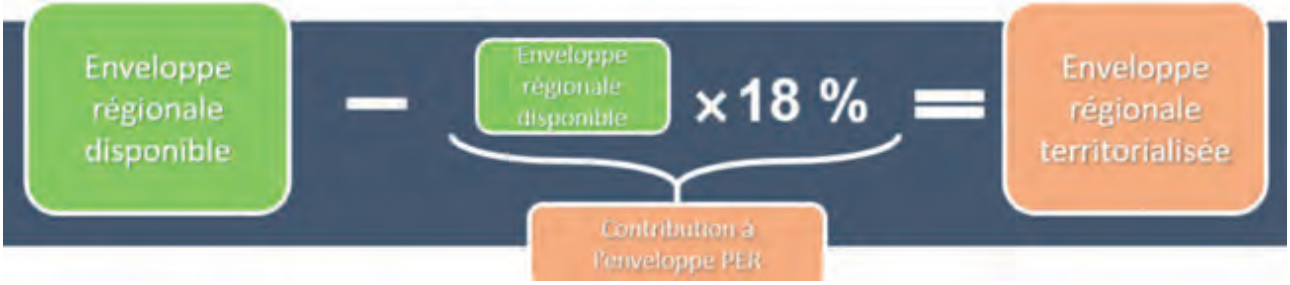
Au titre de la solidarité nationale, chaque région devant contribuer au forfait national selon une méthode de péréquation, l'enveloppe 2021-2031 de la Région est amputée de 8,94% (soit 728 ha).
Après retrait de l'enveloppe dédiée aux grand projets nationaux, l'enveloppe régionale disponible est de 7 417 ha. Cela revient à un taux de réduction réel de 54,47%, à l'échelle régionale, au lieu de 50% prévu par la loi n°2021-1104 du 22 août 2021.



Une enveloppe dédiée aux projets d'envergure régionale :

Au titre de la solidarité régionale, le SRADDET réserve 18% de l'enveloppe régionale disponible (soit 1 335 ha). Après avoir déduit les enveloppes dédiées aux projets d'envergure nationale, européenne et régionale, le solde à répartir entre les territoires, appelé enveloppe régionale territorialisée, est de 6 082 ha.

Déduction faite des contributions aux projets d'envergure nationale ou européenne et d'envergure régionale, cela revient à un taux de réduction pour les territoires de 62,7%.



Une enveloppe dédiée aux territoires, territorialisée selon des critères :

Cette enveloppe régionale territorialisée est répartie :
- pour 2/3 proportionnellement à la consommation observée sur la décennie 2011-2021, permettant ainsi d'éviter les situations extrêmes où certains territoires, non bonifiés par la surface minimale, seraient favorisés ou défavorisés de manière très importante par l'effet de la territorialisation ;
- pour 1/3 selon une méthode de territorialisation multicritère.

Les critères pris en compte dans la méthode de territorialisation de l'objectif régional ont été déterminés :
- en considérant ceux des décrets n°2022-762 du 29 avril 2022 et n°2023-1096 du 27 novembre 2023,
- en cohérence avec les priorités de l'Exécutif régional (développement économique, transitions, …) et les enjeux d'aménagement préconisés par le SRADDET (renforcement des polarités, …),
- en prenant en compte les particularités territoriales,
- en considérant les propositions issues de la Conférence des SCoT du 17 octobre 2022,
- en s'appuyant sur les données disponibles de manière homogène à l'échelle régionale.

La méthode de territorialisation du SRADDET s'appuie ainsi sur les 5 critères suivants :
- la structuration et le maillage du territoire,
- la valorisation des dynamiques démographiques et économiques des territoires,
- la prise en compte des efforts de réduction déjà réalisés en matière de gestion économe de l'espace,
- la mobilisation du parc de logements vacants,
- la préservation des surfaces agricoles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'article R 4251-3 du Code général des collectivités territoriales prévoit des critères relatifs :

- à « l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels ou le cas échéant la recomposition des communes exposées au recul du trait de côte » et à « la prise en compte des particularités géographiques locales pour les communes littorales, au sens du chapitre Ier du titre II du livre Ier du code de l'urbanisme ». Faute de données fiables et homogènes à l'échelle régionale, ces critères sont considérés lors de l'examen des opérations répondant à ces enjeux (risques naturels, contraintes littorales) pour lesquelles l'enveloppe régionale dédiée aux projets d'envergure régionale est sollicitée ;
- aux « enjeux de préservation, de valorisation, de remise en bon état et de restauration des espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que des continuités écologiques ». Faute de données fiables et homogènes à l'échelle régionale, ce critère n'est pas considéré dans la méthode de territorialisation. Pour autant, sa prise en compte est déjà abordée de manière qualitative par les objectifs 41, 42 et 43 du SRADDET actuel.

Des indicateurs pour la formalisation des critères :

Chaque critère s'appuie sur des indicateurs et des données détaillés dans le tableau ci-après.

Pour chaque indicateur retenu, une normalisation standard est effectuée. Elle consiste pour chaque territoire à soustraire la moyenne régionale et diviser par l'écart-type. Pour éviter les effets de zonage, la normalisation est pondérée par le poids démographique du territoire. La distribution est ainsi centrée autour de 0 avec un écart-type de 1. Pour éviter le poids d'un seul territoire aux valeurs extrêmes sur un indicateur, les valeurs sont bornées à plus ou moins 2.

Pour chaque indicateur, un nombre d'hectares est alloué selon le poids du critère et le poids de l'indicateur en fonction de la consommation passée.
A partir de la moyenne standardisée, un taux est calculé pour chaque SCoT à partir de la différence avec la valeur la plus faible. Le SCoT ayant la position la moins favorable a ainsi un gain nul au regard de cet indicateur. Pour chaque SCoT, l'enveloppe est répartie en fonction de la consommation passée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Critères pris en compte dans la méthode de territorialisation du SRADDET	Critères du décret n°2023-1097 du 27 novembre 2023	Indicateurs pris en compte	Pondération		Sources / Données	Principes d'application
			Poids du critère	Poids de l'indicateur		
La structuration et le maillage du territoire	L'équilibre du territoire, en tenant compte **des pôles urbains, du maillage des infrastructures et des enjeux de désenclavement rural**	Les pôles de l'ossature régionale : Part de la population dans les pôles majeurs et les pôles d'envergure régionale	25%	33,3%	Insee, recensement de population 2020 zonage SRADDET	Le SRADDET définit une ossature régionale s'appuyant sur : - Lille et Amiens, pôles majeurs, - des pôles d'envergure régionale, qui ont pour vocation d'être générateurs de développement au bénéfice de l'ensemble des Hauts-de-France, selon 4 fonctions : têtes de réseaux, pôles de services supérieurs, hubs secondaires, portes d'entrée régionale, - des pôles intermédiaires des espaces ruraux et périurbains correspondant aux communes structurantes pour les équipements et services en dehors des pôles majeurs et d'envergure régionale. Concernant le maillage des infrastructures, seuls sont pris en compte les principaux pôles ferroviaires (Pôles d'Echanges Multimodaux régionaux, Pôles d'Echanges Multimodaux de rabattement vers les métropoles). Les points d'arrêts ne sont pas retenus dans cet exercice de par leur faible fréquentation et offre de service. ⇨ Minoration de l'effort de réduction de la consommation d'espaces, naturels et agricoles pour les territoires dont la part de population dans les pôles de l'ossature régionale est supérieure à la moyenne régionale et dont la part de la superficie à moins de 15 minutes d'un Pôle d'Echange Multimodal est supérieure à la superficie de l'ensemble du territoire.
		Les pôles de l'ossature régionale : Part de la population dans les pôles intermédiaires		33,3%	Insee, recensement de population 2020 zonage SRADDET	
		Le maillage des infrastructures : Part de la superficie à moins de 15 min d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) régional ou de rabattement		33,3%	Distancier Metric, zonage SRADDET	
La valorisation des dynamiques démographiques et économiques des territoires	Les **dynamiques démographiques et économiques** prévisibles au vu notamment des données disponibles et des besoins identifiés sur les territoires	Les dynamiques économiques : Evolution du nombre d'actifs entre 2019 et 2030 (projection) (regroupement des SCoT inférieurs à 50 000 hab.)	25%	50%	INSEE, modèle Omphale, année référence 2018, scénario central.	Les dynamiques économiques sont exprimées par les besoins en emplois. Les dynamiques démographiques sont exprimées par les besoins en logements (stock) et par la projection de ménages (flux). ⇨ Minoration de l'effort de réduction de la consommation d'espaces, naturels et agricoles pour les territoires dont le taux d'évolution du nombre d'actifs, les besoins en logements et le taux d'évolution du nombre de ménages sont supérieures à la moyenne régionale.
		Les dynamiques démographiques : Taux d'évolution du nombre de ménages entre 2019 et 2030 (projection) (regroupement des SCoT inférieurs à 50 000 hab.)		25%	INSEE, modèle Omphale, année référence 2018, scénario central	
		Les dynamiques démographiques : Besoins de logements en stock		25%	Outil d'estimation des besoins en logements (OTELO), année référence des projections : 2018	
La prise en compte des efforts de réduction déjà réalisés en matière de gestion économe de l'espace	Les **efforts de réduction déjà réalisés** évalués compte tenu du nombre d'emplois et de ménages accueillis par hectare consommé ou artificialisé	Evolution du nombre de ménages et d'emplois par hectare consommé entre 2009-2014 et 2014-2019	25%	50%	INSEE, recensement de la population 2020 / Fichiers fonciers en date du 1er janvier 2021 et retraités pat le CEREMA	Ces données précisent : - l'évolution du rendement des territoires entre les périodes 2009-2014 et 2014-2019 (« A-t-on mis plus d'emplois et de ménages à l'hectare sur la période récente ? ») ; - l'optimisation de la densité via l'évolution du nombre de logements supplémentaires sur 1 ha entre 2010-2020 par rapport à 1990. Cet indicateur montre un effort de densification sur une longue période au regard du profil historique du territoire (« Construit-on plus à l'hectare que la structure initiale du territoire ? »). Il permet de compenser la courte période considérée sur l'indicateur précédent. ⇨ Minoration de l'effort de réduction de la consommation d'espaces, naturels et agricoles pour les territoires dont le rendement et la densité de construction se sont améliorés. * *D'après l'étude « La densité de logement dans les opérations d'aménagement en extension urbaine - Cadrage méthodologique et données nationales*, 9 mai 2022 »
		Evolution de la densité de la construction entre 2010-2020 par rapport à la densité moyenne en 1990 (évolution structurelle de la densité)		50%	CEREMA/ Département DATHa/Groupe CFU*	
La mobilisation du parc de logements vacants	Le **potentiel foncier mobilisable** dans les espaces déjà artificialisés, en particulier par l'optimisation de la densité, le renouvellement urbain et la réhabilitation des friches	Les logements du parc privé vacants depuis deux ans ou plus	12,5%	100%	Lovac Millésime 2021 (dates de vacance connues)	Faute de données renseignant le critère du décret n°2022-762 du 29 avril 2022 relatif au « potentiel foncier mobilisable dans les espaces déjà artificialisés, en particulier par l'optimisation de la densité, le renouvellement urbain et la réhabilitation des friches », seuls les logements vacants sont pris en compte dans cette dimension. C'est pourquoi ce critère est pondéré à hauteur de 12%. ⇨ Majoration de l'effort de réduction de la consommation d'espaces, naturels et agricoles pour les territoires ayant plus de logements vacants que la moyenne régionale.
La préservation des surfaces agricoles	Les **enjeux de maintien et de développement des activités agricoles**, notamment de création ou d'adaptation d'exploitations	Evolution des zones de cultures déclarées par les exploitants entre 2010 et 2020	12,5%	100%	Registre Parcellaire Agricole (RPG) de l'IGN, 2010-2020	Faute de données renseignant le critère du décret en date n°2022-762 du 29 avril 2022 relatif aux « enjeux de maintien et de développement des activités agricoles, notamment de création ou d'adaptation d'exploitations », seule l'évolution des zones de culture est prise en compte dans cette dimension. C'est pourquoi ce critère est pondéré à hauteur de 12%. ⇨ Minoration de l'effort de réduction de la consommation d'espaces, naturels et agricoles pour les territoires dont l'évolution des zones de cultures déclarées par les exploitants est supérieure à la moyenne régionale.

La méthode de prise en compte de principe de la surface minimale communale dans les taux de réductions finaux :

L'application de cette méthode de territorialisation multicritère (sur 1/3 de l'enveloppe régionale territorialisée, 2/3 de l'enveloppe étant répartie proportionnellement à la consommation observée sur la décennie 2011-2021) permet d'attribuer à chaque territoire un taux de réduction, **provisoire à cette étape de la méthode puisque n'intégrant pas la surface minimale communale,** par rapport à la consommation observée sur la décennie 2011-2021.

Les taux de réduction issus de cette analyse multicritère sont donc ajustés, conformément à la loi du 20 juillet 2023, afin que chaque commune ayant prescrit un document d'urbanisme d'ici le 22 août 2026 ne soit pas privé, **par l'effet de la déclinaison territoriale des objectifs,** d'une surface minimale de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers fixée à 1 hectare.
La loi Climat et Résilience imposant une approbation du SRADDET modifié avant le 22 novembre 2024, le principe de réalité conduit, par anticipation, à prendre en compte l'ensemble des communes de la région Hauts-de-France afin de sécuriser les démarches d'élaboration ou de révision des documents d'urbanisme infra-régionaux avec des taux de réduction stabilisés.

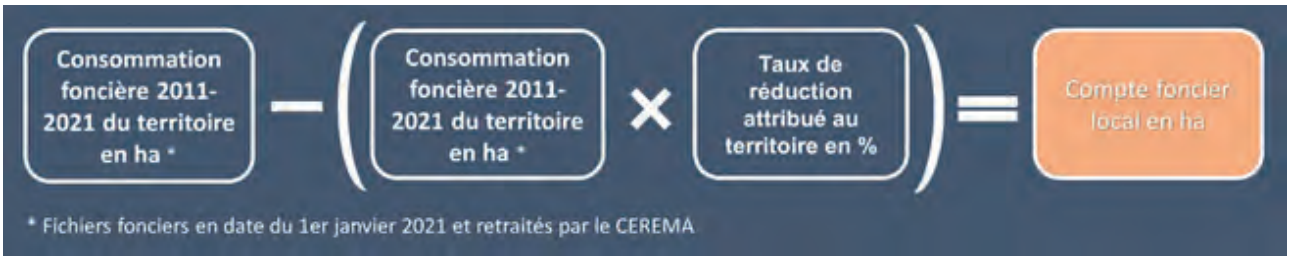
Pour les communes nouvelles dont l'arrêté de création a été pris après le 1er janvier 2011, une majoration de la surface minimale de 0,5 ha est appliquée pour chaque commune déléguée. 32 communes nouvelles sont recensées à l'échelle des Hauts-de-France à la date du 1er janvier 2023. Cette majoration est plafonnée à deux hectares.

L'ensemble des taux de réduction est ajusté selon la méthode suivante :
- contrôle du respect du principe de la surface minimale communale en appliquant les taux de réduction provisoires sur la consommation de référence (cf. formule ci-après), selon les fichiers fonciers en date du 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022 ;
- puis, le cas échéant, majoration des taux de réduction pour les territoires le nécessitant ;
- et retrait des hectares nécessaires pour assurer le respect de la surface minimale de l'enveloppe à répartir ;
- enfin, recalcul des taux de réduction des territoires non majorés en répartissant cette nouvelle enveloppe selon la méthode de territorialisation.

Ce procédé doit être répété plusieurs fois, car certains taux recalculés peuvent, à leur tour, devoir être majorés afin de respecter le principe de la surface minimale communale.

Pour 2021-2031, le SRADDET attribue ainsi à chaque territoire (SCoT, à défaut PLUi/PLU/carte communale) **un taux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers définitif qui lui est propre.**

Ce taux de réduction permet de calculer le compte foncier local en hectare en utilisant la formule suivante :



Calcul des taux de réduction théoriques :

Dans un objectif pédagogique et au titre de l'équilibre et de l'équité des territoires, le SRADDET présente dans l'annexe D des taux de réduction théoriques pour les territoires concernés par une majoration liée à la surface minimale communale. Ces taux de réduction théoriques ne prennent pas en compte cette majoration (voir annexe C du fascicule). Ces taux de réduction théoriques ne sont pas opposables. Le SRADDET encourage néanmoins les territoires à les considérer.

Après application de la méthode de territorialisation dans son intégralité selon le processus itératif ci-avant décrit et, afin d'assurer une comparabilité, après retrait des hectares nécessaires pour assurer le respect de la surface minimale de l'enveloppe à répartir, la méthode est appliquée une ultime fois sans ajustement pour le respect de la surface minimale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les taux de réduction des territoires majorés demeurent ainsi inchangés tandis que sont calculés pour les territoires majorés des taux de réduction théoriques tels qu'ils seraient si la même méthode leur était appliquée.

Il est toutefois à noter que l'ensemble des taux de réduction théoriques et opposables ne correspondent pas strictement à ce qu'ils seraient en l'absence de surface minimale communale, puisque ces derniers intègrent la participation nécessaire à un volume d'hectare pour assurer le respect de la surface minimale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ANNEXE D

RÉSULTATS DE LA TERRITORIALISATION DE L'OBJECTIF DE RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES ENTRE LE 1ER JANVIER 2021 ET LE 1ER JANVIER 2031

Au niveau régional :

Afin de fixer la consommation d'espaces de référence sur la décennie 2011-2021 au niveau régional et territorialiser l'objectif foncier, la Région utilise les fichiers fonciers retraités par le CEREMA, seules données disponibles sur l'ensemble du périmètre régional. Aussi, considérant que l'Etat utilise le millésime des fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022 pour la fixation de la consommation d'espaces de référence 2011-2021 au niveau national, la Région utilise les mêmes données (source : Fascicule « Définir et observer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols » du Ministère de la Transition et de la Cohésion des Territoires, version du 21 décembre 2023).

A l'échelle des territoires :

- Les volumes en hectares sont donnés à titre indicatif selon les fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022. Ces chiffres en hectares ne sont pas opposables (voir annexe A du fascicule « Fiche méthodologique sur l'observation régionale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols durant la mise en œuvre du SRADDET »). Le SRADDET encourage les territoires à fixer le volume de référence 2011-2021 à partir de ces données. Néanmoins, elles peuvent être en décalage avec la réalité du terrain et peuvent, le cas échéant, être enrichies par d'autres données d'observation.
- Les taux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers indiqués sont quant à eux opposables aux SCoT ou, en l'absence de SCoT, aux PLUi/PLU, aux documents en tenant lieu ou aux cartes communales.

Les taux de réduction calculés pour chaque territoire et figurant dans la règle générale 14 permettent de calculer le compte foncier local en hectare en utilisant la formule suivante :



Dans un objectif pédagogique et au titre de l'équilibre et de l'équité des territoires, le SRADDET présente dans l'annexe D des taux de réduction théoriques pour les territoires concernés par une majoration liée à la surface minimale communale. Ces taux de réduction théoriques ne prennent pas en compte cette majoration (voir annexe C du fascicule). Ces taux de réduction théoriques ne sont pas opposables. Le SRADDET encourage néanmoins les territoires à les considérer.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ANNEXE : RÉSULTATS DE LA TERRITORIALISATION DE L'OBJECTIF DE RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES ENTRE LE 1ER JANVIER 2021 ET LE 1ER JANVIER 2031

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Périmètres de déclinaison de l'objectif foncier du SRADDET (SCOT, à défaut EPCI)	EPCI	Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2011 et 2021 (en ha, à titre indicatif)	Compte foncier local sur 2021-2031 (en ha, à titre indicatif)	**Taux de réduction opposables 2021-2031***	Taux de réduction théoriques 2021-2031 (non opposables)
CC de l'Aire Cantilienne	CC de l'Aire Cantilienne	50,8	19,8	**61,1%**	
CC du Chemin des Dames	CC du Chemin des Dames	16,5	30,0	**-82,2%**	68,3%
CC Senlis Sud Oise	CC Senlis Sud Oise	42,2	18,0	**57,3%**	62,8%
SCOT BAIE DE SOMME TROIS VALLEES	CC Ponthieu-Marquenterre / CC du Vimeu / CA de la Baie de Somme	482,3	151,5	**68,6%**	
SCOT BASSIN CREILLOIS ET VALLEES BRETHOISES	CA Agglomération Creil Sud Oise / CC du Liancourtois	183,3	67,1	**63,4%**	
SCOT DE FLANDRE ET LYS	CA Cœur de Flandre / CC Flandre Lys	534,7	189,3	**64,6%**	
SCOT DE LA CHAMPAGNE PICARDE	CC de la Champagne Picarde	63,3	47,0	**25,7%**	66,7%
SCOT DE LA PLAINE D'ESTREES	CC de la Plaine d'Estrées	137,8	48,8	**64,6%**	
SCOT DE LA REGION DE COMPIEGNE ET DE LA BASSE AUTOMNE	CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	229,3	87,0	**62,0%**	
SCOT DE LA REGION FLANDRE-DUNKERQUE	CC des Hauts de Flandre / CU de Dunkerque Grand Littoral	563,6	173,5	**69,2%**	
SCOT DE LA TERRE DES 2 CAPS	CC de la Terre des Deux Caps	173,9	60,1	**65,4%**	
SCOT DE LA THELLOISE	CC Thelloise	253,9	91,5	**64,0%**	
SCOT DE L'ARRAGEOIS	CU d'Arras / CC du Sud Artois / CC des Campagnes de l'Artois	648,8	226,5	**65,1%**	
SCOT DE L'ARTOIS	CA de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane	829,2	269,6	**67,5%**	
SCOT DE LILLE METROPOLE	CC Pévèle Carembault / Métropole Européenne de Lille	1221,4	482,1	**60,5%**	
SCOT DE L'OISE PLATEAU PICARD	CC de l'Oise Picarde / CC du Plateau Picard	198,5	104,0	**47,6%**	66,0%
SCOT SAMBRE AVESNOIS	CC Cœur de l'Avesnois / CC du Pays de Mormal / CA Maubeuge - Val de Sambre / CC du Sud Avesnois	695,7	210,0	**69,8%**	
SCOT DES DEUX VALLEES	CC des Deux Vallées	122,3	41,3	**66,2%**	
SCOT DES LISIERES DE L'OISE	CC des Lisières de l'Oise	23,6	20,0	**15,2%**	67,9%
SCOT DES SABLONS	CC des Sablons	141,3	54,0	**61,8%**	
SCOT DU BOULONNAIS	CC de Desvres - Samer / CA du Boulonnais	240,8	76,2	**68,4%**	
SCOT DU CAMBRESIS	CA du Caudrésis et du Catésis / CA de Cambrai / CC du Pays Solesmois	403,6	124,0	**69,3%**	
SCOT DU GRAND AMIENOIS	CC du Territoire Nord Picardie / CC Avre Luce et Noye / CC du Grand Roye / CC Somme Sud-Ouest / CC Nièvre et Somme / CC du Val de Somme / CA Amiens Métropole / CC du Pays du Coquelicot	1093,7	471,0	**56,9%**	64,5%

Calcul des taux de réduction de la consommation d'espaces entre 2021 et 2031
***(L'ensemble des communes sont considérées comme éligibles à la surface minimale communale)**

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Périmètres de déclinaison de l'objectif foncier du SRADDET (SCOT, à défaut EPCI)	EPCI	Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2011 et 2021 (en ha, à titre indicatif)	Compte foncier local sur 2021-2031 (en ha, à titre indicatif)	**Taux de réduction opposables 2021-2031***	Taux de réduction théoriques 2021-2031 (non opposables)
SCOT DU GRAND BEAUVAISIS	CA du Beauvaisis / CC du Clermontois / CC de la Picardie Verte / CC du Pays de Bray	863,7	305,8	**64,6%**	
SCOT DU GRAND DOUAISIS	CA du Douaisis / CC Cœur d'Ostrevent	410,7	133,8	**67,4%**	
SCOT DU PAYS DE LA SERRE	CC du Pays de la Serre	48,2	42,0	**12,9%**	66,4%
SCOT DU PAYS DE LAON	CA du Pays de Laon	88,0	39,0	**55,7%**	67,2%
SCOT DU PAYS DE ST-OMER	CA du Pays de Saint-Omer / CC du Pays de Lumbres	848,9	262,0	**69,1%**	
SCOT DU PAYS DE THIERACHE	CC Thiérache Sambre et Oise / CC de la Thiérache du Centre / CC du Pays des Trois Rivières / CC des Portes de la Thiérache	222,7	160,0	**28,2%**	70,7%
SCOT DU PAYS DES SOURCES	CC du Pays des Sources	275,8	89,9	**67,4%**	
SCOT DU PAYS D'OISE ET D'HALATTE	CC des Pays d'Oise et d'Halatte	120,6	43,7	**63,7%**	
SCOT DU PAYS DU CALAISIS	CC Pays d'Opale / CA Grand Calais Terres et Mers / CC de la Région d'Audruicq	551,8	182,4	**67,0%**	
SCOT DU PAYS DU CHAUNOIS	CA Chauny-Tergnier-La Fère / CC Picardie des Châteaux	208,3	85,5	**59,0%**	67,2%
SCOT DU PAYS DU SAINT-QUENTINOIS	CA du Saint-Quentinois / CC du Val de l'Oise / CC du Pays du Vermandois	240,8	125,0	**48,1%**	69,0%
SCOT DU PAYS SANTERRE HAUTE SOMME	CC de la Haute Somme / CC Terre de Picardie / CC de l'Est de la Somme	290,6	147,5	**49,2%**	66,7%
SCOT DU PAYS DE VALOIS	CC du Pays de Valois	194,8	78,0	**60,0%**	
SCOT DU PAYS INTERREGIONAL BRESLE-YERES	CC Interrégionale Aumale - Blangy-sur-Bresle / CC des Villes Sœurs	91,4	26,3	**71,3%**	
SCOT DU PAYS MARITIME ET RURAL DU MONTREUILLOIS	CA des Deux Baies en Montreuillois / CC du Haut Pays du Montreuillois	349,7	104,6	**70,1%**	
SCOT DU PAYS NOYONNAIS	CC du Pays Noyonnais	74,8	42,0	**43,9%**	64,2%
SCOT DU SOISSONNAIS ET DU VALOIS	CA du Soissonnais / CC du Val de l'Aisne / CC de Retz-en-Valois / CC du Canton d'Oulchy-le-Château	483,7	168,0	**65,3%**	65,8%
SCOT DU VALENCIENNOIS	CA de la Porte du Hainaut / CA Valenciennes Métropole	708,7	240,3	**66,1%**	
SCOT DU VEXIN THELLE	CC du Véxin-Thelle	127,8	45,4	**64,5%**	
SCOT LENS-LIEVIN - HENIN-CARVIN	CA d'Hénin-Carvin / CA de Lens - Liévin	967,4	336,0	**65,3%**	
SCOT OSARTIS-MARQUION	CC Osartis Marquion	224,6	78,1	**65,2%**	
SCOT TERNOIS - 7 VALLEES	CC des Sept Vallées / CC du Ternois	293,8	173,0	**41,1%**	70,8%
SCOT UCCSA	CA de la région de Château-Thierry / CC du Canton de Charly-sur-Marne	252,1	111,5	**55,8%**	66,2%

ANNEXE E

TABLEAU DE CORRESPONDANCE RÈGLES / OBJECTIFS

Num de la Règle	Règle du SRADDET	Num de l'Objectif	Objectif du SRADDET
1	Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT : * veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante, * privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.	6	Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)
		5	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE)
2	Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.	6	Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)
		5	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE
		9	Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE)
3	Les SCoT, les PLU(i), les PDU, plan de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié. Les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.	7	Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces (CAE)
		36	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)
4	Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.	26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO-CAE)
		11	Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (BIO)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

5	Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT / PLU / PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique : - des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe ; - des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.	11	Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (BIO)
		41	Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux (BIO)
6	Les SCoT/PLU/PLUI et PCAET développent une stratégie coordonnée et cohérente d'adaptation au changement climatique conçue pour : *répondre aux vulnérabilités propres au territoire concerné et préparer la population et les acteurs économiques à la gestion du risque climatique. *préserver et restaurer des espaces à enjeux en travaillant notamment sur la résilience des espaces naturels, agricoles et forestiers.	38	Adapter les territoires au changement climatique (CAE)
7	Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activités (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 17 % des consommations finale d'énergie en 2031 par rapport à 2012, et d'au moins 57 % pour les émissions de GES et de viser la neutralité carbone d'ici 2050.	32	Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)
		31	Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre (CAE)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

8	Les SCoT, les PCAET contribuent à l'objectif régional, c'est-à-dire à multiplier par 2 la production d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) à l'horizon 2031 par rapport à 2021. La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 33 % de la consommation finale brute d'énergie de leur territoire en 2031. Elle tient compte de leur potentiel local, des capacités d'échanges avec les territoires voisins et respecte les écosystèmes et leurs fonctions ainsi que la qualité écologique des sols.	Famille d'objectifs (31-40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions
		33	Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)
9	Les PCAET et les chartes de PNR accompagnent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles.	Famille d'objectifs (31-40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions
		34	Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE)
10	Les SCoT / PLU / PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.	12	Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)
		14	Encourager la gestion intégrée du trait de côte (GEE-BIO)
		38	Adapter les territoires au changement climatique (CAE)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

11	Les orientations des SCoT / PLU / PLUI des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.	12	Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)
		23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
12	Les SCoT et PLU / PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.	12	Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)
		23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
13	Les SCoT / PLU / PLUI et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.	23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
		22	Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)
		19	Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)
		27	Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx)
14	Les SCoT/PLUI/PLU/carte communale traduisent l'objectif régional de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers et de l'artificialisation des sols.	24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

15	Les SCoT / PLUI / PLU / cartes communales doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà urbanisés ou des surfaces artificialisées. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à : - la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau et la limitation de l'exposition aux risques ; - la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux, visant à limiter l'usage de la voiture ; - une consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers ou une artificialisation des sols limitées, notamment par l'application de la séquence "Eviter, Réduire, Compenser".	24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
		26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO-CAE)
		22	Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)
16	Les SCoT/PLUi/PLU développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine. Ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein des espaces urbanisés ou des surfaces artificialisées (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, intervention publique, etc).	23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
17	Les SCoT / PLUi / PLU doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des noeuds de transport, en particulier les pôles d'échanges multimodaux.	23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
		19	Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
18	Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUI doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.	24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
		23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

19	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur des infrastructures de transport ferroviaires et fluviales, notamment en préservant les capacités de développement et d'accès.	6	Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)
		5	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE-TIM)
		9	Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE)
20	Les SCoT / PLU / PLUI estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements).	23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
21	Les SCoT / PLU / PLUI favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, de la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.	23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
22	La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie doit être cohérente au regard : - d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle ; - de la caractérisation et la maitrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; - de l'évolution des comportements des consommateurs ; - du contexte extrarégional.	22	Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)
		26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO-CAE)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

23	Les SCoT et les PLU / PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.	26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO-CAE)
		22	Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
		9	Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE)
24	Les SCoT et PLU / PLUI doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : - la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale ; - la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; - l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur ; - des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur ; - un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique	26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

		22	Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)
		23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)
		24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050
		27	Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx)
		33	Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)
		31	Réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre (CAE)
		38	Adapter les territoires au changement climatique (CAE)
		32	Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)
		21	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)
		19	Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)
25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.	Famille d'objectif (5 à7)	Affirmer un positionnement de hub logistique
		5	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE
		6	Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)
		7	Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier Km plus efficaces (CAE)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.	Famille d'objectif (8 à 11)	Faire du CSNE un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités
		8	Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM)
		Famille d'objectif (12 à 14)	Assurer un développement équilibré et durable du littoral
		13	Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux (TIVM-BIO-EET)
		Famille d'objectif (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif
		15	Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)
		16	Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)
		6	Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)
		Famille d'objectifs (22 à 30)	Favoriser un aménagement équilibré des territoires
		27	Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx)
		29	Développer les stratégies numériques dans les territoires (EET)
		30	Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

26	Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et à l'impératif de sobriété carbone.	Famille d'objectif (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif
		18	Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EEG-DTRx)
		36	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)
27	Les SCoT, les PDU, les plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.	Famille d'objectif (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif
		19	Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)
28	Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en oeuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.	Famille d'objectif (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif
		20	Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France (TIV)
29	En lien avec la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), les Plans de Mobilité (PM) et les Plans de Mobilités Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités organisatrices de la mobilités (AOM).	Famille d'objectif (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif
		20	Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France (TIV)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

30	Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.	Famille d'objectif (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif
		21	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)
31	Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET, chacun dans leurs domaines et de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : - d'expérimentations dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail, notamment le développement des espaces de télétravail ; - du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…) - de points de rechargement énergies alternatives au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).	Famille d'objectif (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif
		15	Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)
		21	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)
		36	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)
32	Les SCoT / PLU / PLUI / PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages.	29	Développer des stratégies numériques dans les territoires (EET)
		30	Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)
		26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO-CAE)
		27	Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

33	Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant : - une identification des secteurs prioritaires d'intervention ; - un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par les objectifs du SRADDET ; - une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie.	Famille d'objectif (31 à 40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions
		35	Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT)
34	Les SCoT et les PLU / PLUI doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants atmosphériques, et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades, …).	32	Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)
36	Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale.	Famille d'objectif (31 à 40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions
		39	Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)
		40	Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

37	Les autorités compétentes intègrent un volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solutions de collecte et de stockage de ces déchets, compatible avec la planification régionale.	Famille d'objectif (31 à 40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions
		40	Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)
38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets, une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec les feuilles de route nationale et régionale d'économie circulaire, la planification régionale déchets et son plan d'action en faveur de l'économie circulaire du PRPGD annexé, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire, en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027	Famille d'objectif (31 à 40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions
		4	Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat (LGT)
		40	Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)
		39	Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)
		2	Déployer l'économie circulaire (PRPGD)
39	Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.	Famille d'objectif (31 à 40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions
		37	Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en terme de piège à carbone (CAE))
40	Les chartes de PNR, SCoT, PLU, PLUI doivent prévoir un diagnostic et des dispositions favorables à la préservation des éléments de paysages.	41	Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux (BIO)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

41	Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUI doivent lors de leur élaboration ou de leur révision s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux, et prioritairement de ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou être au service du déploiement des trames vertes. Les travaux d'élaboration et révision de ces documents doivent permettre d'alimenter un état des lieux des chemins ruraux existants à l'échelle des Hauts-de-France.	41	Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux (BIO)
42	Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUI s'assurent de la non-dégradation de la biodiversité existante, précisent et affinent les réservoirs de biodiversité identifiés dans le rapport. Ces documents contribuent à compléter la définition : - des réservoirs de biodiversité ; - des corridors de biodiversité en s'appuyant notamment sur une trame fonctionnelle ou à restaurer de chemins ruraux ; - des obstacles au franchissement de la trame fonctionnelle, en identifiant des mesures pour renforcer leur perméabilité, notamment concernant les infrastructures. Ils définissent les mesures prises pour préserver et/ou développer ces espaces. Ils s'assurent de la bonne correspondance des continuités avec les territoires voisins et transfrontaliers.	43	Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)
43	stifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont : - sous-trame forestière ; - sous-trame des cours d'eau ; - sous-trame des milieux ouverts ; - sous-trame des zones humides ; - sous-trame du littoral.	43	Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Région Hauts-de-France
151 Avenue du Président Hoover - 59555 LILLE CEDEX
Agence Hauts-de-France 2020 - 2040

Pour nous contacter :
sraddet@hautsdefrance.fr

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



SRADDET
Partie 3 : les objectifs



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SOMMAIRE

INTRODUCTION 111
L'ambition d'équilibre et d'égalité des territoires en Hauts-de-France 111
Les conditions de réussite du projet du territoire régional 115

ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE 121
SOUTENIR LES EXCELLENCES RÉGIONALES 121
1- Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux (EET) 122
2- Déployer l'économie circulaire (EET, CAE, PRPGD) 125
3- Conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité (EET) 128
4- Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat (LGT) 131
AFFIRMER UN POSITIONNEMENT DE HUB LOGISTIQUE 135
5- Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE- TIM) 136
6- Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE) 139
7- Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces (CAE) 141

ATOUTS INTER-TERRITOIRES 145
FAIRE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE UN VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, INDUSTRIEL ET UN SUPPORT D'AMÉNITÉS 147
8- Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM) 147



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

9- Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE) 149
10- Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais (CAE) 151
11- Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (BIO) 153

ASSURER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ ET DURABLE DU LITTORAL 157
12- Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET) 158
13- Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux (TIVM-BIO-EET) 160
14- Encourager la gestion intégrée du trait de côte (GEE-BIO) 164

MODELE D'AMÉNAGEMENT 167
GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORT FIABLE ET ATTRACTIF 168
15- Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE) 171
16- Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV) 174
17- Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie (TIV) 174
18- Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EET-DTRx) 177
19- Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM) 179
20- Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France (TIV) 181
21- Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE) 183

FAVORISER UN AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES 187
22- Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE) 188
23- Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale (LGT) 191
24- Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières et s'inscrire dans une trajectoire pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette en 2050 (GEE-CAE) 194
~~25- Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine (GEE-CAE)~~ 199
26- Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO) 200
27- Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx) 204
28- Soutenir l'accès au logement (LGT) 207
29- Développer les stratégies numériques dans les territoires (EET) 209
30- Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx) 211

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

GESTION DE RESSOURCES 215
ENCOURAGER LA SOBRIÉTÉ ET ORGANISER LES TRANSITIONS 216
31- Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre (CAE) 216
32- Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE) 222
33- Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE) 227
34- Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE) 231
35- Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT) 235
36- Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE) 240
37- Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en terme de piège à carbone (CAE) 242
38- Adapter les territoires au changement climatique (CAE) 244
39- Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD) 248
40- Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD) 253

VALORISER LES CADRES DE VIE ET LA NATURE RÉGIONALE 265
41- Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux 267
42- Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés (EET-BIO) 269
43- Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO) 272
44- Objectifs par sous-trames et objectifs afférents (BIO) 277

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

LES FICHES D'OBJECTIFS DU SRADDET PAR GRAND DOMAINE

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

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

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

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

- l'égalité des droits (logique de politique de redistribution, d'équipement, de péréquation) ;
- l'égalité des « places » (logique de spécialisation économique des territoires) ;

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- l'égalité des chances (logique de mise en compétition des territoires, compétition positive par la volonté d'apprendre à construire l'égalité et la réciprocité notamment dans la relation entre urbain et rural).

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

Aussi, la Région, à travers ses volontés de ne laisser aucun territoire de côté dans les dynamiques de développement et que tous participent à l'attractivité régionale, souhaite que l'équilibre et l'égalité des territoires reposent sur des enjeux d'interdépendance et sur la place des territoires au sein de systèmes d'échanges différenciés voire d'alliances pour faire ensemble. La co-construction avec les acteurs des territoires sera pour cela une condition de réussite.
L'égalité des territoires en Hauts-de-France passera ainsi par **une égalité des relations entre les territoires** à travers la (re)connaissance de leurs spécificités, leur complémentarité et considération mutuelle, le développement de leurs capacités et de la coopération, l'activation de leurs ressources endogènes et de leur capital relationnel, leur responsabilité extraterritoriale. La volonté étant de tendre ainsi **vers une forme d'équilibre territorial et de cohésion des territoires** par un développement de l'inter-territorialité **qui reposera sur les 5 espaces à enjeux identifiés et sur l'ossature régionale définies dans la vision régionale du SRADDET**.

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

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

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➲ des disparités territoriales impliquant des stratégies de développement différenciées :

- des désajustements sur l'accessibilité aux services : si la région est relativement bien pourvue en équipements et en services, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants. Ainsi à l'échelle des départements, les habitants de l'Aisne ont besoin d'un temps 1,5 fois supérieur à celui des habitants du département du Nord pour accéder aux équipements courants. Les populations des communes à très faible densité se déplacent plus souvent en dehors de la commune pour les besoins de la vie courante avec des temps de parcours 2,6 fois plus longs que dans les communes densément peuplées.

➲ des formes de désajustements qui impactent le quotidien et la qualité de vie :

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

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

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

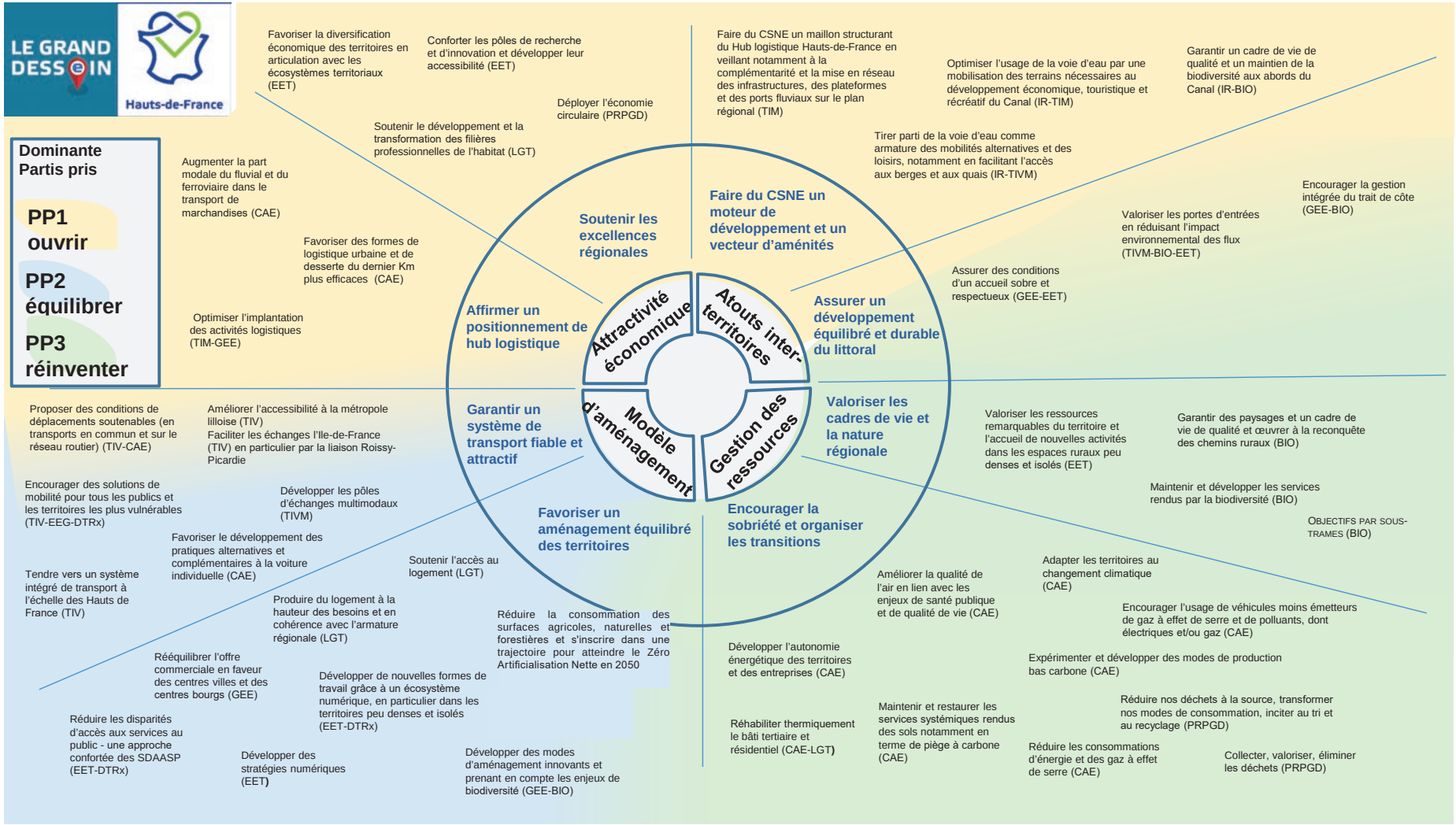
Cela nécessite ainsi de développer des stratégies innovantes sur les territoires à travers les possibilités offertes par le numérique, de voire démultiplier des aménagements exemplaires via des approches intégrées, d'améliorer les conditions de déplacements, de développer un habitat diversifié et de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

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

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

Ces objectifs devront reposer sur son ossature régionale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les conditions de réussite du projet du territoire régional

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

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

Conforter l'ossature régionale

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

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

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

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

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

- **Renforcer les pôles d'envergure régionale :**

Il s'agira de :

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

- **Contribuer au renforcement des pôles intermédiaires :**

Il s'agira de :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Favoriser la structuration des espaces ruraux et périurbains autour des polarités :**

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

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

Les espaces périurbains :

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

Les espaces ruraux en développement :

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

Les espaces peu denses et isolés :

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

- **Tenir compte des spécificités de certains territoires :**

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

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

Plus spécifiquement pour *le littoral :*

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Plus spécifiquement pour les f*ranges franciliennes et rémoises :*

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

Les territoires les plus fragilisés :

Il s'agit pour ces territoires de :

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

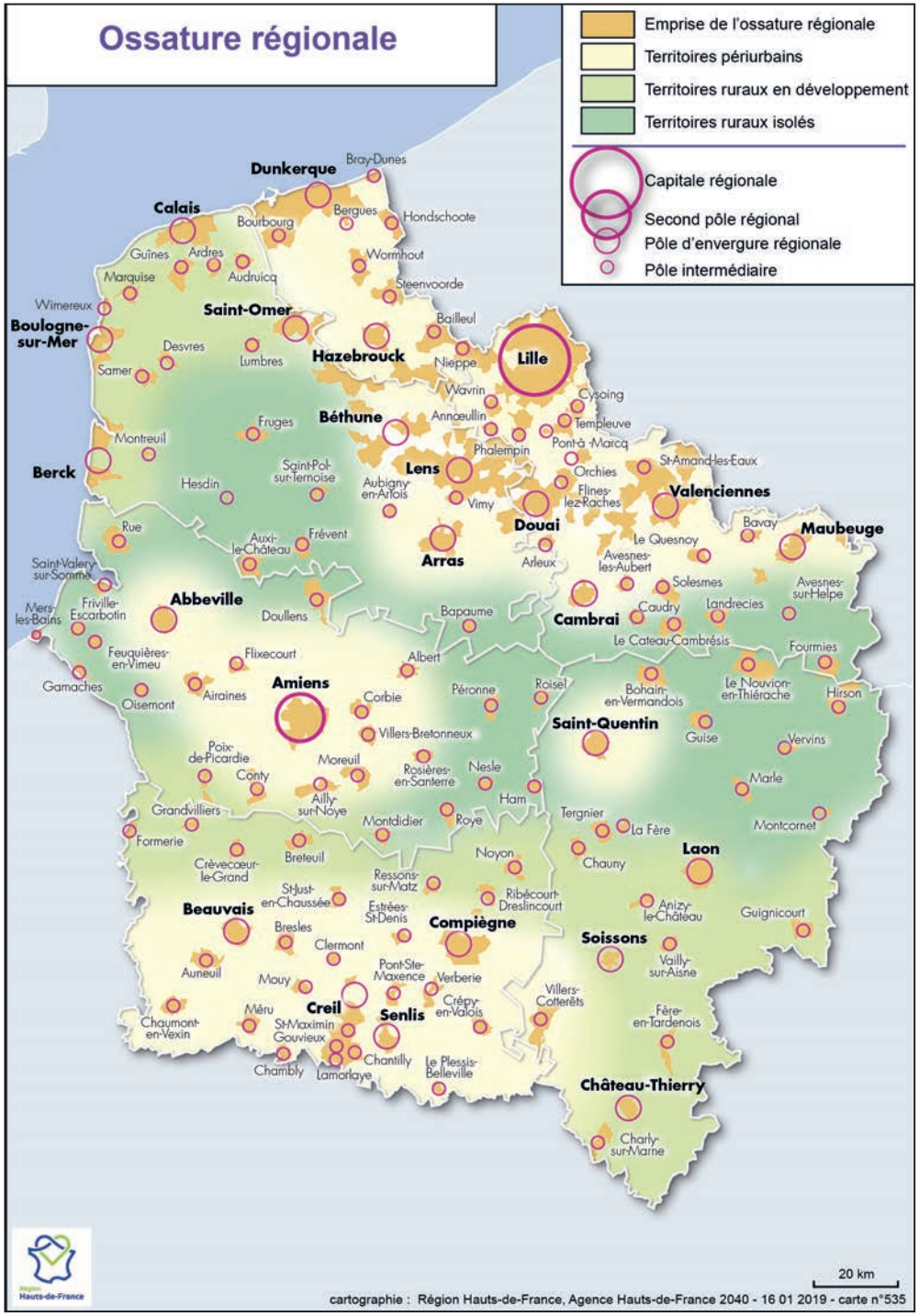
Plus particulièrement pour l*e Bassin minier :*

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ATTRACTIVITE ECONOMIQUE

Soutenir les excellences régionales

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

- se diversifier pour orienter progressivement la structure productive actuelle, encore marquée par le présence de nombreux secteurs en perte de vitesse, vers des spécialisations économiques plus en adéquation avec les filières d'avenir et la satisfaction des nouvelles demandes (industrie du futur, services à haute valeur ajoutée, économie du changement climatique, économie résidentielle, économie circulaire, silver économie, etc.) au bénéfice de l'ensemble du territoire dans une logique de répartition équilibrée ;

- valoriser les spécificités locales présentes dans les territoires en jouant sur les complémentarités. La région présente en effet la spécificité d'abriter de nombreux écosystèmes locaux, portés notamment par les villes moyennes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

• **Article L. 4251-1** du CGCT

Parti pris concerné(s) :

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

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

Tendances observées :

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **T0 :**

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

- **Résultats attendus :**

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

- **Leviers :**

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

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

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

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

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

Pour ce faire, un travail d'identification des besoins et capacités des territoires constitue un préalable pour développer des filières adaptées par des outils appropriés (développement de structure d'accueil et d'incubation, raccordement au haut débit, réhabilitation des friches, mise en place de systèmes alimentaires territorialisés, encouragement à la production d'énergie renouvelables à partir des sources renouvelables comme la biomasse ou des procédés soutenables de méthanisation, promotion des expérimentations, etc.).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **renforcer et accompagner les filières d'excellence**

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

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

- stimuler le recours à l'innovation

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

- **Echéances** : 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

DÉPLOYER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE (EET, CAE, PRPGD) 2

Références juridiques :

- **Article L. 4251-1 du CGCT**
- **Article L-541-1-I du code de l'environnement ; Article R-541-16-I-6°) du code de l'environnement**
- **Loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) du 10 février 2020**

Partis pris concerné(s)

L'objectif de déploiement de l'économie circulaire est présent dans différents points de la vision régionale (rapport SRADDET) en articulation avec le SRDEII 2022-2027, SRI- SI, SRESRI, la **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »** (et sa feuille de route 2022-2027 adoptée en juin 2022) et la feuille de route régionale de l'économie circulaire adoptée en 2020.

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

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

T0 : 2015

Tendances observées :

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

Résultats attendus :

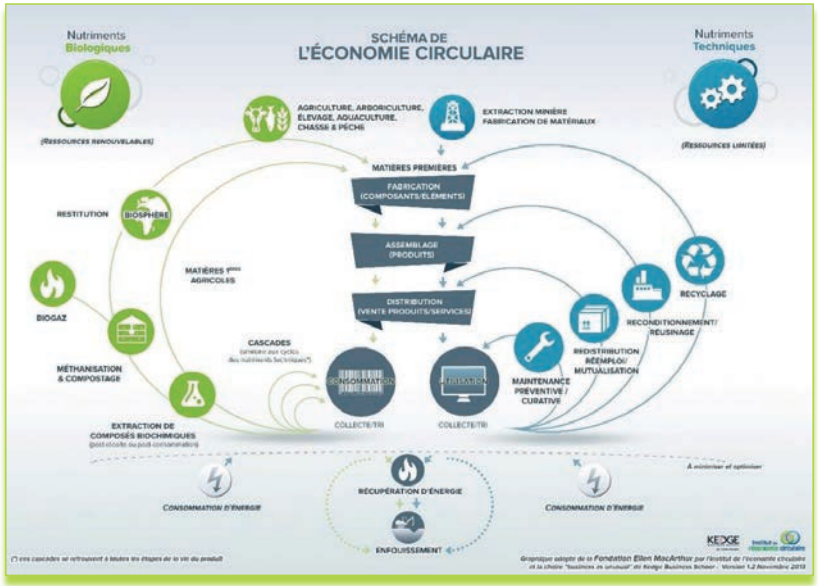
Pour parvenir au découplage entre croissance économique et utilisation de ressources, la région Hauts-de-France doit pouvoir penser un développement qui économise les ressources non renouvelables, qui utilise le mieux possible celles qui sont renouvelables et celles qui sont déjà en circulation dans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

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

- le développement local pour le développement des filières courtes et pour répondre aux besoins locaux ;
- l'habitat pour accompagner la construction et la rénovation utilisant des techniques économes en ressources ;
- l'énergie pour développer les énergies renouvelables à partir des ressources locales et de boucles locales ;
- la gestion économe de l'espace en privilégiant le renouvellement urbain à l'extension ;
- la prévention et la gestion des déchets pour mieux réduire les déchets et accompagner le développement des 6 premières filières ressources - matières : « matières plastiques », « terres rares et métaux stratégiques », « sédiments », « Textiles » « issues des biodéchets », « issues des déchets du BTP » (cf. PRPGD et son plan régional en faveur de l'économie circulaire).

Indicateurs de résultat :

- Nombre de collectivités engagées dans le référentiel Economie circulaire du programme « Territoire Engagé Transition Ecologique » de l'ADEME
- Nombre de collectivités disposant du label Economie circulaire du programme « Territoire Engagé Transition Ecologique » de l'ADEME
- Nombre de collectivités engagées dans une étude Planification et de Programmation Matières - E2PM- de l'ADEME
- Nombre de collectivités engagées dans une démarche d'Ecologie Industrielle et Territoriale- EIT
- Nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les collectivités
- Nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les entreprises ou le monde économique
- Nombre de démarches ou initiatives en matière d'économie circulaire portées par les acteurs de la recherche



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Leviers :

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

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

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

• Mobiliser les acteurs des territoires (citoyens, entreprises, associations,…)

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

• Stimuler l'innovation et recourir à l'expérimentation

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

• Identifier et soutenir le développement de filières locales et d'excellence

Les territoires peuvent appuyer le développement de filières locales pour la satisfaction de besoins (alimentation, bâtiment, besoins énergétiques,…) au moyen d'outils appropriés (encouragement à la production d'énergie à partir des sources renouvelables, à la production de biens et de services en circuits courts mobilisant les ressources disponibles,…). Les territoires peuvent aussi porter ou contribuer au pari de l'adaptation de la structure productive régionale aux transitions durables, en renforçant et accompagnant des filières/domaines d'excellences qui connaissent un ancrage territorial fort et qui ont une visibilité au niveau régional, national voire international. Pour maintenir leur niveau d'attractivité ou le développer, les territoires peuvent appuyer le développement de ces filières /domaines vers une excellence qui intègre les enjeux de l'économie circulaire.

• Mobiliser les acteurs de la recherche et de la formation

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

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

Parti pris concerné(s) :

La volonté d'accroitre l'attractivité en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation de la région à différentes échelles (national, européenne et internationale) ainsi que sa capacité à rayonner et à mettre en réseau ses atouts sont affirmées à la fois dans le parti pris 1, « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » (orientation 1 : « développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales ») ainsi que dans le parti pris 2, « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » (orientation 2 : « conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional », et orientation 3 : « Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale »).
En outre, le Schéma Régional, de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI) des Hauts-de-France adopté par l'Assemblée régionale en date du 23 novembre 2017 trace la feuille de route de la politique régionale de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation pour l'emploi et la croissance. Il définit un ensemble d'ambitions partagées et des mesures pour les 5 années à venir au plus près des besoins économiques et sociaux en renforçant la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires via la formation, la recherche et l'innovation.

Tendances observées :

Sous l'impulsion des politiques publiques, la région Hauts-de-France a accompli des progrès économiques notables ces dernières années. Sa structure productive se modifie progressivement pour intégrer les secteurs et filières d'avenir, même si le changement prend du temps. L'agriculture y est dynamique, tout comme ses capacités générales à s'externaliser (5ième région exportatrice en 2015 pour 10,3 % du volume national, 2ième région importatrice pour 11,1 % des approvisionnements de la France, malgré une balance commerciale déficitaire). L'économie présentielle progresse (+44 % entre 1982 et 2011 pour ces emplois), il en va de même pour la création d'entreprises. La région compte 10 organismes de recherche, 8 pôles de compétitivité visibles et reconnus, bien insérés dans les réseaux de recherche et d'innovation nationaux et européens.
En 2015, les Hauts-de-France figuraient au 4ième rang des régions françaises pour l'enseignement supérieur en effectifs d'étudiants et accueillaient également 10,8 % des élèves ingénieurs de France (pour 8,7 % des étudiants) dans ses 7 universités et 30 écoles.
Néanmoins, à côté de ces atouts indéniables subsistent de nombreuses marges de progrès. Les mutations du système productif régional s'accompliront grâce à un investissement accru dans la recherche et développement : or la part des dépenses de R&D dans le produit intérieur brut régional était deux fois inférieure en 2015 par rapport à celle de la France métropolitaine (1,1 % au niveau régional contre 2,2 % sur le plan national). Par ailleurs, les Hauts-de-France ne sont que la 8ième région pour le personnel de recherche.

La part de la population régionale des 25-64 ans disposant d'un diplôme de l'enseignement supérieur en 2018 représentait 27,1 %. Elle progressait de 3,7 points par rapport à 2008 mais demeurait inférieure à celle de la France (32,1 %) et de l'Union européenne (28,6 %). Le taux régional des diplômés du supérieur parmi les 30-34 ans était de 38,8 % en 2013 contre 44,9 % pour la France métropolitaine.
Enfin, la part des cadres des fonctions métropolitaines supérieures passait entre 2009 et 2014 de 6,1 % à 6,7 % mais restait en retrait par rapport à la France (10,5 %).

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **T0 :**

Part des dépenses de recherche & développement dans le PIB régional en 2014 : 1,1 % (source : INSEE)
Part des cadres des fonctions métropolitaines supérieures dans l'emploi régional en 2014 : 6,7 % (source : INSEE)
Effectifs d'étudiants dans l'enseignement supérieur en niveau et en part par rapport à la France métropolitaine en 2016-2017 : 224 591 et 8,5 % (source : DEPP et RERS)
Nombre d'étudiants en mobilité entrante (en 2016-2017): 18 874 (source : Campus France)

- **Résultats attendus :**

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

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

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

- **Leviers :**

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'accessibilité des sites, tant sur le plan physique que numérique, devra être facilitée : l'intégration optimale à la ville et ses équipements (logement, restauration, pôles culturels et sportifs, zones d'activités, etc.) devra être favorisée, notamment via les modes de transports doux/bas carbone et les liaisons fluidifiées avec les gares.

En outre, la mutualisation des équipements connectés via notamment le très haut débit, et la mixité fonctionnelle des sites sont des atouts favorables pour leur attractivité et leur rayonnement.

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

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

- **Echéances :**

2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ET LA TRANSFORMATION DES FILIÈRES PROFESSIONNELLES DE L'HABITAT (LGT) 4

Références juridiques :

• **Article L. 4251-1** du CGCT

Partis pris concernés :

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

Donnée de référence (T0, tendances observées) :

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

Résultats attendus :

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

Leviers :

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

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

- **encourager le développement et l'appui des filières du BTP et des autres filières professionnelles** (auditeurs…), utiles à la conception, la production, l'exploitation et l'usage, la réhabilitation ainsi que la déconstruction de logements, de manière à anticiper les évolutions des besoins quantitatifs et qualitatifs en matière d'habitat.

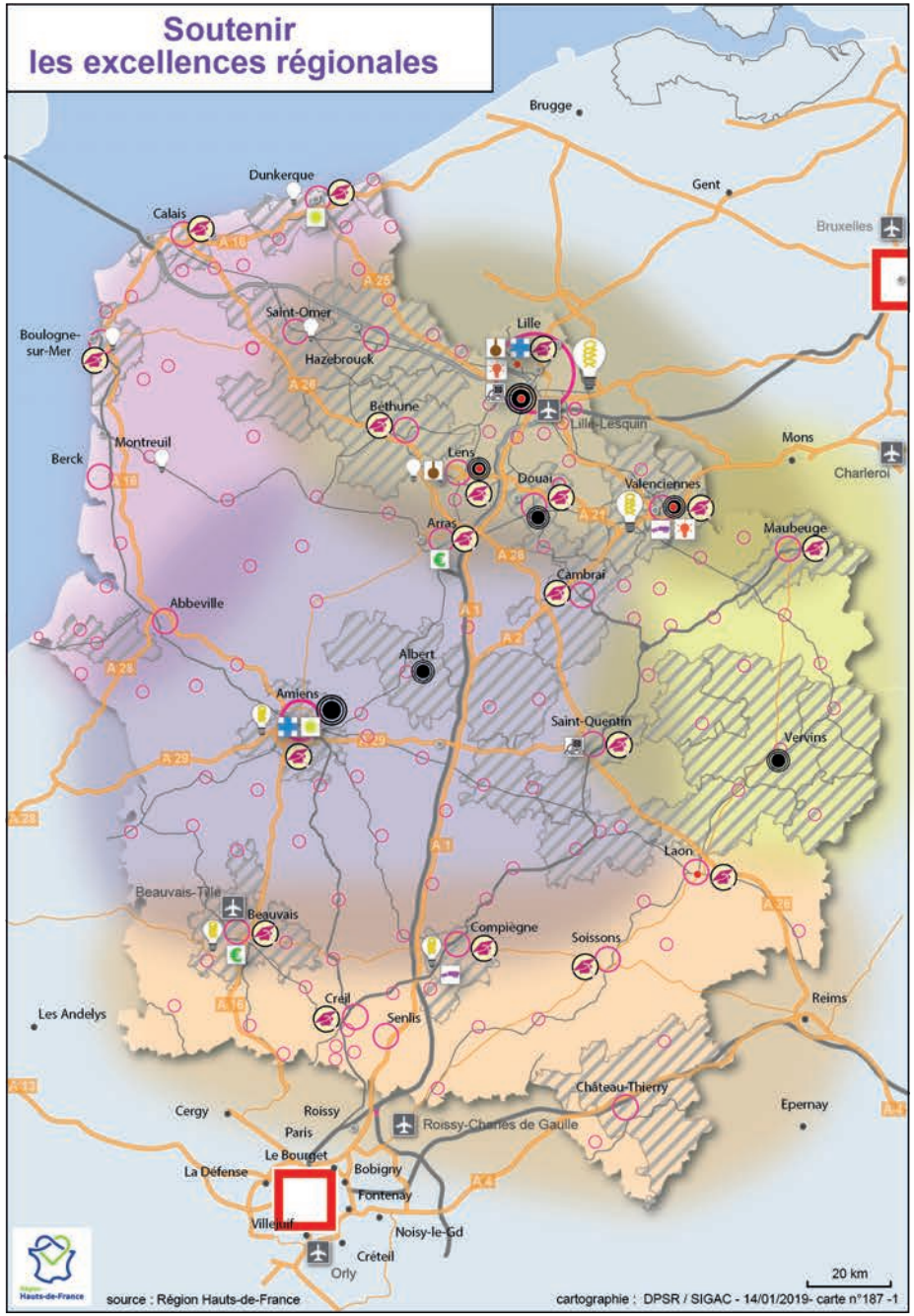
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

- **Echéance :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Favoriser la diversification économique des territoires

Têtes de réseau *

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

- Cluster(s)
- Pôle de compétitivité
- Parc(s) d'innovation
- Parc d'innovation en projet

Territoires d'industrie **

Conforter les pôles d'enseignement supérieurs et leur accessibilité

Pôles universitaires et Grandes Ecoles

Ossature régionale

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

5 espaces à enjeux

- TGV
- Grandes lignes
- TER
- Autoroutes
- Routes principales
- Aéroports
- Gares TGV et TERGV

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ATTRACTIVITE ECONOMIQUE

Affirmer un positionnement de hub logistique

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

- **Références juridiques :**

• Article R4251-4 du CGCT

- Loi n°2019-1428 d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019
- Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets
- Ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale

- **Partis pris concerné(s) :**

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

- **T0 :** consommation finale d'énergie pour le secteur du transport de marchandises en 2012 : 20 383 Gwh

- **Tendances observées :**

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

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le trafic fluvial est fortement lié à la vitalité des principales filières des Hauts-de-France utilisatrices de la voie d'eau : agroalimentaire (4,6 Mt), matériaux de construction (3,4 Mt), métallurgie (1,3 Mt), conteneurs et colis (0,9 Mt), engrais (0,6 Mt), énergie (0,5 Mt), produits chimiques (0,5 Mt). Les 11,5 Mt transportées en 2019 ont permis d'éviter le passage de 600 000 camions sur les routes.

	Rail	Voies navigables	**Ferroviaire + Fluvial**	Route
Hauts-de-France	15,00%	5,70%	**20,70%**	79,40%
France	9,80%	2,40%	**12,20%**	87,80%
Belgique	11,10%	16,00%	**27,10%**	72,90%
Pays Bas	5,80%	46,60%	**52,40%**	47 ,6%

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

- **Résultats attendus :**

Historique et objectifs de transport des marchandises	**Année de référence**	**Historique**			**Objectifs**			
Périodes	**2012**	**2015**	**2018**	**2021**	**2ème budget carbone 2021**	**3ème budget carbone 2026**	**4ème budget carbone 2031**	**2050**
Emission de gaz à effet de serre en Mteq CO2	5	5	6	nd	5	4	4	0
Consommation finale d'énergie en TWh	20	21	22	nd	21	19	17	10

La consommation finale d'énergie est donnée corrigées de variations climatiques ; les émissions de GES sont à climat réel Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

- baisse du fret routier (-12 % en 2050 en terme de tonnes/km)
- consolider la part modale du fluvial et du ferroviaire de 22 % dans le transport de marchandises à horizon 2031 puis la faire progresser à 42 % à 2050.Le report modal, d'ici 2031 est limité par le temps nécessaire pour répondre aux besoins d'éventuelles infrastructures et de réorganisations logistiques. A partir de 2031, avec l'ouverture du canal Seine Nord, l'ambition est de tripler la part du transport fluvial. Le développement de la part du transport ferroviaire est également prévu à long terme en synergie avec le Canal Seine Nord Europe. La baisse limitée de la part du fret routier s'explique par l'augmentation soutenue du trafic de marchandises.

		2012	**2031**	**2050**
Part modale (fluvial, ferroviaire)	Part modale en tonnes/km	15%	22%	42%

Source : travaux de modélisation ENERDATA 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Indicateurs de résultat :

- part modale du transport de marchandises effectué par le fer et les voies fluviales, hors transport infrarégional (en %)
- flux de marchandises pris en charge par le fer et les voies fluviales (t.km)
- consommation finale d'énergie et émissions des gaz à effet de serre pour le transport de marchandises

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

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

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

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

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

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

❸ optimiser et promouvoir l'offre de transport et les services

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

❹ valoriser le système portuaire maritime

La façade maritime de la région Hauts-de-France est un véritable atout qu'il convient de valoriser pour l'intégrer au hub logistique régional : l'activité portuaire de la région représente près de 90 millions de tonnes de fret, dont près des deux tiers sont issus du Transmanche.
La région doit veiller à la connexion des 3 ports Dunkerque, Calais et Boulogne, au reste du système logistique, étant entendu qu'ils ont chacun leurs propres problématiques d'accessibilité.

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

OPTIMISER L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES (TIM-GEE) 6

- **Références juridiques :**

Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti pris concerné(s) :**

Cet objectif renvoie au parti pris 1 du SRADDET « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3.2 « affirmer un positionnement logistique de hub au sein du nord-ouest européen au service d'une région de production qualitative ».
Et à l'orientation 2 du SRDEII : « transformer l'économie régionale en s'appuyant sur Rev 3 » ; axe 2 « réindustrialiser et décarboner » ; axe 3 « structurer nos filières émergentes liées à Rev 3 et à la transformation de l'économie régionale »

- **Tendances observées :**

- Fin 2020, le secteur de la logistique (entreposage, transport de fret et services postaux) emploie 103100 salariés dans les Hauts de France, soit 7,7% de l'emploi régional (1er rang national).
  Le secteur de l'entreposage représente un quart des effectifs de la logistique (contre 17% en moyenne en France métropolitaine)[1] .
- La région accueille par ailleurs plus de 600 entrepôts ou plateformes logistiques de plus de 5000m² et propose la surface d'entreposage la plus élevée de France métropolitaine (12,5 millions de m²).
- Les entrepôts logistiques sont le 2ème poste de demande de permis de construire en termes de superficie dans la région (le 1er dans l'Oise).
- 25% de l'artificialisation dédiée aux activités des Hauts de France a eu lieu dans les franges franciliennes (période 2016-2021).
- Sur 295 zones d'activités de plus de 20 hectares recensées en Hauts de France, 130 sont embranchées ou potentiellement embranchées au réseau ferré ; 98 sont directement en bord à voie d'eau (dont 58 possèdent un site de transbordement actif)[2] .
- .

Constat :

- La pression foncière a conduit les activités logistiques à s'éloigner des centres urbains : le desserrement logistique est un phénomène à maitriser.
- La question de l'accessibilité des sites de production est aujourd'hui un enjeu essentiel dans les choix de développement et de localisation des entreprises mais dont il faut tenir compte en matière d'intensification des flux générés par ces zones (salariés et logistiques).
- Les engagements en matière de sobriété foncière, de report modal, de réduction des émissions et d'attractivité économique nécessitent de définir une vision stratégique régionale de l'implantation des sites logistiques.

[1] INSEE octobre 2023

[2] Etat des lieux du foncier économique le long de l'axe Nord (DGDAN) 2022

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Résultats attendus :

- Proposer un schéma régional identifiant les sites stratégiques d'implantations logistiques à l'échelle régionale et locale
- Accompagner la qualification des sites actuels et futurs, pouvant accueillir activités et constructions logistiques et répondant aux nécessités de :
  - réduire la consommation d'espaces (densification ; traitement des friches…)
  - limiter les émissions des GES (par le report modal et la réduction des distances parcourues)
  - favoriser un report modal du transport de marchandises : une concentration des plateformes logistiques et des implantations privilégiées aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier), facilitant le report modal et la massification des flux.
  - tenir compte des atouts territoriaux: identification des secteurs à enjeux en fonction des infrastructures, des bassins d'emplois, des secteurs d'activités et des chargeurs les plus importants…
  - prévenir les risques et les nuisances « notamment en terme de circulation des poids lourds, en évaluant la capacité des itinéraires d'accès depuis le réseau structurant à supporter les flux cumulés générés par les activités ».

- Prévoir et permettre des aménagements qualitatifs des zones existantes et futures: réutilisation des friches, densification, conditions de taux d'occupation, stationnement, accessibilité, qualité environnementale, transition énergétique…

- Justifier la création de nouvelles ZA ou l'extension de ZA existantes par l'atteinte d'un taux de remplissage minimum des zones existantes du SCOT et des ports intérieurs du CSNE sur les territoires concernés

Leviers :

L'approche sous l'angle de l'aménagement vient compléter celle, économique, développée dans le SRDEII en proposant un aménagement soutenable des zones d'activités logistiques.

- Travailler sur les zones existantes et réfléchir aux nouveaux modèles de bâtiments et de zones d'activité dans leur conception et dans leurs vocations : Optimisation des espaces, limitation des emprises de bâtiments avec bâtiments plus hauts et mixité des activités (logistique au RDC et activités artisanales à l'étage par exemple), réhabilitation des bâtiments logistiques obsolètes, parkings en hauteur, mutabilité, réversibilité des bâtiments, production d'énergie sur les sites d'activités, valorisation des filières de l'économie circulaire, limitation des îlots de chaleur, …

- S'appuyer sur les outils de planification et d'observation :
  Stratégies foncières dans le cadre des SCOT et DAACL (qui permettent de déterminer les conditions d'implantations notamment des constructions commerciales et logistiques)
  - Inventaires des ZAE réalisés par l'autorité compétente en matière de création, d'aménagement et de gestion des zones d'activité économique, après consultation des propriétaires et occupants de ces zones. Ces inventaires sont actualisés au moins tous les 6 ans.

- Prendre en compte le schéma régional des sites stratégiques d'implantations logistiques (à venir) pour un accompagnement des partenaires en matière de planification/ de développement économique pour une implantation pensée, choisie et raisonnée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces (CAE) 7

Références juridiques :

• Article R4251-4 du CGCT
- Loi n°2019-1428 d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019
- Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets
- Ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale

Partis pris concerné :

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

Tendances observées :

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

Pour la seule agglomération lilloise, on compte 450 000 mouvements hebdomadaires de marchandises, dont les 2/3 sont en lien avec la population (principalement commerce pour 1/3 des mouvements et activités tertiaires). Ce qui correspond à 1 mouvement / emploi / semaine et 1.5 mouvement / établissement / jour. 70 % des livraisons se font sur la voie publique et génèrent donc directement des entraves à la circulation.
Les premiers et derniers kilomètres peuvent représenter jusqu'à 20 % des coûts logistiques avec de impacts importants en termes d'émissions de GES.

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

Ce domaine est en constante et rapide évolution (en 2022, 78,6 % des 11 ans et plus des Hauts-de-France réalisaient des achats sur internet -source : Médiamétrie, Observatoire des usages internet), et s'il dépend pour partie des acteurs privés, les impacts en termes d'aménagements, d'environnement et sur le cadre de vie sont à prendre en considération et à anticiper.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

4 enjeux se dégagent :

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

- **Résultats à atteindre :**

Taux de charge des camions et véhicules utilitaires légers (en tonnes par km)

2018	2031	2050
5,6	6,44	7,28
Augmentation par rapport à 2018	15%	30%

Source : travaux de modélisation ENERDATA 2023

- **Indicateurs de résultat :**

Consommation finale d'énergie et émissions de gaz à effet de serre pour le transport de marchandises

- **Leviers :**

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

- intégrer la thématique logistique urbaine dans les documents d'urbanisme (localisation de sites logistiques, foncier…) ;
- développer des centres de distribution urbaine de façon maîtrisée, cohérente et intégrée au regard de la stratégie d'aménagement des territoires ;
- accompagner l'émergence d'une organisation intégrée de la logistique dans les projets de territoire, notamment par la logistique urbaine fluviale ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- recourir à des modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier kilomètre ;



Infrastructures existantes :

Aéroport fret — Autoroute — réseau routier principal

Axes de fret ferroviaire principaux

Axe fret routier principal

Axe fret fluvial principal

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

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

Canal Seine Nord Europe

S'appuyer sur les réseaux secondaires ferrés et fluviaux :

Axes de fret ferroviaire secondaire

Réseau fluvial secondaire

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

Axes de fret routier secondaire

Secteurs à désengorger prioritairement

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

Plateformes trimodales — Projet de plateforme

Valoriser le système portuaire maritime :

Port maritime

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ATOUTS INTER-TERRITOIRES

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

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

Le Canal Seine-Nord Europe aura un gabarit de type Vb[1], il permettra aux convois de 185m de long et pouvant transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises de circuler, où la configuration actuelle des voies d'eau les limites à 800 tonnes, au niveau du « goulet » du Canal du Nord. Long de 107 kilomètres, entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, d'une largeur courante de 54 mètres, ce projet comprend la réalisation de 6 écluses (ainsi que d'une écluse de jonction), 61 rétablissements routiers ou ferroviaires, un bassin réservoir de 154 millions de m3, ainsi que 3 ponts-canaux dont un pont-canal de 1,3 km de long enjambant la vallée de la Somme ; sont également intégrés à l'assiette du projet des quais industriels et céréaliers, deux ports de plaisance, ainsi que les quais et arrière-quais pour quatre plateformes multimodales.
Parallèlement à ce projet, des travaux de recalibrage et de mise à grand gabarit de l'Oise, la Deûle, la Lys, de remise en navigation du canal Condé-Pommeroeul ainsi que des travaux d'agrandissement des écluses, financés par la Région et l'Etat, ont été entrepris depuis les CPER 2000-2006. Ils permettent la mise à grand gabarit de l'itinéraire fluvial Seine-Escaut.

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

[1] Gabarit qui entre dans une classification européenne des voies navigables européennes permettant l'accès de bateaux d'emport supérieur à 3000 tonnes.
[2] En mitoyenneté avec la voie d'eau au sein de son assiette foncière (chemin de service, dépendances vertes…) ou sur les parcelles directement attenantes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM) 8

Références juridiques :

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

Parti pris concerné(s) :

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

Tendances observées :

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

T0 :

- part modale du transport par voie fluviale en Hauts-de-France[3] : 5,7 % ;
- maillage des quais et ports intérieurs préexistant sur l'axe Seine-Escaut (cf. carte hub logistique) ;
- trafics de référence 2017 (chargement-déchargement) : trafic global sur le réseau de la Région Hauts-de-France : 11,54 Mt dont : Canal du Nord (3,4 Mt), Escaut canalisé (4 Mt)[4], Canal de Dunkerque à Valenciennes (entre 2,1 et 3,2 Mt), section de Douai à Bauvin (3,5 Mt), Lys frontalière et Canal de la Deûle (entre 5,2 et 5,6 Mt). Trafic de référence pour l'Oise et le canal du Nord (Bassin de la Seine) : 2,55 Mt.[5].

[3] Source : SOeS (2014) pour la France ; observatoire Climat –Air-Energie pour la région
[4] Sources : Rapport annuel 2017, Observatoire du transport fluvial, Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais, VNF et contribution VNf au SRADDET Hauts-de-France, novembre 2017
[5] Source : Transport et tourisme fluvial, les chiffres clés 2017 du Bassin de la Seine, Direction territoriale bassin de la Seine, VNF

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

- **Résultats attendus :**

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

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

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

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

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

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

- **Leviers :**

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

- faire évoluer les gouvernances portuaires du réseau fluvial à grand gabarit afin de renforcer leurs modèles économiques ;

- proposer une approche différenciée sur les quais, ports et plateformes multimodales du CSNE. Cette approche doit permettre de renforcer/faire émerger des sites phares en matières de places industrialo-portuaires, à partir des écosystèmes industriels en place et d'identifier les raccordements modaux prioritaires ;

- garantir l'insertion de ces équipements d'intérêt régional dans une stratégie d'axe Seine-Escaut (vers Dunkerque, l'Escaut, la Lys). À cet effet, il sera nécessaire de bâtir une gouvernance pour l'axe Seine-Escaut ;

- travailler à une mutualisation des flux des industriels pour bâtir des solutions logistiques de transport combiné.

- **Echéances :**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

9

- **Références :**

Initiative régionale

- **Parti pris concerné :**

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

- **Tendances observées :**

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

- **T0 :**

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Résultats attendus :

Le projet de développement du CSNE s'appuie sur les différentes économies permettant d'optimiser l'usage de la voie d'eau : industrielle, logistique et touristique.
Le projet industriel et logistique mise sur le postulat d'acheminement de matières premières en provenance de la région, de leur transformation et/ou de leur livraison en produits finis par la voie d'eau. Chaîne d'assemblage à haute valeur ajoutée dans un domaine innovant (par exemple : habitat durable, recyclage des déchets, agro-industrie...), la voie d'eau devient un terrain d'expérimentation sur l'industrie du futur, mais aussi pour de nouvelles formes de tourisme et de loisirs.
Le projet de développement touristique du CSNE permet d'en programmer les équipements structurants (sites d'accostages, équipements d'accueil des touristes, sites d'intérêt patrimonial et culturel en proximité du canal….) et l'offre de service (services et labels à développer dans les ports, location de vélos…). Des itinéraires touristiques sont développés avec les territoires voisins, en matière de plaisance et de croisière.

Dans cette perspective, les indicateurs suivants peuvent être mobilisés :

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

Leviers :

La mobilisation du foncier pourra bénéficier des leviers suivants :

- organiser la cohabitation spatiale des différentes activités le long du CSNE ;
- encourager les EPCI à se doter d'une stratégie d'anticipation foncière aux abords des voies d'eau à grand gabarit.

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

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

Echéances :

Approbation du SRADDET et au-delà

[7] Source : VNF, Commission territoriale des Voies navigables des Hauts-de-France du 14 mai 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TIRER PARTI DE LA VOIE D'EAU COMME OSSATURE DES MOBILITÉS ALTERNATIVES ET DES LOISIRS, NOTAMMENT EN FACILITANT L'ACCÈS AUX BERGES ET AUX QUAIS 10

- **Références :**

Initiative régionale

- **Type d'objectif :**

Opérationnel

- **Parti pris concerné :**

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

- **Tendances observées :**

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

- **T0 :**

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

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

[9] Environ 350 conventions signées selon une étude DRC et VNF : « Le tourisme fluvestre : enjeux et chiffres clés », mars 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

- **Résultats attendus :**

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

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

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

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

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

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

- **Leviers :**

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

- **mettre en œuvre les itinéraires cyclables et pédestres identifiés aux Contrats territoriaux de développement (CTD), conformément notamment au schéma et à la politique régionale « Véloroutes et Voies Vertes » ;**
- **organiser la cohabitation spatiale des différentes activités le long du CSNE.**

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

- **Echéances :**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

11

- **Références :**

Initiative régionale

- **Parti pris concerné :**

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

- **Tendances observées :**

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

- **T0 :**

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

- **Résultats attendus :**

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

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

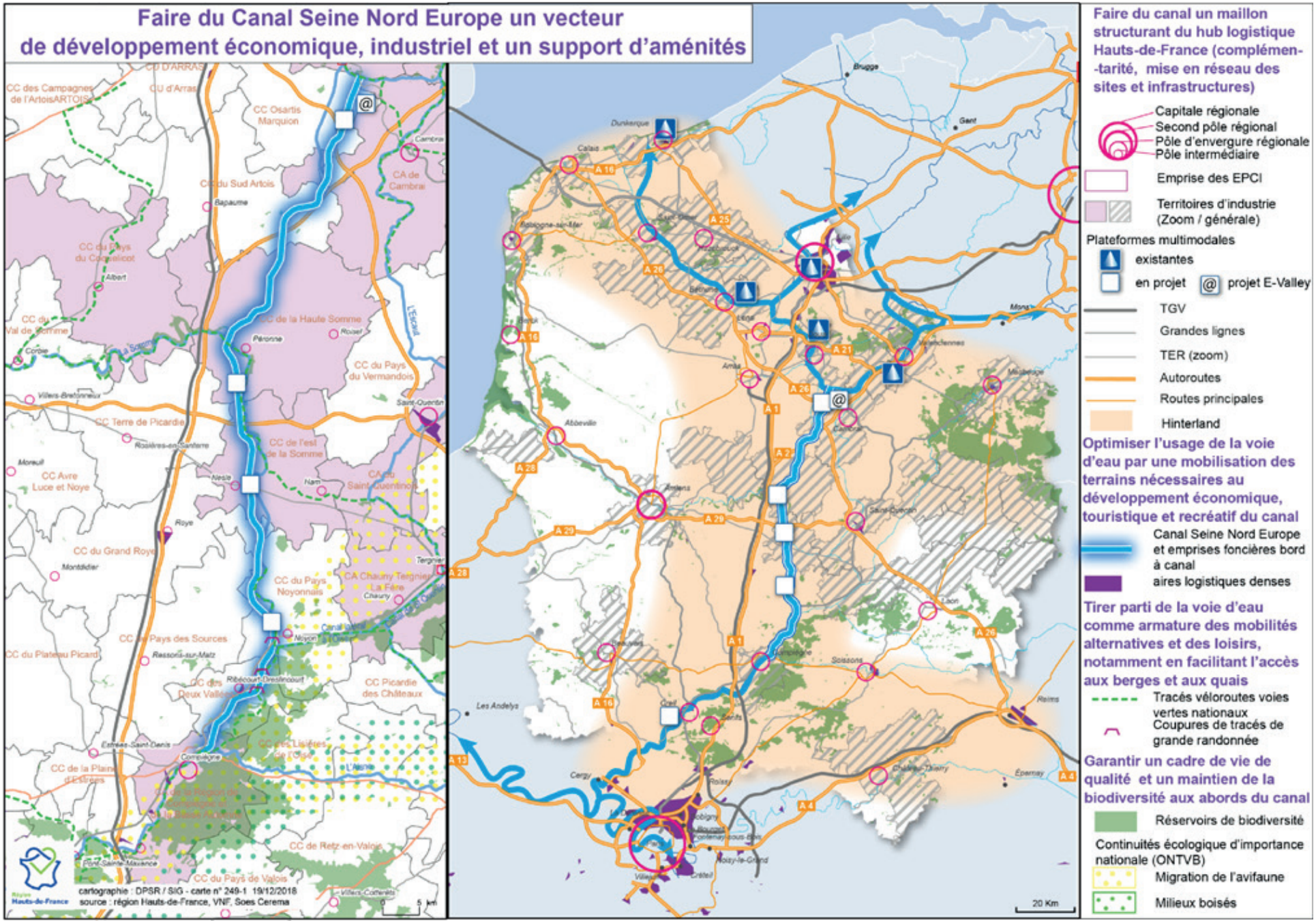
- **Leviers :**

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

- **Echéances :**

Approbation du SRADDET et au-delà.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Assurer un développement équilibré et durable du littoral

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

12 Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)

Références juridiques :

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

Partis pris concernés :

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

Tendances observées :

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

- **T0 :**

Part du tourisme littoral dans l'économie maritime (35,3 % soit 9 048 emplois)
Part par EPCI des résidences secondaires dans le parc de logement (base de référence : période 2009-2014).

- **Résultats attendus :**

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

Aussi, les leviers à mobiliser sont multiples :

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

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

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

- **Echéances :** 2050

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

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

Partis pris concernés :

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

Tendances observées :

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

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

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

- Dunkerque et son Grand Port maritime, port polyvalent (vrac liquides et solides, marchandises générales) : 1er port français d'importation des minerais et de charbon, 1er port français pour l'importation de fruits en conteneurs, 1er pôle fret ferroviaire français, 2nd port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne, 1er port fluvial des Hauts-de-France ;
- Boulogne-sur-Mer et Calais et le port Boulogne-Calais, port unique depuis juillet 2015 : 1er port de pêche français, 1er port français de voyageurs et le 4ème port français de marchandises ;
- en Seine Maritime, Le Tréport et son port départemental, géré par la CCI Littoral Hauts de France, port de pêche et de commerce qui accueille également des bateaux de plaisance, avec une influence sur les territoires et les activités économiques de la région ;
- à ces pôles s'ajoutent cinq ports départementaux Gravelines-Grand Fort-Philippe, Étaples, Le Crotoy, Le Hourdel et Saint-Valery-sur-Somme qui jouent eux-aussi un rôle à valoriser notamment sur le plan touristique et plaisancier.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

Enfin, le tourisme littoral est moins présent en région. Il pèse 0,4 % de l'emploi des Hauts-de-France, contre 0,8 % au niveau national. Selon l'INSEE, si la part du tourisme littoral dans l'emploi total se situait au niveau national, la part de l'emploi de l'économie maritime dans l'emploi total atteindrait la moyenne nationale (1,7 %). Avec plus de 637 000 voyageurs (donnée « open data » en ligne sur le site de la SNCF), la gare de Calais-Fréthun constitue un nœud d'envergure à conforter ; elle est cependant affectée par divers problèmes notamment de congestion (parking) à ses abords.

- **T0 :**

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

- **Résultats attendus :**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Leviers :**

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

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

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

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

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

En matière d'infrastructures de transport, les déplacements sur le littoral s'organisent de façon transversale (accès de l'intérieur des terres vers la côte), longitudinale (selon les axes routiers et ferroviaires parallèles à la côte) et autour des pôles et bassins d'emplois que constituent les principales agglomérations. Certains freins limitent néanmoins la mobilité des biens et des personnes (sous-dimensionnement de certaines infrastructures face aux prévisions d'évolution de trafic avec l'exemple de l'engorgement de l'A16 entre Calais et Dunkerque, caractère discontinu des tronçons ferroviaires, contournement des estuaires). Ainsi, l'évolution des infrastructures doit être envisagée dans une réflexion globale intégrant l'ensemble des enjeux (ambitions de la région en matière de développement de la logistique, nécessité de développer l'intermodalité des moyens de transport, volonté de renforcer les liens entre le littoral et l'arrière-pays, souci de ne pas augmenter l'exposition des équipements aux aléas climatiques, nécessité de renforcer les moyens de déplacements doux, etc.).
La valorisation régulée des portes d'entrées doit nécessairement passer par l'organisation des flux, surtout si l'on table sur leur augmentation, alors que des problèmes de congestion et des goulots d'étranglement se posent déjà dans la situation actuelle. La mise en place d'itinéraires alternatifs, dans une perspective durable, correctement balisés et sans rupture de charge, constitue donc un enjeu majeur : tous modes confondus, que ce soient pour les marchandises comme pour les voyageurs mais avec la préoccupation centrale d'un report modal à moindre impact environnemental.

- conforter le cadre et les équipements autour des portes d'entrée

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

- **Echéances :** 2050

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

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

Parti pris concerné(s) :

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

Tendances observées :

Les espaces littoraux se distinguent des autres territoires notamment par leur aspect mouvant : le trait de côte n'est ainsi pas figé, mais évolue au fil du temps, de l'action de la nature et de l'Homme (phénomènes d'érosion, de submersion marines, phénomènes naturels d'envasement et d'assèchement des milieux humides, renforcés par l'action de l'homme (et en particulier les cultures intensives), etc.). La tendance naturelle se trouve amplifiée par les effets du changement climatique, dont l'élévation du niveau marin et l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes.
Cette situation a des incidences sur les activités humaines, l'urbanisation, l'agriculture, la protection de la biodiversité… ; incidences qu'ils convient d'anticiper (mise en place de mesures pour la préservation des cordons dunaires, équipements de défense contre la mer par exemple) et d'envisager dans la durée.
Ces espaces littoraux jouent également un rôle primordial en matière de gestion des eaux (notamment dans le delta de l'Aa et la Baie de la Somme en matière d'évacuation des eaux continentales, mais aussi « les wateringues » qui constituent un polder où l'eau est évacuée par gravité en période de marée basse ou par pompage en période de marée haute).

Ainsi, deux aspects sont essentiels :

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

T0 :

Evolution du trait de côte, état des ouvrages existants

Résultats attendus :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Ces attentes pourront se traduire par :

- l'adoption de stratégies territoriales de gestion des risques naturels littoraux, à des échelles spatiales et temporelles adaptées et partagées par les acteurs concernés ;

- le développement de la thématique du littoral dans les documents d'urbanisme des territoires concernés à travers différentes entrées spécifiques (l'augmentation de la sécurité des populations exposées au risque, la planification et la conception de projets d'aménagement résilients, la justification des choix d'aménagement par des analyses coûts-bénéfices multicritères et anticipant les coûts d'entretien, l'étude systématique d'options d'adaptation du territoire pour vivre avec la mer (repli stratégique ou évolutions des modalités de construction et d'urbanisme), et la préparation de leur mise en œuvre par anticipation, la prise en compte de la biodiversité et de son rôle de protection face aux risques naturels,…) ;

- la création de nouveaux modèles économiques dans une logique de solidarité littoral et arrière-pays, portant sur le renforcement des ouvrages de défense contre la mer et la mise en place des conditions organisationnelles, matérielles et financières pour assurer leur entretien, la stabilisation à court terme et la réduction à moyen terme du coût des dommages, la recherche de complémentarité dans les modes d'action, d'un équilibre dans les projets d'aménagement et de développement, de la cohabitation des usages, le développement d'une vision durable et à long terme de l'aménagement des espaces littoraux.

- le développement d'expérimentations pour mieux s'adapter à la dynamique du trait de côte, concernant la préparation des territoires littoraux, la connaissance des phénomènes et de leur évolution, l'amélioration de la résilience des territoires, l'implication des acteurs économiques dans la gestion du risque (création de démarches, d'outils, de partenariats…) ;

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

- **Leviers :**

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

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

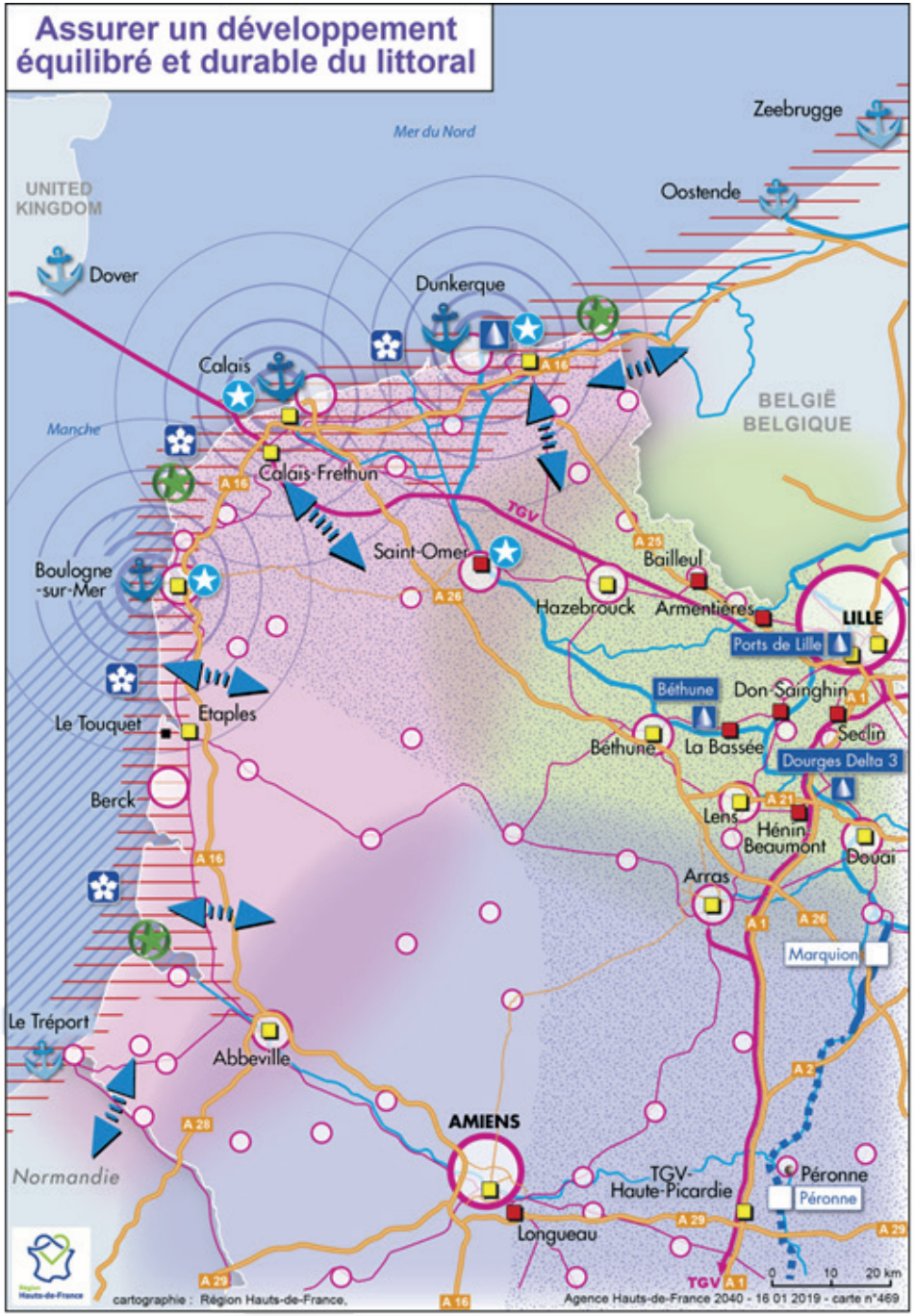
- **encourager des stratégies coordonnées et une mise en action des acteurs dans des perspectives à moyen et long terme** :

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

- **Echéance :** 2050

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Assurer un développement équilibré et durable du littoral



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

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

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

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

Encourager la gestion intégrée du trait de côte

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

Ossature régionale :

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

MODELE D'AMENAGEMENT

Garantir un système de transport fiable et attractif

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

• Article R4251-4 du CGCT

- Loi n°2019-1428 d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019
- Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets
- Ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale

Partis Pris concernés :

Cet objectif s'appuie sur plusieurs partis pris :

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

Tendances observées :

En 2019, les actifs des Hauts-de-France parcourent en moyenne 16 km par jour pour leur trajet domicile-travail.
Un navetteur sur 10 réside à plus de 50 km de son travail. (Source : INSEE, juillet 2016).

- phénomène de la grande mobilité : ce que l'on appelle « grande mobilité » réfère à un phénomène mis en lumière par une enquête de mobilité réalisée en 2014 par l'ex-région Picardie, étendue en 2016 à l'échelle Hauts-de-France ; la « grande mobilité » concerne tous ceux qui chaque jour s'éloignent à plus de 10 km de leur domicile.
  - la « grande mobilité » concerne 1 770 000 habitants des Hauts-de-France, soit 35% des 11 ans et plus ;
  - le « grand mobile des Hauts-de-France parcourt en moyenne 83 km, soit 42 kilomètres de plus qu'un habitant des Hauts-de-France tous confondus.
  - le « grand mobile » des Hauts-de-France se déplace en moyenne pendant 2 heures par jour, soit 40 minutes de plus qu'un habitant des Hauts-de-France tous confondus ;
  - un actif se déplaçant en train jusque l'Ile-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien.
- saturation routière autour de Lille : le réseau autoroutier est saturé en moyenne quatre heures par jour. Les ralentissements durent de 7 à 9 heures puis de 17 à 19 heures. 10% du trafic journalier se concentre sur deux heures le matin et le soir. Le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération. Le coût du temps perdu dans les bouchons est estimé à 2,1 milliards d'euros par an, soit 1,4% du produit intérieur brut (PIB) régional.
- l'éloignement des zones d'emploi et d'habitat induit des déplacements de plus en plus nombreux, même si, pour certains métiers, de nouvelles façons de travailler permettent de diminuer certains déplacements, et d'améliorer la qualité de vie des habitants. Le télétravail est l'une des solutions développée par les entreprises et encouragée par la loi dans le secteur public. Le développement des Tiers Lieux est également une piste, qu'ils relèvent d'initiatives publiques ou privées.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Résultats attendus :

- une réduction des temps de trajets et de l'éloignement pour les déplacements quotidiens
- une amélioration de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses
- des temps de déplacements diminués (dans les transports collectifs et sur la route)
- des nouvelles façons de travailler permettant de réduire les besoins de déplacements
- atteindre une part modale des transports en commun de 13 à 19 %

Historique et objectifs

Historique et objectifs de transport des personnes	Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes	2012	2015	2018	2021	2ème budget carbone 2021	3ème budget carbone 2026	4ème budget carbone 2031	2050
Emission de gaz à effet de serre en Mteq CO2	7	7	7	nd	6	5	4	0
Consommation finale d'énergie en TWh	26	27	29	nd	26	22	18	8

La consommation finale d'énergie est donnée corrigées de variations climatiques ; les émissions de GES sont à climat réel.
Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

Indicateurs de résultat :

- consommation finale d'énergie et émissions de gaz à effet de serre des véhicules pour le transport des voyageurs
- part modale des transports en commun en nombre de déplacements
- part modale des transports en commun en kilomètres (%)

Résultats Transports :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Leviers :

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

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

2. **réduire les besoins de déplacements en développant de nouvelles façons de faire (télétravail…)**
   Les nouvelles technologies, la dématérialisation de démarches administratives et de nouvelles organisations des temps de travail, par exemple, permettent d'éviter certains déplacements. Ce levier est développé dans l'objectif « développer des nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique ».

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ À LA MÉTROPOLE LILLOISE (TIV) 16

Références juridiques :

• Article R4251-4 du CGCT

Parti pris concerné :

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

Tendances observées :

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

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

- principaux constats concernant les différents modes de déplacements réalisés par les habitants de la métropole (parts modales, source Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2016 auprès des habitants de la MEL) :
    - un usage majoritaire de la voiture particulière qui a augmenté ces 10 dernières années : 57,5 % (56 % en 2006) ;
    - un usage des transports collectifs urbains (métro, tramway, bus) et ferroviaire (TER) en progression : 11 % (10% en 2006) ;
    - la marche demeure un mode de déplacement très important avec 30 % de part modale, mais qui diminue (32 % en 2006), et la pratique du vélo demeure stable avec environ 2% de part modale, mais avec une pratique qui tend cependant à augmenter à Lille et ses abords ;
    - un usage très important de la voiture par les actifs, de 66 % en moyenne pour l'ensemble des actifs (travail à temps plein, à temps partiel, en recherche d'emploi) et pouvant atteindre 71 % pour les actifs à temps plein, avec un taux d'occupation de 1,1 personne par véhicule.

- des parts modales pour les flux d'échange entre la MEL et les territoires voisins très majoritairement orientées vers la route
    - 650 000 déplacements par jour ;
    - 2/3 avec la région ; 1/4 avec la Belgique ;
    - 90% en voiture particulière / 10 % en transports collectifs ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

- **Résultats attendus :**

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

- **Leviers :**

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

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

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

- **Echéance :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

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

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

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

Le projet de Réseau Express Hauts-de-France étend vers la Belgique et vers la Picardie le projet ambitieux de Réseau Express Grand Lille (REGL) qui a été initié dans un premier temps pour apporter une réponse globale aux besoins de mobilités des 3,8 millions d'habitants de l'espace dénommé Aire Urbaine Centrale, s'étendant depuis l'agglomération lilloise jusqu'au bassin minier.
Ce projet de REGL, conformément à la législation, a été soumis à un débat public en 2015.
Les ambitions portées lors de ce débat étaient diverses et complémentaires :

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

• Article R4251-4 du CGCT

Parti pris concerné(s) :

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

Tendances observées :

Les territoires du sud des Hauts-de-France sont des lieux de grande mobilité quotidienne, du fait de la proximité des grands pôles d'emplois de la région parisienne. Chaque jour, 120 000 résidents de la région vont travailler en Ile-de-France. 15 000 de ces navetteurs travaillent sur le pôle d'emploi de Roissy (soit 11 % des emplois salariés du pôle). Ces grands mobiles résident en très grande majorité (81 %) dans le département de l'Oise, notamment dans le Pays Thelle-Vexin-Sablons (environ 40 % de la population âgée de plus de 11 ans du Pays est qualifiée de grands mobiles), le Pays du Sud de l'Oise et le Grand Creillois, mais aussi dans le Pays du Sud de l'Aisne.
Les déplacements de ces grands mobiles s'effectuent, à l'instar de la majorité des déplacements à l'échelle de la région, majoritairement en voiture. Le sud du territoire se caractérise néanmoins par une forte utilisation du train (environ 30 % des déplacements vers l'Ile-de-France s'effectuent en train), ce qui s'explique par l'engorgement du réseau routier pour arriver sur les pôles d'emplois franciliens, Paris en particulier, et l'efficacité de la liaison ferroviaire.

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

- **Résultats attendus :**

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

- **Leviers :**

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

1. **favoriser l'urbanisation à proximité des pôles gares permettant d'accéder à Paris et renforcer certaines polarités tout en maîtrisant les temps de déplacements** vers la capitale pour une meilleure qualité de vie des actifs-pendulaires travaillant en Ile-de-France. Limiter l'effet de desser rement résidentiel francilien et la dilution urbaine qui en résulte en définissant une stratégie partagée, voire interrégionale ;

2. **garantir l'attractivité des quartiers de gare en améliorant leur qualité urbaine et en soignant les entrées de ville par le rail ;**

3. **structurer les pôles d'échanges, organiser l'intermodalité et le rabattement vers ces pôles en considérant un territoire élargi.** A cet effet, veiller en particulier à une bonne articulation entre les documents de planification en Hauts-de-France et en Ile-de-France ;

4. **étendre tout particulièrement l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare** en améliorant l'accessibilité en transports collectifs et modes doux des gares desservies par la liaison Roissy-Picardie et en favorisant l'intermodalité ;

5. **s'appuyer sur les liaisons ferroviaires pour faciliter les échanges et pour diversifier les portes d'entrées en Ile-de-France : réalisation de Roissy-Picardie, articulation avec le Grand Paris express, amélioration de l'accessibilité de l'Aisne au pôle de Roissy, accélération, caden cement et modernisations des lignes TER.**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

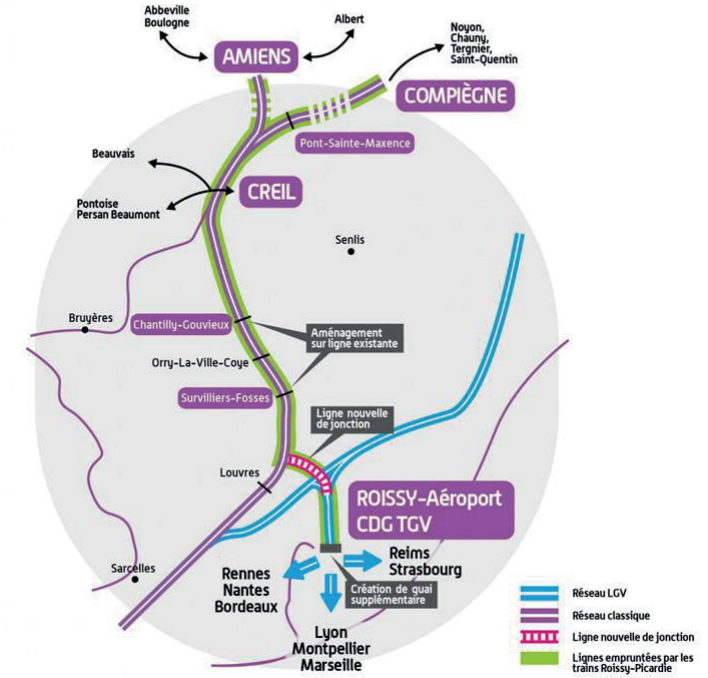
LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

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

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

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

SCHÉMA GÉNÉRAL DU PROJET



- **Echéance :**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

18

Références juridiques :

• Article R4251-4 du CGCT

Parti pris concerné(s) :

Cet objectif vise à :

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

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

Tendances observées :

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Résultats attendus :**

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

- **Leviers :**

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

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

- **Echéance :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

DÉVELOPPER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (TIVM) 19

- **Références juridiques :**

• Article R4251-4 du CGCT

- **Parti Pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- T0 :

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

- **Résultats attendus :**

  - un traitement des gares et points d'arrêt différencié selon leurs spécificités

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

- **Leviers :**

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

  - **améliorer les liaisons entre les PEM et les polarités desservies, dans le cadre de l'ossature régionale**

  - **améliorer l'accessibilité aux gares pour un développement de l'utilisation du TER**

  - **développer les quartiers de gares**

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

- **Echéance :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

20

- **Références juridiques :**

• Art. R4251-4 du CGCT

- **Parti Pris concerné(s) :**

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

- **Tendances observées :**

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

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

- **T0 :**

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

- **Résultat attendu :**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Leviers :**

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

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

- tendre vers une organisation coordonnée de l'intermodalité en s'appuyant notamment à terme sur un seul syndicat régional de transports ;

- développer des services intermodaux pour tous les habitants des Hauts-de-France : information multimodale, coordination des offres, tarification et supports billettiques, etc.

- **Echéances :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES ALTERNATIVES ET COMPLÉMENTAIRES À LA VOITURE INDIVIDUELLE (CAE) 21

- **Références juridiques :**

• Article R4251-4 du CGCT

- **Parti Pris concerné :**

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

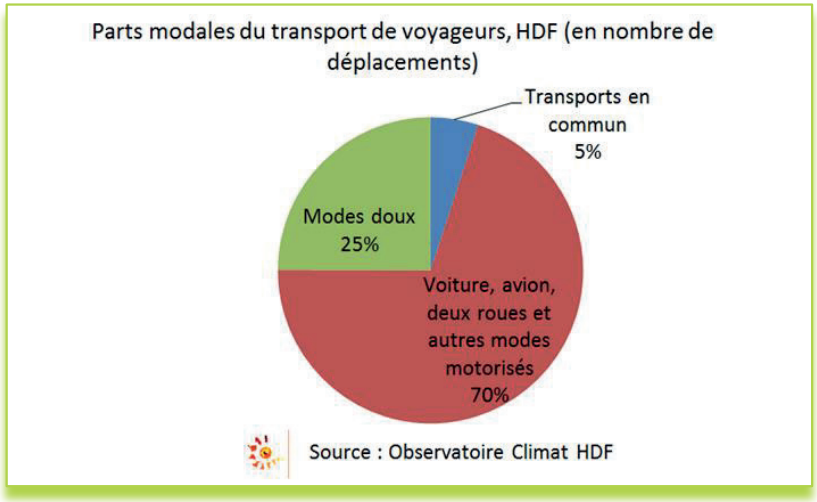
- **T0 :** 2012

- **Tendances observées :**

Le transport reste très dépendant des produits pétroliers (98,5 % de l'énergie qu'il consomme). Et avec 26 % des émissions régionales en 2021 c'est le second émetteur de gaz à effet de serre (après l'industrie. C'est le 3ème consommateur régional d'énergie (4,4 Mtep en 2018, soit 25 % du total régional).

Le secteur des transports a continué à augmenter ses émissions de gaz à effet de serre de 9 % entre 2012 et 2021. Le nombre de déplacements tend à se stabiliser mais les distances parcourues s'allongent. En effet, les formes urbaines régionales, plus étalées et multipolaires impliquent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air, fragmentation éco- paysagère et bruit, notamment).

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



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Résultats attendus :**

Historique et objectifs

Historique et objectifs de transport des personnes	Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes	**2012**	**2015**	**2018**	**2021**	**2ème budget carbone 2021**	**3ème budget carbone 2026**	**4ème budget carbone 2031**	**2050**
Emission de gaz à effet de serre en Mteq CO2	7	7	7	nd	6	5	4	0
Consommation finale d'énergie en TWh	26	27	29	nd	26	22	18	8

Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

		2012	2031	2050
Optimiser l'offre de TC (bus, cars, trains)	Part modale en passager-km	10 %	13 %	19 %
Co-voiturage	Personnes/véhicule	1,62	1,7	1,9
Part modale du vélo	Part modale en passager-kim (y compris avec assistance électrique)	0,60 %	2,80 %	3,20 %

Source : travaux de modélisation ENERDATA 2023

Modérer la hausse de la mobilité individuelle à +5 % pour atteindre 15 000km/habitant et par an tous modes de transport de passagers confondus hors fluvial et aérien (ferroviaire, bus, car, voiture, moto, vélo et marche) en 2050 (13 900 km/habitant en 2018, 14 000 km/habitant en 2031).

Par ailleurs l'atteinte de ces objectifs de développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle auront un impact bénéfique sur les émissions de polluants atmosphériques tels que les particules fines (PM10, PM2.5) et les oxydes d'azotes (NO_x).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Indicateurs de résultat :**

Consommation finale d'énergie et émissions de GES des véhicules pour le transport voyage

- **Leviers :**

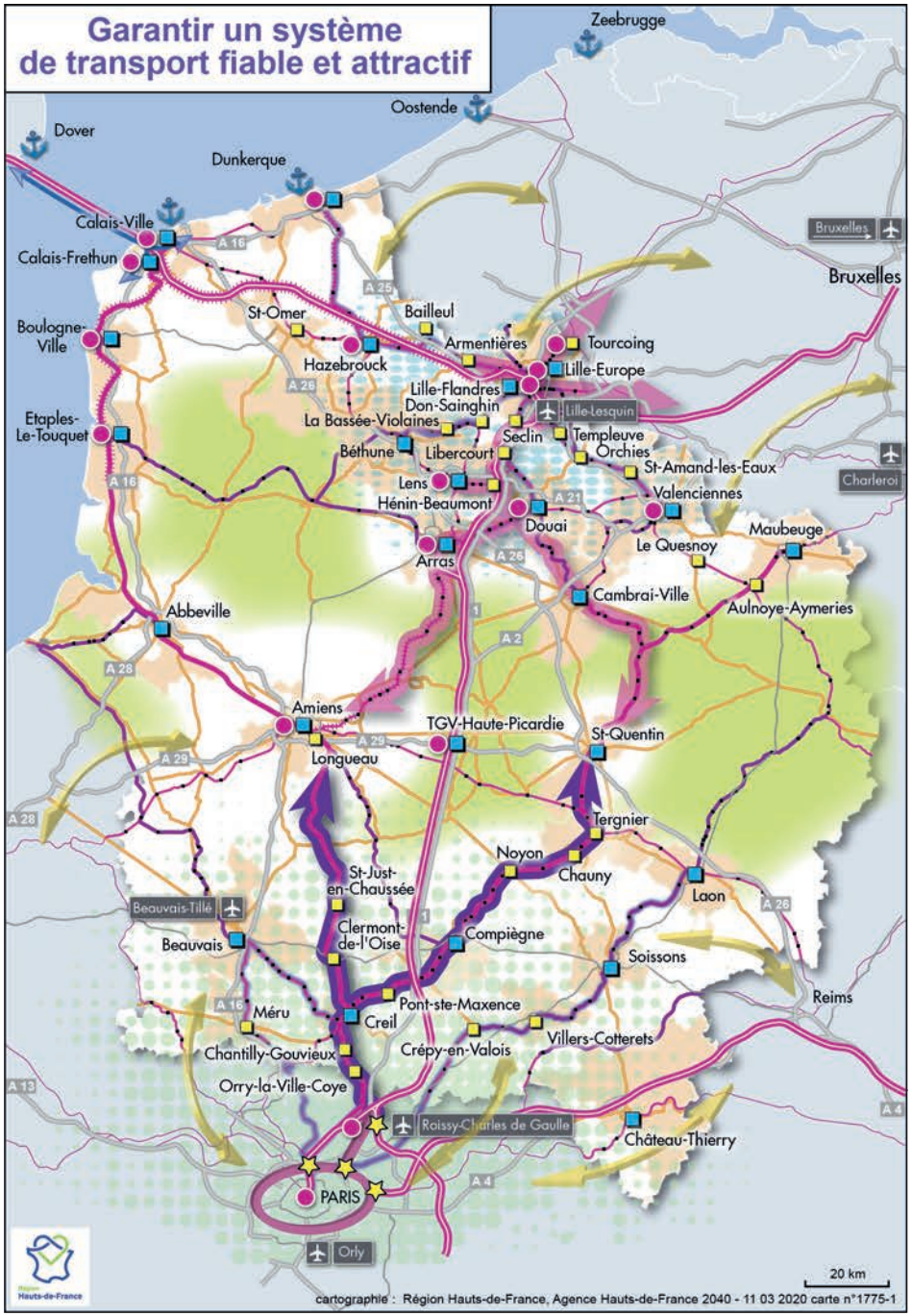
Trois leviers sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

1. **créer les conditions favorables à la modération des déplacements individuels en véhicules automobiles ;**

2. **créer les conditions favorables à l'usage des transports moins polluants, au développement des modes alternatifs et actifs et au déploiement des de nouveaux services de véhicules partagés (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé…) ;**

3. **développer le management de la mobilité dans les territoires et dans les organisations publiques et privées/ et l'accompagnement au changement/ expérimentations.**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Proposer des conditions de déplacements soutenables

S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante :

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

Proposer un réseau routier d'intérêt régional :

- Réseau Routier d'Intéret Régional (RRIR)

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

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

Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise

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

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

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

Améliorer les relations transfrontalières et interrégionales :

Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux

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

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

- Développer et adapter les services dans les zones rurales

Infrastructures existantes :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

MODELE D'AMENAGEMENT

Favoriser un aménagement équilibre des territoires

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

• Article L. 4251-1 du CGCT

Parti(s) Pris concerné(s) :

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

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

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

Tendances observées :

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

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

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

- **T0 :**

Nombre d'établissements en 2014 : 57 117 (variation 2009-2014 : +10,7 %. Source : Insee, dénombrement des établissements).
Effectifs en 2014 : 167 453 (variation 2009-2014 : +0,2 %. Source : Acoss).
Surfaces autorisées en CDAC/CNAC en 2017 : 189 104 m²

- **Résultats attendus :**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Leviers :**

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

- **agir sur l'attractivité globale des centres villes et des centres bourgs**. Leur revitalisation doit passer par une approche globale reposant sur une mixité des fonctions et favorisant notamment une offre de logement de qualité et diversifiée, une bonne accessibilité du centre-ville (liens avec objectifs logement et PEM) et des commerces (stationnement, mobilités douces, desserte par les transports en commun, signalisation,…) et la réduction de la vacance commerciale, notamment en s'appuyant sur les initiatives de réimplantation de l'activité commerciale. Il s'agit également de miser sur la qualité des espaces publics et sur des aménagements favorisant la convivialité dans les centres villes et les centres-bourgs, mais aussi sur la requalification des zones commerciales existantes. Par ailleurs, les territoires sont encouragés à définir - en cohérence et de façon coordonnée avec les acteurs concernés - une stratégie d'aménagement et de développement commercial ayant pour finalité l'équilibre et la pérennité des commerces situés dans les centres et en périphérie, en se basant notamment sur le principe de différenciation de l'offre. Enfin, la préservation de la vocation des linéaires commerciaux et des artères commerciales doit être privilégiée.

- **prévenir l'inflation de l'offre en périphérie et créer les conditions de sa mutabilité**. Les équilibres commerciaux infra et interterritoriaux sont à organiser sur le moyen et le long terme. Il s'agira de conforter, voire prioriser le développement commercial au cœur des centralités existantes, en cohérence avec l'ossature urbaine du territoire. Ainsi, le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre sera recherché. Il s'agit également de prévenir l'apparition de friches commerciales en favorisant des formes urbaines propices à la mutabilité, dans une logique de renouvellement urbain (liens avec objectifs foncier). Globalement, il convient de favoriser la montée en qualité dans l'aménagement des zones commerciales de périphérie, en particulier celles qui sont devenues de nouvelles polarités urbaines. Dans ce cas, une bonne connexion avec les transports en commun et une mixité fonctionnelle seront recherchées.

- **diversifier les activités commerciales en lien avec les nouveaux modèles de consommation**. Afin de pérenniser les commerces existants en centre-ville et dans les centres bourgs, il est souhaitable d'accompagner les mutations liées aux modes de consommation (vente en ligne, vitrines numériques…) et aux modes de vie (amplitudes horaires pour les ouvertures, digitalisation…). Il s'agit par ailleurs de favoriser une logistique urbaine adaptée à ces évolutions et garantissant des liens apaisés entre la périphérie et le centre (gestion optimale des flux pour éviter les congestions, approches décarbonnées…) ; liens avec l'objectif « logistique urbaine »). Enfin, la diversification peut également passer par l'émergence d'une nouvelle offre commerciale en lien avec les circuits courts alimentaires (lien objectif « biodiversité »).

- **Echéance :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

23

- **Références juridiques :**

• Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti Pris concerné :**

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

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

Projection ménages 2017 (données INSEE-DREAL)

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

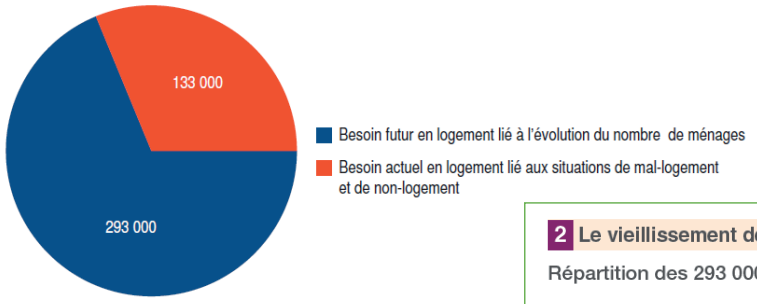
- **Résultats attendus :**

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

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

1 Deux tiers des besoins portés par la hausse du nombre de ménages

Besoins en logement en Hauts-de-France, d'ici 2035

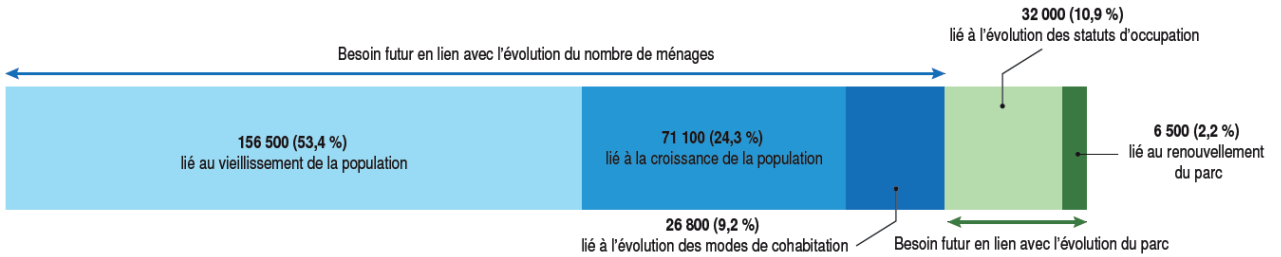


Sources : Insee, modèle Omphale – Dreal, Filocom.

Sources : Insee Analyses N°104, Novembre 2019

2 Le vieillissement de la population contribue pour moitié au besoin futur en logement

Répartition des 293 000 logements supplémentaires à créer entre 2015 et 2035, selon l'origine du besoin



Note de lecture : de 2015 à 2035, 32 000 logements seront à construire en raison du nombre croissant de logements vacants et de résidences principales, soit 10,9 % du besoin total. Ce besoin est lié à l'évolution du statut d'occupation des logements.

Sources : Insee, modèle Omphale – Dreal, Filocom.

Sources : Insee Analyses N°104, Novembre 2019

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

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

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

Le développement de l'habitat devra également être réfléchi en lien avec l'outil national de territorialisation des besoins en logement (OTELO) élaboré par l'Etat, à partir :
- des besoins en stock de logements non satisfaits (sans-abris, sur-occupation, …) ;
- des besoins liés à l'évolution démographique ;
- de l'évolution du parc (résidences secondaires, renouvellement du parc, logements vacants, …) ;

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

- **Leviers :**

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

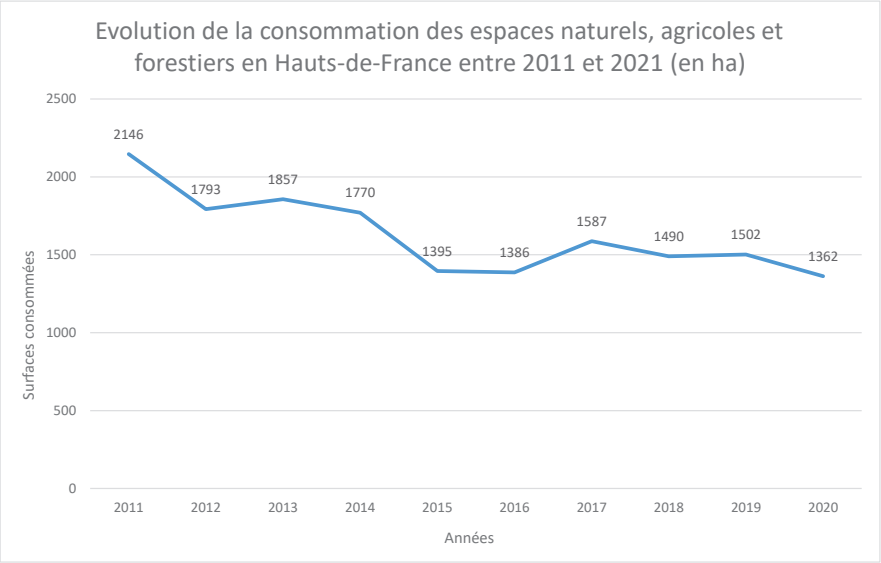
24 RÉDUIRE LA CONSOMMATION DES SURFACES AGRICOLES, NATURELLES ET FORESTIÈRES ET S'INSCRIRE DANS UNE TRAJECTOIRE POUR ATTEINDRE LE ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE EN 2050

Références juridiques :

- **Art.194 Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.**
- **Loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux.**
- **Articles L. 4251-1, L. 1111-9-2, R. 4251-3, R. 4251-8-1 du Code général des collectivités territoriales.**
- **Article R. 101-1, R. 101-2, R. 141-6-1 du Code de l'urbanisme.**

Considérant les avis des Personnes Publiques Associées et la concertation menée par la Région dans les territoires au 1er semestre 2024.

Tendances observées :



Source : Région Hauts-de-France, à partir des fichiers fonciers retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022.

En région Hauts-de-France, 16 290 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été consommés entre le 1er janvier 2011 et le 1er janvier 2021 (source : fichiers fonciers retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022).

Les composantes de la consommation d'espaces en Hauts-de-France sont principalement l'habitat, (54,8 % des espaces urbanisés) et les activités économiques (36,9 %).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cette consommation d'espaces a connu une baisse sensible entre 2011 et 2015 mais se stabilise et reste sur un plateau élevé depuis 2016. Sur la décennie passée, elle est due majoritairement à la production de logements sur des terres agricoles et, dans une moindre mesure, à l'implantation d'activités économiques.

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

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

- **Résultats attendus :**

Sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031, le SRADDET énonce comme préalables :

Au niveau régional :
Afin de fixer **la consommation d'espaces de référence sur la décennie du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2021 au niveau régional** et de **territorialiser l'objectif foncier,** la Région utilise les fichiers fonciers retraités par le CEREMA, seules données disponibles sur l'ensemble du périmètre régional. Aussi, considérant que l'Etat utilise **le millésime des fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022** pour la fixation de la consommation d'espaces de référence 2011-2021 au niveau national, la Région utilise les mêmes données (source : Fascicule « Définir et observer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols » du Ministère de la Transition et de la Cohésion des Territoires, version du 21 décembre 2023).

A l'échelle des territoires :
- **Les volumes en hectares sont donnés à titre indicatif selon les fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022.** Ces chiffres en hectares ne sont pas opposables (voir annexe A du fascicule « Fiche méthodologique sur l'observation régionale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols durant la mise en œuvre du SRADDET »).
- **Les taux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers indiqués sont quant à eux opposables** aux SCoT ou, en l'absence de SCoT, aux PLU, aux documents en tenant lieu ou aux cartes communales.

Sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031, réduire de moitié, au niveau national, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers :

Sur la période 2021-2031, la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 fixe l'objectif de réduire de moitié la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021. Cette enveloppe régionale théorique est de 8 145 ha.

L'arrêté ministériel en date du 31 mai 2024 fixe la liste des projets d'envergure nationale et européenne ayant vocation à être réalisés d'ici 2031 au regard des catégories fixées par la loi et en raison de leur intérêt général majeur.
Chaque région devant contribuer au forfait national, l'enveloppe régionale théorique 2021-2031 est amputée de 8,94% (soit 728 ha), calculé en utilisant les données issues des fichiers fonciers retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022.

L'enveloppe régionale disponible est ainsi de 7 417 ha, ce qui revient à un taux de réduction réel de 54,47 %.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Sur la période 2021-2031, le SRADDET vise ainsi, à l'échelle régionale, une réduction de 54,47 % de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021.

L'arrêté ministériel fixant la liste des Projets d'Envergure Nationale et/ou Européenne « pouvant être révisé à tout moment et en tant que de besoin » (source : notice de l'arrêté ministériel du 31 mai 2024). Il convient de se référer systématiquement à l'arrêté ministériel en vigueur afin de connaître la liste des projets qualifiés d'envergure nationale et européenne.

Sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031, prévoir le foncier nécessaire pour les projets d'envergure régionale :

Les décrets n°2022-762 du 29 avril 2022 et n°2023-1097 du 27 novembre 2023 permettent aux régions d'identifier dans leur SRADDET des projets d'envergure régionale.

Le SRADDET définit comme projets d'envergure régionale, sur la période 2021-2031 :

- **Les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT** à proximité des zones portuaires.

- **Des projets de développement économique d'envergure régionale,** et, à titre exceptionnel, les dessertes nécessaires à leur fonctionnement, qui contribuent :
  - à **la réindustrialisation** ou à **la décarbonation** (mobilité durable, digital, énergie, matériaux/économie circulaire, construction hors site, bioéconomie, santé, agriculture/alimentation, spatial et défense) ;
  - ou au **développement des filières d'avenir** (technologies avancées des semi-conducteurs, technologies d'intelligence artificielle, technologies quantiques, biotechnologies, technologies avancées de connectivité, de navigation et numériques, technologies avancée de détection, technologies spatiales et de propulsion, technologies énergétiques, robotique et systèmes autonomes, technologies avancées de matériaux, de fabrication et de recyclage) ;
  - ou au **report modal et à l'utilisation de la voie d'eau** pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit.
- Pour les territoires littoraux, des projets de recomposition spatiale rendus nécessaires **par le recul du trait de côte** d'ici 2031.

- **Des projets liés à l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels**, notamment les inondations, caractérisés par un arrêté au titre des catastrophes naturelles.

Le démarrage effectif des travaux doit avoir lieu entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031.

Afin d'accueillir ces projets d'envergure régionale, le SRADDET réserve 18% de l'enveloppe régionale disponible (soit 1 335 ha).

Sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031, répartir l'effort de réduction de la consommation foncière :

Après avoir déduit les enveloppes dédiées aux projets d'envergure nationale, européenne et régionale, le solde à répartir entre les territoires, appelé enveloppe régionale territorialisée, est de 6 082 ha.

Cette enveloppe régionale territorialisée est répartie entre les territoires en prenant en compte les 5 critères suivants (voir annexe du fascicule « Notice technique sur la méthode de territorialisation de l'objectif foncier et ses modalités d'application sur la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031 ») :

1. la structuration et le maillage du territoire ;
2. la valorisation des dynamiques démographiques et économiques des territoires ;
3. la prise en compte des efforts de réduction déjà réalisés en matière de gestion économe de l'espace ;
4. la mobilisation du parc de logements vacants ;
5. la préservation des surfaces agricoles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'article R 4251-3 du Code général des collectivités territoriales prévoit des critères relatifs :

- à « l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels ou le cas échéant la recomposition des communes exposées au recul du trait de côte » et à « la prise en compte des particularités géographiques locales pour les communes littorales, au sens du chapitre Ier du titre II du livre Ier du code de l'urbanisme ». Faute de données fiables et homogènes à l'échelle régionale, ces critères sont considérés lors de l'examen des opérations répondant à ces enjeux (risques naturels, contraintes littorales) pour lesquelles l'enveloppe régionale dédiée aux projets d'envergure régionale est sollicitée ;
- aux « enjeux de préservation, de valorisation, de remise en bon état et de restauration des espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que des continuités écologiques ». Faute de données fiables et homogènes à l'échelle régionale, ce critère n'est pas considéré dans la méthode de territorialisation. Pour autant, sa prise en compte est déjà abordée de manière qualitative par les objectifs 41, 42 et 43 du SRADDET.

Les résultats issus de cette méthode sont ajustés au titre de la loi du 20 juillet 2023 pour garantir une surface minimale communale de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers fixée à 1 ha par commune ayant prescrit un document d'urbanisme d'ici le 22 août 2026.
La loi Climat et Résilience imposant une approbation du SRADDET modifié avant le 22 novembre 2024, le principe de réalité conduit, par anticipation, à prendre en compte l'ensemble des communes de la région Hauts-de-France afin de sécuriser les démarches d'élaboration ou de révision des documents d'urbanisme infra-régionaux avec des taux de réduction stabilisés pour l'ensemble des territoires.

Le bénéfice de la surface communale n'exonère pas du respect ni des dispositions du code de l'urbanisme, ni des servitudes ou périmètres de protection environnementale, agricole ou forestière en vigueur.

Pour les communes nouvelles dont l'arrêté de création a été pris après le 1er janvier 2011, une majoration de la surface minimale de 0,5 hectare est appliquée pour chaque commune déléguée. Cette majoration est plafonnée à deux hectares.

Pour 2021-2031, le SRADDET attribue ainsi à chaque territoire (SCoT le cas échéant PLUi/PLU/carte communale) un taux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers qui lui est propre.
(voir annexe D du fascicule « Résultats de la territorialisation de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031 »)

Dans un objectif pédagogique et au titre de l'équilibre et de l'équité des territoires, le SRADDET présente dans l'annexe D des taux de réduction théoriques pour les territoires concernés par une majoration liée à la surface minimale communale. Ces taux de réduction théoriques ne prennent pas en compte cette majoration (voir annexe C du fascicule). **Ces taux de réduction théoriques ne sont pas opposables**. Le SRADDET encourage néanmoins les territoires à les considérer.

A partir du 1er janvier 2031, mettre en œuvre la trajectoire de réduction de l'artificialisation vers le Zéro Artificialisation Nette en 2050 :

Le SRADDET encourage les territoires, sans que cette trajectoire ne puisse leur être opposée, à prévoir l'atteinte du Zéro Artificialisation Nette en 2050 en considérant les deux paliers suivants :

- sur la période 2031-2041, une réduction par 2 de l'artificialisation nette constatée entre 2021 et 2031 ;
- sur la période 2041-2050, une réduction par 2 de l'artificialisation nette constatée entre 2031 et 2041.

A défaut des précisions législatives et de méthode aboutie pour déterminer les modalités de mise en œuvre sur les décennies 2031-2041 et 2041-2050 de cet objectif, une modification / révision ultérieure du SRADDET viendra préciser la trajectoire de réduction de l'artificialisation que devront observer les SCoT ou à défaut les PLUi/PLU et cartes communales.

Au regard du bilan réalisé en 2031 de l'état de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2021 et 2031, la possibilité d'un rééquilibrage sera étudiée sur la décennie suivante.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Sur la période 2021-2050 :

Les territoires orientent la consommation des espaces ou l'artificialisation des sols prioritairement en faveur des projets de développement économique (hormis les extensions ou créations de zones commerciales).

Leviers :

- Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine :
  - s'appuyer dans les démarches de planification ou de programmation des territoires sur une combinaison de leviers permettant de limiter l'extension urbaine (lutte contre la vacance, réhabilitation des friches, optimisation des dents creuses, nouvelles formes urbaines…) ;
  - favoriser la réutilisation et la résorption de la vacance dans le parc de logements et des locaux tertiaires et commerciaux et les zones économiques du territoire et faciliter leur rénovation et leur réhabilitation ;
  - parvenir à une meilleure connaissance du potentiel de renouvellement urbain et des espaces dégradés.
- Encourager la densification dans les centralités urbaines desservies par les transports en commun : en lien avec l'ossature régionale, il s'agit d'envisager des formes urbaines et des aménagements qui optimisent l'emploi de la ressource foncière et le gisement de renouvellement urbain, et qui permettent un accès facilité aux nœuds de transports en commun.

Echéances :

- Pour la période 2021-2031, l'atteinte de l'objectif est mesurée en 2031 ;
- Pour la période 2031-2050, la trajectoire vers le zéro artificialisation est mesurée en 2050.

Etat 0 pour l'évaluation du SRADDET :

Cet objectif sera évalué à partir d'un état 0 à l'échelle régionale :

- Sur 2021-2031 : pour la consommation d'espaces de référence 2011-2021 et l'état des lieux en 2021, fichiers fonciers au 1er janvier 2021 et retraités par le CEREMA à la date du 19 juillet 2022 (voir annexe D du fascicule « Résultats de la territorialisation de l'objectif de réduction de la consommation d'espaces entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031 ») ; pour l'état des lieux en 2021 en matière de renaturation, données OCS 2D (source : Plateforme partenariale Géo2France).
- Sur 2031-2050 : données OCS 2D (source : Plateforme partenariale Géo2France).

Eléments de lexique :

Voir annexe B du fascicule « Eléments de lexique sur la gestion économe de l'espace ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'objectif 25
"Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine (GEE-CAE)" est supprimé dans le cadre du projet de SRADDET modifié

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

DÉVELOPPER DES MODES D'AMÉNAGEMENT INNOVANTS ET PRENANT EN COMPTE LES ENJEUX DE BIODIVERSITÉ ET DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE (GEE-BIO) 26

Références juridiques :

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

Partis pris concerné(s) :

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

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

Tendances observées :

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **T0 :**

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

- **Résultats attendus :**

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

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

- **Leviers :**

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

La Région identifie différents leviers pour cet objectif :

- privilégier la mixité fonctionnelle

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

(services publics et collectifs, culture, loisirs, commerces de proximité) organisés et valorisés (signalétique et communication appropriées), constitue une des voies à suivre dans la régénération du tissu urbain eu égard aux défis et mutations socio-économiques du XXIe siècle.
Au niveau énergétique : la mixité fonctionnelle a un impact direct sur la réduction des consommations d'énergie en facilitant les trajets courts et les modes de déplacements doux. Elle contribue à augmenter la mixité des usages énergétiques et donc de lisser les pics de consommation locale. Elle permet ainsi le déploiement de stratégie synergétiques.

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

La conception des espaces notamment publics promue ici s'appuie les principes d'innovation, d'éco-conception, de modularité, de mutualisation et d'adaptabilité des aménagements au service d'une montée générale en qualité urbaine. Le développement de la nature en ville et la création d'espaces d'aménités périurbaines constitueront des modalités à considérer pour mettre en l'œuvre l'objectif concerné. En outre, la mise en valeur du patrimoine bâti, la réhabilitation/requalification des friches et la rénovation des quartiers à la structure urbaine vieillissante (notamment les quartiers "politiques de la ville") devront aussi s'inscrire dans cette nouvelle dynamique d'aménagement.
L'enjeu de la modernisation notamment environnementale des zones d'activités fera l'objet d'une attention particulière. Un référentiel traduisant les ambitions de la **Troisième révolution industrielle « REV3 »** proposera la marche à suivre pour les faire monter en qualité et les adapter aux enjeux de demain.

- identifier et réduire les obstacles au franchissement

Le potentiel naturel régional est dégradé par le haut niveau de fragmentation des espaces naturels. La biodiversité est en conséquence souvent confinée à des îlots de plus en plus petits et isolés. La partie nord de la région est parmi les plus fragmentées d'Europe, en raison d'une périurbanisation croissante, d'un réseau particulièrement dense de routes, autoroutes, voies ferrées, canaux ou lignes électriques, qui y ont découpé les paysages en milliers de morceaux.
La fragmentation des espaces naturels pèse sur la biodiversité par la présence de barrières difficilement franchissables, les grandes voies de transport terrestre, et par la baisse des surfaces des espaces non fragmentés. La fragmentation des espaces semi-naturels augmente régulièrement (augmentation continue du trafic routier, poursuite des dynamiques d'artificialisation, etc.), tandis que la surface totale des milieux naturels terrestres diminue.
Dans le cadre des fragmentations en milieu aquatique, la préservation de la continuité écologique des cours d'eau est déjà traitée dans le cadre des SDAGE Artois-Picardie et Seine-Normandie et de programmes de mesures afférents. Le SRADDET reprend à son compte les priorités des SDAGE sur ce sujet.
Concernant les fragmentations dues aux infrastructures de transport, la Région pose des principes généraux pour :

Les réservoirs de biodiversité, qui doivent être évités par les infrastructures. Si l'évitement est impossible, l'atténuation doit être de très grande qualité et permettre la préservation de ces zones.
Les corridors écologiques, qui doivent prioritairement être évités. Si ce n'est pas le cas, ils peuvent être franchis (pentes douces pour les ouvrages d'art ou reconstitués (tranchées couvertes). Pour les cours d'eau, parties de cours d'eau canaux classées, les corridors aquatiques doivent systématiquement être reconstitués.

- favoriser les espaces de nature en milieu urbanisé

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

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

Le SRADDET reprend à son compte les dispositions des SDAGE (schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux) et PGRi (Plan de gestion des risques d'inondation) relatives à la protection de la ressource en eau.
Le croisement des objectifs assignés au SRADDET et aux documents d'urbanisme avec les problématiques « Eau » des SDAGE et des PGRI conduisent le SRADDET à proposer plusieurs pistes de réflexion lors de l'élaboration des documents de planification locale :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

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

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

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

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

- **Echéance :** 2050

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

27

Références juridiques :

• Article L. 4251-1 du CGCT

Préambule :

Les Conseils départementaux ont élaboré leurs Schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP), conjointement avec les Préfectures et en associant de nombreux partenaires, dont les EPCI. Ils identifient des préoccupations communes aux cinq départements, elles-mêmes partagées au sein de la vision régionale : la nécessaire identification des enjeux d'accessibilité des services (selon une approche globale de l'accessibilité[10]) et la volonté d'apporter des réponses adaptées aux besoins et aux attentes des habitants, dans un contexte en continuelle évolution.
Des enjeux partagés par les cinq Départements des Hauts de France ont ainsi été mis en exergue par les SDAASP dans les domaines suivants : mobilité et numérique, services publics et de solidarité, santé, services marchands de proximité, culture, sport et loisirs. Ces enjeux viennent conforter l'approche développée dans la vision régionale concernant plus particulièrement la proximité des « services de l'indispensable » (santé, emploi et connaissance) et le développement de nouvelles modalités d'accès et de nouveaux usages des services dans tous les domaines.
Ce sont ces préoccupations communes et les contours de la vision régionale qui sont le cadre de l'objectif « Réduire les disparités d'accessibilité des services au public - une approche confortée des SDAASP ».
Il est à noter toutefois que les 11 champs d'intervention du SRADDET n'intègrent pas la totalité des priorités retenues par les Conseils départementaux : services de solidarité, sécurité, sport, loisirs.... Par ailleurs, les domaines abordés par les SDAASP sont traités à travers plusieurs autres objectifs du SRADDET (exemple : les services marchands sont abordés dans l'objectif de rééquilibrage centres/périphéries et revitalisation des centres-bourgs).

Parti pris concerné(s) :

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

- **Tendances observées :**

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

La question de l'accessibilité des services ne se limite toutefois pas à la simple présence de l'équipement et à des questions de mobilité, l'existence d'un équipement ne garantissant pas son utilisation. Les modes et facilités d'accès, la disponibilité, le coût global, la qualité du service et de l'accueil, la prise en main des services numériques... peuvent constituer des freins à l'accessibilité des services. Ces enjeux nécessitent adaptation et/ou réorganisation de l'offre de service.
Par ailleurs, il est désormais indispensable de prendre en compte les comportements et l'évolution des modes de vie des habitants pour définir des services adaptés aux différents types de publics et à leurs attentes. Les besoins ne sont par ailleurs pas les mêmes selon les spécificités et dynamiques des territoires (degré de mobilité des ménages, évolution des infrastructures, phénomènes de vieillissement ou de précarisation…).

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

[11]« Temps d'accès aux services : la densité de population avantage la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie », INSEE Analyses n°1, 2016
Calcul des temps d'accès : pour chaque commune, moyenne des temps d'accès à chacun des équipements d'un panier. Calcul à partir du distancier Insee Metric en tenant compte de la population de chaque commune. Temps de parcours par la route en heures pleines.
Choix des « équipements courants » du panier : les équipements et services ont été retenus en fonction de la proximité, de la mobilité qu'ils impliquent, de l'importance qui leur est donnée au quotidien et de leur fréquence d'usage. Il comporte entre autres police, gendarmerie, bureau de Poste, supermarchés, boulangerie, école maternelle, collège, médecin, pharmacie, salle ou terrain multisports, …

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Résultats attendus :**

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

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

- **Leviers :**

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

- développer la cohérence dans les services par la polarisation de ceux-ci au sein des pôles d'envergure régionale et des pôles intermédiaires ;

- encourager la multiplication des modalités d'accès aux services à travers le développement de services adaptés à la fois en termes de forme, d'organisation ou de contenu (horaires adaptés, services regroupés, commodités des lieux, accès à distance, bornes de services… …), de services mobiles et itinérants pour « aller vers l'habitant » (services publics ou commerces ambulants, structures multiservices) ;

- développer de manière concertée des équipements mutualisés de type maisons de services au public ;

- créer des services dématérialisés, des services innovants ;

- accompagner les populations à l'utilisation des nouvelles offres pour une meilleure diffusion des pratiques et l'appropriation de ces nouvelles formes de services (accompagnements spécifiques en fonction des publics cibles) ne devra pas être négligé dans la mise en œuvre.

- **Echéance :** 2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

28 SOUTENIR L'ACCÈS AU LOGEMENT (LGT)

- **Références juridiques :**

• Article L. 4251-1 du CGCT

- **Parti Pris concerné(s) :**

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

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

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

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

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

❷ l'accès au logement des jeunes :

Répondre aux besoins en logements des ménages en début de parcours résidentiel ou ayant des revenus modestes, et des publics spécifiques comme les étudiants ou les apprentis, nécessite l'existence d'une offre locative sociale adaptée (en typologie) et suffisante en nombre de logements.
Le parc locatif appartenant à des bailleurs sociaux est composé de près de 540 000 logements (RPLS 2016) dans les Hauts-de-France : il représente à lui seul 12,1 % de l'offre nationale (à titre de comparaison la population régionale correspond à 9,5 % de la population de France métropolitaine). Le territoire des Hauts-de-France semble donc bien doté globalement, même s'il existe des différences entre les secteurs.
Néanmoins, le nombre de demandes de logements sociaux non satisfaites dépasse les 170 000 au 31 décembre 2016. La région compte ainsi 174 327 demandeurs au 31 décembre 2016. Cette demande locative sociale constitue un élément important de l'analyse des besoins en logements et de l'intensité de la tension à l'entrée dans le parc social.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

Source : RPLS (2016)

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

- **Résultats attendus :**

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

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

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

- **Leviers :**

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

- **mobiliser les documents de planification locaux et en particulier les Programmes locaux de l'habitat afin de veiller à la résorption de l'habitat indigne et de répondre aux besoins en logement des jeunes** (ménages en début de parcours résidentiels, étudiants et apprentis) ;

- relayer les initiatives visant à contribuer à la mise en œuvre de cet objectif dans le cadre des démarches menées par le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement.

- **Echéances :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

29 DÉVELOPPER LES STRATÉGIES NUMÉRIQUES DANS LES TERRITOIRES (EET)

Références juridiques :

• Article L. 4251-1 du CGCT

Parti pris concerné(s) :

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

Tendances observées :

Le numérique connait un développement exponentiel. Ces innovations ouvrent des champs nouveaux, des opportunités. Les infrastructures à très haut débit se développent dans les grandes agglomérations qui devraient être couvertes par les opérateurs privés (zone privée). Sur le reste du territoire, 4 projets sont en cours sur le très haut débit (zone publique) et devrait permettre la couverture du territoire à 100% en 2022. Une filière numérique dynamique, forte de pôles d'excellence, de pépites et d'initiatives sur l'ensemble du territoire, est complétée par une offre de formation de haut niveau.
De nombreuses expérimentations dans les usages numériques conduisent à des réussites visibles dans le domaine de la formation, de la santé, de l'e-administration, des arts numériques et des transports. L'appropriation du numérique est croissante dans les territoires avec le développement d'initiatives, de plans d'actions numériques locaux ou de lieux dédiés au numérique (plus de 350 points d'accès et de médiation numérique, et plus de 20 fab lab ou espaces de co-working).

T0 :

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

Résultats attendus :

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

- la diversification de l'économie locale, la valorisation des patrimoines, la promotion des services de mobilité, etc. ;
- une généralisation de l'approche des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

- **Leviers :**

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

- d'en anticiper et optimiser les usages. Les stratégies devront :

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

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

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

- **Echéance :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

• Article L. 4251-1 du CGCT

Type :

Objectif opérationnel

Parti pris concerné(s) :

Cet objectif répond aux grands enjeux d'aménagement du territoire, à travers les volets « désenclavement des territoires ruraux » et « numérique ». Le parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional », a pour orientation de valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité avec deux clés d'entrée différenciées selon que les espaces ruraux soient en développement ou qu'ils soient peu denses et isolés. Cet objectif vient répondre à la volonté affichée - particulièrement pour les territoires ruraux peu denses et isolés - de désenclaver et d'expérimenter de nouvelles manières d'assurer du développement local.
Il vient également conforter le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue » sur les deux axes visant à conforter la proximité des services de l'indispensable et particulièrement l'emploi ; et à développer les usages numériques dans les territoires.

Tendances observées :

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

Plusieurs types de ruralité se distinguent en fonction de leur connexion à des systèmes territoriaux. Les espaces ruraux plus isolés s'organisent autour de pôles d'emploi locaux essentiels pour les actifs de ces territoires en l'absence de connexion forte à un système urbain.
En région sur une période plus récente (2009/2014), les analyses révèlent que l'emploi s'est surtout développé dans les communes appartenant à la couronne des grands pôles d'emplois (+2,2 %), alors que les villes de moyenne et petite taille enregistrent davantage de difficultés (- 4,8 % pour les communes des pôles moyens, et -3,5 % pour les communes des petits pôles). - 4,8 % pour les communes isolées hors influence des pôles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **T0 :**

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

- **Indicateurs :**

Nombre de tiers lieux, de "fab lab", espaces de co-working.
Typologie des espaces peu denses et isolés (nombre d'emplois, nombre d'autoentrepreneurs, etc.)

- **Résultats attendus :**

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

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

- **Leviers :**

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

Trois leviers sont ainsi identifiés pour cet objectif :

❶ **appréhender et traduire les potentialités des nouvelles formes de travail dans la planification**

Une connaissance préalable des nouvelles formes de travail apparait nécessaire pour le déploiement d'une offre adaptée et répondant aux attentes. Elles peuvent en effet, avoir de nombreux impacts sur l'aménagement : besoins spécifiques en termes de connectivité, d'accessibilité, d'espaces d'accueil, etc. Trois éléments sont ainsi à identifier : le gisement des utilisateurs potentiels (autoentrepreneurs, particuliers, indépendants, salariés à domicile, télétravailleurs salariés, besoins ponctuels d'entreprises, etc.), les formes de travail concernées (types d'installations, équipements numériques, maillage territorial, etc.), les ressources existantes et

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

les potentiels en termes de valorisation de bâtiments vacants (friches commerciales et industrielles par exemple) ou de changements de destination (ancien corps de ferme, ancienne école par exemple).

❷ se doter des capacités pour développer les nouvelles formes de travail

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

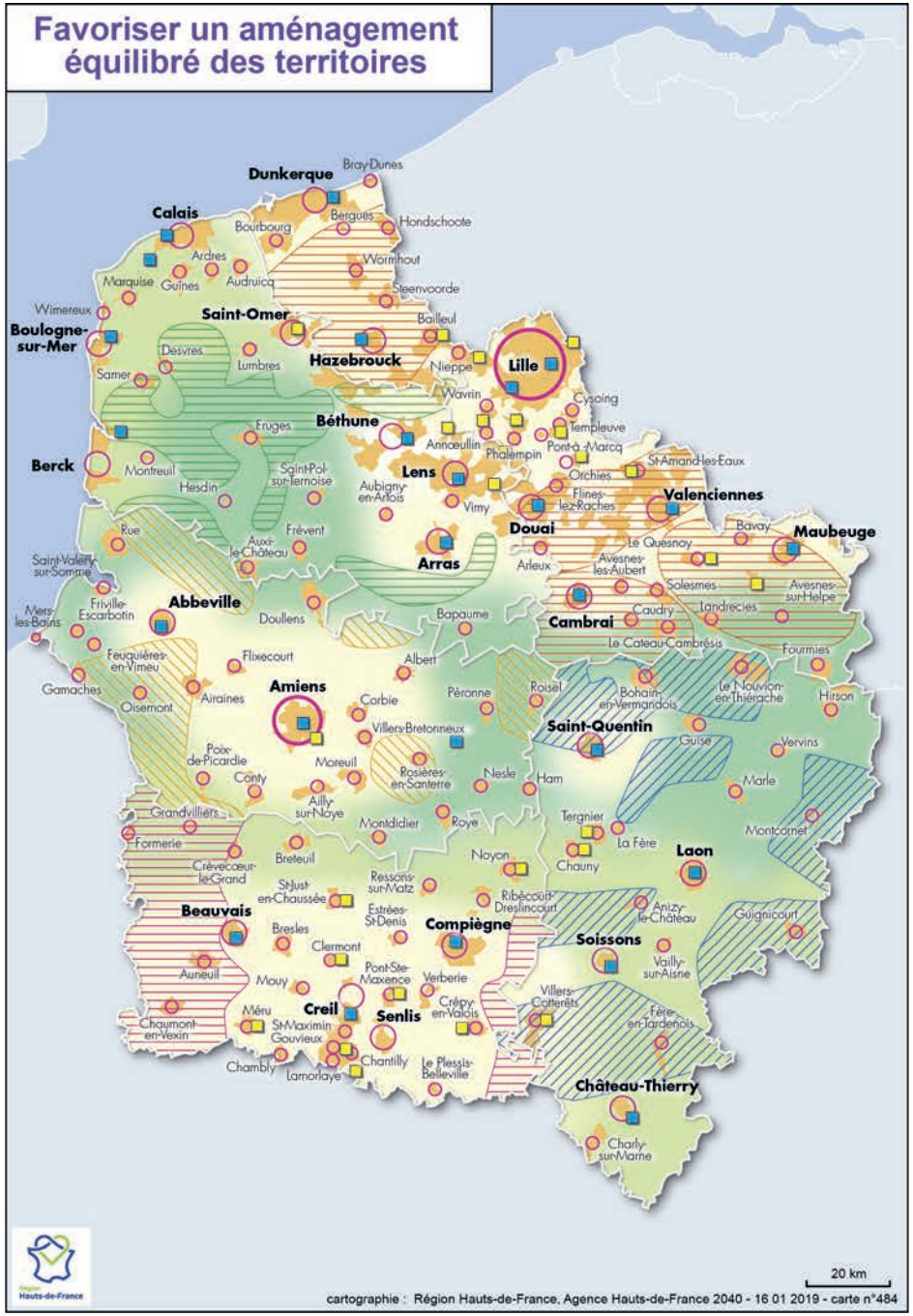
❸ optimiser l'utilisation des nouvelles formes de travail

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

- **Échéances :** 2030

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Favoriser un aménagement équilibré des territoires



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

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

Pas-de-Calais | Nord | Somme | Aisne | Oise

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

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

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

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

Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières

- Communes de l'ossature régionale
- Territoires périurbains
- Territoires ruraux en développement
- Territoires ruraux isolés

Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux

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

Ossature régionale :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

GESTION DE RESSOURCES

Encourager la sobriété et organiser les transitions

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

• Article L.222-1 B du code de l'environnement : le SRADDET prend en compte la 2nde Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 2).

- **La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, modifiée par la loi énergie climat de 2019 fixe les objectifs suivants, repris dans l'article L100-4 du code de l'énergie :**
  - De réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant les émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six entre 1990 et 2050.
  - De réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant les objectifs intermédiaires d'environ 7 % en 2023 et de 20 % en 2030. Cette dynamique soutient le développement d'une économie efficace en énergie, notamment dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'économie circulaire, et préserve la compétitivité et le développement du secteur industriel ;
  - De réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 40 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune. Dans cette perspective, il est mis fin en priorité à l'usage des énergies fossiles les plus émettrices de gaz à effet de serre ;

• Décret n° 2020-457 du 21 avril 2020 relatif aux budgets carbone nationaux et à la stratégie nationale bas-carbone

Partis pris concerné :

Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».
Consommation finale d'énergie par secteur, émissions régionales directes de GES par secteur en 2021 hors traitement de déchets ; production d'énergie renouvelable en 2021

T0 :

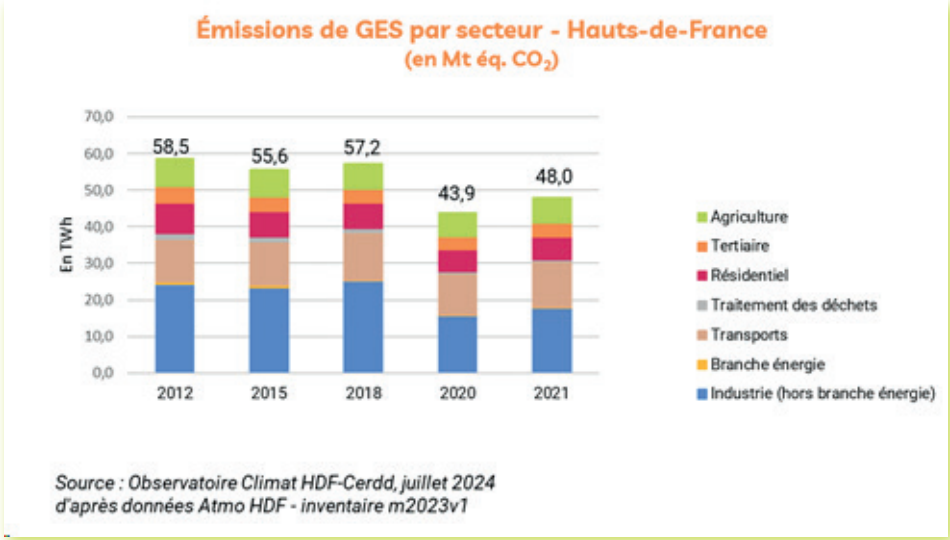
Emissions Gaz à Effet de Serre en 2012 : 58 ,5 MteqCO2
Consommation finale d'énergie 2012 : 196 TWh corrigée du climat, consommatin à usage énergétique et non énergétique.

Tendances observées :

Des émissions de gaz à effet de serre élevées, en recul

Les émissions de Gaz à Effet de Serre (hors secteur des terres) sont de 48 millions de tonnes équivalent CO2 (MteqCO2) en 2021, contre 58,5 MteqCO2 en 2012, soit un recul de 18 % en moins de 10 ans et une diminution de 0,8 % par an. Avec 8 teqCO2/habitant pour 6,1 teqCO2/habitant en France, la région est l'une des régions les plus émettrices, compte tenu du poids des industries intensives en énergie (sidérurgie, agro-alimentaire, chimie, pharmacie…).

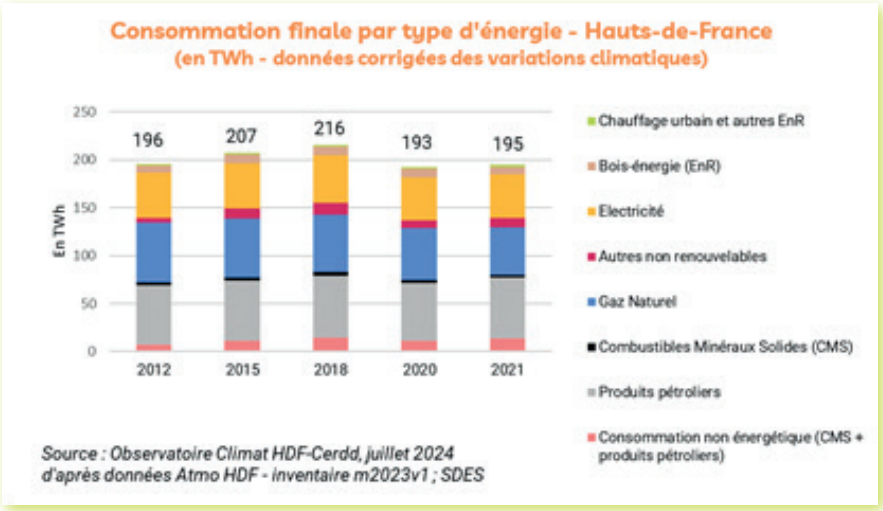
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

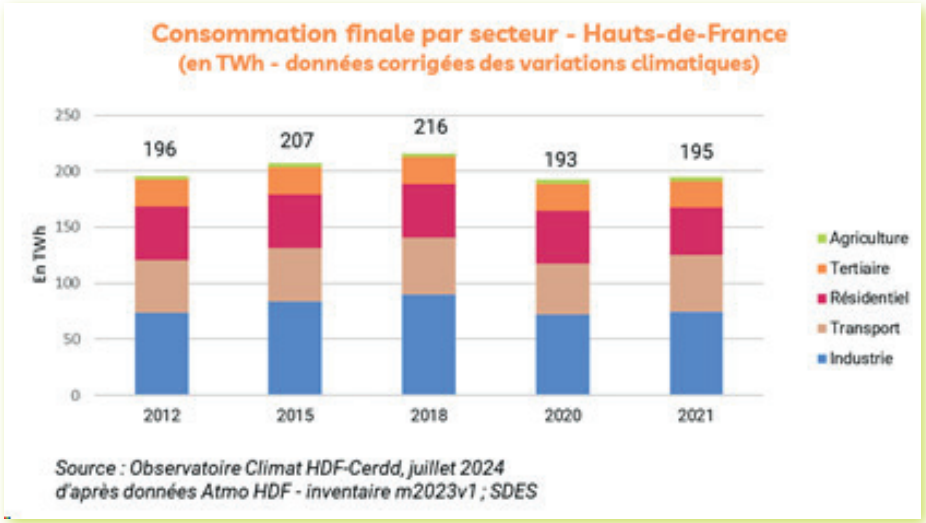


Une consommation finale d'énergie atypique

En 2021, la consommation finale d'énergie est de 195 TWh, contre 196 TWh en 2012, soit une baisse de 0,6 %. Avec 32,5MWh/hab pour une moyenne nationale de 26,4 MWh/hab, les Hauts-de-France sont l'une des régions les plus consommatrices d'énergie en raison du poids et de la spécialisation de l'industrie dans l'économie régionale, de l'importance des transports dans un territoire de transit, du poids du chauffage des bâtiments dans une région densément peuplée.

En 2021, la part des énergies fossiles dans la consommation finale d'énergie reste dominante avec les produits pétroliers (33 %), le gaz naturel (27 %) et les Combustibles Minéraux Solides (prégnants dans la sidérurgie) devant l'électricité (23 %) et les énergies renouvelables.





Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Résultats attendus globaux et par secteur :**

En application du cadre règlementaire, le SRADDET fixe des objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, en prenant en compte de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et, en particulier, l'objectif de neutralité carbone dès 2050 pour le territoire français. Ainsi, afin de contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone en 2050, le SRADDET définit des plafonds d'émissions de gaz à effet de serre à court et moyen terme, dits « budgets carbone », en millions de tonnes équivalent CO2 (MteqCO2) à l'horizon de l'année médiane des budgets carbone les plus lointains, soit aux années: 2021, 2026 et 2031 et à l'horizon 2050[1].

Les travaux de scénarisation, fruits d'une large concertation avec les parties prenantes (dont les secteurs industriels, la Chambre régionale d'agriculture …), les PCAET et les personnes publiques associées et d'une consultation publique, ont permis de définir un scénario prospectif dit « SNBC régionalisée », avec des plafonds d'émissions de gaz à effet de serre, associés à des objectifs de consommation finale et primaire d''énergie.

Le « scénario SNBC régionalisée », s'inscrit à la fois dans la feuille de route Rev3 et prend en compte les ambitions et projets de réindustrialisation régionale et d'une agriculture exportatrice, compétitive et productive.

Historique et objectifs d'émissions de gaz à effet de serre par secteur

Emission de gaz à effet de serre en Mteq CO2		Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes		2012	2015	2018	2021	2ème budget carbone 2021	3ème budget carbone 2026	4ème budget carbone 2031	2050
Résidentiel		8	7	7	6	6	4	2	0
Tertiaire		5	4	4	4	3	2	1	0
Industrie avec énergie		25	24	26	18	22	16	11	6
Transport		12	12	13	13	12	9	7	0
Agriculture		8	8	8	7	8	8	8	5
Traitement des déchets		2	1	1	0	1	1	0	0
Total émissions brutes	Mteq CO2	59	56	57	48	51	39	29	12
	% baisse/2012					-14%	-34%	-51%	-81%
Capture et stockage carbone industriel		0	0	0	0	0	-2	-2	-4
Puits de carbone naturels		-2	-2	-2	nd	-2	-2	-2	-3
Total émissions nettes	Mteq CO2	57	54	56	nd	49	36	24	5
	% baisse/2012					-15%	-38%	-57%	-91%

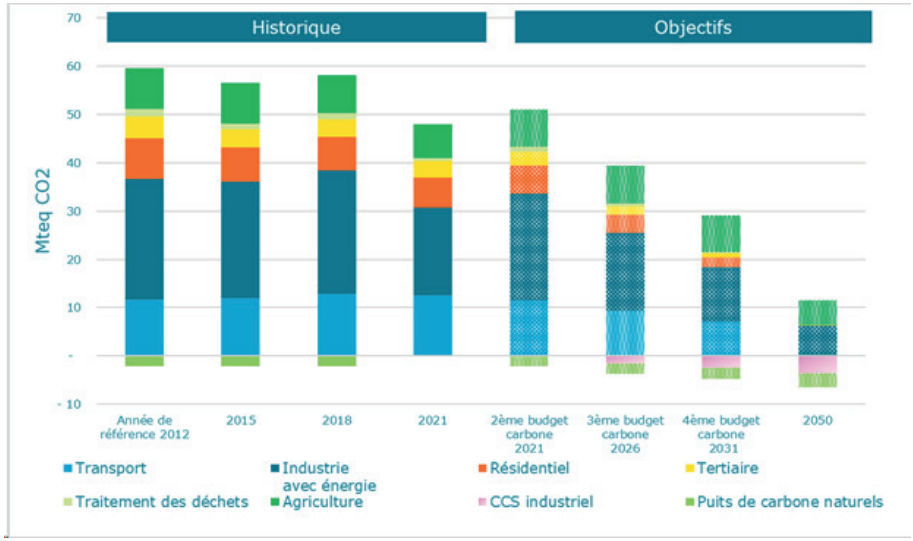
Les émissions de GES sont à climat réel.
Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; Chambre Régionale d'Agriculture ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

[1] Articles L. 222-1-A à L. 222-1-D du code de l'environnement et article L. 100-4 du code de l'énergie (2050)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Au final, le scénario « SNBC régionalisée » vise une baisse de 81% de émissions brutes (hors secteurs des terres et Capture et Stockage du Carbone) et 91 % des émissions nettes en 2050. Les secteurs, transports, résidentiel, tertiaire, traitement des déchets sont quasiment décarbonés en 2050. Si la décarbonation de l'industrie et de l'agriculture n'est pas atteinte compte tenu des connaissances actuelles, les émissions résiduelles sont compensées partiellement par le capture et le stockage de carbone (CSC) et les puits de carbone naturels. Les émissions incompressibles, comme dans la Stratégie Nationale Bas Carbone, sont issues de la sidérurgie, de la production de minéraux et de certains procédés chimiques.
Lors des différentes révisions du SRADDET, la trajectoire pourra être amenée à évoluer pour tenir compte des innovations, des connaissances sur les gisements, de l'évolution du cadre règlementaire, technique ou financier.

Historique et objectifs d'émissions régionales de gaz à effet de serre par secteur



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; Chambre Régionale d'Agriculture ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

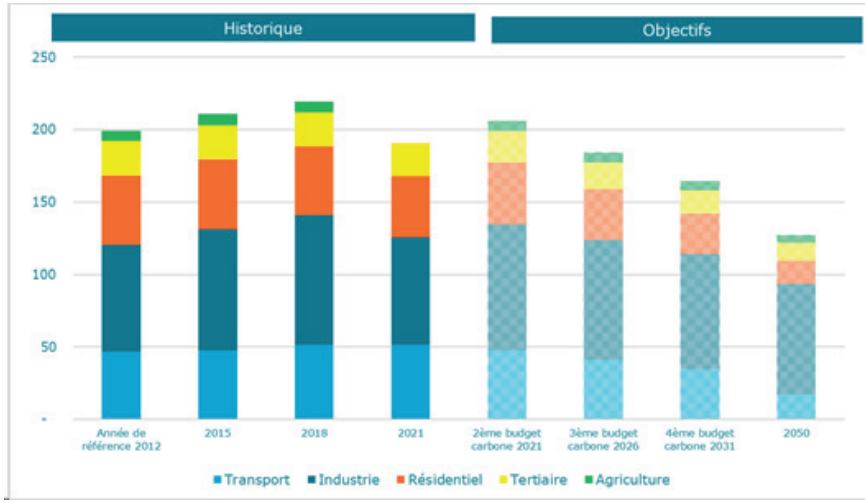
Historique et objectifs de la consommation finale d'énergie par secteur

Consommation finale d'énergie en TWh Historique et objectifs		Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes		**2012**	**2015**	**2018**	**2021**	**2ème budget carbone 2021**	**3ème budget carbone 2026**	**4ème budget carbone 2031**	**2050**
Résidentiel		48	48	48	42	43	35	28	16
Tertiaire		24	24	23	23	22	19	16	13
Industrie		74	84	90	74	87	83	79	76
Transport		47	48	51	51	47	41	35	17
Argriculture		7	8	7	4	7	7	6	5
Total	**Twh**	**199**	**211**	**219**	**195**	**206**	**184**	**164**	**127**
	% baisse/2012					**3 %**	**-8 %**	**-17 %**	**-36 %**

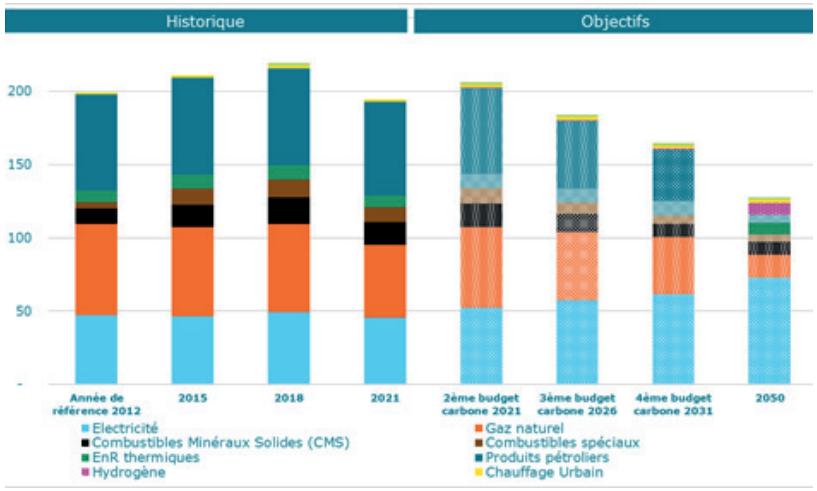
La consommation finale d'énergie est corrigée des variations climatiques ;
Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; Chambre Régionale d'Agriculture ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

Le scénario « SNBC régionalisée » vise une baisse de 36 % de la consommation finale d'énergie en 2050, avec un fort recul des énergies fossiles au profit des énergies décarbonnées, à la fois par le développement des énergies renouvelables, de la consommation électrique (+54 %) et de l'hydrogène. En énergie primaire, le scénario aboutit à une réduction de la consommation d'énergie de 16 % en 2031 et de 42 % en 2050.

Historique et objectifs des consommations finales d'énergie par secteurs



Historique et objectifs des consommations finales d'énergie par type d'énergie secteur



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; Chambre Régionale d'Agriculture ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Indicateurs :

- Consommation finale d'énergie par secteur, corrigée des variations climatiques (consommation à usage énergétique et non énergétique)
- Emissions régionales directes de GES par secteur.

Leviers :

Le « scénario SNBC régionalisée », pour viser la neutralité carbone en 2050 mobilise 4 principaux leviers hiérarchisés:

- Une sollicitation raisonnée du levier de sobriété[2] ;
- Une mobilisation de l'efficacité énergétique au maximum des technologies connues aujourd'hui[3] ;
- La décarbonation du mix énergétique régional par à la fois le développement des énergies renouvelables et le recours aux autres énergies décarbonées ;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre par la préservation et amélioration des puits de carbones naturels et technologiques.

[2] La sobriété prend en compte l'évolution des comportements de la population sur le long terme soit volontairement (ex :baisse de la température de chauffage, évolution du régime alimentaire, réduction des gaspillages), soit sous l'effet des évolutions structurelles et économiques (réduction des distances de déplacements par l'aménagement du territoire, le développement de déplacements alternatifs à la voiture, la relocalisation alimentaire, l'économie circulaire, le réemploi des biens de consommations), ou bien d'évolutions organisationnelles (tiers lieux, télétravail…), démographiques (réduction de la taille des logements en lien avec la baisse de la taille des ménages …).

[3] L'efficacité énergétique vise à améliorer le rendement de la consommation d'énergie dans tous les secteurs régionaux, en améliorant l'isolation des bâtiments, la performance des appareils, des process, en optimisant l'aménagement urbain pour favoriser l'utilisation des modes de transports les plus performants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

- Au niveau européen, **les directives (2004/107 et 2008/50/CE)** fixent les normes sanitaires à respecter.
- **La directive (EU) 2016/2284 du 16 décembre 2016** fixe des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport aux émissions de 2005 pour les horizons 2020 et 2030, en intégrant les objectifs du Protocole de Göteborg.
- **Article L 4251-1 du CGCT :** « Ce schéma fixe des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière […] de pollution de l'air »
- **Loi n°96-1236** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, reconnaît à chacun le droit de respirer un air que ne nuise pas à sa santé.
- **Loi n° 2015- 992** relative à la transition énergétique et à la croissance verte prévoit, article 64, l'élaboration du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa)
- **Art D.222-38 du Code de l'environnement** définissant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques (SO2, NOx, COVNM, NH3, PM2.5)
- **Arrêté du 8 décembre 2022** établissant le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques
- **Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019** d'orientation des mobilités
- **Loi n° 2021-1104 du 22 aout 2021** portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

Partis pris concernés :

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

T0 : **Tonnes émises de** SO_2, PM2.5, PM10, NO_X, NH_3, COVnM

Répartition des émissions en 2021

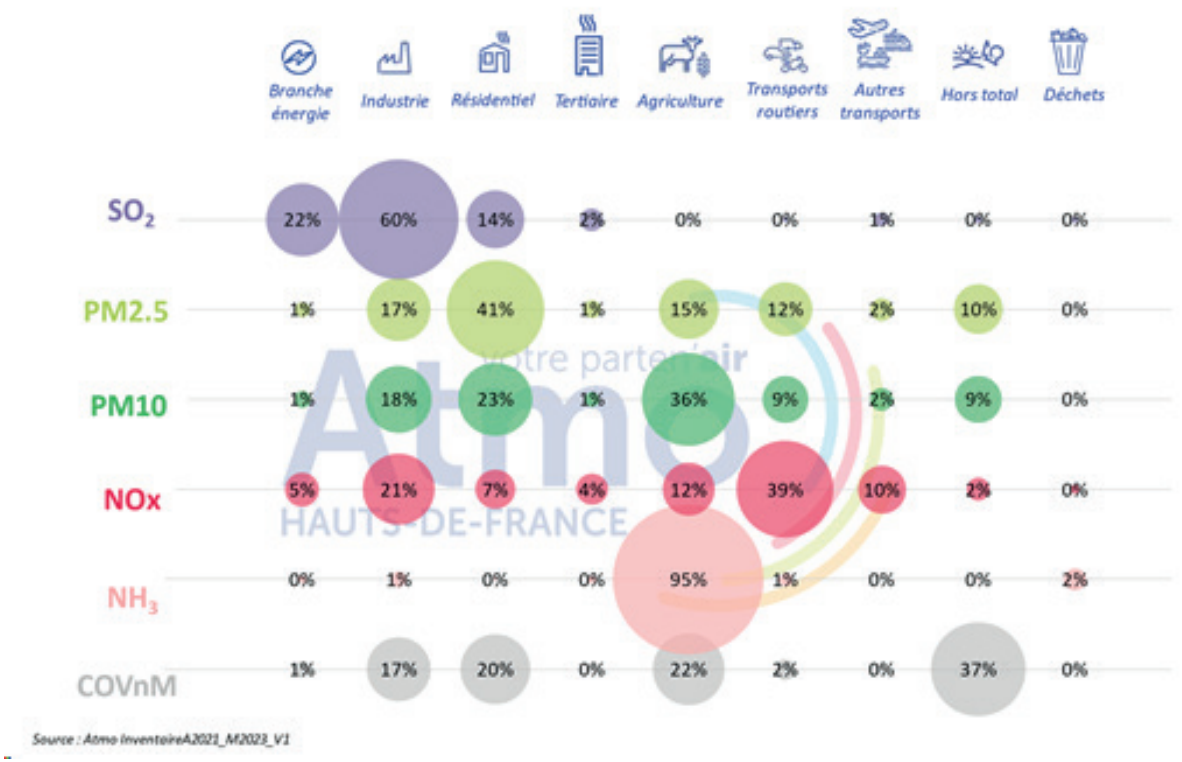
Le transport routier contribue très majoritairement aux émissions d'oxydes d'azote NOx (29 591,90 tonnes émises en 2021), suivi par le secteur industriel (16 027,20 tonnes émises en 2021).

Pour les **particules PM10**, la contribution est plus équilibrée entre les différents secteurs, avec une prédominance de l'agriculture (9 851,03 tonnes émises), suivie par le secteur résidentiel (6 154,12 tonnes émises) puis l'industrie (5 013,49 tonnes émises). La répartition sectorielle se modifie pour les PM2,5 émises à plus de 40 % par le secteur résidentiel (6 034,36 tonnes émises en 2021) ; puis par l'industrie (2 473,12 tonnes), l'agriculture (2 242,99 tonnes) et les transports routiers (1 804,45 tonnes).
Le **dioxyde de soufre** (SO2) est très largement émis par l'industrie : 60% des émissions sont issues de ce secteur.

En ce qui concerne **l'ammoniac** (NH3), les émissions sont dominées par le secteur de l'agriculture (95% des émissions soit 35 235,27 tonnes en 2021 pour ce secteur).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Répartition sectorielle des émissions de polluants atmosphériques en 2021



Source : Atmo Hauts-de-France, inventaire A2021_M2023_V1)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Tendances observées :**

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

Les émissions de NOx sont globalement en baisse entre 2008 et 2021 (diminution de 44 %). Les principaux secteurs contributeurs sont l'industrie et le transport routier qui montrent une réduction de leurs émissions de respectivement 48 % et 43 %. De même, les émissions de SO2 enregistrent une diminution entre 2008 et 2021 de 59 %. Cette baisse est principalement réalisée sur les secteurs industriels et sur la branche énergie avec respectivement une réduction de 40 % à 78 % des émissions.

En ce qui concerne les particules PM10 et PM2.5, la tendance est à la baisse. Les émissions ont respectivement diminué de 20 et 30 % entre 2008 et 2021. Les évolutions, au cours de ces années, différent selon le secteur : les baisses les plus importantes sont observées sur le secteur résidentiel (-28 % sur les PM10 et PM2.5), suivi par l'industrie (entre -28 % - PM10 et -34 % - PM2.5) et les transports routiers (entre -32 % - PM10 et -40 % - PM2.5). En revanche, sur le secteur Tertiaire, les émissions sont à la hausse depuis 2008 (+61 % sur les PM10 et +73 % sur les PM2.5), bien que sa contribution reste faible (1 %).

Depuis 2008, les émissions de COVnM sont en réduction de 13 %. Un rebond a néanmoins été observé en 2018, lié aux conditions météorologiques favorisant les émissions du secteur agricole et des couverts végétaux.

Enfin, pour l'ammoniac (NH3), la tendance est à la baisse entre 2008 et 2021 (-19 %) et principalement liée au secteur agricole (95 % des émissions).

Globalement, la comparaison de l'évolution des polluants de 2008 à 2021 avec les objectifs nationaux du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) montre une insuffisance des réductions d'émissions hormis pour l'ammoniac, les PM2.5 et le SO2 qui se situent en dessous de l'objectif fixé par le PREPA pour 2021. Un effort additionnel doit donc être fait pour rattraper le retard engrangé sur les autres polluants.

- **Résultats attendus :**

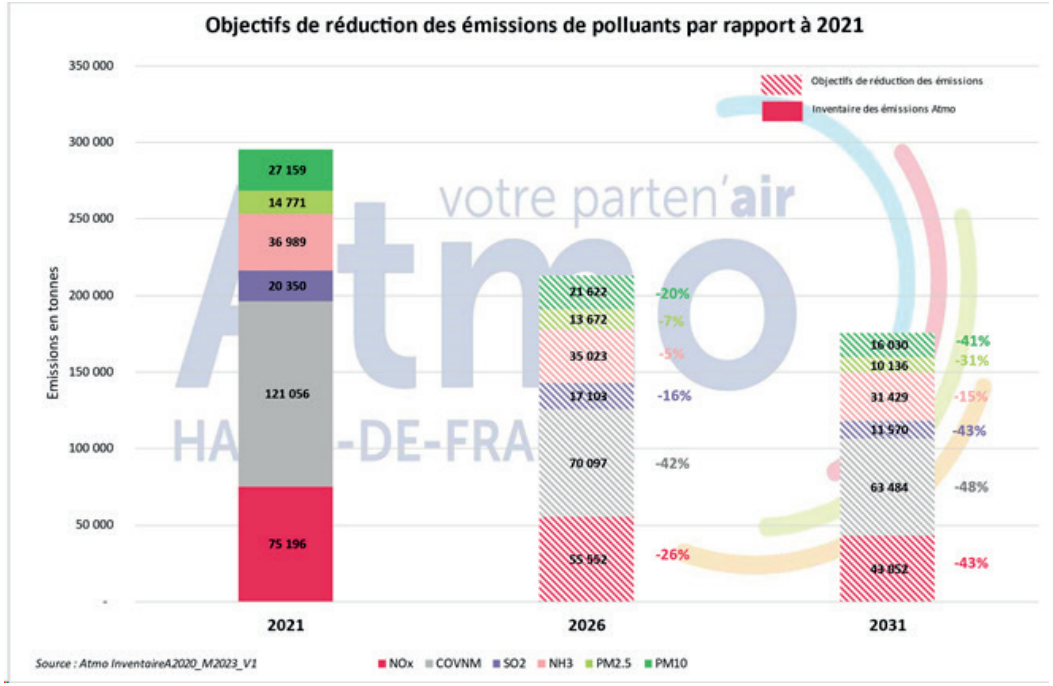
Les objectifs Air du SRADDET s'inscrivent dans les objectifs nationaux du plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA). L'objectif du PREPA de réduction des émissions d'ammoniac étant atteint dès 2018, les résultats attendus correspondent au maintien de la trajectoire de diminution initiée entre 2008 et 2020.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport à 2021

Emissions en tonnes	Inventaire 2008	Inventaire 2012	Inventaire 2018	Inventaire 2021	Objectif 2026	Objectif Baisse (%) / à 2021	Objectif 2031	Objectif Baisse (%) / à 2021
NOx	135 362	115 418	90 459	75 196	55 552	-26%	43 052	-43%
COVnM	138 370	126 591	144 947	121 056	70 097	-42%	63 484	-48%
SO_2	49 465	30 753	25 989	20 350	17 103	-16%	11 570	-43%
NH_3	45 780	45 499	40 430	36 989	35 023	-5%	31 429	-15%
PM2.5	21 026	19 551	16 006	14 771	13 672	-7%	10 136	-31%
PM10	33 821	31 937	27 997	27 159	21 622	-20%	16 030	-41%

Source : historique et modélisation des objectifs Atmo Hauts-de-France



Source : modélisation des objectifs Atmo Hauts-de-France 2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Leviers :**

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air est un objectif transversal au SRADDET. En effet, l'atteinte des objectifs chiffrés de réduction d'émissions de polluants en Hauts-de-France sera obtenue seulement si les objectifs visés en matière de consommation finale d'énergie fossile, de production d'énergies renouvelables et de sobriété sont respectés, ainsi que de réduction de foyer bois non performants.
Les objectifs Climat Air Energie estampillés « (CAE) » du SRADDET portant sur la mobilité et visant à favoriser le développement de pratiques alternatives à la voiture individuelle, l'incitation à l'usage de véhicules moins polluants, le développement de pôles d'échanges multimodaux, l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise ou de l'agglomération francilienne, auront un impact favorable sur l'amélioration de la qualité de l'air. Les orientations concernant la réhabilitation thermique des bâtiments dans les secteurs résidentiel et tertiaire ou encore la redynamisation des centres villes ont un impact positif en limitant les émissions liées aux déplacements en véhicules individuels ou aux systèmes de chauffage. De même, le déploiement de l'économie circulaire et de développement de mode de production bas carbone auront des impacts sur l'amélioration de la qualité de l'air.

Dans le secteur agricole, les évolutions des pratiques et les actions menées pour diminuer les émissions de GES contribuent à la diminution des polluants atmosphériques. Réciproquement, les actions spécifiques concernant la diminution des polluants atmosphériques apportent également des effets sur la diminution des émissions de GES (enfouissement des engrais azotés, couverture des fosses à lisiers, passage au banc des engins agricoles, etc.).

La mobilisation de l'ensemble des parties prenantes, collectivités territoriales, entreprises, citoyens, est nécessaire pour atteindre ces objectifs. Les collectivités, notamment à travers leur PCAET et le cas échéant leur plan air, se mobilisent pour entreprendre des actions à vocation de réduction directe ou indirecte des émissions de polluants.

ATMO Hauts-de-France, association agrée de surveillance de la qualité de l'air, accompagne les acteurs du territoire dans leurs projets.

- **Indicateurs :**

Évolution des émissions de polluants globalement et par secteur

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

- Article L.222-1 B du code de l'environnement et L.4251-2 (3°, f) : le SRADDET prend en compte la 2nde Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 2).
- La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, modifiée par la loi énergie climat de 2019 fixe les objectifs suivants, repris dans l'article L100-4 du code de l'énergie :

- De porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 33 % au moins de cette consommation en 2030 ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, les énergies renouvelables doivent représenter au moins 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz ;
- Entre 2012 et 2030 : Multiplier par 5 la quantité de chaleur et de froid d'origine renouvelable dans les réseaux de chaleur.

Partis pris concerné(s) :

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

T0 & indicateur :

Production d'énergie renouvelable en 2012 : 16,3 TWh

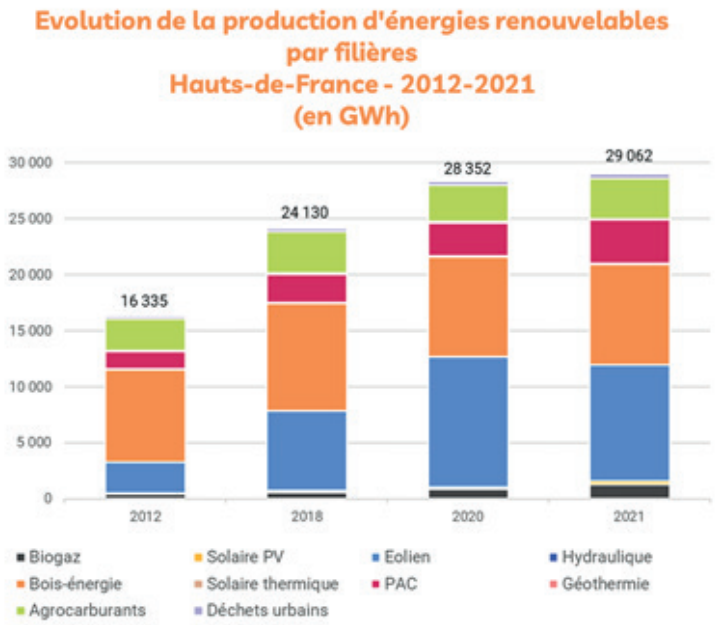
Tendances observées :

Depuis 2012, les énergies renouvelables se développent, passant de 8 % de la consommation finale brute d'énergie[4] à 14,2 % en 2021, cependant la région reste sous la moyenne nationale (20,7% en 2022), principalement en raison de l'absence de réel potentiel hydroélectrique et de grandes forêts[5]. En 2021, la production renouvelable est estimée à 29 ,1 TWh. L'éolien a supplanté le bois en tant que première source d'énergie renouvelable. La production d'énergie éolienne a été multipliée par 4 depuis 2012. En 2021 elle représente 36 % des énergies renouvelables produites en région et environ 91% de la production d'énergie renouvelable électrique. Ce développement important des installations éoliennes a progressivement conduit à un phénomène de saturation sur certains territoires.

[4] Selon la règle de calcul européenne, la consommation finale brute est la somme de la consommation finale d'énergie, des pertes de réseau et de l'électricité et/ou de chaleur consommées par la branche énergie pour produire de l'électricité et/ou de la chaleur.

[5] Les énergies de récupération représentent un peu plus de 6% de la production d'énergie renouvelables et de récupération.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024

- **Résultats attendus :**

Pour contribuer aux objectifs nationaux repris dans l'article L100-4 du code de l'énergie, le SRADDET vise à multiplier par 2 la part des énergies renouvelables à l'horizon 2031 (passant de 29 TWh en 2021 à 57,3 TWh à l'horizon 2031), soit 33 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie en 2031 contre 8 % en 2012, en visant un meilleur équilibre entre énergies électriques et thermiques.

Historique et objectifs

		Historique		Objectifs	
Objectif chiffré régional	**Année de référence 2012**	**2018**	**2021**	**3ème budget carbon 2026**	**4ème budget carbone 2031**
Production d'Enr en TWh	18,3	24,1	29	43,9	57,3
Part des EnR dans la consommation finale brute d'énergie	8%	11%	14%	23%	33%

Source : Observatoire Climat HDF-CERDD, juillet 2024- Modélisation Enerdata, Energie demain 2024

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

Concernant l'électricité, le scénario régional pour la production d'énergie éolienne vise un développement maitrisé et privilégie les mesures de repowering du parc existant.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Pour l'éolien, afin d'éviter les impacts environnementaux et les phénomènes de saturation visuelle, les projets (repowering compris) sont conditionnés à l'intégration paysagère des installations, à la protection du patrimoine et, ainsi qu'aux dispositions prises pour le traitement du parc en fin de vie afin d'atteindre 100 % de recyclage. Pour cela, les projets éoliens s'inscriront en priorité dans les zones favorables à l'éolien définies par le Préfet de Région (cf. « cartographie du potentiel éolien terrestre – couche clé en main » - sur le site internet de la DREAL Hauts-de-France).

Les énergies marines renouvelables présentent un potentiel important en Hauts-de-France (marémoteur, hydrolien, thalassothermie notamment). A l'horizon 2031, il est estimé que la production pourrait être de 2,7 TWh pour l'éolien offshore[6].

L'effort sera porté sur le solaire avec un fort développement du photovoltaïque.

Concernant le thermique, la priorité est donnée au biogaz, à la géothermie, à la valorisation des énergies fatales et de récupération et ceci grâce au déploiement des énergies renouvelables dans les réseaux de chaleur.

Le scénario régional choisit de donner une place importante à la méthanisation dont les gisements sont principalement issus des déjections animales, des résidus de cultures, des cultures intermédiaires, des déchets des industries agro-alimentaires, des ménages et des collectivités. Le développement est en deux temps: l'exploitation de la filière méthanisation issue de ce premier gisement, (5 TWh) puis après 2028, complété par le développement de nouvelles technologies de méthanisation comme la gazéification, la pyrogazéification et la méthanation.

Le développement de cette filière, comme celle des déchets, s'inscrit en cohérence avec les objectifs du volet prévention et gestion et des déchets.

Le scénario régional vise une augmentation limitée de la production de bois-énergie à hauteur de la ressource mobilisable avec une stabilisation du bois-énergie pour les particuliers afin de réduire la pollution de l'air grâce au déploiement de chaudières ou de poêles à bois plus performants, tout en préservant la ressource. Cependant, le scénario régional prévoit une augmentation du bois-énergie en collectif dans des chaudières de grande puissance et des réseaux de chaleur, où la maitrise des émissions des polluants est intégrée.

Pour les agrocarburants : le scénario régional affiche une légère augmentation de leur production d'ici 2031 dans l'attente de voir se développer des agrocarburants qui n'entreront pas en concurrence avec la production agricole alimentaire et apporteront des garanties de préservation de la fertilité des sols et de la biodiversité ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

À l'horizon 2031, pour les réseaux de chaleur urbains, il s'agit à la fois de :

- convertir les chaufferies de réseaux de chaleur urbain existantes aux énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) pour atteindre une part des énergies renouvelables et de récupération dans les réseaux de chaleur de 66 % en 2031 (soit une multiplication par 4 de la chaleur renouvelable dans les réseaux entre 2015 et 2031), en valorisant en priorité les énergies fatales des sites industriels, des énergies issues des déchets (centres de valorisation énergétique, Combustibles Solides de Récupération) dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets, la géothermie, le solaire (env. 1 Mm²) ;

- développer les réseaux de chaleur et de froid en connectant 100 000 équivalents logements supplémentaires.

À l'horizon 2031, l'atteinte des objectifs régionaux passe également par la micro production locale et l'autoconsommation.

[6] « Perspectives de développement des Energies Marines Renouvelables » Ademe- Région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Indicateurs :**

  - production énergétique renouvelable et de récupération et émissions de GES évitées ;
  - % d'énergie renouvelable dans la consommation finale brute d'énergie ;
  - nombre d'équivalents logements raccordés au chauffage urbain utilisant des EnR&R ;
  - part des énergies renouvelables et de récupération dans les réseaux de chaleur (%).

- **Leviers :**

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

Grande région de l'énergie, la région ambitionne de devenir leader dans les domaines du biogaz et de l'hydrogène et de poursuivre le déploiement de mobilités décarbonées (électriques et à l'hydrogène).

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

[12] « Perspectives de développement des Energies Marines Renouvelables » Adème- Région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

- **Article L.222-1 B du code de l'environnement : le SRADDET prend en compte la 2nde Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 2).**
  - **Loi TECV : La loi précise à l'article 2 que les politiques publiques « soutiennent la croissance verte par le développement et le déploiement de processus sobres en émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, par la maîtrise de la consommation d'énergie et de matières, par l'information sur l'impact environnemental des biens ou services, ainsi que par l'économie circulaire, dans l'ensemble des secteurs de l'économie. »**
  - **La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, modifiée par la loi énergie climat de 2019 fixe les objectifs suivants, repris dans l'article L100-4 du code de l'énergie :**
- **Décret n° 2020-457 du 21 avril 2020 relatif aux budgets carbone nationaux et à la stratégie nationale bas-carbone :** les budgets carbones pour le secteur industriel au niveau national visent une réduction de 30 MtCO2eq/an sur la période 2029-2033 vs. 81 MtCO2eq/an en 2015, soit une baisse de 37 %. A plus long terme, l'objectif de réduction d'émission pour 2050 est de 81% par rapport à 2015

Parti pris concerné(s) :

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

T0 & indicateurs :

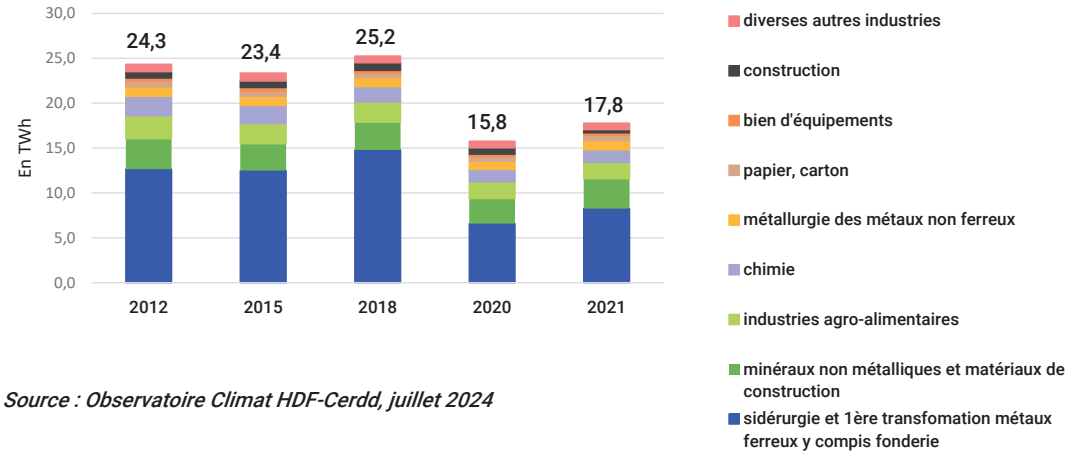
Emissions Gaz à Effet de Serre de l'industrie en 2012 : 24,9 MteqCO2
Consommation finale d'énergie de l'industrie en 2012 : 73,7 TWh

Tendances observées :

Depuis 2012, les émissions de l'industrie, premier émetteur de gaz à effet de serre, sont en baisse de 27 %, cette baisse se déclinant dans tous les grands secteurs de l'industrie, en particulier dans la sidérurgie, la chimie, et l'agro-alimentaire.

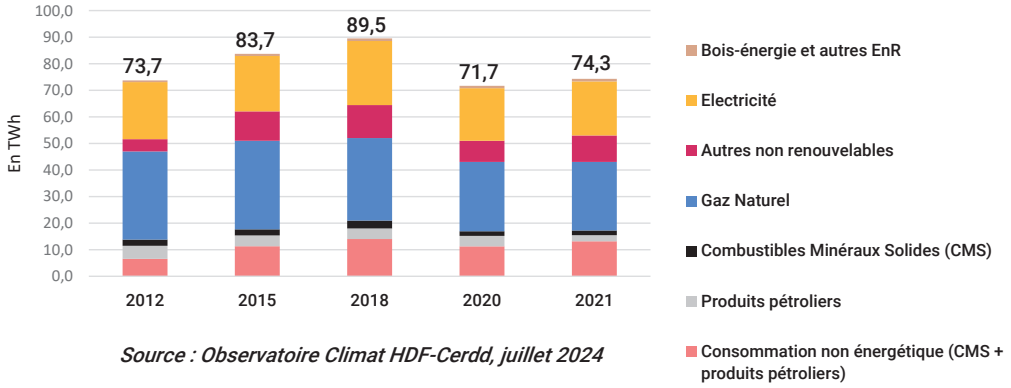
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Industrie - Émissions de GES par branche industrielle
Hauts-de-France (en Mt éq. CO2)



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024

Industrie (dont traitement des déchets)
Consommation finale d'énergie par type d'énergie
(en TWh - données corrigées des variations climatiques)



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024

La consommation finale d'énergie du secteur est plutôt stable sur la dernière décennie, après une hausse de 22 % de 2012 à 2018 et une forte baisse pendant la période du Covid. Les principales sources énergétiques sont encore majoritairement d'origine fossile : produits pétroliers, gaz naturel et combustibles minéraux solides (charbon) représentent plus de 70 % de la consommation finale d'énergie.

Enfin, l'industrie reste l'un des principaux émetteurs de polluants de l'air en région (au premier ou deuxième rang des secteurs émetteurs pour chaque polluant, à l'exception de l'ammoniaque).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Résultats attendus :**

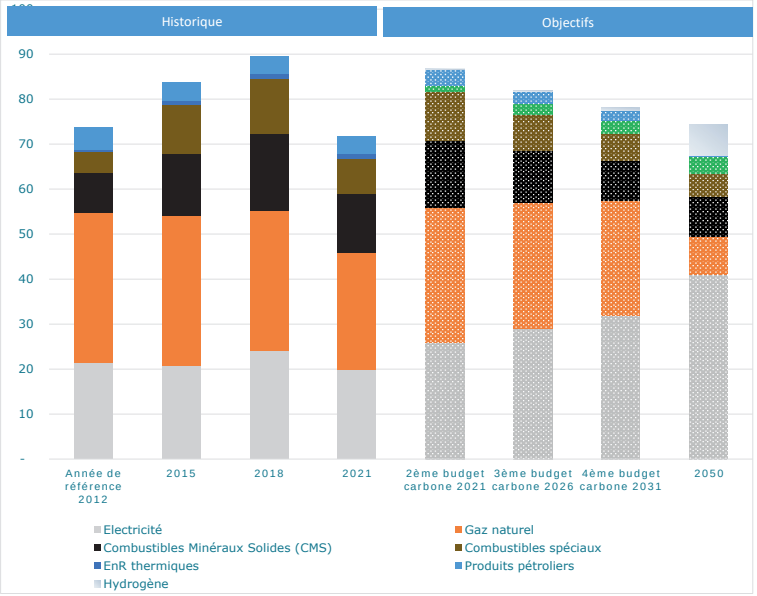
Historique et objectifs de l'industrie

Historique et objectifs de l'industrie	Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes	2012	2015	2018	2021	2ème budget carbone 2021	3ème budget carbone 2026	4ème budget carbone 2031	2050
Emission de gaz à effet de serre en Mteq CO2	25	24	26	18	22	16	11	6
Consommation finale d'énergie en TWh	73,7	84	90	74,3	87	83	79	76

La consommation finale d'énergie est corrigée des variations climatiques ; les émissions de GES sont à climat réel.
Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; SDES -& travaux de modélisation ENERDATA – 2024

Tout en visant une réindustrialisation ciblée vers le véhicule électrique (intégrant l'implantation de « gigafactories »), le développement de l'économie circulaire dont l'écologie industrielle, le scénario « SNBC régionalisée » aboutit à un plafond de 11 millions de tonnes équivalents CO2 en 2031 et de 6 millions de tonnes équivalents CO2 en 2050.

Comme pour la Stratégie Nationale Bas Carbone, au regard des spécificités du secteur et des connaissances actuelles, il n'est pas envisagé une décarbonation totale du secteur. Les émissions résiduelles devront être compensées par les puits de carbone et la capture et le stockage carbone.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Dans le scénario « SNBC régionalisée », avec la réindustrialisation régionale, la consommation finale d'énergie de l'industrie progresse de 3 % mais avec un mix énergétique fortement décarboné vers l'électricité et l'hydrogène.

- **Indicateurs de résultat :**

Consommation finale d'énergie corrigée des variations climatiques, consommation à usage énergétique et non énergétique ; émissions de gaz à effet de serre ; Capture et Stockage de Carbone (CSC).

- **Leviers :**

Dans le cadre de la feuille de route Rev3, pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers sont mobilisables, assurant à la fois la transition énergétique, climatique mais également la compétitivité des entreprises et la réduction de leurs factures énergétiques.

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

- Favoriser l'économie circulaire dont l'écologie industrielle et territoriale ; en travaillant dans le but d'accroitre le volume de produits recyclés et réinjectés dans les procédés industriels (aciéries, plasturgie …) et de valoriser les énergies fatales issues de l'industrie et de Centre de Valorisation Energétique des déchets par le déploiement des réseaux de chaleur urbain, d'autoroutes de la chaleur ;

- Développer l'usage des énergies décarbonées, comme les énergies renouvelables, des Combustibles Solides de Récupération (CSR) en substitution des énergies fossiles dans la chimie, les Industries agroalimentaires, les cimenteries notamment ;

- Développer la capture et la séquestration du carbone en favorisant la création d'un hub carbone ;

- Encourager l'innovation et les ruptures technologiques, vers la méthanation, la pyrogazéification, la production d'hydrogène bas carbone, l'usage de nouveaux procédés de fabrication du coke par la réduction de minerai par hydrogène …

Cette transformation doit aussi s'inscrire aussi dans une démarche plus globale, en intégrant les enjeux de qualité de l'air.

- **Objectifs opérationnels :**

- mettre en œuvre des meilleures technologies et accompagner les ruptures technologiques ;
- développer l'économie circulaire : Valoriser 1 million de tonnes d'acier en recyclage ;
- accompagner l'écologie industrielle par la récupération de chaleur et l'énergie solaire ;
- relocaliser d'ici 2031 7 % des apports alimentaires extrarégionaux en origine régionale par rapport à 2012.

- **Indicateurs opérationnels :**

- évolution du taux de recyclage, et de valorisation matière ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Références juridiques :

- **Article R4251-5 du CGCT**
- **Art. L100-4 du code de l'énergie**
- **Article L 111-10-4-1 du code de la construction et de l'habitation**
- **Articles 148 à 180 sur la rénovation des bâtiments de la loi n° 2021 – 1102 du 22 aout 2021 dite loi climat et résilience**
- **Article 175 de la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant sur l'évolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique (loi ELAN) sur les objectifs de réduction de la consommation d'énergie finale des bâtiments tertiaires**
- **Décret n°2019-771 du 23 juillet 2019 (entré en vigueur au 1er octobre 2019) relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire (appelé décret tertiaire)**
- **Décret BACS du 20 juillet 2020 pour « Building Automation & Control Systems » qui détermine les moyens permettant d'atteindre les objectifs de réduction de consommation fixées par le décret tertiaire**

Parti pris concerné(s) :

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

T0 : 2012

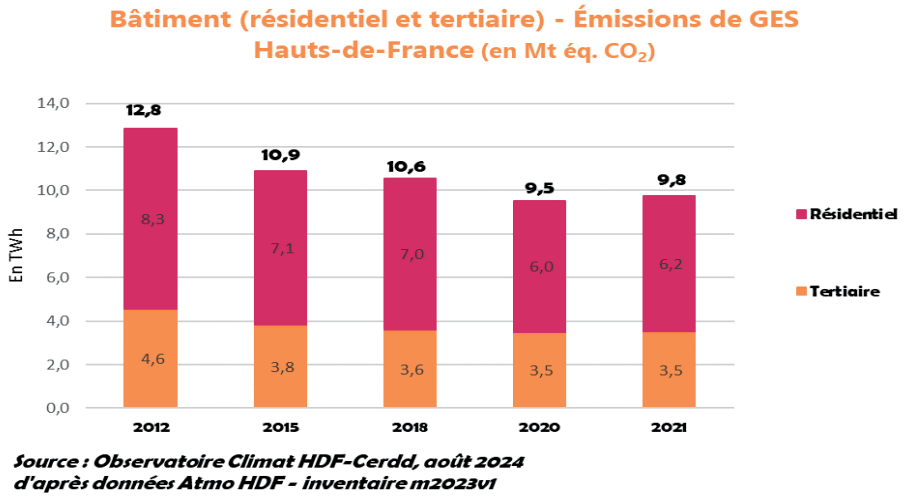
Consommation finale d'énergie du secteur résidentiel en 2012 corrigée des variations climatiques : 48,1TWh
Emissions de gaz à effet de serre en 2012 : 8,2 MteqCO2

Consommation finale d'énergie du secteur tertiaire en 2012 corrigée des variations climatiques : 23,9 TWh
Emissions de gaz à effet de serre en 2012 : 4,5 MteqCO2

Tendances observées :

Les émissions de Gaz à effet de serre du résidentiel-tertiaire, représentent 9,8 Mt éq. CO2 en 2021, soit 20 % des émissions de la région, troisième secteur le plus émetteur après l'industrie et les transports. Entre 2012 et 2021, les émissions du résidentiel et tertiaire ont diminué de 24 % respectivement, de 25 % pour le résidentiel et de 23 % pour le tertiaire.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, août 2024
d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1

En 2021, le secteur résidentiel et tertiaire reste le second secteur le plus consommateur d'énergie après l'industrie même si la consommation finale d'énergie a baissé de 12 % de 2012 à 2021. Les énergies fossiles sont en baisse mais représentent encore plus de la moitié de l'énergie consommée par les logements, dont le gaz, le plus utilisé (37 %). L'électricité représente près d'un tiers de la consommation finale (32 %). Le bois arrive en troisième position (15 %), moyen de chauffage important dans les logements individuels. Dans le secteur tertiaire, l'électricité représente presque la moitié de la consommation finale (47 %), et le gaz plus d'un tiers (34 %), 12 % est encore couverte par les produits pétroliers.

En 2019, 50,5 % des logements de la région dataient d'avant 1971, et 27 % d'avant 1946. Seulement 11 % des logements avaient été construits après 2005. Il convient d'agir sur le bâtiment existant en priorité, au travers de l'amélioration des systèmes énergétiques et de l'isolation. L'évolution des comportements des consommateurs est aussi déterminante.

- **Résultats attendus :**

Secteur résidentiel : Historique et objectifs

Historique et objectifs du résidentiel	Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes	2012	2015	2018	2021	2ème budget carbone 2021	3ème budget carbone 2026	4ème budget carbone 2031	2050
Emission de gaz à effet de serre en Mteq CO2	8	7	7	6	6	4	2	0
Consommation finale d'énergie en TWh	48	48	48	42	43	35	28	16

La consommation finale d'énergie est donnée corrigées de variations climatiques ; les émissions de GES sont à climat réel.
Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Secteur résidentiel : Historique et objectifs

Historique et objectifs du tertiaire	Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes	**2012**	**2015**	**2018**	**2021**	**2ème budget carbone 2021**	**3ème budget carbone 2026**	**4ème budget carbone 2031**	**2050**
Emission de gaz à effet de serre en Mteq CO2	5	4	4	4	3	2	1	0
Consommation finale d'énergie en TWh	24	24	23	23	22	19	16	13

La consommation finale d'énergie est donnée corrigées de variations climatiques ; les émissions de GES sont à climat réel.
Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024 d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1 ; SDES & travaux de modélisation ENERDATA – 2024

Le secteur du bâtiment est en première ligne pour l'atteinte de la neutralité carbone. La stratégie porte sur la réduction de la consommation finale d'énergie des parcs de l'ordre de 70 % pour le résidentiel, de 50 % pour le tertiaire et de l'évolution de leur mix énergétique en faveur des énergies décarbonées.

Pour le secteur résidentiel : Il est fixé comme résultats attendus :

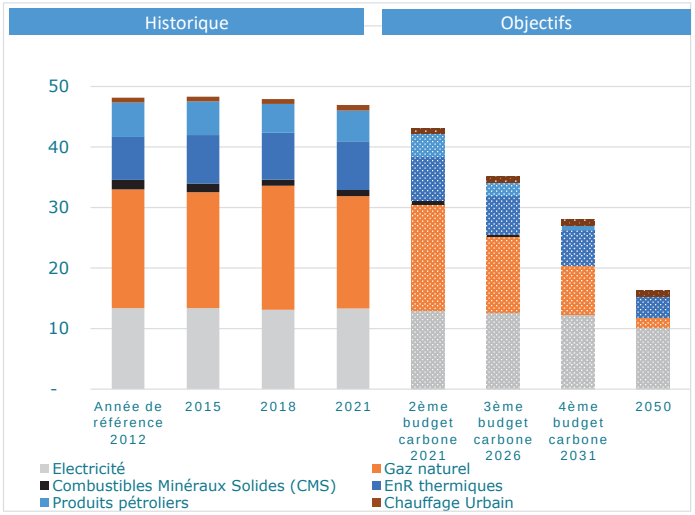
- réhabiliter thermiquement le bâti résidentiel, ce qui sous-entend :
  - d'ici 2028, faire disparaitre les bâtiments en catégories F et G (selon l'Art. L 100-4 du code de l'énergie : la consommation énergétique des habitations n'excède pas le seuil de 330 kWh par m2 et par an selon la méthode du diagnostic de performance énergétique)
  - d'ici 2031, pour les logements collectifs, de rénover annuellement 16 000 logements, dont 1,3 % avec une rénovation permettant de gagner 3 niveaux de performance énergétique (Ex : passer de catégorie D à A), et pour les logements individuels de rénover annuellement 80 000 logements dont 3 % avec une rénovation leur permettant de gagner 3 niveaux de performance énergétique ;
  - d'ici 2050, de réhabiliter 100 % du parc pour tendre vers le niveau « Bâtiment Basse Consommation » (BBC) sauf particularités : contraintes architecturales et techniques, faisabilité technico-économique liée notamment à la valeur vénale des logements.

- décarboner quasi-complètement l'énergie consommée par les bâtiments résidentiels, c'est-à-dire, tendre vers une disparition des systèmes charbon dès 2031, fioul en 2050.

Le développement du chauffage individuel au bois doit viser la réduction de ses impacts sur l'air.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Consommation finale d'énergie du secteur résidentiel par type d'énergie

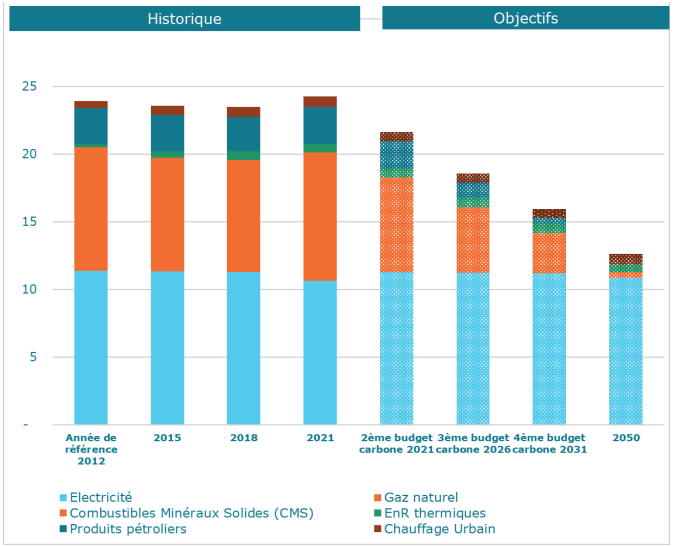


Pour le secteur tertiaire : Il est fixé comme résultats attendus :

- 66 % du parc rénové en BBC-Effinergie en 2050 ;
- Décarboner quasi-complètement l'énergie consommée par les bâtiments tertiaires, c'est-à-dire tendre vers la sortie du fioul en 2050, 64% d'électricité et de pompes à chaleur, 20 % de chauffage urbain, 13 % de bois et 3 % de gaz.

Dans le scénario régional, le rythme de réduction de la consommation finale d'énergie du tertiaire pour 2031 et 2050 est inférieur à celui fixé par le décret tertiaire (-40 % d'ici 2030 et – 60 % d'ici 2050). En effet, le décret ne concerne que les bâtiments de + de 1000 m2, soit 24 % du parc régional.

Consommation finale d'énergie du secteur tertiaire par type d'énergie



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Indicateurs de résultat :**

Consommation finale d'énergie corrigée des variations climatiques ; émissions de gaz à effet de serre des secteurs des bâtiments résidentiels et tertiaires

- **Leviers :**

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés au profit de la baisse de la facture énergétique, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la diminution des émissions de gaz à effet de serre :

- améliorer la qualité et accélérer le rythme des réhabilitations thermiques de l'habitat et des bâtiments tertiaires ;
- privilégier les matériaux décarbonés et en particulier les matériaux biosourcés et géosourcés ;
- accroître la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique ;
- généraliser les équipements les plus performants pour le confort d'hiver comme pour le confort d'été au profit d'une baisse de la facture énergétique et d'une amélioration de la qualité de l'air ;
- installer des protections solaires pour assurer le confort d'été et éviter l'installation de systèmes de refroidissements actifs ;
- assurer la maintenance des équipements ;
- adapter les locaux et le comportement des occupants à un usage économe en énergie.

Pour le parc social :la mise en œuvre de « la stratégie bas carbone de l'Union Régionale HLM pour les Hauts-de-France » prévoit de rénover 200 000 logements E, F, G et D (dont 50 000 D) d'ici 2034 et 290 000 logements D et C à rénover (dont 110 000 changements de vecteurs énergétiques) de 2035 à 2050.

La Région a adopté son Programme Régional pour l'Efficacité Energétique (PREE) et a décidé de déployer à l'échelle des Hauts-de-France la régie régionale du Service Public de l'Efficacité Energétique (SPEE). Elle met en œuvre par appel à projets des Guichets Uniques de l'Habitat, ouverts à partir de 2020, pour accompagner les habitants à travers le soutien aux territoires dans leurs projets de rénovation de logement. Par ailleurs, elle apporte un accompagnement technique et une aide financière complémentaire aux propriétaires de logements privés pour leurs travaux de rénovation énergétique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

36 ENCOURAGER L'USAGE DE VÉHICULES MOINS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS, DONT ÉLECTRIQUES ET/OU GAZ (CAE)

Références juridiques :

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

- Loi n°2019-1428 d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 instaure les zones à faibles émissions mobilité (ZFE).
- Titre IV « Se déplacer » de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et résilience »
- Ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale
- Règlement (UE) 2023/839 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2018/841 en ce qui concerne la fixation des objectifs des États membres pour 2030,

Parti Pris concerné(s) :

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

Tendances observées :

Le transport reste très dépendant des produits pétroliers (98 % de la consommation finale d'énergie des transports); Avec 26 % des émissions régionales c'est le troisième émetteur de gaz à effet de serre, après l'industrie (37 %) et le résidentiel-tertiaire (20 %). C'est le 3ème consommateur régional d'énergie (51 Twh), soit 26 % du total régional).

Les émissions de GES du secteur du transport sont en augmentation de 9% entre 2012 et 2021 en raison de l'augmentation du trafic, du nombre de véhicules par ménage. Les distances parcourues s'allongent facilitées par l'absence de relief et le maillage routier. De plus, les formes urbaines régionales, plus étalées et multi-polaires génèrent des déplacements longs, essentiellement par la route avec des impacts élevés et croissants sur l'environnement (pollution de l'air, fragmentation éco- paysagère et bruit, notamment).

T0 : Consommation finale d'énergie du secteur de transport de personnes en 2012 : 26,2 Twh

Résultats attendus :

Pour le transport de passagers :

- atteindre 95 % de voitures individuels électrifiés en 2050
- atteindre 31 % de bus et cars roulant au GNV en 2050
- atteindre 28 % de bus et cars électriques en 2050
- atteindre 2 % de bus et cars roulant à l'hydrogène en 2050

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Pour le transport de marchandises :

- diminuer de 10 % de 2018 à en 2031 la consommation spécifique des camions en kWh/véhicule-km
- développement de l'utilisation du GNV dans le transport fluvial
- atteindre 54 % de camions et 11% des véhicules utilitaires roulant au GNV en 2050
- atteindre 23 % de camions et 68% des véhicules utilitaires électriques en 2050
- atteindre 2 % de camions roulant à l'hydrogène en 2050

Par ailleurs l'atteinte de ces objectifs de développement des modes de déplacements décarbonnés alternatifs à la voiture individuelle auront un impact bénéfique sur les émissions de polluants atmosphériques tels que les particules fines (PM10, PM2.5) et les oxydes d'azotes (NO_x).

Indicateurs :

- consommation finale d'énergie et émissions de gaz à effet de serre du secteur transport
- part des véhicules propres dans le parc roulant (gaz, hydrogène, bio méthane et électrique)
- part de la carburation alternative pour les camions

Leviers :

Plusieurs leviers sont mobilisables :

- pour le transport de voyageurs : réduire les déplacements routiers (en besoin, nombre et portée, avec développement du covoiturage) et leurs impacts (en développant les déplacements alternatifs à la voiture, (vélo, marche à pied), développement de la multimodalité, de l'utilisation des transports en commun, amélioration de la motorisation, optimisation des modes de conduite ;
- pour le transport marchandises: réduire les déplacements routiers et leurs impacts, via notamment la multimodalité, l'amélioration/optimisation de la logistique (urbaine, et du dernier kilomètre) et du taux de charge des camions et des véhicules utilitaires légers, les enjeux technologiques (motorisation dont hydrogène, gestion des véhicules, amélioration des conditions de conduite) ;
- évolution de la motorisation des véhicules (travail de recherche et développement sur les batteries, leur autonomie et durabilité, adaptation de l'appareil productif, incitation à l'achat de véhicules électriques, développement du nombre de bornes de recharge en voirie publique ou sur les bâtiments résidentiels collectifs.)
- application de l'obligation règlementaire (règlement européen du 19/4/2023) d'interdiction des véhicules thermiques à la vente en 2035 ;
- application de la loi climat et résilience sur l'obligation de verdissement des flottes de véhicules des collectivités et la création des zones à faibles émissions.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

37 MAINTENIR ET RESTAURER LES SERVICES SYSTÉMIQUES FOURNIS PAR LES SOLS NOTAMMENT EN TERME DE PIÈGE À CARBONE (CAE)

- **Références juridiques**

• Décret n° 2020-457 du 21 avril 2020 relatif à la Stratégie Nationale Bas Carbone

- **Partis pris concerné :**

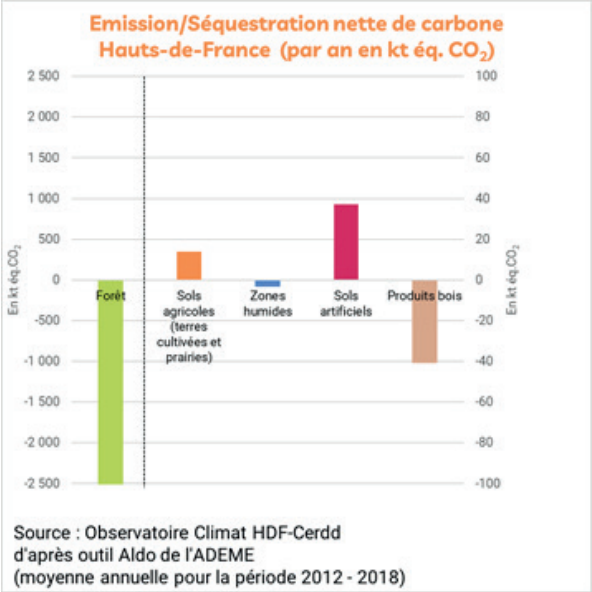
Cet objectif s'appuie le parti pris 3 « un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

- **T0 :** Puits de carbone en 2012 : -2037 KteqC02

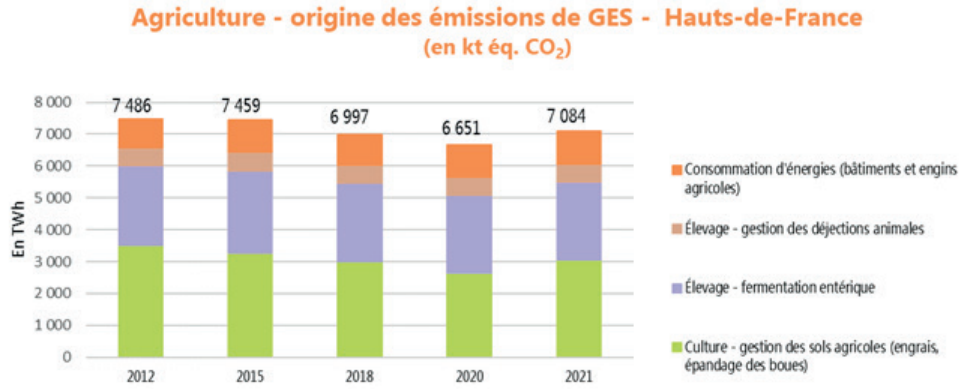
- **Tendances observées :**

Avec 15 % des émissions régionales, le secteur agricole, peu consommateur d'énergie est à la croisée de nombreux enjeux sur la qualité de l'air (NH3), la santé, les énergies renouvelables, en particulier de la méthanisation, les émissions de GES (N2O et CH4), qui émanent essentiellement de la spécificité du vivant.

C'est aussi le seul secteur pouvant capter/stocker le carbone à la fois dans les matériaux biosourcés et dans les sols, via les prairies, haies et forêts et grâce à l'agroforesterie, et possédant un rôle atténuateur sur le climat, via la végétation.



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd
d'après outil Aldo de l'ADEME
(moyenne annuelle pour la période 2012 - 2018)



Source : Observatoire Climat HDF-Cerdd, juillet 2024
d'après données Atmo HDF - inventaire m2023v1

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Historique et objectifs	Année de référence	Historique			Objectifs			
Périodes	2012	2015	2018	2021	2ème budget carbone 2021	3ème budget carbone 2026	4ème budget carbone 2031	2050
Puits de carbone naturels en Mteq CO_2	-2	-2	-2	nd	-2	-2	-2	-3

Source : données ORC - travaux de modélisation ENERDATA 2024

Résultats attendus :

- maintenir et restaurer la capacité de stockage de carbone des sols ;
- diminuer la tendance de disparition des terres arables ;
- maintenir le rythme de création d'espaces boisés et arborés en milieu agricole ;
- maintenir les surfaces de prairies ;
- maintenir les surfaces forestières ;
- augmenter les surfaces forestières gérées durablement, en tenant compte des pressions climatiques et sanitaires.

Leviers :

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

- en matière d'urbanisme et de foncier, il s'agit de préserver les capacités de stockage du carbone par les sols, notamment au travers de la maîtrise de la périurbanisation et la mise en œuvre par les collectivités des objectifs de gestion économe de l'espace (objectif 24 du SRADDET) dans le cadre de la loi « Zéro Artificialisation Nette » , de l'utilisation du coefficient de biotope dans les projets de développement et de renouvellement urbain, mais aussi du maintien des sols agricoles, des prairies et des forêts,
- en matière agricole, il s'agit de préserver les capacités de stockage du carbone par les sols par le développement des techniques culturales simplifiées (telle que l'agriculture de conservation des sols), de l'agroforesterie, des infrastructures agro-écologiques, des techniques propices au maintien et à l'amélioration du taux de matière organique et de développer l'agriculture bas carbone et des pratiques agricoles qui permettent de réduire les émissions de GES (les pratiques agro-écologiques telles que l'agriculture biologique, l'optimisation de la gestion de l'azote, le développement des couverts végétaux en interculture et des légumineuses ; au minimum le maintien des prairies, le pâturage, la diminution de la fermentation entérique, la mixité des cheptels laitiers/allaitants, etc.).

Indicateurs :

- nombre d'hectares d'espaces boisés (surfaciques et linéaires) et forestiers ;
- nombre d'hectares en agroforesterie, linéaires de haies et arbres déclarés dans le cadre de la conditionnalité de la Politique Agricole Commune (linéaires et arbres engagés en contrat « Mesures Agro-Environnementales et Climatiques » ou non) ;
- surface des terres arables, surface des prairies (ha) ;
- nombre d'hectares cultivés en agriculture de conservation de sol et en agriculture biologique ;
- nombre d'hectares comprenant des cultures de légumineuses
- nombre d'hectares de forêts gérées durablement.
- évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur agricole

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

38 ADAPTER LES TERRITOIRES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE (CAE)

Références juridiques :

- **article L 101-2 du code de l'urbanisme (6° et 7° notamment)**
- **articles 17 et 19 de la loi Grenelle 2, relatifs aux modalités d'intégration des enjeux énergie-climat dans les documents de planification de type SCOT et PLU ;**
- **stratégie nationale d'adaptation au changement climatique (version de 2006, puis ses mises à jour), et version la plus récente du « Plan National d'adaptation au changement climatique » (PNACC).**
- **R122-20 du code de l'environnement relatif au rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale de certains plans et schémas**
- **article 122-5 du code de l'environnement demande à l'ensemble des projets soumis à étude d'impact d'analyser les « incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique » et de décrire les incidences négatives qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques de catastrophes majeurs et le détail de la réponse envisagée à ces situations d'urgence.**
- **article R4251-5 du Code général des collectivités territoriales**
- **nouvelle stratégie de l'Union européenne pour l'adaptation au changement climatique adopté en février 2021**
- **décret n° 2019-1400 du 17 décembre 2019 adaptant les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques qui actualise notamment l'Article L.371-2 du code de l'environnement en ajoutant la lutte contre la pollution lumineuse**
- **en application de l'article L.4251-2 du CGCT mise en compatibilité du SRADDET avec les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 définis à l'échelle des grands bassins hydrographiques**
- **plan d'action national pour une gestion durable des eaux pluviales pour la période 2022-2024.**
- **prise en compte des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques définies par le document-cadre mis à jour en 2019**
- **article 237 de la loi n°2021-1104 du 22 août modifiant l'article L.321-14 du code de l'environnement impliquant la possibilité de mise en cohérence des objectifs du SRADDET en matière de gestion du trait de côte avec les orientations de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte.**
- **plan d'action national pour une gestion résiliente et concertée de l'eau**

Parti pris concerné :

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

[14] GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml)
[15] Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (www.onerc.org)
[16] Mission d'Etudes et de Développement des Coopérations Interrégionales et Européennes
https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Les-strategies-territoriales-d-adaptation-au-changement-climatique-etude-MEDCIE-15847

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TO et tendances observées

Les dernières projections du GIEC régionalisées par Météo France (Base DRIAS les climats du futur : https://drias-prod.meteo.fr) concluent que le réchauffement régional d'ici à 2100 pourrait atteindre jusqu'à 4°C à 5°C dans le cas du scénario défavorable. Les scénarios s'accompagnent d'une évolution des vents, à des précipitations et des épisodes violents, ainsi qu'à une montée de la mer,. La quantité des précipitations ne devrait pas connaître d'évolution sensible dans la région mais leur répartition pourrait évoluer avec une intensification des pluies en période hivernale et des sécheresses printanières et estivales en particulier.

Cependant, le dérèglement climatique s'exprime déjà en Hauts-de-France, et différemment selon les secteurs de la région :

- Le littoral se réchauffe moins le jour, mais plus la nuit, qu'en Avesnois. Sur la période homogénéisée 1955-2017, la température moyenne s'est accrue de 2,0°C sur la station de Lille et 1,6°C à Saint-Quentin, une accélération du réchauffement étant constatée sur les dernières décennies.
- Depuis 1955, le nombre de jours de vagues de chaleur (nombre de jours anormalement chauds pendant 5 jours consécutifs) augmente dans la région avec 2,4 jours par décennie à Saint-Quentin ou Cambrai et 0,7 jours à Boulogne-sur-Mer, l'influence maritime permettant d'atténuer l'augmentation de ces extrêmes. Entre 1955 et 2017, la température moyenne observée a augmenté de 2°C à Lille et à Beauvais.
- On observe + 20 % de pluies hivernales à Lille entre 1955 et 2013
- Le nombre de jours/nuits de gel a fortement diminué (de -3,1 jours/décennie à St Quentin à -4,3 jours/décennie à Abbeville).
- L'apparition des bourgeons est plus précoce et l'automne plus tardif. Les espèces animales et végétales caractéristiques de zones plus chaudes sont de plus en plus présentes y compris pour le plancton marin et pour les poissons en Manche/Mer-du Nord, ce qui induit des migrations d'espèces. Ainsi le cortège d'espèces de poissons s'est progressivement modifié dans la Manche avec plus d'espèces thermophiles. Les espèces terrestres migrent aussi, avec l'exemple la Chenille processionnaire qui est désormais présente en limite sud de l'Aisne et continue de progresser vers le Nord.
- Le niveau de la mer a augmenté de 10,1 cm entre 1956 et 2018 à Dunkerque, soit une vitesse d'élévation de 1,6 cm/décennie, ce qui accroit de 51 % le foncier exposé au risque de submersion marine.
- Ces changements favorisent la pollution de l'air (ozone, particules) et les maladies des arbres, des plantes ainsi que certaines zoonoses et les maladies vectorielles et leurs vecteurs (moustiques et tiques notamment). Ils concourent à la fragilisation des écosystèmes actuels (forêts, zones humides…) et de diverses activités économiques de la région en particulier certaines cultures agricoles et l'élevage.

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

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

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

1. **submersion marine & érosion du trait de côte** (littoral et son arrière-pays) ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. **inondations** (certaines vallées, bas-pays et polders) ;
3. **retrait/gonflement des argiles** (zones argileuses, Flandre notamment).

Résultats attendus en 2030

- diminuer l'exposition des personnes, des biens, des infrastructures et de l'agriculture aux risques «eau» (inondation, baisse des précipitations, augmentation de la demande en eau, dégradation de la qualité de l'eau potable)

  - Pour lutter contre le ruissellement et l'érosion des sols
    - augmentation du nombre de zonages pluviaux intégrés dans les documents d'urbanisme
    - développement des zones d'expansion naturelle de crue
    - augmentation des surfaces de haies
    - augmentation des surfaces en agroforesterie
    - augmentation des surfaces agricoles cultivées en agriculture biologique
  - Pour améliorer la résilience des territoires au changement climatique
    - augmentation du nombre d'actions d'adaptation inscrites dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire
    - augmentation (ou au minimum maintien) des surfaces de prairies, zones humides et tourbières préservées ou restaurées
    - maintien des surfaces forestières, protection des ripisylves
    - augmentation des mesures d'économies d'eau par les collectivités territoriales, les exploitations agricoles et les entreprises industrielles
    - protection des captages d'alimentation en eau potable
  - Pour diminuer l'exposition des biens et des personnes aux risques naturels
    - améliorer l'information de la population > développer la culture du risque : augmentation des actions de sensibilisation, d'information et d'éducation sur le changement climatique, les leviers pour l'atténuer et s'y adapter.
    - augmentation du nombre de systèmes d'alerte et de plans communaux de sauvegarde, le cas échéant
    - augmentation des surfaces bénéficiant de solutions d'adaptation fondées sur la nature au titre de la prévention des inondations

- diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de submersion marine ;
  - augmentation des diagnostics – actuel et à l'horizon 2050 – de la vulnérabilité et de l'exposition des territoires littoraux aux aléas (submersion marine, inondations continentales, érosion du trait de côte, avancement du biseau salé)

- diminuer l'exposition des populations, des biens aux risques de retrait/gonflement des argiles (RGA) ;
  - Nombre de communes ayant intégré le risque RGA dans leur document d'urbanisme lorsqu'elles sont situées dans des territoires où ce risque est considéré comme fort
    https://www.observatoireclimat-hautsdefrance.org/Les-ressources/Ressources-documentaires/Surfaces-communales-exposees-au-risque-de-retrait-gonflement-des-argiles-RGA-fort-ou-moyen-Etat-en-2019

- diminuer l'exposition des populations, des biens aux phénomènes des îlots de chaleur.
  - Pour lutter contre les îlots de chaleur en milieu urbanisé
    - augmentation du nombre et de la surface des espaces végétalisés
    - augmentation des surfaces de parcelles désimperméabilisées permettant l'infiltration des eaux pluviales

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Indicateurs

- Variation des nombres correspondants à chaque résultat attendu sur la période 2023/2030
- Nombre de cours d'eau ayant bénéficié d'une restauration hydromophologique
- Intégration d'un volet risque de submersion marine dans les documents d'urbanisme des SCOTs littoraux ;

Leviers

- **développer et faire partager à la population et aux acteurs du territoire la culture de l'adaptation au changement climatique et celle de la gestion du risque,** dans toutes les zones à risque, et tout particulièrement là où plusieurs risques se cumulent.
- **développer pour cela une animation sur le sujet, en s'appuyant sur les centres de ressources** (par exemple le CERDD, le CEREMA),) et sur les structures relais auprès des territoires et des acteurs (ADOPTA, CPIE, Agences d'urbanisme, PNR sur l'accompagnement au changement de pratiques …), sur les outils et données de la Région, de l'ADEME et de la DREAL et des Agences de l'eau (cartographies, prospectives, modélisation, guides…) et le cas échéant (pour les zones frontalières notamment) en lien avec les régions voisines ;
- **croiser et diffuser les données des observatoires** (foncier, climat, biodiversité...), en open-data, tant que possible pour l'appropriation et le partage ;
- **partager les retours d'expériences et d'expérimentations** (exemples : urbanisme «bioclimatique», renaturation, coefficients de biotope, aménagements littoraux temporaires, réversibles et plus résilients, zones de repli stratégique, zones naturelles d'expansion de crue et/ou de submersion marine... en s'appuyant sur les démarches de type « Adopta » (gestion alternative des eaux pluviales), sur le Conservatoire du littoral et le Réseau d'observation du littoral de Normandie et des Hauts-de-France et l'EPF, en développant la culture du risque et de la prospective, notamment pour mieux gérer les situations de cumul de risque, en lien avec le monde de la recherche (ex : programme ECRIN « Environnement Climat – Recherche et Innovation ») ;
- **intégrer plus systématiquement dans l'urbanisme et l'aménagement une stratégie et des actions d'adaptation au dérèglement climatique** en s'appuyant sur les études disponibles de prospective climatique et leurs mises à jour, et en s'appuyant sur les SDAGEs et leur déclinaison locale (SAGE) et la stratégie de façade maritime

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

RÉDUIRE NOS DÉCHETS À LA SOURCE, TRANSFORMER NOS MODES DE CONSOMMATION, INCITER AU TRI ET AU RECYCLAGE (PRPGD) 39

Références juridiques :

- **Loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) du 10 février 2020**
- **Article L. 4251-1 du CGCT :** « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long terme sur le territoire de la région en matière … de prévention et de gestion des déchets. »
- **Article L. 4251-7 du CGCT :** « Les objectifs en matière de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets déclinent les objectifs nationaux définis à l'article L. 541-1 du code de l'environnement de manière adaptée aux particularités territoriales ainsi que les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs. (…) ils prennent en compte les objectifs environnementaux relatifs à la prévention des déchets abandonnés définis par les documents stratégiques de façade en application de l'article L. 219-9 du code de l'environnement"

Les objectifs applicables sont :

- réduction de 15 % de la quantité de déchets ménagers et assimilés (DMA) produite en 2030 par rapport à 2010 ;
  - Développer la tarification incitative ;
  - Développer le réemploi et augmenter la réutilisation afin d'atteindre l'équivalent de 5 % du tonnage de déchets ménagers en 2030.

- réduction de 50 % des quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020 ;

- diminuer de 50 % le gaspillage alimentaire d'ici à 2025 dans la distribution alimentaire et la restauration collective et de 50 % d'ici 2030 dans les tous les secteurs

- généralisation du tri à la source des déchets biodéchets produits par les ménages et les professionnels, d'ici le 1er janvier 2024 ;

- réduction de 5 % la quantité de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics en 2023 par rapport à 2010 ;
  - diminuer de 50 % le gaspillage alimentaire d'ici à 2025 dans tous les secteurs ;
  - atteindre 5 % d'emballages réemployés (par rapport aux emballages uniques) mis en marché en 2023, et 10 % en 2027 ;
  - atteindre la fin de la mise sur le marché d'emballages en plastique à usage unique d'ici à 2040 ;
  - atteindre un découplage entre la production de déchets d'activités économiques et la croissance économique.

- réduire les apports et la présence des déchets d'origine terrestre retrouvés en mer et sur le littoral

- réduire les apports et la présence de déchets en mer issus des activités, usages et aménagements maritimes

Les objectifs de prévention à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France déclinent les objectifs nationaux de la loi TECV et de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) de février 2020.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Article L-541-15 du Code de l'Environnement :** Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment, les décisions prises en application du chapitre unique du titre VIII du livre Ier, du titre Ier du présent livre et les délibérations d'approbation des plans et des programmes prévus à la présente sous-section sont compatibles :

2° avec les objectifs et règles générales du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

- **Article L111-10-4 du Code de la construction et de l'habitation :** « Lors des travaux de démolition ou réhabilitation significative de bâtiments, le maître d'ouvrage est tenu de réaliser un diagnostic relatif à la gestion des produits, matériaux et déchets issus de ces travaux.

Parti pris concerné(s) :

L'objectif répond au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

T0 :

Nombre habitants couverts par la tarification incitative en 2017
PLDMA produits en 2010
Territoires engagés dans un PLPDMA en 2017
DAE produits (hors BTP) en 2015
Déchets du BTP produits en 2012

Tendances observées :

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

Les Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) représentent 11 % de ce total (3,6 Mt), les Déchets d'Activités Economiques (DAE) hors BTP 20 % (6,3 Mt), les déchets issus du BTP 64 % (20,6 Mt) et les déchets dangereux 3 % (1 Mt). Les déchets pris en charge par les éco-organismes représentent 2 % du tonnage soit 800 000 tonnes.

En 2015, les DMA représentent 604 kg/hab./an, soit une baisse de 5 % de la quantité produite depuis 2010 (année de référence pour la diminution des tonnages de 15 % en 2030).

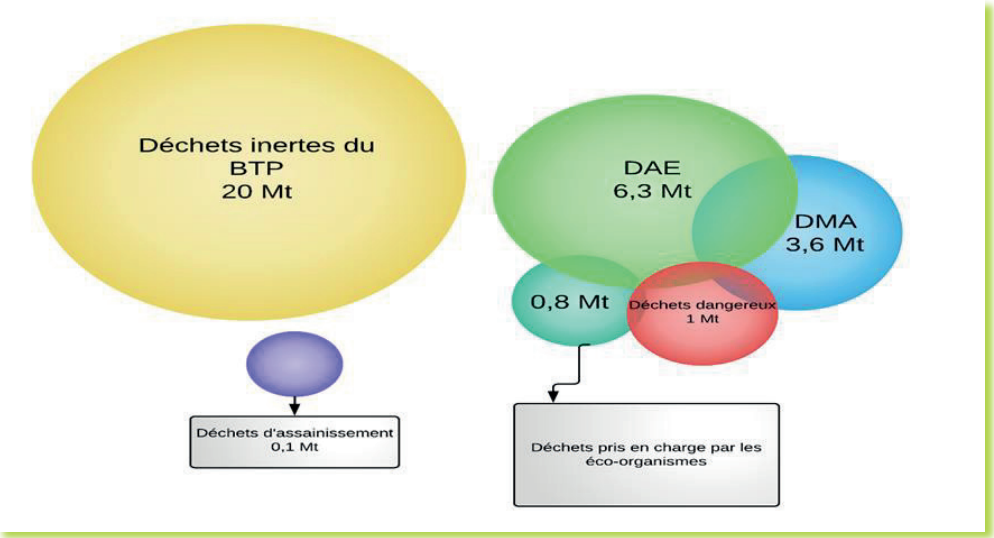
La quantité de DAE produite en région Hauts-de-France est constituée aux trois quarts de déchets non dangereux issus du secteur industriel et pour un quart de déchets issus des activités tertiaire-commerce et service. La production de DAE est restée stable entre 2004 et 2010 et progresse depuis 2012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

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

Pour les DMA, la lutte contre le gaspillage alimentaire (30kg/h./an dont 10 emballés) et le développement du compostage (déchets de cuisine, déchets verts) sont susceptibles de représenter 60% des effets calculés de réduction. 24 territoires sont engagés dans un Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés en 2017 (soit 47 % de la population régionale mais représentant environ ¼ des territoires compétents) et 213 000 habitants sont couverts par la tarification incitative (un peu plus de 3 % de la population).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le panorama global des déchets produits en Hauts-de-France en 2017



- **Résultats attendus :**

✔ **Concernant les DMA**

- d'ici à 2025, l'objectif est d'atteindre une production de 564 kg/habitant, pour arriver à une production de 541 kg/habitant/ an en 2030 ; puis jusqu'en 2031 rechercher une stabilisation pérenne de la production de déchets en compensant l'augmentation attendue de population et la baisse de la taille des ménages ; à cet effet, il s'agit :
  - d'ici 2025 de diminuer la production des déchets de 72 kg/an/hab. par rapport à 2010 ;
  - d'ici 2031, de diminuer la production des déchets de 95 kg/an/hab. par rapport à 2010.

- Pour y parvenir, il convient d'encourager le développement de la tarification incitative (TI) et les programmes locaux de prévention de déchets ménagers et assimilés (PLPDMA).
  - la tarification incitative est un outil économique de prévention de la production des déchets ménagers et assimilés, l'objectif est de concourir à l'objectif de national de 25 millions d'habitants couverts en 2025 ;
  - le plan vise à atteindre une couverture régionale totale (100 %) des programmes locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) conformément à l'article L. 541-15-1 du code de l'environnement.

✔ **Concernant les DAE**

- La planification régionale vise à réduire de 8 % les DAE (en tonne par valeur ajoutée) entre 2010 et 2031 permettant de dépasser la réduction de 5 % des déchets d'activités économiques en 2030 par rapport 2010. La stabilisation des tonnages projetée (dans le PRPGD annexé) entre 2015 et 2031 est plus ambitieuse que l'objectif de réduction des DAE par unité de valeur produite prescrit dans la loi AGEC.

✔ **Concernant les Biodéchets (professionnels et particuliers)**

- d'ici à 2031, la planification régionale vise à diminuer la production de biodéchets, par rapport à 2015 principalement par la lutte contre le gaspillage alimentaire et d'ici le 1er janvier 2024, à généraliser le tri à la source des biodéchets,.notamment en favorisant les solutions de proximité.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

✔ Concernant les déchets du BTP

- la planification régionale vise à limiter la production de déchets et développer le réemploi in situ pour contribuer à l'objectif global de 70 % de valorisation des déchets du BTP. La planification régionale vise à réduire de 8 % les DBTP (en tonnes par valeur ajoutée) entre 2010 et 2031 permettant de dépasser la réduction de 5 % des déchets d'activités économiques, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics en 2030 par rapport 2010. La stabilisation projetée des tonnages (cf PRPGD annexé) est plus ambitieuse que l'objectif de prévention des DAE prescrit dans la Loi AGEC.

✔ Concernant les déchets dangereux

- la planification régionale vise à stabiliser le gisement à 1,12 millions de tonnes dès 2020

● Indicateurs :

Tonnages des déchets ménagers et assimilés produits et collectés (t/an)
Tonnages des déchets produits par les activités économiques avec et hors coproduits industriels (t/an)
Valeur ajoutée INSEE (M€/an)
Taux de réemploi des DMA
Pourcentage de la population régionale couverte par la tarification incitative (%)
Pourcentage de la population régionale couverte par un PLPDMA
Nombre de territoires engagés dans une démarche « Zéro déchet »
Variation annuelle de la production (kg/hab.) des DMA (%) – année de référence 2010 pour l'appréciation de l'atteinte de l'objectif de -15 %
Variation de la production en valeur ajoutée (t/M€) des DAE (%)
Taux de valorisation des déchets issus des grands chantiers (%) Variation des tonnages des sédiments produits à l'échelle régionale
Nombres d'opération réalisées ou tonnages valorisés pour les filières spécifiques des déchets du BTP (t/an)

● Leviers :

Prévention des DMA :

- développer la couverture régionale par des programmes locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés
- poursuivre le déploiement de la tarification incitative (sensibilisation, groupe d'échanges) et promouvoir la redevance spéciale pour mieux impliquer les producteurs de déchets non ménagers (entreprises ou administrations) dans la gestion de leurs déchets
- inciter aux pratiques de réparation , réutilisation, initiatives Zéro déchet
- véhiculer les bonnes pratiques par l'exemplarité des Administrations (politiques d'achat durable, démarches d'économie circulaire…),
- poursuivre et renforcer la prévention des déchets verts et leur gestion de proximité en tenant compte des interdictions de brûlage à l'air libre
- développer les zones de dépôt destinées aux produits pouvant être réemployés dans les déchèteries publiques en lien avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire
- développer le recours aux outils du numérique et de l'intelligence artificielle pour rendre plus performant le SPGD – Service Public de gestion des déchets

Prévention des déchets du BTP :

- réduire la production de déchets sur les chantiers du BTP, notamment en :
  - favorisant le réemploi et la réutilisation des matières issues de la déconstruction et de la réhabilitation significative
  - optimisant les conditions de stockage et de mise en œuvre des matériaux à réutiliser afin de limiter le risque d'endommagement
- favoriser l'éco conception sur les chantiers du BTP

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- réaliser des déconstructions sélectives pour les bâtiments et les travaux routiers pour obtenir des matériaux les plus homogènes possibles
- réaliser le diagnostic Produit Équipement Matériaux Déchet (PEMD) pour les opérations de démolition / réhabilitation significative (+1000m2) en vue de favoriser le réemploi des matériaux
- inciter les services instructeurs des permis de démolir à demander le diagnostic PEMD -Cerfa 16287*01- dans le cadre du permis de construire et à demander le formulaire de récolement à l'issue des travaux -Cerfa 16288*01- (pour tout bâtiment >1000m2)
- accompagner la sensibilisation des entreprises sur le réemploi et la réutilisation des matières issues de la déconstruction avec les acteurs/experts régionaux (CD2E)

Prévention des biodéchets (professionnels et particuliers) :

- lutter contre le gaspillage alimentaire (concernant tous les acteurs : publics, privés, citoyens)
- développer le compostage partagé (en pied d'immeuble, par quartier…), ou sur site (notamment pour les gros producteurs)
- généraliser les engagements en faveur des dons des denrées invendues (conformément à la règlementation)
- développer l'écoconception, la pensée cycle de vie et l'innovation au service des activités génératrices de biodéchets
- communiquer sur l'interdiction de l'élimination de produits non-alimentaires neufs invendus, l'obligation de réemploi ou réutilisation ou recyclage des produits non alimentaires neufs destinés à la vente et le don des produits de première nécessité à des ESS, et dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement.

Prévention des DAE :

- former et sensibiliser les maîtres d'œuvre aux techniques alternatives ou substitutives favorisant l'usage de produits moins nocifs ou toxiques
- promouvoir les démarches d'écologie industrielle et territoriale intégrant la prévention des déchets
- renforcer les réseaux d'échanges entre territoires ,acteurs économiques et relais professionnels en lien avec la dynamique Troisième Révolution Indus- trielle « REV3 »
- améliorer la connaissance des déchets assimilés afin d'accompagner les collectivités à porter un message efficace auprès des entreprises et du secteur public

Prévention des déchets dangereux :

- sensibiliser les détenteurs aux enjeux du tri : impacts sur la santé et l'environnement liés à l'absence de tri à la source ; amélioration de la valorisation
- inciter à l'achat d'éco-matériaux

Prévention des déchets abandonnés en milieu marin

- renforcer la connaissance de ces déchets
- développer la sensibilisation, la communication et la formation des collectivités et professionnels
- encourager à intégrer la réduction des déchets terrestres dans le milieu marin dans les PLPDMA
- développer, soutenir et diversifier la construction , la déconstruction et la réparation des navires, notamment à travers la REP bateaux de plaisance ou de sport
- encourager la récupération des engins de pêche en informant les acteurs et soutenir le déploiement opérationnel de la filière à REP engins de pêche à horizon 2025 afin d'apporter des solutions concrètes pour la région
- encourager les collectes de déchets et les opérations de nettoyage des plages et milieux aquatiques dans le respect des habitats naturels.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

COLLECTER, VALORISER, ÉLIMINER LES DÉCHETS (PRPGD) 40

Références juridiques :

- **Loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) du 10 février 2020**
- **Article L. 4251-1 du CGCT** « Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long terme sur le territoire de la région en matière … de prévention et de gestion des déchets. »
- **Article L. 4251-7 du CGCT :** « Les objectifs en matière de prévention, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets déclinent les objectifs nationaux définis à l'article L. 541-1 du code de l'environnement de manière adaptée aux particularités territoriales ainsi que les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs. (…) ils prennent en compte les objectifs environnementaux relatifs à la prévention des déchets abandonnés définis par les documents stratégiques de façade en application de l'article L. 219-9 du code de l'environnement »

Les objectifs applicables sont :

- valoriser 65 % des déchets non dangereux non inertes en 2025 et 67 % en 2031
- augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025,60 % en 2030 et 65 % en 2035
- généraliser le tri à la source des biodéchets d'ici le 1er janvier 2024,
- étendre les consignes de tri à tous les emballages plastiques d'ici 2023,
- tendre vers l'objectif de 100 % de plastique recyclé d'ici à 2025
- assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière ou organique d'ici 2025
- optimisation de l'incinération avec valorisation énergétique et du CSR
- valoriser 70 % des déchets du BTP en 2020
- réalisation d'un diagnostic Produit Équipement Matériaux Déchet (PEMD) pour les opérations de démolition / réhabilitation significative (+1000m2)
- limiter à 70 % les capacités autorisées de stockage en 2020 et à 50 % en 2025 par rapport aux quantités effectivement enfouies en 2010 ;
- limiter à 10 % des DMA admis en installations de stockage (en masse) d'ici à 2035

Les objectifs à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France déclinent les objectifs nationaux de la loi TECV et de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) de février 2020.

Parti pris concerné(s) :

L'objectif répond également au parti pris 3 « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » : la question des déchets est présente dans l'orientation 2 « favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services » à travers l'axe « Innover dans la prévention, la collecte et le traitement des déchets et optimiser les services offerts » développé dans le parti-pris « un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue ».

T0 :

Centres de tri DMA en 2017
Déchèteries professionnelles en 2015
Déchets dangereux produits en 2014
DASRI collectés par DASTRI en 2015
DEEE collectées en 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Taux de valorisation des DMA DAE et déchets du BTP en 2015

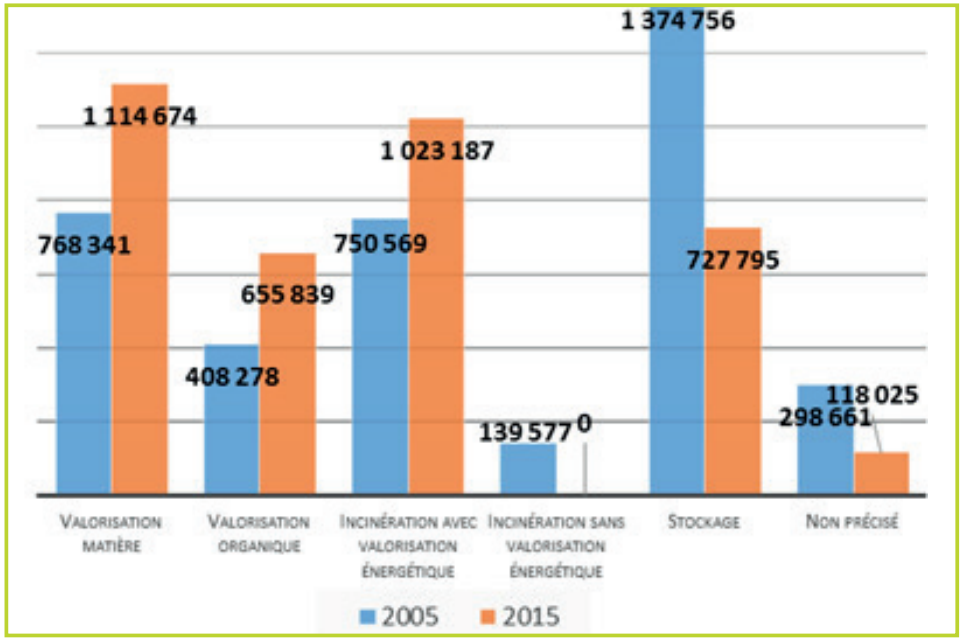
- **Tendances observées :**

On observe que l'évolution du tonnage de DMA collecté (déchets occasionnels, ordures ménagères résiduelles et collecte sélective) en région Hauts-de-France suit les tendances nationales. Néanmoins, les efforts en matière de tri et de collecte permettent d'obtenir un taux d'Ordures Ménagères Résiduelles (OMR) inférieur à la moyenne nationale même si ce dernier, avec 43 %, constitue toujours le principal gisement sur lequel agir.
La région compte 26 centres de tri de déchets d'emballages ménagers, 291 déchèteries publiques et 54 déchèteries professionnelles.

Les performances de tri des emballages ménagers en région sont supérieures à la moyenne nationale de 20,6 % pour les emballages légers et de 14,1 % pour le verre. Les déchets collectés en déchèterie représentent en 2015 208 kg/hab., en hausse de 10 % depuis 2010.La région collecte 22 222 tonnes de déchets de textiles, linge de maison et chaussures (3,72 kg/hab/an).
Elle compte en 2015 8 broyeurs de Véhicules Hors Usage pour 167 centres de collecte agréés.
En 2015, l'offre de service de déchets amiantés des déchetteries publiques est insuffisante en zone rurale (Somme et Aisne en particulier) d'autant que les professionnels ne sont pas toujours admis sur les déchèteries publiques réservés aux particuliers qui acceptent encore l'amiante.
En 2015, seules 2 ISDND (Hersin Coupigny et Blaringhem) disposent d'un casier amiante en Hauts-de-France.
En matière de traitement, on constate une répartition différente entre le Nord et le Sud de la région avec une dominante incinération avec valorisation énergétique pour le versant Nord de la région et une dominante stockage pour le versant Sud.

Néanmoins, avec un taux de valorisation matière et organique des déchets non dangereux de 54 % à l'échelle régionale contre 40 % à l'échelle nationale et de valorisation énergétique de 17 % à l'échelle régionale contre 31 % à l'échelle nationale pour 2015, la région Hauts-de-France montre déjà la priorité donnée à la valorisation. Quant aux déchets du BTP, on estime à 54 % le taux de valorisation avec une nette marge de progression pour atteindre les objectifs de 2012 de 70 % de valorisation.

Evolution des 2005 à 2015 de la destination des DMA collectés (en tonnes)
(source : Sinoé)



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Résultats attendus :**

✔ Pour la collecte et le tri des DMA

L'article L541-4 bis du Code de l'environnement exige un taux de valorisation matière des DMA totaux (dangereux et inertes compris) de 55 % en 2025 , 60 % en 2030 et 65 % en 2035. La projection 2025 du PRPGD dépasse les 55 % avec 1,992 millions de tonnes de DMA orientés vers cette filière (58 %). Des actions sont à renforcer pour atteindre l'objectif 2030 et atteindre 1,994 millions de tonnes en 2030 et 2,027 millions de tonnes en 2031 de DMA orientés en valorisation matière et organique. Pour y parvenir, le plan vise :

- développer les collectes séparées à la source pour assurer une valorisation maximale, répondant aux exigences réglementaires et passer à un taux de recyclage minimum de 40% en 2031, soit 226 kg/hab./an contre 185 kg/hab./an en 2015
- développer le tri à la source des biodéchets d'ici 2024 pour assurer une valorisation organique maximale, répondant aux exigences réglementaires

Pour les flux d'emballages ménagers
- généraliser les consignes de tri à l'ensemble des déchets d'emballages ménagers plastiques d'ici 2023 ;
- développer les collectes séparées pour augmenter le recyclage : 57 kg/hab./an en 2020 ; 60 kg/hab./an en 2025 et 62 kg/an/hab. en 2031 :
  - améliorer le recyclage du verre à : 21 kg/hab./an en 2020; 23 kg/hab./an en 2025 et 24 kg/an/hab. en 2031
  - améliorer le recyclage des emballages à : 36 kg/hab./an en 2020; 37 kg/hab./an en 2025 et 38 kg/an/hab. en 2031

Planification de la collecte du tri ou des déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques relevant des filières a responsabilité élargie des producteurs

Il est préconisé les schémas de collecte suivants :

- Collecte multi matériaux
  - emballages ménagers et papier graphiques dans un même contenant (point d'apport volontaire ou contenant attribué à un usager ou groupe d'usagers),
- Collecte séparée
  - emballages ménagers dans un premier contenant (point d'apport volontaire ou contenant attribué à un usager ou groupe d'usagers) ;
  - papiers graphique et cartons dans un second contenant ;
- Collecte du verre en apport volontaire ou séparé, par un dispositif spécifique en porte à porte.

Préconisations en matière d'harmonisation des consignes de tri

Dans le cadre de l'optimisation de l'organisation de la collecte, il convient pour les collectivités de mener une réflexion sur l'harmonisation de la couleur des contenants utilisés. Les éventuelles modifications de couleurs doivent se faire à l'occasion du passage à l'extension des consignes de tri plastiques, ou de la mise en œuvre de la collecte des biodéchets ou lors de changements des contenants pour ne pas engendrer des coûts supplémentaires.

Le code couleur peut ne porter que sur une partie des contenants (couvercle, volet de remplissage, rebord autour des ouvertures, signalétique.…). La planification régionale recommande de se baser sur les couleurs qui sont aujourd'hui majoritairement utilisées en France :
- pour les schémas papiers / emballages ou papier-carton / plastiques-métaux : bleue pour le flux contenant les papiers et jaune pour le flux contenant les plastiques ;
- pour le schéma multimatériaux : jaune ;
- pour le verre : vert ;
- pour la collecte séparée des bio-déchets : brun ;
- pour les OMr : gris.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

✔ Pour la Collecte des Textiles, Linges de maison et Chaussures (TLC)

L'objectif est de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux de collecte, valorisation matière et réutilisation soit :

- un taux de collecte des TLC de 60 % en 2028
- un taux de valorisation matière de 70 % en 2024 et 80% en 2027
- un taux de 15% réutilisation / réemploi en 2027 à moins 1500km du lieu de collecte

✔ Pour la collecte et le tri des Déchets Dangereux

Planification du tri, de la collecte et de traitement des déchets amiantés. L'objectif est d'augmenter le nombre de points de collecte acceptant l'amiante (déchèteries publiques et professionnelles) afin de disposer d'un maillage satisfaisant d'installations (à titre indicatif zone de chalandise inférieures 10 kms et des temps de parcours inférieurs à 20 mns).

✔ Pour la collecte des papiers graphiques

L'objectif national de recyclage des papiers graphiques est d'atteindre un taux de 65 % en 2022. Le taux de recyclage actuel (2017) est de 57,6 % avec une performance de 20,4 kg/an/hab. La moyenne régionale pour les papiers graphiques en 2015 était de 23 kg/hab/an. Les objectifs de performances de recyclage pour la région Hauts-de-France sont les suivants : 24 kg/an/hab. pour 2020, 25 kg/an/hab. pour 2025 et 25,7 kg/an/hab. pour 2031.

✔ Planification de la collecte du tri ou du traitement des véhicules hors usage

L'objectif est d'augmenter le taux de captation des VHU par notamment l'identification et la fermeture des sites illégaux afin de permettre.

✔ Pour la collecte des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

L'objectif est de contribuer à l'atteinte d'un taux national de collecte des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) de 85 % en 2024

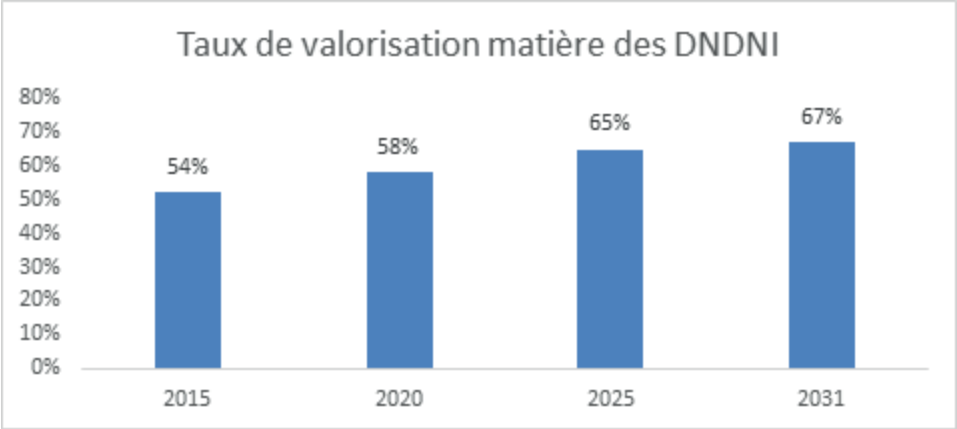
✔ Pour le recyclage et la valorisation matière

<u>Pour les DNDNI</u>

L'objectif est d'augmenter les taux de valorisation matières des déchets non dangereux non inertes (DNDNI) de 54 % à 58 % en 2020, à 65 % dès 2025 et 67 % en 2031. Pour y parvenir les acteurs doivent mettre en place des actions permettant atteindre les objectifs, notamment à travers la mise en application du « décret 6 ou 7 flux », la généralisation du tri à la source des biodéchets d'ici 2024 ou encore la généralisation de l'extension des consignes de tri à tous les emballages plastiques d'ici 2023,.

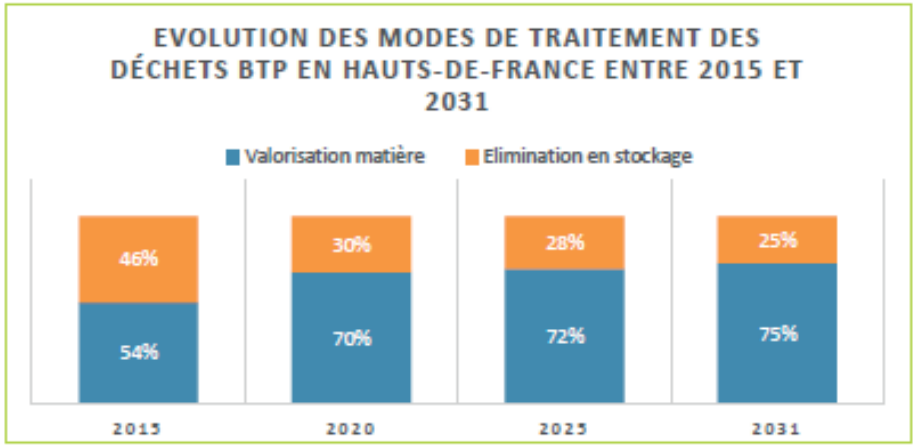
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le graphe ci-dessous illustre la progression de la valorisation des DNDNI sur la durée du plan :



Pour les déchets issus du BTP (inertes compris)

D'ici à 2020, l'objectif est de développer le recyclage sur site et hors site pour atteindre l'objectif global de 70 % de valorisation des déchets du BTP, soit 14 millions tonnes valorisés chaque année (hors grands travaux), et de faire progresser ce taux respectivement à 72 % et 75 % pour les années 2025 et 2031. Le graphe ci-dessous illustre la progression de la valorisation des déchets du BTP sur la durée du plan



Pour les déchets dangereux

L'objectif est d'atteindre, pour l'ensemble des broyeurs régionaux, un taux minimum de réutilisation et de valorisation de 95 % en masse du parc des Véhicules Hors d'Usage (VHU).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

✔ Pour la valorisation énergétique

D'ici à 2025, il convient d'assurer la valorisation énergétique des déchets qui ne peuvent être recyclés en l'état des techniques disponibles et résultant d'une opération de tri (art L541-1 9° du Code de l'Environnement), notamment dans le cadre de la performance énergétique R1 applicable aux Centres de Valorisation Energétique (CVE) et des nouvelles formes de valorisation (CSR…). Les flux de déchets de la valorisation énergétique portent :

- d'ici à 2025 sur 1,8 millions de tonnes de DNDNI ;

Le plan vise à privilégier la production et la valorisation énergétique du CSR sur les territoires des Hauts-de-France.

✔ Pour l'élimination

Pour les DNDNI : il convient de s'inscrire dans la trajectoire fixée par la loi TECV limitant les capacités annuelles de stockage des déchets non dangereux non inertes, respectivement en 2020 et 2025, à 70 % et 50 % des tonnages admis en ISDND en 2010, soit 1,7 millions de tonnes en 2020 et 1,2 millions tonnes en 2025 (sur base des 2,4 millions tonnes admises en 2010 en Hauts-de-France) ;

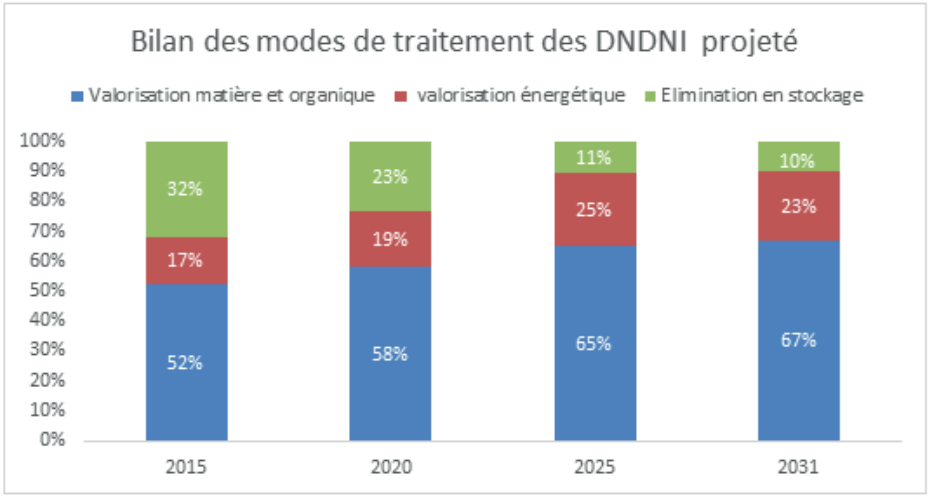
En résultante des trajectoires de mise en œuvre de l'ensemble des objectifs de prévention, de collecte et de valorisation matière et énergétique de la loi TECV et la loi AGEC, les quantités de DNDNI mis en décharge seront :

- d'ici à 2025, de 755 000 de tonnes, soit une réduction de 1,68 millions de tonnes par rapport à 2010 ;
- d'ici à 2031, de 701 000 tonnes, soit une réduction de 1,73 millions de tonnes par rapport à 2010.

Le plan vise également à atteindre l'objectif de la loi AGEC de réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés.

Pour les déchets du BTP : diminution de 4,3 millions de tonnes en 2031 (par rapport à 2015)

Le graphe repris ci-dessous reprend les objectifs en termes de valorisation et d'élimination de DNDNI à échéance du plan des 6 et 12 ans.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

✔ **Pour les transports** des déchets

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

- **Indicateurs :**

Quantités de déchets valorisés sous forme matière et organique (t/an)
Dont quantités de biodéchets valorisés (t/an)
Quantités des déchets produits dans la cadre des grands travaux et importés pour le traitement dans les Hauts de France (t/an)
Variation du nombre de centres de tri adaptés à la gestion territoriale de l'extension des consignes de tri
Nombre d'EPCI compétents ayant mis en place le tri à la source des biodéchets sur leur territoire
Variation du taux de collecte des D3E, DASRI et VHU (%)
Variation du nombre de déchèteries accueillant les déchets d'amiante (%)
Variation du tonnage des DMA et DAE valorisés sous forme de matière et organique (%)

Valorisation énergétique

Variation du tonnage de déchets traités par méthanisation (%)
Variation du tonnage de DNDNI valorisés énergétiquement (%)
Variation des capacités d'incinération et vide de fours (%)

Elimination

Variation des quantités annuelles de DNDNI stockés (%)
Variation des quantités annuelles de DMA stockés (%)
Variation de capacités totales autorisées (%)
Variation du tonnage et volume des déchets inertes stockés en ISDI (%)

Leviers :

Valorisation matière des DNDNI :

- réduire la part des déchets des professionnels collectés avec les déchets des ménages
- sensibiliser et accompagner le citoyen au geste de tri (atténuer les erreurs de tri améliorer le captage des emballages ménagers recyclables)
- renforcer le tri à la source (ménages, administrations et entreprises)
- moderniser les centres de tri en vue de l'extension des consignes de tri à l'ensemble des emballages plastiques
- moderniser le réseau des déchèteries publiques (et élargir les types de déchets réceptionnés, notamment avec le déploiement opérationnel des nouvelles filières REP)
- développer les centres de tri DAE
- développer le réseau des déchèteries professionnelles
- développer des filières de valorisation, si possible de proximité
- généraliser le tri 5 flux (papier, plastique, verre et bois) puis «décret 7 flux pour les déchets du BTP (plâtre et fractions minérales) et le décret 8 flux en 2025 pour le textile, dans les entreprises et administrations, notamment dans les ports maritimes

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- promouvoir l'usage de matériaux recyclés dans les procédés de production
- s'inscrire dans les orientations et outils de la Feuille de route REV3 pour 2022-2027 : en particulier son axe 6 - économie circulaire et du SRDEII 2022- 2027, notamment son orientation 2 - axe 3 – objectif 1 qui vise l'émergence de filières « productrices de ressources » (métaux stratégiques et rares, plastiques, sédiments...) et de filières « utilisatrices de ressources » (textile, mode, construction, mobilité, numérique, industrie automobile et ferroviaire), notamment
  - en identifiant les gisements de matières/matériaux/déchets et leur potentiel de réemploi afin de limiter la production de déchets non valorisés et de relocaliser les approvisionnements
  - en structurant des filières de réemploi/ reconditionnement
  - en favorisant la structuration d'une filière de recyclage des batteries en lien avec la création des trois Gigafactories de l'électromobilités en Hauts-de-France (objectif 2)
- s'inscrire dans les orientations du Fonds de Transition Juste (FEDER 2021-2027) – action 4 Investissements dans le renforcement de l'économie circulaire grâce à la prévention et à la réduction des déchets, à l'utilisation efficace des ressources, à la réutilisation, à la réparation et au recyclage, notamment pour :
  - Le renforcement de l'activité de recyclage des plastiques (sur les cinq principales résines, augmentation de la matière première recyclée et de leur incorporation pour des applications à haute valeur ajoutée).
  - Le développement de la chaîne de valeur du recyclage des métaux , en particulier pour apporter une réponse à la décarbonation de la sidérurgie intégrée et de la filière d'aluminium
  - L'émergence des filières de recyclage des métaux stratégiques , notamment en lien avec les gisements croissants de batteries en fin de vie ; la structuration d'une filière de recyclage des aimants.

Valorisation des biodéchets :

- intégrer La hiérarchie des modes de valorisation : valorisation matière à haute valeur ajoutée par extraction des molécules d'intérêt (voir Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire – filière biodéchets), valorisation matière par compostage et retour au sol, valorisation énergétique (voir PRPGD orientation n°11) et retour au sol des digestats ; et les principes de transparence et de traçabilité des filières, garants de la qualité et l'intérêt agronomique du retour au sol des matières organiques.
- développer la collecte séparée des biodéchets des ménages et assimilés
- favoriser la mise en réseau des retours d'expériences régionaux par profil de territoire en matière de collecte des biodéchets des ménages et assimilés
  - mener des actions de sensibilisation des gros producteurs de biodéchets sur l'application de l'obligation de tri à la source des biodéchets
  - promouvoir la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets des ménages, des entreprises, des activités agricoles ; Pour cela :
- identifier des modèles d'organisation de la valorisation des déchets organiques publics (ménages, établissements scolaires, hôpitaux), et privés
- identifier les leviers et les freins à la mutualisation de la collecte des biodéchets ;
- encourager le dialogue territorial en :
  - favorisant l'ouverture des acteurs à la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets et l'émergence de projets collectifs d'installations ;
  - intégrant les différents producteurs (boues, déchets verts, effluents agricoles, biodéchets du commerce alimentaire, de la restauration collective et commerciale, de l'industrie agroalimentaire…), autour d'une approche de type ConcerTO de l'ADEME.

Valorisation des déchets BTP :

- favoriser en priorité la réutilisation : malgré des contraintes techniques, elle constitue un levier économique et environnemental fort
- développer le maillage de sites de valorisation et les performances de recyclage afin d'améliorer la qualité des matériaux secondaires produits, dans une logique d'économie de ressources
- systématiser le tri pour les déchets du bâtiment et prévoir les espaces de tri
- mettre en place les outils de traçabilité pour les déchets des travaux publics et du bâtiment
- inciter à l'utilisation de matériaux recyclés
- développer de nouvelles filières de recyclage des déchets dans une dynamique d'économie circulaire
- recourir au remblaiement de déchets inertes non recyclables (utilisation en réaménagement paysager…)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- développer la connaissance et l'utilisation des co-produits industriels
- améliorer la gestion des matières de vidange (en faciliter leur dépotage sur les stations d'épuration urbaine)
- valoriser sous forme matière les sables de curage et déchets de balayage
- développer les filières de valorisation des sédiments de dragage et de curage
- développer l'usage des sédiments en travaux publics, travaux maritimes ou aménagements
- renforcer les filières de valorisation des sédiments (traçabilité, réutilisation…)

Valorisation des déchets dangereux :

- améliorer la collecte des déchets d'équipements électriques et électroniques en densifiant le nombre de points de collecte
- optimiser l'utilisation des capacités de traitement en région par rapport à l'évolution des besoins
- développer des capacités de regroupement dans les bassins de vie éloignés des sites de traitement
- lutter contre les transferts transfrontaliers illicites et engager auprès des services de l'Etat une réflexion pour intensifier les contrôles douaniers

Valorisation énergétique des DNDNI :

- renforcer la performance énergétique et environnementale des CVE
- contribuer au développement du biogaz et d'autres productions énergétiques émergentes issues de la biomasse (pyrolyse ou gazéification)
- accompagner le développement d'une filière autour du Combustible Solide de Récupération
- ouvrir le Bois B à la valorisation énergétique

Les projets d'installation de production de CSR connus à décembre 2022

PRODUCTION CSR exploitant	commune	departement	capacité autorisée t/an sortie
Opale Environnement	Calais	62	12000
Agri developpement	Auneuil	60	35000
N+P recycling	Isebergues	62	220 000
Paprec	Nurlu	80	30 000
Syndicat Mixte Artois Valorisation	Arras	62	9380
Symevad	Evin Malmaison	62	25 000
Suez	Flavigny	2	159 000
	Lourches	59	
Astradec	Arques	62	100 000
AmiensMetropole	Amiens	80	19 000
Veolia	Boves	80	60 000
Baudelet (Eqiom)	Blaringhem	59	150 000
Sevadec		62	6 334
			5 657
Vanheede	billy berclau	62	100 000
TOTAL estimé			781 371

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Stockage des DNDI

- développer des solutions alternatives au stockage orientées en premier lieu vers une valorisation matière en lien avec l'axe économie circulaire de la Feuille de route REV3 2022-2027

Stockage des déchets inertes :

- ISDI : adapter les capacités actuellement autorisées, en privilégiant la prolongation et l'extension des sites existants, et leur remplacement le cas échéant
- la traçabilité de ces flux doit être une priorité, afin de les traiter dans des installations autorisées

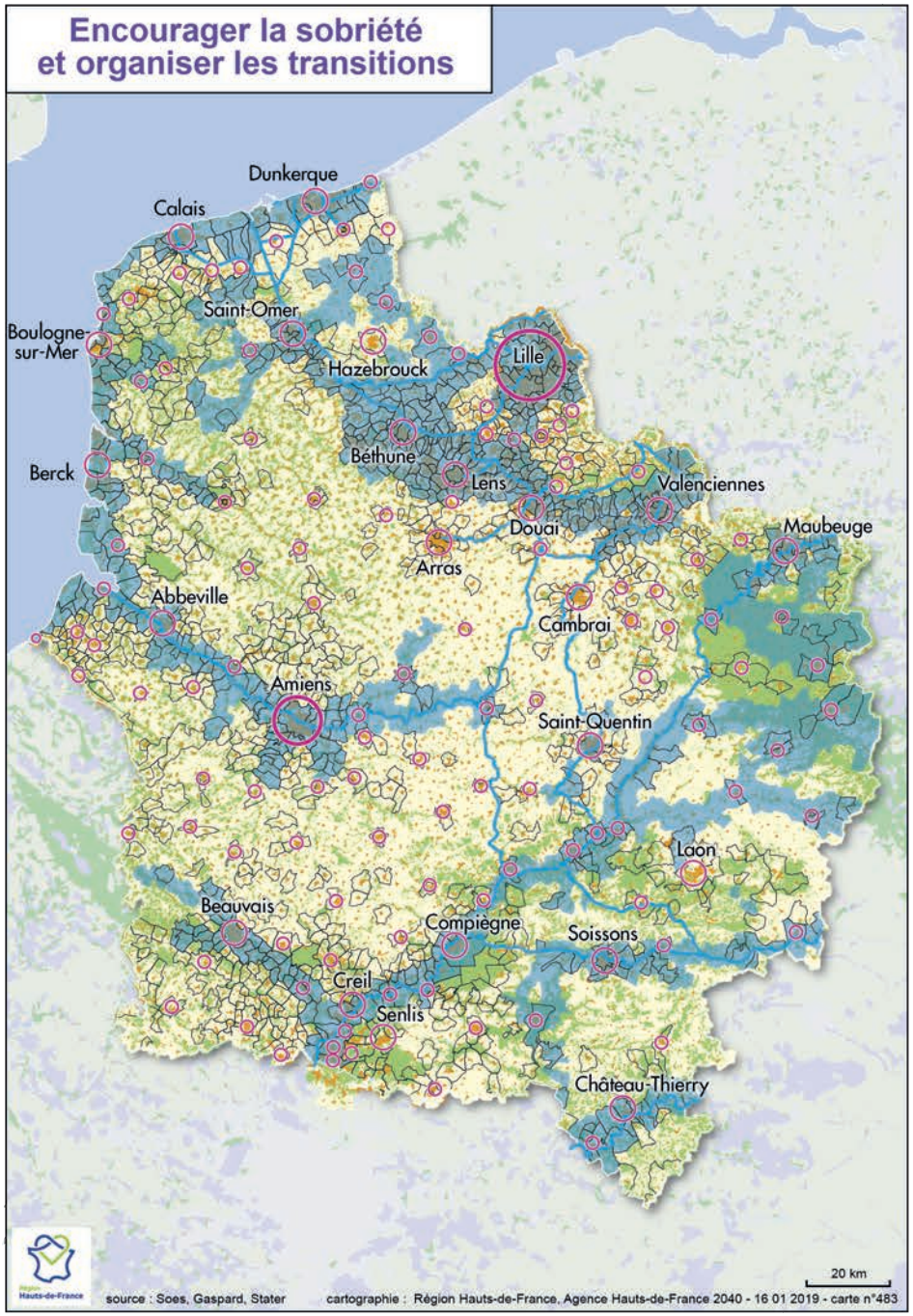
Elimination des déchets dangereux :

- assurer la disponibilité d'alvéoles de stockage d'amiante en région
- diminuer le recours au stockage et à l'incinération sans valorisation énergétique des déchets dangereux
- s'inscrire dans les actions et outils du SRDEII 2022-2027, notamment son orientation 2- axe 3 – objectif 4 qui vise à favoriser l'émergence d'une filière régionale de désamiantage et de destruction/ inertage de l'amiante

Observation :

- renforcer le suivi des solutions de gestion sur l'ensemble des territoires dans le cadre de l'ODEMA – Observatoire Déchets Matières Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en forme de piège à carbone

- Maintenir les surfaces de prairies et le rythme de création d'espaces boisés et arborés
- Diminuer la tendance de disparition des terres arables

Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel

- En particulier dans les communes où le nombre de logements datant d'avant 1975 est important (communes concernant plus de 50 logements (maisons individuelles) en priorité 1 définies par l'outil Starter, outil de ciblage pour des opérations de rénovation énergétiques)

Adapter les territoires au changement climatique

- En particulier dans les secteurs d'exposition aux risques d'inondations et de submersion. (Territoires à Risque Important d'Inondation et communes dotées d'un PPRI/PERI approuvé et / ou d'un PPRI submersion marine prescrit)
- Voies navigables

Ossature régionale :

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Valoriser les cadres de vie et la nature régionale

Une nécessité fonctionnelle

Les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors biologiques) constituent des entités fonctionnelles permettant aux espèces de satisfaire leurs besoins physiologiques et d'assurer leur cycle de vie : circuler pour s'alimenter, se reproduire, échapper à leurs prédateurs....
Elles renforcent et favorisent les capacités d'adaptation des espèces face au changement climatique en maintenant des possibilités d'extension de leurs aires de répartition vers le Nord. La nouvelle région constitue une unité géologique et climatique relativement cohérente mais présente un panel diversifié de types de milieux naturels abritant des cortèges animaux et végétaux spécifiques. Il existe encore quelques grands continuums (ou quasi continuums) naturels, tels que le grand corridor littoral présentant notamment un chapelet de zones humides littorales qui constituent autant d'escales importantes pour une avifaune migratrice diversifiée (oiseaux d'eau, en particulier), quelques vallées ou portions de vallées très riches sur le plan biologique, certaines zones bocagères ou de grands ensembles forestiers assez bien interconnectés dans le sud de la région. Ces corridors présentent un intérêt national et européen.

Une région riche de sa biodiversité

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

Des menaces sur la richesse des milieux et la biodiversité

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

15 % des cours d'eau sont considérés en bon état chimique, moins d'un tiers en bon état écologique. L'objectif de « bon » état écologique fixé au plus tard pour 2027 semble difficile à atteindre pour de nombreux cours d'eau régionaux.
L'artificialisation annuelle représente en région Hauts-de-France environ 1500 ha entre 2002 et 2013.
La densité démographique sur le littoral régional est estimée en 2013 à 630 habitants au km² - dont plus de la moitié liée au tourisme - contre 152 pour l'ensemble du territoire.

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

41

Références juridiques :

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

Tendances observées :

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

T0 :

Les milieux naturels et semi-naturels (forêts et milieux semi-naturels, surfaces en eau et zones humides) représentent environ 20 % de la surface totale de la Picardie et 8 % du Nord - Pas-de-Calais, pour une moyenne nationale de 34 %. L'agriculture couvre quant à elle 76% du territoire régional, pour une moyenne française de 48.8 %. Elle représente 2.3 % des emplois de la région, soit environ 50 000 actifs, et porte une agro-industrie forte (emplois indirects).
Les continuités écologiques visent à protéger les espaces naturels et à assurer le maintien voire le développement de corridors écologiques. Cependant, l'évolution des zones de répartition, les potentielles modifications de leurs spécificités voire le devenir des zones exceptionnelles au regard des changements, ne sont pas connus.

Résultats attendus :

Reconquête de la biodiversité des chemins ruraux ; sauvegarde des annexes agroécologiques et éléments de paysage.

Indicateurs :

Reprise de cette disposition dans les chartes de PNR et les SCoT.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Leviers :**

- permettre le développement de la nature ordinaire (par le maintien des annexes écologiques, notamment via une politique d'aménagement et de reconquête de la biodiversité des chemins ruraux)

La nature ordinaire correspond à l'ensemble de la biodiversité qui se développe dans les territoires de la région non concernés par un statut de protection (mammifères et oiseaux communs, insectes dont pollinisateurs, arbres et plantes communs, etc…). Elle occupe également une place dans les espaces dédiés aux activités humaines et évolue avec elles. Sa protection recouvre une importance particulière à plusieurs titres. En premier lieu, des espèces autrefois communes de la nature ordinaire deviennent menacées. Les milieux favorables à la diversité de cette nature ordinaire ont tendance à se banaliser. Cela a un impact direct sur les ressources qu'elle fournit à notre société. Enfin, la nature ordinaire peut être considérée comme un bien commun faisant le lien entre écologie, paysage et culture. La définition de la biodiversité ordinaire n'est pas unique. Elle peut varier suivant la perception de chacun de ce qui constitue la nature. L'échange, le travail partenarial et concerté, favorisera à ce titre les actions permettant le développement de la nature ordinaire.

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

VALORISER LES RESSOURCES REMARQUABLES DU TERRITOIRE ET L'ACCUEIL DE NOUVELLES ACTIVITÉS DANS LES ESPACES RURAUX PEU DENSES ET ISOLÉS (EET-BIO)

42

Références juridiques :

• Article L. 4251-1 du CGCT

Parti pris concerné(s) :

Au-delà des différents niveaux de l'armature urbaine qu'il s'agit de renforcer, les politiques d'aménagement doivent venir répondre à l'hétérogénéité des dynamiques de développement que rencontrent les territoires. Ainsi, cet objectif concerne plus spécifiquement les territoires ruraux peu denses et isolés et les territoires les plus fragiles. Il s'agit pour ces territoires d'apporter des solutions complémentaires et innovantes pour faciliter l'accueil de nouvelles activités, la diversification de l'offre touristique au regard des ressources remarquables de ces territoires (naturelles, paysagères, patrimoniales, culturelles).
Cet objectif de valorisation des ressources remarquables répond ainsi au parti pris d'un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités pour une qualité de vie accrue à travers son orientation d'intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie en développant les fonctions récréatives et de loisirs des espaces naturels. L'objectif vise à s'appuyer sur les ressources écosystémiques et autres qualités environnementales des espaces à faible densité et isolés pour les rendre plus attractifs. Par ailleurs, cet objectif vient conforter l'enjeu pour les espaces peu denses et isolés posé dans le parti pris d'une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional de développement du tourisme local en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine.

Tendances observées :

Avec 6 milliards d'euros, le tourisme est un secteur économique dynamique et générateur d'emplois en Hauts-de-France. Au-delà de participer à la tertiarisation de l'économie régionale, le tourisme contribue à sa diversification et génère des emplois non délocalisables. Ce sont près de 67 000 emplois qui sont concernés par les activités touristiques : le tourisme représente ainsi plus de 3% du PIB et 3% des emplois de la nouvelle région.
La région Hauts-de-France dispose de richesses diversifiées et de singularités territoriales qui sont autant d'atouts qui concourent à son attractivité et à son identité : un littoral préservé, un patrimoine historique riche et diversifié, un patrimoine bâti, évolutif et immatériel à « mettre en marché, un patrimoine mémoriel dense. Pourtant ces richesses et singularités sont aujourd'hui mal connues par les habitants.
Par ailleurs, les habitants et la clientèle touristique ont des attentes de plus en plus importantes en termes de nature, de patrimoine, de sports et de loisirs. Il importe ainsi de révéler et de mettre en avant les vocations naturelles des territoires, leurs atouts et leurs forces.

T0 :

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

Eléments de définition au sens CLC : Pour obtenir une estimation de la surface des espaces naturels (ou semi-naturels), il convient d'utiliser la nomenclature au premier niveau (5 postes) qui correspond aux grandes catégories d'occupation du sol repérables à l'échelle de la planète. Ainsi, en regroupant, les forêts et milieux semi-naturels (comprenant les forêts les espaces ouverts et végétations arbustives), les zones humides (maritimes et continentales) et surfaces en eaux (maritimes et continentales).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les espaces semi-naturels (Source : UE-SoeS, Corine Land Cover, 2012) :

	Surface en 2006	Surface en 2012		Nombre d'habitant en 2012	Surface par habitant en 2012
Région HAUTS-DE-FRANCE	463 366 ha	463 491 ha		5973098	776 m2/hab
FRANCE	19 202 424 ha	19 191 519 ha		63375971	3028m2/hab

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

- **Résultats attendus :**

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

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

- **Leviers :**

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

- favoriser la multifonctionnalité des espaces ruraux et naturels

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

- valoriser les espaces de nature dans les projets d'aménagement et d'équipements

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

- diversifier l'offre touristique, créer de nouvelles activités

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- mettre en place une communication adaptée et penser l'accessibilité

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

43 MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES SERVICES RENDUS PAR LA BIODIVERSITÉ (BIO)

Références juridiques :

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

Partis pris concernés :

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

Tendances observées :

L'approvisionnement en eau, la protection contre l'érosion des sols, l'augmentation de la valeur immobilière, le développement du tourisme, la prévention des inondations, l'atténuation des îlots de chaleur urbains sont autant d'exemples de services rendus par la nature à notre société. Chacun de ces avantages peut être remis en cause si l'attention portée à la préservation de la biodiversité -et des continuités écologiques qui en sont les supports et les vecteurs- est insuffisante. A ce titre, il importe dans le SRADDET de poser les conditions permettant de maintenir et si possible développer les services rendus par la nature. Cela passe par trois axes majeurs.
Le premier vise à assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion. En effet, les êtres vivants doivent impérativement se déplacer ou se propager pour se nourrir ou se reproduire. C'est valable pour les animaux très mobiles (mammifères, oiseaux...), mais aussi pour les autres : insectes, mollusques, flore. Pour assurer leur pérennité, les échanges entre populations d'êtres vivants dispersées dans le paysage sont indispensables. Le paysage et les éléments qui le constituent doivent permettre ce brassage génétique.

Le second axe vise à rappeler l'importance de la prise en compte des services écosystémiques dans les logiques d'aménagement du territoire.

Enfin, le troisième axe propose une meilleure prise en compte de la pollution lumineuse et pose le principe d'une trame noire.

T0 :

A date du vote du SRADDET

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Résultats attendus :**

En cours de définition
Indicateurs pouvant être mobilisés :

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

- **Leviers :**

- **assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion (se décline pour chacune des sous-trames).**

Principes généraux :

La région Hauts-de-France a historiquement été marquée par sa contribution majeure au développement économique de la France et il importe que ce rôle soit préservé. Il convient toutefois d'intégrer aux logiques d'aménagement un certain nombre d'enjeux propres à la biodiversité. Face au changement climatique, la recomposition des aires de répartition des espèces commence à être observée. Dans ce cadre, les corridors apparaissent alors nécessaires pour permettre la migration des espèces. Les aires protégées quant à elles restent importantes du fait de la richesse présente en termes d'espèces.
Au niveau régional, la détermination des continuités écologiques s'appuie sur plusieurs apports (dont les contributions reçues de la part des partenaires, les travaux conduits dans le cadre de la connaissance de la biodiversité, …) en en adaptant les contenus de manière à mieux répondre au cadre du SRADDET. Des actions accompagnées par la Région visent à répondre à l'enjeu de préservation de la biodiversité, le soutien aux politiques de gestion, ou l'accompagnement pour une nécessaire amélioration de la connaissance. Les actions locales de préservation de la trame écologique dans son ensemble (intégrant les biocorridors) ne concernent à ce jour qu'une faible portion du territoire.
La trame verte et bleue de la nouvelle région a vocation, en dehors des enjeux strictement régionaux, à contribuer au maintien, voire à la restauration, des grands corridors nationaux définis dans les orientations nationales arrêtées par le Conseil d'Etat (janvier 2014).

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Eléments méthodologiques de construction de la trame fonctionnelle régionale

Les continuités écologiques du SRADDET ont été construites à partir des éléments suivants :

- l'analyse des périmètres suggérés par le décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques,
- l'analyse des éléments de connaissance issus des travaux menés dans les anciennes Régions,
- les réponses possibles à apporter aux enjeux de connexions de ces milieux, en tenant compte chaque fois que possible de l'état de mise à jour des données,
- l'analyse de ces périmètres au regard des enjeux socio- économiques lors de la concertation,
- l'application d'un principe de subsidiarité pour les espaces pour lesquels des compléments d'informations naturalistes et/ou socio-économiques sont apparus nécessaires à obtenir.

À partir de propositions techniques, les périmètres ont été définis sur la base d'échanges entre partenaires régionaux que ce soit à travers des ateliers techniques ou des contributions écrites. Le SRADDET fait un effort particulier pour tirer les enseignements du rejet par plusieurs acteurs des anciens schémas régionaux de cohérence écologique.
Il en ressort proposition qui n'est pas à prendre comme étant exhaustive, mais bien un canevas à préciser par le niveau local. La subsidiarité a été au cœur des réflexions. La proposition du SRADDET pose un premier niveau, assurant la constitution d'une trame verte et bleue régionale.

Objectif de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques :

Les corridors et réservoirs à préserver et restaurer en priorité sont ceux relevant des continuités de rang national et/ou s'appuyant sur les chemins ruraux

Préserver et restaurer les réservoirs :

Périmètres constitutifs des réservoirs

Certains espaces bénéficiant d'une protection législative et réglementaire sont, en application de l'article L.371-1 du code de l'environnement, intégrés automatiquement à la Trame verte et bleue, dans leur intégralité, en tant que réservoirs de biodiversité. Des périmètres complémentaires ont été retenus parce qu'ils participent grandement aux enjeux de connexion des milieux et offrent également une réponse aux enjeux des continuités nationales.

Lors des différents temps de concertation, sur la base des contributions reçues, il est apparu des divergences importantes sur les espaces composants les réservoirs de biodiversité. Le SRADDET en propose une définition régionale de compromis, et laissant la place à la subsidiarité. Les périmètres composant réglementairement ces réservoirs ont été repris, et complétés de périmètres faisant l'objet d'un consensus entre les acteurs. Pour les autres, un examen plus local s'avère nécessaire, c'est ce que prévoit le SRADDET (cf. règle 42 du fascicule).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Trame verte	
Cadre réglementaire obligatoire :	- Arrêtés de protection de biotope, - Réserves biologique dirigée, - Réserves biologique intégrale, - Réserves naturelle nationale, - Réserves naturelle régionale.
Cadre non-réglementaire faisant consensus :	- Réservoirs de biodiversité des Parcs naturel régionaux, - Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral, - Terrains faisant l'objet d'une maîtrise foncière ou d'usage (propriété, location…) par les CEN, - Espaces naturels sensibles propriétés des Départements ou achetés par les communes avec le concours des Départements, - Sites Natura 2000, - Forêts publiques domaniales et communales - Réservoirs biologiques des SDAGE.
Trame bleue	
- cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur la liste 2 établie en application de l'article L.214-17.	

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

Préserver et restaurer les corridors :

Éléments constitutifs des corridors

Les corridors étant en région pour la plupart à restaurer, ils ont été appréhendés dans des espaces larges, en offrant la possibilité de s'appuyer sur les chemins ruraux et les éléments de paysage. Il est par ailleurs attendu des compléments dans le cadre de la définition des trames vertes locales, pouvant amener à préciser les corridors proposés au niveau régional.

Corridors de la trame verte :

Ils seront formalisés par des fléchages/indications volontairement indistincts qui visent à montrer une situation préférentielle dans un espace large et qui devra être précisé au niveau local.
Le SRADDET propose également de s'appuyer sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel et que cette cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

Corridors de la trame bleue :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le SRADDET n'a pas vocation à délimiter précisément les périmètres des corridors, ceux-ci correspondant à des situations variables. Le SRADDET propose de s'appuyer également sur les chemins ruraux comme support de corridor potentiel, dont la cartographie est à réaliser à une échelle plus locale.

- **préserver et améliorer les services écosystémiques**

Par définition, les services écosystémiques sont les bénéfices que les hommes tirent des écosystèmes. L'Evaluation des Ecosystèmes pour le Millénaire en a identifié quatre catégories :

- les services support, sont ceux qui sont nécessaires pour la production de tous les autres services de l'écosystème. Ils s'inscrivent souvent dans un temps long, qui n'est pas celui de l'échelle humaine Des exemples de services support sont la production d'oxygène atmosphérique, la formation et la rétention du sol, les cycles biogéochimiques, le circuit de l'eau, l'offre de habitat, etc.) ;
- les services d'approvisionnement, permettent aux hommes d'obtenir des biens commercialisables, par l'exploitation des écosystèmes tels que la nourriture, les fibres. Le combustible, les ressources génétiques, les substances chimiques (médicaments, biocides, additifs alimentaires, etc.), les plantes médicinales, les matériaux de construction, la faune chassable, etc ;
- les services de régulation, sont des bénéfices obtenus de la régulation des processus des écosystèmes, tels que le maintien de la qualité de l'air, la régulation du climat, le cycle de l'eau, le contrôle de l'érosion, la purification de l'eau et le traitement des déchets, la régulation des maladies humaines, le contrôle biologique, la pollinisation, la protection contre les tempêtes et contre les inondations ;
- les services culturels et sociaux sont des bénéfices non-matériels obtenus par les hommes à partir des écosystèmes à travers l'enrichissement spirituel, le développement cognitif, la réflexion, la création, les expériences esthétiques (offre d'emploi, valeurs éducatives, source d'inspiration, valeurs esthétiques, relations sociales, valeurs «patrimoniales», recréation et éco-tourisme).

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

- Veiller à la préservation de la trame noire

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

A ce titre, le SRADDET incite à la prise en compte de la trame noire par les collectivités locales dans la gestion des espaces relevant de leurs prérogatives et dans les projets d'aménagement

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SOUS-TRAME LITTORALE

PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

- **Valeur intrinsèque des milieux**

A l'interface terre-mer, le littoral est une zone vulnérable en constante évolution. On lui doit près de la moitié de la production biologique globale des océans. Lieu particulièrement riche mais aussi très fragile, il est sans cesse remodelé par la mer et les activités humaines.
Le littoral est soumis à des changements à long terme dont il est difficile de prévoir les effets. Le changement climatique associé à une élévation du niveau de la mer et à une perturbation de certains courants marins aura un impact important sur la morphologie des côtes et leur économie mais aussi sur leur richesse naturelle par l'évolution associée des écosystèmes.
Pour anticiper et gérer les transformations du paysage littoral et ses conséquences, il est important d'identifier, de comprendre et de mesurer ces facteurs d'évolution pour proposer des mesures adaptées d'aménagement, de restauration et de gestion de ses espaces naturels.
Les milieux naturels du littoral sont le support d'une extrême richesse biologique et participent à la grande diversité et qualité des paysages. La préservation des sites remarquables est assurée sur le littoral par la maitrise foncière, la planification et la règlementation. Les équilibres sont rendus fragiles par le recul du trait de côte, l'ensablement, et dans certains secteurs par la fréquentation touristique et la banalisation des milieux liée à l'abandon de certaines pratiques agricoles.

- **Connectivité**

Sur le littoral, les milieux naturels constitués de dunes maritimes, falaises, plages de sable et de galets, estuaires, marais arrière littoraux doivent composer avec les activités humaines telles que l'urbanisation, les infrastructures de transport, industrielles et portuaires, les équipements de loisirs et tourisme, et les phénomènes naturels qui agissent sur l'évolution du trait de côte par érosion, submersion, inondation, ensablement.
Ils forment des corridors écologiques importants et fonctionnels à l'échelle régionale, nationale, voire internationale pour certaines espèces. C'est le cas notamment des oiseaux migrateurs qui chaque année longent ou survolent le littoral par millions. En tant que zones de repos et d'alimentation, les estuaires et plages du littoral représentent des lieux de halte migratoire.

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Les dunes, comme les marais arrière-littoraux, constituent l'unique habitat d'un nombre important d'espèces de faune et de flore, elles-mêmes rares et menacées à l'échelle européenne et jouent un rôle essentiel pour les oiseaux migrateurs.
Les massifs dunaires littoraux flamands, du Hemmes de Mark, du Mont-Saint-Frieux, dunes du Fort Vert, de Merlimont - Berck et du Marquenterre comptent parmi plus beaux complexes de dunes des côtes septentrionales françaises. Les pelouses acidiphiles typiques des sables décalcifiés des dunes fossiles d'Ambleteuse et de Ghyvelde sont probablement uniques en Europe.
Entre ces massifs dunaires, d'impressionnantes falaises de grès ou de calcaire tels le Cap Gris Nez et le Cap Blanc Nez s'étirent de façon discontinue de Sangatte à Boulogne-sur-Mer. Au sud, de Ault à Mers-les-Bains, en passant par le bois de Cise, naissent les grandes falaises de craie du Pays de Caux. La diversité de substrats géologiques et de la morphologie de ces falaises est à l'origine de la qualité des paysages et de la diversité des habitats.
Les estuaires de la Somme, de l'Authie, de la Canche, de la Slack font partie des milieux les plus riches de la région sur le plan faunistique. Ce sont des zones de reproduction et d'alimentation majeures pour de nombreuses espèces. Ils sont utilisés comme « nurseries » par diverses espèces de poissons marins. Les bancs de sable sont utilisés comme reposoirs par le Phoque veau-marin.
Les estrans, qu'ils soient sableux ou rocheux, se distinguent par leur faune et flore originales. Les estrans de galets et de graviers abritent également une végétation pionnière tout à fait particulière. Deux espèces végétales rares à exceptionnelles en France s'y développent, le Chou marin et la Renouée de Ray. Le Grand Gravelot et le Gravelot à collier interrompu nichent sur ces secteurs.
Des milieux ouverts (prairies, roselières, prés salés, schorres, …) ou boisés (fourrés et forêts) aux spécificités littorales sont également présents et d'importance. Des milieux comme le pré communal d'Ambleteuse, le communal et la forêt d'Ecault, les milieux ouverts estuariens, sont à ce titre emblématiques.

OBJECTIF STRATEGIQUE

- **Préserver la qualité des écosystèmes et de la biodiversité du littoral**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

▪▪▪ Sous-trame Cours d'eau

PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

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

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

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

➢ **Valeur intrinsèque des milieux :**

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

➢ **Connectivité**

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

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

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

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

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

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

- **la vallée de la Somme et l'ensemble des complexes turficoles associés constituent eux aussi une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle**. Du fait de sa connexion directe à la mer, le cours de la Somme et ses affluents constituent un axe déterminant pour les poissons migrateurs amphihalins et tout particulièrement pour l'Anguille. L'enjeu de reconquête de la continuité longitudinale est majeur avec l'aménagement des barrages sur la Somme canalisée et la connexion aux affluents parfois de grande qualité (Selle, Evoissons, Nièvre…). Sur les affluents, la reconquête continuité longitudi-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

nale et transversale est à favoriser, tout comme que le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, essentiels pour préserver une température de l'eau suffisamment fraîche.

- en raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'Anguille et le Saumon en particulier, **les fleuves Authie, Bresle, Canche, Aa et du Boulonnais** (Slack, Wimereux, Liane) constituent des complexes de très grand intérêt patrimonial avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides…) et leurs secteurs bocagers. Deux grands enjeux se croisent : la reconquête de la continuité longitudinale et le maintien d'une occupation du sol favorable à la protection des milieux aquatiques. Ces cours d'eau sont en effet des axes de migration majeurs en région pour les poissons amphihalins, auxquels s'ajoute **le fleuve Aa** bien que canalisé.
  Sur ces cours d'eau, le maintien et le développement de la ripisylve, la déconnection des plans d'eau du lit mineur, sont essentiels pour le maintien d'eaux suffisamment fraîches, ce d'autant plus dans un contexte de changement climatique.

- dans une moindre échelle mais dans un souci de cohérence inter-régionale, les Hauts-de-France ont une responsabilité pour quatre continuités écologiques : **la vallée de l'Epte** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie), **la vallée de l'Ourcq** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Ile-de- France), **la vallée de la Marne** (enjeux communs avec les trois régions : Hauts de France, Ile-de-France et Grand Est) et l**a vallée de l'Aisne** (enjeux communs avec les deux régions : Hauts-de-France et Grand Est). Ces quatre continuités écologiques présentent donc une valeur inter-régionale élevée. De plus, **l'Yser et la Lys** présentent une continuité inter-régionale importante avec la Belgique, avec un enjeu « anguille » spécifique pour l'Yser. Les continuités tant longitudinales que transversales doivent être favorisées sur ces vallées, particulièrement en matière transversale pour l'Aisne non navigable qui représente un habitat important pour le brochet. Le débordement annuel du cours d'eau dans des annexes alluviales (bras mort, zones humides) est essentiel à sa reproduction. (Les parties canalisées de ces cours d'eau pour la navigation ne sont pas concernées par la connectivité latérale).

- à l'inverse, certains territoires connaissent une situation très défavorable du point de vue de la qualité des cours d'eau, ceux-ci seraient ici totalement à renaturer pour atteindre un niveau de continuité réellement favorable à la vie aquatique. Il s'agit notamment de la Flandre et de la Flandre maritime, du bassin minier et une partie de l'Artois. Au sud de la région, les rivières du bassin de la Nonette ont été également profondément modifiées. La renaturation n'est pas toujours réaliste, notamment dans certains secteurs où l'activité humaine prédomine. Une plus-value écologique peut être alors être recherchée via la reconquête de la continuité longitudinale et des pratiques d'entretien favorisant la vie végétale : suppression ou contournement d'ouvrages abandonnés, développement de la ripisylve, préservation des plantes hélophytes en berges…

OBJECTIF STRATEGIQUE

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

▪▪▪ SOUS-TRAME BOISÉE

PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➢ Valeur intrinsèque des milieux

Les forêts, même de faible superficie comme dans la partie nord de la région, sont d'une grande richesse et d'une réelle diversité phytocénotique (diversité d'habitats), floristique, fongique et faunistique.
Elles abritent en particulier, avec les milieux associés, une flore régionale d'intérêt patrimonial majeur (31% dans le Nord Pas de Calais) et des espèces faunistiques emblématiques ou très menacées telles que le Chat sauvage, la Cigogne noire, la Martre, diverses espèces protégées de chiroptères (ex : Barbastrelle d'Europe), d'amphibiens (ex : Triton crêté), d'oiseaux (ex : le Pic noir) et d'insectes (ex : le Lucarne cerf-volant, le Petit Mars changeant…).
Cependant, certaines communautés forestières et les peuplements faunistiques ont été largement affectés par les vicissitudes de l'histoire régionale, notamment les guerres du XXe siècle pendant lesquelles les massifs ont été largement exploités et les arbres abattus, rendant les forêts actuelles assez jeunes, avec un déficit significatif d'arbres sénescents.
Plusieurs systèmes forestiers peuvent être identifiés en région selon la nature géomorphologique des terroirs qu'ils occupent :

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

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

➢ Connectivité

Les lisières sont des éléments essentiels dans la fonctionnalité écologique des forêts en structurant leur connexion avec d'autres milieux et en abritant des espèces particulières ne se développant que dans ces espaces.
La forêt, milieu vivant, risque d'être impactée par le changement climatique et les aléas qui y sont liés : tempêtes, accentuation des sécheresses ou des épisodes pluvieux, développement des parasites ou maladies attaquant les arbres… Le changement climatique fait partie des préoccupations des forestiers qui commencent à mettre en œuvre de nouvelles pratiques sylvicoles et testent l'implantation de nouvelles essences forestières.
La fragmentation spatiale et temporelle excessive des massifs forestiers fragilise les végétations forestières et intraforestières et les populations d'espèces animales en raison de la faiblesse des flux génétiques nécessaires au maintien des populations et des communautés fonctionnelles.

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le taux de couverture boisée de la région est d'environ 13 %. Dans les secteurs nord et ouest de la région, seuls 9 massifs de plus de 1 000 ha sont présents : forêts domaniales de Mormal (9 136 ha), Raismes - Saint Amand les Eaux – Wallers (4 857 ha), Abbé –Val Joly (1 787,7 ha), Nieppe (2 611,5 ha), pour le département du Nord et pour celui du Pas-de-Calais, Rihoult – Clairmarais (1 168,7 ha), Boulogne sur mer (2 024 ha), Desvres (1 138 ha), Hesdin (1 013,5 ha) et Crécy (4 500 ha).
La partie sud-est de la région présente un ensemble exceptionnel d'environ 6 0000 ha de forêts remarquables (Halatte, Ermenonville, Chantilly, Compiègne, Retz…) et de bois s'échelonnant sur plus de 100 km le long de l'Oise, entre Laon et l'Ile-de-France. Les départements de l'Aisne et de l'Oise disposent de la plus importante surface boisée, avec des taux de boisement respectifs de 19 % et 22 %. Des massifs forestiers (principalement domaniaux) d'envergure couvrent ces 2 départements :

- Aisne : Saint-Gobain-Coucy-Basse (11 700 ha), Retz (13 300 ha) et Saint Michel (3 000 ha)
- Oise : Compiègne (14 450 ha), Chantilly (6 300 ha), Halatte (4 300 ha), Laigue (3 830 ha), Hez-Froidmont (2 800 ha) et Ourscamps-Carlepont (1 575 ha),

Les surfaces boisées picardes comprennent également les forêts associées aux grandes vallées alluviales. Ces forêts alluviales ainsi que les peupleraies se situent le long de l'Oise, de l'Aronde, du Thérain…pour le département de l'Oise ; de la Somme, de l'Authie…pour le département de la Somme ; de l'Aisne, de la Marne… pour le département de l'Aisne.
Les haies s'observent essentiellement en milieu rural, dans les courtils, en périphérie des villages ou dans les zones bocagères du pays de Bray ou en Thiérache, les territoires des parcs naturels régionaux du Nord-Pas de Calais…

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

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

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

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

Elle concerne, pour un court tronçon, le sud-est de l'Aisne, d'un axe transversal passant par les massifs de l'arc boisé de l'Ile-de-France et de la Brie francilienne et champenoise.

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

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

- la continuité écologique boisée partant de l'ouest francilien jusqu'au Nord / Pas de Calais par la limite Ile-de-France / Haute-Normandie, à l'ouest d'Amiens. Ainsi, plusieurs corridors boisés existent depuis les boisements de l'Artois et du Boulonnais vers le sud de la région en direction d'Amiens et de la forêt

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

domaniale de Crécy. En outre, un corridor boisé d'importance régionale peut être identifié au niveau de la vallée de l'Authie ;
- plusieurs corridors boisés prolongent les forêts ardennaises en longeant la frontière franco-belge jusqu'à la forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers et d'autres boisements de moindre importance au sud-est de Tournai ;
- la connexion de la forêt de Nieppe jusqu'aux massifs boisés du Boulonnais en passant par les forêts Rihoult-Clairmarais et de Tournehem pourrait être favorisée par les documents d'urbanisme des territoires concernés.

OBJECTIF STRATEGIQUE

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

Il convient de préserver et d'encourager les continuités au sein des massifs forestiers et milieux boisés. Cela passe notamment par le maintien de l'intégrité des massifs forestiers existants, des continuités écologiques, en particulier celles à enjeu international ou nationale d'enjeu exceptionnel ou très élevé, la connexion des îlots forestiers par des végétations arborescentes ou à défaut par des éléments naturels et semi-naturels (tels que les prairies bocagères, les ripisylves, les zones humides non cultivées…) et le développement des documents de gestion durable dans les propriétés forestières privées.
Le caractère morcelle des forêts et milieux boisés dans les secteurs les moins denses des Hauts-de-France nécessite d'envisager la continuité des massifs forestiers par la création de boisements relais fonctionnels ou d'une matrice bocagère suffisamment perméable dans des secteurs où ils n'existent pas afin de constituer des corridors biologiques favorables au déplacement des espèces floristiques et faunistiques qui leur sont inféodées. La création de cette matrice ne peut se faire au détriment des terres agricoles ou de milieux semi-naturels ouverts tels que les pelouses, les landes, les prairies mésotrophiles, les milieux dunaires ou les zones humides ouvertes. Elle peut s'envisager dans le cadre d'une reconquête des chemins ruraux ou de recréation de haies négociées au niveau local avec les acteurs concernés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

▪▪▪ Sous-trame Milieux ouverts

PRINCIPAUX ENJEUX LIES AUX PELOUSES ET LANDES

Description des enjeux spécifiques de la sous-trame

➢ **Valeur intrinsèque des milieux**

Landes et pelouses (calcicoles, acidiphiles) constituent des espaces peu productifs sur le plan agricole, avec une pression anthropique plus faible que sur le reste du territoire, entraînant de fait le maintien d'une biodiversité souvent exceptionnellement riche, originale et dépendante des pratiques agropastorales qui ont engendré l'apparition de ces habitats. De fait, ces espaces abritent des espèces pionnières d'intérêt majeur, adaptées aux sols oligotrophes acides ou basiques et présentant pour certaines espèces une grande résilience.
Cependant, la dynamique progressive naturelle de ces végétations, conjuguée à la déprise agricole et notamment à l'abandon du pâturage extensif, conduisent actuellement à une érosion de la biodiversité de ces milieux spécifiques par régression des végétations rases. L'absence de gestion conduit à l'ourlification, l'embroussaillement et à terme à la fermeture des milieux, avec disparition des pelouses et landes ouvertes et des espèces qui leurs sont inféodés. Localement, des plantations forestières volontaires peuvent accentuer ce phénomène.
Il en résulte que les pelouses et landes, quelle que soit la nature du sol, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.
Les pelouses sur schistes, se développant sur les terrils ont comme particularité (commune avec des milieux de type carrière, sablière, etc,) la présence de matériaux bruts (schistes en l'occurrence) sans terres végétales, sans intrants ni pesticides. Sur ces espaces la pression humaine est également modérée, voire absente après exploitation. Ils constituent de ce fait des habitats favorables à de nombreuses espèces, souvent pionnières, parfois très rares et menacées, qui trouvent dans ces milieux les conditions écologiques qui leur conviennent.
Les pelouses métallicoles ont colonisé des substrats hautement contaminés en métaux lourds et hébergent des espèces totalement dépendantes de cette pollution. Ces pelouses naturelles très spécifiques, bien que liées à des substrats pollués dont elles contribuent à fixer les métaux lourds, sont par ailleurs rarissimes en Europe et figurent à ce titre comme habitat à préserver dans le cadre du réseau européen N2000.

➢ **Connectivité**

Pelouses calcicoles
La faible superficie des habitats pelousaires et leur éparpillement au sein du territoire régional nuisent globalement à la continuité écologique de ces milieux. **Hors, en raison du fonctionnement en métapopulation de beaucoup d'espèces de ces milieux, une réflexion de réseau est essentielle pour ces espaces.**
Pour des raisons géomorphologiques, les coteaux crayeux sont souvent situés le long des vallées qui constituent alors souvent des corridors écologiques pour ces milieux dans la mesure où des milieux ouverts sont conservés. Mais l'ensemble des milieux naturels ouverts et notamment les prairies mésophiles peuvent contribuer à la connectivité des habitats pelousaires. Il ne peut être question de restaurer systématiquement des corridors écologiques continus pour chacun des types de pelouses de la région. Ainsi, la plupart des corridors reliant les espaces de pelouses doivent être considérés comme des corridors « en pas japonais », ce qui n'exclut pas les possibilités/potentialités écologiques de restauration de certaines de ces pelouses dans des secteurs où elles n'existent pas ou plus.

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

De fait, s'**il est important de maintenir la continuité au sein de chacun de ces différents ensembles présentant des sols acides, il ne paraît pas réaliste car infaisable de chercher à les connecter entre eux à l'échelle des Hauts-de-France**, notamment si les sols qui les séparent sont de nature crayeuse et limoneuse. A noter que sur certains territoires boisés sur des buttes sableuses, une gestion adaptée des layons et des clairières peut permettre d'assurer le relais et

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

la conservation ponctuels d'espèces moins rares mais plus ou moins structurantes des communautés de landes. Plusieurs corridors sont ainsi en cours ou en test de restauration le long de chemins et clairières en forêt d'Ermenonville et dans le Bois du Roi (60)

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

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

➢ **Pelouses calcicoles**

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale :

- **continuité écologique n°10 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**
  Bien que de plus en plus morcelée, elle permet le déplacement à l'échelle nationale de plusieurs guildes d'espèces associées aux milieux ouverts thermo-calcicoles encore relativement nombreux (bien que fragmentés) sur cet axe ;
  Un diverticule de cette continuité remonte vers le sud-Amiénois (localisation précisée par rapport à la cartographie nationale) qui est aujourd'hui fortement menacé et fragmenté. Il suit l'axe général du cours du Thérain pour ensuite diffuser sur les marges du plateau picard via quelques vallées sèches importantes (affluents des Evoissons ou de la Celle par exemple) et d'autres plus relictuelles pour gagner de manière discontinue la vallée de la Somme
  Cette continuité n'en demeure pas moins cependant d'une valeur nationale très élevée pour les Hauts de France.
- **continuité écologique n°11 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**
  Les milieux ouverts thermophiles sont représentés dans ce cas par des milieux dunaires, cette continuité est en conséquence traitée dans la sous-tram littorale ;
- **continuité écologique n°13 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**
  Irradiation de la continuité écologique nationale n° 13 qui remonte depuis l'Ile-de-France vers la continuité n°4. Cette continuité écologique est donc d'un valeur nationale élevée pour la Picardie ;
- **continuité écologique n°14 des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.**
  Il s'agit d'une continuité écologique permettant la liaison France Belgique, en passant notamment par les Ardennes. Sur le territoire régional, cette continuité vient « mourir » à l'extrémité est du territoire de l'Avesnois, sur les pelouses calcicoles du Mont de Baives.

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

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

➢ **Landes et pelouses acidiphiles**
Comme explicité plus haut, il n'est pas possible de parler de continuités écologiques globales à l'échelle régionale pour les systèmes de landes et pelouses acidi-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

philes. Il est cependant possible de localiser précisément cette trame, d'autant que sa conservation revêt un enjeu majeur. Les questions de connexion se posent à l'échelle de chacun des secteurs évoqués ci-après, du nord au sud :

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

➢ **Pelouses métallicoles et sur schistes**

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

OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PELOUSES ET LANDES

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

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

PRINCIPAUX ENJEUX LIES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➢ **Valeur intrinsèque des milieux**

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

- la fonction de réservoir est d'autant plus remarquable que les milieux concernés et principalement les prairies font l'objet d'une gestion extensive et que les conditions stationnelles d'origine sont originales : vallées alluviales, vallées tourbeuses. Se développent alors des formations végétales spécifiques : prairies alluviales basoclines, prairies tourbeuses, lieux de vie d'une faune et d'une flore spécialisées dont de nombreuses espèces menacées et/ou protégées ;
- ces systèmes prairiaux mais surtout bocagers jouent rôle important dans l'échange et la dispersion d'espèces par le biais des continuités écologiques disponibles : prairies, haies, mares connectées par des fossés, rus. Plus les milieux en présence sont complexes et stratifiés, plus ils permettent à de nombreuses espèces de se déplacer. Le type de haies et la densité du maillage en présence sont ainsi des paramètres importants à prendre en considération. Ces fonctions de continuité et de corridor sont d'autant plus élevées que les milieux partiaux et bocagers sont connectés aux milieux forestiers, aux zones humides notamment mais aussi aux milieux fluviaux. Dans certaines vallées sèches (collines de l'Artois notamment), le réseau de prairies, haies, talus et rietz permet de relier les systèmes semi-bocagers et les boisements du plateau aux nombreuses vallées qui entaillent les collines.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ **Connectivité**

• prairie

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

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

• bocage

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

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

Qualification géographique des enjeux

Déclinaison des continuités écologiques d'importance nationale

• **continuité écologique n°3 : Axe bocager depuis la Sarthe jusqu'à la Belgique**

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

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

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

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

• **continuité écologique n°9 : Axe bocager de Dijon jusqu'à la Thiérache**

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX PRAIRIES ET AUX BOCAGES

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

▪▪▪ SOUS-TRAME ZONES HUMIDES

PRINCIPAUX ENJEUX LIES A LA SOUS-TRAME

DESCRIPTION DES ENJEUX SPÉCIFIQUES DE LA SOUS-TRAME

➢ **Valeur intrinsèque des milieux**

Les zones humides constituées de marais, tourbières, vasières, forêts alluviales, prairies hygrophiles, gravières, étangs, …, sont des zones de transition à l'interface du milieu terrestre et du milieu aquatique. Elles sont caractérisées par la présence d'eau, en surface ou dans les horizons superficiels du sol, au moins temporairement et par une végétation, quand elle existe, de type hygrophile (adaptée à la submersion) ou aux sols saturés d'eau. Ce sont, de fait, des refuges extraordinaires de biodiversité et véritables infrastructures naturelles rendant de nombreux services à la société. Les zones humides sont encore très présentes dans le contexte géographique et paysager de la Région des Hauts de France dans la mesure où elles constituent des composantes structurantes du paysage. Toutefois, elles ont subi de multiples dégradations de leur qualité et leur surface a globalement fortement régressé. Ce processus a tendance à se poursuivre actuellement (urbanisation, travaux d'aménagements de diverses infrastructures, comblements, drainage, plantation de peupliers, tourisme, etc).
Or la préservation des zones humides est aujourd'hui reconnue d'intérêt général par la loi et constitue une orientation forte des politiques et des stratégies nationales et régionales.
Il en résulte que les zones humides, quelle que soit leur nature, sont parmi les habitats les plus rares et menacés à l'échelle régionale. Eviter leur destruction et leur disparition doit donc être une priorité.

➢ **Connectivité**

Les zones humides peuvent jouer le rôle de réservoirs de biodiversité mais également de corridors et ce, à différentes échelles (internationales, régionales à locales) et cela au même endroit, en fonction de l'échelle d'analyse ou des enjeux pris en compte.
La continuité écologique d'une zone humide ne s'appréhende pas nécessairement uniquement en termes de continuité aquatique mais aussi en termes de densité d'un réseau de zones humides en bon état écologique.
Les continuités interviennent à différentes échelles selon la capacité de déplacement ou de colonisation par les espèces animales et végétales via des corridors.
Les zones humides présentant un bon état de conservation de leurs habitats sont devenues très rares dans la région et font encore l'objet de menaces actives. Outre les destructions directes, on peut aussi citer les conséquences de la pollution des eaux qui les banalisent de façon considérable, en particulier l'apport excessif de nutriments (azote, phosphore). Ce phénomène est quasiment irréversible pour les tourbières alluviales (vallées de la Somme, de la Scarpe, de l'Authie, de la Canche, etc.).

QUALIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES ENJEUX

Les surfaces concernées par les zones humides sont, en grande majorité, situées dans les plaines alluviales des cours d'eau auxquelles elles sont associées. D'autres systèmes humides localisés hors des grandes plaines alluviales, et plus ponctuels, sont également présents sur le territoire régional.
La Région des Hauts de France est concernée par une sous-trame humide qui intègre plusieurs continuités écologiques humides majeures pouvant elles-mêmes se décliner, de manière fractale, en plusieurs niveaux de continuités.

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Ces vallées, plaines alluviales et plaines maritimes concentrent la plus grande part des zones humides de la région.

Ces vallées sont comblées par les alluvions, elles sont plus ou moins larges et plus ou moins inondées et sont traditionnellement occupées par des prairies (plus ou moins humides) plantées de saules blancs taillés en têtard. La plupart des rivières ou des fleuves sont aménagés depuis des siècles et ne présentent quasiment plus leurs cours sinueux originels naturels. Hormis, l'Oise amont, seule rivière suffisamment puissante et non-recalibrée pour garder une mobilité naturelle, les cours d'eau sont aujourd'hui canalisés et rectifiés et ont perdu leur espace de divagation latérale. En outre, leur cours naturel est perturbé par les différents aménagements qui ont eu pour conséquence d'artificialiser le fonctionnement hydrologique. Par contre, les cours d'eau plus modestes ont pu conserver des caractéristiques plus naturelles : on peut citer dans cette catégorie : l'Authie, la Canche et l'Aa dans sa partie amont et un certain nombre de cours d'eau picards (affluents de l'Oise, de l'Aisne, de la Somme).
Les zones humides alluviales sont situées en fond de vallée, dans le lit majeur des cours d'eau. Les paysages typiques, dominés par les cariçaies, les prairies humides, les mégaphorbiaies et les boisements alluviaux ont été progressivement façonnés par les usages agricoles conjugués aux phénomènes d'inondation naturels et réguliers.

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

- **La Vallée de l'Oise,** depuis Thourotte jusqu'à non loin de sa source présente une valeur exceptionnelle. En aval de Thourotte jusqu'à la confluence avec la Seine, son état de conservation est assez moyen. En amont de Thourotte et sur l'ensemble de son cours d'eau et de son lit majeur inondable, l'Oise avec ses milieux humides associés (prairies inondables favorables à la reproduction du Brochet, du Râle des genêts,…) constitue un ensemble d'une valeur exceptionnelle à l'échelle de la région des Hauts de France.

- **La Vallée de la Somme** et l'ensemble des complexes tourbeux associés constituent une continuité écologique d'une valeur exceptionnelle pour les Hauts de France. Ce grand complexe de vallée tourbeuse multi-strate est absolument unique pour le nord de la France.

- **Les Vallées de l'Authie et de la Bresle,** en raison de leur connexion directe avec la mer et de leurs enjeux prioritaires à l'échelle nationale pour des espèces comme l'anguille, constituent avec leurs milieux humides associés (mares, prairies et dépressions humides,..), et leurs secteurs bocagers des complexes d'un très grand intérêt patrimonial.

- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent **les Vallées de l'Epte, de l'Ourcq, de la Marne et de l'Aisne** présentent une grande valeur. Pour ces quatre continuités, les enjeux sont communs avec les régions voisines de Normandie et d'Ile de France.

- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent **les Vallées de la Canche, de la Course, de la Slack** présentent une grande valeur.

- En raison de leurs caractéristiques, les continuités écologiques que constituent **les Vallées de la Lys, de la Scarpe, de l'Escaut, de la Sambre et de l'Aa** présentent une grande valeur.

- Sur le versant nord, les zones humides alluviales ne sont aujourd'hui concentrées que dans ces quelques vallées (**Canche, Authie, Slack, Scarpe, Sambre, Course, Ternoise, Yser, …**)

- Les plaines maritimes humides de Flandre et de Picardie présentent des enjeux spécifiques et particuliers

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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

➢ Les tourbières et bas-marais alcalins (tourbeux).

La tourbière est un écosystème constamment saturé d'eau au sein duquel s'accumulent les matières organiques non décomposées, formant la tourbe. Les tourbières ses distinguent des bas-marais par l'épaisseur de la tourbe, supérieure à 50 cm. Dans la région, on trouve les tourbières et les bas-marais alcalins dans les dépressions régulièrement alimentées en eau par les pluies et les nappes phréatiques. L'intérêt de ces systèmes réside dans le fait qu'une extraordinaire diversité faunistique et floristique trouve refuge au sein de la mosaïque d'habitats naturels caractéristiques des tourbières et bas-marais. Le versant sud présente des milieux tourbeux alcalins d'une grande importance. **La vallée de la Somme**, avec ses affluents, notamment **l'Avre et la Noye**, comprend un ensemble de tourbières alcalines qui serait le plus vaste d'Europe : plus de 20 000 ha sur un linéaire d'environ 190 km. Ce continuum très diversifié de tourbières abrite des espèces notamment végétales remarquables. L'aval du fleuve est marqué par les bas-champs (terrains gagnés sur la mer) où se mélangent les influences maritimes et les eaux douces. Le lit majeur du fleuve abrite des tourbières alcalines, des prairies, des mégaphorbiaies et des boisements humides. Sur le versant nord, les rares tourbières restées actives se concentrent dans de vastes cuvettes marécageuses situées au bord du plateau crayeux (Marais de Guînes). **Les vallées de la Canche et de l'Authie** abritent des tourbières constituées en bordure de cours d'eau (zones tourbeuses **des marais de Roussent et Maintenay**). De remarquables tourbières alcalines subsistent dans les secteurs arrière-littoraux de la plaine maritime picarde et correspondent à des zones de cuvettes enserrées entre les massifs dunaires et le plateau crayeux (**marais de Cucq-Villiers-Balançon**). Les autres se situent dans les secteurs de l'Audomarois (**Romelaere**) et de **Marchiennes – Vred**. Sur le versant sud, on peut évoquer des sites tels que l**e Marais de Sacy et le marais de la Souche**. Le marais de Sacy est composé d'une vaste étendue de tourbières alcalines (environ 1 000 hectares) et de prés pâturés. Des plantes rares s'y développent ainsi qu'une faune diversifiée dont une avifaune remarquable. Le Marais de la Souche, issu du comblement naturel d'une vaste dépression modelée par le pâturage et l'exploitation de la tourbe, s'étend sur environ 3 000 hectares. Tourbières, canaux, prairies humides et étangs s'y côtoient. On peut citer également la présence de tourbières acides particulièrement rares dans la région dont la **tourbière de Cessières**.

➢ Les zones humides palustres (plans d'eau, étangs et mares).

Les zones humides palustres correspondent aux plans d'eau dont la profondeur n'excède pas 6 m, soit les étangs et les mares. Même si un étang peut se former de manière naturelle par accumulation d'eau dans une dépression imperméable, la plupart de ces milieux ont une origine artificielle et ont été créés pour les besoins de la pisciculture, de la pêche, de la chasse, pour servir d'abreuvoir pour le bétail ou de réservoir d'eau. A une époque plus récente, les étangs de loisirs se sont multipliés dans les vallées (**Sensée, Canche, Scarpe, Aisne, Bresle, Thérain…**) pour la pratique de la pêche, de la chasse et des activités nautiques. Les étangs et les mares s'inscrivent généralement dans les continuums hygrophiles – continuités écologiques humides que sont les grandes vallées dont : **la vallée de la Somme** (réseaux de mares de huttes, de mares de tourbières, d'étangs tourbeux plus ou moins connectés sur environ 150 km), l**a vallée de l'Oise** (réseau de mares et de bras-morts de Brissy-Hamégicourt à Hirson, réseau de gravières de mares et de bras-morts entre Brissy et Compiègne, réseau presque uniquement composé de gravières à l'aval de Compiègne), la vallée de **la l'Aisne et vallée de la Marne** (réseau alluvial ayant perdu presque toutes ses mares et ses bras-morts naturels et composé presque uniquement de gravières), la vallée de la Sensée, la vallée de la Canche, etc. D'autres types de plans d'eau et de bassins dont l'origine s'explique essentiellement par les activités d'extraction présentent un grand intérêt. C'est le cas des gravières en eau, issues principalement de l'extraction des granulats, très nombreuses dans les continuités écologiques humides du versant sud. Elles se sont développées depuis le milieu du XXème siècle en particulier **le long de l'Oise**, essentiellement entre Verberie et Saint-Maximin et entre Noyon et Tergnier, dans la **vallée de l'Aisne** ainsi que le long du **Thérain**. Ces gravières en eau ont été, pour certaines, réaménagées pour les activités aquatiques (nautisme, baignade, pêche) ou, pour d'autres, laissées à la recolonisation naturelle, ce qui permet à de nombreux oiseaux d'effectuer leurs haltes migratoires, voire de nicher ou d'hiverner. Enfin, les retenues d'eau créées par l'installation d'un barrage en travers d'un thalweg ou d'un cours d'eau, sont peu présentes en région Hauts de France à l'exception du plan d'eau de **l'Ailette** et de celui du **Val Joly.**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ **Les forêts alluviales, boisements humides et plantations de substitution des vallées alluviales**

Ces systèmes se trouvent dans la plupart des grandes vallées. Les boisements les plus importants sont situés dans la vallée de la Somme ainsi que dans certaines vallées plus petites.

Même si la grande majorité des zones humides sont situées dans les plaines alluviales, il existe des zones humides et des plans d'eau situés en dehors de celles-ci.

LES ZONES HUMIDES « PONCTUELLES » (HORS DES GRANDES CONTINUITES ECOLOGIQUES HUMIDES)

➢ **Les mares et plans d'eau « ponctuels »**

les mares liées à des accidents topographiques locaux, creusées autour des villages ou résultant de bombardements de la seconde guerre mondiale, plans d'eau issus d'affaissements miniers (**Mare à Goriaux)**, plans d'eau artificiels tels que les anciens bassins de décantation (**Pont d'Ardres, Thumeries**), les mares dépendantes de nappes perchées associées à certaines buttes de l'ère tertiaire relictuelles (bocages prairiaux de la **Thiérache, du Boulonnais, de Flandre intérieure**, certaines mares du littoral picard, en particulier des dunes, plateau d'**Helfaut à Racquinghem**, Massif de **Sorrus-Saint Josse**, **Forêt de Marchiennes** et de **Raismes -Saint Amand - Wallers, Forêt d'Eperlecques**, etc). Les mares sont parfois ornementales (parcs de château, parcs urbains, etc). Mais la plupart sont issues de l'agriculture et plus particulièrement de l'élevage (mare de village, de cours de ferme, mares prairiales, etc). La particularité de certaines mares est leur caractère temporaire qui les distingue des points d'eau permanents de plus grand volume (mares profondes, étangs, etc). L'écologie des points d'eau est essentielle à certaines espèces notamment des amphibiens dont les larves supportent difficilement la prédation des poissons.

➢ **Les prairies et zones humides bocagères**

Les paysages bocagers sont diversifiés. En plus de la mosaïque de prairies encloses par des alignements d'arbres et d'arbustes, d'autres biotopes ayant chacun une fonction en rapport avec l'élevage, parsèment l'espace rural. Souvent de petits cours d'eau et des ruisseaux complètent le linéaire des haies. En outre, les mares creusées dans les prairies humides constituent un élément fort du bocage (**Avesnois, Boulonnais, Flandre**) ainsi que dans les espaces bocagers qui entourent les villages du Vimeu ou de l'Oise verte dans les plateaux agricoles proches de la Normandie ou dans d'autres régions bocagères (**Pays de Bray, Thiérache**, coteaux des vallées de l'**Authie et de la Bresle**, etc). Les formations herbacées humides sont très diversifiées, généralement très morcelées et de petite surface à l'exception de certaines grandes entités comme les prairies inondables de la moyenne vallée de l'Oise. Elles peuvent avoir une origine naturelle (formations rivulaires pionnières ou permanentes des berges des cours d'eau et plans d'eau, roselières, tourbières, landes humides, etc) ou artificielles (prairies humides, friches humides, etc). On les retrouve le long des cours d'eau, autour des plans d'eau et des mares, au sein de clairières forestières, dans des zones de bocages, etc. Les plus vastes complexes herbacés humides se situent au niveau des estuaires de la Somme et de l'**Authie**, de la vallée alluviale de l'**Oise,** de la partie amont du **Thérain**, des cours d'eau de **Thiérache**, etc.

➢ **Les pannes dunaires et les marais arrière-littoraux**

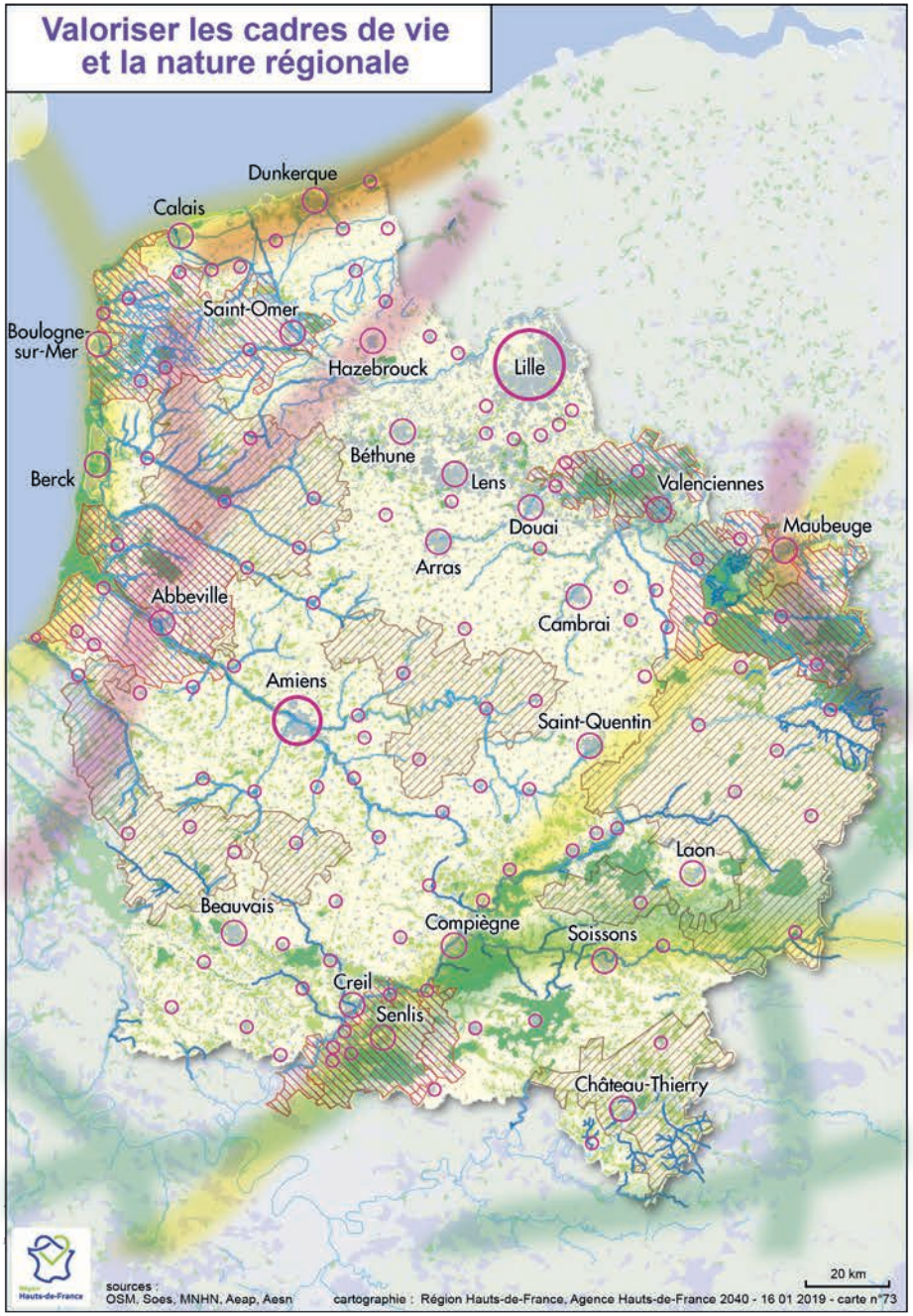
Au sein des dunes, le vent creuse des dépressions qui atteignent la nappe phréatique et sont appelées pannes dunaires.

OBJECTIF STRATEGIQUE

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



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

- **Faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et préservation des milieux**
- **Permettre le développement de la nature ordinaire**

Terres agricoles et prairies

Forêts, zones humides, espaces en eau et autres milieux semi-naturels

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

Protéger et mettre en valeur les grands espaces ruraux habités

Protéger et mettre en valeur les espaces ruraux peu denses et isolés

Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité

- Assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradés et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion

Préserver et restaurer les réservoirs

Réservoirs de biodiversité de la trame verte

Réservoirs de biodiversité de la trame bleue

Préserver et restaurer les corridors

Chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels de la trame verte

Corridors de la trame bleue

Continuités écologiques d'importance nationale - ONTVB

La continuité ne s'entend pas nécessairement sur l'ensemble de l'emprise de la représentation graphique.

Milieux bocager

Milieux boisés

Milieux ouverts thermophiles

Migration de l'avifaune

Ossature régionale :

Capitale régionale

Second pôle régional

Pôle d'envergure régionale

Pôle intermédiaire

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
2	Déployer l'économie circulaire (EET, CAE, PRPGD)	38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027.
4	Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat (LGT)	38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027.
5	Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (CAE- TIM)	1	Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT : * veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante, ou faisant l'objet d' étude effective à la date d'approbation du SRADDET * privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.
		2	Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.
		19	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur d'infrastructures de transport ferroviaire et fluvial , notamment en préservant les capacités de développement et d'accès
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAU DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
6	Optimiser l'implantation des activités logistiques (TIM-GEE)	1	Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT : * veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante * privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.
		2	Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.
		19	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur d'infrastructures de transport ferroviaire et fluvial , notamment en préservant les capacités de développement et d'accès
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
7	Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces (CAE)	3	Les SCoT, les PLU(i), les PDU, plan de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
8	Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (TIM)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
9	Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (TIM-CAE)	2	Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible.
		19	Dans le cadre de leur stratégie foncière, les SCoT veillent à favoriser la mise en valeur d'infrastructures de transport ferroviaire et fluvial , notamment en préservant les capacités de développement et d'accès
		23	Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
11	Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (BIO)	4	Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.
		5	Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT /PLU/PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique : *des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe, *des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.
12	Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (GEE-EET)	10	Les SCOT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
		11	Les orientations des SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.
		12	Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
13	Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux (TIVM-BIO-EET)	**25**	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
14	Encourager la gestion intégrée du trait de côte (GEE-BIO)	**10**	Les SCOT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
15	Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)	**25**	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).
16	Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise (TIV)	**25**	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
17	Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie (TIV)	**25**	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
18	Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables (TIV-EEG-DTRx)	**26**	Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et àl'impératif de sobriété carbone.
19	Développer les pôles d'échanges multimodaux (TIVM)	**13**	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.
		17	Les SCoT/PLU/PLUI doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.
		27	Les SCoT, les PDU, les Plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
20	Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France (TIV)	28	Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.
		29	En lien avec la Planification régionale de l'intermodalité (le PRI), les Plans de mobilité (PM) et les ¨lans de Mobilités Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM).
21	Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (CAE)	24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.
		30	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
22	Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres villes et des centres bourgs (GEE)	13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.
		15	Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la : * préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ; *la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture ; *une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».
		22	La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie devra être cohérente au regard d'autres composantes comme la mobilité, les logements, le services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle; *de la caractérisation et la maitrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; *de l'évolution des comportements des consommateurs ; *du contexte extrarégional.
		23	Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
23	Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'armature régionale (LGT)	11	Les orientations des SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logement des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés.
		12	Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.
		13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.
		16	Les SCoT/PLU/PLUI développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine; ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein de la tâche urbaine (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, interventions publiques, etc ...).
		17	Les SCoT/PLU/PLUI doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux.
		18	Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUI doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.
		20	Les SCoT/PLU/PLUI estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements).
		21	Les SCoT/PLU/ PLUi favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale ; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
24	Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)	13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.
		14	Les SCoT/PLUI/PLU/carte communale traduisent l'objectif régional de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers et de l'artificialisation des sols.
		15	Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la : * préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ; *la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture; *une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».
		16	Les SCoT/PLU/PLUI développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine; ces stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein de la tâche urbaine (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, interventions publiques, etc ...).
		17	Les SCoT/PLU/PLUI doivent intensifier le développement urbain (résidentiel, commercial, économique) dans les pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier les Pôles d'échanges multimodaux.
		18	Dans les pôles de l'ossature régionale, les SCoT/PLU/PLUI doivent définir des densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.
		20	Les SCoT/PLU/PLUI estiment leur besoin de production neuve de logements à partir de l'estimation des besoins en stock non satisfaits et des besoins en flux (liés aux évolutions démographiques et sociétales et aux caractéristiques du parc de logements).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
24	Réduire la consomation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (GEE-CAE)	21	Les SCoT/PLU/ PLUi favorisent le maintien, à l'échelle de leur périmètre, la part de résidences principales observée en 2014 dans les pôles de l'ossature régionale.
		22	La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie devra être cohérente au regard d'autres composantes comme la mobilité, les logements, le services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle ; *de la caractérisation et la maitrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; *de l'évolution des comportements des consommateurs ; *du contexte extrarégional.
		23	Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale ; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
26	Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (GEE-BIO)	4	Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité.
		15	Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la : * préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques ; *la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usages de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture ; *une consommation limitée des espaces agricoles, naturels et forestiers, notamment par l'application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».
		22	La complémentarité avec le SRDEII suppose que les SCoT développent une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Cette stratégie devra être cohérente au regard d'autres composantes comme la mobilité, les logements, le services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle; *de la caractérisation et la maitrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; *de l'évolution des comportements des consommateurs ; *du contexte extrarégional.
		23	Les SCOT et les PLU PLUI favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur ; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
27	Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP (EET-DTRx)	13	Les SCoT/PLU/ PLUi et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur ; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique.
		25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages.
29	Développer les stratégies numériques dans les territoires (EET)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages
30	nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (EET-DTRx)	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		32	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
31	Réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre (CAE)	7	Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activités (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 17 % des consommations finale d'énergie en 2031 par rapport à 2012, et d'au moins 57 % pour les émissions de GES et de viser la neutralité carbone d'ici 2050.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
32	Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie (CAE)	7	Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activités (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 17 % des consommations finale d'énergie en 2031 par rapport à 2012, et d'au moins 57 % pour les émissions de GES et de viser la neutralité carbone d'ici 2050.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
		34	Les Scot et les PLU/PLUI doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades, …).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
33	Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises (CAE)	8	Les SCoT, les PCAET contribuent à l'objectif régional, c'est-à-dire à multiplier par 2 la production d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) à l'horizon 2031 par rapport à 2021. La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 33 % de la consommation finale brute d'énergie de leur territoire en 2031. Elle tient compte de leur potentiel local, des capacités d'échanges avec les territoires voisins et respecte les écosystèmes et leurs fonctions ainsi que la qualité écologique des sols.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique
34	Expérimenter et développer des modes de production bas carbone (CAE)	9	Les PCAET et les Chartes de PNR accompagnent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles,
35	Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (CAE-LGT)	33	Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant : - une identification des secteurs prioritaires d'intervention ; - un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par les objectifs du SRADDET ;Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les PCAET, en lien avec les SCOT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant : - une identification des secteurs prioritaires d'intervention ; - un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par les objectifs du SRADDET ; - une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
36	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz (CAE)	3	Les SCoT, les PLU(i), les PDU, plan de la mobilité et les PCAET intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, les documents de planification doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).
37	Maintenir et restaurer les services systémiques rendus des sols notamment en terme de piège à carbone (CAE)	39	Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
38	Adapter les territoires au changement climatique (CAE)	6	Les SCoT/PLU/PLUI et PCAET développent une stratégie coordonnée et cohérente d'adaptation au changement climatique conçue pour : *répondre aux vulnérabilités propres au territoire concerné et préparer la population et les acteurs économiques à la gestion du risque climatique. *préserver et restaurer des espaces à enjeux en travaillant notamment sur la résilience des espaces naturels, agricoles et forestiers.
		10	Les SCOT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
		24	Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant : *la mixité fonctionnelle permettant les courts déplacements peu ou pas carbonés, notamment au sein des différents pôles de l'ossature régionale; *la biodiversité en milieu urbain, notamment par le développement d'espaces végétalisés et paysagers valorisant les espèces locales ; *l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur *des formes urbaines innovantes contribuant à la réduction des consommations d'énergie, favorables à la production d'énergies renouvelables et au raccordement aux réseaux de chaleur; * un bâti économe en énergie, conçu écologiquement et résilient au changement climatique

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
39	Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage (PRPGD)	36	Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires de le domaine de la prévention et de la gestion des déchets, mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale
		38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027.
40	Collecter, valoriser, éliminer les déchets (PRPGD)	36	Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires de le domaine de la prévention et de la gestion des déchets, mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale
		37	Les autorités compétentes intègrent un volet « prévention et gestion de déchets de situation exceptionnelle » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solution de collecte et de stockage de ces déchets, compatibles avec la planification régionale.
		38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027.
41	Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux (BIO)	5	Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT /PLU/PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique : *des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe, *des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus.
		40	Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi doivent prévoir un diagnostic et des dispositifs favorables à la préservation des éléments de paysages.
		41	Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi doivent lors de leur élaboration ou de leur révision s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux, et prioritairement de ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou au service du déploiement des trames vertes. Les travaux d'élaboration et révision de ces documents doivent permettre d'alimenter un inventaire des chemins ruraux à l'échelle des Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
43	Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité (BIO)	42	Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi s'assurent de la non dégradation de la biodiversité existante, précisent et affinent les réservoirs de biodiversité identifiés dans le rapport. Ces documents contribuent à compléter la définition : * des réservoirs de biodiversité, * des corridors de biodiversité en s'appuyant notamment sur une trame fonctionnelle ou à restaurer de chemins ruraux, * des obstacles au franchissement de la trame fonctionnelle, en identifiant des mesures pour renforcer leur perméabilité, notamment concernant les infrastructures. * ils définissent les mesures prises pour préserver et/ou développer ces espaces. Ils s'assurent de la bonne correspondance des contnuités avec les terrioires voisins et transfrontaliers.
		43	Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont : - Sous-trame forestière - Sous-trame des cours d'eau - Sous-trame des milieux ouverts - Sous-trame des zones humides - Sous-trame du littoral.
Famille d'objectif (5 à7)	Affirmer un positionnement de hub logistique	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
Famille d'objectif (8 à 11)	Faire du CSNE un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
Famille d'objectif (12 à 14)	Assurer un développement équilibré et durable du littoral	25	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
Famille d'objectifs (15 à 21)	Garantir un système de transport fiable et attractif	**25**	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
		26	Tous les territoires, y compris les moins denses, élaborent, proposent, ou participent à une stratégie de développement des transports et de la mobilité qui répond aux besoins de la population, notamment pour un accès facilité à l'emploi et à la formation, et àl'impératif de sobriété carbone
		27	Les SCoT, les PDU, les Plans de mobilité et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée. En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les orientations d'aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.
		28	Pour un système intégré des transports en Hauts-de-France, les acteurs locaux de la mobilité doivent faciliter le déploiement et la mise en œuvre de services et d'outils favorisant les pratiques intermodales (information, coordination des offres, tarification et billettique). En particulier, ils doivent veiller au bon respect des normes d'interopérabilité et assurer la transmission des données en matière de mobilité.
		29	En lien avec la Planification régionale de l'intermodalité (le PRI), les Plans de mobilité (PM) et les ¨lans de Mobilités Simplifiés (PMS) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges des périmètres des Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM)
		30	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU, PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.
		31	Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement : *d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail *du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…) *des points de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

TABLEAUX DE CORRESPONDANCES-OBJECTIFS/RÈGLES GÉNÉRALES

Numéro de l'Objectif	Objectif du SRADDET	Numéro de la Règle	Règle du SRADDET
Famille d'objectifs (22 à 30)	Favoriser un aménagement équilibré des territoires	**25**	La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions.
Famille d'objectifs (31 à 40)	Encourager la sobriété et organiser les transitions	**33**	une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant : - une identification des secteurs prioritaires d'intervention ; - un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par les objectifs du SRADDET; - une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie.
		36	Les personnes morales compétentes en matière de déchets et leurs concessionnaires de le domaine de la prévention et de la gestion des déchets, mettent en place une stratégie de prévention et de gestion des déchets compatible avec la planification régionale
		37	Les autorités compétentes intègrent un volet « prévention et gestion de déchets de situation exceptionnelle » dans leurs démarches de planification, en vue de disposer de solution de collecte et de stockage de ces déchets, compatibles avec la planification régionale.
		38	Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale économie circulaire, le PRPGD est son plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, et qui tient compte des spécificités et du potentiel de leur territoire. Ces démarches territoriales peuvent inclure des actions visant notamment à faire de la commande publique, de l'urbanisme et du développement économique des leviers en faveur de l'économie circulaire en lien avec la Feuille de route REV3 2022-2027.
		39	Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.
		9	Les PCAET et les Chartes de PNR accompagnent la relocalisation des productions agricoles et la consommation de produits locaux en particulier issues de l'agriculture biologique, notamment en développant les lieux de distribution dans les centralités et des tiers lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles
		8	Les SCoT, les PCAET contribuent à l'objectif régional, c'est-à-dire à multiplier par 2 la production d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) à l'horizon 2031 par rapport à 2021. La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 33 % de la consommation finale brute d'énergie de leur territoire en 2031. Elle tient compte de leur potentiel local, des capacités d'échanges avec les territoires voisins et respecte les écosystèmes et leurs fonctions ainsi que la qualité écologique des sols.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



SRADDET
Partie 4 : la gouvernance

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SOMMAIRE

FAIRE RÉGION : subsidiarité et coopération 320

FAIRE ENSEMBLE : les instances de gouvernance 321
- Instances de gouvernance globales et territoriales 321
- Instances de gouvernance sectorielles 321

FAIRE PLUS EFFICACEMENT : du stratégique à l'opérationnel 322



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

UNE GOUVERNANCE POUR LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

Pour l'élaboration du SRADDET, la loi demande l'association des personnes publiques et de l'Etat (art. L4251 5 du Code général des collectivités territoriales -CGCT). En revanche, elle ne donne pas d'indications concernant l'implication des partenaires du Conseil régional dans la mise en œuvre du schéma.

Dans ce contexte, le Conseil régional Hauts-de-France – responsable du SRADDET (art. L4251-8 et R4251 8 du CGCT) et Chef de file de l'aménagement et de l'égalité des territoires ; de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport ; de la biodiversité ; et du climat air énergie – a choisi d'organiser une gouvernance pour :

- permettre un dialogue partenarial sur la mise en œuvre du SRADDET ;
- suivre la mise en œuvre des objectifs et des règles du SRADDET et son bilan ;
- faciliter l'appropriation des sujets d'aménagement à enjeu régional.

Ainsi, la gouvernance du schéma concerne les processus de coordination entre les parties prenantes du SRADDET : institutions publiques, organisations privées et de la société civile. Comme indiqué plus haut, ses objectifs sont :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Faire région** : la vision régionale doit mobiliser les territoires en faveur des grands espaces à enjeux au bénéfice de tous ;

- **Faire ensemble et plus efficacement** : le SRADDET peut favoriser les mises en système, fédérer autour d'enjeux territoriaux communs et mutualiser les ressources ;

- **Faire plus opérationnel et plus simple** : par sa portée intégratrice, le SRADDET peut aider la simplification et la mise en cohérence de l'action publique afin de promouvoir une approche intégrée de l'aménagement.

1- Faire région : subsidiarité et coopération

Le SRADDET est opposable aux Schémas de cohérence territoriaux (SCoT)[1], aux Chartes de Parc, aux Plans de déplacement urbains (PDU) et aux Plans climat air énergie territoriaux (PCAET). Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets doivent également être compatibles avec les objectifs du schéma.

Le caractère intégrateur du SRADDET implique quant à lui des modalités de travail transversales entre institutions et entre ingénieries sectorielles (« sectoriel » en référence aux onze domaines thématiques que le SRADDET doit obligatoirement développer).

Au-delà de la prescriptivité, la mise en œuvre du schéma peut se concrétiser de façon volontaire dans d'autres documents stratégiques (schémas de services, schémas numériques, plans globaux de déplacements,…), et dans des projets opérationnels (projets d'urbanisme, d'équipements,…).

La réussite du schéma repose ainsi sur un travail partenarial ample. Pour cette raison, la gouvernance souhaitée par le Conseil régional se fonde sur deux valeurs-repères : la subsidiarité et la coopération entre collectivités.

La coopération entre collectivités est l'objet de lieux de gouvernance déjà existants. Pour cette raison, le Conseil régional souhaite s'appuyer sur la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) pour favoriser le dialogue partenarial dès la phase d'élaboration du SRADDET.

Dans ce cadre, en vertu des articles L4251-8 et R4251-8 du CGCT et des quatre chefs de filât évoqués plus haut, le Conseil régional a le rôle de responsable du suivi de l'application du schéma. En outre, par ses politiques publiques, il contribue à la mise en œuvre du SRADDET.

Il est rappelé enfin que l'Etat assure la compatibilité entre SRADDET et documents de planification.

[1] ou, en l'absence de SCoT applicable, directement aux cartes communales, plans locaux d'urbanisme (PLU intercommunaux ou communaux) et documents tenant lieu de PLU (article L. 4251-3 du CGCT)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2- Faire ensemble : Les instances de gouvernance

La gouvernance vise un équilibre entre une large représentativité des collectivités et une simplicité de fonctionnement. Pour ce faire, deux objectifs opérationnels sont proposés :

- **impulsion du SRADDET** : l'accompagnement et l'animation des porteurs de projet acteurs du schéma ;
- **suivi du SRADDET** : l'implication dans la mise en œuvre du schéma des parties prenantes.

A cette fin, le Conseil régional a fait le choix d'organiser la gouvernance autour de trois niveaux d'actions :

- niveau global : pour le suivi de la mise en œuvre du SRADDET à l'échelle régionale ;
- niveau territorial : pour le suivi de la mise en œuvre du SRADDET ;
- niveau sectoriel : pour la mise en œuvre des objectifs et des règles spécifiques aux différents domaines.

2.1- Instances de gouvernance globales et territoriales

La gouvernance du SRADDET mobilise la CTAP (composition : Arrêté du Préfet Hauts-de-France du 17 février 2016 et du 1er juin 2017) avec pour objectifs :

- échanger sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma et sur son bilan (notamment grâce au système de suivi mis en place par le Conseil régional) ;
- débattre des enjeux/sujets du schéma et de la cohérence de l'action publique les concernant (selon les modalités prévues par le règlement intérieur de la CTAP) ;
- croiser les réflexions portées par les instances de gouvernance sectorielles et générer potentiellement des suites transversales ;
- orienter les partenaires sur les suites à donner à la mise en œuvre du SRADDET par des avis, des résolutions, des recommandations, des souhaits,… et éventuellement par l'élaboration de conventions territoriales d'exercice concerté (CTEC).

Au sein de la CTAP une gouvernance dédiée à la gestion économe de l'espace et au suivi des objectifs liés sera mise en place.

Les **relations entre le Conseil régional et la CTAP** s'organisent de la façon suivante. Le Conseil régional, en tant que responsable du suivi de la mise en œuvre du SRADDET, prépare les éléments de débat sur le schéma pour la CTAP. L'objectif de son animation est de faciliter l'expression des avis des partenaires, d'organiser la capitalisation des débats et de veiller à la formalisation des décisions. La mise en débat de l'avancement des travaux du SRADDET doit favoriser l'appropriation du schéma et l'amélioration de sa mise en œuvre.

2.2- Instances de gouvernance sectorielles

La gouvernance de la mise en œuvre du SRADDET ne se substitue pas aux systèmes de gouvernance existants dans les domaines thématiques intéressés par le schéma. Ces systèmes de gouvernance, avec leurs ingénieries, ont un rôle central pour sa mise en œuvre. En effet, ils portent les enjeux, les problématiques et les expertises propres à leurs sujets.

Dans certains domaines, des instances de gouvernance sont prévues par la loi : Comité Régional Biodiversité (L371-3 du Code de l'environnement-CE), la conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols (L1111-9-2 du CGCT), Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (L364-1 du Code de la construction et de l'habitation). Le Comité consultatif sur les déchets (L 4251-5-1 8ème et L 4251-9-2ème du CGCT) a été pérennisé à l'ini-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

tiative de la Région sous la forme d'une Commission consultative Prévention et Gestion des Déchets (CCPGD). D'autres ont été créées à l'initiative d'acteurs régionaux, comme c'est le cas du Réseau climat, air et énergie. De nouvelles instances pourraient être éventuellement imaginées pour la mise en œuvre du SRADDET.

Ces instances peuvent être mobilisées, avec leur accord, dans le cadre des travaux du SRADDET. Elles restent autonomes dans leurs modalités de travail. Les relations partenariales au sein de la gouvernance se construisent en effet autour des valeurs de coopération et de subsidiarité.

A partir de ces principes, les instances des gouvernances sectorielles ont vocation à informer le Conseil régional de la mise en œuvre du schéma dans leurs domaines. De son côté, le Conseil régional, comme toute autre maîtrise d'ouvrage, rend compte de son concours sectoriel à la mise en œuvre du SRADDET.

Selon le principe de coopération, les instances des gouvernances sectorielles sont invitées à s'exprimer sur le déroulement de la mise en œuvre du SRADDET dans leur domaine de compétence, et à prendre en compte les demandes du Conseil régional (demandes d'information, suggestions de mise en œuvre, conseils de mise en cohérence avec d'autres domaines,…). En parallèle, les réflexions portées par les instances de gouvernance sectorielles sont évoquées de façon transversale au sein de la CTAP.

La place du Conseil régional au sein des gouvernances sectorielles est différente selon les obligations règlementaires et son implication. Cependant, le Conseil régional peut faire évoluer son rôle, en accord avec ses partenaires et en cohérence avec ses politiques publiques.

Enfin, le Conseil régional assure **les relations entre CTAP et instances de gouvernances sectorielles** en raison de sa responsabilité au regard du SRADDET. Le Conseil régional pourra ainsi mettre en place des initiatives d'animations concernant les maîtrises d'ouvrage ciblées par les objectifs et les règles, en vue notamment de faciliter le passage du stratégique à l'opérationnel.

3- Faire plus efficacement : du stratégique à l'opérationnel

Les mesures d'accompagnement du Fascicule sont des « compléments dépourvus de caractère contraignant » (R4258-8 du CGCT) qui appuient les règles et suggèrent des modalités opérationnelles de mise en œuvre. Le SRADDET facilite ainsi le lien entre la stratégie régionale d'aménagement et les projets des maîtrises d'ouvrage.

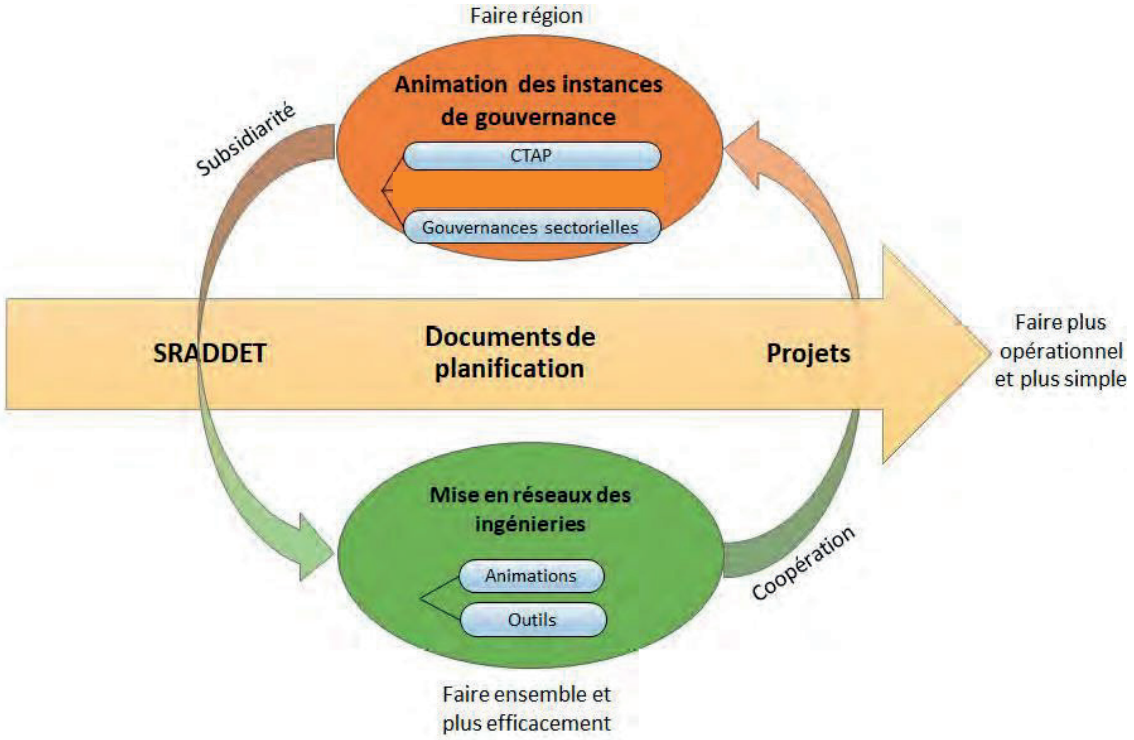
En conséquence, le SRADDET constitue un cadre d'action partagé qui peut favoriser la coopération technique entre les parties prenantes du schéma. De plus, par son caractère multi thématique, il peut faciliter la prise en compte des différentes échelles territoriales des politiques publiques. Dans ce cadre, le Conseil régional peut être :

- *animateur* : favoriser la création de lieux d'échange et de travail techniques ;
- *co-animateur* : apporter aux échanges techniques un soutien et des analyses techniques pour l'appropriation des sujets d'aménagement et des enjeux de niveau régional ;
- *participant* : accompagner techniquement les partenaires pour l'intégration des orientations du SRADDET dans les documents et les projets locaux.

Concrètement, le Conseil régional peut proposer aux territoires et aux services de l'Etat , la co construction et la mise en place d'animations et d'outils opérationnels favorisant le travail des ingénieries des différents domaines SRADDET et ce afin de créer un « environnement favorable » pour que les ingénieries coopèrent et s'entraident, notamment dans le cadre des Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement. La mise en réseau de ces compétences et de leurs potentiels suppose une logique de gestion partagée des connaissances. Le travail de capitalisation peut être renforcé par des collaborations avec les acteurs privés et des acteurs extra régionaux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Schéma II : La gouvernance facilite la mise en œuvre du SRADDET et le passage à l'opérationnel



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Retrouvons-nous sur

regionhautsdefrance @hautsdefrance regionhdf region_hautsdefrance

www.hautsdefrance.fr

Région Hauts-de-France
151 Avenue du Président Hoover - 59555 LILLE CEDEX
Agence Hauts-de-France2020-2040
Pour nous contacter :
sraddet@hautsdefrance.fr

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

SRADDET

Le rapport

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



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

SÉANCE PLÉNIÈRE
21 NOVEMBRE 2024

Région
Hauts-de-France



SOMMAIRE

Le rapport

Introduction du rapport 5
Les valeurs ajoutées du SRADDET 9
Une concertation large pour un exercice encadré 9
La mise en oeuvre du SRADDET 12

Le diagnostic régional

Introduction du diagnostic 17
Partie I : Une région en mutations 19
Partie II : Différents systèmes aux interactions complexes 27
Partie III : Synthèse du diagnostic 47

La vision régionale

Introduction de la vision régionale 55
Parti pris I : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée 61
Parti pris II : Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional 73
Parti pris III : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue 89
Synthèse de la vision régionale : Le plan des partis pris 101



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les objectifs

Introduction 111

Attractivité économique 121

Soutenir les excellences régionales 121

Affirmer un positionnement de hub logistique 135

Atouts inter-territoires 145

Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités 145

Assurer un développement équilibré et durable du littoral 157

Modele d'aménagement 167

Garantir un système de transport fiable et attractif 167

Favoriser un aménagement équilibré des territoires 187

Gestion de ressources 215

Encourager la sobriété et organiser les transitions 215

Valoriser les cadres de vie et la nature régionale 265

Objectifs par sous-trame et objectifs afférents (BIO) 277

La gouvernance

Faire région : Subsidiarité et Coopération 322

Faire ensemble : Les instances de gouvernance 323

Faire plus efficacement : Du stratégique à l'opérationnel 324

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

INTRODUCTION

Quelles perspectives voulons-nous offrir aux enfants qui naissent aujourd'hui en Hauts-de-France ? Quel modèle de développement soutenable promouvoir pour créer des emplois et préserver nos atouts et richesses naturelles ? Comment gérer les différentes transitions et en tirer parti ? Quels rôles et quelles formes d'attractivité pour les centres villes et les cœurs de bourgs de demain ? Comment rééquilibrer l'aménagement et le développement des villes et des campagnes ? Comment créer les conditions d'un quotidien facilité et connecté pour tous les habitants de la région ?

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires ambitionne de répondre à ces questions.

La démarche collective et intégratrice du SRADDET est une opportunité pour fabriquer des approches plus efficaces, plus simples, plus lisibles. Les questions posées appellent en effet des réponses plurielles, mobilisant plusieurs politiques publiques.
A titre d'exemple, l'attractivité d'un centre-ville ou d'un cœur de bourg doit être appréhendée de manière globale pour être efficace : commerces, logements, infrastructures et offres de transports, équipements, connectivité…

Cette dimension intégratrice s'inscrit toutefois dans un cadre que la Région doit respecter, plusieurs dispositions législatives et règlementaires précisant le champ couvert par l'exercice. Il doit notamment intégrer des orientations 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 maitrise 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.

Dès le lancement de la démarche, la Région a également veillé à une plus-value et à une complémentarité avec les Schémas Départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public portés par les Départements et l'Etat.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La composition du document

Outre son caractère « intégrateur », le SRADDET est également « prescriptif ». Ses objectifs et ses règles générales s'imposent aux documents locaux de planification.

Le présent document se décompose en trois volets complémentaires, chacun d'entre eux ayant une vocation spécifique :

- le rapport est constitué par :

- le diagnostic qui met en évidence les mutations à l'œuvre et les défis à relever pour le développement régional. Il dresse l'état des lieux des recompositions et des dynamiques régionales, mais aussi des fragilités auxquelles le territoire est confronté ;
- la vision régionale qui définit l'ambition du positionnement régional au sein du nord-ouest européen, précise les modalités de l'organisation territoriale et pose les conditions d'un quotidien des habitants amélioré et d'une qualité de vie accrue. Bien que dépourvue de caractère prescriptif, la vision régionale définit les grandes orientations stratégiques qui portent les objectifs et les règles du SRADDET ;
- le rapport d'objectifs qui identifie les objectifs à atteindre à moyen et long terme, illustrés par une carte au 1/150 000ème ainsi que les leviers à mobiliser (dans le champ règlementaire du SRADDET) pour mettre en œuvre la vision régionale. Les documents locaux de planification doivent prendre en compte ces objectifs, la carte n'étant pas opposable.

- **le fascicule des règles** précise les moyens pour mettre en œuvre les objectifs avec une portée réglementaire plus forte. Les documents locaux de planification doivent être compatibles avec les règles générales du SRADDET, ce qui implique une obligation de non contrariété, tout en laissant une certaine marge de manœuvre pour préciser et développer les orientations. Une règle peut contribuer à plusieurs objectifs.

- **les annexes** obligatoires prévues par l'ordonnance et le décret :

- le rapport sur les incidences environnementales ;
- l'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets ;
- le Plan Régional d'Intermodalité et le Plan Régional des Infrastructures de Transports ;
- le diagnostic du territoire régional portant sur la biodiversité
- la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale ;
- le plan d'action stratégique ;
- l'atlas cartographique associé permettant de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux régionaux relatifs à la préservation et la remise en état des continuités écologiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

UNE DIMENSION PRESCRIPTIVE AU SERVICE DES ORIENTATIONS RÉGIONALES

La vision régionale
formalise la stratégie
non prescriptif

Le rapport d'objectifs
décline la vision régionale
prescriptif : rapport de prise en compte

Le fascicule des règles
précise les objectifs
prescriptif : rapport de compatibilité

Parti pris 1 Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée

Parti pris 2 Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional

Parti pris 3 Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue



Règles en lien avec :
- **le hub logistique**
- **la transition énergétique**
- **le littoral**

Règles pour conforter l'armature régionale, en lien avec :
- **la stratégie foncière régionale**
- **l'offre commerciale**
- **le logement**
- **l'intermodalité et les transports**

Règles visant à anticiper les mutations et à favoriser les aménagements innovants

Règles en lien avec :
- **le numérique**
- **la réhabilitation thermique**
- **l'amélioration de la qualité de l'air**
- **l'intermodalité et l'offre de transports**
- **la prévention et la gestion des déchets**
- **les fonctionnalités écologiques**

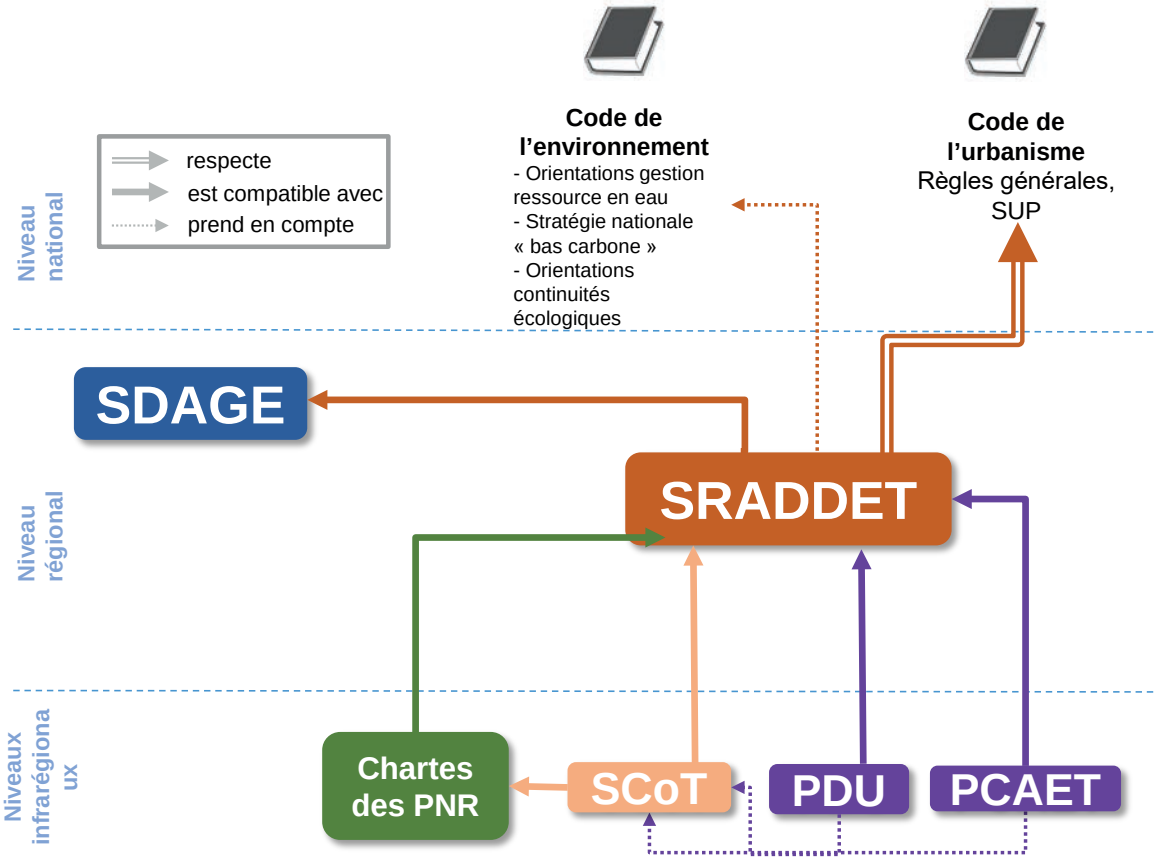
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

LA HIÉRARCHIE DES NORMES

CGCT
Art.
L4251-3

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

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



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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les valeurs ajoutées du SRADDET

La Région Hauts-de-France fait le choix d'un SRADDET mobilisateur privilégiant les enjeux régionaux sur lesquels la valeur ajoutée du document est réelle, en articulation avec le SRDEII (Schéma régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation). Cette valeur ajoutée se traduit de trois manières différentes.

Faire plus opérationnel et plus simple : la Région dispose avec son SRADDET d'une capacité de mise en cohérence là où plusieurs schémas complexifiaient auparavant les niveaux de lecture et cloisonnaient les démarches. Il se substitue aux schémas antérieurs tels que les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), les Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE), les Schémas Régionaux des Infrastructures et des Transports (SRIT), les Schémas Régionaux d'Intermodalité (SRI) et intègrera le futur Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD). Le SRADDET contribue ainsi à rendre les enjeux plus lisibles, à produire des objectifs et des règles plus facilement appropriables, et à promouvoir une approche plus intégrée de l'aménagement.

Faire ensemble et plus efficacement : la Région veut favoriser les mises en système, fédérer les acteurs autour d'enjeux communs et mutualiser les ressources. La configuration du territoire régional – deux moteurs métropolitains, un maillage important de villes, des ruralités aux profils multiples – est une chance. Elle permet des mises en réseau et des complémentarités réelles.

Révéler les Hauts-de-France : 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, interrégionales et transfrontalières au bénéfice de tous sera déterminante pour l'avenir de la région.

Une concertation large pour un exercice encadré

La fabrication du SRADDET s'est déroulée en deux grandes phases.

1. **De novembre 2016 à novembre 2017 : l'élaboration de la vision régionale**

- la concertation menée a été à la fois thématique (ateliers) et territoriale (Conférences territoriales par espace de dialogue). Les représentants des territoires et des collectivités locales (notamment les EPCI, les 5 Départements mais aussi les associations des maires…) ont été très contributeurs et force de propositions sur les enjeux territorialisés. Le **réseau régional des agences d'urbanisme** (URBA8) a été fortement mobilisé pour mener cette concertation et a permis de développer l'expertise sur de nombreuses problématiques ;

- les Chambres consulaires régionales (agriculture, commerce et industrie), le Syndicat Général des Vignerons de Champagne, les Fédération régionales et départementales de chasse, le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSPRN), la Coordination régionale des Conseils de Développement ont été des partenaires actifs lors de la concertation ;

- le **CESER** a quant à lui été mobilisé tout au long du processus d'élaboration du SRADDET, plusieurs avis riches d'enseignements ayant été rendus. A l'issue de cette première phase, plus d'une centaine de contributions ont été reçues.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2 De janvier 2018 à janvier 2019 : l'élaboration des objectifs et du fascicule des règles générales

- un club des Personnes Publiques Associées (PPA) a été mis en place afin d'appréhender au mieux l'articulation des objectifs et des règles avec les documents locaux de planification. A dominante technique, ce club a permis de fabriquer une « prescriptivité intelligente », visant à simplifier, à éviter les redondances et à être utile pour les territoires. Une deuxième série de Conférences territoriales a été organisée avec une volonté de co-construction et de prise en compte des spécificités territoriales ;

- une consultation a enfin été mise en place sur les bases des objectifs du SRADDET, invitant les Personnes Publiques Associées à formuler des propositions de règles. Les services de l'Etat ont aussi appuyé l'élaboration des objectifs et des règles, en particulier dans les domaines de la gestion économe de l'espace et du logement.

    - au total, une trentaine de contributions ont été reçues.

Le projet de SRADDET a été arrêté le 31 janvier 2019.

D'avril 2019 à novembre 2019 : l'organisation des consultations et de l'enquête publique

La consultation pour avis des Personnes Publiques Associées s'est organisée du 15 avril au 15 juillet 2019 et elle a donné lieu à 58 avis exprimés dans ces 3 mois . Le CESER et l'Autorité Environnementale ont également rendu un avis sur le projet de SRADDET arrêté.
L'enquête publique s'est tenue du 16 septembre au 16 octobre 2019 sur 15 lieux du territoire régional et par voie dématérialisée. 635 observations ont été déposées.

Cette troisième phase s'est achevée par la tenue d'un Comité de Pilotage le 03 mars 2020 permettant de présenter les modifications apportées dans la continuité de la consultation et de l'enquête publique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

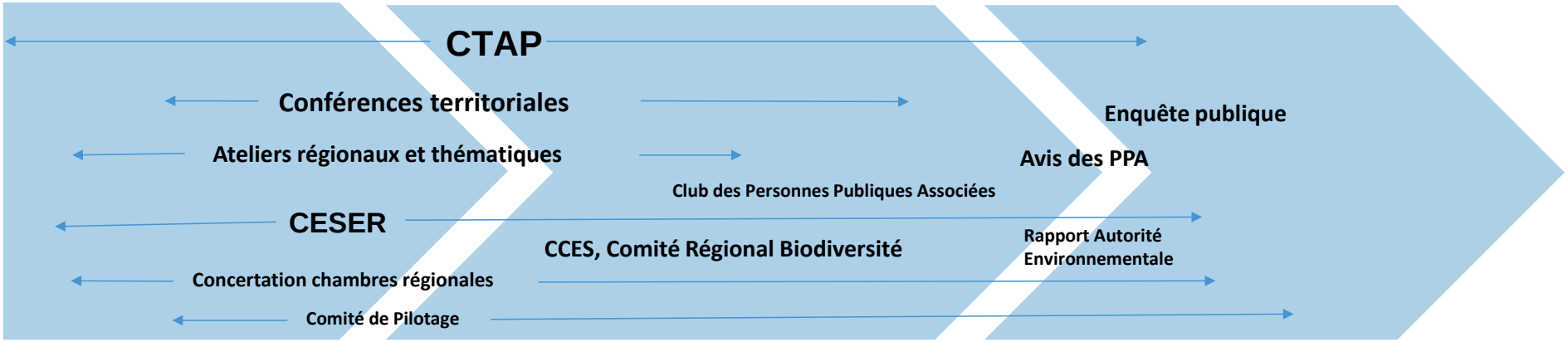
La concertation au cœur de l' élaboration du SRADDET

Phase 1
Elaboration de la vision régionale
novembre 2016 – décembre 2017

Phase 2
Elaboration des objectifs et du fascicule
janvier 2018– janvier 2019

Phase 3
Consultation et enquête publique
avril 2019 – novembre 2019

Phase 4
Adoption
Approbation
1 er semestre 2020



Délibération modalités d'élaboration du SRADDET (nov. 2016)

Délibération rapport d'étape SRADDET (nov. 2017)

Consultation auprès des PPA pour formuler des propositions de règles générales (juillet – octobre 2018)

Délibération d'arrêt du projet de SRADDET pour avis (janv 2019)

Consultation pour avis suite à arrêt du projet

Délibération d'adoption du projet SRADDET (mars 2020)

Arrêté d'approbation du préfet (2020)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La mise en œuvre du SRADDET

La vision portée par le SRADDET doit être partagée par tous les territoires et par l'ensemble des grands opérateurs contribuant au développement et à l'aménagement durables. Le présent rapport est une étape importante dans la formalisation d'ambitions partagées. Mais la mise en œuvre du SRADDET ne saurait se réduire à une correspondance accrue entre un schéma régional et les planifications locales. Il s'agit en réalité de réinventer une relation entre la Région et les territoires permettant d'impulser, d'accompagner et de mobiliser.

Impulser de nouvelles dynamiques territoriales

La vision régionale suggère une nouvelle lecture du territoire, davantage interterritoriale et tournée vers les réseaux. La Région favorisera la mise en place de dynamiques entre territoires en s'appuyant sur des analyses prospectives et des expertises ciblées (opportunités et impacts du Grand Paris Express sur le sud de la région, conditions de mise en œuvre du hub logistique, opportunités liés à la dynamique littorale et à la proximité du Royaume Uni…). Le collège de prospective qui va être mis en place pourra notamment alimenter les réflexions.

Accompagner les territoires dans la traduction des objectifs et des règles

La bonne articulation entre le SRADDET et les planifications locales est un enjeu majeur pour la mise en œuvre du SRADDET. Une « prescriptivité intelligente » doit permettre d'aller bien au-delà d'une simple prise en compte des objectifs et d'une compatibilité avec les règles. Elle doit en effet susciter l'adhésion, développer la cohérence des approches et permettre des innovations dans le cadre d'un dialogue permanent avec les territoires. La Région mettra en place des Ateliers régionaux des Acteurs de l'Aménagement permettant de diffuser des ressources mutualisées, pouvant notamment s'appuyer sur le réseau régional des agences d'urbanisme (URBA8) et en lien avec les services de l'Etat. D'autres outils à dimension sectorielle (notamment mentionnés dans les mesures d'accompagnement du fascicule des règles) seront également mis en place dans un même objectif d'accompagnement des territoires.
A titre d'exemple, au-delà des règles relatives à la gestion économe de l'espace, c'est bien une nouvelle culture de l'aménagement qu'il faut partager intégrant des nouveaux modes de faire en matière de foncier. Ces nouveaux modes de faire seront valorisés, partagés, discutés, contribuant ainsi à diffuser les innovations et faire preuve de résilience. La structuration de la donnée ainsi que sa mutualisation constituent enfin un enjeu majeur pour la mise en œuvre des objectifs et des règles. La plateforme régionale de mutualisation de données Géo2France contribuera à améliorer la connaissance partagée des thématiques portées dans le SRADDET (mobilité, foncier, habitat, biodiversité…).

Mobiliser les politiques régionales et faire évoluer les approches contractuelles

La « prescriptivité intelligente », c'est aussi un équilibre entre la « règle » et le contrat. La portée d'une règle collective sera d'autant plus importante si elle s'accompagne d'engagements mutuels traduisant une continuité entre la planification et l'aménagement opérationnel. A titre d'exemple, « développer une stratégie d'aménagement visant l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales » constitue une règle pouvant être appuyée par plusieurs démarches opérationnelles. Ainsi plusieurs politiques régionales pourront être mobilisées pour contribuer à œuvrer en ce sens (PRADET, politique artisanat commerce…), des appels à manifestation d'intérêt pouvant être mis en place. Par ailleurs, la mise en œuvre du SRADDET pourra s'appuyer sur différentes formes de contractualisations : contrats à l'échelle des espaces de dialogue, contrats avec les EPCI mais aussi le Contrat de Plan Etat Région. Un Observatoire de l'action territoriale sera mis en place favorisant l'articulation et la cohérence des contractualisations territoriales et développant le lien entre planification et programmation.

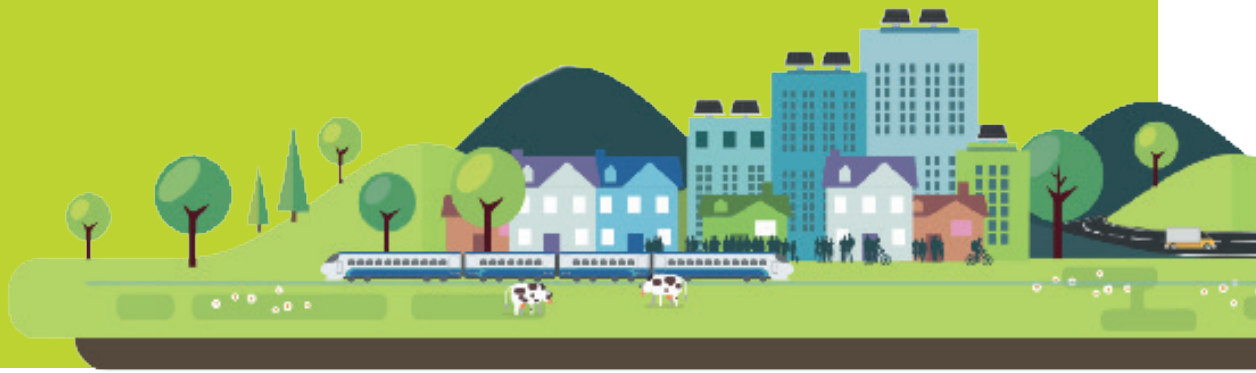
Ces différentes ambitions en faveur d'une mise en œuvre efficace du SRADDET seront notamment portées par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040, aux côtés des Directions opérationnelles de la Région. La dimension partenariale étant essentielle pour créer une dynamique régionale au service des territoires, l'Agence développera les coopérations avec les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les Universités, les Chambres régionales, les

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



SRADDET
Partie 1 : le diagnostic régional

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SOMMAIRE

INTRODUCTION 17

PARTIE I : Une région en mutations 19

A. Une région productive confrontée aux défis environnementaux 19
B. Une transformation profonde des modes de production qui vient perturber les logiques de création d'emplois, d'importantes conséquences sur l'emploi 21
C. Une société de la connaissance et du bien-être qui reste à pleinement intégrer 23
D. Une ouverture des sociétés qui oblige les institutions à s'adapter 25

PARTIE II : Différents systèmes aux interactions complexes 27

A. Une région aux héritages en reconversion 27
B Des espaces de vie pluriels et diversifiés articulés autour de systèmes territoriaux d'envergure variable 30
C Une région de contrastes économiques 35
D Une ouverture géographique importante mais des enclavements qui subsistent 38
E Une région confrontée à de fortes disparités sociales et territoriales 42

PARTIE III : Synthèse du diagnostic 47



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

LE DIAGNOSTIC

Le diagnostic présenté dans ce document d'orientation répond aux ambitions de l'Article R.4251-2 Décret du 3 août 2016 relatif à l'élaboration du SRADDET : « Le rapport du schéma fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région, identifie les enjeux dans les domaines de compétence du schéma, expose la stratégie régionale et fixe les objectifs qui en découlent ». Il constitue une synthèse d'éléments de diagnostics produits par la Région et ses partenaires au cours des 3 dernières années parmi lesquels des travaux réalisés en régie ou en partenariat avec l'Insee, les agences d'urbanisme ou encore le monde de la recherche. Ces travaux se sont également enrichis des conclusions des ateliers régionaux et territoriaux menés dans le cadre de l'élaboration du schéma.

Une première partie introductive permet de mettre en évidence les mutations à l'œuvre dans la région et les défis qu'elles génèrent pour le développement régional. Une seconde partie fait l'état des lieux des recompositions et des espaces à enjeux , mais aussi des fragilités auxquelles le territoire est exposé, en s'attelant à la mise en évidence de spécificités et disparités infrarégionales. Enfin, une partie conclusive permet de dégager trois enjeux transversaux pour la construction de trajectoires de transitions.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTIE I

Une région en mutations

Alors que la région a connu une transformation profonde de son économie dans les dernières décennies, dont les conséquences sociales et environnementales se font toujours sentir, elle est aujourd'hui confrontée à une nouvelle vague de mutations. Ces dernières procèdent des défis environnementaux qui viennent impacter l'ensemble des pratiques de la région et son économie, mais également du système économique qui continue à évoluer, des progrès technologiques accélérés par le numérique, de l'évolution des modes de vie et de l'accroissement continu des échanges. Ces mutations agissent à des niveaux et des échelles différentes, elles s'accélèrent et se complexifient. Elles amènent à des reconfigurations de l'action publique, à la fois à l'échelle des territoires mais également de la région dont la création à partir des deux entités Nord-Pas-de-Calais et Picardie annonce de nouvelles ambitions pour s'inscrire dans le monde de demain.

A. Une région productive confrontée aux défis environnementaux

Alors que le développement régional a reposé sur la mise en valeur de ses ressources, la prise de conscience des contraintes environnementales peut se transformer en nouvelles opportunités.

1. Des impacts potentiellement importants du changement climatique, dans une région située en zone tempérée

Dans un objectif de limitation des effets du changement climatique à une hausse des températures de 2°C, la région et ses habitants sont soumis à des engagements qui imposent de diviser par 4 (depuis 1990) les émissions de gaz à effets de serre à l'horizon 2050 (le « facteur 4 » inscrit dans la loi de transition énergétique de 2015 -Loi TECV- qui reprend des engagements internationaux). Actuellement, ces émissions rapportées au nombre d'habitants sont supérieures à la moyenne française, en raison du profil industriel de la région. La tendance est à la baisse par rapport à 1990, mais des efforts importants restent à accomplir pour remplir les objectifs à venir, notamment dans les secteurs résidentiels et transports.

L'objectif du facteur 4 aura des effets importants sur le secteur productif (déjà soumis à des quotas), mais également sur les modes de consommation, l'organisation des mobilités, la planification territoriale, avec la nécessité d'intégrer ces objectifs de réduction à l'ensemble des activités.



© Dominique Bokalo - Région Hauts-de-France

Les effets du changement climatique pourraient se traduire dans la région, outre une montée des températures, par une augmentation des événements exceptionnels (vents violents, pluviométrie, canicule, etc.) qui conjuguées à des vulnérabilités spécifiques dans certains territoires régionaux (littoral, zones urbaines, milieux naturels, etc.) auront pour conséquence une hausse des risques. Des stratégies d'adaptation prenant en compte ces risques de manière intégrée, notamment en lien avec les risques industriels très présents dans la région, devront être mises en place. Elles pourraient ainsi développer une « culture du risque » qui abandonne l'objectif de risque zéro pour mettre l'accent sur l'anticipation.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. Un mode de développement soumis à la pression sur les ressources, notamment énergétiques

Du fait de ses activités industrielles et agricoles et de la densité de sa population, notamment dans les agglomérations, la région est fortement consommatrice d'énergies fossiles. Leur coût croissant incite à la recherche d'efficacité énergétique qui passe par des innovations technologiques, notamment dans l'industrie et les transports (véhicules électriques, etc.), mais aussi par une meilleure isolation des logements, plus anciens en région qu'en moyenne nationale. Ces logiques de réduction de la consommation (objectif de baisse de 50 % de la consommation énergétique finale entre 2012 et 2050 inscrit dans la loi TECV) passent également par des stratégies de sobriété de long terme dans l'aménagement du territoire pour mieux articuler urbanisation et déplacements, tout en améliorant la qualité de vie des habitants. Enfin, les contraintes de renouvellement du mix énergétique entrainent le développement des énergies renouvelables (objectif de 32 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2030 dans la loi TECV) qui peuvent constituer de nouvelles filières industrielles : les énergies marines renouvelables dont l'éolien off-shore, le grand marémoteur et l'hydrolien, la filière bois-énergie, la mise en valeur de la biomasse par le recyclage des matières organiques présentent des potentiels intéressants dans la région.

Bien que relativement urbanisée, la région bénéficie d'une vraie richesse dans le domaine de la biodiversité notamment sur le littoral, dans l'estuaire de la Somme et au sein d'espaces naturels préservés grâce à des politiques volontaristes, ceci malgré une faible surface de forêts dans le nord de la région. Cette biodiversité tend à reculer en raison de l'extension de l'urbanisation qui fragmente les continuités écologiques et de la pollution des sols. Or, la nature rend des services jusqu'ici mal évalués, dit services éco-systémiques, qui renforcent la robustesse des territoires face aux perturbations écologiques, jouant notamment un rôle dans l'adaptation au changement climatique.

Au-delà des aspects purement écologiques, la disponibilité du foncier commence à se poser car il est le support de toutes les activités. Contrairement au Benelux, les acteurs régionaux ont profité d'une densité faible d'occupation de l'espace, dont l'utilisation n'a pas été suffisamment optimisée. Aujourd'hui se pose la question de la qualité du foncier et de sa localisation, alors que les espaces agricoles continuent de se contracter sous l'effet de l'urbanisation (ce mouvement étant soumis à l'évolution de la conjoncture immobilière). En effet, les espaces les plus convoités se situent au voisinage des villes, c'est pourquoi la présence de nombreuses friches industrielles peut représenter une opportunité, si la question du coût de leur dépollution est prise en compte. Enfin, conséquence d'une présence industrielle et agricole forte, ainsi que de l'essor des déplacements, la pollution fragilise les ressources régionales, à la fois les sols, mais aussi l'air qui est de qualité médiocre dans les villes, et a des impacts sur la santé des populations.

Cette pollution contribue également à détériorer la qualité de la ressource en eau, ce qui peut à terme fragiliser l'approvisionnement de certaines zones, notamment dans la métropole lilloise.

3. la population régionale particulièrement exposée aux risques naturels météo-sensibles

Le risque d'inondation est le premier risque naturel : le changement climatique pourrait d'une part accentuer le régime des précipitations hivernales et donc entraîner des crues plus brusques, intenses et fréquentes. La recrudescence de ces catastrophes naturelles aurait des impacts matériels, écologiques et humains (en termes sanitaires notamment). D'autre part, la montée de la mer et des risques accrus de surcote pourraient réduire les capacités d'évacuation des crues vers la mer. Les populations les plus exposées sont situés le long de la Somme (Abbeville), dans l'agglomération lilloise et dans un arc de cercle entre Béthune et Valenciennes, et le long du littoral entre Calais et Dunkerque. L'augmentation des précipitations hivernales peut paradoxalement coexister avec des canicules estivales plus intenses et nombreuses.

Les impacts du changement climatique sur le littoral se manifesteront, parfois conjointement par l'élévation du niveau moyen de la mer (qui a déjà gagné 10 cm depuis 1955 à Dunkerque), l'exacerbation des vagues et surcotes, l'augmentation de la profondeur d'eau en proche côtier, avec en sus des tempêtes probablement plus fréquentes et plus intenses. Ces phénomènes accentueront l'érosion du littoral, qu'il soit sableux comme c'est principalement le cas pour le littoral des Hauts-de-France, ou rocheux, avec une augmentation du risque de submersion marine, et un risque accru en termes de sécurité maritime.

Ces risques côtiers accrus concernent un espace littoral qui concentre une population importante et de nombreuses infrastructures. En outre l'arrière-littoral est en grande partie constitué de polders, dont le niveau est situé sous le niveau de la mer, et parfois vulnérable à une éventuelle progression du biseau salé dans la nappe. Une étude du Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales en 2010 situe en zone basse (sous la cote centennale) 75 825 bâtiments, 4 302 km de linéaires d'infrastructures et 7 363 hectares de surface de sites d'intérêt écologique.

L'impact du risque climatique sur les aléas gravitaires, bien que complexe et encore mal connu, devrait entraîner une augmentation des glissements de terrain superficiels du fait de l'accroissement du régime pluviométrique. L'érosion des sols risque d'encore augmenter, en dégradant la qualité des cours d'eau.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La variabilité du niveau hivernal des nappes souterraines en particulier pourrait amplifier l'instabilité des falaises et des cavités souterraines d'origine anthropique telles que les carrières souterraines, les mines, galeries, marnières, catiches et abris refuges des deux guerres… Tout le territoire des Hauts-de-France situé sur la nappe de la Craie en particulier est concerné par ce phénomène.
Le réchauffement marin et de l'Aa pourrait en été poser problème pour le refroidissement de la centrale nucléaire de Gravelines.
Enfin, le changement climatique devrait entraîner une augmentation de la propension aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles (qui dégraderont les constructions et les infrastructures, notamment dans le versant nord),

Les sécheresses et canicules (déjà plus fréquentes depuis 1955) devraient augmenter le risque d'éclosion et de propagation de feux de forêts. Une remontée vers le nord du risque d'incendies en forêt s'opérerait notamment vers des territoires jusque-là épargnés tels que la région Hauts-de-France.

Les conditions météorologiques telles que le vent, l'humidité ou la température jouent un rôle important dans la diffusion, la dispersion ou la dégradation des polluants dans l'air. Les canicules pourront exacerber les effets de la pollution de l'air.

La pollution atmosphérique, localement chronique, réduit l'espérance de vie, provoque et/ou exacerbe des pathologies, notamment respiratoires, allergiques et cardio-vasculaires, et l'Organisation Mondiale de la Santé l'a classée comme cancérigène en 2013. Ces changements favorisent la pollution par l'ozone, conjointe à une pollution particulaire qui affecte la santé humaine et celle des arbres et autres plantes, au profit de zoonoses et maladies vectorielles (véhiculées par les moustiques et tiques notamment). Elle nuit aussi à l'agriculture et aux forêts, détériore les bâtiments, acidifie et eutrophise les eaux et contribue parfois aux nuisances olfactives.

En France, la qualité de l'air extérieur est surveillée par les Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air, avec pour objectifs le respect des réglementations nationales et européennes, l'information du public et des décideurs, le développement des connaissances scientifiques etc. Ce suivi alimente la publication de l'indice ATMO qui permet de caractériser de manière simple et globale la qualité de l'air d'une agglomération urbaine élaboré à partir des concentrations de quatre polluants indicateurs de la pollution atmosphérique : le dioxyde de soufre (SO2), le dioxyde d'azote (NO2), l'ozone (03) et les poussières en suspension (PM 10).

Concernant les 4 polluants principalement suivis par ATMO, les Hauts-de-France se situent dans une situation intermédiaire au regard de la qualité de l'air avec un nombre de jour de bonne ou très bonne qualité qui varie de 311 jours dans l'agglomération dunkerquoise à 245 jours dans l'agglomération lilloise. Globalement et hormis dans les grands ports la façade littorale bénéficie d'un air extérieur de meilleure qualité favorisé par un climat transportant les polluants vers d'autres territoires. Ailleurs, les agglomérations de la région connaissent un nombre de jours avec un air de bonne qualité limité par l'importance du trafic routier, par les émissions gazeuses et particulaires d'origine industrielle et agricole.

4. Une prise de conscience contrastée des potentialités de développement induites par ces évolutions

Ces évolutions et ces nouvelles contraintes constituent aussi des opportunités de développement. C'est particulièrement vrai dans une région qui a été touchée de manière précoce par les pollutions environnementales. C'est pourquoi la région a été pionnière dans la démarche de troisième révolution industrielle (TRI) qui, après celles du charbon et de l'électricité, entend miser sur le développement des énergies renouvelables, leur stockage et leur distribution, en même temps que sur l'efficacité énergétique ainsi que sur l'économie circulaire et de la fonctionnalité. À partir d'un modèle théorisé par le prospectiviste Jérémy Rifkin, la région a donc développé son propre master-plan Rev3 pour accompagner par l'innovation la transformation de ses filières d'excellence dans l'agro-industrie, les transports et l'énergie en mobilisant les ressorts de l'économie circulaire (elle repose sur la réutilisation des matériaux utilisés dans un processus pour un autre processus, par exemple le recyclage des déchets pour créer de l'énergie dans une zone d'activité) et de l'économie de la fonctionnalité (elle repose sur la création de biens immatériels et de services plutôt que des objets, par exemple la location de services de mobilité plutôt que la vente de voitures).

Ces projets portés au niveau des entreprises et des acteurs sont à articuler avec des démarches territoriales soutenues par des dispositifs nationaux tels que les agendas 21, les plans climat territoriaux et les territoires à énergie positive. Un travail de recensement réalisé par la DREAL et le CERDD montre le foisonnement de ces initiatives bénéficiant d'une bonne couverture régionale, mais qui restent dépendantes d'une ingénierie territoriale.

B. Une transformation profonde des modes de production qui vient perturber les logiques de création d'emplois, d'importantes conséquences sur l'emploi

La région a connu un mouvement de transformation de son économie encore plus marqué qu'ailleurs en France, cette dynamique est toujours en cours et devrait continuer à faire sentir ses effets sur l'évolution des emplois.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1. Une dynamique de reconversion industrielle toujours active qui fait évoluer les bases productives régionales

À l'instar d'autres régions françaises et des pays avoisinants, la région a connu une forte désindustrialisation depuis les années 80. Ce mouvement y a toutefois été particulièrement marqué en raison de son profil productif. Des secteurs ont disparu, d'autres ont été profondément transformés, depuis les mines jusqu'au textile, à la sidérurgie, la métallurgie et la production manufacturière de biens de moyenne consommation. Aujourd'hui, l'économie régionale est composée aux trois quarts d'activités de services, part presque équivalente à la moyenne nationale. Il convient néanmoins de souligner que les activités de services restent étroitement liées à celles de l'industrie : il s'agit des services aux entreprises. Ce secteur tertiaire se compose du tertiaire supérieur concentré dans les pôles urbains et d'activités présentielles, tournées vers la population présente sur le territoire. Les activités présentielles, tournées vers les besoins de la population présente, sont sous-représentées dans la région. Elles pourraient représenter un gisement d'emplois dans certains espaces, même si elles ne pourront pas compenser la fragilité de certains territoires très dépendants des mécanismes de transferts publics et sociaux dont l'évolution est incertaine.



© Le journal d'Abbeville - Olivier Bacquet

Par ailleurs, la région en phase de reconversion industrielle conserve sa spécificité productive. Elle compte des secteurs d'excellence dans les transports, l'énergie, la bioéconomie, la chimie, la sidérurgie et l'industrie lourde, les industries créatives, etc. Ce sont des domaines innovants à forte valeur ajoutée inscrits dans l'internationalisation des échanges. Ils relativisent la nature tertiaire de l'économie régionale, les activités industrielles et agricoles contribuant de manière significative au PIB régional. Les activités secondaires et tertiaires sont inter-pénétrées, à la fois au niveau des entreprises qui externalisent leurs services mais également des activités commerciales qui adoptent des processus industrialisés.

En effet, amplifiés par le numérique, l'impact des évolutions technologiques sur les processus productifs va en s'accélérant. Les progrès des sciences du vivant et des nanotechnologies couplés à la puissance de calcul et aux capacités de stockage permises par le numérique ouvrent toujours plus de possibilités pour le développement économique. Dans le secteur productif, deux évolutions majeures et concomitantes sont en cours, celle de l'intelligence artificielle qui permet l'accélération de la robotisation et de l'automatisation et celle de l'organisation et de la circulation de l'information, qui permet de concevoir des unités de production décentralisées. Elles se traduisent par la conception d'usines du futur entièrement automatisées ou le développement des « fab labs » permettant de produire des biens de consommation au plus proche des besoins grâce à des imprimantes 3D. La région compte aussi un vivier significatif de start-ups et de créateurs fédérés autour de l'écosystème French Tech, mais il reste encore à développer l'appropriation du numérique dans les secteurs plus classiques pour éviter que de grands opérateurs de contenu ne viennent déstructurer les secteurs de l'industrie et du commerce.

2. Une fragilisation des emplois et des enjeux de montée en compétences

Du fait de ces évolutions, la région a perdu un grand nombre d'emplois industriels au cours des dernières décennies. Ces pertes n'ont pas été compensées numériquement par les créations d'emplois dans les services. De plus, les emplois créés ne sont pas forcément de la même qualité, ils sont généralement moins rémunérateurs, plus souvent à temps partiel et à durée déterminée. Ils sont également plus féminisés et globalement moins qualifiés.

Les impacts du développement du numérique et notamment des progrès de l'automatisation pourraient continuer à faire évoluer le profil des métiers dans la région. En effet, les processus de robotisation qui se développent dans la production manufacturière commencent à s'étendre aux activités de services comme la banque et l'assurance et pourraient toucher à terme de nombreux

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

postes de moyenne qualification. Les prévisions de création d'emplois dans les prochaines années tablent sur une croissance continue des métiers de l'informatique et des services aux entreprises. Elles mettent également en évidence une dynamique d'évolution des compétences dans les emplois existants avec l'introduction de technologies environnementales dans les métiers du bâtiment, ou la poursuite du développement du numérique dans les emplois de services par exemple. Enfin, les métiers qualifiés devraient poursuivre leur croissance, tandis que ceux du soin et de l'aide aux personnes devraient bénéficier du vieillissement de la population et du remplacement de nombreux départs en retraite. On assisterait alors à une dualisation du marché du travail entre des postes hyper-qualifiés et des emplois de services peu qualifiés. Ces emplois doivent faire l'objet d'une montée en qualification pour leur permettre de tirer parti des évolutions technologiques et d'offrir des conditions de travail satisfaisantes à ceux qui les occupent.

C. *Une société de la connaissance et du bien-être qui reste à pleinement intégrer*

Si la région reste une des plus jeunes de France avec un taux de natalité supérieur à la moyenne, elle est aussi celle qui a le plus faible niveau de développement humain parmi les régions métropolitaines. Il existe donc un fort enjeu pour permettre à cette population jeune de mieux s'intégrer dans une société où les logiques de connaissance et d'innovation sont au cœur des évolutions.



© Auer Weber/Vize

1. Un capital humain à renforcer dans une région jeune

Le niveau de développement humain a progressé au cours des dernières années mais il est freiné par une dégradation des conditions de santé et des fluctuations des niveaux de revenus. C'est sur la dimension éducation que la région a le plus progressé, avec une augmentation de la part des bacheliers et diplômés du supérieur. Les Hauts-de-france comptent un nombre important d'étudiants et de centres de recherche, même si le poids de la R&D dans le PIB régional reste insuffisant. Parallèlement à cette dynamique, le nombre d'élèves qui sortent du système scolaire sans qualification ainsi que ceux concernés par l'illettrisme ne baisse pas significativement. On assiste donc à une dualisation des qualifications entre logique de rattrapage pour le plus grand nombre et creusement des difficultés pour certains, qui handicape leurs capacités d'insertion sociale.

Ces phénomènes sont d'autant plus significatifs que la région est toujours concernée par de faibles taux d'activité, notamment celui des femmes qui est un des plus faibles de France. Cette situation est liée à des contextes historiques dans des territoires en difficulté, avec un niveau de grossesses adolescentes élevé et de nombreuses familles monoparentales en situation de précarité.

Ces éléments structurants, couplés aux difficultés économiques des dernières années, expliquent que le niveau d'inégalités qui avait baissé depuis les années 70 soit reparti à la hausse depuis les années 2000, avec une accélération depuis 2008, notamment pour les plus jeunes.

2. Une aspiration à la qualité de vie qui devient un levier d'attractivité territoriale

Cette aspiration traduit le passage d'une société de la survie à l'abondance. Si les besoins fondamentaux sont remplis, d'autres aspirations peuvent émerger. Ces logiques ne sont pas forcément les plus caractéristiques de notre région, marquée par une culture productive et où la précarité sociale reste forte. Toutefois, en lien avec la qualification croissante des habitants et la montée des préoccupations environnementales, les questions de qualité de vie deviennent centrales. Selon une enquête du CREDOC menée pour le compte du CGET au printemps 2017, les habitants sont d'autant moins satisfaits de leurs conditions de vie qu'ils habitent dans un quartier de politique de la ville ou dans des grandes agglomérations. Les perceptions de la qualité de vie dépendent entre autres de la présence d'aménités naturelles, de la lutte contre la pollution et ses effets sur la santé, de la présence de services de qualité pour la formation, la culture, les activités récréatives. À tel point que des indicateurs complémentaires au PIB se développent pour mesurer le développement non plus uniquement à l'aune de la

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

croissance économique mais également du bien-être et de la santé sociale des populations.

Ce mouvement se double d'une préoccupation autour de « l'accélération du monde », une tendance à la croissance du volume et du rythme des échanges sous l'effet du progrès technologique. Ces questions ont amené à la mise en place dans certains territoires en Italie puis en France (à Lille et Dunkerque dans la région) de politiques des temps qui s'intéressent aux conditions de vie des habitants et notamment à leurs rythmes de travail et de déplacements. Elles ont aussi marqué l'émergence du mouvement dit « *slow* » qui insiste sur la qualité des relations sociales et prône un ralentissement de nos rythmes de vie : de la restauration rapide à une alimentation plus qualitative et autoproduite, du tourisme de masse à un tourisme de rencontres, de la grande vitesse aux mobilités douces (marche à pied, vélo). L'évolution de ces aspirations parallèle à celle des modes de vie a des impacts sur les modes de consommation et notamment la localisation des commerces, qui se sont fortement développés dans les dernières décennies à la périphérie des agglomérations, parfois au détriment des activités de centre-ville. Selon l'ADCF, en France aujourd'hui, 62 % du chiffre d'affaires du commerce se réalise en périphérie, contre 25 % en centre-ville et 13 % dans les quartiers. Ce modèle du centre commercial en agglomération pourrait être amené à cohabiter avec d'autres pratiques plus dématérialisées et collaboratives, avec le risque de créer de nouvelles friches commerciales mais également l'opportunité de revitaliser les centres urbains. L'évolution des modes de consommation devrait amener à une segmentation entre équipements de proximité et équipements commerciaux de plus grande dimension, sans que ces types de commerces ne soient incompatibles, mais aussi amener de nouvelles pratiques - rendues possibles par le numérique à l'image du développement du crosscanal (consultation en ligne par le client et poursuite de l'achat en magasin) - qui auront des retombées sur l'organisation territoriale.

Ces éléments de qualité de vie deviennent un vecteur d'attractivité territoriale. Longtemps freinés par une image négative, certains territoires régionaux misent sur des actions culturelles et des grands événements pour changer cette image et redonner une fierté à leurs habitants (Lille 2004 capitale européenne de la culture, le Louvre Lens et la démarche bassin minier Unesco) ; cette nouvelle offre territoriale concerne à la fois les grandes villes comme Lille et Amiens pour le tourisme d'affaires et de week-ends mais aussi les territoires ruraux avec le tourisme vert qui propose des activités de nature et de plein air.

3. Des dynamiques d'innovation et de connaissance au cœur des processus de développement

Le développement du numérique permet une accélération du progrès technologique. Favorisant les fonctionnements horizontaux par-delà les intermédiations, ces technologies bousculent les pratiques établies et peuvent déstabiliser certains modes de fonctionnement. En lien avec la croissance des usages, un fort développement des secteurs liés au numérique est anticipé, à la fois dans les domaines de haute technologie, mais également dans des activités de service dont le caractère innovant n'est pas purement technologique, comme les activités de partage et d'économie de la fonctionnalité. Il existe en région Hauts-de-France un enjeu de diffusion de ces technologies dans les villes et les campagnes au sein des secteurs traditionnels, commerce, artisanat et PME mais aussi collectivités locales et associations.

Ces évolutions ont des conséquences sur les types d'emplois et les conditions de travail. Reposant sur une organisation légère, ces technologies favorisent réactivité et dissémination des structures. Le salariat qui s'était imposé au siècle précédent notamment dans la région comme la principale forme d'emploi, pourrait reculer au profit du statut d'indépendants ou d'autoentrepreneurs, avec notamment le retour du travail à la tâche. Le développement de plateformes de services pourrait concerner nombre de secteurs d'activités (transports, hôtellerie, restauration, éducation, banques, assurances) et accélérer ce mouvement. De nouvelles protections collectives seront donc à imaginer. Parallèlement, avec une demande d'actifs toujours plus qualifiés, les possibilités de formation tout au long de la vie pour faciliter les transitions professionnelles sont un atout de compétitivité territoriale, notamment dans une région où les niveaux de formation initiale sont faibles. Universités, écoles professionnelles et organismes de formation sont mis en concurrence, y compris au niveau international, pour répondre à ces nouveaux besoins dans le cadre d'un marché de l'éducation en pleine croissance au sein duquel les acteurs publics ne sont plus seuls.



© Didier CARETTE / NAI

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

D. *Une ouverture des sociétés qui oblige les institutions à s'adapter*

La région a été particulièrement concernée par l'ouverture des économies et des sociétés, un phénomène qui a pu déstabiliser certains compromis et modes de gouvernance.

1. Une région qui a profité de l'accélération des échanges mais qui en connaît aussi les contrecoups

La région est largement insérée dans l'internationalisation des échanges, à la fois les flux de personnes avec le tunnel sous la Manche, le port de Calais et les dessertes TGV, mais aussi les flux de biens et services. Sa position en frange de deux villes-monde, Londres et Paris, et notamment les liens quotidiens entretenus avec l'Ile-de-France, la place au cœur de ce système. L'économie régionale a ainsi profité de l'ouverture des frontières, elle attire des investissements étrangers, une grande part de son activité s'insère dans des flux d'import-export et elle compte de nombreux groupes internationaux. Toutefois, cette ouverture la rend vulnérable aux évolutions de la conjoncture internationale et aux interrogations sur les évolutions du commerce international (retour des barrières douanières et « protectionnisme européen » notamment).

Voisine de la Belgique et du Royaume-Uni, la région a beaucoup profité de la construction européenne. Les fonds structurels ont aidé à la reconversion industrielle, tandis que la PAC (politique agricole commune) a permis l'évolution du modèle agricole et que les différents programmes Interreg ont facilité les échanges transfrontaliers. Paradoxalement, c'est aussi l'une des régions les plus touchées par l'euroscepticisme, avec une construction européenne identifiée à une ouverture non régulée des frontières. Ceci alors que la construction européenne traverse une phase d'incertitudes marquée par le Brexit et des perspectives de recul de l'intégration.

Cette ouverture des sociétés et des économies a pour conséquence de fragiliser une partie de la population. France Stratégie a analysé ces phénomènes dans son rapport « Lignes de faille » d'octobre 2016. Les experts ont mis en évidence le décalage entre les perceptions des inégalités sociales et territoriales, des ressorts du vivre ensemble et des perspectives de mobilité sociale avec les évolutions effectivement constatées au travers des statistiques. Ces perceptions négatives se traduisent par une défiance croissante vis-à-vis des institutions qui structurent nos sociétés. Ainsi, d'une des régions qui votaient le plus, les Hauts-de-France sont devenus l'une des régions où la participation électorale est la plus faible.

Ces éléments illustrent une difficulté à se projeter dans l'avenir, alors que la mobilité sociale dans les cinq départements de la région est l'une des plus faibles de France métropolitaine et que la situation des jeunes de moins de 25 ans apparaît particulièrement fragilisée.

2. Une régulation publique qui s'adapte à ces évolutions

Les institutions territoriales et leurs modes de gouvernance ont connu des évolutions en continu pour mieux s'adapter aux aspirations sociétales et aux évolutions des modes de vie, notamment ceux liés à l'accélération des mobilités. La dernière réforme territoriale a pour ambition de construire des régions plus efficaces autour des métropoles, ainsi que de favoriser le regroupement des intercommunalités dont le nombre a été diminué de 40 %. Elle encourage également l'articulation entre niveaux territoriaux pour une action publique plus cohérente, avec une rationalisation des compétences par grands blocs, une suppression de la clause générale et la création d'un forum de gouvernance entre acteurs publics pour mutualiser les politiques. On peut supposer que d'autres réformes viendront approfondir les questions de coopération interterritoriale, traiter des enjeux au-delà des frontières institutionnelles dans le domaine de l'eau, de l'air ou des mobilités par exemple. Ainsi, à l'instar des schémas transfrontaliers, d'autres schémas pourraient éventuellement émerger sur la coopération inter-régionale ou la mer.

D'autres évolutions sont en cours autour de l'agilité de l'action publique, pour développer sa capacité à répondre de manière réactive, à placer les usagers au cœur des préoccupations. C'est là l'enjeu des démarches de design public.

La création de la région Hauts-de-France est issue de ce mouvement de réforme en continu. Elle doit maintenant prendre sa place dans le paysage territorial sur la base des deux anciennes régions. Il lui reste à construire sa propre vision géopolitique autour d'un axe nord-sud qui va de Francheville au Benelux et à l'Europe du nord-ouest, contrebalancé par les voisinages de la Normandie à l'ouest et du Grand Est, deux nouvelles régions elles aussi.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTIE II

Différents systèmes aux interactions complexes

Au-delà des défis posés par les mutations à l'œuvre dans la région, l'élaboration du futur Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – ayant une vocation à articuler de nombreux documents de planification et dont la valeur ajoutée résidera dans son caractère transversal – nécessite un premier travail de remise à plat des connaissances quant aux ressources de toutes natures dont dispose la région des Hauts-de-France.

L'analyse qui suit permet un premier état des lieux des recompositions et des espaces à enjeux , mais aussi des fragilités auxquelles le territoire est exposé, en s'attelant à la mise en évidence de spécificités et disparités infrarégionales. Son objet premier consiste à partager de grands constats transversaux qui permettront *in fine* d'identifier les enjeux à relever.

Segmentée en cinq sous-parties, l'analyse territoriale débutera par une mise en regard du caractère diversifié des territoires à travers la richesse du patrimoine et des ressources naturelles, mais dont la préservation est parfois rendue difficile. Les dynamiques humaines et économiques seront ensuite étudiées, laissant entrevoir un fonctionnement systémique largement déterminé par des recompositions spatiales et productives, et dont les configurations dépassent le seul clivage urbain/rural. Les dernières sous-parties mettront en évidence des contrastes économiques et sociaux assez marqués, dans une région située dans une position « carrefour » au sein du triangle Londres-Bruxelles-Paris, et dotée de l'influence de deux moteurs métropolitains qui impactent la structuration du territoire.

A. Une région aux héritages en reconversion

1. Un patrimoine à la croisée des trajectoires de développement

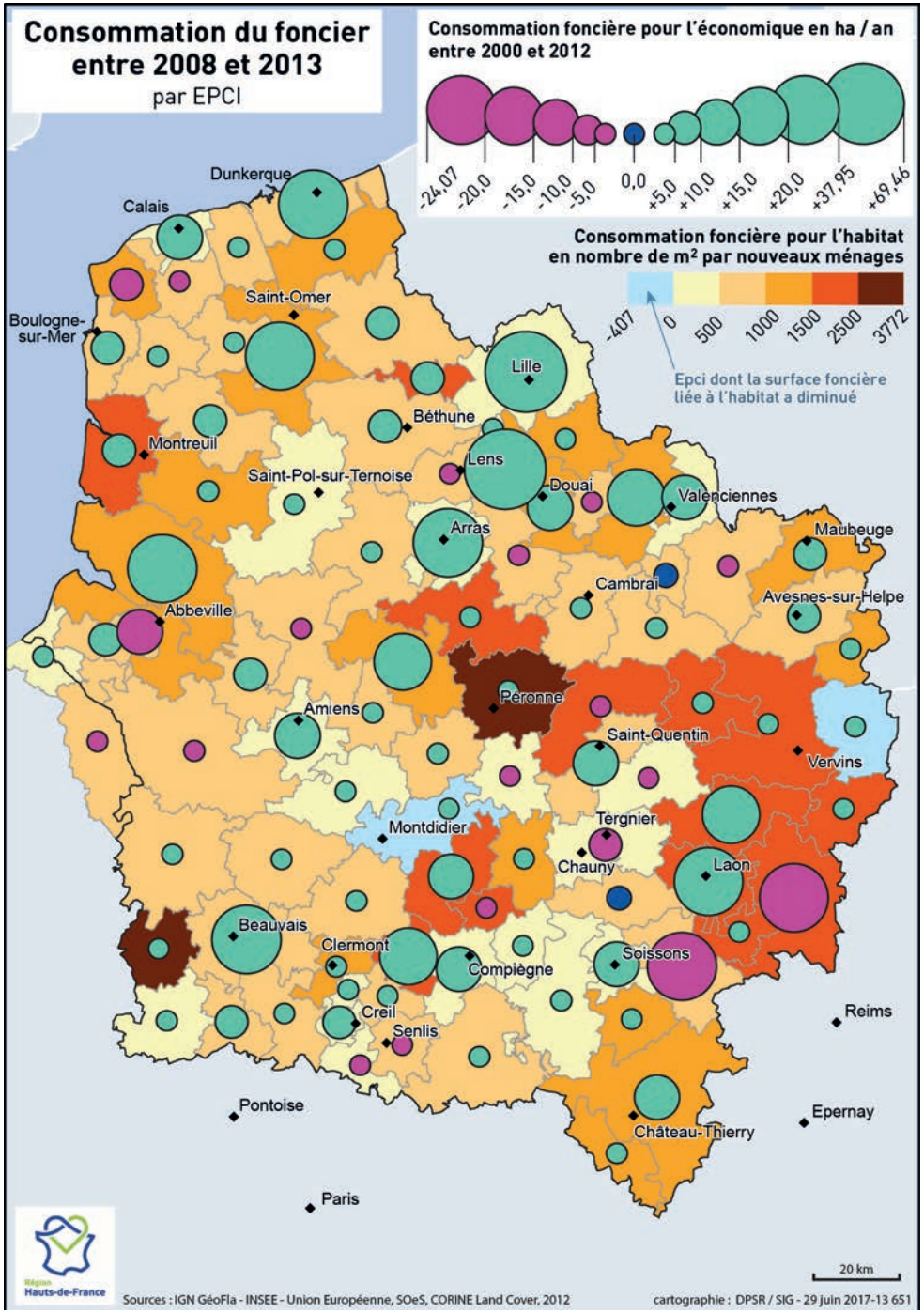
Le patrimoine naturel et culturel des Hauts-de-France est à considérer dans le cadre d'une région fortement modelée par l'homme. L'image et les représentations qui lui sont habituellement associées ne prennent pas suffisamment en référence les monuments prestigieux, les villages pittoresques ou encore les sites naturels d'exception qui la composent. La marque de l'homme est omniprésente dans l'histoire des conflits, des destructions et des reconstructions qui les ont accompagnées, dans les paysages urbains, miniers et industriels qui continuent à se transformer. Quant à la nature, elle révèle des pépites comme les espaces dunaires désormais protégés ou les Grands Sites de France (Baie de la Somme ; Deux Caps). La coexistence de la nature avec l'homme et la ville pourrait constituer une nouvelle trajectoire de développement (prise de conscience, reconnaissance, savoir-faire).

Une forte pression urbaine qui pèse sur les terres agricoles, la biodiversité, les aménités et ressources naturelles

Plusieurs sources sont mobilisables pour mesurer l'occupation des sols. Afin d'identifier les dynamiques en cours par rapport aux autres territoires métropolitains, l'analyse s'appuie ici sur la source Corine Land Cover qui est un inventaire biophysique de l'occupation des sols et de son évolution en 44 postes pour la France métropolitaine produit par interprétation visuelle d'images satellitaires.

Même si les terres agricoles couvrent plus des trois quarts du territoire régional (76,4 %), elles sont assez fortement menacées par la pression urbaine. En moyenne, 2 177 ha sont artificialisés tous les ans depuis 2000 (source : Corinne Land cover 2012). Cette croissance représente 6,8% de la croissance de France métropolitaine alors que la région représente 9,4% de la population. Le rythme moins rapide s'explique en premier lieu par une moindre croissance démographique. Ainsi, l'extension urbaine liée à l'habitat représente à elle seule 1 671 ha par an en Hauts-de-France, soit 826 m² par nouveau ménage comparable au ratio national de 793 m² par nouveau ménage. Si cette pression impacte peu les espaces naturels de manière quantitative, elle fragmente les continuités écologiques ; la partie nord de la région est ainsi l'un des territoires les plus fragmentés d'Europe. Aussi, si la région possède une biodiversité remarquable avec 16,6 % de son territoire classé en ZNIEFF de type 1 (contre 8,9 % à l'échelle

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



nationale), les grands ensembles éco-paysagers présentant un grand intérêt pour le fonctionnement de la biodiversité (ZNIEFF de type 2) ne représentent que 18,6 %, contre 25,4 % à l'échelle de la France métropolitaine.

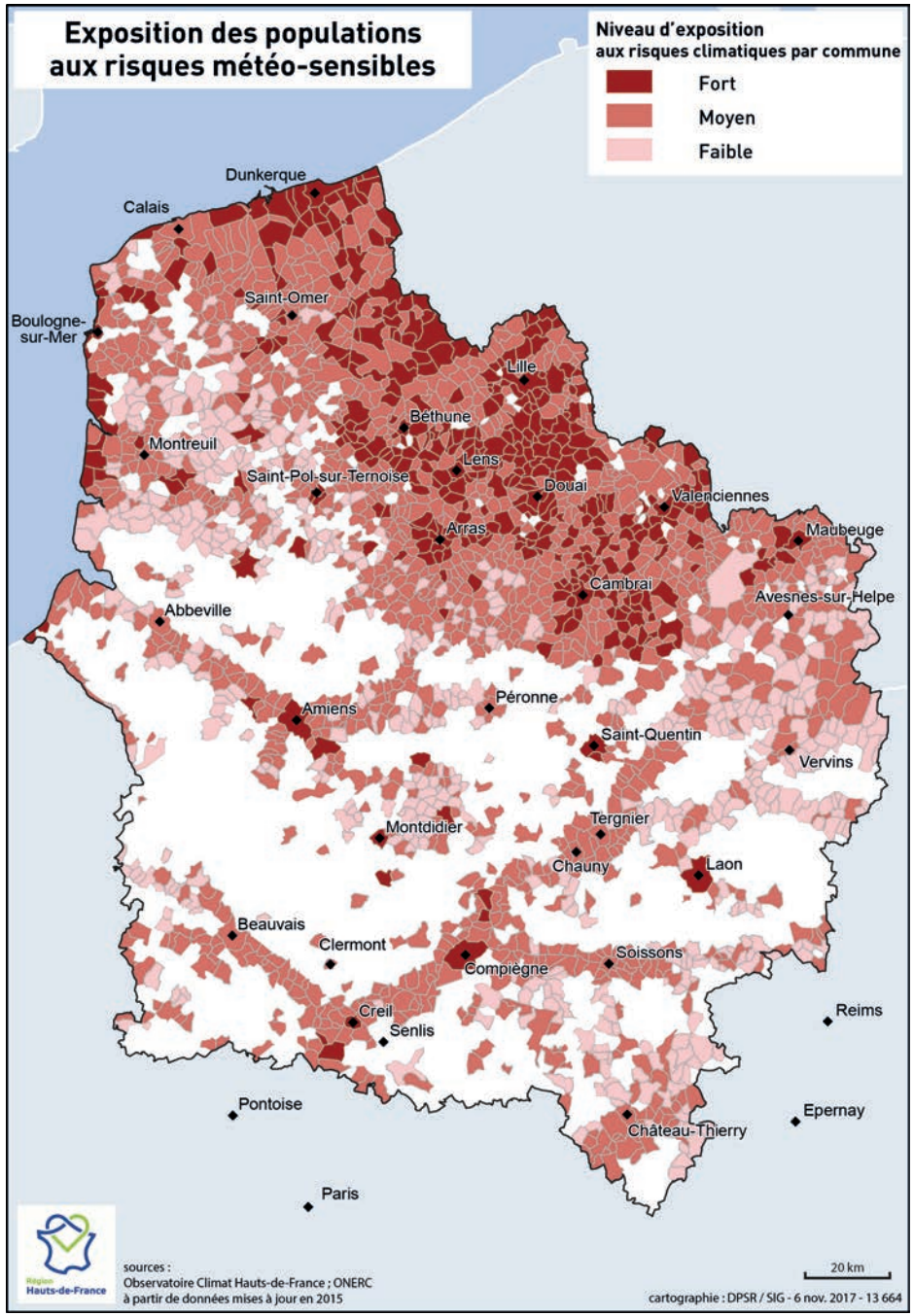
La consommation foncière liée à l'habitat est assez hétérogène selon les territoires. Certains territoires ruraux et périurbains, notamment à l'est de la région, et certains territoires littoraux voient leur consommation foncière pour l'habitat augmenter beaucoup plus vite que le nombre de ménages. Pour ces derniers, la pression foncière peut être renforcée par le développement des résidences secondaires. Les territoires métropolitains, dont les prix fonciers sont beaucoup plus élevés, consomment moins de foncier par nouveau logement.

Dans les Hauts-de-France, la consommation foncière pour les activités économiques représente 506 ha par an entre 2000 et 2012, soit 5,4 % de la consommation nationale. Comme pour le foncier lié à l'habitat, le moindre dynamisme économique explique en partie cette proportion relativement faible au regard du poids de la région. Celle-ci est encore plus hétérogène : de nombreux EPCI ruraux voient l'apparition de friches économiques. Ce sont les territoires qui concentrent déjà l'activité économique qui consomment le plus de foncier en valeur absolue, mais certains territoires plus ruraux à l'est et l'ouest de la région se sont aussi lancés dans une nouvelle dynamique économique qui passe par une consommation foncière importante.

Les Hauts-de-France se caractérisent par des exploitations agricoles de très grande taille. Avec 56,8 % d'exploitations de plus de 50 ha, la région se situe loin devant la moyenne française qui est de 42,2 %. Les prairies n'occupent que 9,7 % du territoire. 87 % de la SAU picarde était consacrée aux grandes cultures en 2010. Cette agriculture intensive de grandes cultures dégrade la qualité chimique des eaux souterraines et de surface : deux tiers des masses d'eau sont considérées comme « mauvaises ».

Le littoral est soumis à des conflits d'usage entre une fréquentation touristique concentrée sur une faible bande, des activités industrielles nécessitant la proximité de l'eau, des activités liées à la pêche… Il fait ainsi l'objet d'une forte pression foncière et écologique, alors qu'il est particulièrement fragile, à la fois du fait de son potentiel de biodiversité (zones humides, oiseaux…) et des risques liés aux impacts du changement climatique. Une grande partie du littoral est en effet soumise à l'érosion (recul du trait de côte et abaissement du niveau de plage lié à la diminution du stock sédimentaire), à laquelle s'ajoute également le risque de submersion des zones basses (polders, bas champs, estuaires…). Ces risques naturels, conjugués à l'augmentation des pressions environnementales (artificialisation, pollution des eaux, etc., constituent des facteurs de réduction de l'attractivité des territoires littoraux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



D'autres vulnérabilités impactent les territoires des Hauts-de-France : le risque d'inondation continentale (premier risque naturel dans le bassin Artois-Picardie : 1,9 millions d'habitants concernés), l'exposition des urbains et seniors aux canicules et chaleurs nocturnes, la vulnérabilité socioéconomique et sanitaire de la population face à la dégradation de l'environnement et à la dégradation de la ressource en eau (en quantité et en qualité). L'agriculture, la sylviculture et les milieux naturels (zones humides surtout) sont vulnérables au stress climatique et aux risques accrus de pullulation de ravageurs et de parasites. Enfin les constructions (logements, infrastructures…) sont exposées à un risque accru d'inondations et certaines sont confrontées aux problématiques de retrait/gonflement des argiles.

Ces pressions urbaine, touristique, économique et agricole sur l'ensemble de la région ont pour conséquence première une faiblesse des espaces naturels. Le taux de boisement de la région est de 14,5 %, alors que la moyenne nationale est de 27 %. Aussi, les habitants bénéficient de peu d'aménités naturelles : si l'on ajoute aux espaces forestiers les parcs urbains, chaque habitant peut disposer d'en moyenne de 707 m² d'aménités, contre 2 452 m² à l'échelle nationale. A noter cependant que les espaces naturels progressent dans la région d'environ 44 ha/an depuis l'an 2000.

Un patrimoine culturel aux multiples facettes

La région a connu des Histoires et présente encore des paysages divers, reflets d'une activité intense tant urbaine que rurale, qui a généré tout un patrimoine matériel et immatériel parfois partagé avec nos voisins. Culture du cheval (Chantilly), évolution des techniques et des métiers (Archives du Monde du Travail de Roubaix ; Familistère de Guise), importance de la fête de rue (carnavals ; ouverture de « Lille 3000 » ; arts de la rue à Amiens et Vieux-Condé…), manifestations sportives mythiques comme le Paris-Roubaix et ses pavés, sont des illustrations de ces multiples facettes. Ce patrimoine a d'ailleurs été en bonne partie reconnu par l'UNESCO : cathédrales, beffrois, bassin minier, géants. Il constitue un vecteur de valorisation des interactions sur le territoire.

Modèles de développement régionaux : des dynamiques récentes encourageantes

Les énergies renouvelables se développent rapidement dans la région : les Hauts-de-France sont la deuxième région productrice d'énergie éolienne de France en concentrant, fin 2016, 23,5 % de la puissance totale raccordée au réseau français, soit 2 740 MW (source : RTE). Le bois énergie a aussi un grand potentiel grâce aux massifs importants situés au sud de la région, et à l'augmentation de la surface forestière de 9 % entre 1998 et 2013. De manière plus générale, des modes de production et de consommation d'énergie plus

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

durables sont déjà mis en œuvre dans l'ensemble des territoires, à la fois par les administrations, les entreprises et les citoyens, grâce à une couverture quasi-complète de la région en plans climats territoriaux et en SCOTs.

L'agriculture biologique se développe aussi : le nombre d'exploitations ayant une partie de leur production conduite en agriculture biologique a augmenté de 20 % en 2016 pou r la région Hauts-de-France. Les 738 exploitations conduites en agriculture biologique représentent pour cette même année une surface de 25 273 ha soit 1,1 % de la SAU. L'agriculture urbaine se développe aussi dans diverses agglomérations de la région et permet de limiter l'impact climatique et biodiversitaire de l'alimentation sur la région.

L'accès à la culture s'améliore grâce à une mise en réseau des équipements permettant une meilleure information sur l'offre culturelle, mais aussi grâce à une animation des publics les plus éloignés des lieux consacrés à la culture : actions éducatives des musées, programmes éducatifs globaux des villes, résidences d'artistes, forfaits transport en commun et visite…

Plus globalement, la culture a permis de changer l'image de la région à l'extérieur, et de travailler durablement à l'image que ses habitants en ont. La région est aussi devenue une grande terre de tournage cinématographique. Les évènements sportifs liés à des caractéristiques paysagères (exemples du Trail Côte d'Opale et de la Transbaie) ou à des équipements prestigieux (exemple de la Route du Louvre) contribuent également à cette transformation. Le tourisme est aujourd'hui intégré dans la façon de définir la région et il amène à découvrir des potentiels très nombreux et autrefois sous-estimés (exemples : tourisme de mémoire, découverte de l'art nouveau dans l'architecture de la reconstruction d'après-guerre…). Le tourisme de nature, encouragé notamment dans les secteurs liés aux Opérations Grands Sites (Baie de Somme, Caps Blanc Nez et Gris Nez, Dunes de Flandre), permet de concilier la fréquentation touristique et la préservation des milieux littoraux.

2. Des expérimentations territoriales à partir des ressources locales

La culture, riche et diverse dans la région, est un atout pour opérer une transformation permanente et permettre d'évoluer, de construire ensemble un nouveau récit et une nouvelle vision de la région. La redécouverte et la reconnaissance des spécificités du territoire comme point de départ pour une action culturelle renouvelée sont à l'œuvre. Elles mobilisent aussi des croisements entre créativité artistique et créativité technologique et valorisent les différents types de connaissance partagée qui entrent dans la notion de « territoire apprenant ». Ces différents aspects révèlent l'enjeu des capacités d'innovation culturelle, sociale et organisationnelle des territoires et leur volonté de faire ensemble.

Les cinq Parcs Naturels Régionaux, dans lesquels vivent 13 % des habitants de la région, ont déjà commencé depuis longtemps à expérimenter des modes de vie plus durables à partir des ressources naturelles et culturelles locales en adoptant une vision systémique et une forte implication des habitants. Le label « Man and Biosphère » attribué par l'UNESCO au marais audomarois illustre la valeur ajoutée s'opérant dans de telles transformations.

Plus généralement, les territoires ruraux sont un terrain propice à la création de nouvelles activités par des habitants en recherche d'une qualité de vie et prêts à valoriser des ressources et des savoirs faire locaux (énergies renouvelables, numérique, services, artisanat…). Ces activités doivent se faire dans le respect de ces territoires (trames vertes et bleues, forêts, diversité des pays physico-agricoles et des paysages) qui renforcent les capacités d'adaptation et de robustesse de toute la région.

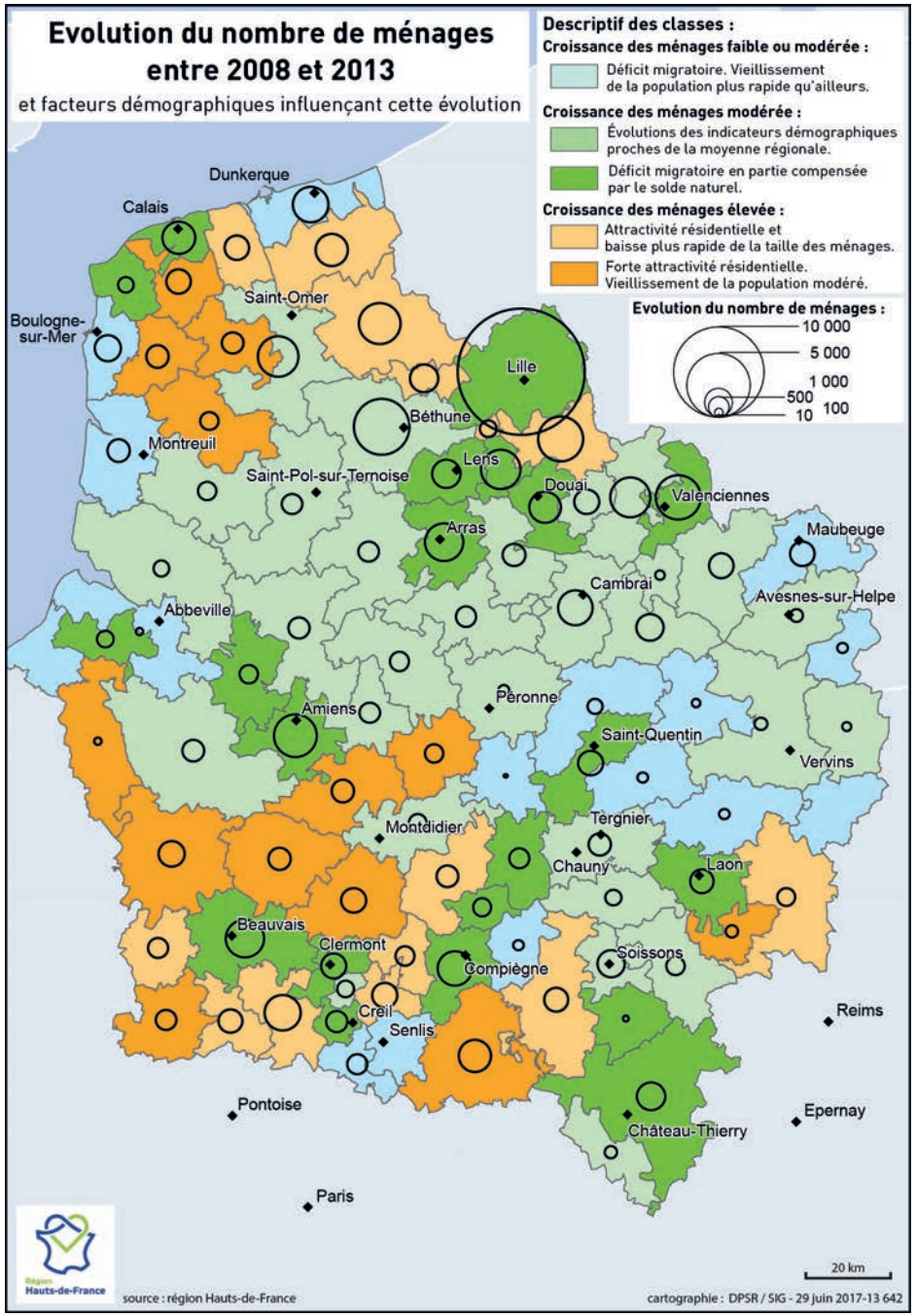
Le littoral est un gisement d'innovations de toutes natures : pêche, aquaculture et valorisation des produits de la pêche (AQUIMER) ; innovations dans les domaines énergétiques (INNOCOLD) et renouvelables (énergies marines renouvelables, promotion conjointe de tout l'éventail des activités liées à la mer (économie maritime, dite économie « bleue », promue notamment au travers du projet EURAMER porté par la CCI Littoral Hauts-de-France) ; nouvelles formes de tourisme ménageant la fragilité du littoral et la rareté du sol… Le littoral constitue un lien fédérateur entre les territoires nord et sud de la région, offrant des ouvertures vers le Benelux et la Normandie.

B. Des espaces de vie pluriels et diversifiés articulés autour de systèmes territoriaux d'envergure variable

1. Des transformations démographiques accentuant les différenciations territoriales

Avec un peu plus de six millions d'habitants au 1er janvier 2015, les Hauts-de-France se classent au troisième rang des régions françaises les plus peuplées. Depuis 25 ans, la région a gagné 200 000 habitants soit une croissance de 0,15 % par an, rythme bien inférieur à la tendance nationale (+0,54 %). La croissance de la population reste portée par l'accroissement naturel. À l'inverse, le solde migratoire (différence entre les arrivées et les départs) pondère cette croissance avec un taux annuel moyen de -0,32 %.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Les territoires des Hauts-de-France connaissent des trajectoires différenciées impactées par divers facteurs tels que le cadre de vie, le contexte économique, le type d'habitat ou encore la pression foncière. Le cœur métropolitain lillois bénéficie ainsi d'une dynamique plus positive : la zone d'emploi de Lille a une croissance deux fois supérieure à la moyenne régionale entre 1990 et 2012 portée par l'attractivité étudiante et une croissance plus importante de l'emploi. Si le solde naturel y est élevé, le territoire joue un rôle particulier dans le parcours résidentiel de nombreux ménages avec un éloignement des familles avec enfants qui conservent un emploi sur le territoire engendrant une augmentation des mobilités quotidiennes. En dehors de Lille, les gains de population sont les plus élevés dans les espaces périurbains ou sous l'influence de l'Ile-de-France. Ces espaces bénéficient de l'arrivée de jeunes actifs et de leurs familles qui contribuent à l'accroissement naturel et au solde migratoire. Ces espaces affichent ainsi une forte vocation résidentielle. Á noter toutefois un équilibre migratoire déficitaire selon les dernières données disponibles de l'INSEE à l'échelle du département de l'Oise, alors que ce territoire a longtemps profité de l'installation de familles franciliennes. À l'inverse, de nombreux territoires urbains enregistrent une baisse de la population, les déficits les plus importants correspondant aux agglomérations du littoral, de Maubeuge, de Saint-Quentin et du bassin minier. La baisse de la population touche également plusieurs territoires ruraux peu polarisés dans le nord de l'Aisne.

Malgré cette faible évolution démographique, les besoins en logements sont importants avec 18 000 nouveaux ménages par an. L'ensemble des territoires de la région sont impactés par la croissance du nombre de ménages liée à une réduction de leur taille.

L'importance de ces besoins est pondérée par différents facteurs démographiques tels que l'attractivité résidentielle, l'évolution du solde naturel ou encore l'évolution de la taille des ménages. L'offre de logement doit également s'adapter au parcours résidentiel et à l'évolution de la structure des ménages en prenant en compte notamment les impacts du vieillissement de la population sur les besoins. À l'échelle des Hauts-de-France, le poids des seniors devrait passer de 15 % en 2012 à 24 % en 2032. L'importance du vieillissement diffère également selon les territoires avec une croissance plus rapide de la part des seniors dans de nombreux territoires du littoral et dans les espaces du nord de l'Aisne. Cette progression du nombre des seniors constitue également des opportunités de développement de la filière *silver economy*.

2. Les influences métropolitaines au cœur des mobilités

L'organisation territoriale des Hauts-de-France est impactée par deux influences métropolitaines. En interne, la Métropole Européenne de Lille (MEL) étend principalement son influence au bassin minier et à la Flandre intérieure. La

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

seconde influence métropolitaine correspond à l'extension francilienne qui déborde sur une large partie sud de la région.

Ces influences se traduisent par d'importants flux domicile-travail et font des Hauts-de-France la première région au regard des déplacements domicile-travail avec 72 % des actifs travaillant hors de leur commune de résidence.

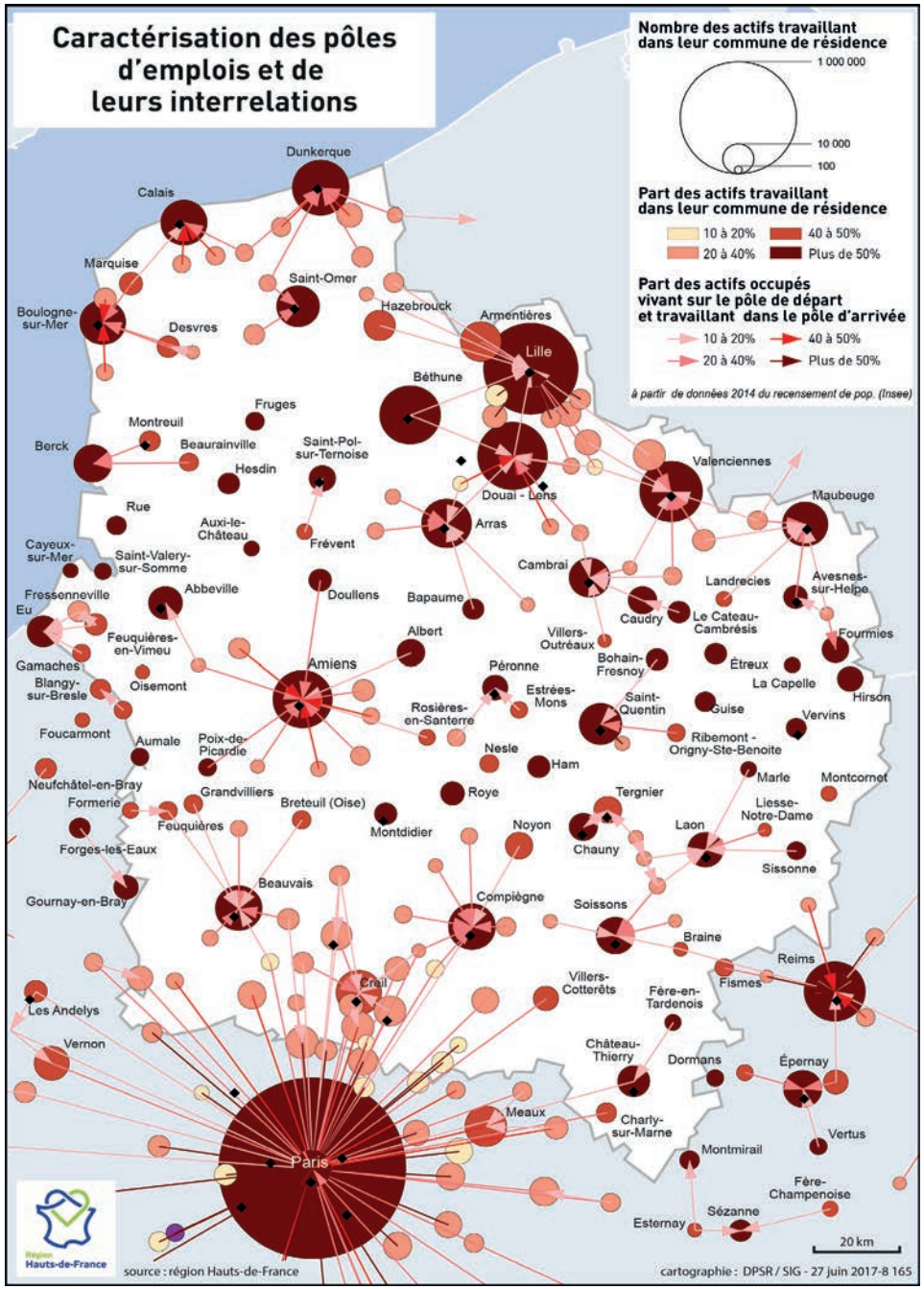
L'Ile-de-France génère ainsi plus de 122 000 déplacements quotidiens en provenance des Hauts-de-France. Sont particulièrement concernés les actifs du département de l'Oise et du sud de l'Aisne. Outre Paris et sa périphérie, le pôle de Roissy représente une importante aire d'attraction pour la région.

L'influence francilienne se traduit également par une diffusion d'activités économiques avec un poids important des emplois métropolitains, la présence de secteurs innovants ou encore le desserrement logistique.

La MEL est également un important générateur de flux domicile-travail en provenance des territoires voisins qu'ils soient périurbains ou urbains. Comparativement aux autres espaces métropolitains français, la métropole lilloise se distingue par une plus forte capacité à attirer des capitaux étrangers, qui contrôlent 11 % des emplois, et par un rayonnement important lié à la présence de sièges sociaux d'envergure. Si le poids des fonctions métropolitaines et des activités innovantes se situe dans la médiane, elles représentent une masse offrant une visibilité internationale au territoire. Le positionnement métropolitain de Lille doit toutefois se renforcer au regard d'indicateurs moins favorables, à l'image d'une moindre attractivité vis-à-vis d'actifs qualifiés ou d'une moindre proportion d'activités innovantes ou d'activités tertiaires à forte intensité de connaissance, même si celles-ci ont progressé plus rapidement que dans la plupart des autres métropoles françaises entre 2007 et 2012.

Si la métropolisation constitue une opportunité de développement, elle induit également des impacts sociaux et environnementaux négatifs. L'allongement des distances domicile-travail et la concentration des flux se traduisent par un allongement des durées de transport, une saturation des axes routiers et une dégradation de la qualité de l'air impactant la qualité de vie des actifs et des résidents. La métropolisation s'accompagne également d'un accroissement des inégalités sociales en particulier au sein de la MEL et des territoires du bassin minier.

Ces liaisons se concrétisent également par l'importance des déplacements longs sur le territoire. Ainsi, 1 770 000 personnes de plus de 11 ans sont considérées comme des grands mobiles, c'est à dire effectuant un déplacement



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

d'au moins 10 kilomètres dans la journée. Ces personnes effectuent en moyenne 83 kilomètres de déplacement par jour et consacrent 1h59 à la mobilité. Elles sont globalement les plus nombreuses dans les territoires sous l'influence des agglomérations de Paris, Lille et Amiens. Seule la zone d'emploi de Lens se distingue par une proportion plus modérée de grands mobiles, ce qui est lié à de faibles taux d'emploi. Les déplacements des grands mobiles s'effectuent très majoritairement en voiture (77 %). Le train représente seulement 2,4 % des déplacements mais correspond à de plus longues distances et est concentré dans les zones sous l'influence de l'Ile-de-France. Les mobilités quotidiennes ne se limitent pas aux trajets domicile-travail qui représentent environ 21 % d'entre elles, les autres motifs correspondent principalement à des déplacements pour affaires personnelles, de l'accompagnement ou des achats.

L'importance de ces déplacements se traduit également par des enjeux forts pour la santé et la qualité de vie. Dans les grandes agglomérations régionales, la pollution est élevée en raison de la densité et de la fréquentation des réseaux routiers et d'activités industrielles et agricoles faisant encore beaucoup appel aux énergies fossiles et à des procédés polluants. En outre, l'exposition et la sensibilité des populations (l'habitat régional est majoritairement urbain et dense) sont aggravées par la rareté des milieux naturels (souvent petits et fragmentés). Les oxydes d'azotes (NOx) et les poussières en suspension (PM) constituent un problème chronique ayant des conséquences importantes sur la santé.

3. Des systèmes territoriaux qui s'imbriquent mais qui ne se superposent pas

Si les Hauts-de-France se distinguent par deux influences métropolitaines, celles-ci ne couvrent pas l'ensemble des territoires régionaux qui disposent d'autres moteurs de développement. Les Hauts-de-France se caractérisent par la présence de nombreux pôles d'emploi structurants et par plusieurs systèmes territoriaux au regard des liens entre ces pôles engendrés par les déplacements domicile-travail.

Si Lille assure le cœur du système métropolitain régional, le pôle central de Douai-Lens constitue également un relais au sein de l'espace, polarisant de nombreux flux. Le pôle de Valenciennes apparaît pour sa part dans une position d'interface, en étant à la fois connecté au système lillois mais aussi au pôle structurant d'un système Hainaut-Cambrésis. L'Oise, sous influence francilienne, s'organise pour sa part autour des trois pôles principaux de Beauvais, Compiègne et Creil.

Hors des dynamiques métropolitaines, Amiens polarise un vaste espace au cœur de la région au sein duquel l'agglomération constitue un pôle économique d'envergure. Le littoral s'organise autour de plusieurs pôles connectés de proche en proche. Tout comme les systèmes lillois et valenciennois, ce système littoral est également relié à la Belgique qui procure un emploi à 26 000 actifs de la

Catégories d'aires urbaines	Population 2014	évo. pop. 2009/2014	Emplois au lieu de travail 2014	évo. emploi en valeur 2009/2014	évo. emploi 2009/2014
Communes appartenant à un grand pôle*	3 709 369	+0,5%	1 557 418	-29 673	-1,9%
Communes appartenant à la couronne d'un grand pôle	1 124 141	+2,7%	239 672	5 201	+2,2%
Commune multipolarisées des grandes aires urbaines	520 587	+2,5%	122 094	-1 585	-1,3%
Communes appartenant à un moyen pôle**	108 449	-1,2%	45 485	-2 299	-4,8%
Communes appartenant à la couronne d'un moyen pôle	5 885	+5,6%	911	104	+12,9%
Communes appartenant à un petit pôle***	129 443	-1,8%	65 300	-2 287	-3,4%
Communes appartenant à la couronne d'un petit pôle	4 876	-0,9%	647	24	+3,9%
Autres communes multipolarisées	286 312	+1,0%	59 204	-3 145	-5,0%
Communes isolées hors influence des pôles	116 055	-0,3%	36 267	-1 838	-4,8%
inconnu	1 039	ns	111	ns	ns
Total	6 006 156	+1,0%	2 127 109	-35 483	-1,6%

* 10 000 emplois ou plus
** 5 000 à moins de 10 000 emplois
*** de 1 500 à moins de 5 000 emplois
Source INSEE ; ns : non significatif

région. L' Aisne se structure principalement autour d'un système Laon-Soissons et d'un système saint-quentinois. En dehors des pôles urbains, plusieurs types de ruralité se distinguent en fonction de leur connexion à ces systèmes. Ainsi, les espaces connectés forment des espaces périurbains relativement aisés et orientés vers des vocations résidentielles. Les espaces ruraux plus isolés s'organisent autour de pôles d'emploi locaux essentiels pour les actifs de ces territoires en l'absence de connexion forte à un système urbain.

4. L'évolution spatiale de l'emploi : un développement plus favorable aux espaces périphériques des grandes aires urbaines

Le zonage en aire urbaine de l'INSEE permet de distinguer les communes selon qu'elles soient urbaines, périurbaines, multi-polarisées ou appartenant à un espace rural, en établissant des critères basés sur les densités de populations, l'éloignement par rapport au centre, l'importance des flux domicile / travail etc.

Les analyses au niveau national sur longue période ont montré que les dynamiques de l'emploi étaient positives dans toutes les tailles de villes jusqu'en 1999. Depuis, les aires urbaines de moins de 200 000 habitants apparaissent fragilisées sur le plan économique et démographique.

En région sur une période plus récente (2009/2014), les analyses révèlent que l'emploi s'est surtout développé dans les communes appartenant à la couronne

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

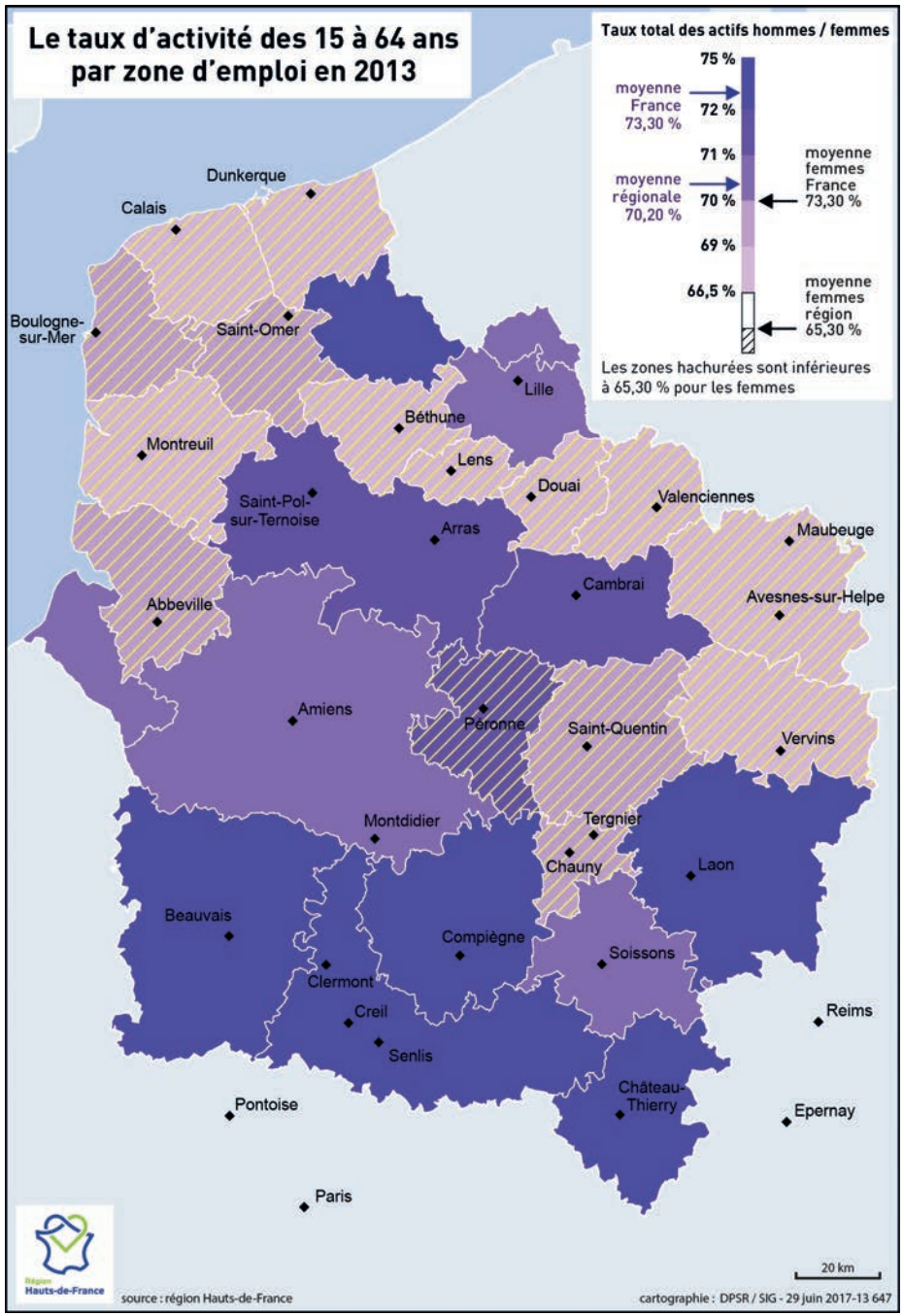
des grands pôles d'emplois (+2,2 %), alors que les villes de moyenne et petite taille enregistrent davantage de difficultés (-4,8 % pour les communes des pôles moyens, et -3,5 % pour les communes des petits pôles). Les grands pôles urbains enregistrent un recul de l'emploi de -1,9 %, à l'exception de Lille et de Villeneuve-d'Ascq dont les progressions s'élèvent à environ +5 %.

Cette dynamique de l'emploi au sein des couronnes des grands pôles urbains répond à un double mouvement :

- économique : le développement de l'emploi dans les plus grandes aires urbaines a été dynamisé par l'évolution du nombre de cadres. Cette catégorie sociale a enregistré la plus forte progression sur la période d'observation : +7,5 %, représentant près de 20 000 emplois supplémentaires, dont 95 % localisés dans les communes des grands pôles et leurs couronnes, alors que les autres espaces enregistrent encore d'importants effets liés aux deux dernières décennies de désindustrialisation. La localisation des cadres est fortement corrélée aux mutations du système productif qui renforcent la concentration spatiale de certaines activités tertiaires. A titre d'illustration, les emplois salariés privés des activités informatiques ont augmenté de 20 %, et leur localisation s'est quasi-exclusivement concentré dans les grands pôles et leurs couronnes, reflétant la recherche de forces de convergence (permettant un meilleur accès aux marchés, un meilleur appariement entre offre et demande de travail etc.).

- démographique : à l'exception de Lille, la population des villes-centres régresse en lien avec l'étalement urbain. Plus d'un tiers des habitants de la région vit en dehors des centralités urbaines. L'emploi se développe en partie en réponse aux besoins de la population, et l'on observe une croissance plus forte de l'emploi liée à l'économie résidentielle dans les aires des grands pôles urbains : employés de commerce, personnels des services directs aux particuliers, chauffeurs, ouvriers de la manutention…

Ces données agrégées masquent pourtant d'importantes disparités au sein du territoire régional. Les espaces périphériques des grandes aires urbaines présentent des dynamiques variables, et des effets de « rabattement » mitigés. L'emploi s'est surtout développé dans quelques communes des zones urbaines de Lille (Hem, Fretin, Ennevelin…), et plus modestement sur la zone urbaine de Beauvais (Tillé), ou de Saint-Omer. L'effet des influences externes à la région est visible et agit tantôt comme un « stabilisateur » (aires d'influence de Paris, Eu), tantôt comme un accélérateur de croissance (Reims). Le développement économique reste aussi possible en dehors des espaces métropolitains ou urbains, mais est largement dépendant des usages de l'espace (accès à l'emploi, aux commerces, aux équipements etc.) ; par exemple, l'intensification des mobilités peut permettre à un territoire



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

en périphérie rurale d'accueillir des navetteurs, mais ces derniers peuvent consommer ailleurs. Certains territoires enregistrent toutefois des modèles de développement qui se distinguent assez fortement du périurbain résidentiel et agissent comme des pôles d'emplois structurants (Méaulte par exemple sur une spécialisation industrielle, Le Crotoy ou Saint-Valery-Sur-Somme avec une importante activité touristique).

C. Une région de contrastes économiques

1. Différents ajustements pour pallier un déficit d'emplois

La production de richesse économique de la région apparaît faible rapportée à sa population. Les Hauts-de-France sont en effet la région de France métropolitaine ayant le plus faible PIB par habitant avec 25 629 €/hab. en 2014, et ce alors que sa productivité est proche de la moyenne française (hors Ile-de-France). Ces caractéristiques traduisent en réalité un manque d'emplois sur le territoire. Alors que la croissance de la région et celle de la France métropolitaine ont évolué de pair dans les années 90, l'emploi s'est deux fois moins développé qu'en moyenne nationale sur la période 1999/2013.

Le déficit d'emplois régional se traduit par plusieurs formes d'ajustement sur le marché du travail. Les mobilités domicile / travail, intenses au sein des Hauts-de-France, en sont une illustration. Mais ces ajustements s'opèrent aussi négativement par un renoncement plus fréquent à l'emploi pour certaines franges de la population, visible particulièrement à la lecture du taux d'activité féminin, et par un taux de chômage nettement supérieur à la moyenne nationale.



Orientation économique

- Territoire à dominante agricole
- Territoire à dominante activités de fabrication
- Territoire à dominante activités de fabrication ++
- Territoire à dominante présentielle
- Territoire à dominante métropolitaine
- Territoire aux caractéristiques proches de la moyenne régionale
- Territoire agricole et activités de fabrication
- Territoire à dominante agricole et présentielle
- Territoire à dominante présentielle et activités de fabrication

Spécifités territoriales

- Forte présence des emplois métropolitains
- Présence des emplois métropolitains
- Forte croissance et forte présence des emplois de conception-recherche
- Forte croissance des emplois de conception-recherche
- Diminution des emplois de conception-recherche entre 1982 et 2012
- -x,x% Diminution de l'emploi total entre 1982 et 2012
- Transports-logistique : progression des emplois du secteur et poids important dans la zone d'emploi
- BTP : progression des emplois du secteur et poids important dans la zone d'emploi

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En effet, avec 2,7 millions d'actifs en 2013, le taux d'activité des 15-64 ans s'établit à 70,2 %, soit 3 points de moins que la moyenne nationale, ce qui est principalement lié au décalage entre le taux d'activité des femmes de la région et la moyenne française (-4,7 points). Ce retrait des femmes du marché du travail se creuse particulièrement à partir de 30 ans : plus d'enfants, marché de l'emploi morose, niveau de formation plus faible que celui des Françaises (23,3 % des femmes de la région ne disposent d'aucun diplôme, contre 20,4 % en moyenne en France) sont quelques-uns des facteurs explicatifs de la faiblesse de l'activité féminine, dont la problématique se concentre fortement dans les anciens bassins miniers (Valenciennes, Maubeuge, Lens-Hénin…).

Autre forme d'ajustement, la prégnance des formes particulières d'emploi (CDD, intérim, contrats aidés etc.) sur le marché du travail régional par rapport aux autres régions françaises. Bien que le contrat à durée indéterminée reste la forme de contrat la plus fréquente (77,1 %), les emplois temporaires sont utilisés par les entreprises pour ajuster leur volume d'emplois aux variations de l'activité et constituent un mode de recrutement de plus en plus fréquent dans les entreprises, même pour les postes qualifiés. En parallèle, les publics les plus éloignés du marché du travail ont accès à des contrats spécifiques, encadrés et soutenus par l'État.

2. La complexification des systèmes économiques et productifs entraine une élévation des niveaux de qualification

Malgré une période intense de désindustrialisation, l'industrie conserve un poids important dans l'économie régionale (15,1 % des emplois, contre 12,9 % en moyenne nationale). L'agriculture occupe 2,3 % des emplois, tandis que le secteur de la construction en compte 6,5 %. La tertiarisation de l'économie se rapproche des standards nationaux : le commerce et les services constituent le premier secteur économique, concentrant plus de 76 % des emplois (soit 2,7 points de plus qu'en 2007). Si les emplois tertiaires sont présents sur l'ensemble du territoire, on relève des disparités importantes dans leur distribution mais aussi dans leur évolution : les zones d'emploi de Lille, de Lens-Hénin ou encore de Beauvais s'illustrent par leur dynamisme. Les zones de Lille et Roubaix-Tourcoing enregistrent quant à elles les progressions les plus notables d'emplois de cadres des fonctions métropolitaines.

La restructuration de l'industrie (nouvelles technologies, nouveaux process, nouvelles postures professionnelles…) a permis de conforter certains segments industriels, mais dans un même temps, n'a plus joué son rôle de régulateur de l'emploi non qualifié. Historiquement implantée dans des territoires à l'écart des villes, ce sont souvent ces mêmes territoires qui ont le plus pâti de ces évolutions.

Entre 2007 et 2012, la part des ouvriers de l'industrie a reculé de 3,7 points au profit des professions intermédiaires et des cadres. Toujours pour cette période d'observation, la part des ouvriers non qualifiés de l'industrie a reculé de -26,4 %, contre -16,8 % pour les ouvriers qualifiés.

Cette complexification est également visible dans les métiers du tertiaire : on note une dualité assez marquée entre les emplois du tertiaire supérieur, souvent dédiés aux services aux entreprises et plutôt localisés dans les plus grandes agglomérations, et les emplois présentiels, dédiés aux besoins de la population, répartis sur l'ensemble du territoire régional.

D'autre part, l'effacement des frontières entre production et services vient élargir la palette des compétences susceptibles d'être employées dans plusieurs secteurs d'activité. Ces métiers transversaux peuvent dynamiser les mobilités interprofessionnelles, mais nécessitent en contrepartie des capacités d'adaptation, marginalisant dans le même temps les populations les moins préparées.
En parallèle, l'industrie française se tourne de plus en plus vers les secteurs de haute technologie, autour d'espaces d'interfaces et d'hybridation (technopoles, pôles d'excellence, de compétitivité…) qui réunissent industries, universités et centres de recherche. Se détachant des emprises foncières qui lui étaient nécessaires par le passé, l'industrie s'appuie aujourd'hui sur de nouveaux cycles d'innovation, largement basés sur les possibilités offertes par le numérique. Elle se développe au sein des métropoles, car elle y trouve une concentration des activités de commandement, des ressources à haute valeur ajoutée, en plus de capacités de connexions aux territoires « lointains ». Néanmoins, des observations récentes sur des projets d'implantations étrangères montrent que l'industrie reste l'activité la plus largement répartie géographiquement a contrario du tertiaire dont les projets se polarisent davantage dans les plus grandes agglomérations (source : cabinet Ersnt&Young pour l'industrie du futur).

En effet, ce redéploiement industriel dans les plus grandes villes peut être nuancé pour les Hauts-de France. D'abord, même en présence de modifications majeures de leur environnement économique, certaines activités « traditionnelles » ont su se repositionner ou diversifier leurs marchés et aujourd'hui jouissent d'ancrages compétitifs sur des marchés porteurs (ex : robinetterie de luxe, verrerie, flaconnage dans la vallée de la Bresle). Ensuite, d'autres filières, plus émergentes, peuvent s'appuyer sur des caractéristiques intrinsèques du territoire, par exemple la spécificité agricole (ex : la chimie du végétal de Compiègne jusqu'en région Grand Est), ou des critères d'attractivité liés aux surfaces foncières disponibles et à une logistique facilitée. On trouve ainsi réparti sur l'ensemble de la région des spécialisations, faisant apparaître des interconnexions avec des fonctions et des équipements structurants (pôles de compétitivité, universités, centres R&D…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Il en résulte une dispersion encore très visible de l'activité industrielle sur l'ensemble des territoires ; dispersion qui peut également s'apprécier dans la répartition des emplois de conception-recherche. S'ils sont fortement concentrés dans les villes (fonction métropolitaine), plus particulièrement dans l'agglomération lilloise et dans la vallée de l'Oise, ils restent distribués sur l'ensemble du territoire de la nouvelle région, par exemple à Albert-Méaulte dans l'aéronautique ou encore à Valenciennes dans le secteur ferroviaire. Les spécialisations économiques comme la dépendance à une grande entreprise peuvent toutefois constituer des facteurs de vulnérabilité pour les territoires, en cas de difficulté de celle-ci.

De façon générale, l'élévation des niveaux de qualification amplifie les fractures sociales. Les différentes catégories professionnelles ne sont pas égales face à l'emploi. Selon les données de l'enquête emploi de l'Insee, en 2014 en France métropolitaine, le taux de chômage des ouvriers non qualifiés s'élevait à 19,5 %, contre 4,4 % pour les cadres. Les actifs sans diplôme ont une probabilité près de quatre fois plus importante d'être au chômage que les actifs diplômés du supérieur.

Avoir un niveau post-bac divise par 2,4 le risque d'être au chômage. Le lien entre niveau de formation et l'accès à l'emploi étant clairement établi, l'élévation du niveau de diplôme est en enjeu d'envergure dans la région des Hauts-de-France. En 2012, 29,6 % de la population des 15-64 ans ayant achevé leurs études ne possédaient pas de diplôme, soit presque 1 million de personnes. Cette proportion est nettement plus élevée que la moyenne de France métropolitaine (24,3 %), même si elle diminue progressivement (-4,6 points depuis 2007).

Il existe ainsi une forme de dualité sur le marché du travail, avec d'un côté des actifs, bien formés, mieux épargnés par le sous-emploi, et de l'autre, des actifs peu qualifiés, doublement pénalisés par un contexte économique difficile et une élévation des exigences des employeurs. Cette vulnérabilité des actifs les moins diplômés dépend également des conditions locales du marché du travail : les probabilités de trouver un emploi diffèrent fortement d'un territoire à l'autre.

3. Des territoires plus vulnérables pour les populations les moins diplômées

La mise en relation de différents indicateurs (part des non-diplômés dans la population des 15/65 ans, part des non-diplômés dans la demande d'emploi, part des demandeurs d'emplois de longue durée, taux d'activité et taux d'emploi) fait émerger des espaces pouvant illustrer les inégalités à l'œuvre face au marché de l'emploi pour les actifs sans diplôme.

Certains territoires sont ainsi perçus comme des espaces de plus grand renoncement au marché du travail pour les actifs sans diplôme (Dunkerque, Calais, Béthune-Bruay, Douai…) ; dans les zones d'emploi de Boulogne-sur-Mer, Thiérache, Saint-Quentin, Tergnier, Maubeuge, ce phénomène de renoncement peut encore s'accentuer à court terme. D'autres territoires fragilisés (Beauvais, Roissy-Sud Picardie, Château-Thierry, Soissons) sont confrontés à une forte dualité sur le marché du travail (actifs bien formés et épargnés par le sous-emploi/actifs peu qualifiés). Deux territoires (Berck-Montreuil et Cambrai) sont relativement « protecteurs » (importante part de population non diplômée mais moindre proportion dans la demande d'emploi et taux d'activité conformes ou supérieurs à la moyenne) envers ces actifs sans diplôme. Enfin les zones d'emploi de Lille, Flandre-Lys, Saint-Omer et Arras sont des territoires pour lesquels les indicateurs sont plus favorables qu'en moyenne régionale.

Les attendus des employeurs ne se limitent pas à l'élévation des niveaux de qualification : on assiste à une accentuation des exigences en compétences transversales qui s'ajoutent aux exigences d'autonomie, de polyvalence, de capacité d'anticipation, de maîtrise des savoirs de base (lecture, écriture) mais aussi des technologies de l'information et de la communication.

En 2011, 11 % de la population régionale âgée de 18 à 65 ans ayant été scolarisée en France est en situation d'illettrisme, soit 4 points au-dessus de la moyenne française. Si au niveau national, ces personnes vulnérables résident autant dans les zones faiblement peuplées que dans les zones urbaines, on observe une dichotomie entre les deux versants de la région : elles sont plus souvent présentes en zones urbaines au Nord (80 %) qu'au Sud (30 %). Au niveau national comme en région, la moitié des personnes en situation d'illettrisme a un emploi. Il peut s'ajouter à cette difficulté l'incapacité à utiliser les outils numériques (illectronisme) qui toucherait au niveau national 15 % de la population.

La région concentre une forte proportion de zones à risque d'échec scolaire : en mars 2016, on compte plus de 20 000 décrocheurs potentiels en région. Le décrochage scolaire constitue un phénomène socialement inégalitaire, repérable à partir de la catégorie sociale des parents (les enfants d'ouvriers ont environ quatre fois plus de risque de décrocher que les enfants de cadres) et de la zone de résidence.
Ainsi, près d'un tiers des jeunes habitants en zones urbaines sensibles décrochent de l'école sans obtenir de diplôme, une proportion deux fois plus importante que celle enregistrée ailleurs. Selon le Ministère de l'éducation Nationale et le CEREQ, les territoires cumulant les « fragilités économique, familiale, culturelle » sont majoritaires sur l'ensemble de la région alors que les territoires de « sécurité économique et soutien culturel » sont peu nombreux et sont situés principalement autour des agglomérations de Lille, Amiens, Arras et dans le Sud-Ouest de l'Oise.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Au sein des territoires, des inégalités de ressources et d'accès aux filières qui procèdent du jeu des politiques publiques et de la concurrence entre les territoires sont également à l'œuvre pour les jeunes scolarisés : des filières courtes et techniques prépondérantes pour les petits territoires et des filières plus longues pour les territoires les plus importants.

D. *Une ouverture géographique importante mais des enclavements qui subsistent*

1. Des liaisons privilégiées au sein de l'Europe du Nord-Ouest

Territoire frontalier, situé au cœur de l'Europe du Nord-Ouest, au sein du triangle Londres-Bruxelles-Paris, la région Hauts-de-France s'inscrit dans un espace ouvert et dynamique qui lui permet de rayonner au-delà de son territoire.
La position de carrefour de la région Hauts-de-France est en premier lieu manifeste par l'importance des flux de marchandises irriguant son territoire. Les Hauts-de-France sont ainsi une des régions les plus extraverties de France, avec Grand Est : le transport international pèse pour 3 % du volume des échanges régionaux par route, contre une moyenne de 1,2 % pour l'ensemble des régions françaises. La région est également traversée par d'importants flux de transit, notamment sur l'A1 (14 % de poids lourds en transit « pur » pour un volume d'environ 14 000 poids lourds par jour) et sur l'A16 au niveau de la frontière belge (47 %). Les flux sur l'A1 sont principalement liés à des échanges commerciaux dans le secteur de l'agro-alimentaire entre l'Espagne et le Benelux, tandis que les flux sur l'A16 s'inscrivent dans des échanges Royaume-Uni-Benelux. Ces flux routiers, auxquels s'ajoutent les flux infrarégionaux, présentent toutefois un enjeu environnemental important, sur un territoire où la pollution de l'air et la congestion sont élevées. Les transports sont en région Hauts-de-France la troisième source d'émissions de gaz à effet de serre après l'industrie et l'agriculture, la première pour les NOx, et ce alors que l'OCDE prévoit une multiplication par 3 d'ici 2050 des flux de marchandises, ce qui devrait se traduire par une hausse de 60 % des émissions de CO_2.

Outre un trafic routier dense, la dimension internationale de la région apparaît dans l'activité de ses ports. La façade littorale des Hauts-de-France fait partie du « Northern Range », un axe qui va du Havre à Hambourg et qui concentre 48 % du trafic de conteneurs européens, 27 % de celui du vrac sec et 25 % du vrac liquide. Les enjeux portuaires portent majoritairement sur le trafic de conteneurs, transport à forte valeur ajoutée mais aussi très concurrentiel. Dans ce contexte, le port de Dunkerque cherche à étendre son hinterland en s'appuyant sur son fort tirant d'eau, un bassin de consommation régional fort de 6 millions d'habitants et la proximité de l'Ile-de-France. Une difficulté majeure réside toutefois dans sa capacité à acheminer rapidement les marchandises hors du port, vers leur destination finale. Cette connexion port-hinterland est également un levier important pour l'action locale en matière de politique environnementale : toujours d'après l'OCDE, les flux entre les ports et les sites de consommation/production représentent 7 % du fret en volume mais 30 % des émissions de CO_2.

Le transport routier reste en effet globalement prédominant dans le transport de marchandises, notamment conteneurisées, du fait de sa flexibilité, de sa fiabilité et de ses coûts bas. L'existence de modes de transport alternatif (rail et fluvial) sont cependant des facteurs de compétitivité majeur, une offre multimodale développée permettant par exemple d'élargir la zone de chalandise d'un port. De façon générale, la région Hauts-de-France se distingue néanmoins par une part modale du transport routier moins élevée qu'en France, au bénéfice du rail et des voies navigables. Le port de Dunkerque est d'ailleurs le premier port ferroviaire de France.

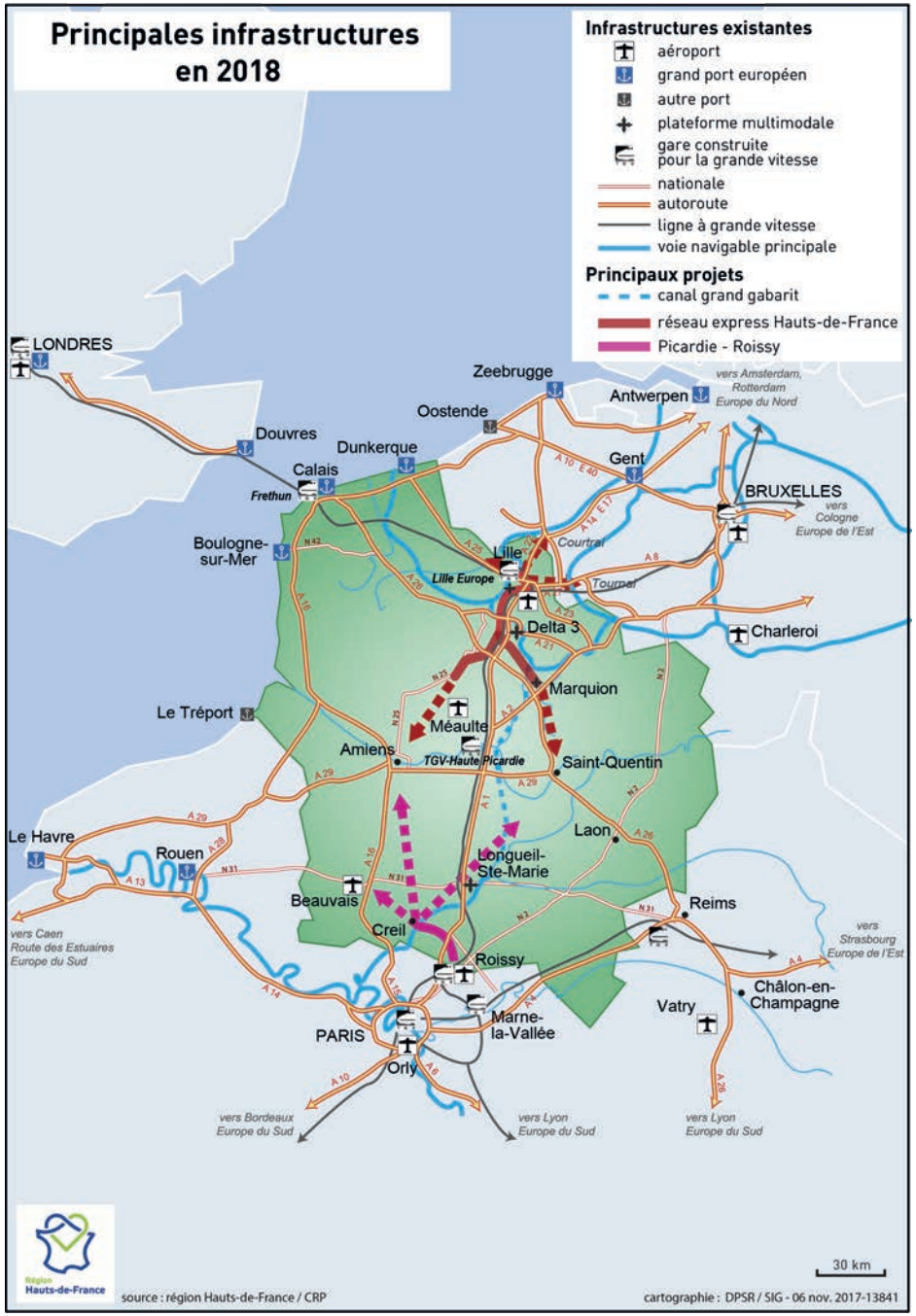
Tableau 1 : Parts modales du transport terrestre de marchandises, hors oléoducs. Source : SOeS (2014) pour la France, Observatoire Climat-Air-Énergie pour la région Hauts-de-France

	Rail	Voies navigables	Route
Hauts-de-France	15,0 %	5,7 %	79,4 %
France	9,8 %	2,4 %	87,8 %

Le développement du fluvial peut s'appuyer sur la construction du Canal Seine Nord Europe. À l'heure actuelle, l'axe nord-sud, qui va des Pays-Bas au nord de la France via la Belgique, est le second axe fluvial européen avec 16 % de parts de marché, loin derrière l'axe rhénan qui concentre 68 % du trafic fluvial européen. Si le recours au fluvial est surtout important pour le transport de marchandises en vrac à faible valeur ajoutée, on observe de façon générale en Europe une augmentation de la part de conteneurs transportés. Le transport du fret par voie ferroviaire rencontre davantage de difficultés. Un rapport de la Cour des Comptes de février 2017 émet ainsi une réserve sur la capacité des autoroutes ferroviaires à favoriser le report modal, au vu des difficultés rencontrées par les deux autoroutes déjà en service. Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, entre Calais et non plus Tarnos mais Vitoria, reste de fait incertain, même si il semble toujours être porté par la Nouvelle Aquitaine et la région espagnole Euskadi.

L'importance de ces flux de marchandises traduit l'insertion de la région au sein des échanges internationaux : deuxième région importatrice avec 11,1 % du total national, cinquième région exportatrice avec 10,5 % du total national (en

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



milliards d'euros), les Hauts-de-France ont un taux d'ouverture élevé de 34,8 % contre une moyenne de 22,1 % en France métropolitaine. Les premiers partenaires commerciaux des Hauts-de-France sont justement ses voisins les plus proches : Belgique, Allemagne, Royaume-Uni. Cette forte internationalisation régionale s'accompagne d'importants flux d'investissements directs étrangers et d'une certaine dépendance de l'emploi local vis-à-vis de centres de décision étranger : les Hauts-de-France ont le plus fort ratio d'emplois créés ou maintenus via des IDE parmi les régions françaises (1,69 pour mille contre une moyenne nationale de 1,01).

Cheville ouvrière des flux de marchandises et d'investissements étrangers, les implantations logistiques sont fortement concentrées dans le nord de la région, au niveau de la métropole lilloise en particulier. On observe également un phénomène d'extension des implantations dans l'Artois (desserrement lillois) et dans le sud de l'Oise (desserrement francilien). Les mutations du secteur logistique le rendent de plus en plus consommateur d'espace, le renforcement des normes réglementaires conduisant à une plus faible emprise foncière. Les entrepôts logistiques sont ainsi le second poste de demande de permis de construire en termes de superficie (au sein des espaces à vocation économique), et même le premier dans l'Oise où la demande a été multipliée par 4 entre 2006 et 2015.

Autre dimension majeure liée au positionnement géographique de la région Hauts-de-France, le tourisme de proximité. En 2016, la région comptabilise ainsi 3,3 millions de nuitées étrangères, en hausse de 16 % en 2011 et 2016 contre +1,5 % en moyenne en France sur la même période. La clientèle étrangère représente ainsi 30 % des nuitées en région, tirée par les Britanniques (1,3 million de nuitées), la Belgique (630 000) et les Pays-Bas (374 000). La Métropole européenne de Lille et le littoral, notamment le Calaisis qui bénéficie du trafic transmanche (plus de 30 millions de passagers par an), sont au cœur de l'attractivité touristique de la région.

2. Des influences externes structurantes : une forte attraction de l'Ile-de-France

Une intensification des mobilités domicile / travail

Si l'ouverture économique de la région est très marquée, c'est également le cas pour une partie de la population qui se déplace quotidiennement pour travailler ou étudier. La motorisation extensive des dernières décennies et la concentration des emplois dans les villes ont ainsi fortement structuré les territoires régionaux. Certains espaces sont très ouverts aux influences externes, en particulier dans les mobilités quotidiennes domicile / travail. Près de 186 000 résidents occupent

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

un emploi en dehors de la région, représentant 8,2 % des actifs occupés. Si les influences sont multiples, c'est avec l'Ile-de-France que les échanges sont les plus importants (plus de 122 400 sorties pour 17 636 entrées). L'accessibilité du département de l'Oise, ses aménités en matière de cadre de vie et de prix du foncier, en font l'espace le plus ouvert, Roissy et Cergy-Pontoise constituant d'importantes zones d'influence. Plus de la moitié des actifs occupés de certaines communautés de communes (Sablons, Aire Cantilienne, Pays de Valois…) travaillent en dehors de leur région de résidence. L'influence francilienne s'étend jusqu'au sud du département de l'Aisne (Communautée de communes de Champagne Picarde, du Val de l'Aisne…), ce dernier répondant aussi à une influence rémoise dont les flux s'accroissent toujours plus. Les pôles urbains entretiennent aussi des liens importants avec l'Ile-de-France (Lille, Amiens, Compiègne...).

Dynamisées, par le passé, par d'importants avantages fiscaux, les mobilités transfrontalières du Nord vers la Belgique sont également notables (environ 26 000 sorties[1]) : la métropole lilloise, certains espaces du Hainaut-Cambrésis (communauté d'agglomération de Maubeuge, le Val de Sambre, Pays du Mormal…) et des Flandres sont particulièrement concernés.
L'influence normande est plus contenue. Elle s'opère principalement sur un lien productif et concerne les territoires du sud-ouest de la Somme, autour de la vallée de la Bresle.

Flux domicile travail pour la région des Hauts-de-France

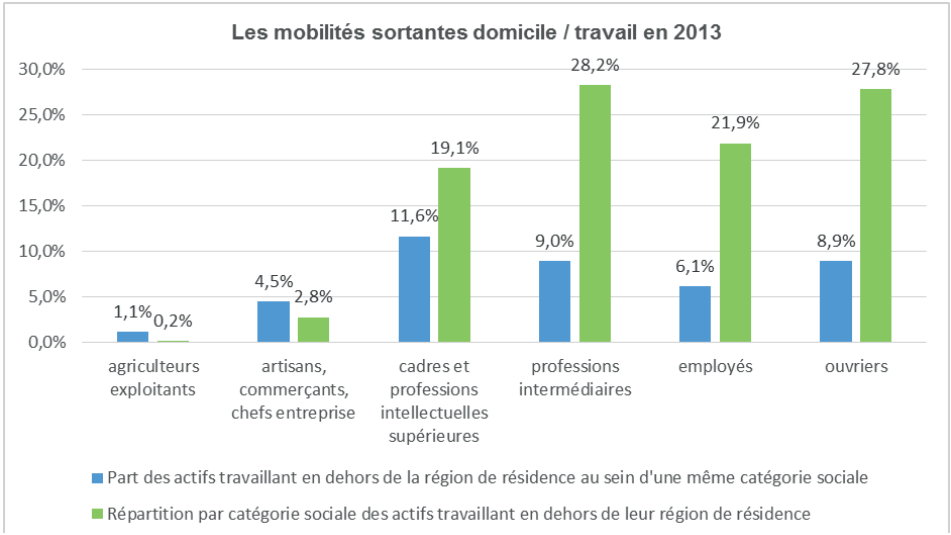
	Sortants		Entrants	
	2013	évo. 2008/2013	2013	évo. 2008/2013
Ile-de-France	122 418	*+6,4%*	17 636	*+3,2%*
Grand Est	12 400	*+9,4%*	5 175	*+9,9%*
Normandie	9 721	*+6,7%*	9 458	*+2,1%*
Autres régions	9 991	*+13,9%*	7 004	*+2,1%*
Etranger	31 435	*+16,0%*	*nd*	*nd*
Total	185 965	*+8,5%*	39 273	*+3,7%*

Source : INSEE-RP 2008 et 2013
nd : non disponible

Souvent présentée comme une variable d'ajustement permettant de pallier un manque d'emplois (cf partie C1), les mobilités sortantes domicile / travail ont progressé de 8,5 % entre 2008 et 2013 (représentant plus de 14 550 navetteurs). Les progressions les plus importantes concernent en proportion les sorties vers d'autres régions non limitrophes et l'étranger. L'intensification de ces flux témoigne d'une distorsion spatiale de plus en plus prégnante entre habitat et lieu de travail, souvent liée à une accessibilité facilitée des territoires, et à un déploiement croissant de la motorisation et des réseaux de transports (parcourir de plus grandes distances sur des temps plus courts). Les localisations résidentielles – du fait de mobilités professionnelles fréquentes et par l'avènement du numérique qui a contribué « à un éclatement de l'unité de temps et de lieu » - sont de plus en plus déconnectées du lieu de travail, et sélectionnées selon des aménités de proximité et de dessertes de transport.

Elles sous-tendent la capacité à changer et à se déplacer en conséquence, en lien avec la transformation de l'activité professionnelle et évolue vers la recherche d'une imbrication plus efficiente avec la vie personnelle.

Cela se traduit par des évolutions dans les modes de travail, tant du point de vue spatial (télétravail, coworking, tiers-lieux, emplois nomades…) que temporel (bi-activités, horaires atypiques, décalés…). Ces évolutions ouvrent la voie à de nouvelles pratiques de consommation et d'usages de l'espace, mais n'éludent pas les problématiques inhérentes à la thématique plus générale de l'intensification des migrations entre territoires régionaux (questions environnementales liées à la consommation foncière, à l'artificialisation des sols, aux congestions routières etc.).



source : INSEE-RP 2013
Clé de lecture : 11,6% des cadres et professions intellectuelles supérieures travaillent en dehors de leur région de résidence, ils représentent 19,1% des actifs qui quittent quotidiennement la région pour aller travailler

[1] *Données non issues du recensement INSEE*

[2] *Nouveaux modes de travail et enjeux de mobilité, IAU, novembre 2016*

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'augmentation des mobilités sortantes reflète aussi, dans certains cas, un amoindrissement des offres locales d'emploi, obligeant la population à trouver un emploi toujours plus loin.

Entre 2008 et 2013, la part des actifs travaillant hors de leur région de résidence est en progression pour la quasi-totalité des catégories sociales ; la plus élevée concerne les ouvriers pour près de 9 % d'entre eux, contre 7,8 % cinq ans plus tôt.

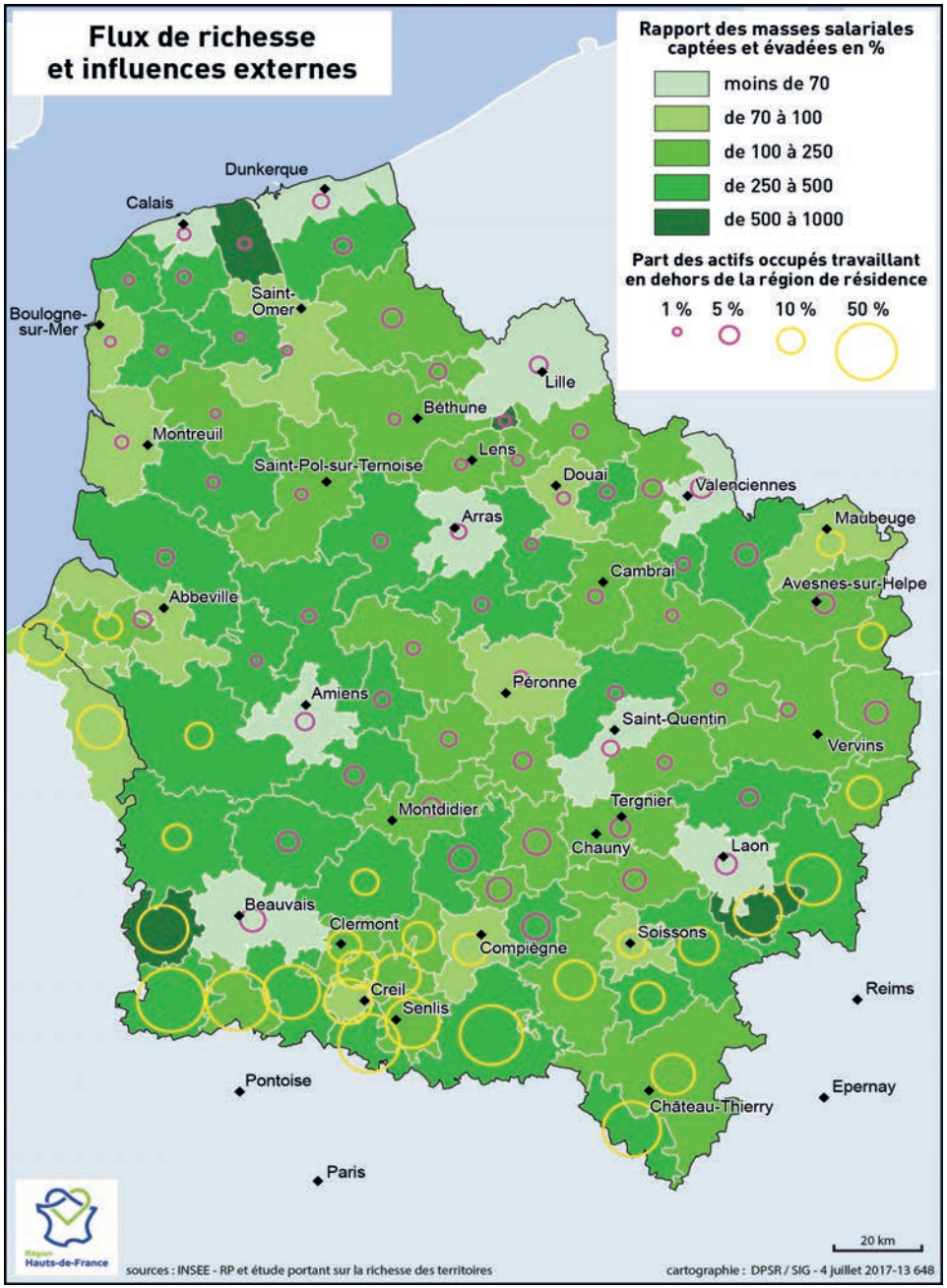
Une irrigation résidentielle du sud de la région

Les mobilités domicile / travail, et le développement résidentiel qui en résulte, permettent aux territoires de percevoir des revenus productifs qui ont été produits dans d'autres régions. Selon les économistes de la proximité, le développement économique résidentiel peut irriguer aujourd'hui davantage le développement social que ne le fait le développement productif. Cette économie résidentielle est favorable aux territoires d'accueil, si ces derniers parviennent à transformer localement les richesses « importées ». Cela passe par exemple par la création d'espaces de consommation ou de services proposés à la population (loisirs, culture, services à la personne, activités commerciales…), *« capables de concentrer des flux de touristes, de visiteurs, d'habitants et d'en attirer de nouveaux[3] ».* En créant ce type d'espace, il s'agit de « fixer » la population et de concentrer des flux en vue de consommer, mais aussi de créer des emplois liés à la consommation (développement des emplois de la sphère présentielle).

Avec 4 milliards d'euros de masses salariales captés par ses navetteurs en 2012 (sur 161 milliards), les Hauts-de-France constituent la région française la plus connectée à l'Ile-de-France.

Selon une récente étude de l'Insee portant sur la richesse des territoires, une partie significative de la richesse perçue par certains espaces est issue des richesses entrantes, c'est-à-dire des actifs travaillant à l'extérieur du territoire, et notamment en Ile-de-France. Ces territoires se caractérisent généralement par une faiblesse des richesses redistribuées (minima sociaux), et par un niveau de vie médian des ménages comptant parmi les plus élevés en région.

Les flux de masses salariales sont moins intenses sur les territoires qui présentent un fonctionnement plus autonome. On y trouve des territoires dans lesquels les



Note de lecture : Sur l'EPCI « Métropole européenne de Lille », le rapport des masses salariales captées et évadées est inférieur à 70 %, c'est-à-dire que pour 100 euros de salaire évadés de la zone par le biais des navetteurs qui travaillent au sein de la zone mais résident ailleurs, seulement 70 euros de salaire entre par le biais de navetteurs qui font le chemin inverse.

[3] Patrizia INGALLINA, Université des Sciences et Technologies de Lille 1, « L'attractivité des territoires »

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

actifs se déplacent peu mais dont le niveau de vie repose principalement sur le salaire des personnes qui y vivent et y travaillent (Amiens, Dunkerque), ou d'autres territoires qui rencontrent davantage de difficultés d'accès à l'emploi (Maubeuge, Thiérache, Boulogne-sur-Mer).

3. Le paradoxe d'une sédentarité marquée pour les populations les plus fragilisées

Alors que la région des Hauts-de-France affiche des déplacements domicile / travail assez intenses, les difficultés de mobilité sont très fortes chez certaines populations, qui peuvent être fragilisées par un contexte social préoccupant, ou parce qu'ils vivent sur un territoire présentant un déficit d'emplois comparé à la population active résidente.

Ces sédentarités s'apprécient par le croisement de différentes mesures, à l'image de l'analyse des taux d'activité ou du chômage de longue durée.

L'étalement urbain, qui dissocie toujours plus les lieux d'emplois et les lieux de travail, combiné à une fragilisation des emplois et à des dynamiques d'emploi contrastées sur les territoires régionaux, fragmentent encore davantage la dualité entre une population bien formée, épargnée par le sous-emploi, et une population moins qualifiée dont les comportements en matière de mobilité géographique restent largement dépendants des ressources financières (insuffisantes pour financer le coût du déplacement), matérielles (absence d'infrastructure de transport, tensions sur le marché du logement…), ou liées à des contraintes familiales (absence de crèches…). La mobilité est aussi présentée comme un « état d'esprit », relevant d'une forme d'apprentissage de l'autonomie et de l'environnement socio-professionnel. Le lien entre mobilité géographique et accès à l'emploi n'est pas systématique. Des études récentes du Centre d'études de l'emploi affirment que les chances de retour à l'emploi des chômeurs ayant changé de département sont proches de celles des chômeurs n'ayant pas bougé, et qu'elles favoriseraient davantage les cadres alors que les ouvriers en seraient pénalisés.

Les territoires qui présentent une sédentarité plus marquée de la population sont généralement ceux qui cumulent des vulnérabilités : éloignement des lieux d'emplois et/ou inadéquation entre qualification des emplois et qualification des actifs, niveaux de formation faibles, territoires dont l'emploi recule… On retrouve dans ce cas de figure certains territoires des zones d'emplois de Boulogne-sur-Mer, de Thiérache, de Saint-Quentin, Tergnier ou encore de Maubeuge.

Notons toutefois que les difficultés de mobilités ne sont pas seulement l'apanage des territoires ruraux et éloignés des lieux d'emplois. Certains territoires sous influence métropolitaine enregistrent des dynamiques d'emplois qui peuvent « flouter » des obstacles d'accès à l'emploi pour certains types de populations (femmes, jeunes…). Outre l'accès à l'emploi, les difficultés de mobilité ressurgissent également dans différents champs de la vie quotidienne – l'accès à l'offre de soin, aux équipements etc. – renvoyant aux questions d'accessibilité et de proximité.

Le numérique, qui ouvre de nouvelles perspectives en matière d'accessibilité, peut dans le même temps accentuer les fractures entre les populations.

E. Une région confrontée à de fortes disparités sociales et territoriales

1. Des difficultés sociales concernant de nombreux espaces régionaux

La région des Hauts-de-France est particulièrement concernée par les phénomènes de pauvreté : avec 18,1 % de sa population vivant sous le seuil de pauvreté, soit un million d'habitants, elle est la deuxième région métropolitaine la plus pauvre après la Corse. Le nord de l'Aisne, l'Avesnois et le bassin minier concentrent les phénomènes de pauvreté. Les territoires les plus en difficulté se situent dans les zones les plus peuplées de la région, la pauvreté y concerne plus spécifiquement les familles et les ménages jeunes. La pauvreté des personnes âgées a une répartition atypique en étant plus présente dans les territoires ruraux, notamment dans le Pas-de-Calais.

Au-delà de la pauvreté monétaire, cette population présente d'autres fragilités : déficit de formation, éloignement durable du marché du travail, notamment pour les femmes, ou retard scolaire. L'insertion des jeunes apparait particulièrement difficile : 28 % des 18-25 ans ne sont ni en formation, ni en emploi, soit six points de plus qu'au niveau national. Les difficultés sont d'autant plus importantes que la région est celle qui compte relativement le plus de jeunes de 18-25 ans, après l'Ile-de-France : ils représentent un habitant sur dix.

Dans les espaces d'influence périurbaine, la pauvreté diminue à mesure que l'on s'éloigne du cœur du pôle urbain : en périphérie, une personne sur dix est pauvre. Ce constat se vérifie dans la grande majorité des aires urbaines de la région.

Il existe toutefois quelques exceptions dans la région. La première concerne les aires urbaines où la pauvreté s'étend dans l'ensemble du pôle urbain, cela s'applique aux aires urbaines de l'ancien bassin minier, de l'Avesnois, de la Thiérache, de Péronne et de Tergnier.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La seconde est celle où la pauvreté est moins importante dans les banlieues des villes-centres que dans la périurbain, c'est notamment le cas dans les aires urbaines de Calais, d'Amiens et de Laon.

La séparation résidentielle des populations à bas revenus et à hauts revenus est très marquée dans trois agglomérations des Hauts-de-France : Lille, Creil et Amiens. Celles-ci conjuguent une part importante de populations pauvres, une dispersion importante des revenus et une concentration spatiale des populations aux revenus extrêmes : alors que cette ségrégation s'observe en banlieue des agglomérations de Lille et de Creil, elle se manifeste dans la ville-centre pour Amiens. Les enjeux des politiques d'urbanisme visant la mixité sociale dans les quartiers sont donc essentiels face à cette séparation résidentielle marquée dans certaines agglomérations.

La crise a fortement touché les populations dont la situation sociale était déjà fragile. Les inégalités territoriales se sont alors renforcées : les espaces situés autour des grandes agglomérations et au sud de la région sont plus préservés, tandis que les difficultés se sont intensifiées dans les territoires les moins favorisés (nord de l'Aisne, agglomérations du littoral, bassin minier notamment).

Des territoires qui apparaissent particulièrement sensibles à des chocs sociaux

Si la région Hauts-de-France affiche globalement le niveau de développement humain le plus faible des régions de France métropolitaine, les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale, avec des territoires concentrant, en un espace et à une période donnés, des populations avec un certain degré de ressources monétaires, éducatives et sanitaires.

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

L'impact de la grande pauvreté peut se traduire par l'absence de logement personnel, synonyme d'exclusion sociale.

Les personnes sans domicile sont une population mal connue car l'absence de logement constitue un obstacle pour les approcher. Selon l'enquête « Sans domicile » menée par l'INSEE et l'INED en 2012 en France métropolitaine, 141 500 personnes étaient sans domicile dont l'essentiel dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants. Faute d'enquête plus récente, il est difficile d'évaluer l'ampleur de son évolution depuis 2012 ; en plus de ces personnes sans logements, 440 000 personnes hébergées par la famille ou un proche.

Selon le dernier rapport de la Fondation Abbé-Pierre (2018), près de 4 000 ménages en demande de logement social se déclarent sans domicile, sans compter les personnes hébergées. En France, plus de 5 millions de personnes ont connu au moins un épisode de leur vie sans logement personnel : la durée de cet épisode peut varier de quelques jours à quelques années, plus de 5 ans pour 440 000 d'entre elles. Dans la majorité des cas, les solidarités privées sont mobilisées mais les différentes formules d'hébergement institutionnel peuvent également jouer un rôle essentiel.

Bien qu'imparfait pour ce type de dénombrement, le recensement est la seule source statistique pouvant être mobilisée à l'échelle territoriale pour approximer le nombre de sans-abris. Dans les Hauts-de-France, en 2014, l'INSEE recense 17 347 personnes sans-abri, en habitation mobiles ou mariniers (sans distinguer les différentes catégories entre sans-abri et personnes ayant choisi ou pas un habitat mobile), soit 12,6 % du total métropolitain. Ces dernières années ont été marquées par une résurgence des bidonvilles, la présence de migrants à Calais ou Grande-Synthe atteignant plusieurs milliers de personnes, sans compter les autres installations le long des voies d'accès à l'Angleterre, la situation concernant les conditions d'accueil des migrants sur le littoral évoluant régulièrement. En dehors des bidonvilles occupés par les migrants du littoral, l'enquête de la DIHAL (Délégation Interministérielle à l'Hébergement et à l'Accès au Logement) estime que la majorité des squats et bidonvilles de la région sont situés dans le Nord et le Pas de Calais : environ 1 200 personnes, soit 8% du total national, sont réparties sur une soixante de sites. L'analyse et l'utilisation de ces données devant bien évidemment être très prudentes, l'enquête de la DIHAL présentant une photographie à l'instant T d'une situation évoluant très régulièrement.

L'accueil des personnes migrantes est particulièrement un sujet sensible : selon l'OFPRA (Office Français de Protection des Réfugiés et Apatrides), le nombre de premières demandes de protection internationale (hors mineurs accompagnants et apatrides) est de 5 015 en Hauts de France en 2016, soit une augmentation de 18 % par rapport à l'année précédente. Ce nombre de demandes d'asiles déposées en 2016 représentent près de 8 % du total national. La Syrie, le Soudan

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

et l'Afghanistan constituent les pays d'origine des demandeurs d'asile les plus fréquents.

La région est également confrontée depuis 2007 à une arrivée de personnes de culture Rom qui touche particulièrement l'agglomération lilloise regroupant une majorité de campements pour la plupart illicite. Une fraction de la population de la culture Rom est accueillie dans les centres d'hébergements ou dans le dispositif des villages d'insertion.

Des conditions de santé et de logement qui influent sur la qualité de vie dans les territoires

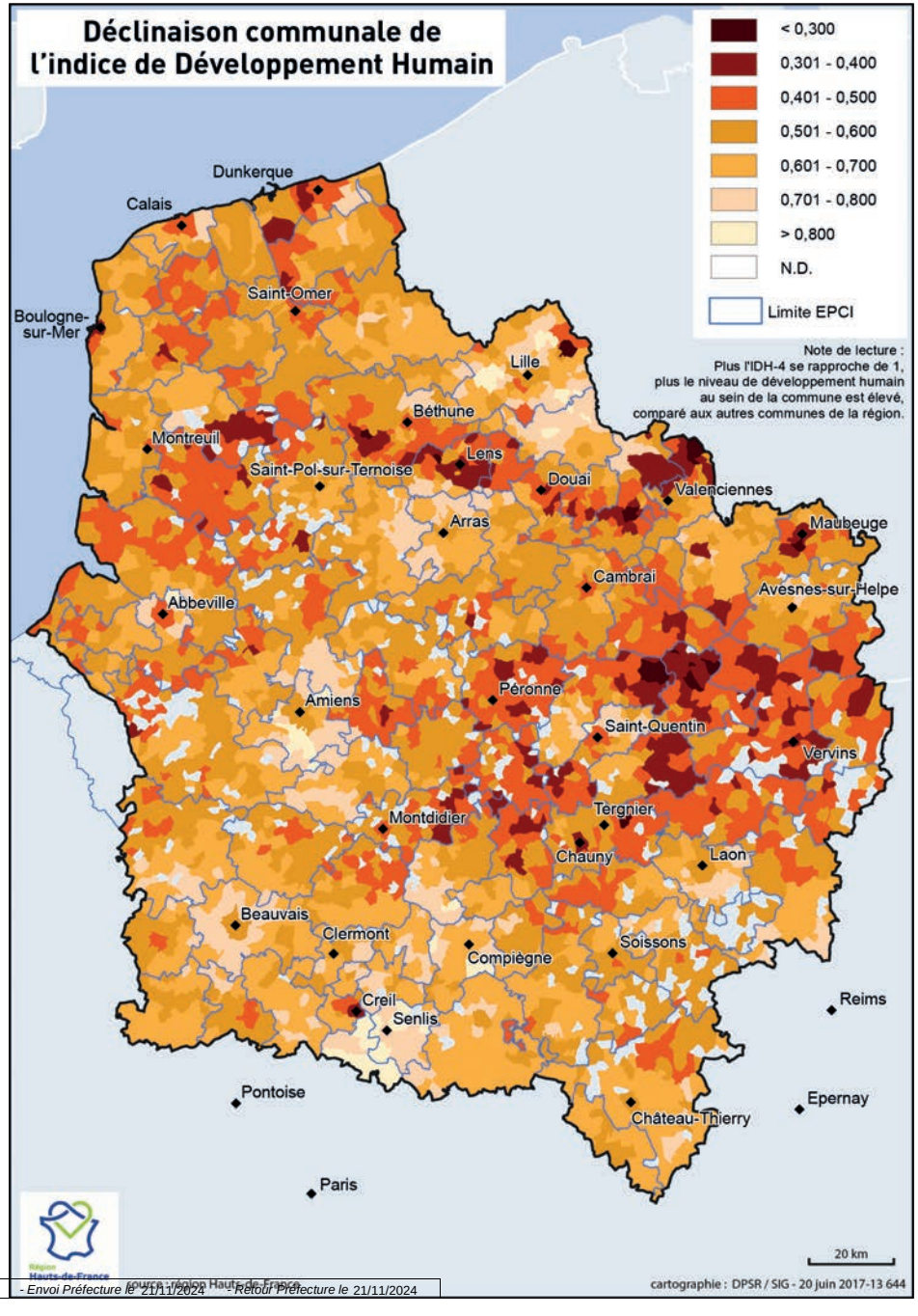
La santé, dimension incontournable de la qualité de vie, fragilise aujourd'hui le développement humain de la région. La région Hauts-de-France occupe la dernière position de l'ensemble des régions métropolitaines en matière d'espérance de vie à la naissance : 75,9 années pour les hommes et 82,9 années pour les femmes. L'indice comparatif de mortalité (ICM) confirme la tendance régionale d'une mortalité plus élevée que dans l'ensemble de la France métropolitaine, et ce, indépendamment de la composition par âge de la population. Avec un ICM proche de 122 sur la période récente, la région Hauts-de-France présente une mortalité corrigée des effets d'âge supérieure de 22 % à celle observée en France métropolitaine.

Les difficultés d'ordre sanitaire sont particulièrement prononcées dans les territoires de Péronne, Chauny et Vervins, dans des territoires ruraux de l'Artois, du cœur du bassin minier, ou en Sambre-Avesnois. Le territoire du Cambrésis apparaît sur cet indicateur sanitaire bien plus en difficulté que sur les facettes du développement humain relatives aux parcours éducatifs ou aux ressources monétaires. Sur le littoral nord, les environs de Boulogne et de Dunkerque sont également confrontés à des difficultés sanitaires. Bien qu'inégale selon les espaces infrarégionaux, la surmortalité de la population régionale comparativement à la France métropolitaine est liée à une forte proportion de décès par cancers. Cette dernière est elle-même liée aux comportements à risque ou au manque de prévention de la population régionale.

Avec un taux de pauvreté élevé et des revenus médians limités, l'offre de logements privés s'avère inaccessible dans des conditions financières supportables pour de nombreux ménages de la région.
Près de 58 000 demandeurs de logements sociaux sont en attente de domicile personnel en 2014. La région souffre d'un manque de fluidité au sein même du parc social.

Les niveaux de loyers dans le parc locatif privé, élevés selon les agglomérations, amènent certaines catégories de ménages à devoir consacrer une part

Consommation foncière pour l'économique en ha / an entre 2000 et 2012



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

importante de leurs revenus au coût du logement. 20,2 % des allocataires du parc privé ont un taux d'effort supérieur à 39 %.

Les territoires de la nouvelle région sont très concernés par la question de la vulnérabilité énergétique et ce d'autant plus que la grande majorité du parc est composée de logements individuels et anciens. 468 000 ménages sont en situation de vulnérabilité énergétique. Ces situations sont directement corrélées aux faibles niveaux de revenus des ménages, à l'ancienneté du parc de logements et à son caractère énergivore.

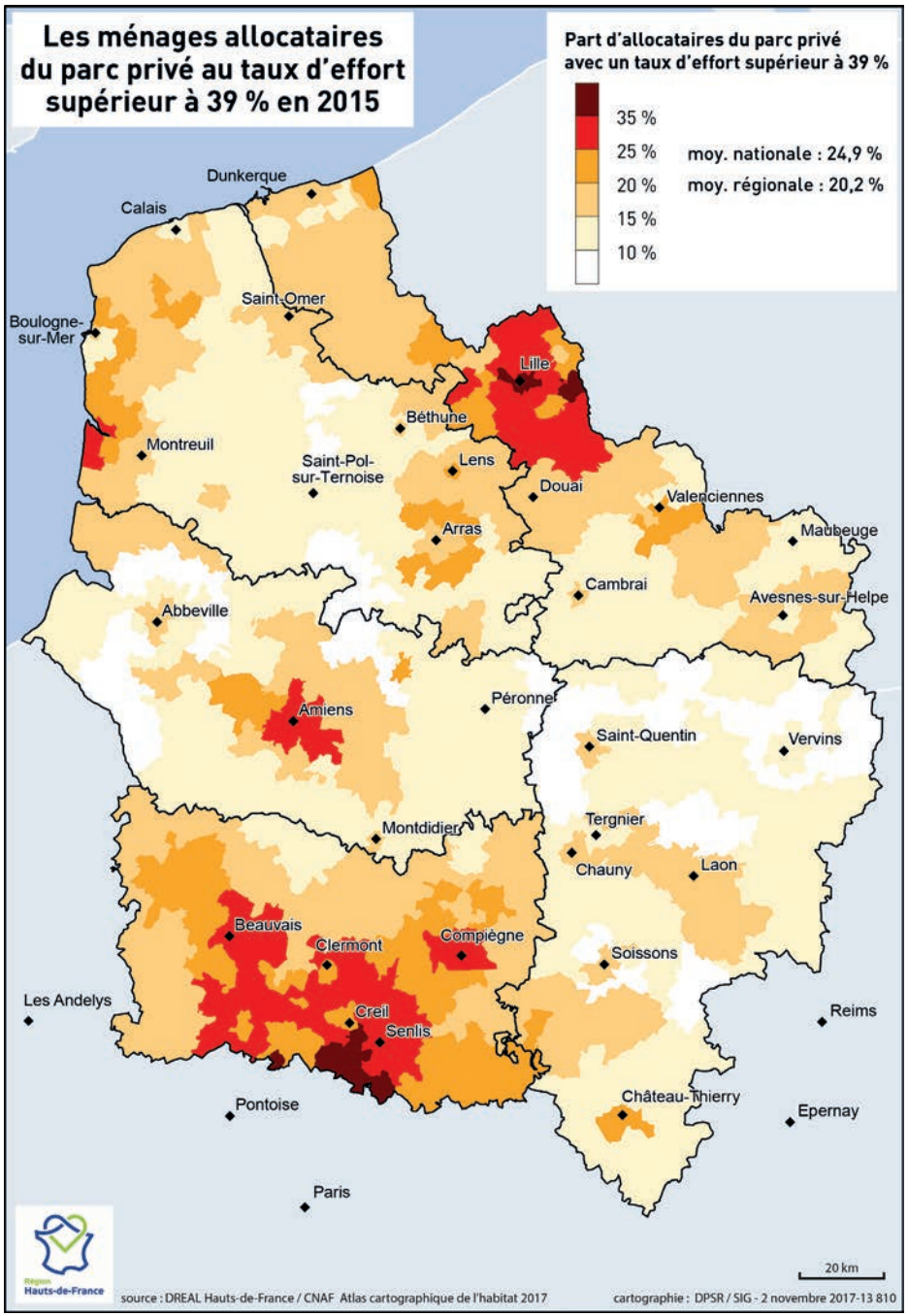
2. Des désajustements sur l'accessibilité aux services et aux équipements

L'accessibilité des équipements constitue un enjeu important pour les territoires isolés ou peu urbanisés situés hors de l'influence des grands pôles : le maintien d'équipements reste un facteur positif de l'attractivité des territoires. En moyenne, les habitants des Hauts-de-France accèdent à un ensemble de 22 services et équipements pour les besoins de la vie courante en 4,1 minutes. Seuls les habitants de l'Ile-de-France et de Provence-Alpes-Côte-d'Azur accèdent en moyenne plus rapidement aux services et équipements. Pour la moitié de la population la plus proche des équipements et services, le temps d'accès en Hauts-de-France descend à 3,4 minutes. Le caractère relativement urbain de la région explique en grande partie sa position dans la hiérarchie des temps d'accès : taux d'équipement et densité de population vont souvent de pair.

En fonction du territoire où ils vivent, tous les habitants des Hauts-de-France ne mettent cependant pas le même temps pour atteindre chacun des équipements et des services courants. Ainsi à l'échelle des départements, les habitants de l'Aisne ont besoin d'un temps 1,5 fois supérieur à celui des habitants du département du Nord pour accéder aux équipements courants.

Globalement en région, les 10 % de la population les plus proches accèdent 2,8 fois plus rapidement que les 10 % les plus éloignés aux équipements courants. La majorité des communes à très faible densité ne possède au plus qu'un seul des 22 équipements courants, leur population se déplace donc plus souvent en dehors de la commune pour les besoins de la vie courante : les temps de parcours sont alors 2,6 fois plus longs que dans les communes densément peuplées. Pour autant, les communes très peu denses sont mieux loties que dans les autres régions métropolitaines, grâce à une bonne répartition des pôles d'équipements : l'Aisne dispose ainsi de nombreuses communes bien dotées en équipement et réparties de façon homogène dans le département.

Les enjeux sanitaires importants à l'échelle de la région nécessitent un éclairage tout particulier sur l'offre de soins. Si, avec 21 pôles d'offre, les Hauts-de-France



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

constituent la troisième région métropolitaine la plus dense en pôle de soins, la situation infrarégionale apparait particulièrement contrastée. Les territoires situés au nord d'Abbeville ou au sud de Maubeuge sont ceux qui bénéficient de la situation la moins satisfaisante : ils ne tirent pas profit du pouvoir polarisant de pôles proches de taille modeste ou de pôles plus denses, mais plus éloignés. Le territoire picard apparait très peu polarisé : hormis Amiens qui constitue un grand pôle, il ne regroupe que sept pôles de taille modeste.

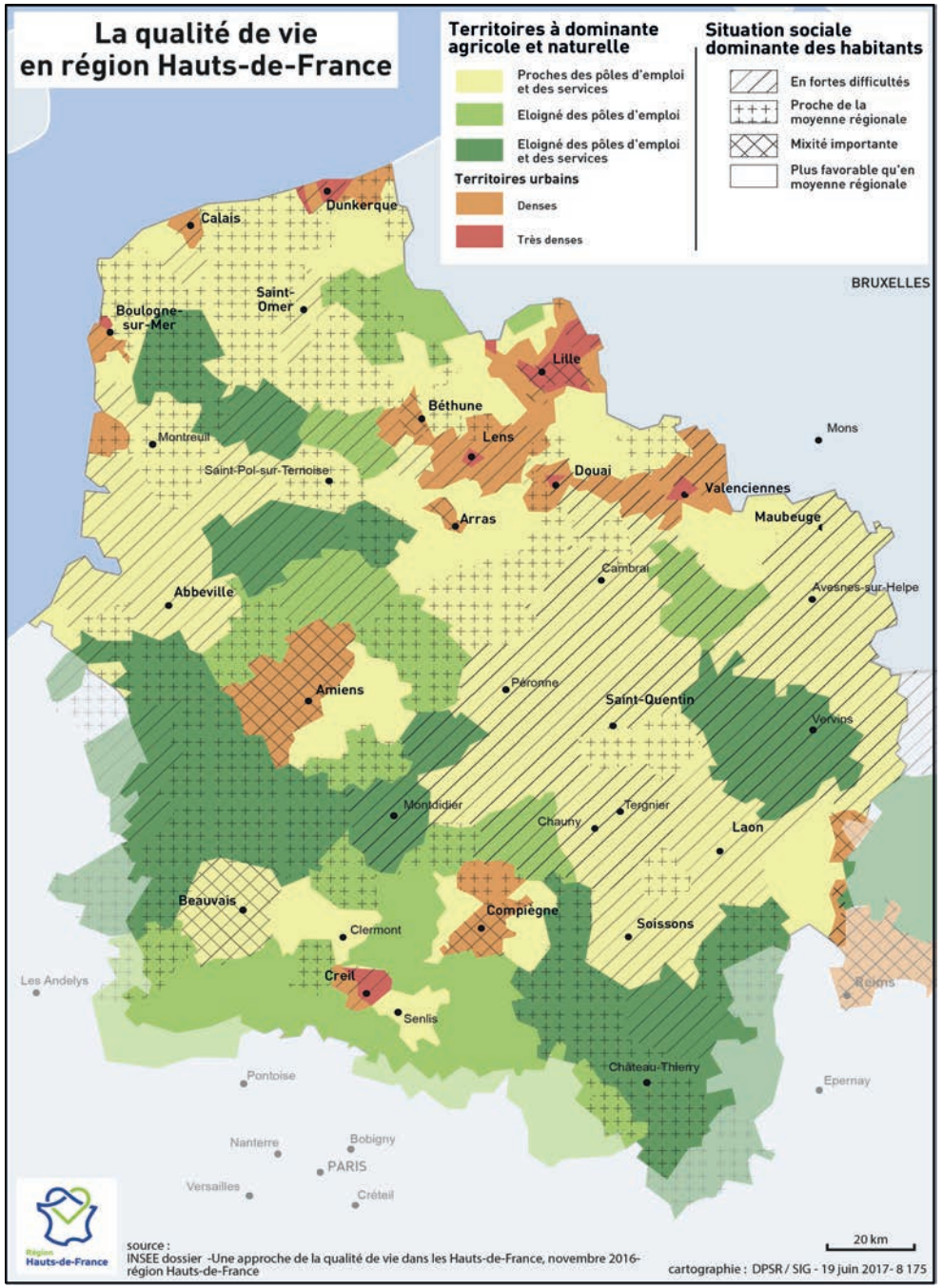
Les temps d'accès aux services des urgences ou à un médecin généraliste apparaissent particulièrement longs dans l'Aisne ou le sud-ouest d'Amiens. Ces enjeux d'accessibilité sont d'autant plus prégnants que ces territoires, et en particulier les zones d'emploi de Vervins ou de Laon, seront marqués par un important vieillissement démographique d'ici 2030.

3. Des désajustements territoriaux en termes de qualité de vie dans les territoires en croisant conditions sociales et cadre de vie

Si la région Hauts-de-France se caractérise à la fois par son urbanisation prononcée et par l'importance de ses surfaces agricoles, la qualité de vie de ses habitants ne se résume cependant pas aux aménités du cadre de vie. Celui-ci demande à être confronté aux caractéristiques sociodémographiques des résidents. Ainsi, selon une étude réalisée avec l'INSEE sur la qualité de vie, les conditions de vie de près de trois millions et demi d'habitants vivant dans les espaces aérés (cf. carte) diffèrent en fonction de leur profil et de leur éloignement des pôles d'emploi et de services. Ces distances, motivées bien souvent par le niveau des coûts du foncier métropolitain ou la structure de l'offre de transport, n'ont pas les mêmes conséquences selon la situation sociale des résidents. Les plus favorisés sont majoritairement installés dans les couronnes périurbaines des deux grands ensembles métropolitains au nord et au sud de la région, les moins favorisés autour des plus petits pôles d'emploi de la région.

D'un autre côté, les autres deux millions et demi d'habitants vivant dans les agglomérations sont majoritairement confrontés à des difficultés sociales fortes tandis que les situations d'aisance sociale sont représentées de façon minoritaire dans le cœur de la métropole lilloise. Emplois et services sont plus accessibles en raison de leur densité mais au prix de situations plus fréquentes de sur-occupation des logements ou d'engorgement des réseaux routiers.

Des territoires de vie à dominante agricole ou naturelle sont éloignés des pôles d'emplois et de services tout en concentrant une population en difficultés sociales : la Thiérache ou les territoires de Fruges et des sept Vallées cumulent les enjeux en termes de fragilités sociales et d'éloignement des pôles d'emploi et de services.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTIE III

Synthèse du diagnostic



La seconde moitié du XX^{ème} siècle a vu une transformation radicale de l'économie française avec un passage de l'économie industrielle à l'économie tertiaire qui a déstabilisé les territoires les plus productifs, à l'instar de la région Hauts-de-France.

Les effets conjugués des mutations économiques et des gains de productivité ont affecté les nombreux espaces nordistes mono-industriels. Dans les zones touchées, la faiblesse des qualifications des salariés et la faible diversification sont devenues autant d'obstacles à l'attractivité de ces territoires.

Si la région a connu une mutation profonde de son économie dans ces dernières décennies, avec des conséquences sociales et environnementales différentes selon les territoires, elle est confrontée aujourd'hui à une nouvelle vague de mutations qui déstabilise ses modes de fonctionnement et de régulation.

Quatre défis résument ces mutations et leurs impacts sur le développement régional :

- si l'économie régionale a reposé sur la mise en valeur de ses ressources, la prise de conscience des contraintes environnementales peut se transformer en nouvelles opportunités de développement ;
- si la région a connu une transformation des modes de production plus marquée qu'ailleurs, cette dynamique, toujours en cours et amplifiée par la transition numérique, continue à impacter les bases productives régionales et l'évolution des emplois ;
- si la région reste l'une des plus jeunes de France, avec notamment une fécondité supérieure à la moyenne nationale, elle reste marquée par un niveau de qualification et une mobilité intergénérationnelle moindres, rendant nécessaire de renforcer le capital humain des jeunes et leur intégration dans une société de la connaissance et de l'innovation ;
- si la région s'est largement insérée dans l'internationalisation des échanges, elle doit revoir aujourd'hui ses modes de gouvernance et de régulation autour de l'agilité de l'action publique pour développer sa capacité de réaction, tout en plaçant l'habitant au cœur des préoccupations et des politiques régionales.

Les capacités différenciées des territoires à faire face à ces défis amènent à dégager trois enjeux transversaux, leur permettant de construire des trajectoires de transition originales pour entrer dans le monde de demain.

Un rapport à l'extérieur impactant les moteurs de développement et l'attractivité de la région

Si l'ouverture aux échanges de services et de marchandises et aux investissements influe sur le développement régional, les dynamiques endogènes ne suffisent pas à développer suffisamment d'activité avec un ratio emplois/résidents parmi les plus faibles de France. Si le taux d'ouverture de la région est nettement supérieur à la moyenne nationale (avec un rôle essentiel des voisinages), la balance commerciale reste déficitaire.

De plus, ces influences externes ne compensent pas sur certains territoires le décrochage de franges de population éloignées de l'emploi et des services.

Parmi ces contrastes, le positionnement de la région sur la logistique est un enjeu majeur, en étant la première région en matière de surface d'entrepôts mais seulement la troisième en termes d'emplois logistiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Plusieurs vecteurs de l'ouverture régionale sont ainsi encore insuffisamment valorisés dans tous leurs aspects et leurs interactions : le positionnement géographique, la mer, le tourisme.

- des disparités territoriales impliquant des stratégies de développement différenciées

Si l'influence de Lille et de l'Ile-de-France s'accroit sur la région, ces deux moteurs métropolitains ne peuvent entrainer à eux-seuls le développement régional. Bien que la métropole lilloise produise 27 % des richesses régionales (avec 19 % de la population régionale), majoritairement redistribuée au niveau des territoires de proximité, les villes moyennes (communauté d'agglomération, communauté urbaine) créent quant à elles 46 % de la richesse régionale et concentre (40 % de la population régionale). L'influence francilienne conduit également à des redistributions dans le sud représentant 8 % de la richesse produite par la région. Ces moteurs de développement différents selon les territoires entrainent des dynamiques de développement humain contrastées. Par ailleurs, de nombreux territoires, y compris ruraux, détiennent des atouts et des filières d'excellence qui peuvent être valorisés à condition de créer les conditions d'une complémentarité et d'une mise en réseau.

Les différentes formes de création de richesses ne se superposent pas nécessairement. La problématique de l'attractivité se pose différemment selon les types de territoires, entrainant notamment un accompagnement spécifique des territoires en difficultés touchés par des déséquilibres cumulatifs et la prise en compte des contraintes environnementales et des mutations technologiques pour promouvoir de nouveaux modèles de développement.

- des formes de désajustements qui impactent le quotidien et la qualité de vie des habitants

La région est caractérisée à la fois par des habitants de plus en plus mobiles, avec notamment des déplacements domicile-travail importants, et une forte sédentarité, impliquant un besoin de proximité qui n'est pas le même selon les types de publics.

Pour les personnes dans des situations sociales difficiles (18,1 % de la population régionale vit sous le seuil de pauvreté), les problèmes de mobilité fréquents s'ajoutent à d'autres dimensions : revenu, santé, éducation, emploi, logement. Pour les populations les plus fragiles, l'absence de proximité signifie le plus souvent un renoncement, même pour les services fondamentaux (santé…).

Malgré un temps d'accès global plutôt satisfaisant aux services et équipements de la vie courante (le deuxième meilleur temps national d'accès aux équipements), de fortes disparités territoriales existent, pouvant contribuer à distiller un sentiment d'isolement parmi certaines franges de la population. En effet, les temps d'accès sont d'autant plus élevés que les communes sont peu « denses » et les disparités entre territoires augmentent lorsque l'on monte en gamme de services.

De plus, le processus d'adéquation sur le marché du travail par la mobilité ne fonctionne as toujours en région avec un indice d'inadéquation élevé pour la majeure partie de ses zones d'emplois, en raison d'un cumul de facteurs handicapants.

De nombreux déplacements pèsent sur le quotidien des habitants et des dépenses « incompressibles » plus importantes qu'en moyenne (logement dans certains territoires, déplacements…) pour des ménages aux revenus plus modestes impactent fortement le quotidien et la qualité de vie des habitants.

Sur la base de ces trois enjeux, le SRADDET définit une stratégie régionale d'aménagement et de développement à l'horizon de moyen et long terme.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Glossaire

ADCF : Assemblée des communautés de France

AQUIMER : Pôle de compétitivité pour produits de la mer et aquaculture

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

ERDD : Centre ressource du développement durable

CEREQ : Centre d'études et de recherches sur les qualifications

CGET : Commissariat général à l'égalité des territoires

CO_2 : Dioxyde de carbone

CREDOC : Centre de recherche pour l'étude et l'observation des comportements

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

ICM : Indice comparatif de mortalité

IDE : Investissement direct étranger

INNOCOLD : Institut français du froid

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

REV3 : Troisième révolution industrielle (ou TRI)

MEL : Métropole européenne de Lille

NOx : Oxydes d'azote

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PIB : Produit intérieur brut

PM : Particules matérielles (les particules fines ou en suspension)

PME : Petites et moyennes entreprises

R&D : Recherche et développement

SAU : Surface agricole utile

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

TECV (la loi) : Loi de transition énergétique pour la croissance verte (2015)

TRI : Troisième révolution industrielle (ou Rev3)

UNESCO : Organisation des Nations-Unies pour l'éducation, la science et la culture

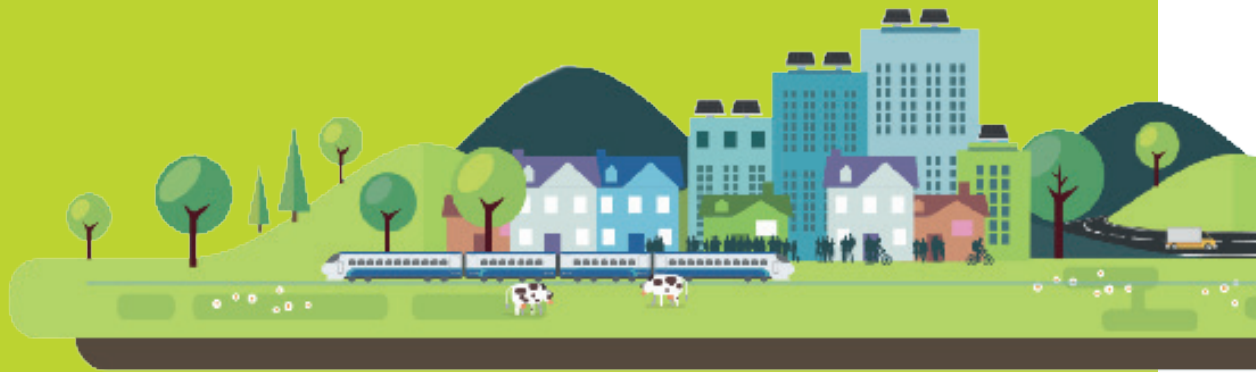
ZNIEFF : Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



SRADDET
Partie 2 : la vision régionale

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



SOMMAIRE

INTRODUCTION 51

Le SRADDET, un projet qui concerne tous les territoires 55
L'emploi comme fil rouge 57
Les ambitions d'une région en transition(s) 59

PARTI PRIS I : Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée 61

ORIENTATION 1 : Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales 62
ORIENTATION 2 : Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique 64
ORIENTATION 3 : Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions 67



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTI PRIS II : Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional 73

ORIENTATION 1 : Fédérer les territoires autour de cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré 74
ORIENTATION 2 : Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional 77
ORIENTATION 3 : Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale 79
ORIENTATION 4 : Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires 82
ORIENTATION 5 : Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement 86

PARTI PRIS III : Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue 89

ORIENTATION 1 : Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance 91
ORIENTATION 2 : Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services 92
ORIENTATION 3 : Développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et contribuer à la transition énergétique 95
ORIENTATION 4 : Renforcer l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité 96
ORIENTATION 5 : Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie 98

SYNTHÈSE DE LA VISION RÉGIONALE : Le plan des partis pris 101

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La vision régionale

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'Egalité 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.

1. Une concertation large pour un exercice encadré

Le SRADDET est une démarche encadrée par des dispositions législatives et règlementaires. 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 a été 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 le 31 janvier 2019 au titre du L 4251-6 du CGCT. Puis, le projet de SRADDET a été soumis à enquête publique du 16 septembre au 16 octobre 2019 avant d'être adopté par le Conseil régional et d'être approuvé le Préfet par arrêté (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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. 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.

3. 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 biendavantage 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 grands espaces à enjeux 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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1. 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 connait 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.

2. 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'activités, tout en respectant les objectifs mentionnés dans la loi NOTRe.

« Co-construire »

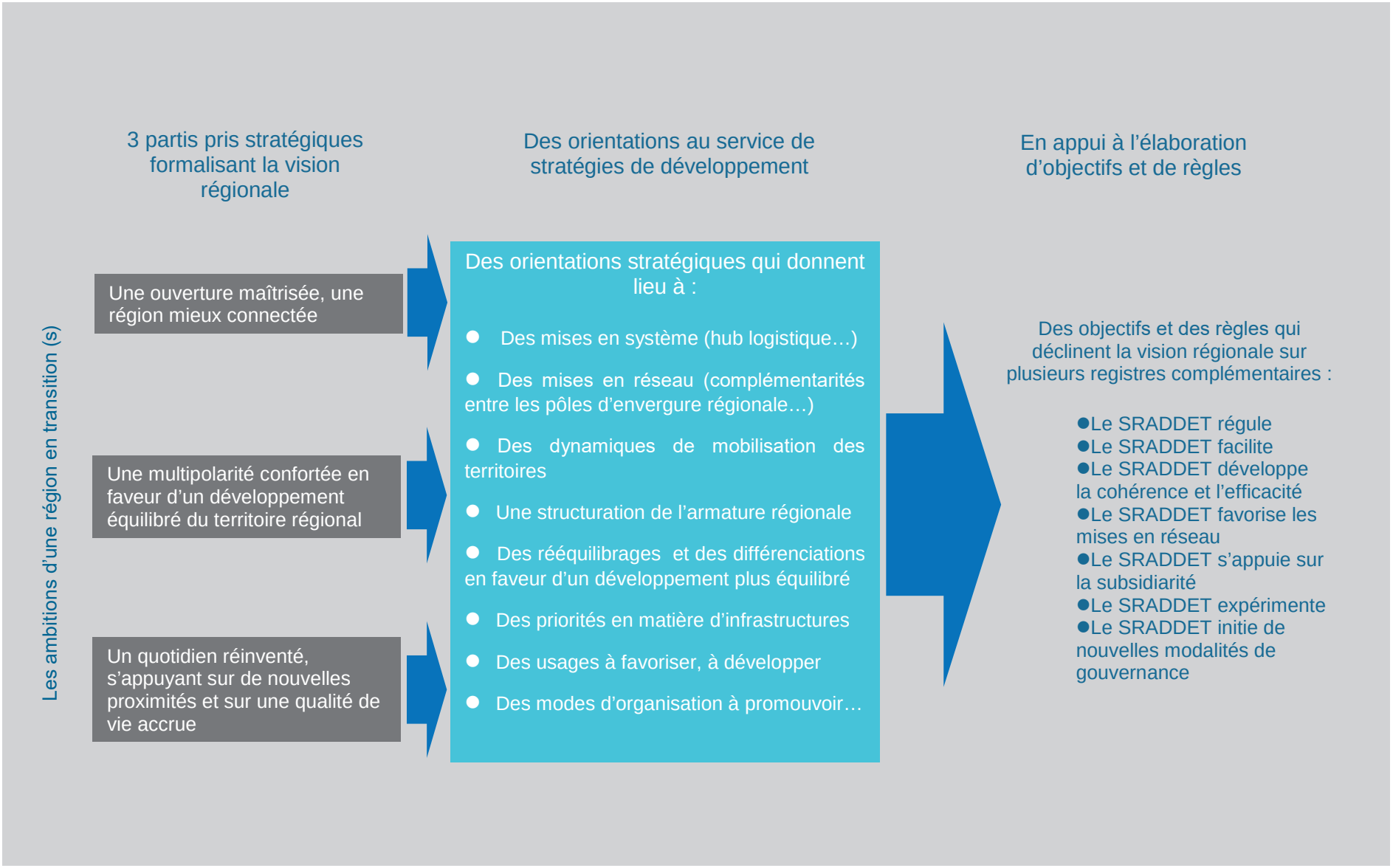
Faire le choix d'un SRADDET mobilisateur, c'est associer l'ensemble des territoires et des acteurs régionaux à l'élaboration des partis pris. L'appropriation des orientations par tous est un facteur clé de réussite collective. Co-construire c'est aussi travailler à l'élaboration d'objectifs et de règles 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 est 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.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

CLÉS DE LECTURE DU DOCUMENT



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.

1. 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. Ce schéma 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.

2. 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. Le cas échéant, en lien avec les régions voisines.

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

« Les risques liés au changement climatique ; l'épuisement des ressources, la dégradation de qualité de l'air, font clairement apparaître le modèle actuel comme non durable. Afin de pérenniser le développement, il convient d'engager une transition vers un modèle plus durable en sortant d'un modèle linéaire « extraire, produire, consommer, jeter ».

Région industrielle et logistique, dense en population, cette transition des Hauts-de-France doit agir autant sur les usages économiques et les modes de production que sur les pratiques quotidiennes des habitants. Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de générer un développement économique vertueux, créateur d'emplois, la transition des Hauts de France vers une région bas carbone devra trouver la clef du découplage entre création de richesses et la consommation de ressources en promouvant l'économie circulaire et en articulant la sobriété ; l'efficacité énergétique ; l'essor des énergies renouvelables, le renforcement de la captation de carbone. »

4. 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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.

5. 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.

6. 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.

7. 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. Favoriser les synergies de développement 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

8. 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.

9. Veiller à l'impératif de préservation de la ressource en eau dans les zones à eujeux et protéger les zones de captage

Le changement climatique poussa à réduire la consommation en eau et préserver la ressource, notemment en eau potable. Les Hauts-de-France devront veiller à la proctection des aquifères et à la sauvegarde de la qualité des captages. Pour prévenir la détérioration et assurer la protection et l'amélioration de l'état des eaux et milieux aquatiques d'une part, pour respecter les objectifs de qualité et de quantité des eaux d'autres parts, la mise en trame de la trame bleue figurant dans le SRADDET devra concourir aux aménagements et aux dispositions prévues par le SDAGE (L12-1 du code de l'environnement).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTI PRIS I

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 interrelations (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 séniors 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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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, agricoles et en matière de santé et de culture, 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.

1. Accroitre 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-clef 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 culture : 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 **Troisième Révolution Industrielle « REV3 »** (l'efficacité énergétique, l'économie de fonctionalité, 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, foret, 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. En lien, si nécessaire, avec les régions voisines.

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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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 l'offre touristique et de valoriser de l'image régionale. Il s'agira à la fois de s'appuyer sur les richesses patrimoniales, naturelles, artistiques et culturelles ainsi que sportives du territoire mais également tirer parti des évènements (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'affaires 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, en synergie avec les régions voisines.

2. 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 ossatures régionales et interrégionales.

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 mesure 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** « **REV3** » 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 « **REV3** ».

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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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'Ile-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).

1. 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 les 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 cote, gestion du risque…) et leur intégration dans les stratégies locales, en lien avec les territoires voisins concernés.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. 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 à la Grande-Bretagne**

Afin d'affirmer le rôle de « tête de pont » de la région et saisir les opportunités liées au Brexit, il apparait 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**

L'ouverture à la Belgique (et par extension à l'ensemble du Benelux) constitue une dimension forte de la stratégie régionale. Outre la localisation géostratégique commune et les enjeux de l'attractivité internationale, deux autres raisons l'imposent :

- l'existence de bassins de vie partagés tout au long de la frontière (que ce soit pour l'espace littoral transfrontalier, la Flandre, la métropole lilloise ou la Sambre-Avesnois) se caractérisant par un développement des pratiques sociales et une croissance des liens économiques transfrontaliers, qui s'appuient pour une part sur la proximité historique et culturelle, mais résultent aussi des effets de l'intégration européenne, voire de la mondialisation des échanges ;

- les continuités territoriales, notamment hydrographiques et maritimes, et la nécessité qui en résulte de gérer conjointement au mieux les ressources naturelles et de faire face ensemble aux enjeux écologiques ;

La Belgique est un partenaire essentiel en termes de développement économique, d'emplois, de culture et de dynamiques territoriales communes. Elles 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 liées aux tensions sur le marché du travail et aux besoins démographiques en Flandre belge méritent une attention particulière, et peuvent nécessiter l'apprentissage renforcé 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.

Dans ce contexte, 4 axes prioritaires sont identifiés pour développer les coopérations :

1. **favoriser et fluidifier les mobilités transfrontalières, au service des résidents, des actifs comme des visiteurs**

Il s'agit de renforcer aussi bien l'accessibilité à grande vitesse que les déplacements du quotidien ; de développer et d'améliorer l'offre transfrontalière de transports notamment à travers un système intégré de transport ; d'encourager les nouvelles formes de mobilités dans un sens plus soutenable ; de décloisonner les marchés du travail ; et de promouvoir une offre touristique commune et diversifiée.

2. **optimiser l'atout du positionnement en matière économique et bâtir une stratégie de valorisation des flux de marchandises**

Cet axe nécessite de renforcer les partenariats et le dialogue entre les grands acteurs du développement comme les ports et les métropoles concernées ; de favoriser le report vers des modes de transport de marchandises plus durables ; de développer en concertation un « corridor du renouveau industriel » le long de la voie d'eau à grand gabarit en lien avec le Canal Seine Nord Europe ; et de capter et valoriser ensemble les flux transmanche.

3. **gérer et anticiper de façon concertée et innovante les défis liés au changement climatique**

Les questions de l'eau et de l'énergie impliquent de prévenir les risques d'inondations et/ou de submersion ; de consolider sur le plan quantitatif et qualitatif la ressource en eau ; de limiter l'imperméabilisation des sols et de préserver les milieux humides ainsi que la biodiversité ; d'améliorer la qualité de l'air ; de promouvoir de façon concertée les énergies alternatives, notamment non carbonées, et l'autonomie énergétique dans la logique de la dynamique initiée par la stratégie « **REV3** » ; et de faire face ensemble aux principaux risques technologiques et industriels.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4 accroître la qualité de vie, et promouvoir ensemble la qualité dans les aménagements urbains et paysagers

Il s'agit pour ce faire de développer une approche spécifique des aménagements urbains et économiques ; de développer un modèle commun de gestion des espaces agricoles dans une logique d'agriculture durable et de circuits courts ; d'encourager la qualité et l'innovation en matière architecturale et urbanistique ; et de partager les bonnes pratiques sur les dispositifs et les modalités d'adaptation du parc bâti existant dans une perspective de transition du modèle énergétique.

Le Schéma de Coopération Transfrontalière prescrit par la loi à la Métropole Européenne de Lille constitue l'opportunité de synthétiser et mettre en évidence le rôle particulier que les fonctions métropolitaines jouent dans la capacité de développement des territoires de toute la région, en articulation avec le SRADDET ; c'est aussi et surtout l'occasion de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés dans les Hauts-de-France et dans les régions belges et de montrer en quoi la coopération transfrontalière peut constituer à la fois une condition et un accélérateur du développement des territoires.

- **l'ouverture vers l'Ile-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 évènements (Jeux Olympiques) sont également à considérer, les Hauts-de-France pouvant offrir une base-arrière avantageuse pour Paris.

Pour que l'ouverture vers l'Ile-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 :

1 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.),

2 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.).



© Les dunes - Dominique Bokalo/Région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.

❶ 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'Ile-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.

❷ 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.

❸ développer les connexions immatérielles

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.

1. 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 Lille 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 CO_2 et contribuant à réduire la pollution, la production de gaz à effet de serre et les congestions de la circulation.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.

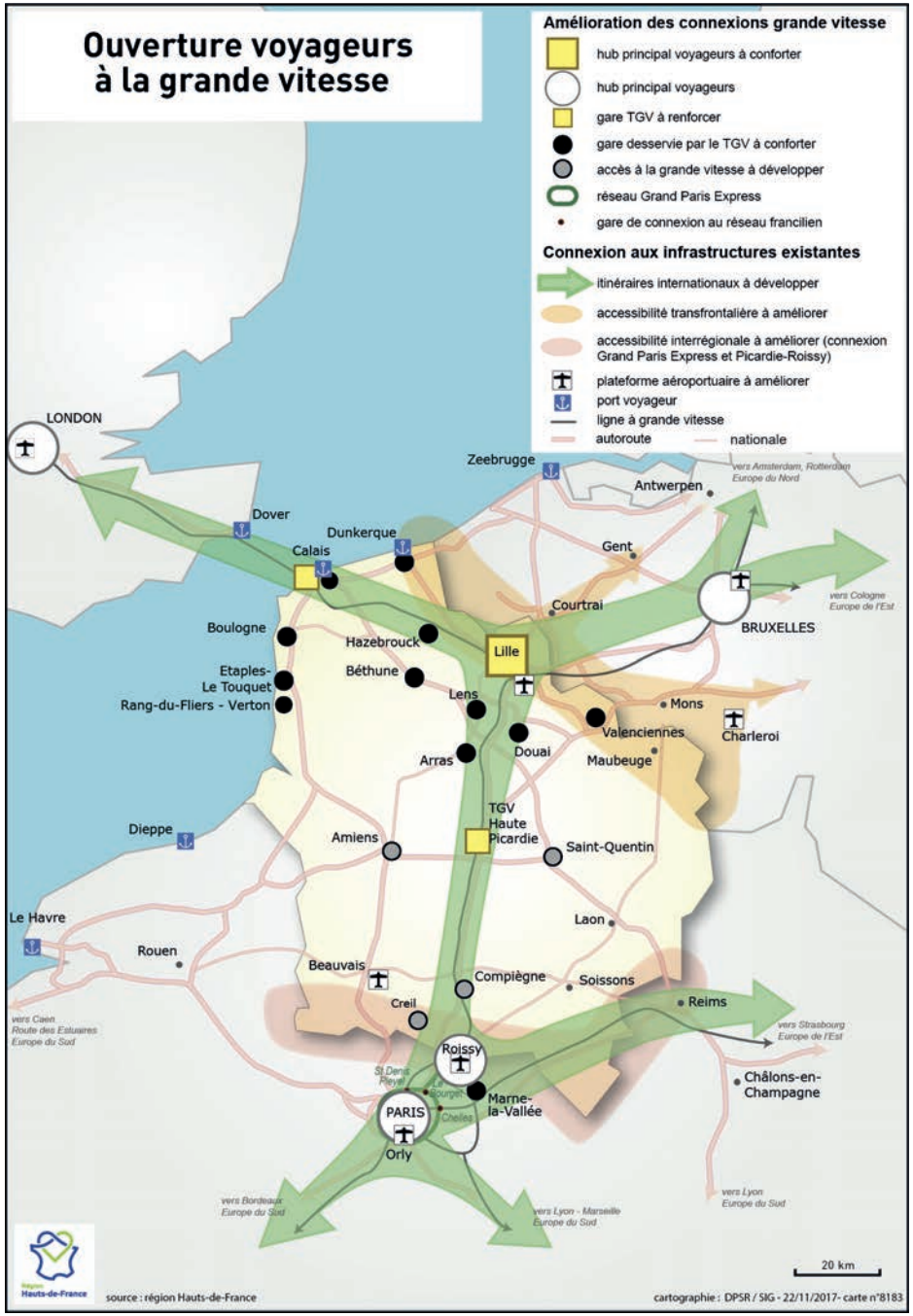
Il est donc souhaitable de conforter la position de la métropole lilloise comme hub principal de voyageurs pour la grande vitesse internationale (plus de 60 destinations européennes au service de la population régionale). Renforcer cette fonction de point d'accès (« gateway ») constitue un impératif 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 réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie 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.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Au-delà de l'enjeu stratégique de Roissy pour la région, il est essentiel de maintenir une desserte de qualité vers l'Ile-de-France que ce soit par le maintien d'un service régulier et adapté depuis les gares TGV (Lille-Europe, Lille-Flandres, Calais-Frethun, 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'Ile-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 projet Roissy-Picardie 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, entrainant 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 Roissy-Picardie permettra de desservir en train la plate-forme de Roissy depuis les Hauts-de-France ; Roissy étant également l'une des gares du GPE (ligne 17) et donc une nouvelle porte d'entrée essentielle dans la stratégie d'accessibilité à l'Ile-de-France et à ses principaux pôles.

Si les déplacements transfrontaliers et vers l'Ile-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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Le positionnement 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 du territoire de profiter d'une implantation stratégique au sein de la zone la plus dense d'Europe. Toutefois, si les Hauts-de-France apparaissent naturellement comme un hub, il convient de renforcer et d'optimiser son système logistique.

Au cœur des corridors de transport européens

Les Hauts-de-France disposent d'un réseau d'infrastructures dense et performant. Il constitue un atout au regard de sa position stratégique entre l'Europe du Nord et du Sud. Pivot d'un triangle Iles Britanniques/Ports du Range/Bassin Parisien, la région peut s'appuyer sur deux axes forts de transport de marchandises : est-ouest, au débouché du trafic transmanche, et nord-sud, connecté aux ports belges et hollandais, avec la perspective de l'achèvement de la liaison Seine-Escaut.
En outre, la proximité avec les grands pôles européens de production et de consommation conforte cette position exceptionnelle.

Un système logistique performant et attractif

La région présente un ensemble diversifié et complémentaire de plates-formes intérieures comprenant des ports fluviaux, des équipements ferroviaires et de transport combiné, générant un développement multimodal et intermodal par voies d'eau et ferrées, permettant la massification. Couplées à une façade portuaire maritime majeure dotée de trois ports principaux aux activités complémentaires présents sur les trafics internationaux et européens, et du terminal du Tunnel sous la Manche, l'ensemble compose un système logistique performant et attractif.
Au-delà de la performance des infrastructures, la qualité des services et de l'offre de transport et de logistique constitue un enjeu majeur et doit être renforcée.

Un rééquilibrage modal en faveur d'une meilleure efficacité économique et environnementale

Grace à son réseau d'infrastructures principales et secondaires, les Hauts-de-France affichent déjà une tendance positive en termes de répartition modale par rapport à la moyenne nationale. Toutefois, les flux routiers de transit, auxquels s'ajoutent les flux infrarégionaux, présentent un enjeu environnemental important sur un territoire où la pollution de l'air et la congestion sont élevées. La consolidation de la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises doit constituer un objectif majeur.

Au-delà des performances économiques attendues, le hub logistique doit permettre de répondre à ces enjeux climatiques. Il sera également l'occasion de développer plus largement des réflexions d'aménagement, de qualité du cadre de vie proposé par les territoires.

La stratégie pour réussir le hub logistique :

La stratégie proposée pour réussir le hub logistique part du constat qu'il s'agit désormais de sortir progressivement d'une logique de création de nouvelles infrastructures - à certaines exceptions près - pour aller vers une logique de services, de coopération, de promotion et de bonne gouvernance. Cette stratégie suppose néanmoins au préalable de sauvegarder le maillage fin que constituent les réseaux secondaires, aujourd'hui en difficulté.

6 axes stratégiques permettront l'atteinte de cette ambition :

❶ parachever le réseau d'infrastructures pour le fret en Hauts-de-France

La Région investit depuis plusieurs années pour parachever son réseau d'infrastructures fret. Les derniers CPER ont permis d'investir dans de grands projets décisifs pour l'économie régionale favorisant le report modal.

Les opérations sur l'infrastructure ferroviaire doivent concourir à améliorer la robustesse du réseau et permettre une meilleure articulation des services TER/TGV/fret. Les investissements programmés lors des précédents CPER et dans l'actuel (contournement fret de Lille, axe Calais-Dunkerque, nœud de Creil,…) lèvent notamment des contraintes d'exploitation sur des nœuds importants du réseau. Cet attachement au ferroviaire vise à la fois à renforcer les grands itinéraires de fret et à améliorer la connexion ferroviaire des ports pour élargir leur hinterland.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le réseau fluvial à grand gabarit des Hauts-de-France est en cours de mise à niveau et sera pleinement réalisé vers 2027 avec la mise en service du Canal Seine-Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil (Mageo). La réalisation de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut couplée au traitement des points-durs du réseau (pont de Mours, écluse du Quesnoy,…) créera les conditions d'une offre fluviale d'envergure en reliant les Hauts-de-France au bassin parisien et au réseau nord-européen.

Les réseaux routier national et autoroutier constituent un maillage performant qu'il s'agit d'améliorer et de désaturer pour apporter un service fiable aux territoires ainsi qu'aux entreprises qu'ils accueillent. Les projets entamés doivent aboutir à désenclaver économiquement certains territoires (mise à 2x2 voies de la RN2,…) et à leur offrir de nouvelles opportunités. La place importante que tient le routier dans la chaîne de transport sera pensée avec les modes alternatifs dans une logique de report modal.

2 s'appuyer sur les réseaux secondaires pour assurer une desserte fine des territoires et alimenter les principaux corridors de fret

Les réseaux secondaires fluvial, ferroviaire, routier irriguent l'ensemble des territoires et constituent un atout majeur de la région Hauts-de-France. Toutefois, ils sont aujourd'hui en difficulté faute d'entretien et d'investissements nécessaires, ce qui conduit à des risques de fermeture à très court terme.

Le maintien du réseau fluvial secondaire irriguant le territoire permettra de conserver les trafics fluviaux qu'apportent les filières traditionnelles de la voie d'eau (les céréales, les matériaux de construction sur lesquelles prendra appui le canal Seine-Nord), mais aussi de développer les filières d'avenir (valorisation des déchets, outil d'expérimentation pour la logistique urbaine, etc.)

La dégradation de certaines lignes ferroviaires dédiées au fret met directement en péril la desserte et par conséquent l'activité d'établissements industriels majeurs en Hauts-de-France. La sauvegarde de ces lignes (une dizaine en Hauts-de-France) s'envisagera au cas par cas aux côtés du gestionnaire d'infrastructures, et en associant les entreprises desservies, les collectivités locales et l'Etat (dans le cadre de son plan de sauvegarde du fret ferroviaire).

Le réseau routier secondaire joue aussi un rôle dans la chaîne logistique en permettant d'alimenter les sites multimodaux (plateformes ferroviaires, ports fluviaux, etc.) et de raccrocher certaines zones d'activités et entreprises aux principaux corridors de fret. Le réseau routier d'intérêt régional (RRIR présenté plus loin dans le fascicule) ainsi identifié permettra le renforcement de l'attractivité économique de la région.

3 garantir la qualité des infrastructures de transport : fluidité, sécurité, soutenabilité

Le service rendu par les modes alternatifs pâtit de son manque de fiabilité, de souplesse et d'adaptabilité. L'impact des travaux d'entretien du réseau ferroviaire sur la qualité des sillons fret ou les périodes de « chômage » des canaux, sont autant de handicaps à l'attractivité de ces modes alternatifs à la route. Assurer la fiabilité des services passe notamment par la nécessité de disposer d'itinéraires alternatifs compatibles avec les exigences des entreprises, ainsi que de sillons fiables dans le cas du ferroviaire. Les travaux d'entretien régulier des infrastructures de transport régionales, de modernisation voire d'augmentation de capacités, de sécurisation de transport (doublement d'écluses), d'évitements (contournements routiers, ferroviaires) sont autant de garanties qui permettront aux entreprises de pérenniser leur activité et de se développer en région Hauts-de-France.

Par ailleurs, une activité logistique de qualité implique une meilleure prise en compte des impératifs sociaux et environnementaux dans le développement des infrastructures de stockage, de traitement et de transport des marchandises.

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

En France, 80 % du fret ferroviaire a pour origine/destination une installation terminale embranchée (ITE). En Hauts-de-France, de nombreuses entreprises majeures sont « embranchées » et concourent au rééquilibrage modal grâce à des trafics ferroviaires importants. D'autres pourraient faire usage du mode ferré au profit d'une relance du trafic ferroviaire. Les dispositifs d'aides doivent être utilisés pour permettre à ces entreprises de développer ou revitaliser leurs embranchements, et contribuer à la relance du fret ferroviaire.

En outre, il apparaît nécessaire que les grandes zones logistiques routières soient directement connectées au réseau magistral afin de réduire les transits sur les voiries départementales, notamment, celles qui sont appelées à devenir des supports de développement urbain. Il s'agit donc aujourd'hui, dans un double mouvement, de raccrocher ces pôles d'activités déjà existants au réseau routier principal et autoroutier en corrigeant certains manques en matière de desserte de zones ou d'entreprises. Il conviendra de mieux prendre en compte les volumes de trafic générés par les sites, les prévisions d'accroissement et la mobilité du personnel.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Enfin, la question foncière jouera un rôle particulièrement important afin de garantir une montée en puissance du hub logistique des Hauts-de-France, que ce soit pour préserver l'accès à la voie d'eau ou pour préserver des espaces en vue des projets d'extension des ports ou plateformes ferroviaires.

5 optimiser et promouvoir l'offre de transports et les services

Des sites logistiques en région Hauts-de-France présentent un intérêt majeur au regard de leur positionnement sur les grands corridors fret, et composent ensemble l'offre régionale multimodale (ports maritimes de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, ports fluviaux de Lille, Béthune et Valenciennes, plateforme de Dourges Delta 3). D'autres sites complémentaires sont identifiés car déjà équipés d'infrastructures (quais, triage, foncier, etc.) et situés à proximité de grands chargeurs, de marchés, et de bassins de population. La mise en réseau de ces plateformes sera déterminante, tout comme le travail déjà engagé de mise en place d'une gouvernance moderne sur les axes et les infrastructures fret qui associe gestionnaires de réseau, collectivités et entreprises pour porter la croissance de l'activité.

En parallèle, la promotion du transport fluvial et ferroviaire doit prendre davantage d'ampleur en Hauts-de-France. Ces alternatives au tout routier restent en effet à ce jour encore trop méconnues. Les actions en faveur du report modal doivent être réfléchies en lien avec l'ensemble des acteurs. Les autoroutes ferroviaires permettront le développement d'une offre massifiée.

6 valoriser le système portuaire maritime

Les ports maritimes constituent un maillon essentiel du hub logistique. La spécialisation des ports de la façade régionale permet de diversifier une offre de services déjà performante. Pour valoriser au maximum ce potentiel dans un contexte de concurrence, les différentes entités concernées doivent travailler à l'élaboration d'une stratégie portuaire régionale concertée en lien avec « Norlink Ports ». 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. En outre, l'accès à un niveau logistique de rang européen et la conquête de nouveaux marchés par l'extension de leur hinterland ne pourront se faire sans l'amélioration des dessertes routières, ferroviaires et fluviales des ports.

3 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…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTI PRIS II

Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré

LE PARTI PRIS 1 FAIT LE PARI DE L'OUVERTURE AYANT DE FAIT TROIS INCIDENCES MAJEURES

❶ le développement des présences de manière non homogène sur le territoire régional, que ce soit des nouveaux arrivants ou des touristes ;

❷ 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 ;

❸ 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

❶ 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.

❷ 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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

LE PARTI PRIS 2 REPOSE SUR LES CINQ ORIENTATIONS SUIVANTES :

1. Cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré

Le SRADDET propose une ossature régionale structurée autour de :

- ♦ deux métropoles : Lille et Amiens,
- ♦ des pôles d'envergure régionale,
- ♦ des espaces ruraux et périurbaines 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'ossature urbaine.

2. Deux métropoles organisées autour de Lille, capitale régionale, et Amiens,

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

4. **Trois** 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 de campagnes isolées et peu denses, ces dernières faisant l'objet d'une attention particulière.

5. Un traitement spécifique sur deux 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

Orientation 1

FÉDÉRER LES TERRITOIRES AUTOUR DE CINQ ESPACES À ENJEUX 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 espaces à enjeux 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'ossature 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 espaces à enjeux ne correspondent pas à des périmètres précis et arrêtés. Elles se superposent et débordent largement hors des frontières régionales, ce qui induit le besoin d'un dialogue avec les régions voisines. Certains territoires peuvent en effet être mobilisés dans plusieurs espaces à enjeux .

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

❶ 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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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 présentielle 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.

❷ 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 espaces à enjeux pour fédérer les territoires peuvent être identifiés :

❶ **diffuser l'économie maritime**

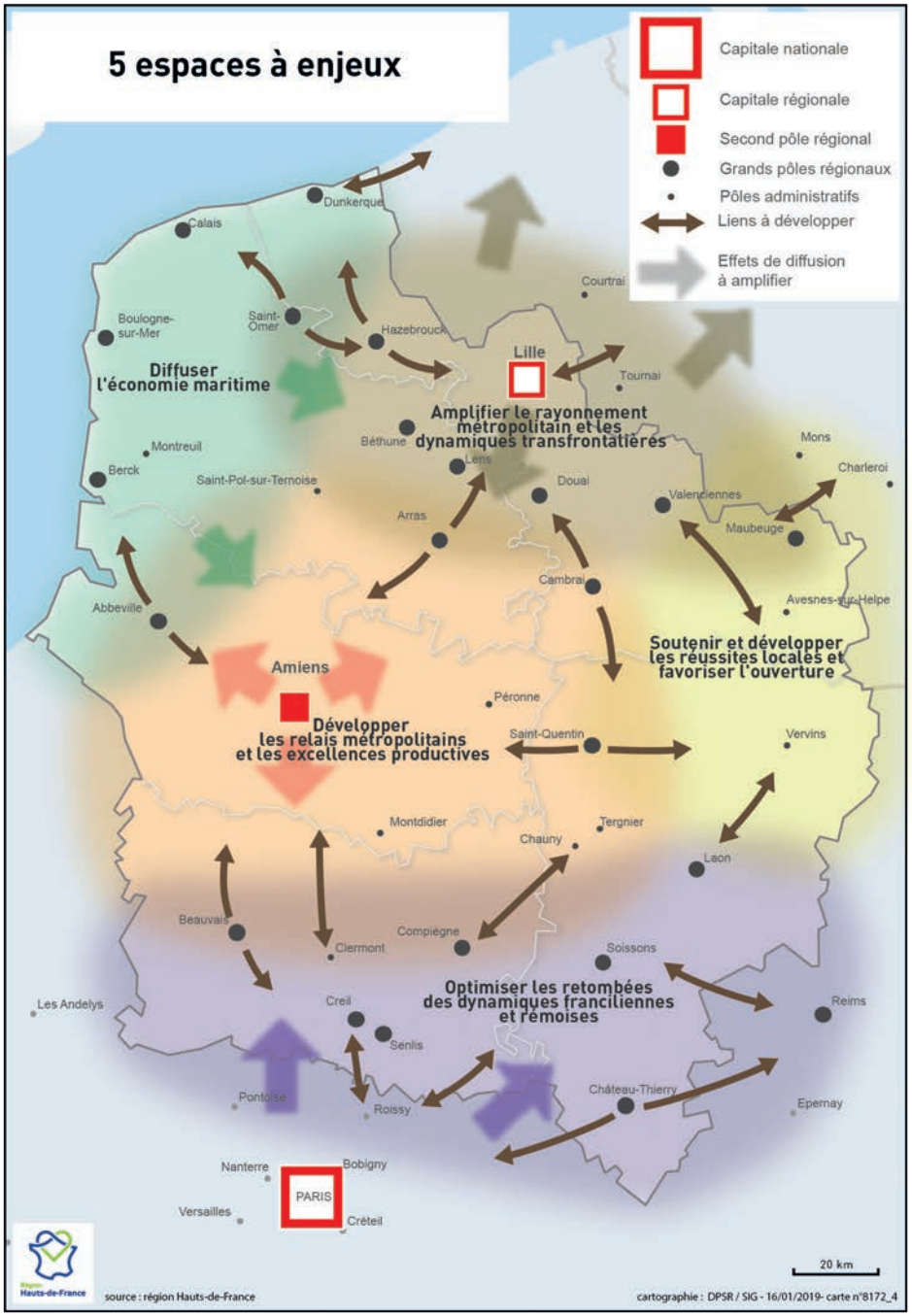
❷ **amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières**

❸ **optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises**

❹ **soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture**

❺ **développer les relais métropolitains et les excellences productives**

Cinq dynamiques de développement



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

• 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…), développer des coopérations avec les territoires britaniques, belges et normands.

• amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières

L'ambition collective : faire monter en gamme la métropole lilloise, notamment, dans sa dimension transfrontalière, 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 et rémoises

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.

• soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture

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 et aux régions voisines.

• développer les relais métropolitains et les excellences productives

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 ossature 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.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.

1. 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 (2 000 000 si l'on prend en compte le versant belge), 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 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.

2. 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.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. 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» 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 ».



© MEL - EURASANTE


© Mes soignants - CHU d'Amiens


© EURALILLE - D. Bokalo/Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

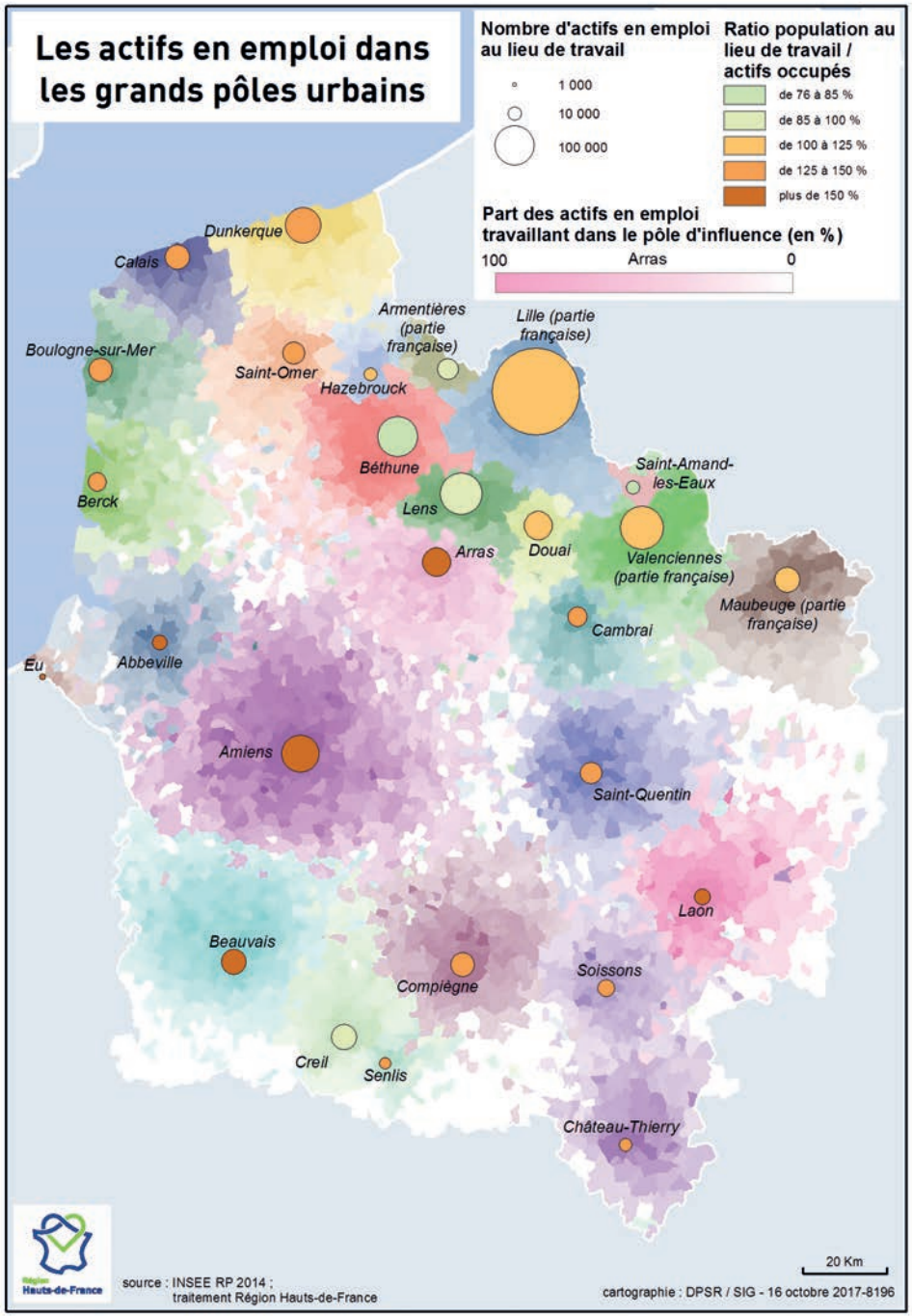
RÉVÉLER LES ATOUTS DES PÔLES D'ENVERGURE RÉGIONALE

1. 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.

2. 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.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. Valoriser le rôle d'interface des pôles

Certains pôles d'envergure régionale se situent à la croisée de plusieurs espaces à enjeux 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 espaces à enjeux 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.

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

Pour conforter ou développer le rôle des pôles d'envergure régionale, le SRADDET met l'accent sur quatre grandes fonctions favorisant leur rôle d'interfaces et de générateurs de développement :

- la fonction « hub secondaire » insiste sur le rôle des pôles dans les mobilités notamment non-motorisées, de multimodalité et de rabattement vers les gares ferroviaires et de liaisons avec les autres pôles ;
- la fonction « portes d'entrées régionales » vise à une meilleure valorisation et régulation des flux touristiques et de marchandises ;
- la fonction « pôle de services supérieurs » en lien avec une offre de services et d'équipements structurants présentant un rayonnement important (enseignement supérieur, santé, activités récréatives, hébergement, etc…) ;
- la fonction « tête de réseau », basée sur des excellences régionales en matière d'activités économiques, d'innovation, d'enseignement supérieur et de recherche présentant des ancrages territoriaux forts.

❶ 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).

A ce titre, le développement de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM) est essentiel. En s'inscrivant dans le réseau ferroviaire des Hauts-de-France dense et structurant, ils sont les points d'entrée vers des relations pôle à pôle efficaces, en lien avec le renforcement de l'ossature régionale, notamment pour améliorer l'accès aux métropoles lilloise et parisienne. De plus, au-delà de leur fonction « transport », ils doivent devenir des outils au service du développement des villes et de leurs aires d'influence, avec une attractivité qui doit s'envisager des abords de gare au bassin de mobilité en passant par le quartier de gare. Aussi, leur traitement doit répondre à différentes attentes articulant aménagement du territoire et organisation des transports : veiller à la bonne intégration du site dans son environnement, favoriser les pratiques intermodales, faciliter son accès par les modes actifs, ménager une bonne accessibilité pour la voiture et ses usages partagés (covoiturage, autopartage…), créer des espaces de qualité, confortable et sécurisant, etc.

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

L'identification de têtes de réseau a pour ambition d'articuler le SRADDET, le SRDEII ainsi que le SRESRI, et s'appuie également sur la future stratégie de spécialisation intelligente (SRI-SI ou encore S3).

Une « tête de réseau » désigne un territoire capable de dynamiser et d'animer une spécialisation économique au bénéfice de l'ensemble des Hauts-de-France. Il s'agit en effet, de consolider les forces présentes dans l'écosystème régional, quelle que soit leur localisation, pour les rendre visible au niveau national, européen, voire mondial.

Le territoire identifié comme « tête de réseau » bénéficie d'un leadership mais il n'y travaille pas seul : il doit entraîner les autres acteurs et territoires au sein d'un réseau régional thématique. Les dynamiques territoriales étant mouvantes, ces leadership ne sont pas figés dans le temps : il s'agit d'un cadre de travail inscrit au sein d'un processus évolutif et intégrateur.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

S3 Hauts-de-France : une mise en œuvre autour de spécialités qui pourront évoluer en fonction des enjeux

La future S3 « Hauts de France » donne des orientations sur les thématiques régionales et des premières hypothèses sur des spécialités. Au fil de sa mise en œuvre, entre 2021 et 2027, ses spécialités seront susceptibles d'évoluer en fonction des nouveaux enjeux et opportunités économiques et académiques (nouveaux marchés, investissements, développement scientifique, etc.).

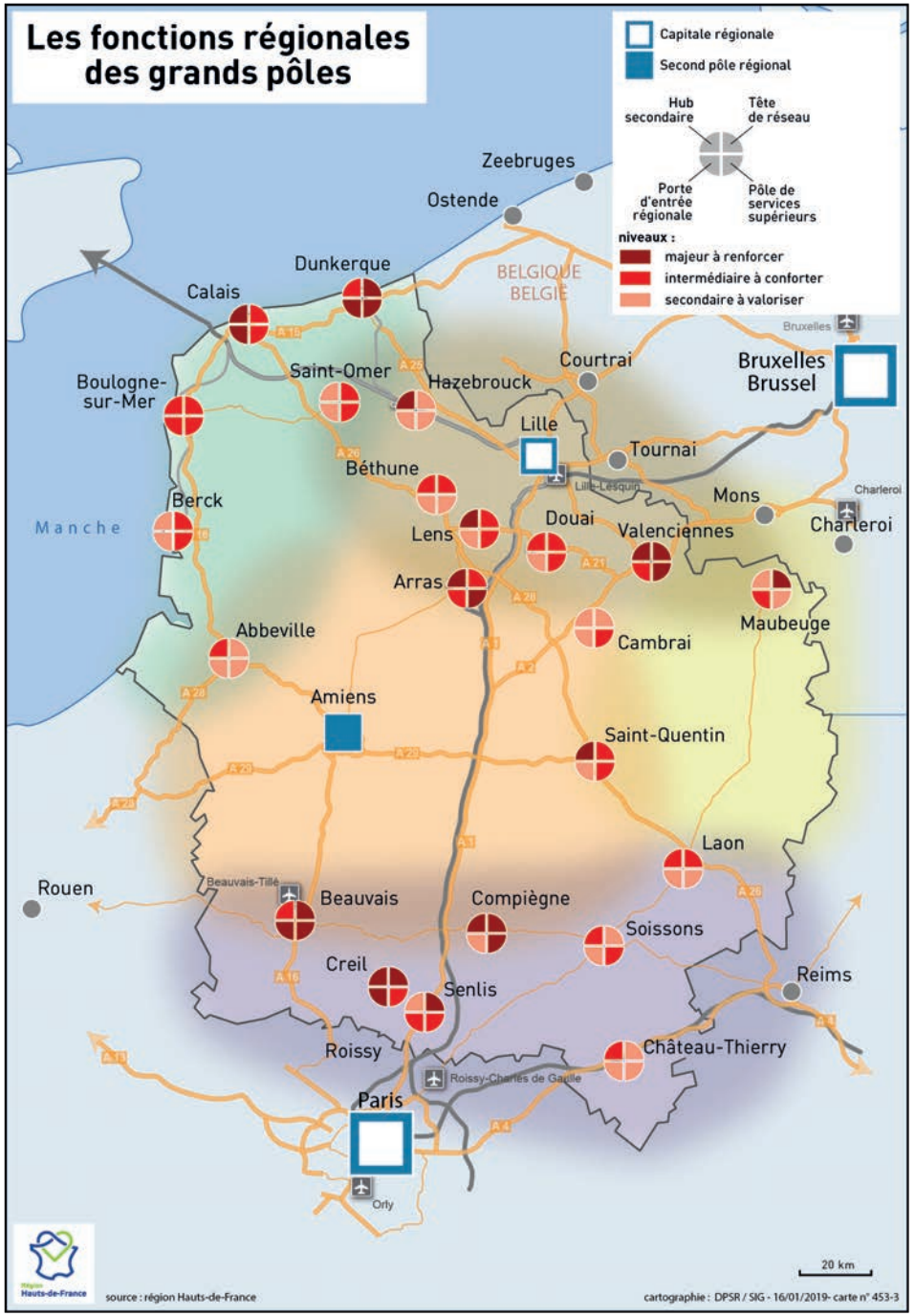
Cette fonction « tête de réseau » n'implique pas la concentration des investissements en un même lieu : l'important est que la décision d'investissement se fasse en région. En outre, ce n'est pas parce qu'un territoire est affiché « tête de réseau » qu'il doit obligatoirement favoriser uniquement des investissements liés à sa spécialisation.

Dans la gouvernance mise en œuvre, la Région sera garante du bon fonctionnement de chaque réseau en tant qu'ensemblier et porteur de la stratégie régionale.

Enfin, il est important de souligner que cette répartition ne concerne qu'une fonction régionale des grands pôles. D'autres volets du SRADDET, dans ses dimensions économique, d'enseignement supérieur et recherche, sont développés sur l'ensemble du territoire régional.

7 grands domaines de spécialisations régionales ont été mis en évidence : ils correspondent le plus souvent à des excellences régionales, présentant un ancrage territorial fort, et s'articulant à la fois aux différentes dynamiques stratégiques du SRDEII, mais aussi aux 7 axes de la S3 :

DOMAINES DE SPÉCIALISATION	Binôme « Têtes de réseau »
MOBILITÉ TERRESTRE ET FLUVIALE	Valenciennes / Compiègne
SANTÉ - NUTRITION	Métropole lilloise / Amiens
ROBOTIQUE - NUMÉRIQUE	Métropole lilloise / Saint-Quentin
INDUSTRIES CRÉATIVES	Métropole lilloise / Valenciennes
BIOÉCONOMIE	Arras / Beauvais
ÉNERGIE	Amiens / Dunkerque
CHIMIE-MATÉRIAUX	Métropole lilloise / Lens-Hénin



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Dans une approche équilibré et cohérente de l'aménagement du territoire s'appuyant sur l'ossature régionale :

- la Métropole européenne de Lille est présente en tant que binôme-têtes de réseau sur 4 domaines (santé, robotique-numérique, industries créatives et chimie-matériaux) ;
- le pôle d'Amiens est identifié sur 2 domaines, la santé et l'énergie ;
- le pôle de Valenciennes est positionné sur les thématiques de la mobilité terrestre et fluviale et des industries créatives ;
- Compiègne est présent sur la mobilité terrestre et fluviale ;
- Dunkerque est mobilisé sur le domaine de l'énergie ;
- Saint-Quentin sur le domaine de la robotique-numérique ;
- Arras est présent sur le domaine de la bioéconomie ;
- Beauvais est également présent sur le domaine de la bioéconomie ;
- et Lens-Hénin sur le domaine chimie-matériaux.

3 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.

4 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 exigences 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.

1. 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 de 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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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 :

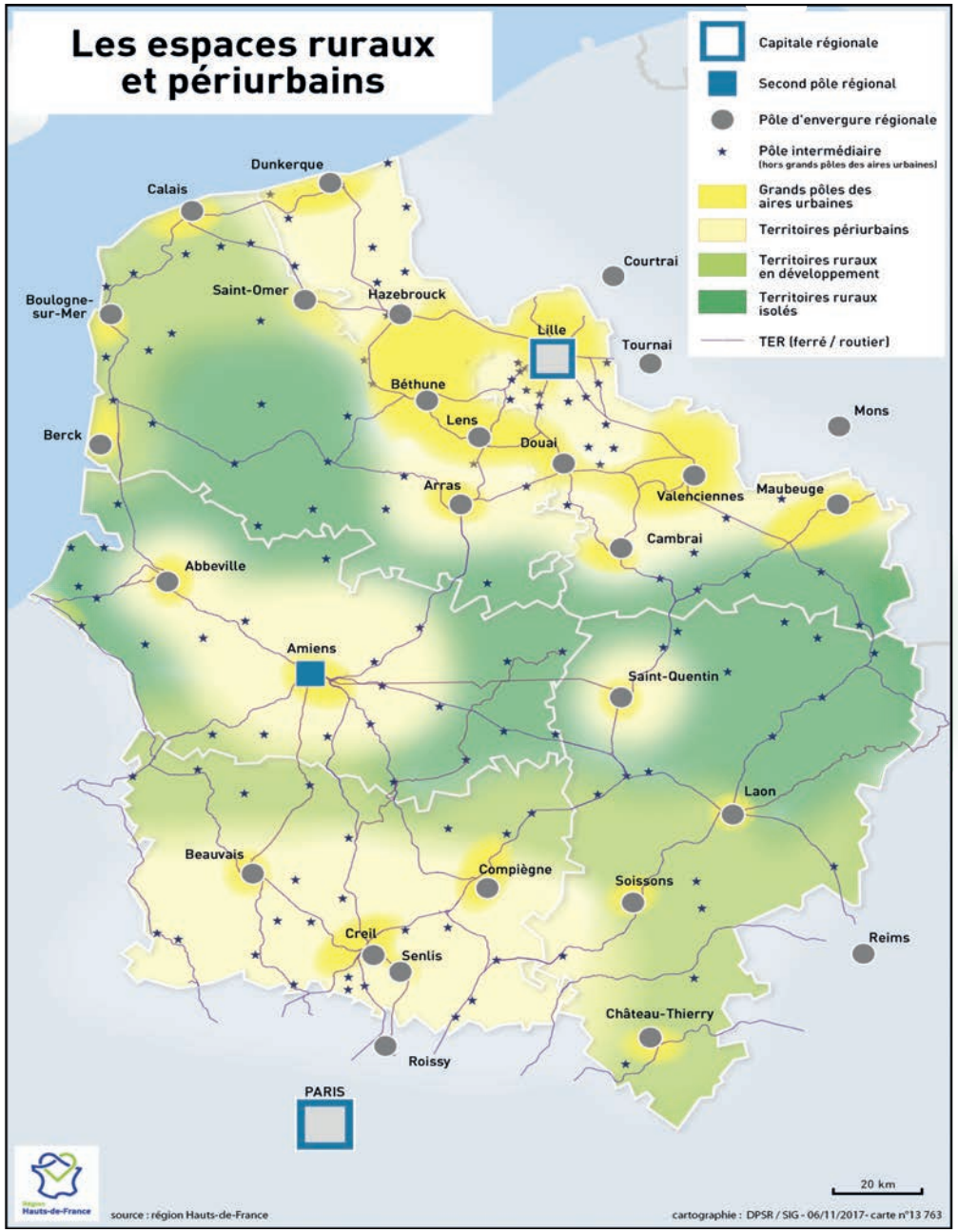
- le développement d'une offre de logements coordonnée ;
- l'amélioration de l'offre de transports en commun et le développement des modes alternatifs à la voiture (le positionnement des arrêts et des pôles multimodaux peuvent être à la fois des lieux facile d'accès et support d'activités urbaines secondaires) ;
- 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.

2. 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 ;



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- 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.

3. 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.

4. 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 intermédiaire 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.

5. 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 culturales adaptées aux caractéristiques des territoires, en particulier sur les franges urbaines, et permettant une qualité paysagère.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'ossature 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 '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.

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 Equipements 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 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'enjeux faisant apparaître des spécificités liés 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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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 par 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 :

1. **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.

2. l**es 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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.

1. 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'ossature 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.

2. 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, entreprenariat, services publics …) mais également culturelles, associatives, sportives ….



©Les corons d'Arenberg -Stevens Frédéric sipa



© Ph. frutier/Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTI PRIS III

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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

❶ une accessibilité aux services améliorée, à travers un meilleur maillage des services dits « indispensables » et de nouveaux modes d'accès aux services ;

❷ des logements de qualité intégrant la lutte contre la précarité énergétique ;

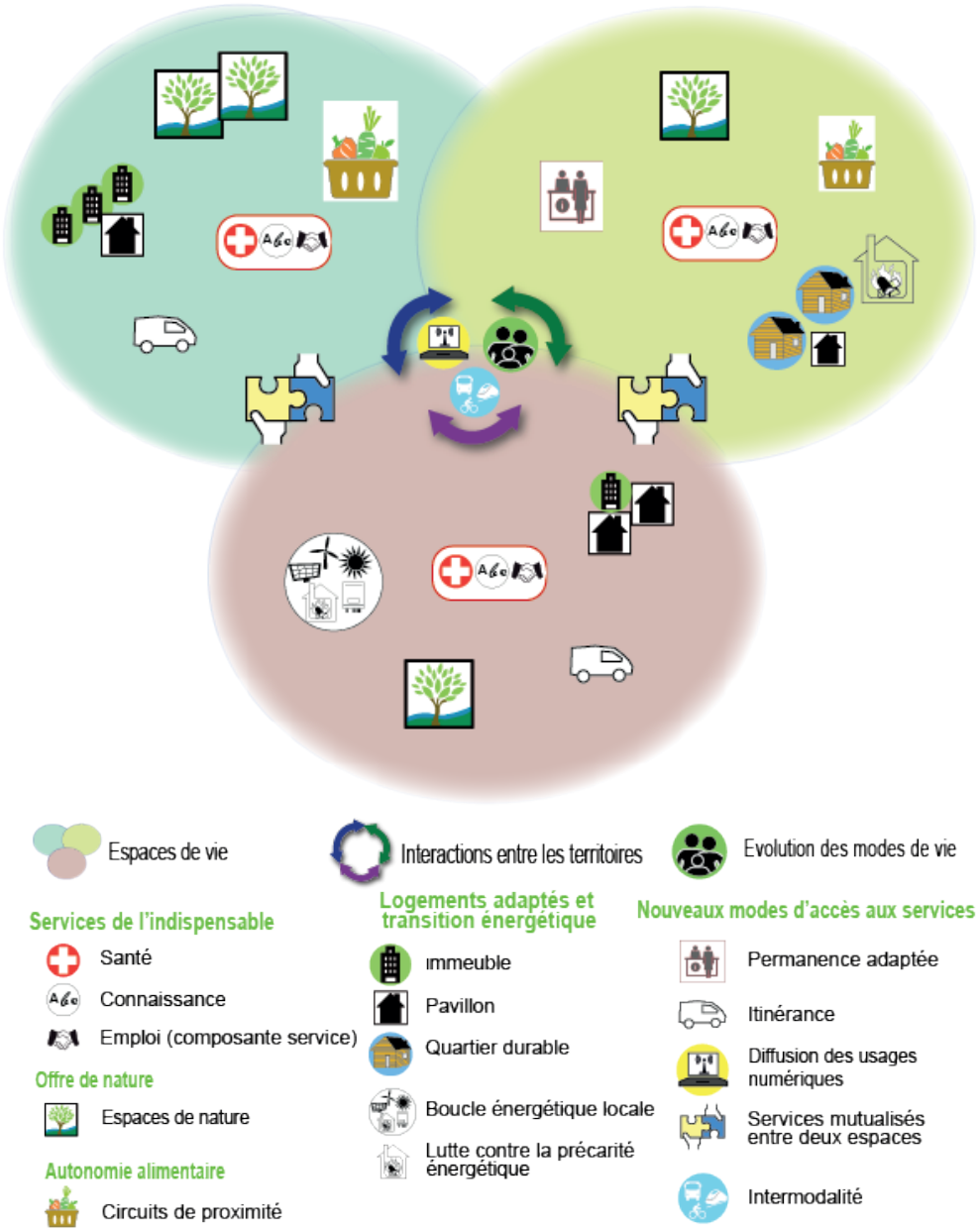
❸ le développement de l'autonomie alimentaire ;

❹ une offre de nature de qualité



Les differents 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



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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 apparait 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 attrayant aux territoires.

1. 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.**

2. 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.).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. 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 utile à la vie quotidienne, dans la foret d'informations et services proposés ;

- penser l'accessibilité aux établissements d'enseignement dans l'ossature 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 apparait 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).

1. 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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.

2. 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'Ile-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.

3. 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.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4. Développer les usages numériques 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.

5. 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.



© Station d'épuration - Philippe Dapvril

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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 apparait 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.

1. 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.

2. 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).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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.


© Isolation thermique

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 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.

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

Il apparait 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.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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 maraichères 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.

- 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 enjeux, la protection des captages d'eau potable et la solidarité urbain/rural dans l'approvisionnement en eau.

2. 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 ;



© Ph. frutier/Région-Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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).

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

Les citadins 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 ;
- préserver 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.

2. 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 ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- 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.

3. 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.



© Dominique Bokalo/Région Hauts-de-France



© Base de canoë de St Larent Blangy - Dominique Bokalo/Région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

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'activité économique 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.**

Défi pour le pp3 :
Garantir l'accessibilité réelle des services, la réduction des coûts du quotidien et l'amélioration du 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 présentiels 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) à 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.**

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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, la culture
- 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'Ile-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)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

UNE MULTIPOLARITÉ CONFORTÉE EN FAVEUR D'UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Les orientations stratégiques

Des dynamiques de développement	Fédérer les territoires autour de cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré	• Diffuser l'économie maritime • Amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières • Optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises • Soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture • Développer les relais métropolitains et les excellences productives
Une ossature 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 • 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
	Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires	• 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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Région Hauts-de-France

de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024

Mer du Nord
Manche
Pays-Bas
Nederland
Belgique
België
Normandie
Île-de-France
Grand Est

Zeebrugge
Oostende
Terneuzen
Anvers
Antwerpen
Dover
Bruges / Brugge
Roulers / Roeselare
Ypres / Ieper
Courtrai / Kortrijk
Aéroport de Bruxelles (Zaventem)
BRUXELLES
BRUSSEL

Dunkerque
Calais
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Hazebrouck
Lille
Béthune
Bruay-la-Buissière
Lens
Liévin Hénin-Carvin
Douai
Valenciennes
Arras
Cambrai
Maubeuge
Abbeville
Amiens
Saint-Quentin
Laon
Beauvais
Compiègne
Creil
Senlis
Soissons
Berck
Le Touquet

Bray-Dunes
Bourbourg
Bergues
Hondschoote
Gravelines
Grand-Fort-Philippe
Marck
Wimereux
Audresselles
Ardres
Audruicq
Wormhout
Steenvoorde
Bailleul
Nieppe
Mouscron
Roubaix
Tourcoing
Wavrin
Templeuve
Orchies
Cysoing
Pont-à-Marcq
Phalempin
Annœullin
Libercourt
Dourges Delta 3
Flines-lez-Râches
Saint-Amand-les-Eaux
Mons
La Louvière
Brussels South Charleroi Airport
Vers Charleroi
Projet de réouverture du canal Condé / Pommerœul
Projet Valenciennes / Mons
Désertes ferroviaires entre Maubeuge, Mons et Charleroi / Namur
Bavay
Le Quesnoy
Avesnes-les-Aubert
Solesmes
Landrecies
Le Cateau-Cambrésis
Caudry
Bohain-en-Vermandois
Fourmies
Le Nouvion-en-Thiérache
Hirson
Guise
Vervins
Marle
Montcornet
Anizy-le-Château
Quignicourt
Vailly-sur-Aisne
Fère-en-Tardenois
Château-Thierry
Charly-sur-Marne
Épernay
Reims
Châlons-en-Champagne
Le Plessis-Belleville
Crépy-en-Valois
Villers-Cotterêts
Verberie
Pont-Sainte-Maxence
Saint-Maximin
Gouvieux
Chantilly
Lamorlaye
Chambly
Méru
Mouy
Clermont
Auneuil
Bresles
Estrées-Saint-Denis
Ressons-sur-Matz
Ribécourt-Dreslincourt
Noyon
La Fère
Chauny
Tergnier
Chevresis-Monceau
Saint-Gobain
Coucy-le-Château-Auffrique
Folembray
Laon
Nesle
Ham
Roye
Péronne
Albert
Albert-Picardie
Bapaume
Corbie
Villers-Bretonneux
Rosières-en-Santerre
Moreuil
Ailly-sur-Noye
Montdidier
Breteuil
Conty
Poix-de-Picardie
Oisemont
Airaines
Flixecourt
Abbeville
Saint-Valery-sur-Somme
Auxi-le-Château
Doullens
Frévent
Arras
Aubigny-en-Artois
Vimy
Hesdin
Saint-Pol-sur-Ternoise
Montreuil
Fruges
Rue
Le Touquet-Paris-Plage
Berck
Le Tréport
Mers-les-Bains
Friville-Escarbotin
Feuquières-en-Vimeu
Gamaches
Gournay-en-Bray
Neufchâtel-en-Bray
Formerie
Crèvecœur-le-Grand
Saint-Just-en-Chaussée
Aéroport de Beauvais-Tillé
Gisors
Chaumont-en-Vexin
Les Andelys
Vernon
Mantes-la-Jolie
Versailles
Argenteuil
Boulogne-Billancourt
Saint-Denis Pleyel
Le Bourget
Montreuil
Chelles
Le Grand Roissy
Paris-Charles de Gaulle
Aéroport de Paris-Orly
Meaux
Coulommiers
Londinières
Dieppe
Saint-Aubin-sur-Mer
Le Tréport
Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale
Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale
Parc Naturel Régional Baie de Somme Picardie Maritime
Parc Naturel Régional Scarpe - Escaut
Parc Naturel Régional Oise - Pays de France
Parc Naturel Régional de l'Avesnois
Les Deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez
Dunes de Flandre
Acquisitions du Conservatoire du Littoral
Centrale nucléaire de production d'électricité de Gravelines
Projet A 16 / A 29
Projet RN 31 / RN 2
Marne - la - Vallée
TGV Haute-Picardie
Aéroport de Calais-Dunkerque
Aéroport de Lille
Aéroport de Beauvais-Tillé
Ports de Lille
Ports de Calais
Ports de Dunkerque
Ports de Boulogne-sur-Mer
Ports de Valenciennes
Ports de Compiègne
Ports de Nesle
Ports de Marquion
Ports de Béthune
Ports de Boulogne Ville
Ports de Calais Ville
Ports de Dunkerque Ville
Ports de Roubaix
Ports de Tourcoing
Ports de Templeuve
Ports de Libercourt
Ports de Hautmont
Ports de Cambrai
Ports de Saint-Quentin
Ports de Longueau
Ports de Creil
Ports de Senlis
Ports de Chantilly
Ports de Beauvais
Ports de Laon
Ports de Noyon
Ports de Tergnier
Ports de Chauny
Ports de Coucy-le-Château-Auffrique
Ports de Folembray
Ports de Saint-Gobain
Ports de Chevresis-Monceau
Ports de Roye
Ports de Péronne
Ports de Albert
Ports de Bapaume
Ports de Corbie
Ports de Villers-Bretonneux
Ports de Rosières-en-Santerre
Ports de Moreuil
Ports de Ailly-sur-Noye
Ports de Montdidier
Ports de Breteuil
Ports de Conty
Ports de Poix-de-Picardie
Ports de Oisemont
Ports de Airaines
Ports de Flixecourt
Ports de Abbeville
Ports de Saint-Valery-sur-Somme
Ports de Auxi-le-Château
Ports de Doullens
Ports de Frévent
Ports de Arras
Ports de Aubigny-en-Artois
Ports de Vimy
Ports de Hesdin
Ports de Saint-Pol-sur-Ternoise
Ports de Montreuil
Ports de Fruges
Ports de Rue
Ports de Le Touquet-Paris-Plage
Ports de Berck
Ports de Le Tréport
Ports de Mers-les-Bains
Ports de Friville-Escarbotin
Ports de Feuquières-en-Vimeu
Ports de Gamaches
Ports de Gournay-en-Bray
Ports de Neufchâtel-en-Bray
Ports de Formerie
Ports de Crèvecœur-le-Grand
Ports de Saint-Just-en-Chaussée
Ports de Gisors
Ports de Chaumont-en-Vexin
Ports de Les Andelys
Ports de Vernon
Ports de Mantes-la-Jolie
Ports de Versailles
Ports de Argenteuil
Ports de Boulogne-Billancourt
Ports de Saint-Denis Pleyel
Ports de Le Bourget
Ports de Montreuil
Ports de Chelles
Ports de Le Grand Roissy
Ports de Paris-Charles de Gaulle
Ports de Meaux
Ports de Coulommiers
Ports de Londinières
Ports de Dieppe
Ports de Saint-Aubin-sur-Mer
Ports de Le Tréport
Ports de Mers-les-Bains
Ports de Le Tréport
Ports de Berck
Ports de Le Touquet-Paris-Plage
Ports de Rue
Ports de Fruges
Ports de Montreuil
Ports de Hesdin
Ports de Saint-Pol-sur-Ternoise
Ports de Aubigny-en-Artois
Ports de Vimy
Ports de Arras
Ports de Frévent
Ports de Auxi-le-Château
Ports de Doullens
Ports de Saint-Valery-sur-Somme
Ports de Abbeville
Ports de Flixecourt
Ports de Airaines
Ports de Oisemont
Ports de Poix-de-Picardie
Ports de Conty
Ports de Moreuil
Ports de Ailly-sur-Noye
Ports de Montdidier
Ports de Breteuil
Ports de Formerie
Ports de Crèvecœur-le-Grand
Ports de Gournay-en-Bray
Ports de Neufchâtel-en-Bray
Ports de Saint-Just-en-Chaussée
Ports de Beauvais
Ports de Auneuil
Ports de Bresles
Ports de Clermont
Ports de Mouy
Ports de Creil
Ports de Chaumont-en-Vexin
Ports de Gisors
Ports de Les Andelys
Ports de Vernon
Ports de Mantes-la-Jolie
Ports de Versailles
Ports de Argenteuil
Ports de Boulogne-Billancourt
Ports de Saint-Denis Pleyel
Ports de Le Bourget
Ports de Montreuil
Ports de Chelles
Ports de Le Grand Roissy
Ports de Paris-Charles de Gaulle
Ports de Meaux
Ports de Coulommiers
Ports de Londinières
Ports de Dieppe
Ports de Saint-Aubin-sur-Mer

Ossature régionale :
- Capitale régional (Lille)
- Pôle d'envergure régionale
- Second pôle régional (Amiens)
- Pôle intermédiaire

Infrastructures existantes :
- Aéroport
- Port maritime
- Liaison transmanche
- Autoroute
- Réseau routier
- TGV / LGV
- Ligne TER, Gare

0 10 20 km

cartographie : Région Hauts-de-France, Agence Hauts-de-France 2020-2040 - 11 03 2020 - 1754-1

Développer les relations interrégionales et transfrontalières

Proposer des conditions de déplacements soutenables
S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante :
- Ligne Paris-Calais et ligne Paris/Cambrai-Maubeuge

Conforter les dessertes grande vitesse :
- TGV
- TGV ou TERGV

Proposer un réseau Routier d'Intérêt régional :
- Réseau Routier d'Intérêt régional (RRIR)
- Proposition de Services Adaptés pour les lignes de desserte fine du territoire

Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise
- Projet Réseau Express Hauts-de-France
- Ligne TER à accélérer/cadencer/moderniser

Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie
- Projet Roissy-Picardie
- Ligne TER à accélérer/cadencer/moderniser
- Grand Paris Express

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

Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables
- Développer et adapter les services dans les zones rurales

Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises
- Canal Seine Nord Europe

Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux
- Port maritime
- Accompagner les grands projets de développement des principales portes maritimes et favoriser la connexion des ports à leur hinterland
- Brexit

Encourager la gestion intégrée du trait de côte
- Espace maritime Manche Est - Mer du Nord : planification des usages
- Coordonner les stratégies d'aménagement pour préserver les espaces naturels, prévenir les risques côtiers et gérer durablement le foncier littoral

Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux (littoral)
- Renforcer les solidarités, encourager les mutualisations et diversifier les mobilités entre le littoral, l'arrière pays régional
- Université du Littoral Côte d'Opale
- Grands Sites de France

Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux
- **Faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et préservation des milieux**
- **Permettre le développement de la nature ordinaire**

Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité
- Assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion

Préserver et restaurer les réservoirs
- Réservoirs de biodiversité de la trame verte
- Réservoirs de biodiversité de la trame bleue

Préserver et restaurer les corridors
- Corridors de la trame bleue

Continuités écologiques d'importance nationale - ONTVB
La continuité ne s'entend pas nécessairement sur l'ensemble de l'emprise de la représentation graphique.

Annexe 1

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



Rapport environnemental du Schéma Régional d'Aménagement et d'Egalité des Territoires (SRADDET) Hauts-de-France

SEANCE PLENIERE

21NOVEMBRE 2024

Région Hauts-de-France

TABLE DES MATIERES

Partie 1 : Résumé non technique

I. Présentation du SRADDET des Hauts-de-France dans son contexte 12

I.1. Présentation générale 12

I.2. Présentation du territoire 15

I.3. Présentation du SRADDET des Hauts-de-France 19

I.4. Articulation avec les autres plans/schémas/programmes ou autres documents de planification 26

II. Description de l'état initial de l'environnement 28

II.1. 34 Enjeux identifiés : 11 majeurs, 3 importants/modérés, 14 importants et 6 modérés 28

III. Des objectifs qui intègrent les enjeux environnementaux 46

III.1. une démarche d'élaboration contributive 46

III.2. une approche environnementale itérative 47

IV. Des incidences potentielles globalement postives du SRADDET sur l'environnement 49

IV.1. synthèse des incidences probables sur l'environnement 49

IV.2. explication des choix retenus au regard des enjeux environnementaux 54

IV.3. evaluation des incidences « Natura 2000 » 55

V. Mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation 60

V.1. Mesures d'évitement 61

V.2. Mesures visant à réduire ou compenser les effets négatifs de la mise en œuvre du SRADDET 62

VI. Suivi environnemental 64

VI.1. Objectifs du dispostif de suivi 64

VI.2. Indicateurs de suivi 64

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES MATIERES

Partie 2 : Rapport environnemental

I. Présentation du SRADDET des Hauts-de-France dans son contexte 68

I.1. Présentation générale 68

I.2. Présentation du territoire 71

I.3. Présentation du SRADDET des Hauts-de-France 75

I.4. Articulation avec d'autres plans/schémas/programmes ou autres documents de planification 82

II. Description de l'état initial de l'environnement en Hauts-de-France 107

II.1. Méthodologie 107

II.2. Milieu Physique 112

II.2.a Climat 112

II.2.b Sols et sous-sols 125

II.2.c Ressource en eau 147

II.3. Milieu Naturel 172

II.3.a Biodiversité, habitats naturels et continuités écologiques 172

II.3.b Paysages et cadre de vie 196

II.4. Milieu Humain 203

II.4.a Ressources énergétiques 203

II.4.b Risques naturels et technologiques 218

II.4.c Qualité de l'air extérieur et santé humaine 237

II.4.d Nuisances et risques sanitaires 254

II.4.e Déchets et économie circulaire 265

II.5. Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux en Hauts-de-France 272

II.5.a Synthèse du diagnostic environnemental 272

II.5.b Synthèse des enjeux identifiés 273

II.5.c Hiérarchisation des enjeux environnementaux 275

III. Justification des choix retenus au regard des solutions envisagées 283

III.1. Une démarche contributive 283

III.2. Un Document opérationnel dans un contexte contraint 287

III.3. Motifs pour lesquels le SRADDET Hauts-de-France a été élaboré au regard des enjeux environnementaux du territoire 288

IV. Incidences potentielles du SRADDET sur l'environnement 291

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES MATIERES

IV.1. Une approche environnementale itérative 291

IV.2. Analyse des effets notables probables du SRADDET 294

V. Justification des choix au regard des solutions de substitution raisonnables 336

V.1. Une notion peu adaptée au mode d'élaboration du SRADDET 336

V.2. Un schéma régional qui ne se limite pas aux leviers réglementaires 336

V.3. Des modifications qui renforcent les bénéfices auprès des habitants 336

VI. Evaluation des incidences notables probables sur le réseau « Natura 2000 » 337

VI.1. Présentation du réseau « *Natura 2000* » 337

VI.2. objet de l'évaluation sur le réseau « *Natura 2000* » 337

VI.3. Incidences de la mise en œuvre du SRADDET 338

VII. Mesures d'évitement, de réduction et/ou compensation (ERC) 343

VII.1. Mesures d'évitement 344

VII.2. Mesures visant à réduire ou compenser les effets négatifs de la mise en œuvre du SRADDET 345

VIII. Suivi environnemental 349

VIII.1. Objectifs du dispostif de suivi 349

VIII.2. indicateurs de suivi 349

IX. Annexes 351

1. Annexe 1 : Les raisons menant à la modification du SRADDET 352

2. Annexe 2 : Glossaire 353

3. Annexe 3 : Inventaires patrimoniaux et principales protections d'intérêt écologique 357

4. Annexe 4 : Liste des polluants atmosphériques 358

5. Annexe 5 : Liste sites du réseau « *Natura 2000* » 359

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1 : Les grandes orientations du SRADDET 20
Tableau 2 : Domaines de référence SRADDET (Loi NOTRe) 21
Tableau 3 : Structure thématique de l'état initial de l'environnement 28
Tableau 4 : Evolution « *tendancielle* » selon les perspectives d'évolution de la situation 28
Tableau 5 : Synthèse des enjeux identifiés - milieu physique 40
Tableau 6 : Synthèse des enjeux identifiés – milieux naturel et humain 41
Tableau 7 : Vision synthétique des enjeux environnementaux 45
Tableau 8 : Synthèse des incidences du SRADDET sur les enjeux environnementaux 53
Tableau 9 : Synthèse des incidences probables par princpal type de projet 58
Tableau 10 : Types de mesure d'évitement 61
Tableau 11 : Mesures d'évitement possibles des effets environnementaux 62
Tableau 12 : Types de mesure de réduction opérationnelle 63
Tableau 13 : Proposition d'indicateurs de suivi environnemental du SRADDET 65
Tableau 14 : Les grandes orientations du SRADDET 76
Tableau 15 : Domaines de référence SRADDET (Loi NOTRe) 77
Tableau 16 : Compatibilité du SRADDET avec le SDAGE Artois-Picardie 86
Tableau 17 : Compatibilité du SRADDET avec le SDAGE Artois-Picardie 89
Tableau 18 : Compatibilité du SRADDET avec le PGRI Artois-Picardie 92
Tableau 19 : Compatibilité du SRADDET avec le PGRI Seine-Normandie 93
Tableau 20 : Structure thématique de l'état initial de l'environnement 108
Tableau 21 : Evolution « *tendancielle* » selon les perspectives d'évolution de la situation 109
Tableau 22 : Critères d'analyse des enjeux environnementaux 111
Tableau 23 : Classement des des enjeux selon les notes obtenues 111
Tableau 24 : Les 3 prochains budgets carbone de la SNBC révisée 121
Tableau 25 : Répartition des grands types de sols en Hauts-de-France 126
Tableau 26 : Principales dégradation des sols et leur importance à l'échelle européenne 134
Tableau 27 : Types de dégradation de la qualité des sols dues aux pratiques agricoles 138
Tableau 28 : Production de granulats en Hauts-de-France en 2020 (en milliers de tonnes) 141
Tableau 29 : Synthèse de la qualité des eaux (bassin Artois-Picardie) 158
Tableau 30 : Types de pollutions présentes dans les milieux aquatiques (1/2) 160
Tableau 31 : Types de pollutions présentes dans les milieux aquatiques (2/2) 161
Tableau 32 : Scénarios d'évolution pour le bassin Artois-Picardie à l'horizon 2040 168
Tableau 33 : Zonages d'inventaires (ZNIEFF) Hauts-de-France 177
Tableau 34 : Parcs Naturels Régionaux en Hauts-de-France 179
Tableau 35 : Synthèse des zonages écologiques présents en Hauts-de-France (1/2) 181
Tableau 36 : Synthèse des zonages protection écologiques présents en Hauts-de-France (2/2) 182
Tableau 37 : Espaces naturels sensibles (ENS) par département en Hauts de France 183
Tableau 38 : Sites des Hauts-de-France inscrits à la Convention RAMSAR 184
Tableau 39 : Bilan des listes rouges régionales labellisées UICN 191

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 40 : Atlas des paysages réalisés sur le périmètre de la région Hauts-de-France 197
Tableau 41 : Territoires des Hauts-de-France lauréats de l'appel à projet « *Plan de paysage* » 198
Tableau 42 : Production d'électricité en Hauts-de-France par filière (année 2021) 207
Tableau 43 : Exposition du territoire des Hauts-de-France au risque inondation 219
Tableau 44 : Nombre de logements des communes littorales des Hauts-de-France potentiellement exposés au risque de submersion marine (enveloppes apporochées des inondations potenteilles) 221
Tableau 45 : Nombre d'Installations indutrielles Classées Protection de l'Environnement en Hauts-de-France (décembre 2023) 226
Tableau 46 : Exposition des populations des Hauts-de-France au risque nucléiaire (nb habitants) 226
Tableau 47 : Nombre de plans de prévention des risques par département en Hauts-de-France ... 230
Tableau 48 : Outils de gestion du risque inondation en Hauts-de-France 231
Tableau 49 : Principaux polluants atmosphériques et leurs effets 237
Tableau 50 : Emissions de polluants atmosphériques en Hauts-de-France (2022) 240
Tableau 51 : Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques fixés pour la France dans le cadre du protocole du Göteborg révisé 242
Tableau 52 : Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique 246
Tableau 53 : Gains attendu des différents scénarios de réduction des niveaux de PM2.5 247
Tableau 54 : Synthèse des gisements de déchets produits en Hauts-de-France selon l'origine des déchets (année 2019) 266
Tableau 55 : Evolution de la production de déchets en Hauts-de-France de 2010 à 2019 268
Tableau 56 : Estimations des volumes géométriques de terrassement du CSNE (en millions de m^3) 269
Tableau 57 : Synthèse des enjeux identifiés - milieu physique 273
Tableau 58 : Synthèse des enjeux identifiés – milieux naturel et humain 274
Tableau 59 : Critères d'analyse des enjeux environnementaux 276
Tableau 60 : Classement des des enjeux selon les notes obtenues 276
Tableau 61 : Hiérarchisation des enjeux environnementaux (1/3) 277
Tableau 62 : Hiérarchisation des enjeux environnementaux (2/3) 278
Tableau 63 : Hiérarchisation des enjeux environnementaux (3/3) 279
Tableau 64 : Vision synthétique des enjeux environnementaux 282
Tableau 65 : « Diagnostic régional » - Prise en compte des enjeux environnementaux 292
Tableau 66 : « Vision régionale (partis pris) - Prise en compte des enjeux environnementaux 293
Tableau 67 : Effets probables par enjeu environnemental 295
Tableau 68 : Regroupement des thématiques obligatoires par « grandes thématiques » 297
Tableau 69 : Grille de cotation des perturbations subies 299
Tableau 70 : Synthèse des incidences du SRADDET sur les enjeux environnementaux 335
Tableau 71 : Synthèse des incidences probables par princpal type de projet 341
Tableau 72 : Types de mesure d'évitement 344

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 73 : Mesures d'évitement possibles des effets environnementaux 345
Tableau 74 : Types de mesure de réduction opérationnelle 346
Tableau 75 : Proposition d'indicateurs de suivi environnemental du SRADDET 350

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Le SRADDET : un schéma intégrateur 13
Figure 2 : Le SRADDET : un schéma prescriptif 14
Figure 3 : La région Hauts-de-France et les régions limitrophes 16
Figure 4 : Intéractions du SRADDET avec les autres documents de planification 27
Figure 5 : Schéma méthodologique simplifié de l'évaluation environnementale du SRADDET 48
Figure 6 : Bilan écologique de la séquence ERC 60
Figure 7 : Le SRADDET : un schéma intégrateur 69
Figure 8 : Le SRADDET : un schéma prescriptif 70
Figure 9 : Organisation territoriale de la Région Hauts-de-France au 1er octobre 2023 72
Figure 10 : Articulation générale du SRADDET avec les autres schémas, plans et programmes 83
Figure 11 : Etat des lieux de la planification de la mobilité en région Hauts-de-France au 01/01/2022 96
Figure 12 : Les SCoT par EPCI en Hauts-de-France en septembre 2022 97
Figure 13 : Etat d'avancement des démarches d'élaboration des PCAET Hauts-de-France (janvier 2023) 99
Figure 14 : Carte des Parcs Naturels Régionaux en Hauts-de-France 100
Figure 15 : Nature des émissions de gaz à effet de serre en France (année 2021) 112
Figure 16 : Emissions directes de GES par secteur en Hauts-de-France en Mt éq. CO_2 (année 2018) 113
Figure 17 : Evolution tendancielle des température moyennes à Lille 114
Figure 18 : Trajectoire des émissions de GES en Hauts-de-France 122
Figure 19 : Objectifs de réduction des émissions GES de la SNBC pour la région Hauts-de-France 122
Figure 20 : Les sols en Hauts-de-France 126
Figure 21 : Schéma du cycle de l'azote 128
Figure 22 : Estimation du stock de carbone dans les sols selon usage (valeur pour les 30 premiers centimètres du sol) 129
Figure 23 : Consommation annuelle d'espaces naturels, agricoles et forestiers (en ha, France dont DOM) 130
Figure 24 : Répartion de l'occupation du sol en 2019 131
Figure 25 : Occupation du territoire en 2018 132
Figure 26 : Evolution de la consommation d'espace par usage principal en Hauts-de-France 133
Figure 27 : Alea d'érosion des sols par petite région agricole 136
Figure 28 : Nombre des sites et sols pollués par région mi-2018 140
Figure 29 : Scénarios illustratifs théoriques de trajectoires de consommation d'ENAF par le secteur de la construction 144
Figure 30 : Principaux échanges de surface dans la région Hauts-de-France entre 2012 et 2018 145
Figure 31 : Relief et hydrographie de la région Hauts-de-France 148
Figure 32 : Le bassin hydrographique Artois – Picardie dans ses limites adminsitratives 149

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 33 : Le bassin hydrographique Artois – Territoires hydrographiques cohérents 150
Figure 34 : Directions territoriales de l'Agence de l'eau Seine-Normandie et limites régionales 150
Figure 35 : Répartition des masses d'eau cours d'eau par classe d'état biologique 151
Figure 36 : Répartition des masses d'eau cours d'eau par classe d'état physico-chimique 152
Figure 37 : Pourcentage des masses d'eau cours d'eau déclassées par PSEE 152
Figure 38 : Répartition des masses d'eau superficielles par classe d'état écologique 153
Figure 39 : Tensions quantitaives de la ressource en eau par territoire SAGE 155
Figure 40 : Etat chimique des masses d'eau souterraines (données 2012-2017) 156
Figure 41 : Qualité des eaux de baignade - eau de mer et eau douce sur le bassin Artois-Picardie (2018) 157
Figure 42 : De l'eau potable à l'assainissement 158
Figure 43 : Répartition par usage des prélèvements en eau pour la région Hauts-de-France, sauf énergie (année 2021) 159
Figure 44 : Les usages de l'eau et des milieux aquatiques pour l'agriculture 166
Figure 45 : Les grands types d'habitats en Hauts-de-France 173
Figure 46 : Les milieux naturels et anthopiques des Hauts-de-France 174
Figure 47 : Cartographie des ZNIEFF de type I et II en Hauts-de-France (octobre 2019) 177
Figure 48 : Localisation des Parcs Naturels Régionaux en Hauts-de-France 180
Figure 49 : Consommation finale d'énergie par secteur Hauts-de-France 2018 203
Figure 50 : Consommation finale d'énergie par type d'énergie Hauts-de-France 2018 204
Figure 51 : Production d'énergies renouvelables (hors déchets urbains) Hauts-de-France 2018 205
Figure 52 : Production d'énergies renouvelables (hors déchets urbains) Hauts-de-France 2020 206
Figure 53 : Répartition de la production régionale d'éléctricité en Hauts-de-France (2019) 207
Figure 54 : Zonage des estimations d'enjeux en zone potentiellement inondable par ruissellement 219
Figure 55 : Cartographie des zones d'étude des aléas miniers sur le territoire du bassin minier historique du Nord-pas de Calais 222
Figure 56 : Zonage sismique en région Hauts-de-France 223
Figure 57 : Plans de prévention des risques inondation en région Hauts-de-France 231
Figure 58 : Evolution de l'accidentologie en France hors établissements Seveso 233
Figure 59 : Evolution des épisodes de pollution en Hauts-de-France de 2014 à 2019 239
Figure 60 : les polluants émis par secteur d'activités en 2020 245
Figure 61 : Evolution des émissions nationales de quelques polluants réglementés 249
Figure 62 : Evolution des émissions nationales de polluants réglementés sur la période 2000-2022 249
Figure 63 : Evolution des émissions régionales de NOx et objectifs Prepa sur la période 2008-2020 250
Figure 64 : Evolution des émissions régionales des PM10 et objectifs Prepa sur la période 2008-2020 251

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 65 : Evolution des émissions régionales de PM2.5 et objectifs Prepa sur la période 2008-2020 251
Figure 66 : Evolution des émissions régionales de NOx et objectifs Prepa sur la période 2008-2020 252
Figure 67 : Evolution des immatriculations de voitures électriques en France 263
Figure 68 : Articulation entre l'EES et le SRADDET 291
Figure 69 : Bilan écologique de la séquence ERC 343

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

PARTIE 1 : Résumé Non Technique

La présente partie comprend le Résumé Non Technique (RNT) associé au rapport environnemental du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, conformément à la réglementation en vigueur (article R.122-20 du Code de l'environnement).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Préambule

L'évaluation environnementale des plans et programmes appelée également « Evaluation Environnementale Stratégique » (EES) est réglée par la directive européenne n° 2001/42/CE du 27 juin 2011 et le Code de l'environnement (section 2 du chapitre II du titre II du livre I).

Cette démarche répond aux exigences de l'Article R122-17 (rubrique 8 ter) du Code de l'environnement et a pour objectif d'intégrer les enjeux environnementaux et sanitaires tout au long de l'élaboration du schéma et du processus décisionnel qui l'accompagne.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I. Présentation du SRADDET des Hauts-de-France dans son contexte

I.1. PRESENTATION GENERALE

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), créé par la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) est le nouveau cadre de la planification régionale en matière d'aménagement du territoire.

En effet, un des apports majeurs de la loi NOTRe consiste à doter la Région d'un document prescriptif de planification dont l'élaboration est obligatoire, ayant vocation à se substituer au Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable du territoire (SRADDT) inégalement investi selon les régions notamment en raison de son caractère optionnel et peu contraignant.

Le SRADDET a vocation à fixer des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière de « *maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air* »[1]. Il regroupe donc des volets sur la biodiversité, l'énergie et le climat, les transports et les déchets.

L'ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 précise les *« mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le SRADDET des schémas régionaux sectoriels* »).

I.1.a Planification régionale des transports

Concernant le volet **transports** (chapitre 1er de l'Ordonnance), le texte associe les autorités organisatrices de la mobilité ayant élaboré un plan de déplacements urbains à l'élaboration du SRADDET. Les objectifs de planification régionale des infrastructures de transport et de l'intermodalité qu'il doit mettre en œuvre y sont déclinés. L'ordonnance acte par ailleurs l'intégration du **Schéma Régional des Infrastructures et des Transports** (SRIT) et du **Schéma Régional de l'Intermodalité** (SRI) dans le SRADDET, tirant en particulier les conséquences de cette suppression dans le code des transports.

I.1.b Climat, air, énergie,

Il en est de même au chapitre 2, s'agissant des articles du Code de l'environnement relatifs au Schéma Régional du **Climat, de l'Air et de l'Energie** (SRCAE), afin de tenir compte de son intégration au sein du SRADDET. L'ordonnance agrège en conséquence la stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone (« *stratégie bas-carbone* ») aux liens d'opposabilité auxquels est soumis le SRADDET. Les deux volets annexés au SRCAE, à savoir le programme régional pour l'efficacité énergétique des bâtiments et le Schéma Régional Biomasse n'y sont en revanche pas intégrés.

[1] *Article L. 4251-1 du Code Général des Collectivités Territoriales*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.1.c Prévention et gestion des déchets

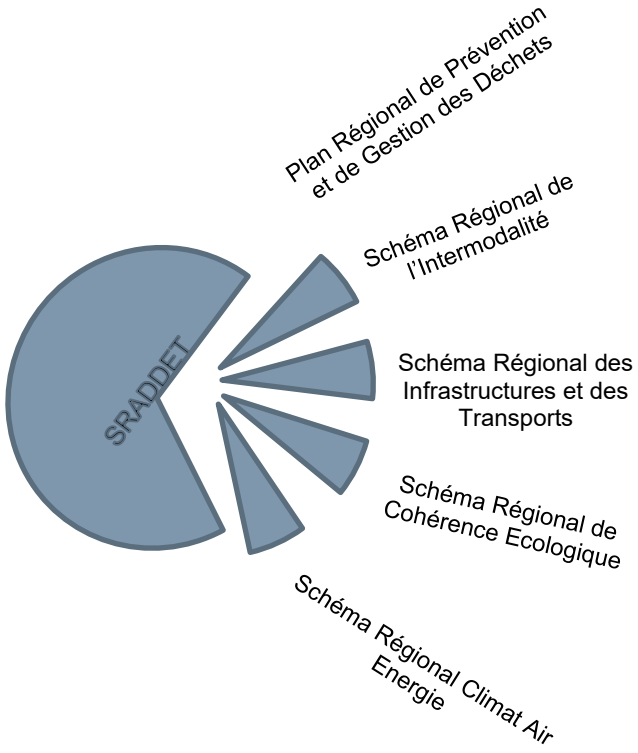
Le chapitre 3 traite quant à lui des mesures de coordination relatives à l'intégration du P**lan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets** (PRPGD).

I.1.d Intégration du Schéma régional de cohérence écologique

Le chapitre 4 concerne l'insertion du SRCE et prévoit en conséquence la compatibilité du SRADDET avec les « O*rientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques* » (ONTVB), alors que ces orientations ne s'imposent aujourd'hui qu'au SRCE. Il associe le comité régional en charge de la **biodiversité** (actuel comité régional trame verte et bleue) à l'élaboration du SRADDET, comme à celle du SRCE.

Le lien est fait avec le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux** (SDAGE) portant sur la Trame Verte et Bleue (TVB). Les connaissances intégrées dans le SRADDET seront par ailleurs mobilisées pour élaborer le guide méthodologique prévu pour les ONTVB. Les départements pourront contribuer à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques sur la TVB d'un SRADDET. Une des plus-values du SRADDET, par rapport au SRCE est de permettre le conventionnement entre collectivités

Figure 1 : Le SRADDET : un schéma intégrateur



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.1.e Coordination et mise en cohérence

Le dernier chapitre consacré à diverses mesures de coordination permet notamment d'ajuster la procédure d'adaptation des SRADDET. Un régime transitoire est organisé pour « *ne pas mettre en péril* » les politiques actuellement portées par les schémas sectoriels existants.

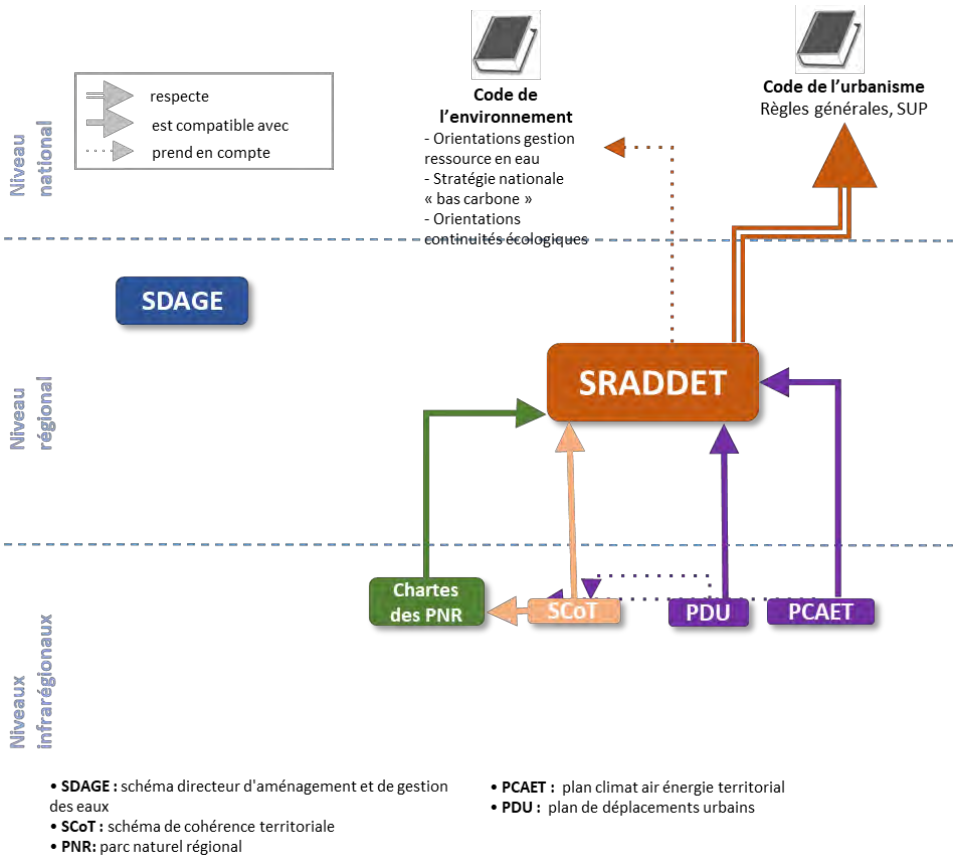
I.1.f Compatibilité et prise en compte

Comme l'exige la loi, les SCOT, PDU, PCAET et Chartes des PNR devront **être rendus compatibles avec le SRADDET.**

En revanche, c'est **au SRADDET d'être compatible avec** les SDAGE et les éventuels PGRI.

Quant à la Stratégie nationale bas carbone, aux Orientations nationales sur les continuités écologiques, à la Charte des parcs nationaux et aux Schémas interrégionaux des massifs, le législateur exige seulement **une « *prise en compte* » par le SRADDET.**

Figure 2 : Le SRADDET : un schéma prescriptif



Source : Résumé non technique soumis à l'enquête publique de 2029

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

I.2. PRESENTATION DU TERRITOIRE

I.2.a Périmètre de planification et géographie du territoire

Le SRADDET couvre l'ensemble du territoire des Hauts-de-France composé des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Aisne et de l'Oise. La région est limitrophe des régions Grand-Est, Ile-de-France et Normandie.

Avec 31 806[2] km^2, soit 5,7 % de la superficie de la France métropolitaine, la Région Hauts-de-France se place au **9ème rang régional.** Elle dispose de 500 km de frontières (330 points de passages pour la seule frontière belge) et d'une façade maritime à fort potentiel avec trois ports leaders dans leurs domaines[3].

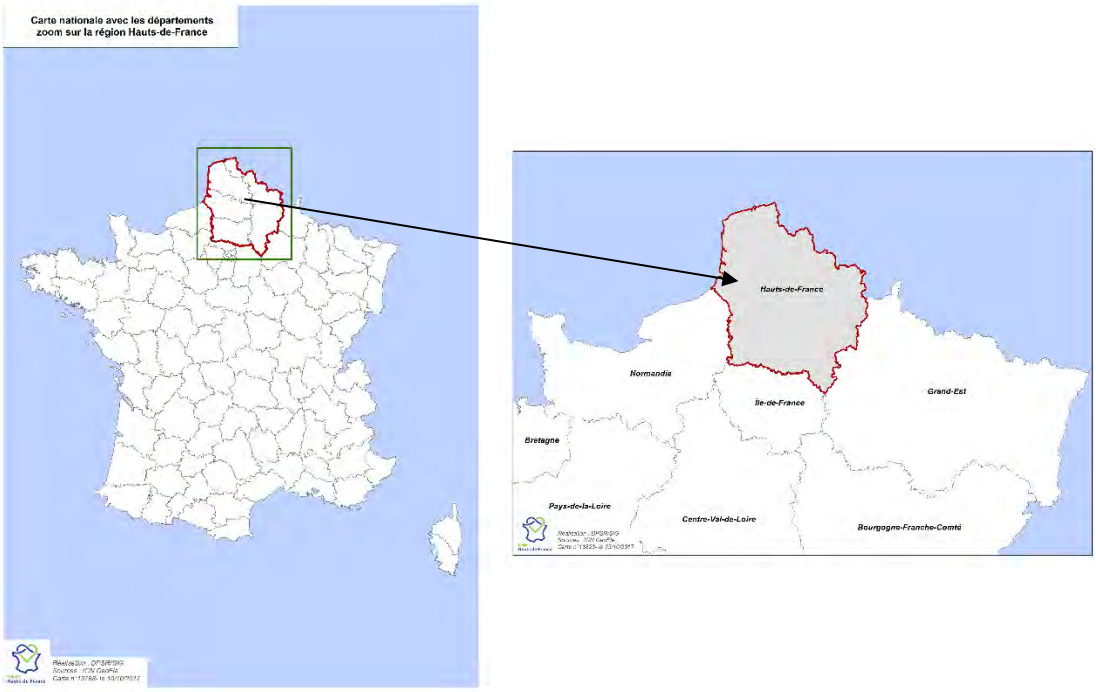
Au 1er janvier 2022, la région était composée de 3 787 communes[4] réparties sur 92 EPCI à fiscalité propre :

- 1 Métropole Européenne (la Métropole Européenne de Lille depuis le 1er janvier 2015, ancienne Communauté Urbaine de Lille Métropole) ;
- 2 Communautés Urbaines ;
- 23 Communautés d'Agglomération et 66 Communautés de Communes.

[2] Source *: Insee - RP2020 exploitations principales en géographie au 01/01/2023*
[3] Source *: La Préfecture et les Services de l'Etat en Région Hauts-de-France : Géographie de la région Hauts-de-France (maj 31/12/2015)*
[4] Source : « *Table d'appartenance géographique des communes* » Insee 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 3 : La région Hauts-de-France et les régions limitrophes



La région Hauts-de-France est axée sur le dôme ou bombement de l'Artois, vaste structure à caractère anticlinal, constituée majoritairement de dépôts crayeux du Crétacé[5].

Avec une altitude moyenne d'environ 98 mètres le relief est assez faible. Celui-ci est néanmoins assez contrasté, partagé entre les très bas-reliefs de la plaine de Flandre, les collines et bas plateaux de l'Artois et de la Picardie, et les paysages vallonnés du Boulonnais, de l'Avesnois et de la Thiérache. L'altitude maximale est de 295 mètres, atteinte à Watigny dans l'Aisne, non loin du plateau ardennais.

Caractérisé par une façade maritime de 180 km de long, le territoire est irrigué par de nombreux cours d'eaux dont un nombre important de fleuves côtiers aux dimensions très variables. Le plus important est la Somme, qui s'ouvre sur une large baie et également la Bresle, l'Authie, la Canche ou encore l'Aa. La gestion de l'eau est assurée par les Agences de l'eau Artois-Picardie et Seine-Normandie qui couvrent les 2 bassins hydrographiques du territoire. Les vallées sont généralement constitutives de réserves de biodiversité importantes à l'échelle de la région et jouent un rôle essentiel de corridor écologique.

En termes d'occupation des sols, la région est principalement constituée de terres agricoles qui couvrent plus des trois quarts du territoire. Les prairies occupent 9,7 % du territoire.

La moyenne des espaces forestiers et naturels est plus faible qu'à l'échelle nationale (15 %) mais l'espace régional est caractérisé par une grande diversité de milieux et de paysages : prairies humides, pelouses calcicoles, grandes plaines agricoles, marais arrière littoraux, forêts, bocages.

[5] *Atlas de la nouvelle Région Nord-Pas de Calais – Picardie - Tome 8 Environnement - Novembre 2015*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.2.a Eléments démographiques[6] et économiques

Avec 5 995 290 habitants[7] au 1er janvier 2021, la région est la cinquième région de France en termes de population après l'Île-de-France (12,313 M hab), l'Auvergne-Rhône-Alpes (8,114 M hab) et la Nouvelle-Aquitaine (6,069 M hab.) et Occitanie (6,022 M hab.). Elle se positionne au 2ème rang pour sa densité de population au-dessus de la moyenne nationale avec 187 habitants au km^2 (contre 106 habitants/km^2).

La population est distribuée de façon hétérogène sur le territoire : les pôles urbains importants tels que la métropole lilloise, l'ancien bassin minier, les grands ports du littoral et les centres urbains d'Amiens et de Saint-Quentin concentrent la majeure partie de la population. Le sud de la région affiche également de fortes densités, majoritairement le long de la vallée de l'Oise ; le reste du territoire restant essentiellement rural.

Fin 2023, le niveau d'emploi total dans les Hauts-de-France atteint un peu plus de 2,14 millions de salariés, le secteur tertiaire représente au troisième trimestre 2023, 1,71 M. d'emplois, soit près de 80% de l'emploi régional[8].

Après le retour à une situation d'avant-crise sanitaire en 2021, l'activité économique des Hauts-de-France se stabilise en 2022[9]. En décembre 2022, elle est supérieure de 2,9 % à son niveau de décembre 2019, contre +2,8 % en décembre 2021.

Une économie touristique s'est également développée notamment sur une partie de son littoral qui dispose d'un espace présentant des qualités environnementales d'exception, aussi bien sur le plan de son écosystème (baie de Somme) que de ses paysages. Plus généralement, la région Hauts-de-France présente un tourisme d'affaires très prononcé sur le versant du nord (attractivité de la métropole lilloise) et un tourisme de loisir et de nature plus au sud (préservation de vastes espaces naturels, grands centres de loisirs). Dans ce domaine, l'année exceptionnelle 2022 a confirmé le dynamisme de ce secteur avec 14,8 millions de nuitées dans les hôtels, campings et autres hébergements collectifs des Hauts-de-France, dépassant ainsi de plus 1,1 %, le niveau record de 2019.

I.2.b Voies de circulation

Avec la première façade portuaire maritime de France, la région Hauts-de-France présente un réseau d'équipements de transport de marchandises remarquable qui traitent près de 90 millions de tonnes[10] de marchandises par an par voie maritime.

Les deux principaux bassins fluviaux irrigant ce territoire sont parcourus par un réseau d'infrastructures fluviales dense et connecté aux bassins du Nord de l'Europe permettant des accès vers les grands ports maritimes européens ; vers le Nord, Dunkerque, Zeebrugge, Gand, Anvers, Rotterdam ; vers le Sud, Rouen et Le Havre.

Ces réseaux (Nord-Sud complété par un faisceau Est-Ouest moins puissant) s'inscrivent dans le prolongement des réseaux métropolitains belges et néerlandais au Nord, et celui

---

[6] Sauf indication contraire, les données de population utilisées dans le projet de rapport environnemental sont celles de l'Insee

[7] Source *: Décret n° 2023-1256 du 26 décembre 2023 authentifiant les chiffres des populations […] – JO du 27 décembre 2023*

[8] Source *: Tableau de bord conjoncture : Hauts-de-France – paru le 29/09/2023*

[9] Source : *Bilan économique 2022 - Insee conjoncture Hauts-de-France – Juin 2023*

[10] Source : *« Les Ports des Hauts-De-France : L'indispensable unité »* - Grand port de Dunkerque Communiqué de presse du 29 septembre 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

de la métropole francilienne au Sud. L'axe formé par l'A1, le TGV Nord, et la liaison Seine-Nord constitue un corridor européen majeur reliant l'Europe du Sud à l'Europe du Nord.

Le trafic routier est dominant et s'appuie sur un réseau dense et de qualité (1 179 km d'autoroutes, soit 10,1% des autoroutes françaises sur 5,8% du territoire)[11].

Enfin, en prenant appui sur l'axe de l'Oise au nord de Compiègne pour aboutir au Canal Dunkerque–Escaut entre Cambrai et Douai, le projet de canal Seine Nord-Europe, nouvelle artère de 107 km constituera une liaison entre deux grands ensembles fluviaux et portuaires, l'un desservant l'Ile-de-France et son débouché vers la mer, l'autre permettant l'accès à l'espace rhénan, cœur économique de l'Europe.

[11] Source : « *Réseau routier au 31 décembre 2021 »* Insee – chiffres clés – paru le22/08/2023 – https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012705#tableau-TCRD_076_tab1_regions2026

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.3. PRESENTATION DU SRADDET DES HAUTS-DE-FRANCE

I.3.a Structure du document

Le SRADDET est constitué des éléments suivants :

Le rapport	Le **diagnostic** qui met en évidence les mutations à l'œuvre et les défis à relever pour le développement régional ; La **vision régionale** définit les grandes orientations stratégiques du projet régional en déclinant 3 partis pris d'aménagement et de développement du territoire ; Le **rapport d'objectifs** décline la vision régionale en identifiant les objectifs à atteindre. Ces objectifs sont illustrés par une carte au 1/150 000eme non prescriptive.
Le fascicule	Le **fascicule des règles** précise les moyens pour mettre en œuvre les objectifs avec une portée réglementaire plus forte. Une règle peut contribuer à plusieurs objectifs.
Les annexes obligatoires	Le rapport sur les **incidences environnementales** ; **L'état des lieux** de la prévention et de la gestion des déchets ; Le **Plan Régional d'Intermodalité** et le **Plan Régional des Infrastructures de Transports** ; Le **diagnostic** du territoire régional portant sur **biodiversité ;** La présentation des **continuités écologiques** retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale ; Le plan d'action stratégique et **l'atlas cartographique** associé permettant de hiérarchiser et de spatialiser les enjeux régionaux relatifs à la préservation et la remise en état des continuités écologiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.3.b Orientations et objectifs du SRADDET

L'ambition générale poursuivie par la Région Hauts-de-France au travers de sa « *Partie 2 : Vision régionale* » [12] du SRADDET s'articule autour de 3 partis pris déclinés en 13 orientations.

Tableau 1 : Les grandes orientations du SRADDET

Parti pris	Orientation
Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales
	Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique
	Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions
Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Fédérer les territoires autour de cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré
	Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional
	Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale
	Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires
	Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement
Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance
	Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services
	Développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et contribuer à la transition énergétique
	Renforcer l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité
	Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie

I.3.c Objectifs par grands domaines

Le SRADDET se décline en 43 fiches-objectifs[13].

Les sigles repris dans la colonne *« Grand domaine »* font **référence aux domaines** pour lesquels la Région fixe des objectifs à moyen et long termes, au titre de l'article 10 de la loi NOTRe.

[12] *NB : un rapport d'étape reprise dans cette « Partie 2 » a été adopté par l'Assemblée régionale le 23 novembre 2017.*
[13] *Source : SRADDET « Partie 3 – Les objectifs »*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 2 : Domaines de référence SRADDET (Loi NOTRe)

EET : Equilibre Egalité des Territoires
DTRX : Désenclavement des Territoires Ruraux
LGT : Logement
GEE : Gestion Econome de l'Espace
TIM : Transports Intermodalité Marchandises
TIV : Transports Intermodalité Voyageurs
CAE : Climat Air Energie
BIO : Biodiversité
PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

- **Attractivité économique**

Soutenir les excellences régionales	
Objectif	**Grand domaine**
① Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux	EET
② Déployer l'économie circulaire	EET,CAE, PRPGD
③ Conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité	EET
④ Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat	LGT

Affirmer un positionnement de hub logistique	
Objectif	**Grand domaine**
⑤ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises	CAE- TIM
⑥ Optimiser l'implantation des activités logistiques	TIM-GEE
⑦ Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces	CAE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Atouts inter-territoires**

Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	
Objectif	**Grand domaine**
⑧ Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures	TIM
⑨ Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal	TIM-CAE
⑩ Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais	CAE
⑪ Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal	BIO

Assurer un développement équilibré et durable du littoral	
Objectif	**Grand domaine**
⑫ Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral	GEE-EET
⑬ Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux	TIVM-BIO-EET
⑭ Encourager la gestion intégrée du trait de côte	GEE-BIO

- **Modèle d'aménagement**

Garantir un système de transport fiable et attractif	
Objectif	**Grand domaine**
⑮ Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)	TIV-CAE
⑯ Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise	TIV
⑰ Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie	TIV
⑱ Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables	TIV-EET-DTRx
⑲ Développer les pôles d'échanges multimodaux	TIVM
⑳ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France	TIV
㉑ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle	CAE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Favoriser un aménagement équilibré des territoires	
Objectif	**Grand domaine**
(22) Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs	GEE
(23) Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale	LGT
(24) Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières	GEE - CAE
(25) Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine	GEE-CAE
(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	GEE-BIO
(27) Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP	EET-DTRx
(28) Soutenir l'accès au logement	LGT
(29) Développer les stratégies numériques dans les territoires	EET
(30) Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés	EET-DTRx

- **Gestion des ressources**

Encourager la sobriété et organiser les transitions	
Objectif	**Grand domaine**
(31) Réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre	CAE
(32) Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie	CAE
(33) Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises	CAE
(34) Expérimenter et développer des modes de production bas carbone	CAE
(35) Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel	CAE-LGT
(36) Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	CAE
(37) Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone	CAE
(38) Adapter les territoires au changement climatique	CAE
(39) Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage	PRPGD
(40) Collecter, valoriser, éliminer les déchets	PRPGD

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Valoriser les cadres de vie et la nature régionale	
Objectif	**Grand domaine**
(41) Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux	EET-BIO
(42) Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés	EET-BIO
(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité	BIO
Objectifs par sous-trames et objectifs afférents	
Sous-trame Littorale	BIO
Sous-trame Cours d'eau	BIO
Trame boisée	BIO
Sous-trame Milieux ouverts	BIO
Sous-trame Zones humides	BIO

I.3.d Une modification du SRADDET rendue nécessaire par les évolutions règlementaires

Les lois votées depuis 2020 et plus particulièrement la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) et la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (loi 3DS), imposent une prise en compte dans les SRADDET d'objectifs supplémentaires sur les sujets suivants : sobriété foncière, stratégie aéroportuaire, logistique et déchets.

En particulier, la loi Climat et Résilience intègre notamment la démarche "zéro artificialisation nette" (ZAN) qui demande aux territoires de réduire de 50% le rythme d'urbanisation et de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031. L'ambition est aussi d'atteindre d'ici 2050, la trajectoire du zéro artificialisation nette (ZAN) des territoires.

Par délibération n° 2022-002332 du 23 juin 2022, la Région Hauts-de-France a engagé la modification du SRADDET dans une démarche à double objectif :

- Adapter le SRADDET aux évolutions législatives et textes de référence parus du son arrêt en Séance plénière le 30 janvier 2019 ;
- Apporter des modifications qui ne remettront pas en cause l'économie générale du Schéma.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.3.a Une mise à jour de l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) et une actualisation des incidences environnementales

En application de la section 2 du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement, la modification du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires en soumise à évaluation environnementale.

Ce présent Résumé non technique (RNT) reprend de manière synthétique une actualisation des données relatives aux thématiques environnementales abordées dans le cadre de l'EIE ainsi qu'une prise en compte des recommandations formulées par l'Autorité environnementale dans son avis délibéré n°2029-59 du 24 juillet 2019, notamment sur l'analyse de la valeur ajoutée environnementale du SRADDET.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.4. ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS/SCHEMAS/PROGRAMMES OU AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Le SRADDET des Hauts-de-France a été élaboré dans un **objectif de recherche de complémentarité et d'efficacité avec les autres plans/schémas/programmes régionaux et nationaux.** De cette façon, les objectifs et les règles du SRADDET interagissent avec certains plans/schémas/programmes existants ou en cours d'élaboration de manière plus ou moins étroite selon leur contenu et leur périmètre (Article L4251-2 du Code général des collectivités territoriales).

Les objectifs et les règles générales du SRADDET :

- **Respectent** les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au livre 1er du Code de l'urbanisme ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols;
- **Sont compatibles avec** :
  - Les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ;
  - Les objectifs et les orientations fondamentales des plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) ;
- **Prennent en compte** :
  - Les Projets d'Intérêt Général (PIG) et les Opérations d'Intérêt National (OIN) ;
  - Les Orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ;
  - La stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone, dite « *stratégie bas-carbone* » SNBC ;
  - Les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB).

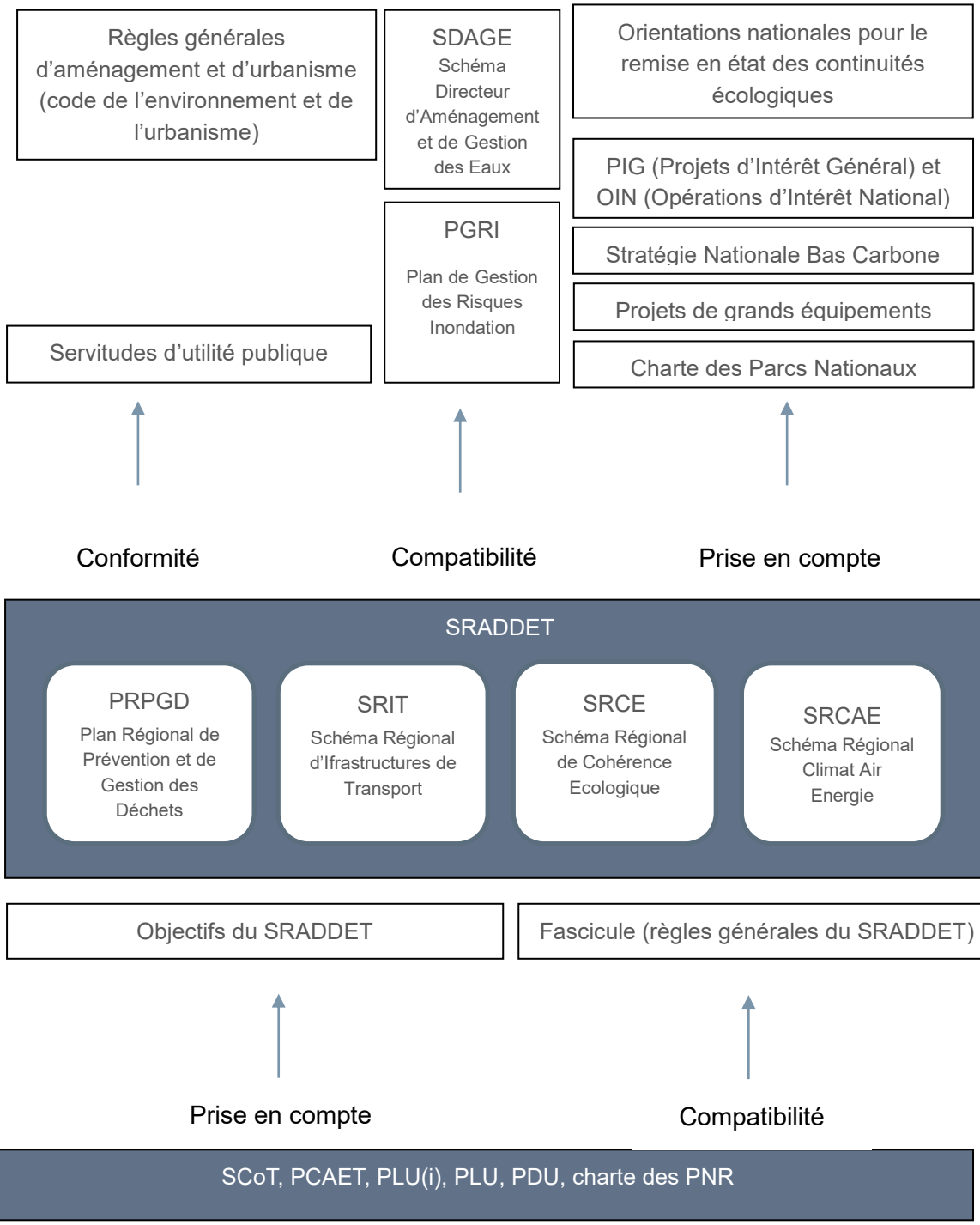
De leur côté, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ou, à défaut, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU(i)) ainsi que les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) et les chartes des parcs naturels régionaux :

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

La figure suivante permet d'appréhender une vision globale des documents étudiés et l'importance du lien d'articulation entre eux :

Figure 4 : Intéractions du SRADDET avec les autres documents de planification



Source : FNAU – ADCF *https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2017/04/sraddet-fnau-adcf.pdfw*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II. Description de l'état initial de l'environnement

II.1. 34 ENJEUX IDENTIFIES : 11 MAJEURS, 3 IMPORTANTS/MODERES, 14 IMPORTANTS ET 6 MODERES

II.1.a Une approche par thématiques

La description du territoire a été réalisée au regard de dix thématiques environnementales, qui sont organisées par types de milieux conformément aux orientations de la note méthodologique « *Préconisations relatives à l'évaluation environnementale stratégique* »[14] du CGDD, à savoir milieu physique, milieu naturel et milieu humain.

Tableau 3 : Structure thématique de l'état initial de l'environnement

Milieu physique	Milieu naturel	Milieu humain
Climat et Gaz à Effet de Serre (GES)	Biodiversité, habitats naturels et continuités écologiques	Ressources énergétiques (consommation et production d'énergie)
Sols et sous-sols	Paysages et cadre de vie	Risques naturels et technologiques
Ressource en eau		Qualité de l'air et pollution atmosphérique
		Nuisances et risques sanitaires
		Déchets et économie circulaire

Pour chaque thématique environnementale, le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs **atouts** (colonne de gauche) et **faiblesses** (colonne de droite) tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

Enfin, **l'évolution tendancielle prévisible de l'environnement** (en l'absence de SRADDET) est présentée afin de pouvoir comparer l'écart entre l'état de l'environnement avec ou sans mise en oeuvre du SRADDET. Ce scénario « *tendanciel* » correspond à une évolution des impacts environnementaux si le SRADDET n'est pas mis en œuvre.

Tableau 4 : Evolution « *tendancielle* » selon les perspectives d'évolution de la situation

La situation initiale va se poursuivre	⇗	Les perspectives d'évolution sont positives
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘	Les perspectives d'évolution sont négatives

[14] « *Préconisations relatives à l'évaluation environnementale – Note méthodologique* » CGDD – Cerema – Mai 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

II.1.b Synthèse de l'état initial de l'environnement et de ses perspectives d'évolution

- **Milieu physisque**
  - *Climat et Gaz à Effet de Serre (GES)*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire 		Faiblesses du territoire 	
Une meilleure anticipation des conséquences à plus ou moins long terme du changement climatique par les politiques publiques et une plus grande prise de conscience par les populations	⇗	Une baisse sensible des émissions de GES depuis les années 1990 mais dans un processus lent et global. Une inversion de tendance depuis les 5 dernières années précédant la crise sanitaire mais un rebond des émissions dû à une reprise de l'activité économique d'après Covid.	⇗
Une amélioration constante des connaissances sur le phénomène à différentes échelles (internationale, nationale et locale) malgré quelques incertitudes à moyen/long terme.	⇗	De nouvelles pressions sur la forêt et l'agriculture : Augmentation des rendements annuels pour les cultures d'hiver grâce à la hausse des températures mais baisse de ceux des cultures sensibles lié aux fortes températures et aux épisodes de sécheresse (stress hydrique).	⇗
Compartiment fortement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Une tendance à la baisse des émissions de GES mais trop lente pour diminuer les pressions sur le climat	évolution défavorable
Des objectifs ambitieux de réduction de GES non respectés	
Une accentuation probable des effets du changement climatique sur les émissions de GES	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ *Sols et sous-sols*

Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Les surfaces agricoles représentent près de 60% du territoire régional.	↘	L'urbanisation et l'artificialisation des terres constituent les principales pressions sur les sols de nature agricole, notamment aux abords des grandes villes et métropoles.	↘
Des sols et sous-sols diversifiés, sources abondantes de matériaux et supports pour l'agriculture et la forêt.	⇗	Une forte pollution des sols liée à l'héritage industriel de la région surtout autour des ex-bassins miniers et sidérurgiques est source potentielle de risques sanitaires.	
Mise en œuvre prochaine du Schéma Régional des Carrières.	⇗	Le risque d'érosion est particulièrement fort dans plusieurs espaces de la région.	⇗
		Le changement climatique risque d'augmenter les aléas relatifs au stockage Carbone avec des incertitudes sur ses impacts.	?
Compartiment moyennement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Artificialisation des sols freinée grâce à la maitrise de la consommation foncière (objectif ZAN)	évolution favorable
Les lois TCEV et AGEC visent à augmenter l'usage des ressources secondaires	
Impacts incertains du changement climatique sur les sols	évolution incertaine
Pression accrues sur les ressources minérales dues aux besoins en matériaux pour les nouvelles populations.	évolution défavorable
Qualité des sols et sous-sols : évolution *« tendancielle »* potentiellement favorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Ressource en eau*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
La ressource en eau est globalement abondante, la quasi-totalité des masses d'eau souterraine sont en bon état quantitatif.	↘	Des déséquilibres territoriaux en termes de pressions sur la ressource	?
Concernant l'industrie (hors énergie) et l'alimentation en eau potable, les volumes prélevés tendent à diminuer depuis plusieurs années.	⇗	Une qualité des cours d'eau qui ne montre pas d'amélioration significative ces dernières années : seuls 14,9 % du linéaire de rivières sont considérés en bon état chimique et le bon état écologique concerne moins d'1/3 des cours d'eau	⇗
Une grande majorité des captages sont protégés par une DUP sur leur périmètre de protection.	⇗	Des milieux aquatiques vulnérables à cause notamment de la forte concentration de population sur de nombreuses zones et la présence d'activités économiques (industries, agriculture) responsables de la dégradation de la qualité des eaux souterraines et superficielles.	⇗
Une qualité des eaux distribuées globalement bonne.	⇗	Les nitrates, produits phytosanitaires et leurs métabolites sont les principaux facteurs de risque de la non-atteinte du bon état pour la grande majorité des masses d'eau de la région	⇗
Compartiment moyennement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Baisse tendancielle des consommations en eau	évolution favorable
Artificialisation des sols freinée grâce à la maitrise de la consommation foncière (objectif ZAN)	
Une tendance à la dégradation de la qualité chimique des eaux souterraine (« *effet retardé* » des pollutions par les nitrates et pesticides)	évolution incertaine
Des demandes croissantes pour l'irrigation dues aux épisodes de sécheresse plus fréquents	évolution défavorable
Qualité et quantité de la ressource en eau : évolution *« tendancielle »* potentiellement favorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Milieu naturel**
  - ➢ *Habitats naturels et biodiveristé*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire 		Faiblesses du territoire 	
Une grande diversité de milieux naturels d'une vraie richesse dans le domaine de la biodiversité notamment sur le littoral (espèces rares)	⇗	Un peu moins de 7 000 ha font l'objet de protections fortes dans les Hauts-de-France, soit 0,2% du territoire régional	?
Une richesse écologique reconnue par des zonages ZNIEFF et des périmètres de gestion (Ramsar, CEN)	⇗	Près du tiers de la faune et de la flore sont considérées comme menacée	⇗
Des territoires classés « espaces naturels sensibles » en augmentation	⇗	Une faible part de la SAU en agriculture biologique	⇗
		Une fragmentation des milieux importante, source de perte d'habitats	⇨
Compartiment fortement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Progression des espèces envahissantes	évolution défavorable
Renforcement des effets du changement climatique sur le déclin de la biodiversité	
Des milieux de plus en plus fragmentés	
Habitats naturels et biodiversité : évolution « tendancielle » potentiellement défavorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Paysages et cadre de vie*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Des paysages et des milieux riches et diversifiés.	⇗	Des territoires ruraux avec des cultures sur de grandes parcelles.	⇗
Les mesures de gestion et de préservation des paysages sont intégrées dans les politiques publiques.	⇗	Des modifications de pratiques agricoles en lien avec l'urbanisation et le développement des infrastructures qui ont tendance à banaliser les paysages.	⇗
		Une fragmentation des paysages due au développement des infrastructures (transports, énergie…).	⇗
Compartiment moyennement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Des paysages en constante évolution	évolution défavorable
Une régression des surfaces de paysages remarquables	
Une réglementation qui renforce la prise en compte intégrée du paysage dans les aménagements	évolution favorable
Paysages et cadre de vie : évolution *« tendancielle »* potentiellement défavorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Milieu humain**
  - ➢ *Ressources énergétiques (consommation et production d'énergie)*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire 		Faiblesses du territoire 	
Un développement important (production multipliée par 6 en 10 ans) de la filière éolienne qui place les Hauts-de-France au 1er rang des régions françaises en termes de production d'énergie éolienne.	⇗	Une consommation d'énergie qui reste relativement stable, malgré l'ambition de réduction forte affichée dans les documents de planification régionaux.	⇘
		Un secteur industriel fortement consommateur.	⇗
Hormis l'éolien, des évolutions notables en termes de développement des énergies renouvables durant la dernière décennie (méthanisation, pompes à chaleur).	⇗	Un parc important de logements anciens énergivores (63,5 % datent d'avant 1975).	⇗
		Une forte dépendance à la centrale nucléaire de Gravelines pour la production d'électricité (60%).	⇗
Une démarche volontariste en faveur d'une économie décarbonée : dynamique rev3.	⇗		
		Un « *taux de couverture* » des consommations énergétiques régionales par des énergies renouvelables faible (10% contre 16% au niveau national).	⇘
Une cinquantaine de territoires mobilisés sur le climat et l'élaboration de PCAET en Hauts-de-France.	⇗		
		Rattrapage en cours mais faiblesse de certaines productions (solaire ou hydroélectricité).	⇗
Compartiment moyennement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Une consommation énergétique globale relativement stable	évolution incertaine
Une part des EnR dans le mix énergétique en constante progression	évolution favorable
Le renouvellement du mix énergétique entraine le développement des énergies renouvelables qui peuvent constituer de nouvelles filières industrielles (chaleur fatale, hydrogène décarboné…).	
L'acceptabilité sociale peut entrainer l'abandon de certains projets EnR	évolution défavorable
Production d'énergie : évolution *« tendancielle »* favorable	
Consommation d'énergie : évolution *« tendancielle »* favorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ *Risques naturels et technologiques*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Nombreux plans de prévention et outils de gestion des risques	⇗	Près de la moitié des communes exposées au risque inondation	⇗
Risque sismique faible	⇗	Présence d'une centrale nucléaire en activité depuis plus de 40 ans	⇗
		12% des sites nationaux classés « *Seveso* » concernant tous les secteurs d'activités sont situés sur le territoire régional	⇗
		Forte exposition des populations aux risques industriels : Le Nord (2ème) et l'Oise (9ème) figurent parmi les 10 départements les plus accidentogènes	⇗
Compartiment fortement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Accroissement des risques naturels (sécheresse, inondations, RGA…) et technologiques avec le changement climatique	évolution défavorable
Une tendance à la hausse de l'accidentologie dans les ICPE hors Seveso	
Risques naturels et technologiques : Evolution « *tendancielle* » potentiellement défavorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Qualité de l'air et pollution atmosphérique*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire 		Faiblesses du territoire 	
Une qualité de l'air plutôt bonne (entre 71% à 86% de jours à indice moyen en 2021).	⇗	Des dépassements ponctuels de valeurs limites principalement autour des sites industriels.	⇗
Hormis l'ozone et une stagnation des PM10, l'évolution des concentrations de polluants dans l'air est en baisse importante depuis 2008.	⇗	Des pics de pollution à l'ozone et aux particules fines fréquemment enregistrés.	⇗
		Des zones sensibles à surveiller avec des épisodes de pollutions au SO_2 autour des sites industriels de (Dunkerque), aux NO_x dans l'agglomération lilloise et au sud de l'Oise et à proximité des axes routiers.	⇗
		Pas de tendance significative à la baisse des pics d'ozone en particulier dans les zones urbanisées due aux variabilités météorologiques	⇗
		Une pollution atmosphérique chronique responsable de plus de 6 500 décès prématurés dans la région par an	⇗
Compartiment fortement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Baisse continue des émissions de polluants atmosphériques (y compris les particules) et des métaux lourds	évolution favorable
Amélioration de la performance procédés industriels et des appareils de chauffage domestiques	
Baisse des émissions des particules PM10 et PM2.5 due au remplacement des véhicules à moteur thermique par des véhicules électriques	
Augmentation des pollutions à l'ozone et des allergies au pollens dues au changement climatique	évolution défavorable
Qualité de l'air et pollution atmosphérique : Evolution « *tendancielle* » favorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ *Nuisances et risques sanitaires*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Un trafic aérien modéré	↘	Des flux de marchandises générant un trafic routier de poids lourds important sources de nuisances sonores	⇗
Un traflc fluvial développé faible émetteur de nuisances sonores	⇗	Une situation sanitaire dégradée	⇗
Une faible part de la poputaion est exposée aux nuisances sonores	⇗		
De nombeux aménagements soumis à la prise en compte et au traitement des nuisances acoustiques et visuelles	⇗		
Nuisances : Compartiment moyennement sensible			
Risques sanitaires : Compartiment fortement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Développement attendu des motorisations électriquess et hybride atténuant les nuisances sonores en milieu urbain	évolution favorable
Atténuation voire baisse des nuisances sonores par le report modal du trafic routier de poids lourds vers la voie d'eau dans le cadre de la mise en service du Canal Seine Nord-Europe	
Une tendance à l'amélioration de l'état de santé de la population par le changement des habitudes de consommation, la prévention et le dépistage	
Nuisances : évolution « *tendancielle* » des nuisances potentiellement favorable	
Risques sanitaires : évolution « *tendancielle* » potentiellement favorable	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Déchets et économie circulaire*

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire 		Faiblesses du territoire 	
Une production de DMA en baisse depuis plusieurs années. Une forte ambition régionale concerant le développement de l'économie circulaire	?	Une forte production de déchets issus du BTP Une faible valorisation organique des DMA Un flux de DAE orienté vers les centres de stockage encore important	⇗ ⇘ ⇘
Déchets et économie circulaire : Compartiment faiblement sensible			

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Une tendance vers un meilleur tri et valoristaion organique des DMA	évolution favorable
Une réglementation nationale de plus en plus contraignante (généralisation du tri à la source des biodéchets, politiques en faveur du réemploi et du recyclage, de l'économie circuliare…) mais difficile à mettre en œuvre localement	évolution défavorable
De grands projets en perspective qui vont impacter la production de déchets (projet Grand-paris, Canal Seine Nord-Europe, Mageo)	
Un exercice prospectif à actualiser concernant des volumes de DMA, DAE et DBTP	évolution incertaine
Déchets et économie circulaire: Evolution « *tendancielle* » incertaine	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.1.c Synthèse du diagnostic environnemental

- **Etat des lieux et analyse du contexte régional**

L'état des lieux et l'analyse du contexte environnemental des Hauts-de-France ont mis en évidence **la sensibilité** de chaque compartiment environnemental et des écosystèmes face aux pressions anthropiques existantes ou futures. Pour rappel, cette analyse tient compte des impacts globaux toutes activités confondues ; elle permet de poser un cadre et de déterminer le niveau de vulnérabilité d'un compartiment ou dimension pour mieux apprécier l'incidence future des impacts des opérations de la mobilisation de la biomasse.

- **Evolution tendancielle et scénario « *au fil de l'eau* »**

Les **perspectives d'évolution** (« *évolution tendancielle* ») des pressions générales du territoire (analyse rétrospective et actuelle) pour chaque thématique permettent d'alimenter un scénario « *au fil de l'eau* » de l'évolution de l'environnement.

Cette vision dynamique et prospective de l'état de l'environnement et des pressions qu'il subit, construite en intégrant les évolutions observées et les politiques en cours si le SRADDET n'était pas mis en œuvre, constitue donc un « *scénario de référence* », qui donne les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du SRADDET, dans l'hypothèse où les tendances de fond actuelles (à partir des facteurs climatiques, environnementaux et socio-économiques qui agissent sur le territoire) se poursuivent.

Ce scénario sert ensuite de base pour mener l'analyse des effets du SRADDET sur l'environnement (Cf. chapitres suivants).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.1.d Synthèse des enjeux identifiés

On entend par **enjeux environnementaux**, les questions d'environnement qui engagent fortement l'avenir du territoire, les éléments qu'il n'est pas acceptable de voir disparaitre ou se dégrader, ou que l'on cherche à gagner ou à reconquérir

L'analyse thème par thème réalisée a permis de faire émerger et problématiser des sujets majeurs qui concernent le SRADDET des Hauts-de-France.

Il en résulte 34 enjeux environnementaux, qui sont identifiés au regard du croisement de :

- **L'état initial** constaté sur chaque thématique (bon ou dégradé) et la **sensibilité de la thématique** au regard des **pressions externes** existantes ou futures **;**
- La sensibilité des thématiques au regard des champs d'application sur lesquels le SRADDET peut agir (effet levier) dans le cadre de sa mise en œuvre.

Ainsi, les enjeux identifiés sont les suivants :

Tableau 5 : Synthèse des enjeux identifiés - milieu physique

Milieux	Thématiques environnementales		Enjeux environnementaux
Mililieu physique	Climat et émissions de GES		❶ Réduire les émissions de GES de l'industrie, des transports et du tertiaire/résidentiel ❷ Anticiper et réduire de la vulnérabilité des populations et des activités aux conséquences du changement climatique ❸ Investir en faveur de l'adaptation et de l'atténuation des effets du changement climatique dans la région
	Sol et sous-sol		❶ Anticiper et prévenir les pollutions potentielles des sols notamment agricoles et industrielles ❷ Réduire la consommation d'espace par le recyclage du foncier ❸ Economiser les ressources souterraines en privilégiant les matériaux recyclés ou de substitution ❹ Freiner l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles et forestiers pour prévenir l'artificialisation des sols
	Ressource en eau	Qualité	❶ Réduire les rejets de polluants d'origine agricole et industrielle ❷ Accompagner les politiques de gestion de l'eau, des milieux aquatiques et côtiers ❸ Restaurer le cycle naturel de l'eau (infiltration des eaux pluviales, zones d'expansion des crues, évapotranspiration) et la dynamique des cours d'eau
		Quantité	❶ Anticiper et gérer les besoins et les prélèvements dans les masses d'eau superficielles et souterraines ❷ Réduire les conflits d'usage ❸ Favoriser les économies pour retrouver un bon état quantitatif de la ressource en eau

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 6 : Synthèse des enjeux identifiés – milieux naturel et humain

Milieu naturel	Biodiversité, habitats naturels et continuités écologiques	❶ Restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors de la Trame Verte et Bleue) ❷ Investir en faveur de la biodiversité remarquable comme ordinaire ❸ Porter une attention particulière aux espèce et habitats vulnérables
	Paysages et cadre de vie	❶ Préserver et maintenir les paysages patrimoniaux, culturels et historiques ❷ Eviter la surfréquentation des sites naturels ❸ Améliorer la qualité des paysages du quotidien
Milieu humain	Ressources énergétiques (production et consommation)	❶ Diminuer la consommation globale d'énergie (transports, bâti, industrie) en développant la sobriété énergétique ❷ Développer la part des énergies renouvelables locales dans le mix énergétique pour réduire la dépendance de la région aux énergies fossiles ❸ Accélérer le développement des énergies renouvelables en cohérence avec la préservation de l'environnement
	Risques naturels et technologiques	❶ Prévenir et atténuer les risques accrus par le changement climatique, en particulier ceux liés aux inondations ❷ Adapter les aménagements des territoires aux risques naturels (inondations, érosion, mouvements de terrain, submersion marine) pour réduire leur vulnérabilité au changement climatique ❸ Prévenir et maîtriser les risques industriels et technologiques
	Qualité de l'air	❶ Restaurer la qualité de l'air, en particulier dans les zone sensibles ❷ Prévenir les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air ❸ Limiter l'exposition des personnes et des activités à la mauvaise qualité de l'air
	Exposition des populations Nuisances et risques sanitaires	❶ Réduire l'exposition des populations aux nuisances (bruits, odeurs, ondes) ❷ Protéger les zones habitées les plus exposées aux nuisances sonores ❸ Prévenir et maitriser les risques portant atteinte à la santé humaine
	Déchets et économie circulaire	❶ Réduire fortement la production de déchets à la source ❷ Continuer à augmenter la valorisation, le recyclage et le traitement des déchets ❸ Accompagner le secteur industriel dans sa transition vers l'économie circulaire

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.1.e Hiérarchisation des enjeux environnementaux

Cette analyse thème par thème a permis de faire émerger et de problématiser des sujets majeurs qui concernent le projet de SRADDET des Hauts-de-France et qui ont servi à l'analyse des incidences notables probables sur l'environnement.

Ceux-ci ont été hiérarchisés selon 3 crtières :

- La **sensibilité :** criticité actuelle de l'enjeu et son caractère plus ou moins diffus **;**
- La **dynamique d'évolution :** Tendance actuelle à la dégradation/Stabilisation/amélioration de l'enjeu au regard des pressions actuelles et futures ;
- Le **levier d'action du SRADDET :** Marge de manœuvre du SRADDET sur l'enjeu.

Au final, le SRADDET et sa version modifiée doivent prendre en compte :

- 11 **enjeux majeurs** sur :
  - Le climat et les émissions de GES

    ❶ Réduire les émissions de GES de l'industrie, des transports et du tertiaire/résidentiel

    ❷ Anticiper et réduire de la vulnérabilité des populations et des activités aux conséquences du changement climatique

    ❸ Investir en faveur de l'adaptation et de l'atténuation des effets du changement climatique dans la région

  - L'occupation du sol

    ❸ Réduire la consommation d'espace par le recyclage du foncier

    ❹ Freiner l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles et forestiers pour prévenir l'artificialisation des sols

  - La biodiversité, les habitats naturels et les continuités écologiques

    ❶ Restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors de la Trame Verte et Bleue)

    ❷ Investir en faveur de la biodiversité remarquable comme ordinaire

    ❸ Porter une attention particulière aux espèce et habitats vulnérables

  - Les ressources énergétiques

    ❶ Diminuer la consommation globale d'énergie (transports, bâti, industrie) en développant la sobriété énergétique

    ❷ Développer la part des énergies renouvelables locales dans le mix énergétique pour réduire la dépendance de la région aux énergies fossiles

    ❸ Accélérer le développement des énergies renouvelables en cohérence avec la préservation de l'environnement

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- 3 **enjeux majeurs / importants** sur :
  - Les déchets

    ❶ Réduire fortement la production de déchets à la source

    ❷ Continuer à augmenter la valorisation, le recyclage et le traitement des déchets

    ❸ Accompagner le secteur industriel dans sa transition vers l'économie circulaire

- 14 **enjeux importants** sur :
  - Le sol et sous-sol

    ❶ Anticiper et prévenir les pollutions potentielles des sols notamment agricoles et industrielles

    ❷ Economiser les ressources souterraines en privilégiant les matériaux recyclés ou de substitution

  - La qualité et la quantité de la ressource en eau

    ❶ Réduire les rejets de polluants d'origine agricole et industrielle

    ❷ Accompagner les politiques de gestion de l'eau, des milieux aquatiques et côtiers

    ❸ Restaurer le cycle naturel de l'eau (infiltration des eaux pluviales, zones d'expansion des crues, évapotranspiration) et la dynamique des cours d'eau

    ❶ Anticiper et gérer les besoins et les prélèvements dans les masses d'eau superficielles et souterraines

    ❷ Réduire les conflits d'usage

    ❸ Favoriser les économies pour retrouver un bon état quantitatif de la ressource en eau

  - Les paysages et le cadre de vie

    ❶ Préserver et maintenir les paysages patrimoniaux, culturels et historiques

    ❷ Eviter la surfréquentation des sites naturels

    ❸ Améliorer la qualité des paysages du quotidien

  - La qualité de l'air

    ❶ Restaurer la qualité de l'air, en particulier dans les zone sensibles

    ❷ Prévenir les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air

    ❸ Limiter l'exposition des personnes et des activités à la mauvaise qualité de l'air

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- 6 **enjeux modérés** sur :
  - Les risques naturels, industriels et technologiques

❶ Prévenir et atténuer les risques accrus par le changement climatique, en particulier ceux liés aux inondations
❷ Adapter les aménagements des territoires aux risques naturels (inondations, érosion, mouvements de terrain, submersion marine) pour réduire leur vulnérabilité au changement climatique
❸ Prévenir et maîtriser les risques industriels et technologiques

  - Les nuisances et les risques sanitaires

❶ Réduire l'exposition des populations aux nuisances (bruits, odeurs, ondes)
❷ Protéger les zones habitées les plus exposées aux nuisances sonores
❸ Prévenir et maitriser les risques portant atteinte à la santé humaine

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Une synthèse de l'analyse des enjeux est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 7 : Vision synthétique des enjeux environnementaux

Enjeux environnementaux	Critères de hiérarchisation			Niveau global de l'enjeu
	Criticité actuelle	Tendance	Levier d'action SRADDET	
Atténuer les effets du changement climatique	💣💣💣	↘	★★★	Majeur
S'adapter au changement climatique	💣💣	↘	★★	Majeur
Maitriser la production et la consommation d'énergie	💣💣💣	↗	★★★	Majeur
Préserver la qualité du sol et du sous-sol, reconquérir et préserver la ressource en eau pour limiter les risques naturels associés	💣💣	→	★	Important
Rationnaliser la gestion de l'espace	💣💣	↘	★★★	Majeur
Protéger et restaurer la biodiversité et les services rendus par les écosystèmes	💣💣💣	↘	★★★	Majeur
Valoriser les paysages et améliorer le cadre de vie	💣💣	↘	★	Important
Préserver la qualité de l'air et lutter contre les pollutions atmosphériques	💣💣	↗	★★★	Important
Limiter les nuisances sorores, visuelles et olfactives	💣💣	↗	★	Modéré
Limiter les risques industriels et technologiques	💣	→	★	Modéré
Améliorer l'état de santé des populations	💣💣💣	↗	★	Modéré
Prévénir et gérer les déchets dans une logique d'économie circulaire	💣💣	?	★★★	Majeur / Important

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

III. Des objectifs qui intègrent les enjeux environnementaux

III.1. UNE DEMARCHE D'ELABORATION CONTRIBUTIVE

III.1.a. Une volonté de partage d'une culture et d'objectifs communs en termes d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire à l'échelle de la nouvelle région Hauts-de-France

Au-delà des phases de concertation et de consultation inscrites dans la loi, le Conseil régional Hauts-de-France a souhaité organiser un processus de co-élaboration et d'information des partenaires locaux de l'aménagement du territoire.

III.1.b. Un processus d'élaboration rythmé par des plusieurs phases et temps forts

Le processus de concertation débattu lors de la CTAP du 11 octobre 2016 et présenté lors de la séance plénière du Conseil régional du 26 novembre 2016 s'est déroulé sur une période de 18 mois allant de janvier 2017 à juillet 2018.

Ces 18 mois ont été rytmés autour de 2 phases :

- De janvier 2017 à juillet 2017, une phase de travail dont l'objet était d'alimenter le rapport et la carte illustrative soumis à validation de l'Institution régionale.
- De juin à décembre 2017, une seconde phase de travail relative à la formalisation des règles générales et du fascicule.

Concernant la concertation, celle-ci s'est articulée autour de plusieurs sessions d'ateliers, de conférences territoriales, de périodes de mobilisation de personnes publiques associées permettant à la fois d'aborder les enjeux régionaux en transversalité, les enjeux territoriaux par les grands acteurs et opérateurs du territoire et aussi de formuler des propositions sur les orientations, les règles générales et la cartographie. :

Enfin, une **consultation** a été mise en place qui a permis de recueillir une trentaine de contribution.

Le rapport d'étape a été adopté en Séance plénière du Conseil régional le 23 novembre 2017.

Le projet de SRADDET a été arrêté le 31 janvier 2019.

Démarré en octobre 2022, le processus de modification a également été rythmé de plusieurs temps forts qu'il s'agisse du volet « Climat, Air, Energie (CAE), du volet « Déchets », de la trajectoire « Zéro Artificialisation Nette (ZAN) », de la stratégie régionale aéroportuaire ou de l'optimisation de l'implantation des activités logistiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

III.2. UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE ITERATIVE

L'Evaluation Stratégique Environnementale (ESE) a été réalisée concomitamment à la démarche d'élaboration du SRADDET ; ce qui a permis d'intégrer la dimension environnementale lors de la formalisation des objectifs du SRADDET.

L'état initial de l'environnement, réalisé durant le premier semestre 2018 a été mis à disposition des partenaires du SRADDET. Leurs avis et retours ont été intégrés au rapport et ont permis de réaliser une hiérarchisation et une spatialisation des enjeux environnementaux en prenant en compte les problématiques environnementales propres au territoire régional. Ces enjeux ont ensuite été déclinés en fonction des leviers d'actions du SRADDET sur les différentes thématiques environnementales, de sorte à constituer de véritables objectifs opérationnels pour le SRADDET des Hauts-de-France.

Ce travail a également permis d'identifier et dans le SRADDET des points de vigilance te des piste sd'almélioartion posssibles environnementales permettant d'en renforcer les incidences positives et d'éviter ou réduire les incidences négatives ou incertaines.

Concernant, l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), celle-ci intervient pour formuler un avis sur le Schéma et son rapport environnemental. Cet avis porte à la fois sur la qualité de l'évaluation, son caractère complet, son adéquation avec les enjeux du schéma et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le programme.

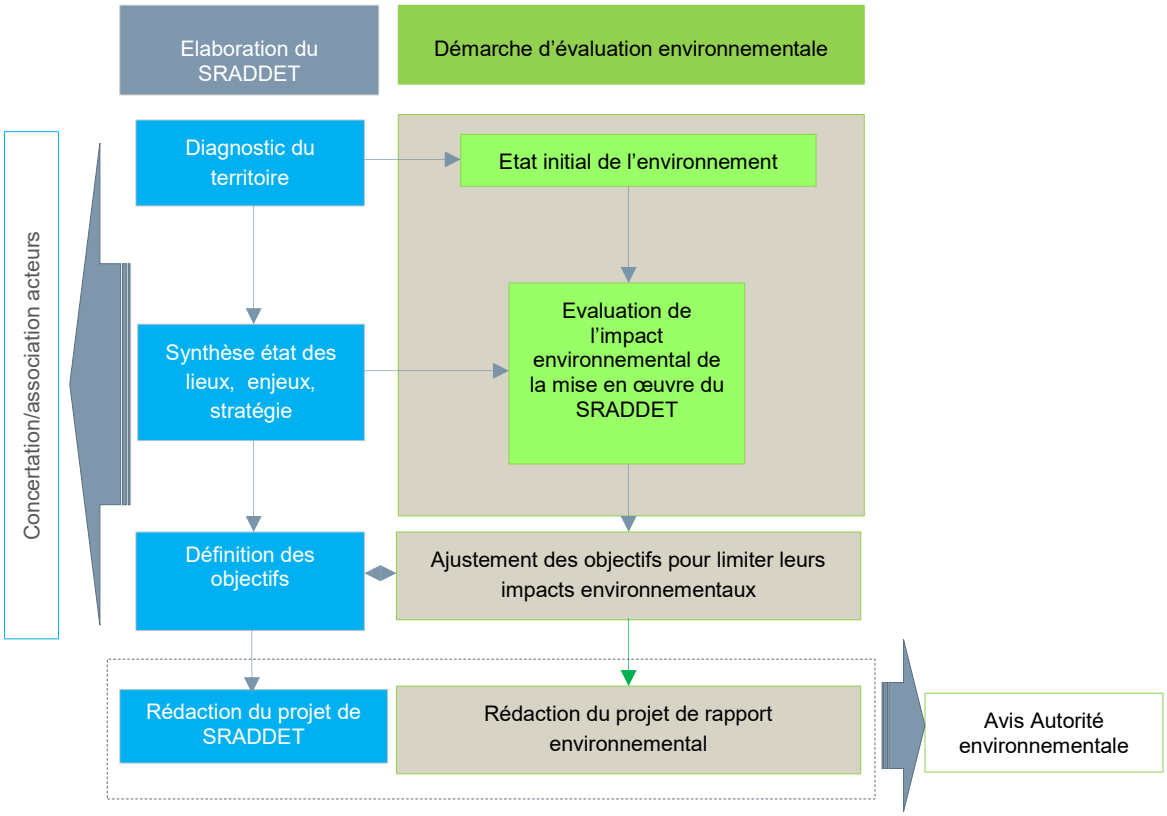
Enfin, l'évaluation environnementale incluant l'avis de l'Autorité environnementale joint à ce rapport vise à éclairer le public sur la manière dont l'autorité en charge du Schéma a pris en compte les enjeux environnementaux.

Dans le cadre du processus de modification du SRADDET, il s'agissait non seulement d'actualiser les données relatives aux thématiques environnementales abordées pour réaliser l'EIE mais aussi de re-balayer les objectifs et les règles associées modifiées pour en estimer les impacts environnementaux. Ce travail a également été l'occasion de prendre en compte des recommandations formulées par l'Autorité environnementale dans son avis délibéré n°2029-59 du 24 juillet 2019, notamment sur l'analyse de la valeur ajoutée environnementale du SRADDET.

Le schéma ci-dessous présente à titre indicatif le travail d'articulation entre les deux démarches, ayant permis une meilleure prise en compte de l'environnement lors de l'élaboration du SRADDET.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 5 : Schéma méthodologique simplifié de l'évaluation environnementale du SRADDET



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

IV. Des incidences potentielles globalement postives du SRADDET sur l'environnement

IV.1. SYNTHESE DES INCIDENCES PROBABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le SRADDET est un schéma d'aménagement stratégique sans véritable volet opérationnel L'évaluation environnementale de ce Schéma régional vise à s'assurer de la pertinence des choix effectués au regard des enjeux environnementaux en appréciant de façon prévisionnelle leurs impacts positifs et négatifs, et en proposant le cas échéant des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les incidences négatives.

IV.2.a. Caractérisation des effets probables par enjeux

Après une prmière analyse sur la prise en compte des enjeux environnement au travers des propostions d'objectifs, le travail a porté sur la qualification des impacts environnementaux que pourrait produire la mise en œuvre opérationnelle des objectifs[15] du SRADDET et leur(s) déclinaison(s).

Dans un second temps, il s'agissait de regarder en quoi les objectifs du SRADDET :

- étaient porteurs d'incidences environnementales : « *Quelles incidences sur l'environnement pourraient avoir la mise en œuvre des objectifs ?* » ;
- intégraient de manière satisfaisante les enjeux environnementaux au regard des dimensions potentiellement impactées : *« Les objectifs du SRADDET sont-ils suffisants pour répondre aux enjeux environnementaux identifiés ? ».*

Le travail visait, pour les 11 thématiques environnementales analysées dans l'état des lieux de l'environnement, à mesurer en quoi le Schéma Régional pourrait « *améliorer* » ou « *dégrader* » leur évolution au regard des enjeux environnementaux identifiés.

Pour chaque enjeu, 2 à 5 principaux effets probables du SRADDET ont été identifiés, puis cractérisés, au regard de leur caractère positif, neutre, négatif ou incertain, leur caractère direct ou indirect, leur horizon d'apparition et leur niveau de territorialisation.

IV.2.b. Synthèse des incidences par enjeu environnemental

[15] N.B : Cet exercice a été réalisé à partir de la version du SRADDET disponible au 20/12/2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Synthèse des effets du SRADDET sur l'atténuation du changement climatique et la réduction des émissions de GES		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
Au travers du SRADDET, la Région souhaite poursuivre durablement la diminution des consommations énergétiques en favorisant les changements d'usages et de mode productif, en particulier sur l'habitat et les transports, principaux émetteurs de GES. Bien que le SRADDET vise à réduire les émissions de GES régionales, il peut en être différemment à l'échelle locale. L'effet sur cet enjeu est donc bénéfique modéré.		

Synthèse des effets du SRADDET sur l'adaptation au changement climatique		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique	++
Le SRADDET a bien intégré la thématique des risques naturels et de l'adaptation du territoire aux conséquences du changement climatique dont les enjeux sont traités non seulement au travers d'un objectif spécifique mais aussi indirectement par l'intermédiaire de plusieurs objectifs (aménagement, biodiversité, déchets…) et règles associées. L'effet sur cet enjeu est donc considéré comme bénéfique.		

Synthèse des effets du SRADDET sur la production et consommation d'énergie		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique	++
Avec des objectifs visant à développer les EnR et à réduire les besoins en énergie d'origine fossile, le SRADDET porte une ambition forte sur cette thématique. L'incidence de ces choix sur les enjeux associés est globalement bénéfique.		

Synthèse des effets du SRADDET sur la préservation des sols, du sous-sol et de la ressource en eau		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
Le SRADDET met en œuvre un certain nombre d'objectifs prenant en compte la préservation, voire l'amélioration de la qualité des sols, notamment via sa capacité à stocker le carbone. Des objectifs peuvent cependant conduire à leur dégradation. Concernant la préservation de la ressource en eau, cette question ne fait pas l'objet d'objectif spécifique et est globalement peu traitée dans le SRADDET. Cependant, la compatibilité du SRADDET avec les SDAGE assure la préservation de la qualité et de la quantité de la ressource en eau. L'effet du SRADDET sur ces enjeux est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Synthèse des effets du SRADDET sur la rationalisation de la gestion de l'espace		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
Le SRADDET soutient le développement d'une culture de sobriété foncière et d'urbanisme durable au travers de nombreux objectifs visant à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, leur fragmentation et la diminution du rythme d'artificialisation des sols. L'effet du SRADDET est donc bénéfique mais il est considéré comme modéré car la mise en œuvre de certains objectifs conduiront à la consommation d'espace (infrastructures de transport, construction résidentielle, ...). La trajectoire de réduction des consommations foncières est phasée sur le moyen terme avec un objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) visé à l'horizon 2050.		

Synthèse des effets du SRADDET sur la biodiversité et les services écosystémiques		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
Le SRADDET assure la préservation sur l'ensemble du territoire, de la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestres, littoraux et marins. Cependant, les projets d'aménagement prévus (infrastructures de transport, plateformes logistiques, zones économiques, production d'EnR…) peuvent avoir des incidences négatives locales pour lesquelles l'application de la séquence Eviter, Réduire, Compenser devrait permettre de conduire à l'absence de perte nette de biodiversité, et donc à la neutralité de l'effet de ces projets. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Synthèse des effets du SRADDET sur la valoristaion des paysages et l'amélioration du cadre de vie		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
Globalement, le SRADDET met en œuvre davantage d'objectifs visant la préservation des paysages que d'objectifs qui pourraient induire leur dégradation. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré. Les effets négatifs porteront principalement sur les territoires soumis à une forte urbanisation et une concentration d'infrastructures.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Synthèse des effets du SRADDET sur la qualité de l'air et la luttre contre la pollution atmosphérique		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
En déclinant une trajectoire régionale PREPA, le SRADDET met en œuvre des mesures permettant la réduction des émissions de polluants atmosphériques même si certains objectifs peuvent conduire localement à leur augmentation. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Synthèse des effets du SRADDET sur les nuisances sonores, visuelles et olfactives		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
De manière générale, le SRADDET encourage de nombreuses mesures ayant des effets sur la réduction des nuisances olfactives, sonores et visuelles malgré quelques augmentations locales ponctuelles de ces nuisances. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Synthèse des effets du SRADDET sur les risques industriels et technologiques		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Incertain/neutre	+-
Certains objectifs proposés au travers du SRADDET peuvent entrainer localement une augmentation des risques industriels et technologiques (nouvelles installations de production et transport d'énergie, développement économique, transports de matières dangereuses, exposition de populations aux ondes électromagnétiques...). Ces risques devront être pris en charge à l'échelle de chaque projet (notamment via la réglementation ICPE) ou par territoires (par exemple dans le cadre de Plans de prévention des risques). L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc qualifié d'incertain/neutre.		

Synthèse des effets du SRADDET sur la prévention et la gestion des déchets		
Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
Globalement, le SRADDET modifié renforce la mise en œuvre d'objectifs permettant la prévention, la réduction et la gestion des déchets quelle que soit leur origine. Toutefois, certains objectifs pourraient indirectement induire leur augmentation (objectifs sur la construction et rénovation de l'habitat par ex.). Le déploiement de l'économie circulaire aura un effet positif à moyen terme sur la réduction des tonnages en collecte. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

IV.2.c. En conclusion : Des enjeux de transition énergétique, de baisse des émissions de GES et d'adaptation au changement climatique au cœur du SRADDET

Le SRADDET des Hauts-de-France vise principalement les enjeux de la transition énergétique. La politique des transports qui s'appuie sur des modes de déplacements collectifs, doux et sur le report modal du transport des personnes et des matières, les technologies de motorisation « *propres* » et les mobilités actives est bien développée pour répondre à ces enjeux. La maitrise des consommations d'énergie pour le secteur résidentiel est également bien résente dans le rapport.

La moindre dépendance aux énergies fossiles par la production d'EnR est aussi au cœur d'un objectif spécifique et des régles associées.

Par ailleurs, les choix d'aménagement du territoire limitant les effets directs et indirects sur la plupart des thématiques environnementales (sobriété énergétique et foncière, protection de la biodiversité, prévention des pollutions de l'air, des sols, gestion des déchets…) renforcent la plus-value environnementale du SRADDET.

La valeur ajoutée environnementale du SRADDET se caractérise également par l'anticipation des effets du changement climatique sur les politiques territoriales d'aménagement, en particulier le long de la frange littorale.

Enfin, bien qu'ils soient évoqués au travers des règles du SRADDET, les enjeux concernant la ressource en eau, les nuisances et les risques industriels sont globalement peu abordés. Ceux-ci sont cependant pris en compte, soit au travers d'autres Schémas Directeurs (SDAGE pour la ressource en eau) soit par l'application de règlementions spécifiques qui encadrent les ceratins types de projets (ICPE pour nuisances et risques industriels par ex.).

Tableau 8 : Synthèse des incidences du SRADDET sur les enjeux environnementaux

Enjeux environnementaux	Importance de l'enjeu		Incidences probables du SRADDET	
Atténuer les effets du changement climatique	Majeur		Bénéfique modéré	+
S'adapter au changement climatique	Majeur		Bénéfique	++
Maitriser la production et la consommation d'énergie	Majeur		Bénéfique	++
Préserver la qualité des sols et du sous-sol, reconquérir et préserver la ressource en eau pour limiter les risques naturels associés	Important		Bénéfique modéré	+
Rationnaliser la gestion de l'espace	Majeur		Bénéfique modéré	+
Protéger et restaurer la biodiversité et les services écosystémiques	Majeur		Bénéfique modéré	+
Valoriser les paysages et améliorer le cadre de vie	Important		Bénéfique modéré	+
Préserver la qualité de l'air et lutter contre les pollutions atmosphériques	Important		Bénéfique modéré	+
Limiter les nuisances sonores, visuelles et olfactives	Modéré		Bénéfique modéré	+
Limiter les risques industriels et technologiques	Modéré		Incertain/neutre	+-
Prévenir et gérer les déchets dans une logique d'économie circulaire	Majeur	Important	Bénéfique modéré	+

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

IV.2. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

IV.2.a. Justification des choix réalisés au regard des solutions de substitution raisonnables

- **Une notion peu adaptée au mode d'élaboration du SRADDET**

Le mode d'élaboration du SRADDET des Hauts-de-France est le fruit d'une co-construction avec les acteurs du territoire. Le caractère générique du document ne permet pas d'identifier techniquement et directement ce qui est couramment appelé dans les démarches d'évaluation environnementale, des ***solutions de substitution raisonnables*.**

Le SRADDET n'a pas donc pas donné lieu à l'élaboration de scénarios alternatifs, dont il serait possible de comparer les incidences et de justifier le choix de l'un ou l'autre des scénarios.

Cependant, le choix a été fait d'une **démarche itérative et d'un document qui a évolué au fur et à mesure des étapes de conception et de la concertation**. Ce présent chapitre décrit donc la manière dont les enjeux environnementaux, ont orienté les choix réalisés, en retranscrivant les principales étapes et les points clés de décision.

- **Un Schéma régional qui ne se limite pas aux leviers réglementaires**

Au travers du SRADDET, la Région Hauts-de-France a fait le choix d'une « *prescriptivité intelligente* », résolument tournée vers l'avenir, s'appuyant sur des leviers efficaces et en évitant d'ajouter une « *couche* » supplémentaire artificielle aux outils règlementaires existants mais certaines orientations nécessitent d'être appuyées par des règles à destination des planifications locales (SCOT, PLUI, PCAET, PDU, Chartes de PNR). Ces règles communes permettront d'atteindre les objectifs fixés au niveau régional.

Ces contraintes pour les planifications locales visent à développer les bénéfices pour les habitants.

IV.2.a. Des modifications qui renforcent les bénéfices auprès des habitants

Par ailleurs, les modifications apportées au SRADDET permettent de renforcer ces bénéfices par :

- Un développement équilibré qui profite à tous les territoires ;
- Des villes et des bourgs plus attractifs ;
- Un quotidien plus économe en ressources ;
- Une stratégie en faveur de l'emploi ;
- Un développement de l'autonomie énergétique et une sobriété encouragée ;
- Un quotidien facilité par une qualité accrue pour les habitants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

IV.3. EVALUATION DES INCIDENCES « NATURA 2000 »

IV.3.a. Présentation du réseau

« *Natura 2000* » est un réseau de gestion de sites protégés terrestres et marins, coordonné par l'Office français de la biodiversité. Il vise à la fois la préservation de la diversité biologique et la valorisation du patrimoine naturel des territoires.

Ont été désignées en région Hauts-de-France[16] :

- 21 zones de protection spéciale (ZPS), environ 1,71 % du territoire régional visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive Oiseaux ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- 72 zones spéciales de conservation (ZSC), environ 2,98 % du territoire régional visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive « *Habitats-Faune-Flore* ».

Les ZPS et ZSC peuvent se chevaucher.

Par ailleurs, plus de 2 000 km^2 d'espaces marins de la région sont couverts par 6 sites « *Natura 2000* » en mer ; comptant ainsi 2 ZPS (au titre de la directive « Oiseaux ») et 4 propositions de Sites d'importance communautaire (pSIC, au titre de la directive « *Habitats, faune, flore* »).

Sur ces sites, les activités socio-économiques ne sont pas interdites et la démarche « *Natura 2000* » n'exclut pas la mise en œuvre de documents de planification, programmes ou projets et/ou la poursuite des différentes activités humaines sur les sites concernés et/ou à leurs alentours. Mais les États membres doivent veiller à prévenir toute détérioration des sites et prendre les mesures de conservation nécessaires pour maintenir ou remettre les espèces et habitats protégés dans un état de conservation favorable.

Ces actions doivent être compatibles avec les objectifs de conservation des habitats naturels et des espèces associées, inscrits aux Formulaires Standards de Données (FSD) et ayant justifié de la désignation des sites.

IV.3.b. Objet de l'évaluation sur le réseau « *Natura 2000* »

L'article 6 de la directive « *Habitats* » précise que tout projet susceptible d'affecter les habitats et/ou les espèces inscrits aux directives « Habitats » et/ou « Oiseaux » doit faire l'objet d'une évaluation de ses incidences au regard de l'effet de la zone étudiée sur l'état de conservation du ou des sites « *Natura 2000* » considérés.

Pour être en conformité avec l'article 6 de la directive « *Habitats* », l'État français a précisé le champ d'application du régime d'évaluation des incidences au travers des lois du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « *Grenelle II* » et leurs décrets d'application.

[16] Source : INPN – février 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les modalités d'application du régime d'évaluation des incidences sont définies à l'article L414-4 du code de l'environnement et précisées par le décret n°2010-365 du 9 avril 2010.

Cet exposé sommaire des incidences prévisibles du SRADDET des Hauts-de-France sur le réseau « *Natura 2000* » du territoire constitue l'objet de ce chapitre.

IV.3.c. Incidences de la mise en œuvre du SRADDET sur les sites « *Natura 2000* »

Lors de l'établissement des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), les orientations nationales avaient désigné les périmètres à inclure en tant que réservoirs de biodiversité : zone cœur de Parc national, Réserves Naturelles Nationales et Régionales, Arrêtés de protection de biotope, Réserves biologiques forestières ; d'autres périmètres a statuts de protection ou de gestion devant être étudiés (« *Natura 2000* », ZNIEFF, Espaces Naturels Sensibles…) pouvaient être intégrés comme réservoirs de biodiversité complémentaires.

S'agissant du SRADDET des Hauts-de-France, l'objectif (43) « *Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité* » définit les continuités écologiques régionales. Il en propose une définition régionale de compromis en laissant la place à la subsidiarité. Les périmètres composant réglementairement ces réservoirs ont été repris et complétés de périmètres faisant l'objet d'un consensus entre les acteurs.

Les sites « *Natura 2000* » sont donc inclus dans les réservoirs de la trame verte et des sous-trames régionales.

Ce même objectif précise que les corridors et réservoirs à préserver et à restaurer en priorité sont ceux relevant des continuités de rang national et/ou s'appuyant sur les chemins ruraux.

Selon la règle (43) associée, les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLU(i) identifient les sous-trames présentes sur leur territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont la sous-trame forestière, la sous-trame des cours d'eau, la sous-trame des milieux ouverts, la sous-trame des zones humides et la sous-trame du littoral.

Le SRADDET vise donc la préservation au maximum des réservoirs identifiés régionalement et la mise en place de mesures compensatoires en cas d'impossibilité de préservation. La préservation passe également par une gestion adaptée des sites.

- **Des incidences identifiables par typologie d'intervention**

De manière générale, si les sites « *Natura 2000* » présents sur le territoire des Hauts-de-France font l'objet d'une protection foncière forte dans le cadre des documents d'urbanisme locaux concernés par ces périmètres, à terme, seule la mise en œuvre opérationnelle des types d'actions retenus rendra possible le travail d'évaluation des incidences environnementales.

Il est possible de distinguer 2 types d'incidences :

- Des incidences potentielles directes : Ce sont les incidences résultant de l'action directe de la mise en place d'un projet ou de la mise en œuvre d'un plan sur les habitats et/ou espèces des directives européennes de ces sites « *Natura 2000* ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Pour identifier les incidences directes, il convient d'effectuer une analyse croisée des zones de superpositions entre les sites « *Natura 2000* » et les plans / projets.

- Des incidences potentielles indirectes : Les incidences indirectes se produisent parfois à distance des plans / projets (par exemple, cas d'une modification des écoulements au niveau d'un aménagement, engendrant une perturbation du régime d'alimentation en eau d'une zone humide située en aval hydraulique d'un projet…).
    - la perturbation des conditions permettant l'hibernation, l'hivernage et/ou la parturition, la nidification, les voies de migration… ;
    - la perturbation des domaines vitaux des espèces ;
    - l'altération des habitats de chasse (perte de surface, fonctionnalité…) ;
    - la perturbation des espèces (bruits, lumières…) ;
    - la destruction d'habitats et/ou d'espèces ;
    - l'altération de l'état de conservation des habitats et/ou espèces.

Pour autant, des incidences probables sont identifiables par type d'intervention :

- Des interventions aux incidences plutôt positives

Selon leur localisation, les travaux à visée écologique (renaturation, restauration) relevant de la mise en œuvre des objectifs pour améliorer l'adaptation des territoires au changement climatique (38) et ceux relatifs à la préservation et la restauration de la biodiversité (objectifs (11), (26), (41)) auront des retombées positives sur les milieux naturels et la biodiversité susceptibles d'améliorer les conditions de conservation des sites « *Natura 2000* ».

Plusieurs règles ((7), (10)) associées à divers objectifs visant le renforcement d'outils d'observation (observatoires environnementaux) peuvent avoir une incidence indirecte plutôt positive sur le réseau « *Natura 2000* », grâce à l'apport de connaissances sur les enjeux de préservation de la biodiversité.

Plus généralement, les études d'impact qui accompagnent des projets susceptibles d'impacter des sites « *Natura 2000* » ont pour objectif de proposer le meilleur scénario possible au regard des contraintes économiques et environnementales, de documenter les incidences et de définir les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation nécessaires. On peut donc considérer que ces études ont une incidence favorable sur l'environnement.

- Des interventions sans incidences ou déjà identifiées

Il s'agit d'interventions situées en milieu urbain ou sur des structures déjà existantes qui n'ont pas de portée foncière (ex. : aménagement de friches, voies de circulation réservées…).

- Des interventions aux incidences incertaines

Ce sont des interventions dont la nature est connue mais la localisation non précisée telles que :

- De nouvelles constructions ou implantations (logements, zones économiques, plateformes logistiques, PEM…) sur des espaces non artificialisés ;
- Des travaux d'implantation des EnR ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- De travaux de création d'infrastructures de transport.

Ces opérations pourraient avoir un effet positif en particulier si des mesures spécifiques sont prises pour la restauration de la biodiversité (dans le cadre du CSNE par exemple – objectif (11)) ou négatifs s'ils venaient à être localisées au sein d'un périmètre « *Natura 2000* » principalement à cause de constructions (infrastructures, bâtiments, aménagements…) avec effet d'emprise, dérangement et pollutions pendant les travaux.

Dans tous les cas, il reviendra à l'autorité environnementale en charge de l'examen de chaque dossier de s'assurer de l'absence d'incidences sur les sites « *Natura 2000* » pouvant être concernés.

- **Des mesures d'évitement fondamentales et d'accompagnement**

En application du principe de précaution, des mesures ont été établies à l'attention des territoires pour s'assurer que les projets mis en œuvre n'entrainent pas d'incidences susceptibles de remettre en cause l'état de conservation des espèces et habitats ayant servi à la désignation des sites « *Natura 2000* ».

Le tableau suivant fait la synthèse des principaux points de vigilance à prendre en compte par grand type de projets sachant que le principe d'évitement est celui à privilégier.

Tableau 9 : Synthèse des incidences probables par princpal type de projet

Grand type de projet	Principaux points de vigilance
Infrastructures linéaires, lignes H.T…	A l'échelle des Hauts-de-France, dans l'attente de l'arrêté ministériel fixant la liste des projets d'envergure nationale et européenne, certains d'entre eux sont déjà identifiés : Canal Seine-Nord Europe, mise à 2X2 voies de la RN 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, ligne ferroviaire Roissy-Picardie. Dans le cadre des infrastructures linéaires, la principale incidence repose sur la rupture de continuités écologiques parfois d'importance majeure au niveau régional.
Carrières	Dans le cadre de l'exploitation de carrières (activités d'extraction ou de valorisation des déchets), la principale incidence reste la destruction d'habitats, d'espèces animales et/ou végétales d'intérêt communautaire, en particulier pour ceux inféodées aux zones humides.
Zones d'activités, aménagements sportifs, culturels et touristiques	Un des points de vigilance concerne les zones littorales très attractives particulièrement en période estivale. C'est également sur ces zones que se concentrent des enjeux importants en termes de biodiversité et de nombreux secteurs sont classés en ZPS et ZSC.
Bassins de rétention, captages, curages, protection de berges	Le principal point de vigilance concerne les projets situés en contexte alluvial (lits mineur et majeur des cours d'eau…). Les incidences peuvent être multiples allant de la destruction d'habitats, d'espèces animales et/ou végétales d'intérêt communautaire aux incidences indirectes en lien avec les perturbations induites (changement de régime hydraulique, pollution des eaux…). Les incidences sur les zones humides sont plus particulièrement importantes à prendre en compte en lien avec l'effet conjugué négatif du réchauffement climatique et de ses impacts sur la composition floristique des habitats naturels.
Centres d'enfouissement, de stockage des déchets ultimes, centres de compostages, CVE	Ces projets sont généralement situés dans des zones polluées ou délaissées (friches…). Un des points de vigilance concerne l'introduction d'espèces exotiques envahissantes qui colonisent très rapidement ces milieux

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

	perturbés et sont susceptibles de se propager au-delà de l'emprise foncière du projet.
Eoliennes terrestres	Le principal point de vigilance concerne les espèces d'oiseaux et chauves-souris d'intérêt communautaire et recensées dans les ZSC et les ZPS. Des mesures proportionnées et adaptées aux enjeux permettent de réduire considérablement les incidences. Dans ce contexte, les sites « *Natura 2000* » situés à moins de 15 km de ZPS et/ou ZSC à enjeux chiroptères et/ou avifaune mériteront une attention particulière.

- **En conclusion**

De manière générale, aucun site du réseau « *Natura 2000* » ne peut être écarté d'éventuelles incidences futures, peu ou pas identifiées à ce stade, liées à la mise en œuvre au niveau local de projets précis répondant aux objectifs globaux du SRADDET.

Les études environnementales préalables aux projets devront, le cas échéant, prendre en considération tout impact potentiel direct ou indirect sur un site « Natura 2000 » et à proximité immédiate du lieu d'implantation d'un projet donné.

Il est également utile ici de préciser si un projet est susceptible d'altérer ou de remettre en cause l'état de conservation d'un habitat ou d'une espèce « prioritaire » au titre des directives européennes, la démarche mise œuvre nécessite une autorisation au niveau européen. La procédure est donc complexe et il convient au maximum d'éviter d'impacter (détérioration, destruction, perturbation intentionnelle, altération de l'état de conservation…) ces habitats et espèces prioritaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

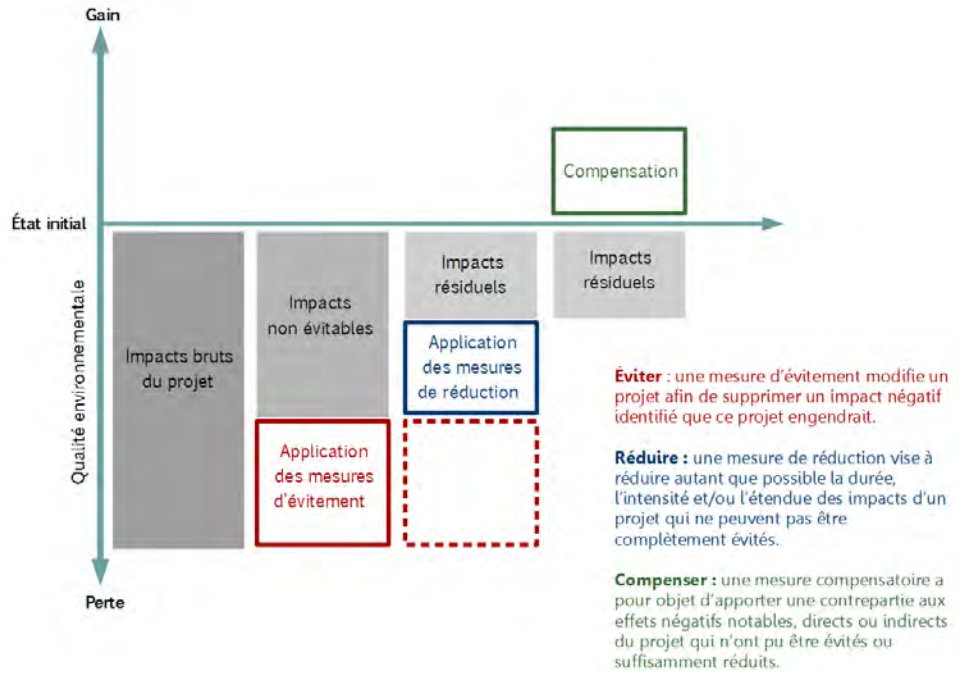
V. Mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation

La séquence « *éviter, réduire, compenser (ERC)* » est inscrite dans le corpus législatif et réglementaire depuis la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature dans son article 2. Au cœur du processus d'évaluation environnementale, cette séquence ERC s'applique à l'ensemble des composantes environnementales (sols, eau, air, climat, nuisances, biodiversité, etc.)[17].

Concernant les milieux naturels, l'*ERC* a été consolidée par la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016 en complétant l'article L.110-1 du Code de l'environnement qui fixe les principes généraux d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement.

La séquence « *ERC* » a donc pour objectif d'établir des mesures visant à **éviter** les atteintes à l'environnement, à **réduire** celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, à **compenser** les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Le respect de l'ordre de cette séquence constitue une condition indispensable pour en permettre l'effectivité et ainsi favoriser l'intégration de l'environnement dans le projet (ou le programme) : seule phase qui garantisse la non atteinte à l'environnement, l'évitement est à privilégier. La compensation ne doit intervenir qu'en dernier recours, quand tous les impacts qui n'ont pu être évités n'ont pas pu être suffisamment réduits[18].

Figure 6 : Bilan écologique de la séquence ERC



Source : Evaluation environnementale – La phase d'évitement de la séquence ERC – Actes du séminaire du 19 avril 2017 – Ministère de l'environnement, de l'écologie et de la mer en charge des relations internationales sur le climat

[17] Article L.122-3 du Code de l'environnement
[18] Source *: « Évaluation environnementale - Guide d'aide à la définition des mesures ERC »* - Commissariat général au développement durable – Janvier 2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

V.1. MESURES D'EVITEMENT

VII.1.a. Force juridique du Schéma (prescriptivité)

Si de nombreux schémas régionaux ont été élaborés dans le domaine de l'aménagement du territoire, ces documents répondaient jusqu'alors à une logique avant tout sectorielle et n'avaient pas entre eux un lien de cohérence au regard d'objectifs partagés. Le SRADDET répond à un objectif de rationalisation du nombre de documents sectoriels existants afin de permettre une meilleure coordination des politiques publiques régionales concourant à l'aménagement du territoire.

Conséquences et conditions de l'application de la Loi TECV, les plans ou schémas régionaux ne peuvent faire l'impasse sur les grands objectifs nationaux qui en sont issus. Son article 20 relatif aux liens d'opposabilité auxquels est soumis le SRADDET, intègre par exemple les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (dites ONTVB), en conséquence de l'insertion du SRCE dans le SRADDET.

Au travers du « *Fascicule des régles* », le document est donc doté d'une force juridique fondée sur un rapport de compatibilité pour les autres actes des collectivités infrarégionales.

V.1.b Mesures générales d'évitement

Une mesure d'évitement modifie un projet afin de supprimer un impact négatif brut identifié que ce projet engendrerait. L'évitement recouvre trois modalités principales : l'évitement lors du choix d'opportunité ou évitement « *amont* » (ex. : aménagement sur place ou nouveau tracé), l'évitement géographique (ex. : contournement d'un site sensible) et l'évitement technique (ex. : choix d'une technologie moins impactante).

C'est l'étude de différentes alternatives au projet initial, en comparant les incidences potentielles, qui conduit à éviter les incidences d'une solution moins favorable en matière d'environnement.

Tableau 10 : Types de mesure d'évitement[19]

Évitement amont	La mesure d'évitement est prévue avant la détermination de la version définitive du projet (stade des réflexions amont ou étude amont, évaluation des différentes variantes, des différentes solutions d'aménagement).
Évitement géographique	La mesure d'évitement concerne une adaptation géographique de la solution retenue (limitation de l'emprise des travaux, balisage préventif divers). C'est une mesure prévue dans le projet tel que présenté dans le dossier de demande objet de l'instruction (adaptation locale du projet).
Évitement technique	la mesure d'évitement technique concerne une adaptation technique de la solution retenue (passage en tunnel sur site sensible, engagement du maître d'ouvrage de ne pas recourir à des produits phytosanitaires…).
Évitement temporel	La mesure d'évitement temporel concerne une adaptation temporelle de la solution retenue (adaptation de la période de travaux dans l'année, de la période d'exploitation).

[19] Source *: « Évaluation environnementale - La phase d'évitement de la séquence ERC »* - Actes du séminaire du 19 avril 2017 – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – Juillet 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 11 : Mesures d'évitement possibles des effets environnementaux[20]

Mesure	Motivation des choix
Déplacement ou abandon du projet	Impacts environnementaux trop élevés Compensation trop complexe ou trop coûteuse
Modification de l'emprise du projet	
Utilisation des structures existantes	Limitation artificialisation des sols Consommation foncier
Adaptation du projet	Choix technique de plus faible impact
Création de zones de « *mise en défense* » : préservation de la vocation écologique des terrains par des mesures réglementaires	Protection des espèces et des milieux

V.2. MESURES VISANT A REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DE LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

V.2.a Dispostions réglementaires

Lorsque l'évitement ou la suppression n'est pas possible, techniquement ou économiquement, on recherche une réduction des impacts.

La loi « *biodiversité* » du 8 août 2016 fixe de nouveaux principes fondamentaux en matière de protection de l'environnement.

Elle vise un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain de biodiversité ainsi que le principe de non régression, selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment.

La compensation doit répondre à plusieurs critères : pérennité sur toute la durée des impacts, effectivité, équivalence écologique, faisabilité et additionnalité[21] des mesures et suivi de leur efficacité.

Pour rappel, les choix doivent s'opérer en référence au principe de proportionnalité[22] défini par les articles R122-20 et article L122-6 du Code de l'environnement.

V.2.b Mesures générales de réduction ou compensation

Le fondement du mécanisme de compensation impose que toute perte de biodiversité liée à un aménagement dans un lieu donné doit être compensée au moins de manière équivalente, sinon avec une amélioration nette de valeur écologique sur un autre site.

[20] *Source : « Évaluation environnementale - La phase d'évitement de la séquence ERC »* - Actes du séminaire du 19 avril 2017 – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – Juillet 2017
[21] Une mesure compensatoire est considérée comme additionnelle s'il est démontré qu'elle produit des effets positifs au-delà de ceux que l'on aurait pu obtenir dans les conditions – y compris de gestion - actuelles.
[22] Principe qui repose sur l'adéquation de la mesure par rapport à l'objectif poursuivi

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Dans le cas des mesures de compensation, celles-ci doivent être mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci pour garantir ses fonctionnalités de manière pérenne.

Pendant la phase « *chantier* », qui est souvent la cause d'impacts mal maîtrisés sur le milieu naturel, ces mesures de réduction peuvent consister en la limitation de l'emprise des travaux, la planification et le suivi de chantier, la mise en place de bassins temporaires ou de filtres pour les eaux de ruissellement…

Pour la phase d'exploitation, ces mesures visent à réduire des effets de coupure sur des corridors écologiques, de pollution ou encore d'emprises… Les passages à faune doivent donc dans ce cadre être considérés comme étant des mesures de réduction, il en est de même pour les dispositifs de traitement des eaux de plateformes, ou encore des actions de restauration du milieu ou de ses fonctionnalités écologiques : restauration d'un couvert végétal ou arboré à l'intérieur ou à proximité immédiate des emprises, maintien d'une zone humide, …

V.2.c Mesures de réduction relatives à la préservation de la biodiversité

Concernant le SRADDET, les orientations du Schéma ont été choisies afin de limiter l'impact de la mise en œuvre des politiques d'aménagement et de développement sur l'environnement. Le but recherché ici n'est pas la remise en cause des objectifs définis dans le Schéma et qui ont été justifiés précédemment, mais de formuler des préconisations pour renforcer la limitation des impacts environnementaux lors de sa mise en œuvre.

Tableau 12 : Types de mesure de réduction opérationnelle[23]

Identification et mise en défense de stations d'espèces (en vue de leur évitement) ou d'arbres remarquables (balisages)
Maintien ou création d'habitats favorables pour la faune (gîtes, nichoirs, caches, hibernaculums, perchoirs, andains, mares…) ou pour la flore
Conservation/renforcement de haies, boisements et écrans végétaux pour l'intégration paysagère et la fonctionnalité écologique (maintien de corridors écologiques)
Transparence des clôtures pour la petite et moyenne faune
Bonnes pratiques de débroussaillement (calendrier, méthodes) pour entretenir les espaces ouverts, la lutte contre le risque incendie et la préservation des espèces
Recommandations contre l'introduction et lutte contre les espèces envahissantes
Recommandations de plantation d'espèces adaptées et autochtones
Dispositifs de ralentissement des véhicules et murs antibruits adaptés afin de limiter les collisions avec les espèces mobiles
Sauvetage de spécimens avant destruction de leur habitat ou des individus
Adaptation des réseaux d'assainissement pluviaux et des ouvrages hydrauliques
Dispositifs d'effarouchement (leurre pour oiseaux sur surfaces vitrées)
Limitation de la pollution lumineuse

[23] Source *: « PLU(i) et biodiversité – Concilier nature et aménagement »* - Dreal PACA – Service Biodivesité, eau et paysage – Mai 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

VI. Suivi environnemental

VI.1. OBJECTIFS DU DISPOSTIF DE SUIVI

La nécessité de la mise en œuvre d'un suivi a été soulignée à plusieurs reprises au cours des travaux d'élaboration du SRADDET. La mise en place de ce suivi correspond également à une obligation réglementaire telle que décrite à l'article R122-20 7° du Code de l'Environnement.

Ce suivi qui porte à la fois sur le Schéma et son évaluation environnementale aura plusieurs objectifs :

- réactualiser les données sources, les analyses prospectives et analyser les écarts observés ;
- évaluer les résultats des actions mises en place et le cas échéant proposer des solutions correctives ;
- vérifier l'application des principes du SRADDET, le respect de ses orientations, l'atteinte de ses objectifs et l'application des règles associées ;
- évaluer les bénéfices du SRADDET ;
- communiquer sur les résultats.

Les résultats de ces analyses seront présentés sous forme de rapport selon une fréquence à définir. Ils pourront alors faire l'objet de débats et entraîner la mise en place d'actions correctives.

La mise en place d'un système de suivi des incidences sera également utile pour contribuer au suivi et à l'amélioration continue de la stratégie et lors de son renouvellement. Il permettra ainsi de vérifier si les effets de la stratégie sont conformes aux prévisions, de mesurer les impacts réellement observés sur l'environnement et d'apprécier l'efficacité des mesures.

VI.2. INDICATEURS DE SUIVI

Comme le préconise la note méthodologique du CGDD[24], les indicateurs de suivi présentés ci-après sont majoritairement issus des plans existants : « *De façon générale, il est préférable de prendre des indicateurs existants pour d'autres plans/schémas/programmes par exemple pour simplifier leur collecte et créer une synergie entre ces plans, mais certains indicateurs peuvent être à construire* » .

[24] Source : « Préconisations relatives à l'évaluation environnementale – Note méthodologique », CGDD – mai 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 13 : Proposition d'indicateurs de suivi environnemental du SRADDET

Indicateur[25]	Unité	Dimension environnentale
Emissions de GES	$TEqCO_2$	Air
Emissions de NOx et PM10	T	Air
Nombre de périodes et jours de pollution	Nb - jour	Air
Part des véhicules propres dans le parc roulant	%	Air
Teneur en nitrates des eaux souterraines/superficielles	mg/l/an	Eau
Teneur en pesticides des eaux souterraines/superficielles	µg/l	Eau
Nombre d'équivalents logements raccordés au chauffage urbain	logements	Energie
Production énergétique (énergies renouvelables)	MWh	Energie
Part des EnR régionales dans la consommation énergétique	%	Energie
Nombre de projets et d'investissements rev3	Nb - euro	Energie/Climat
Nombre de jours de gel annuel	jour	Climat
Surface d'espaces boisés et forestiers	ha	Sol/Biodiversité
Surface des terres arables/prairies	ha	SolsBiodiversité
Evolution de la couverture de l'occupation des sols (% du territoire s'étant artificialisé)	%	Sol/Biodiversité
Evolution du nombre d'espèces menacées recensées (faune et flore)	%	Biodiversité
Evolution du nombre de personnes exposées aux risques	%	Risques naturels
Etablissements industriels à risque	nb	Risques industriels et technologiques

[25] Ne sont pas repris ici, les indicateurs concernant les tonnages collectés, traités ou valorisés par type de déchets ou filière qui feront l'objet d'un recueil et d'un traitement dans le cadre du suivi PRPGD lui-même.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

La présente partie comprend le rapport environnemental du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) la région Hauts-de-France, conformément à la réglementation en vigueur (articles L122-6 et R.122-20 du Code de l'environnement).

PARTIE 2 : Rapport Environnemental

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Préambule

Les articles L122-4 et suivants du Code de l'environnement, introduits par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, portant transposition de la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, soumettent les plans de gestion des déchets à une **évaluation environnementale**, préalablement à leur adoption.

Ainsi dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional Biomasse (SRADDET) des Hauts-de-France, une évaluation environnementale a été réalisée.

Cette démarche a pour objectifs de mieux prendre en compte l'environnement en vue de promouvoir les principes du développement durable, pour éclairer et justifier les choix, suivre la mise en œuvre du schéma dans le temps et communiquer à travers le rapport environnemental.

L'évaluation environnementale menée concomitamment à l'élaboration du projet de schéma régional se concrétise par la réalisation d'un **rapport environnemental** dont le contenu et l'objectif sont précisés dans l'article R122-20 du Code de l'Environnement (en application des décrets n° 2012-616 du 2 mai 2012, n°2016-1110 du 11 août 2016, n° 2017-626 du 25 avril 2017).

L'article L122-6 du Code de l'Environnement précise que le rapport environnemental *« identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan (…) sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme. »*

Il doit présenter des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des incidences négatives notables sur l'environnement que peut entraîner l'application du plan.

De plus, il expose les autres solutions envisagées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Enfin, il définit les critères, indicateurs et modalités retenues afin de suivre les effets du plan sur l'environnement et le cas échéant identifier les mesures d'ajustement appropriées.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I. Présentation du SRADDET des Hauts-de-France dans son contexte

I.1. PRESENTATION GENERALE

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), créé par la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) est le nouveau cadre de la planification régionale en matière d'aménagement du territoire.

En effet, un des apports majeurs de la loi NOTRe consiste à doter la Région d'un document prescriptif de planification dont l'élaboration est obligatoire, ayant vocation à se substituer au Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable du territoire (SRADDT) inégalement investi selon les régions notamment en raison de son caractère optionnel et peu contraignant.

Le SRADDET a vocation à fixer des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière de « *maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air* »[26]. Il regroupe donc des volets sur la biodiversité, l'énergie et le climat, les transports et les déchets.

L'ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 précise les *« mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le SRADDET des schémas régionaux sectoriels* »).

I.1.a Planification régionale des transports

Concernant le volet **transports** (chapitre 1er de l'Ordonnance), le texte associe les autorités organisatrices de la mobilité ayant élaboré un plan de déplacements urbains à l'élaboration du SRADDET. Les objectifs de planification régionale des infrastructures de transport et de l'intermodalité qu'il doit mettre en œuvre y sont déclinés. L'ordonnance acte par ailleurs l'intégration du **Schéma Régional des Infrastructures et des Transports** (SRIT) et du **Schéma Régional de l'Intermodalité** (SRI) dans le SRADDET, tirant en particulier les conséquences de cette suppression dans le code des transports.

I.1.b Climat, air, énergie,

Il en est de même au chapitre 2, s'agissant des articles du Code de l'environnement relatifs au Schéma Régional du **Climat, de l'Air et de l'Energie** (SRCAE), afin de tenir compte de son intégration au sein du SRADDET. L'ordonnance agrège en conséquence la stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone (« *stratégie bas-carbone* ») aux liens d'opposabilité auxquels est soumis le SRADDET. Les deux volets annexés au SRCAE, à savoir le programme régional pour l'efficacité énergétique des bâtiments et le Schéma Régional Biomasse n'y sont en revanche pas intégrés.

[26] *Article L. 4251-1 du Code Général des Collectivités Territoriales*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.1.c Prévention et gestion des déchets

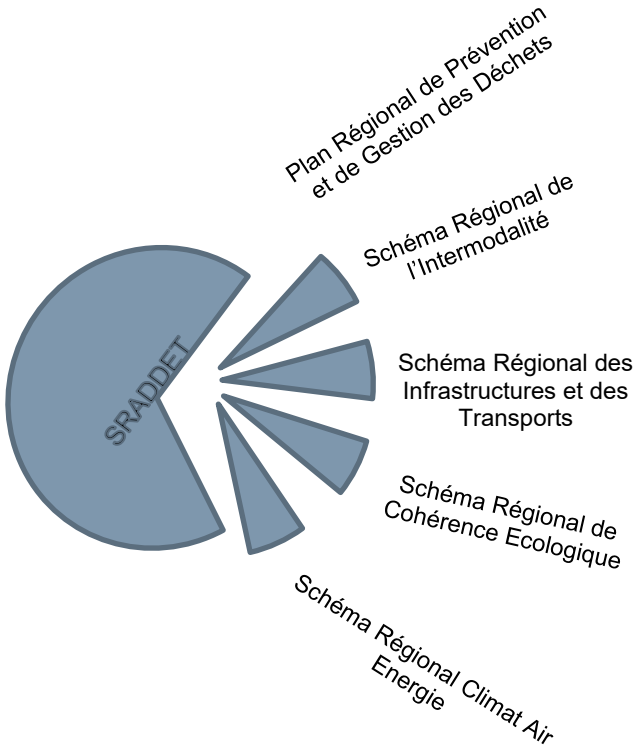
Le chapitre 3 traite quant à lui des mesures de coordination relatives à l'intégration du P**lan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets** (PRPGD).

I.1.d Intégration du Schéma régional de cohérence écologique

Le chapitre 4 concerne l'insertion du SRCE et prévoit en conséquence la compatibilité du SRADDET avec les « O*rientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques* » (ONTVB), alors que ces orientations ne s'imposent aujourd'hui qu'au SRCE. Il associe le comité régional en charge de la **biodiversité** (actuel comité régional trame verte et bleue) à l'élaboration du SRADDET, comme à celle du SRCE.

Le lien est fait avec le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux** (SDAGE) portant sur la Trame Verte et Bleue (TVB). Les connaissances intégrées dans le SRADDET seront par ailleurs mobilisées pour élaborer le guide méthodologique prévu pour les ONTVB. Les départements pourront contribuer à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques sur la TVB d'un SRADDET. Une des plus-values du SRADDET, par rapport au SRCE est de permettre le conventionnement entre collectivités

Figure 7 : Le SRADDET : un schéma intégrateur



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.1.e Coordination et mise en cohérence

Le dernier chapitre consacré à diverses mesures de coordination permet notamment d'ajuster la procédure d'adaptation des SRADDET. Un régime transitoire est organisé pour « *ne pas mettre en péril* » les politiques actuellement portées par les schémas sectoriels existants.

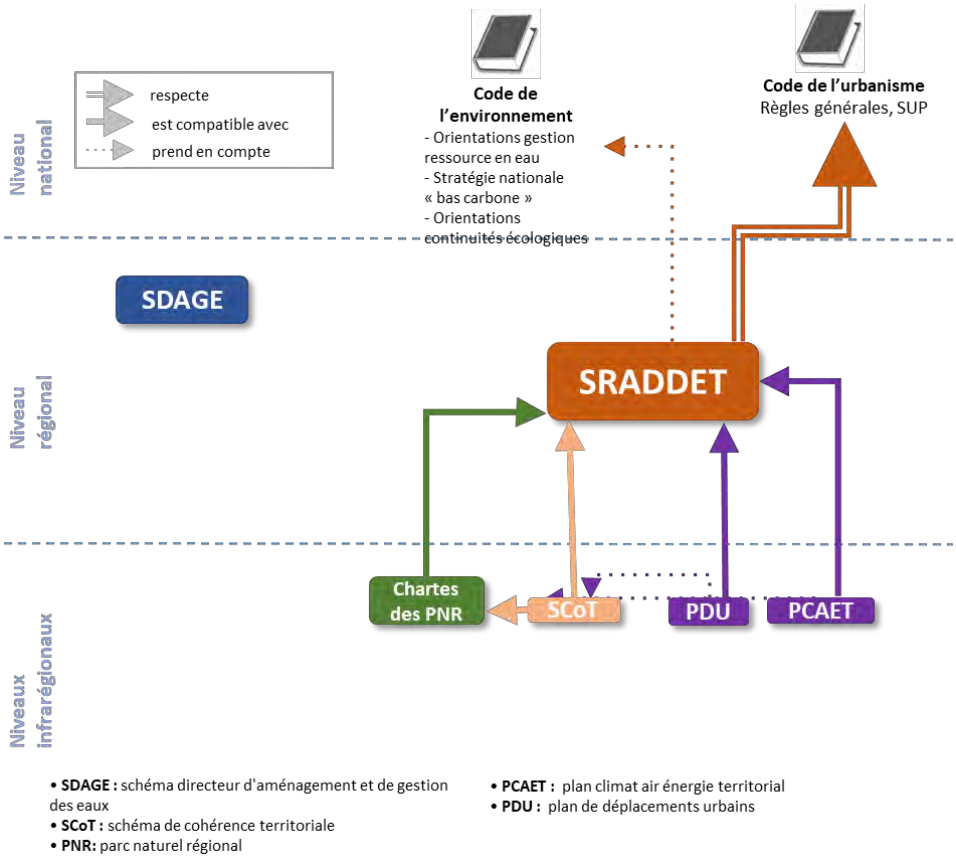
I.1.f Compatibilité et prise en compte

Comme l'exige la loi, les SCOT, PDU, PCAET et Chartes des PNR devront **être rendus compatibles avec le SRADDET.**

En revanche, c'est **au SRADDET d'être compatible avec** les SDAGE et les éventuels PGRI.

Quant à la Stratégie nationale bas carbone, aux Orientations nationales sur les continuités écologiques, à la Charte des parcs nationaux et aux Schémas interrégionaux des massifs, le législateur exige seulement **une « *prise en compte* » par le SRADDET.**

Figure 8 : Le SRADDET : un schéma prescriptif



Source : Résumé non technique soumis à l'enquête publique de 2029

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

I.2. PRESENTATION DU TERRITOIRE

I.2.a Périmètre de planification et géographie du territoire

Le SRADDET couvre l'ensemble du territoire des Hauts-de-France composé des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Aisne et de l'Oise. La région est limitrophe des régions Grand-Est, Ile-de-France et Normandie.

Avec 31 806[27] km^2, soit 5,7 % de la superficie de la France métropolitaine, la Région Hauts-de-France se place au **9ème rang régional.** Elle dispose de 500 km de frontières (330 points de passages pour la seule frontière belge) et d'une façade maritime à fort potentiel avec trois ports leaders dans leurs domaines[28].

Au 1er janvier 2022, la région était composée de 3 787 communes[29] réparties sur 92 EPCI à fiscalité propre :

- 1 Métropole Européenne (la Métropole Européenne de Lille depuis le 1er janvier 2015, ancienne Communauté Urbaine de Lille Métropole) ;
- 2 Communautés Urbaines ;
- 23 Communautés d'Agglomération et 66 Communautés de Communes.

[27] Source *: Insee - RP2020 exploitations principales en géographie au 01/01/2023*
[28] Source *: La Préfecture et les Services de l'Etat en Région Hauts-de-France : Géographie de la région Hauts-de-France (maj 31/12/2015)*
[29] Source : « *Table d'appartenance géographique des communes* » Insee 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 9 : Organisation territoriale de la Région Hauts-de-France au 1er octobre 2023



La région Hauts-de-France est axée sur le dôme ou bombement de l'Artois, vaste structure à caractère anticlinal, constituée majoritairement de dépôts crayeux du Crétacé[30].

Avec une altitude moyenne d'environ 98 mètres le relief est assez faible. Celui-ci est néanmoins assez contrasté, partagé entre les très bas-reliefs de la plaine de Flandre, les collines et bas plateaux de l'Artois et de la Picardie, et les paysages vallonnés du

[30] *Atlas de la nouvelle Région Nord-Pas de Calais – Picardie - Tome 8 Environnement - Novembre 2015*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Boulonnais, de l'Avesnois et de la Thiérache. L'altitude maximale est de 295 mètres, atteinte à Watigny dans l'Aisne, non loin du plateau ardennais.

Caractérisé par une façade maritime de 180 km de long, le territoire est irrigué par de nombreux cours d'eaux dont un nombre important de fleuves côtiers aux dimensions très variables. Le plus important est la Somme, qui s'ouvre sur une large baie et également la Bresle, l'Authie, la Canche ou encore l'Aa. La gestion de l'eau est assurée par les Agences de l'eau Artois-Picardie et Seine-Normandie qui couvrent les 2 bassins hydrographiques du territoire. Les vallées sont généralement constitutives de réserves de biodiversité importantes à l'échelle de la région et jouent un rôle essentiel de corridor écologique.

En termes d'occupation des sols, la région est principalement constituée de terres agricoles qui couvrent plus des trois quarts du territoire. Les prairies occupent 9,7 % du territoire.

La moyenne des espaces forestiers et naturels est plus faible qu'à l'échelle nationale (15 %) mais l'espace régional est caractérisé par une grande diversité de milieux et de paysages : prairies humides, pelouses calcicoles, grandes plaines agricoles, marais arrière littoraux, forêts, bocages.

I.2.b Eléments démographiques[31] et économiques

Avec 5 995 290 habitants[32] au 1er janvier 2021, la région est la cinquième région de France en termes de population après l'Île-de-France (12,313 M hab), l'Auvergne-Rhône-Alpes (8,114 M hab) et la Nouvelle-Aquitaine (6,069 M hab.) et Occitanie (6,022 M hab.). Elle se positionne au 2ème rang pour sa densité de population au-dessus de la moyenne nationale avec 187 habitants au km^2 (contre 106 habitants/km^2).

La population est distribuée de façon hétérogène sur le territoire : les pôles urbains importants tels que la métropole lilloise, l'ancien bassin minier, les grands ports du littoral et les centres urbains d'Amiens et de Saint-Quentin concentrent la majeure partie de la population. Le sud de la région affiche également de fortes densités, majoritairement le long de la vallée de l'Oise ; le reste du territoire restant essentiellement rural.

Fin 2023, le niveau d'emploi total dans les Hauts-de-France atteint un peu plus de 2,14 millions de salariés, le secteur tertiaire représente au troisième trimestre 2023, 1,71 M. d'emplois, soit près de 80% de l'emploi régional[33].

Après le retour à une situation d'avant-crise sanitaire en 2021, l'activité économique des Hauts-de-France se stabilise en 2022[34]. En décembre 2022, elle est supérieure de 2,9 % à son niveau de décembre 2019, contre +2,8 % en décembre 2021.

Une économie touristique s'est également développée notamment sur une partie de son littoral qui dispose d'un espace présentant des qualités environnementales d'exception, aussi bien sur le plan de son écosystème (baie de Somme) que de ses paysages. Plus généralement, la région Hauts-de-France présente un tourisme d'affaires très prononcé sur le versant du nord (attractivité de la métropole lilloise) et un tourisme de loisir et de nature

[31] Sauf indication contraire, les données de population utilisées dans le projet de rapport environnemental sont celles de l'Insee

[32] Source *: Décret n° 2023-1256 du 26 décembre 2023 authentifiant les chiffres des populations […] – JO du 27 décembre 2023*

[33] Source *: Tableau de bord conjoncture : Hauts-de-France – paru le 29/09/2023*

[34] Source : *Bilan économique 2022 - Insee conjoncture Hauts-de-France – Juin 2023*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

plus au sud (préservation de vastes espaces naturels, grands centres de loisirs). Dans ce domaine, l'année exceptionnelle 2022 a confirmé le dynamisme de ce secteur avec 14,8 millions de nuitées dans les hôtels, campings et autres hébergements collectifs des Hauts-de-France, dépassant ainsi de plus 1,1 %, le niveau record de 2019.

I.2.c Voies de circulation

Avec la première façade portuaire maritime de France, la région Hauts-de-France présente un réseau d'équipements de transport de marchandises remarquable qui traitent près de 90 millions de tonnes[35] de marchandises par an par voie maritime.

Les deux principaux bassins fluviaux irrigant ce territoire sont parcourus par un réseau d'infrastructures fluviales dense et connecté aux bassins du Nord de l'Europe permettant des accès vers les grands ports maritimes européens ; vers le Nord, Dunkerque, Zeebrugge, Gand, Anvers, Rotterdam ; vers le Sud, Rouen et Le Havre.

Ces réseaux (Nord-Sud complété par un faisceau Est-Ouest moins puissant) s'inscrivent dans le prolongement des réseaux métropolitains belges et néerlandais au Nord, et celui de la métropole francilienne au Sud. L'axe formé par l'A1, le TGV Nord, et la liaison Seine-Nord constitue un corridor européen majeur reliant l'Europe du Sud à l'Europe du Nord.

Le trafic routier est dominant et s'appuie sur un réseau dense et de qualité (1 179 km d'autoroutes, soit 10,1% des autoroutes françaises sur 5,8% du territoire)[36].

Enfin, en prenant appui sur l'axe de l'Oise au nord de Compiègne pour aboutir au Canal Dunkerque–Escaut entre Cambrai et Douai, le projet de canal Seine Nord-Europe, nouvelle artère de 107 km constituera une liaison entre deux grands ensembles fluviaux et portuaires, l'un desservant l'Ile-de-France et son débouché vers la mer, l'autre permettant l'accès à l'espace rhénan, cœur économique de l'Europe.

[35] Source : *« Les Ports des Hauts-De-France : L'indispensable unité »* - Grand port de Dunkerque Communiqué de presse du 29 septembre 2016

[36] Source : « *Réseau routier au 31 décembre 2021 »* Insee – chiffres clés – paru le22/08/2023 – https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012705#tableau-TCRD_076_tab1_regions2026

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.3. PRESENTATION DU SRADDET DES HAUTS-DE-FRANCE

I.3.a Structure du document

Le SRADDET est constitué des éléments suivants :

A. **un rapport d'objectifs ;**

Document de réflexion, le rapport est un outil pédagogique qui a vocation à faire le bilan du passé par une *« synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires »,* analyser le présent au travers de « *l'identification des enjeux »* dans les domaines de compétences du Schéma et projeter le futur « *en exposant la stratégie régionale et en fixant les objectifs qui en découlent* ».

B. **un fascicule de règles générales ;**

Afin d'atteindre les objectifs, la région énonce des règles générales, règles qui peuvent varier entre les différentes parties du territoire[37].

Ces règles générales sont déclinées dans un fascicule structuré en chapitres thématiques. Conformément à l'article R. 4251-8 du CGCT, la structuration du fascicule est librement décidée par chaque région (nombre, thèmes, articulation). Les règles doivent également être accompagnées de leurs modalités de suivi et d'application.

C. **des annexes.**

Elles comprennent :

- le **rapport sur les incidences environnementales établi dans le cadre de l'évaluation environnementale** ;
- l'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets ;
- le Plan régional d'intermodalité et le Plan régional des infrastructures de transports ;
- le diagnostic du territoire régional portant sur la biodiversité ;
- la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale ;
- le plan d'action stratégique et l'atlas cartographique associé permettant de hiérarchiser les enjeux régionaux relatifs à la préservation et la remise en état des continuités écologiques.

[37] *En d'autres termes, les règles peuvent être territorialisées mais elles n'ont pas vocation à créer ou aggraver pour les autres collectivités une charge d'investissment ou de fonctionnement récurrente*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.3.b Orientations et objectifs du SRADDET

L'ambition générale poursuivie par la Région Hauts-de-France au travers de sa « *Partie 2 : Vision régionale* » [38] du SRADDET s'articule autour de 3 partis pris déclinés en 13 orientations.

Tableau 14 : Les grandes orientations du SRADDET

Parti pris	Orientation
Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée	Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales
	Valoriser les opportunités de développement liées au positionnement géographique
	Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions
Une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional	Fédérer les territoires autour de cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré
	Conforter le dynamisme de la métropole lilloise et affirmer Amiens comme second pôle régional
	Révéler les atouts des pôles d'envergure régionale
	Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires
	Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement
Un quotidien réinventé s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue	Conforter la proximité des services de l'indispensable : santé, emploi et connaissance
	Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services
	Développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et contribuer à la transition énergétique
	Renforcer l'autonomie alimentaire, portée par les circuits de proximité
	Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie

I.3.c Objectifs par grands domaines

Le SRADDET se décline en 43 fiches-objectifs[39].

Les sigles repris dans la colonne *« Grand domaine »* font **référence aux domaines** pour lesquels la Région fixe des objectifs à moyen et long termes, au titre de l'article 10 de la loi NOTRe.

[38] *NB : un rapport d'étape reprise dans cette « Partie 2 » a été adopté par l'Assemblée régionale le 23 novembre 2017.*
[39] *Source : SRADDET « Partie 3 – Les objectifs »*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 15 : Domaines de référence SRADDET (Loi NOTRe)

EET : Equilibre Egalité des Territoires
DTRX : Désenclavement des Territoires Ruraux
LGT : Logement
GEE : Gestion Econome de l'Espace
TIM : Transports Intermodalité Marchandises
TIV : Transports Intermodalité Voyageurs
CAE : Climat Air Energie
BIO : Biodiversité
PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

- **Attractivité économique**

Soutenir les excellences régionales	
Objectif	**Grand domaine**
① Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux	EET
② Déployer l'économie circulaire	EET,CAE, PRPGD
③ Conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité	EET
④ Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat	LGT

Affirmer un positionnement de hub logistique	
Objectif	**Grand domaine**
⑤ Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises	CAE- TIM
⑥ Optimiser l'implantation des activités logistiques	TIM-GEE
⑦ Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces	CAE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Atouts inter-territoires**

Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	
Objectif	**Grand domaine**
⑧ Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures	TIM
⑨ Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal	TIM-CAE
⑩ Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais	CAE
⑪ Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal	BIO

Assurer un développement équilibré et durable du littoral	
Objectif	**Grand domaine**
⑫ Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral	GEE-EET
⑬ Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux	TIVM-BIO-EET
⑭ Encourager la gestion intégrée du trait de côte	GEE-BIO

- **Modèle d'aménagement**

Garantir un système de transport fiable et attractif	
Objectif	**Grand domaine**
⑮ Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)	TIV-CAE
⑯ Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise	TIV
⑰ Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie	TIV
⑱ Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables	TIV-EET-DTRx
⑲ Développer les pôles d'échanges multimodaux	TIVM
⑳ Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France	TIV
㉑ Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle	CAE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Favoriser un aménagement équilibré des territoires	
Objectif	**Grand domaine**
(22) Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs	GEE
(23) Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale	LGT
(24) Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières	GEE - CAE
(25) Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine	GEE-CAE
(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	GEE-BIO
(27) Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP	EET-DTRx
(28) Soutenir l'accès au logement	LGT
(29) Développer les stratégies numériques dans les territoires	EET
(30) Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés	EET-DTRx

- **Gestion des ressources**

Encourager la sobriété et organiser les transitions	
Objectif	**Grand domaine**
(31) Réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre	CAE
(32) Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie	CAE
(33) Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises	CAE
(34) Expérimenter et développer des modes de production bas carbone	CAE
(35) Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel	CAE-LGT
(36) Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	CAE
(37) Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone	CAE
(38) Adapter les territoires au changement climatique	CAE
(39) Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage	PRPGD
(40) Collecter, valoriser, éliminer les déchets	PRPGD

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Valoriser les cadres de vie et la nature régionale	
Objectif	**Grand domaine**
(41) Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux	EET-BIO
(42) Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés	EET-BIO
(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité	BIO
Objectifs par sous-trames et objectifs afférents	
Sous-trame Littorale	BIO
Sous-trame Cours d'eau	BIO
Trame boisée	BIO
Sous-trame Milieux ouverts	BIO
Sous-trame Zones humides	BIO

I.3.d Modification du SRADDET et évaluation environnementale

Les lois votées depuis 2020 et plus particulièrement la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) et la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (loi 3DS), imposent une prise en compte dans les SRADDET d'objectifs supplémentaires sur les sujets suivants : sobriété foncière, stratégie aéroportuaire, logistique et déchets.

En particulier, la loi Climat et Résilience intègre notamment la démarche "zéro artificialisation nette" (ZAN) qui demande aux territoires de réduire de 50% le rythme d'urbanisation et de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031 L'ambition est aussi d'atteindre d'ici 2050 la trajectoire du zéro artificialisation nette (ZAN) des territoires.

L'ensemble des textes réglementaires (lois et décrets) nécissant une modification du SRADDET est prénsenté en annexe de ce rapport.

Par délibération n° 2022-002332 du 23 juin 2022, la Région Hauts-de-France a engagé la modification du SRADDET dans une démarche à double objectif :

- Adapter le SRADDET aux évolutions législatives et textes de référence parus du son arrêt en Séance plénière le 30 janvier 2019 ;
- Apporter des modifications qui ne remettront pas en cause l'économie générale du Schéma.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

En application de la section 2 du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement, la modification du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires en soumise à évaluation environnementale.

Ce présent rapport intègre une actualisation des données relatives aux thématiques environnementales abordées dans le cadre de l'état initial de l'environnement ainsi qu'une prise en compte des recommandations formulées par l'Autorité environnementale dans son avis délibéré n°2029-59 du 24 juillet 2019.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.4. ARTICULATION AVEC D'AUTRES PLANS/SCHEMAS/PROGRAMMES OU AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

I.4.a Articulation générale du SRADDET avec les autres plans/schémas/programmes

En tant que document d'aménagement d'échelle régionale, le SRADDET s'inscrit dans un contexte juridique caractérisé par une multitude de liens de cohérence à garantir pour assurer l'efficacité de l'action publique. A ce titre, il s'impose à certains documents mais doit aussi respecter différentes dispositions.

L'article L. 4251-2 du CGCT prévoit le respect d'un rapport de compatibilité (ou de prise en compte) entre les objectifs et règles générales du SRADDET et certains documents.

Ainsi, le SRADDET regroupe plusieurs éléments opposables selon plusieurs degrés de prescriptivité :

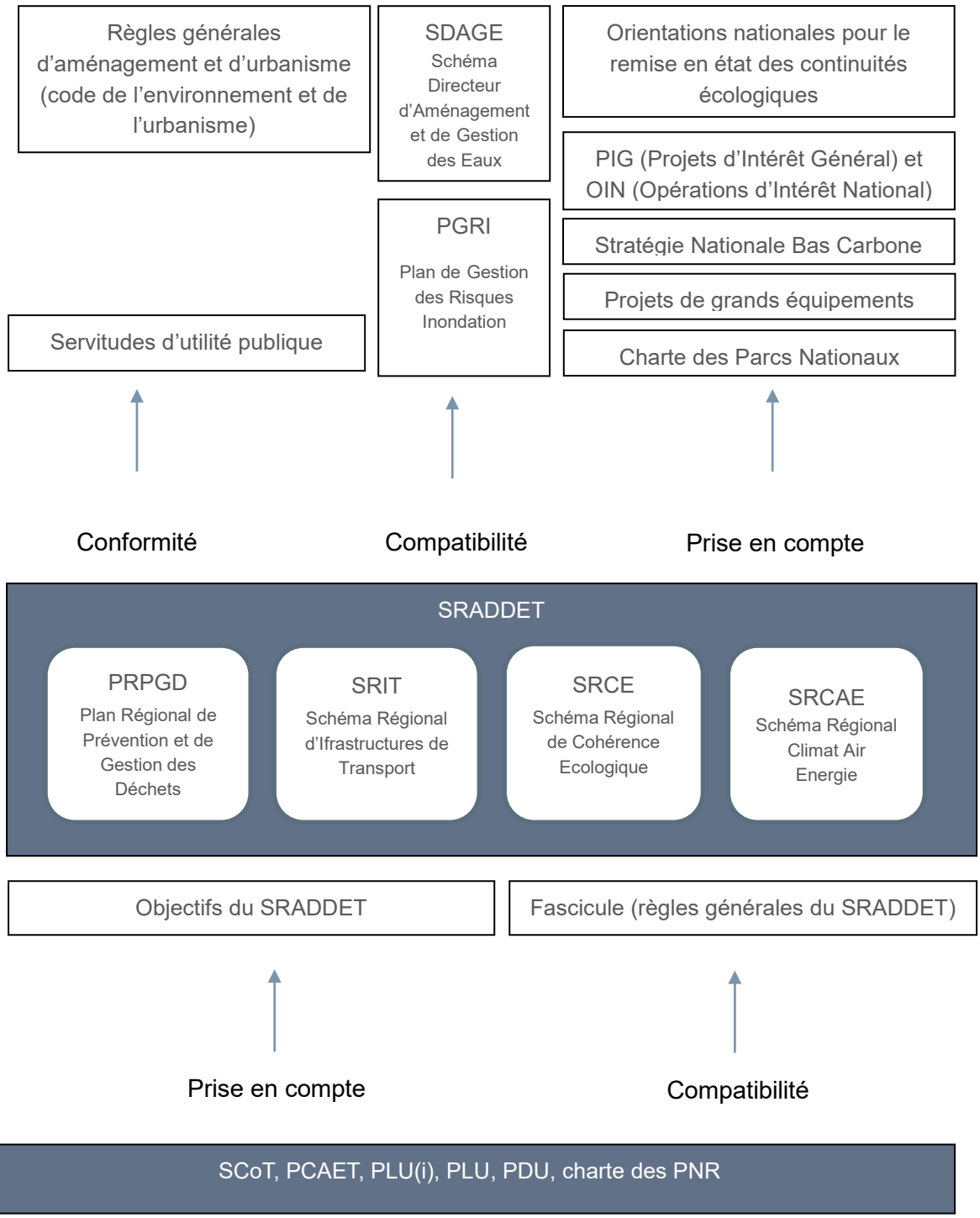
- Les objectifs, figurant dans le rapport et en constituant la stratégie, dans un lien de **prise en compte**, impliquant une obligation de compatibilité avec dérogation possible pour des motifs justifiés. Autrement dit, la prise en compte impose de ne pas « s'écarter des orientations fondamentales sauf pour un motif tiré de l'intérêt général et dans la mesure où cet intérêt le justifie »[40] ;
- Les règles, regroupées dans le fascicule, dans un lien de **compatibilité**, c'est-à-dire que la norme inférieure doit respecter la norme supérieure dans la mesure où elle ne la remet pas en cause.

Les mesures d'accompagnement et les éléments cartographiques ne sont pas opposables car ils viennent compléter ou illustrer les règles ou les objectifs.

[40] Selon l'arrêt du Conseil d'Etat n° 256511 du 24 juin 2004

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 10 : Articulation générale du SRADDET avec les autres schémas, plans et programmes



Source : FNAU – ADCF *https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2017/04/sraddet-fnau-adcf.pdfw*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I.4.b Eléments avec lesquels le SRADDET doit être conforme et compatible

- **Code de l'environnement**

Etat d'avancement	Evolutions régulières
Durée d'application	Permanente



L'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 relative à la partie législative du code de l'environnement est à l'origine du code de l'environnement. Les livres Ier, III, IV et V de la partie réglementaire du Code de l'environnement ont été publiés au décret n° 2005-935 du 2 août 2005 relatif à la partie réglementaire du code de l'environnement et les livres II et VI l'ont été au décret n° 2007-397 du 22 mars 2007.

Le SRADDET s'appuie fortement sur le code de l'environnement (décret n° 2016-1071 du 3 août 2016) en particulier concernant la protection et la restauration de la biodiversité et la prévention, le recyclage et la valorisation des déchets :

- « Art. R. 4251-6.-Les objectifs de protection et de la restauration de la **biodiversité** sont fondés sur l'identification des espaces formant la trame verte et bleue définis par le II et le III de l'article L. 371-1 du code de l'environnement et précisés par l'article R. 371-19 du même code. »
  « Ils sont déterminés notamment par une analyse des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques, qui sont hiérarchisés et spatialisés. »

  « Les objectifs de préservation ou de remise en bon état sont précisés pour chacune des sous-trames énumérées par l'article R. 371-27 du code de l'environnement. »

- « Art. R. 4251-7.-Les objectifs en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets déclinent les objectifs nationaux définis à l'article L. 541-1 du code de l'environnement de manière adaptée aux particularités territoriales ainsi que les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs. »

  « Ils portent sur l'ensemble des déchets mentionnés à l'article R. 541-15 du code de l'environnement et sont fondés sur les éléments énumérés au I de l'article R. 541-16 du même code. »

  « Ils sont spécifiques pour certains déchets en vertu du III de l'article L. 541-13 de ce code et des dispositions réglementaires prises pour son application. »

  « Il est tenu compte des avis des régions limitrophes, sollicités en application du III de l'article L. 4251-5. »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Code de l'urbanisme : règles générales d'aménagement et d'urbanisme**

Etat d'avancement	Evolutions régulières
Durée d'application	Permanente



Les objectifs et règles générales reprises dans le fascicule du SRADDET doivent être en conformité avec les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au livre Ier du code de l'urbanisme ainsi que les servitudes d'utilité publique.

- **Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)**

Institué par la loi sur l'eau de janvier 1992, le SDAGE est un document de planification de la gestion de l'eau sur 6 ans établi pour chaque bassin hydrographique, qui fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. Il détermine les objectifs assignés aux masses d'eau et prévoit les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs environnementaux, pour prévenir la détérioration de l'état des eaux.

Le région Hauts-de-France est couverte par 2 SDAGE

➢ *Le SDAGE du Bassin Artois-Picardie*

Etat d'avancement	Approuvé par arrêté préfectoral le 21 mars 2022
Durée d'application	2022-2027

➢ *Le SDAGE du bassin Seine-Normandie*

Etat d'avancement	Approuvé par arrêté préfectoral le 23 mars 2022
Durée d'application	2022-2027





En application de l'article L4251-2 du code général des collectivités territoriales, les objectifs et les règles générales du SRADDET doivent être compatibles avec les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les SDAGE en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement.

Afin d'assurer la disponibilité de la ressource en eau sur le long terme, le SRADDET contribue à la protection de la qualité de la ressource en eau destinée à la consommation humaine (eau potable).

Ainsi, au travers de sa fiche-objectif « (26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique », le SRADDET propose des pistes de réflexion lors de l'élaboration des documents de planification locale en s'assurant « *que la localisation du développement urbain et des infrastructures de transport répondent aux enjeux de préservation des milieux et de protection des ressources*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

des SDAGE et PGRI ». La préservation de la fonctionnalité des zones humides et des cours d'eau est également visée au travers de cette fiche-objectif.

Par ailleurs, la contribution du SRADDET à la préservation et la restauration des trames vertes et bleues est reprise dans la fiche-objectf « (43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité ». Elle intégre la préservation et la remise en état des continuités écologiques et des réservoirs de biodiversité.

Tableau 16 : Compatibilité du SRADDET avec le SDAGE Artois-Picardie

SDAGE Artois-Picardie (2022-2027) Orientation	Objectif du SRADDET (compatibilité)	Règles du SRADDET (compatibilité)
1 - Préserver et restaurer la fonctionnalié écologique des milieux aquatiques et des zones humides		
1-1 Améliorer la physico-chimie générale des milieux	-	-
1-2 Préserver et améliorer la qualité des habitats naturels	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité Sous-trame littorale Sous-trame zones humides Sous-trame cours-d'eau	(39) Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.
1-3 Agir en faveur des zones humides		(43) Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques
1-4 Connaître et réduire les pollutions dues aux substances dangereuses		(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont […] et des pollutions de l'eau
2 – Garantir une eau potable en quantité et en qualité satisfaisantes		
2-1 Protéger la ressource en eau contre les pollutions	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	de biodiversité et de transition énergétique	au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur
2-2 Améliorer la gestion de la ressource en eau		(15) Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques.
2-3 Rechercher et réparer les fuites dans les réseaux d'eau potable	-	-
2-4 Rechercher au niveau international, une gestion équilibrée des aquifères	-	-
3 - S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations		
3-1 Prévenir et gérer les crues, inondations et submersions marines	(38) Adapter les territoires au changement climatique	(10) Les SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
3-2 Préserver et restaurer la dynamique naturelle des cours d'eau	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité Sous-trame cours d'eau	(43) Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques.
4 - Protéger le milieu marin		
4-1 Maintenir ou réduire les pollutions d'origine tellurique à un niveau compatible avec les	-	-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

objectifs de bon état écologique du milieu marin		
4-2 Préserver ou restaurer les milieux littoraux et marins indispensables à l'équibre des écosystèmes	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité	(10) Les SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière.
5 - Mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes avec le domaine de l'eau		
5-1 Renforcer le rôle des SAGE	Orientation spécifique au SAGE Artois-Picardie	
5-2 Assurer la cohérence des politiques publiques	C'est l'une des attendus de de l'article L4251-2 du code général des collectivités territoriales	C'est l'une des attendus de de l'article L4251-2 du code général des collectivités territoriales
5-3 Mieux connaître et mieux informer	-	-
5-4 Tenir compte du contexte économique et social dans l'atteinte des objectifs environnementaux	(12) Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral	(12) Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.
5-5 S'adapter au changement climatique	(38) Adapter les territoires au changement climatique	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 17 : Compatibilité du SRADDET avec le SDAGE Artois-Picardie

SDAGE Seine - Normandie (2022-2027) Orientation	Objectif du SRADDET (compatibilité)	Règles du SRADDET (compatibilité)
1-1 Identifier et préserver les milieux aquatiques continentaux et littoraux et les zones d'expansion des crues, pour assurer la perennité de leur fonctionnement	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité Sous-trame cours d'eau Sous-Trame zones humides	(15) Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques.
1-2 Préserver le lit majeur des rivières et étendre les milieux associés nécessaires au bon fonctionnement hydromorphologique et à l'atteinte du bon état		(43) Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques
1-3 Eviter avant de réduire puis de compenser (séquence ERC) l'atteinte aux zones humides et aux milieux aquatiques afin de stopper leur disparition et leur dégradation		(39) Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques.
1-4 Restaurer les fonctionnalités des milieux humides en tête de bassin et dans le lit majeur, et restaurer les rivières dans leur profil d'équilibre en fond de vallée et en connexion avec le lit majeur		(43) Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques
1-5 Restaurer les continuités écologiques en privilégiant les actions permettant à la fois de restaurer le libre écoulement de l'eau, le transit sédimentaire et les habitats aquatiques		
1-6 Restaurer les populations des poissons migrateurs	Non abordé dans le SRADDET	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

ampihalins du bassin de la seine et des cours d'eau côtiers normands		
1-7 Structurer la maîtrise d'ouvrage pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations	Non abordé dans le SRADDET	
2-1 Préserver la qualité de l'eau des captages d'eau potable et restaurer celle des plus dégradés	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur
2-2 Améliorer l'information des acteurs et des publics sur la qualité de l'eau distribuée et sur les actions de protection des captages	Pas d'objectifs ni de régles spécifiques dans le SRADDET pour la protection des captages	
2-3 Adopter une politique ambitieuse de réduction des pollutions diifuses sur l'ensemble des territoires du bassin	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur
2-4 Aménager les bassins versants et les parcelles pour limiter le transfert des pollutions diffuses		
3-1 Réduire les pollutions à la source		(15) Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques.
3-2 Améliorer la collecte des eaux usées et la gestion du temps de pluie pour supprimer les rejets d'eaux usées non traitées dans le milieu		
3-3 Réussir la transition énergétique et écologique des systèmes d'assainissement	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

		pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur
4-1 Limiter les effets de l'urbanisation	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	(15) Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques.
4-2 Limiter le ruissellement pour favoriser les territoires résilients	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité	
4-3 Adapter les pratiques pour réduire les demandes en eau	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont la gestion de la raréfaction de l'eau potable, des inondations et des pollutions de l'eau et la gestion des épisodes de forte chaleur
4-4 Garantir un équilibre pérenne entre ressource en eau et demandes		
4-5 Définir les modalités de création de retenues et de gestion des prélèvements associés à leur remplissage, et de réutilisation des eaux usées		
4-6 Assurer une gestion spécifique dans les zones de répartition des eaux		
4-7 Protéger les ressources stratégiques à réserver pour l'alimentation en eau potable future		(15) Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques.
4-8 Anticiper et gérer les crises sécheresses	(38) Adapter les territoires au changement climatique	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques
5-Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral	*Les dispositions liéesà cette orientation concernenent essentiellement les espaces littoraux et les zones cotières non concernées par le territoire des Hauts-de-France*	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Plans de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)**

➢ *Le PGRI du bassin Artois-Picardie*

Etat d'avancement	Approuvé par arrêté préfectoral le 11 avril 2022
Durée d'application	2022-2027

➢ *Le PGRI du bassin Seine-Normandie*

Etat d'avancement	Approuvé par arrêté préfectoral le 3 mars 2022
Durée d'application	2022-2027





En application des articles L. 4251-2 du code général des collectivités territoriales, les objectifs et règles générales du SRADDET doivent être compatibles avec les objectifs et les orientations fondamentales des PGRI Artois-Picardie et Seine-Normandie.

Tableau 18 : Compatibilité du SRADDET avec le PGRI Artois-Picardie

PGRI Artois-Picardie (2022-2027) Objectifs	Objectif du SRADDET (compatibilité)	Règles du SRADDET (compatibilité)
Objectif 1 : Aménager durablement les territoires et réduire la vulnérabilité des enjeux exposés aux inondations	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	(15) Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques.
Objectif 2 : Favoriser le ralentissement des écoulements, en cohérence avec la préservation des milieux aquatiques	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité Sous-trame cours d'eau Sous-Trame zones humides	(43) Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques
Objectif 3 : Améliorer la connaissance des risques d'inondation et le partage de l'information pour éclairer les décisions et responsabiliser les acteurs	-	-
Objectif 4 : Se préparer à la crise et favoriser le retour à la normale des territoires sinistrés	Non abordé dans le SRADDET	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Objectif 5 : Mettre en place une gouvernance des risques d'inondation instaurant une solidarité entre les territoires	Non abordé dans le SRADDET

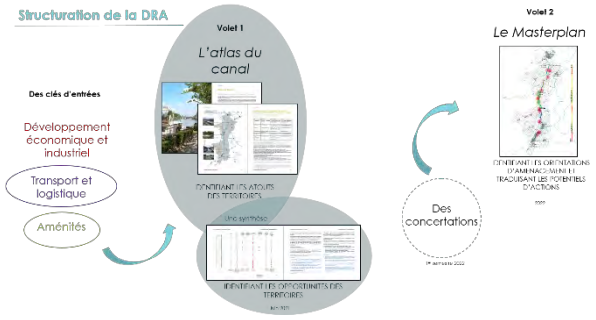
Tableau 19 : Compatibilité du SRADDET avec le PGRI Seine-Normandie

<table>
<tr><th>PGRI Seine-Normandie
(2022-2027)
Objectifs</th><th>Objectif du SRADDET
(compatibilité)</th><th>Règles du SRADDET
(compatibilité)</th></tr>
<tr><td>Objectif 1 : Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité</td><td rowspan="3">(38) Adapter les territoires au changement climatique
(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique</td><td>(15) Les SCoT/PLU/PLUI doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à la préservation et restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau, et la limitation de l'exposition aux risques.</td></tr>
<tr><td>Objectif 2 : Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages</td><td>(43) Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques</td></tr>
<tr><td>Objectif 3 : Améliorer la prévision des phénomènes hydro-météorologiques et se préparer à gére la crise</td><td>(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques</td></tr>
<tr><td>Objectif 4 : Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque</td><td colspan="2">Non abordé dans le SRADDET</td></tr>
<tr><td>Objectif 5 : Mettre en place une gouvernance des risques d'inondation instaurant une solidarité entre les territoires</td><td colspan="2">Non abordé dans le SRADDET</td></tr>
</table>

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Directive Régionale d'Aménagement (DRA) Canal Seine-Nord Europe**

Etat d'avancement	Adopté par délibération du Conseil Régional le 12 décembre 2019
Durée d'application	En cours



Adopté par délibération du Conseil Régional des Hauts-de-France le 12 décembre 2019[41], la DRA Canal Seine-Nord Europe constitue un référentiel pour l'aménagement des abords du Canal Seine-Nord Europe. Ce référentiel a pour ambition d'impulser une **vision stratégique d'ensemble et partagée de développement** le long du Canal Seine-Nord Europe. Il s'agit d'assurer la cohérence des aménagements bord à canal et leurs continuités.

Les objectifs de la DRA Canal Seine-Nord Europe sont de

- Proposer une stratégie partagée de développement des abords du Canal Seine-Nord Europe ;
- Veiller à la bonne articulation des projets de développement et d'aménagement (industrie/ logistique pour la desserte des marchés, tourisme/cadre de vie pour les aménités…) ;
- Favoriser l'inter-territorialité et les synergies entre territoires ;
- Alimenter les Contrats Territoriaux de Développement (CTD), conclus entre les partenaires institutionnels et les collectivités concernées, pour optimiser les retombées sur les territoires.

Des objectifs et règles du SRADDET sont mobilisés pour créer les conditions favorables à l'aménagement et au développement du Canal Seine-Nord Europe (CSNE).

[41] Délibération n°2019.01623

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Il s'agit de plus spécifiquement de :

DRA Canal Seine-Nord Europe Objectifs	Objectif du SRADDET	Règles du SRADDET
Proposer une stratégie partagée de développement des abords du Canal Seine-Nord Europe Veiller à la bonne articulation des projets de développement et d'aménagement (industrie/ logistique pour la desserte des marchés, tourisme/cadre de vie pour les aménités…) Favoriser l'inter-territorialité et les synergies entre territoires Alimenter les Contrats Territoriaux de Développement (CTD), conclus entre les partenaires institutionnels et les collectivités concernées, pour optimiser les retombées sur les territoires	(8) Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures (9) Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du Canal (10) Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais (11) Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal	(2) Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible (4) Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs ou autres). En cas de renaturation, les emprises du Canal du Nord peuvent être inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT pour contribuer aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité. (5) Pour contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT /PLU/PLUI doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limitesd'emprise et d'assurer la perméabilité écologique : • des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe • des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus

D'autres objectifs et règles générales du SRADDET participent aux enjeux concernant le Canal Seine Nord Europe, en particulier :

Objectifs du SRADDET	Règles générales du SRADDET
(5) Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (6) Optimiser l'implantation des activités logistiques	(1) Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT : • veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte existante • privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

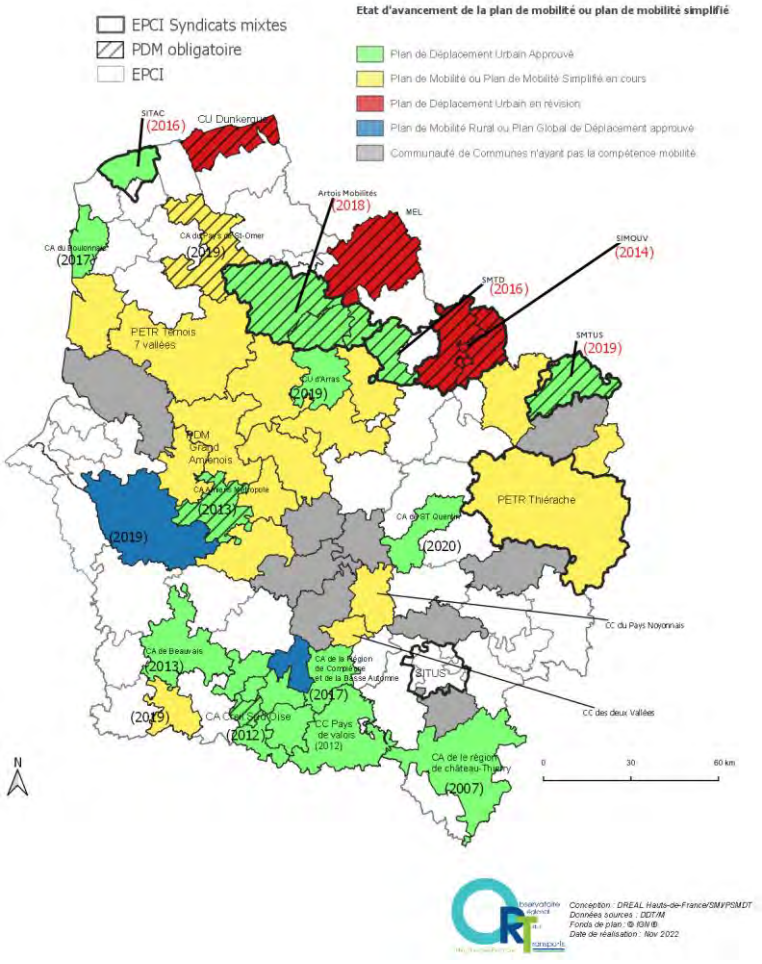
I.4.c Eléments qui doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatibles avec les règles générales

- **Plans de Déplacements Urbains (PDU)**

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PDU définit l'organisation des transports, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Etat d'avancement au 1/01/2022	12 PDU approuvés 2 Plans de Mobilité Rural ou Plan Global de Déplacement approuvés 3 PDU en cours de révision 9 Plans de Mobilité ou Plans de Mobilité Simplifié en cours
Durée d'application	Planification sur 10 ans

Figure 11 : Etat des lieux de la planification de la mobilité en région Hauts-de-France au 01/01/2022



Source : Observatoire Régional des Transports – novembre 2022

Dans le SRADDET, les objectifs concernant l'intermodalité et de développement de l'offre de transports sont déterminés notamment au regard des besoins identifiés de déplacements quotidiens des habitants entre leur domicile et le lieu de travail. Ils visent en particulier la cohérence des services de transport public et de mobilité proposés aux

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

usagers sur le territoire régional ainsi que la cohérence des dispositions des Plans de Déplacements Urbains et Plans de Mobilité, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de mobilité du territoire.

Conformément à l'Art. L4251-3 du Code Général de Collectivités Territoriales, les PDU doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatibles avec les règles générales du fascicule.

- **Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)**

Créés par la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) en décembre 2000, les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) sont des documents de planification stratégique à long terme dont le périmètre et le contenu ont été revus par l'ordonnance du 17 juin 2020 de modernisation des SCoT, afin d'être adaptés à l'évolution des enjeux

Etat d'avancement	48 SCoT au 30/09/2022
Durée d'application	Evaluation tous les 6 ans et révision éventuelle

Figure 12 : Les SCoT par EPCI en Hauts-de-France en septembre 2022



Source : Région Hauts-de-France - Agence Hauts-de-France 2020-2040 – Octobre 2022

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En application de l'Art L4251-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, les SCoT doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatibles avec les règles générales du fascicule

- **Plans Locaux d'Urbanisme (Intercommunaux) (PLU(i))**

Depuis la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (dite « SRU »), les PLU ont succédé, aux « Plans d'Occupation des Sols » (POS), décentralisés en 1983. Le PLU est un document d'urbanisme qui, à l'échelle du groupement de communes ou de la commune, traduit un projet global d'aménagement et d'urbanisme et fixe en conséquence les règles d'aménagement et d'utilisation des sols[42].

Sur son périmètre, le PLU(i) doit respecter les principes généraux énoncés aux articles L. 110 et L.121-1 du Code de l'urbanisme et déterminer les conditions d'un aménagement de l'espace respectueux des principes du développement durable en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaire les besoins en matière d'habitat et d'équipements publics, d'activités économiques, commerciales ou touristiques, de sport, et de culture.

A défaut de SCoT, les PLU(i), les cartes communales ou les documents en tenant lieu, doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatibles avec les règles générales du fascicule en application de l'Art. L4251-3 du Code Général des Collectivités Territoriales.

[42] Art. L123-1 du Code de l'urbanisme

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET)**

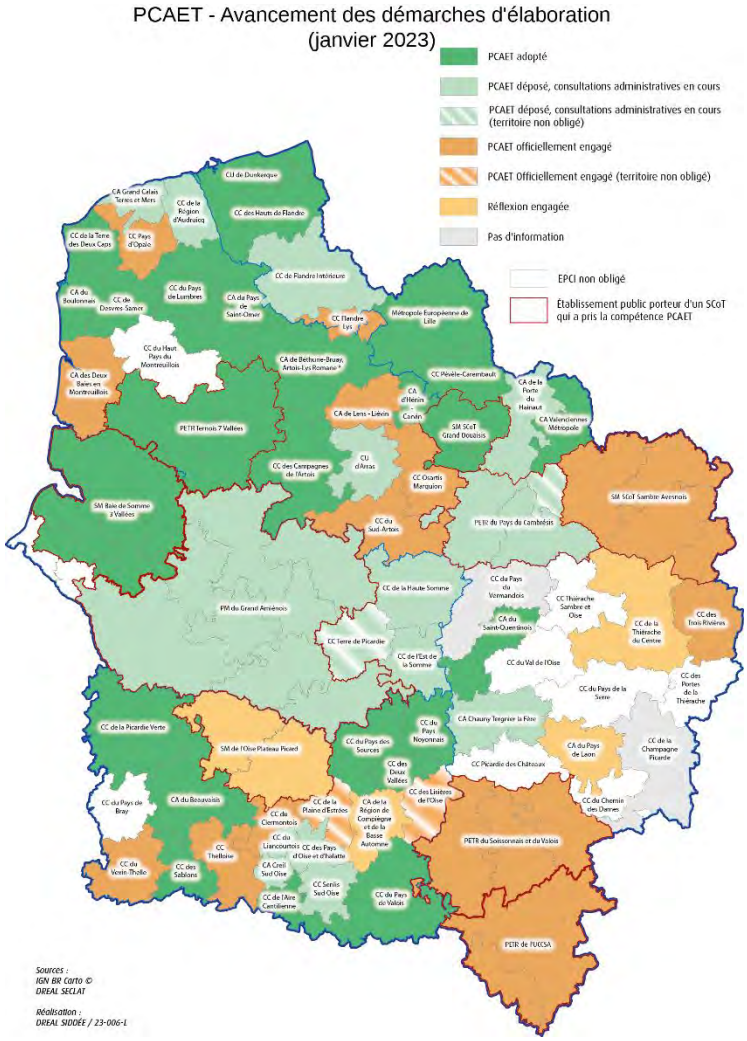
Un PCAET est un projet de territoire axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique en permettant d'adapter les territoires sur les court, moyen et long termes.

Depuis 2017, ils doivent être portés par les intercommunalités de plus de 20 000 habitants, afin d'éviter les chevauchements territoriaux.

Révisé tousles 6 ans, le PCAET doit prendre en compte les Schémas Régionaux du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), et de Cohérence Territoriale (SCoT).

Etat d'avancement	24 PCAET adoptés au 01/01/2023
Durée d'application	Révision tous les 6 ans

Figure 13 : Etat d'avancement des démarches d'élaboration des PCAET Hauts-de-France (janvier 2023)



Source : DREAL – Janvier 2023

Le PCAET doit prendre en compte les objectifs du SRADDET, figurant dans le rapport et constituant la stratégie. Il doit être compatible avec les règles du SRADDET, regroupées dans le fascicule (Art. L4251-3 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Chartes des Parcs Naturels Régionaux (PNR)**

Au sein d'un parc naturel régional (PNR), la charte constitue le projet du parc. Elle concourt notamment à la politique de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et à l'harmonisation des actions menées par les collectivités publiques en faveur de la préservation du patrimoine naturel sur le territoire du parc[43].

Elle permet d'assurer la cohérence et la coordination des actions menées sur le territoire du parc par les diverses collectivités publiques.

Les chartes des PNR doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatibles avec les règles du SRADDET, regroupées dans le fascicule (Art. L4251-3 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Etat d'avancement	5 PNR sur le territoire des Hauts-de-France : - PNR Scarpe-Escaut (charte 2010-2025) - PNR des Caps et Marais d'Opale (charte 2012-2027) - PNR Oise-Pays de France (charte révisée en 2021) - PNR de l'Avesnois (charte 2010-2025) - PNR de la Baie de Somme-Picardie Maritime (2020-2035)
Durée d'application	15 ans depuis la loi biodiversité de 2016

Figure 14 : Carte des Parcs Naturels Régionaux en Hauts-de-France



Source : DREAL – 24/02/2022

[43] Source : https://outil2amenagement.cerema.fr/la-charte-du-parc-naturel-regional-pnr-r1033.html

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

I.4.d Programmes et schémas ayant un lien d'articulation secondaire avec le SRADDET

Les schémas, plans et programmes présentés ci-après sont ceux qui ont un lien de prise en compte avec le SRADDET.

- **Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)**

Etat d'avancement	Approuvée par le décret N°2015-1491 du 18 novembre 2015 Puis par le décret n°2020-457 du 21 avril 2020
Durée d'application	2015-2018 puis 2019-2023



Introduite par la Loi TECV, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) définit la marche à suivre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France et fixe un objectif pour la mise en œuvre de la transition vers une économie bas-carbone.

Adoptée pour la première fois en 2015 et révisée en 2019, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique. La SNBC définit des orientations transversales et sectorielles, et décline annuellement les objectifs quinquennaux (budgets carbone) pour différentes périodes : 2015-2018, 2019-2023 et 2024-2028. Elle vise la division par quatre des émissions de GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990 (Facteur 4), ainsi que l'engagement de la France auprès de l'Union Européenne, de réduire de 40% ses émissions de GES en 2030 par rapport à 1990. Ces objectifs sont ensuite déclinés par secteur.

La SNBC doit être prise en compte par le SRADDET. Ainsi, le SRADDET définit les objectifs régionaux d'émissions de GES, de baisse de la consommation énergétique et d'augmentation de la part des EnR dans la production d'énergie en s'appuyant sur les objectifs nationaux :

- « ㉛ *Réduire les consommations d'énergies et les émissions de Gaz à effet de serre (GES)* » ;
- « ㉝ *Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises* » ;
- « ㉟ *Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel* » ;
- « ㊲ *Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone* » (pour le secteur agricole).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB)**

Etat d'avancement	Adopté par le décret n°2014-45 du 20 janvier 2014 Modifié par le décret n°2019-1400 du 17 décembre 2019
Durée d'application	En cours


ANNEXE

DOCUMENT CADRE
ORIENTATIONS NATIONALES POUR LA PRÉSERVATION ET LA REMISE EN BON ÉTAT DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

En application des dispostions de l'Article L 371-2 du Code de l'envionnement, les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB) constituent le volet national des orientations visant à enrayer la perte de biodiversité par la préservation, la gestion et la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques (Trame Verte et Bleue).

Ces orientations nationales doivent être prises en compte par le SRADDET car elles définissent en particulier des éléments de méthode pour l'intégration des anciens SRCE (partie 2).

Concernant le SRADDET des Hauts-de-France, les orientations nationals sont prises en compte au travers des objectifs « (41) *Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux* », « (43) *Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité* » et « *les objectifs par sous-trame et afférents* ».

- **Projets d'intérêt général (PIG) et opérations d'intérêt national (OIN) au sens des articles L121-9 et L.121-9-1 du Code de l'urbanisme**

Le PIG constitue l'un des outils dont dispose l'État pour garantir la réalisation de projets présentant un caractère d'utilité publique.

Les OIN sont menées en application de la politique nationale d'aménagement du territoire. La qualification d'OIN est attribuée par décret en Conseil d'Etat en inscrivant l'opération sur la liste des OIN. Ce dispositif, créé par la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983, est aujourd'hui codifié aux articles L. 102-12 et suivants du Code de l'urbanisme.

Selon l'article R. 102-3 du Code de l'urbanisme, les travaux relatifs au domaine industrialo-portuaire de Dunkerque constituent une OIN dans le périmètre respectif du Port autonome de Dunkerque (Décret n°83-1148 du 23 décembre 1983).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Document stratégique de la façade maritime Manche-Est mer du Nord**

Etat d'avancement	Adopté par arrêté inter-préfectoral du 25 septembre 2019
Durée d'application	6 ans



En vertu des dispositions de l'article L. 219-4-II du code de l'environnement, le document stratégique de façade (DSF) doit être à pris en compte par le SRADDET. Le DSF comprend, entre autres éléments, un plan d'actions pour le milieu marin (PAMM).

DSF Manche-Est Mer du Nord (2022-2027) Objectifs stratégiques	Objectif du SRADDET (prise en compte)	Règles du SRADDET (prise en compte)
Objectif 1 - Maintenir ou rétablir le bon fonctionnement des écosystèmes marins en limitant les pressions anthropiques sur les espaces littoraux, côtiers et hauturiers	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique (12) Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité Sous-trame littorale	(43) Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques
Objectif 2 - Préserver les espèces et les habitats marins rares, menacés ou jouant un rôle important dans le réseau trophique et dans la connectivité écologique en prenant des mesures de protection ou de restauration adaptées		
Objectif 3 - PÊCHE PROFESSIONNELLE	Non abordé dans le SRADDET	
Objectif 4 - Conforter les atouts conchylicoles et le potentiel piscicole de la façade maritime Manche Est-mer du Nord en préservant la qualité des eaux littorales et en maintenant des milieux marins sains et productifs.	(12) Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral	(10) Les SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière
Objectif 5 - Développer l'ensemble des filières d'énergies marines renouvelables et leurs raccordements dans la façade maritime	(33) Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises	(8) Les SCoT et les PCAET contribuent à l'objectif régional privilégiant le développement des énergies renouvelables et de récupération autres que l'éolien terrestre.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Objectif 6 - EXTRACTION DE GRANULATS MARINS	Non abordé dans le SRADDET	
Objectif 7 - Conforter le positionnement stratégique des ports dans le Range européen ; favoriser les coopérations portuaires ; moderniser les infrastructures et les équipements pour diversifier les activités tout en limitant les perturbations sur les milieux.	(13) Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux	(26) La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions
Objectif 8 - INDUSTRIES NAVALES ET NAUTIQUES	Non abordé dans le SRADDET	
Objectif 9 - Maintenir les activités agricoles et pastorales en zone littorale dans une perspective de développement durable et de structuration des espaces littoraux et infra-littoraux de la Manche et de la Mer du Nord.	(12) Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral	(10) Les SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière. (12) Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.
Objectif 10 - SÉCURITÉ ET SÛRETÉ	Non abordé dans le SRADDET	
Objectif 11 - Préserver les atouts environnementaux et les sites remarquables de la façade maritime qui conditionnent l'attractivité touristique de la Manche et de la Mer du Nord. Favoriser les loisirs littoraux et nautiques autour de l'éducation à la mer et de la découverte des milieux.	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité Sous-trame littorale (12) Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral	(43) Les chartes de PNR, SCoT , PLU et PLUi identifient les sous-trames présentes sur le territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques (10) Les SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière (12) Les SCOT, PLU, PLUi doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre le littoral et l'arrière-pays.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Objectif 12 - RECHERCHE, INNOVATION, FORMATION	Non abordé dans le SRADDET	
Objectif 13 - PATRIMOINE MARITIME ET LITTORAL	Non abordé dans le SRADDET	
Objectif 14 - Prévenir les pollutions telluriques impactant la qualité des eaux et les écosystèmes marins et littoraux.	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	(24) Les SCoT et PLU(I) doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant l'adaptation au changement et à la gestion des risques climatiques, dont […] et des pollutions de l'eau
Objectif 15 - Définir, en application de la Stratégie Nationale de Gestion du Trait de Côte, une ou des stratégie(s) concertée(s) à la bonne échelle, de gestion des risques naturels en Manche Est-mer du Nord et maîtriser l'artificialisation de la façade maritime	(14) Encourager la gestion intégrée du trait de côte	(10) Les SCoT/PLU/ PLUI des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière

- **Plan de national de Réduction des Polluants Atmosphériques (PREPA)**

Etat d'avancement	Version en cours : arrêté du 8 décembre 2022
Durée d'application	Période 2022-2025 - Horizons 2025 et 2030 révisé tous les 4 ans



Prévu par l'article 64 de la loi TECV, ce plan national s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la qualité de l'air et doit être pris en compte par le SRADDET

Des mesures visant les principaux secteurs émetteurs sont préconisées afin de respecter les plafonds d'émissions nationaux et de diminuer les niveaux de pollution.

Le PREPA est composé :

- d'un décret fixant des objectifs chiffrés de réduction des émissions des principaux polluants, à horizon 2020, 2025 et 2030 en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement (Décret n°2017-949 du 10 mai 2017) ;
- d'un arrêté (du 8 décembre 2022) établissant, pour la période 2022-2025, les orientations actions prioritaires retenues.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

PREPA (2022-2025) Objectifs de réduction des émissions à partir de 2030 par rapport à 2005	Objectif du SRADDET (prise en compte) Objectifs de réduction des émissions à partir de 2031 par rapport à 2018	Règles du SRADDET (prise en compte)
Dioxyde de soufre (SO_2) 2030 : -66 % Oxyde d'azote (NOx) 2030 : -60 % Cpmosés Volatiils Organiques (COVNM) 2030 : -47 % Ammoniac (NH_3) 2030 : -8 % $PM_{2,5}$ 2030 : -42%	Les objectifs du PREPA sont repris avec des objectifs renforcés à l'horizon 2030 au travers principalement de l'objectif : (32) Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie A partir de 2031 SO_2 : - 50 % NOx : -52 % COVNM : -57% NH_3 : -17% $PM_{2,5}$: -38%	(34) Les Scot et les PLU/PLUI doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades, …). (35) Les PCAET couvrant une agglomération de moins de 250 000 habitants et sans dépassements récurrents de seuils réglementaires peuvent mettre en place des zones à faible émission (ZFE).

- **Orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau**

Ces orientations sont définies à l'article L.211-1 du code de l'environnement et sont reprises par les SDAGE. Elles visent :

- la prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ;
- la protection des eaux et la lutte contre toute pollution ;
- la restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération ;
- le développement, la mobilisation, la création et la protection de la ressource en eau ;
- la valorisation de l'eau comme ressource économique et, en particulier, pour le développement de la production d'électricité d'origine renouvelable ainsi que la répartition de cette ressource ;
- bis la promotion d'une politique active de stockage de l'eau pour un usage partagé de l'eau permettant de garantir l'irrigation, le maintien de l'étiage des rivières, et de subvenir aux besoins des populations locales ;
- la promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau ;
- le rétablissement de la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques.

Pour l'analyse de compatibilité avec le SRADDET, le lecteur est invité à se reporter à l'analyse de la comptabilité avec les SDAGE.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II. Description de l'état initial de l'environnement en Hauts-de-France

II.1. METHODOLOGIE

II.1.a. Objectifs de l'EIE

Les objectifs de l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) sont la description et l'analyse prospective d'un territoire pour en faire ressortir les enjeux environnementaux sur lesquels le schéma ou le plan évalué pourrait avoir un impact positif ou négatif et de faciliter leur prise en compte en amont de son écriture.

L'EIE a pour objectif d'identifier les thématiques environnementales qui permettront de décrire le territoire régional de manière synthétique, afin de mettre en lumière les principales caractéristiques nécessaires à la compréhension des enjeux environnementaux.

Plutôt qu'un catalogue exhaustif de données, l'EIE se veut une mise en perspective des éléments importants de la région Hauts-de-France en identifiant les problématiques régionales spécifiques dans un contexte local, régional, national, afin de faire émerger les enjeux de son développement.

II.1.b. Méthodologie d'élaboration

L'EIE du SRADDET modifié a suivi un processus de mise à jour à partir de celui établi pour le SRADDET des Hauts-de-France avec une actualisation des nouvelles données et aux prérogatives du document évalué. Il intègre également les recommandations

Ce processus s'est déroulé selon trois étapes :

- Etape 1 : collecte et mise à jour des données grâce aux différents organismes ressources du territoire :
    - Services de l'Etat en Région : Préfecture de Région et DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) ;
    - SDES (Service de la Donnée et des Etudes Statistiques) au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, MTES (Ministère de la Transition écologique et Solidaire) ;
    - Agences de l'eau Artois-Picardie et Seine-Normandie ;
    - BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) ;
    - Ademe (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) ;
    - Atmo Hauts-de-France (observatoire de surveillance de la qualité de l'air) ;
    - ARS Hauts-de-France (Agence Régionale de Santé) ;
    - CERDD (Centre de Ressources du Développement Durable) et son observatoire Climat ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Conservatoire Botanique National de Bailleul (observatoire de la biodiversité).

- Etape 2 : Identification des enjeux du territoire et leur hiérarchisation
- Etape 3 : Etablissement d'un scénario tendanciel « fil de l'eau » de l'évolution de l'environnement

II.1.c. Périmètre géographique

Le cadre géographique de l'évaluation environnementale est celui de la région Hauts-de-France. Néanmoins, un périmètre plus large incluant le niveau global, l'échelle nationale et/ou les régions, départements limitrophes peut être concerné. Ces extensions de territoires dépendent des thèmes abordés.

II.1.d. Approche par thématiques

La description du territoire est réalisée au regard de neuf thématiques environnementales, qui sont organisées par types de milieux conformément aux orientations de la note méthodologique « *Préconisations relatives à l'évaluation environnementale stratégique* »[44] du CGDD, à savoir milieu physique, milieu naturel et milieu humain.

Tableau 20 : Structure thématique de l'état initial de l'environnement

Milieu physique	Milieu naturel	Milieu humain
Climat et Gaz à Effet de Serre (GES)	Biodiversité, habitats naturels et continuités écologiques	Ressources énergétiques (consommation et production d'énergie)
Sols et sous-sols	Paysages et cadre de vie	Risques naturels et technologiques
Ressource en eau		Qualité de l'air et pollution atmosphérique
		Nuisances et risques sanitaires
		Déchets

Selon l'article R.122-20-2° du Code de l'environnement, si tous les milieux constituant l'environnement doivent être caractérisés de manière exhaustive, l'analyse de l'état initial doit être proportionnée en fonction des potentielles incidences liées à la mise en œuvre du SRADDET. Ainsi l'analyse de certaines thématiques est plus détaillée que d'autres.

Chaque thématique environnementale fait l'objet d'un descriptif détaillé au travers d'une présentation :

- De la définition de la thématique ;
- Des principales caractéristiques du territoire ;

[44] « *Préconisations relatives à l'évaluation environnementale – Note méthodologique* » CGDD – Cerema – Mai 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Des pressions et menaces générales (sensibilité du territoire) sur cette thématique, qui s'appuie principalement sur une analyse rétrospective de la situation ;
- Des principaux plans, mesures et outils mis en place permettant d'agir sur les pressions et menace existantes ;
- Des tendances et perspectives d'évolution, s'appuyant, le cas échéant sur les analyses prospectives existantes ou, à défaut, sur les évolutions historiques et permettant de définir un scénario tendanciel ou « *fil de l'eau* » ;
- Des conclusions sur les éléments à retenir.

L'état initial de l'environnement se termine par une synthèse des enjeux environnementaux du SRADDET et une mise en perspective de ceux-ci au travers d'une hiérarchisation prenant en compte le niveau de criticité actuel, la tendance d'évolution et la marge de manœuvre du SRADDET.

II.1.e. Perspectives d'évolution de l'état de l'environnement sans mise en œuvre du SRADDET (évolution tendancielle ou « *fil de l'eau* »)

Le scénario « *tendanciel* » correspond à une évolution des impacts environnementaux si le SRADDET n'est pas mis en œuvre.

L'évolution tendancielle prévisible de l'environnement (en l'absence de SRADDET) est ainsi présentée afin de pouvoir comparer l'écart entre l'état de l'environnement avec ou sans mise en oeuvre du SRADDET.

Le scénario « *tendanciel* » sert de point de comparaison avec le scénario « *mise en œuvre du SRADDET* » à une échelle temporelle et géographique identique. Ainsi, les facteurs externes, qui peuvent influer sur les résultats d'impacts, ne sont pas pris en compte et seuls les effets de la mise en œuvre du SRADDET sont mesurés.

L'évaluation des impacts dans le scénario « *tendanciel* » repose sur :

- la prise en compte des évolutions tendancielles observées (voir le chapitre concerné) ;
- l'actualisation des indicateurs retenus à partir de ces évolutions.

Enfin, pour chaque thématique environnementale, le diagnostic de la situation actuelle est traduit dans les champs **atouts** (colonne de gauche) et **faiblesses** (colonne de droite) tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

Tableau 21 : Evolution « *tendancielle* » selon les perspectives d'évolution de la situation

La situation initiale va se poursuivre	⇗	Les perspectives d'évolution sont positives
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘	Les perspectives d'évolution sont négatives

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

II.1.f. Identification et hiérarchisation des enjeux

Ce chapitre se termine par une présentation des enjeux environnementaux et une mise en perspective de ceux-ci au travers d'une hiérarchisation prenant en compte le niveau de sensibilité actuel, la tendance d'évolution et la marge de manœuvre du SRADDET.

En d'autres termes, un enjeu est une interrogation sur la modification d'une composante environnementale dans une perspective de mise en œuvre des actions du SRADDET.

Il s'agit dans un premier temps, **d'identifier les enjeux** au regard de l'état initial réalisé précédemment mais il convient au préalable de faire la **distinction entre thématiques** de l'état initial et **enjeux** environnementaux :

- Les premières sont des thématiques environnementales décrites de manière objective et non-problématisée, dont la somme permet de couvrir tous les champs de l'environnement. Ainsi, leur traitement permet de dresser un état initial exhaustif, bien que proportionné selon les sujets plus ou moins pertinents dans le cadre du SRADDET (exemple : sol, eau…);
- Les seconds sont le fruit d'un travail d'analyse et de synthèse de ces thématiques, et désignent un axe prioritaire pour le projet de SRADDET. Ils constituent une problématisation, et parfois l'agrégation des thématiques environnementales (exemple : Préserver la qualité des sols et de l'eau).

De l'état initial de l'environnement et des thématiques environnementales résultent ainsi des enjeux environnementaux, qui sont identifiés au regard du croisement de :

- L'état initial constaté sur chaque thématique (bon ou dégradé) et la sensibilité de la thématique au regard des pressions externes existantes ou futures,
- La sensibilité des thématiques au regard des champs d'application sur lesquels le SRADDET peut agir dans le cadre de la mise en œuvre.

Sur cette base, **une hiérarchisation des enjeux** environnementaux est ensuite proposée, en fonction de leurs caractéristiques et surtout des pressions probables du schéma.

La hiérarchisation des enjeux est une étape clef qui fait le lien entre l'état initial de l'environnement et l'évaluation des incidences. C'est à partir de ces enjeux que sont évaluées les incidences probables du SRADDET sur l'environnement.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 22 : Critères d'analyse des enjeux environnementaux

Critères d'évaluation	Barème associé
Critère 1 : **Sensibilité** La criticité actuelle de l'enjeu et son caractère plus ou moins diffus Sous-critère 1 : Criticité actuelle • Maitrisée • Modérée • Forte Sous-critère 2 : Spatialisation de l'enjeu • Enjeu ponctuel • Enjeu diffus sur l'ensemble du territoire	1 point pour • Criticité ponctuelle maitrisée • Criticité ponctuelle modérée 2 points pour • Criticité diffuse maîtrisée • Criticité diffuse modérée 3 points pour • Criticité ponctuelle forte • Criticité diffuse forte
Critère 2 : **Dynamique d'évolution** Tendance actuelle à la dégradation/amélioration de l'enjeu au regard des pressions actuelles et futures	1 point : Tendance à l'amélioration 2 points : Situation globalement stable 3 points : Tendance à la dégradation
Critère 3 : **Levier d'action du SRADDET** Marge de manœuvre du SRADDET sur l'enjeu • Faible : enjeu traité indirectement le SRADDET et dépendant d'autres politiques publiques • Modéré : enjeu traité directement dans un ou plusieurs volets du SRADDET mais dépendant d'autres politiques • Fort : enjeu traité directement dans un ou plusieurs volets du SRADDET et s'imposant aux autres politiques publiques	1 point : Levier d'action faible 2 points : Levier d'action modéré 3 points : Levier d'action fort

A partir des données de l'état initial, des perspectives d'évolution sans la mise en œuvre du schéma et du rôle que peut jouer le schéma sur cet enjeu, l'importance de l'enjeu sera alors qualifiée de « *modérée* », « *importante* » ou « *majeure* » selon la somme des notes obtenues.

Tableau 23 : Classement des des enjeux selon les notes obtenues

Importance de l'enjeu	Note associée
Enjeu modéré	Notre comprise entre 3 et 5
Enjeu important	Note comprise entre 5 et 7
Enjeu majeur	Note comprise entre 7 et 9

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.2. MILIEU PHYSIQUE

Cette partie traite des thématiques et dimensions environnementales du milieu physique, à savoir le climat (vulnérabilités du territoire aux changements climatiques et émissions de GES), les sols et sous-sols ainsi que la ressource en eaux (souterraines et superficielles).

II.2.a Climat

- **Description du climat en Hauts-de-France**

La région Hauts-de-France se caractérise par l'influence du climat océanique qui en Europe débute à partir des côtes occidentales et se diffuse à l'intérieur des terres où il rencontre peu d'obstacles. La Manche et la Mer du Nord facilitent aussi la pénétration de ce climat dans les territoires plus au nord.

Le territoire régional est marqué par la prépondérance des flux d'ouest provenant de l'Atlantique entraînant sur les côtes des hivers doux aux précipitations élevées et des étés frais ; l'amplitude thermique est pour sa part relativement faible. L'intérieur des terres est caractérisé par un climat océanique plus nuancé, avec une légère influence du climat continental qui rend les hivers plus froids, les étés chauds et des précipitations annuelles réparties de manière plus homogène que sur les côtes.

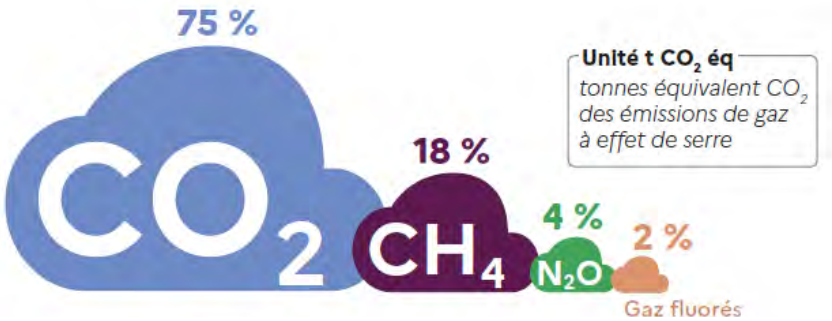
- **Gaz à Effet de Serre et changement climatique**
  - ➢ *Définitions*

L'effet de serre est un phénomène naturel lié à l'absorption des rayonnements Infra Rouge (IR) de grande longueur d'onde renvoyés, par la surface terrestre, par des composés présents dans l'atmosphère[45].

Une augmentation des concentrations de GES dans l'atmosphère accroît leur opacité aux rayons infrarouges : une plus grande partie de ce rayonnement est interceptée, modifiant ainsi l'équilibre : ce forçage radiatif est responsable du renforcement de l'effet de serre, qui se traduit par des changements climatiques.

Plus d'une quarantaine de gaz à effet de serre ont été recensés par le Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat (GIEC).

Figure 15 : Nature des émissions de gaz à effet de serre en France (année 2021)



Source : EDGAR CGDD-SDES 2023

[45] *Source : Guide et cahiers technique - Evaluation environnementale des plans d'élimination des déchets – Ademe Août 2006*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

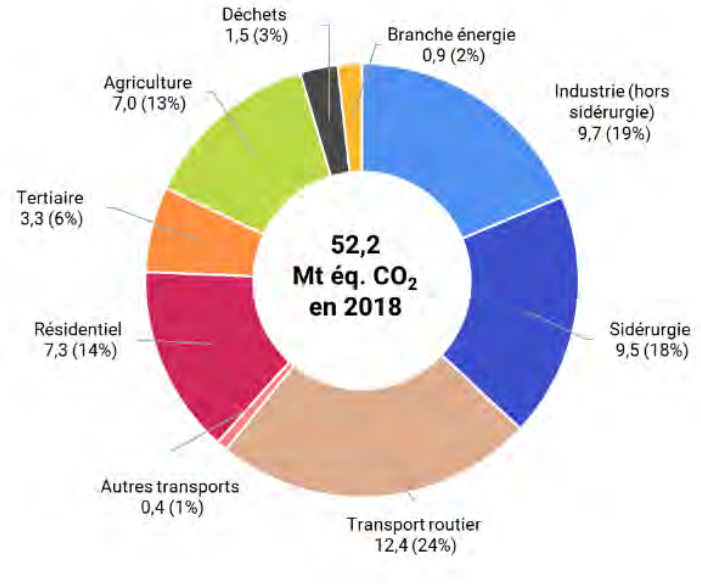
Parmi les six gaz à effet de serre réglementés par le protocole de Kyoto[46] (le dioxyde de carbone (CO_2), le méthane (CH_4), le protoxyde d'azote (N_2O), les hydrofluorocarbures (HFC), les perfluorocarbures (PFC) et l'hexafluorure de soufre (SF_6)), les trois premiers représentent plus de 95% des émissions.

La contribution à l'effet de serre de chaque gaz s'évalue par le pouvoir de réchauffement global (PRG) qui se définit comme la puissance radiative que le gaz à effet de serre renvoie vers le sol, cumulée sur une durée de 100 ans. Cette valeur se mesure en $TeqCO_2$ relativement au dioxyde de carbone : Le PRG du CO_2 est égal à 1, celui du CH_4 est évalué à 28 et celui du N_2O à 265[47].

- *Une industrie manufacturière principale génératrice d'émissions de GES élevées en Hauts-de-France*

La production de GES que sont le dioxyde de carbone (CO_2), le méthane (CH_4), le protoxyde d'azote (N_2O) et les gaz fluorés, accompagne la plupart des activités humaines.

Figure 16 : Emissions directes de GES par secteur en Hauts-de-France en Mt éq. CO_2 (année 2018)



Source : Observatoire Climat Hauts-de-France – CERDD – d'après données Atmo Hauts-de-France-inv2018-m2020-V4 – Format PCAET

En 2018, les émissions directes de GES de la région Hauts-de-France s'élèvent à **52,2 Mt éq.CO_2** (hors UTCATF[48]), soit 11,7 % des émissions nationales.

A l'échelle régionale, 76 % des émissions de gaz à effet de serre sont dues à l'usage des énergies. Compte tenu du poids des industries consommatrices en énergie dont la sidérurgie, l'agro-alimentaire, la chimie et la pharmacie, près de 40% des émissions

[46] Etabli en décembre 1997 par les négociateurs des 180 États adhérents à la CCNUCC (Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, proposée par l'ONU au Sommet de Rio en 1992, le Protocole de Kyoto visait à réduire, grâce à des engagements juridiquement contraignants, les émissions de six GES.

[47] Source *: Changements climatiques 2013 - 5ème rapport du GIEC*

[48] Utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

proviennent de l'industrie, 25% des transports, 20% du résidentiel-tertiaire et 13% de l'agriculture-sylviculture.

➢ *Des effets du changement climatique déjà observés en Hauts-de-France*

Le changement climatique est un phénomène global provoqué par une augmentation trop importante de la concentration dans l'atmosphère des GES d'origine humaine.

La réalité du changement climatique se manifeste par l'élévation des températures moyennes et des variations du régime des précipitations. En lien avec le réchauffement global de la planète, le niveau des mers monte, et avec lui, le risque de submersion marine, crucial pour le littoral régional.

S'il est encore difficile de percevoir les marques du changement climatique à échelle régionale, certains constats tendent à démontrer que le phénomène est déjà en marche dans la région.

▪ Des températures moyennes en hausse

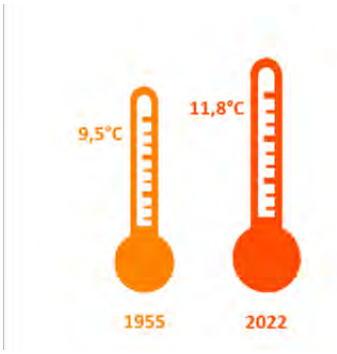
L'augmentation de la température moyenne annuelle est l'indicateur principal du changement climatique.

Comme à l'échelle mondiale, l'évolution des températures moyennes annuelles en France métropolitaine montre un réchauffement net depuis 1900. Ce réchauffement a connu un rythme variable, avec une augmentation particulièrement marquée depuis les années 1980. En 2020, la température moyenne annuelle sur la France a atteint 14,1 °C, dépassant la normale (référence 1961-1990) de 2,13°C et plaçant cette année au premier rang des années les plus chaudes sur la période 1900-2020 observées en France métropolitaine devant 2018 (13,9 °C) et 2014 (13,8°C)[49].

Les changements observés en Hauts-de-France sont également significatifs. Sur la période homogénéisée 1955-2022 la température moyenne s'est accrue de 2,3°C sur la station de Lille, quand la température mondiale s'est élevée de 1,8°C (hors océan).

Ainsi, alors que la tendance mondiale à l'élévation est de 0,24°C par décennie, elle apparaît plus rapide en région avec + 0,29°C par décennie (de + 0,31°C par décennie à Creil à + 0,34°C par décennie à Lille).

Figure 17 : Evolution tendancielle des température moyennes à Lille



Source : Observatoire Climat Hauts-de-France – CERRD – mise à jour octobre 2023

[49] Source : « *Chiffres clés du climat France, Europe et Monde* » Ministère de la Transition écologique – Datalab - édition 2022

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En Hauts-de-France, les événements extrêmes tels que les « *jours chauds* » voire anormalement chauds sont de plus en plus nombreux, mais ils ne surviennent pas de façon homogène sur le tout le territoire. La tendance est à la hausse significative du nombre annuel moyen de jours anormalement chauds sur toutes les stations avec par ex :

- + 5,9 jours par décennie, en moyenne, à Saint-Quentin (39,2 jours en moyenne), soit une hausse de 39,5 jours sur la période homogénéisée 1955-2021 ;
- + 2,8 jours par décennie, en moyenne, à Boulogne-sur-Mer (25,4 jours en moyenne), soit une hausse de 18,8 jours sur la période homogénéisée 1955-2021.

▪ Une modification du régime des pluies

Les précipitations sont une des composantes importantes du climat. La quantité de pluie a un impact sur les ressources en eau pour l'agriculture mais aussi la consommation d'eau potable. Le cumul des précipitations ne dépend pas directement de la température, mais un air plus chaud peut contenir davantage de vapeur d'eau (loi de Clausius-Clapeyron) et un air plus riche en eau peut conduire en moyenne sur l'année à des précipitations plus abondantes (en cumul annuel et/ou en fortes précipitations).

En région Hauts-de-France, le signal du changement climatique sur les précipitations est décelable, mais il varie selon plusieurs aspects : la répartition géographique des précipitations, leur intensité ou encore leur abondance annuelle.

L'observatoire Climat du Cerdd classe les inondations continentales (débordements de cours d'eau, coulées de boue, ruissellement et remontées de nappe, comme le **1er risque naturel en Hauts-de-France.** Si leurs causes sont principalement liées à l'aménagement du territoire (artificialisation des sols, gestion des eaux pluviales…) et aux caractéristiques physiques des milieux**,** le changement climatique accroît la fréquence et l'intensité de ce risque en impactant le régime des précipitations.

▪ Une nette élévation du niveau de la mer

Elle est provoquée par l'augmentation de la température à la surface du globe qui dilate les masses d'eaux océaniques et entraine la fonte des glaciers.

Dans le nord de la France, cette élévation est visible sur plusieurs stations marégraphiques. À Dunkerque, les relevés indiquent une hausse du niveau de la mer de 9,5 cm entre 1956 et 2016, soit une vitesse d'élévation de 1,6 cm/décennie. Sur la même période, l'élévation est de 27,5 cm à Dieppe, station davantage exposée en termes hydrodynamiques, géologiques et météorologiques.

▪ Des périodes de sécheresse et des vagues de chaleur en augmentation

Deux phénomènes qui pouvent se cumuler, conduisent à la mise en place **des sécheresses** : un déficit de précipitations et la surexploitation des ressources en eau. De fortes températures et de fortes valeurs d'évapotranspiration accentuent également la sévérité des sécheresses.

Il existe trois grands types de sécheresses :

- La *sécheresse météorologique* provoquée par un déficit prolongé de précipitations ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- La *sécheresse agricole* causée par un déficit en eau dans les sols superficiels (entre 1m et 2 m) et qui nuit au développement de la végétation ;
- La *sécheresse hydrologique* lorsque les lacs, rivières, cours d'eau ou nappes souterraines montrent des niveaux anormalement bas.

Selon Météo-France, la ressource en eau renouvelable[50], a baissé de 14 % en France métropolitaine, en moyenne annuelle, entre les périodes 1990-2001 et 2002-2018.

Depuis l'été 2021, la France métropolitaine subit une sécheresse météorologique préoccupante qui s'est poursuivie en début d'année 2023. Depuis août 2021, tous les mois sont déficitaires en pluie à l'exception des mois de décembre 2021, juin 2022 et septembre 2022. Cette situation se traduit par un assèchement des sols, sans retour à la normale depuis la sécheresse de l'été 2022.

S'agissant des **vagues de chaleur,** elles correspondent à des températures anormalement élevées, observées pendant plusieurs jours consécutifs.

A la suite de l'exceptionnelle vague de chaleur de l'été 2003, le ministère de la santé a mis en place un plan national canicule dès 2004. L'enjeu est de protéger les différentes catégories de populations susceptibles d'être affectées par la chaleur en favorisant l'adoption de comportements individuels protecteurs et grâce à des mesures adaptées de protection collective.

On recense **46 vagues de chaleur en France depuis 1947**[51] dont la dernière recensée officiellement a eu lieu en août 2022. Les vagues de chaleur recensées depuis 1947 à l'échelle nationale ont été sensiblement plus nombreuses au cours des dernières décennies :

- 4 fois plus de vagues de chaleur ces 38 dernières années que les 38 précédentes avec un nombre de jours de vagues de chaleur multiplié par 9 ;
- depuis 2010, 22 vagues de chaleur (seules les années 2014 et 2021 n'en ont pas subi), plus que sur la période 1947-2000.

La région Hauts-de-France est moins exposée aux vagues de chaleur en raison de l'absence de relief et d'une façade littorale qui limitent le risque d'anomalies de chaleur. Néanmoins à mesure que l'on s'éloigne de la côte, les anomalies de chaleur s'intensifieraient, surtout en journée[52].

- Un recul du trait de côte

L'évolution du trait de côte est régie par des phénomènes d'érosion (majorité des cas) ou d'avancée (progradation). L'ampleur spatiale et la rapidité de cette évolution sont fonction de la nature géologique du littoral, de paramètres tels que la hausse du niveau de la mer et de certains phénomènes météorologiques (houle, tempête). Ces derniers paramètres, qui pourraient être renforcés par le changement climatique, pourraient accentuer à l'avenir

[50] eau fournie par les précipitations qui ne retournent pas à l'atmosphère et celle des cours d'eau

[51] Source : https://meteofrance.com/changement-climatique/observer/changement-climatique-et-vagues-de-chaleur

[52] Source : Insee flash Hauts-de-France n°152 – août 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

l'amplitude des modifications du trait de côte, notamment en Nord-Pas de Calais dont la côte est très exposée à ces aléas.

- Des effets néfastes sur l'agriculture et la forêt

➢ *Focus climat et agriculture*

De nombreux effets du changement climatique sur l'agriculture sont déjà observés en France selon les régions : accélération de la croissance de certains végétaux, précocité de la floraison, avancée du calendrier rural des pratiques culturales et viticoles et baisse de la qualité de certaines productions, extension géographique de pathogènes et ravageurs de culture, déplacement vers le nord de certaines espèces.

A long terme, le changement climatique pourrait également venir modifier le contexte dans lequel l'agriculture régionale évolue[53].

L'augmentation du CO_2 va avoir des effets sur le fonctionnement de tous les végétaux en agissant sur l'activité de photosynthèse. Un doublement de la concentration de CO_2 peut augmenter de 20 à 30 % la production photosynthétique pour les cultures comme le blé, plante d'origine tempérée, et pour les forêts, mais aura peu d'effet pour les cultures d'origine tropicale comme le maïs ou le sorgho.

Il va également améliorer l'efficience d'utilisation de l'eau par son action sur la résistance stomatique. Si l'on combine ces effets, que l'on peut considérer comme « *positifs* » du point de vue de la production de biomasse, avec celui de l'augmentation des températures et de la modification de la durée de la période de croissance pour les végétaux pérennes, on obtient, pour les prairies et les forêts, un bilan de tendance assez nettement positif (si tant est que les ressources en éléments minéraux, et en premier lieu l'azote, permettent de soutenir cette croissance accrue).

Par contre, pour les cultures annuelles, le bilan combiné des différentes tendances est plus contrasté avec un raccourcissement de leur cycle et donc une durée moins longue du fonctionnement photosynthétique.

Dans les deux cas, cette tendance potentielle peut être affectée par des températures excessives en été, car les risques de canicules estivales vont fortement augmenter. Elle peut surtout être modulée par les conditions d'alimentation en eau résultant des tendances sur la pluviométrie.

La perspective de sécheresses plus fréquentes et plus intenses en période estivale, en particulier dans le sud, peut alors faire basculer la tendance sur la production de « *nettement positive* » à « *significativement négative* ».

Au niveau régional, le « *livre vert du projet CLIMATOR*[54] » retient pour la région « *Centre-Nord* », à l'échéance 2050 :

- une hausse des températures et une baisse des précipitations, soit une dégradation du déficit hydrique ;

[53] Source : « *Le climat change & la nature aussi* » INRA Science & Impact – février 2015

[54] *« Livre vert du projet CLIMATOR (2007-2010) - Changement climatique, agriculture et forêt en France simulations d'impacts sur les principales espèces »* ADEME 2010

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- des conséquences sur les rendements des différentes productions (hausse du blé et le maïs, maintien pour le colza), un développement possible pour la production de tournesol et une plus grande place accordée au maïs grain.

➢ *Focus climat et forêt*

Le changement climatique touche déjà la forêt française, modifiant la phénologie et la fonctionnement de l'arbre et les épisodes plus fréquents de sécheresse à venir mettent en jeu la productivité forestière.

Mais les forêts constituent un réservoir pour le stockage de carbone et donc limitent l'effet de serre. Grâce à leur rôle régulateur, l'atténuation du changement climatique par les forêts est dépendante de leur capacité d'absorption, soit de leurs stades de vieillissement et de leur capacité à résister au changement climatique.

La hausse de la concentration en CO_2 de l'atmosphère et des températures stimulent l'activité photosynthétique et les périodes de croissance des arbres. Cependant, cette hausse des températures augmente en parallèle les besoins en eaux des végétaux alors que les précipitations estivales ont tendance à diminuer.

Les risques sanitaires tendent à être de plus en plus fréquents en raison du changement climatique. Jusqu'à présent, ses impacts sur la santé des forêts étaient assez discrets : ils accentuent principalement les phénomènes existants depuis un certain temps, comme les épisodes de stress hydrique plus longs et/ou plus marqués. À plus long terme, la question des changements globaux place clairement les enjeux sanitaires au premier plan de la gestion forestière.

Le changement climatique engendre aussi des modifications de la forêt. Depuis les années cinquante, les agents de l'ONF constatent un allongement de la durée de feuillaison : les feuilles sortent plus précocement au printemps et chutent plus tardivement à l'automne : c'est ainsi qu'entre 1962 et 1995, la feuillaison s'est allongée de dix jours. Conséquence de la modification du métabolisme de l'arbre depuis les années 90, elle augmente aujourd'hui de quatre jours et demi tous les dix ans.

Observée à la hausse depuis les années 90, la productivité de la forêt française profite de trois facteurs climatiques favorables : l'élévation des températures, l'augmentation de la concentration de dioxyde de carbone dans l'air et les retombées azotées atmosphériques.

Mais un quatrième facteur menace cette croissance : l'augmentation des épisodes de sécheresse. De loin le plus limitant, le manque d'eau pourrait inverser la tendance et amener la forêt française vers une productivité bien moindre autour de 2050. Les effets se font déjà sentir dans les limites sud des aires de répartition des espèces, où se situent les essences les plus productives. Les conditions climatiques inconfortables provoquent le dépérissement des arbres, entraînant un bouleversement complet de l'écosystème : modification de la répartition des végétaux, déplacement des animaux et des insectes.

Les risques de sécheresse cumulés aux risques de feux de forêts accentuent les dépérissements forestiers.

▪ Forêt et cycle du carbone

Les forêts, et notamment les sols forestiers, constituent le deuxième plus grand puits de carbone de la planète après les océans.

La forêt et le bois interviennent sur 3 leviers dans le cycle du carbone :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- la séquestration, c'est-à-dire le pouvoir des arbres à absorber le carbone par la photosynthèse ;
- le stockage, soit la capacité à garder ce carbone. Un arbre sur pied ou transformé (valorisé par exemple pour de la construction ou des meubles) renferme un stock à moyen-long terme de carbone ;
- la substitution : le bois est une ressource naturelle et renouvelable qui peut, pour certains usages, être utilisée à la place de matériaux ou de sources d'énergie plus énergivores ou d'origine fossiles comme le plastique, l'aluminium, l'acier ou le pétrole. Lorsque l'on utilise un matériau ou une ressource énergétique plus économe en émissions de carbone par « *substitution* » à d'autres matériaux ou énergie, on parle d'émissions évitées.

Les arbres stockent du carbone tout au long de leur cycle de vie. Ainsi, les jeunes forêts d'aujourd'hui (régénérée naturellement ou par plantation) ne compensent pas les émissions actuelles instantanément : elles séquestreront du carbone pendant de longues années.

Le rapport de 2019[55] du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) remis en août 2019 aux 195 Etats membres insiste sur la nécessité de préserver les sols qui, par leur couverture végétale et boisée, contribuent à absorber 30% des émissions de CO_2.

Selon l'Office National des Forêts (ONF), la capacité d'absorption de carbone annuelle des forêts françaises est estimée à 70 MteqCO_2[56], soit 15 % des émissions françaises de gaz à effet de serre stockées. A titre d'exemple, un arbre de 5 m^3 peut absorber l'équivalent de 5 tonnes de CO_2.

Le rapport rappelle également que la gestion durable permet de préserver ou améliorer la séquestration de carbone en forêt.

Changement climatique et émissions de GES : Compartiment fortement sensible

- **Perspectives d'évolution du climat en Hauts-de-France**

Selon le GIEC, *« il est probable »* que le réchauffement atteigne 1,5 °C entre 2030 et 2052 s'il se poursuit à son rythme actuel[57].

La responsabilité des activités humaines dans l'accentuation du changement climatique qui a été démontrée par le GIEC vaut aussi pour la région Hauts-de-France. La température moyenne est une donnée facilement mesurable, tout en étant un paramètre influant de nombreux phénomènes physiques ou biologiques.

Par ailleurs quels que soient les scénarios d'émissions développés, le GIEC estime dans son dernier rapport de synthèse[58] que le réchauffement de la planète atteindra 1,5 °C dès le début des années 2030.

[55] « *Climat report special change and land* » IPCC - Août 2019

[56] Source : « *Dossier spécial Forêt Climat* » ONF 2016

[57]: Source : « *Résumé à l'intention des décideurs, Réchauffement planétaire de 1,5 °C, Rapport spécial du GIEC sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels […]* » GIEC 2018

[58] « *AR6 Synthesis Report : Climate change 2023* » IPCC - Mars 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ces résultats illustrent l'importance de l'impact du scénario socio-économique sur le climat à venir.

Concernant la région Hauts-de-France, les chiffres-clés de l'évolution du climat repris dans le Libre blanc du projet Climibio[59] affichent :

- Une baisse des précipitations de l'ordre de 10% à l'horizon 2070 avec hausse des événements exceptionnels (sécheresse/orage) par rapport à la période de référence 1961- 1990 ;
- Un gain de 1,5 à 3 ans d'espérance de vie à Lille si la qualité de l'air était optimale ;

- **Perspectives d'évolution des émissions de GES : une trajectoire préoccupante malgré une tendance à la baisse**

La Loi TECV fixe un objectif de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et 75 % à l'horizon 2050 par rapport à 1990.

Elle vise à orienter à la baisse les émissions de GES, en accélérant notamment le développement des EnR, et en incitant à une meilleure efficacité énergétique dans l'ensemble des secteurs. Ces mesures portent notamment sur la rénovation des bâtiments et le développement de transports plus respectueux de l'environnement.

Dans ce cadre, la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), instituée par la LTECV, définit une trajectoire de réduction des émissions de GES compatible avec l'Accord de Paris, c'est-à-dire avec la limitation de la hausse des températures moyennes mondiales à +2°C, en atteignant la neutralité carbone (équilibre entre les émissions et les absorptions) dès 2050.

Elle fixe ainsi des objectifs ambitieux en termes de réduction des émissions de GES à horizon 2050 par rapport aux émissions de l'année référence de 1990.

Le bilan provisoire [60] du solde du premier budget carbone 2015-2018 indique un **dépassement estimé à 65 Mt eq.CO_2** sur l'ensemble de la période, soit 3,7 % du premier budget, soit un surplus d'émissions moyen d'environ 16 Mt eq.CO_2 par an. Les émissions n'ont décru que de -1,0% par an en moyenne entre 2015 et 2018, alors le scénario SNBC 2015 projetait une diminution des émissions de -2,2% par an en moyenne.

La SNBC révisée prévoit, dans son scénario « *AMS (avec mesures supplémentaires)* » que les émissions de GES atteignent un niveau de 80 Mteq.CO_2 (hors UTCATF) en 2050 (contre 546 MteqCO_2 en 1990). La SNBC révisée impliquerait donc **une réduction des émissions non plus par 4** d'ici 2050 (facteur 4), **mais par 6,9** (soit -85%, base 1990). En 2050, En 2050, les 80 MteqCO_2 d'émissions « *résiduelles* » seraient imputables à 60% au secteur agricole et à 20% à l'industrie.

[59] Source : « *Livre Blanc – Outil d'aide à la décision : pour une meilleure prise en compte des enjeux du changement climatique en Hauts-de-France* » Climibio projet de recherche pluridisciplinaire regroupant 16 laboratoires des Hauts-de-France – Septembre 2021

[60] Source :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 24 : Les 3 prochains budgets carbone de la SNBC révisée

Emissions annuelles moyennes (en MTeq.CO_2)	Années de référence			2ème budget carbone	3ème budget carbone	4ème budget carbone
Période	1990	2005	2015	2019-2023	2024-2028	2029-2033
Total (hors UTCATF)	546	553	458	422	359	300

Source : SNBC révisée – mars 2020

Les émissions de GES ont connu un rebond en 2021, sans revenir toutefois au niveau de 2019 : la baisse des émissions de GES en 2020 étant principalement liée à des causes conjoncturelles temporaires, les émissions sont reparties à la hausse en 2021. D'après les pré-estimations provisoires du Citepa, ce rebond est de +6,4%. Le niveau pré-estimé pour 2021 est de 418 eq. Mt CO_2, ce qui reste inférieur au niveau d'avant-crise (435 Mt eq.CO_2 en 2019), soit une baisse des émissions de 3,8% entre 2019 et 2021.

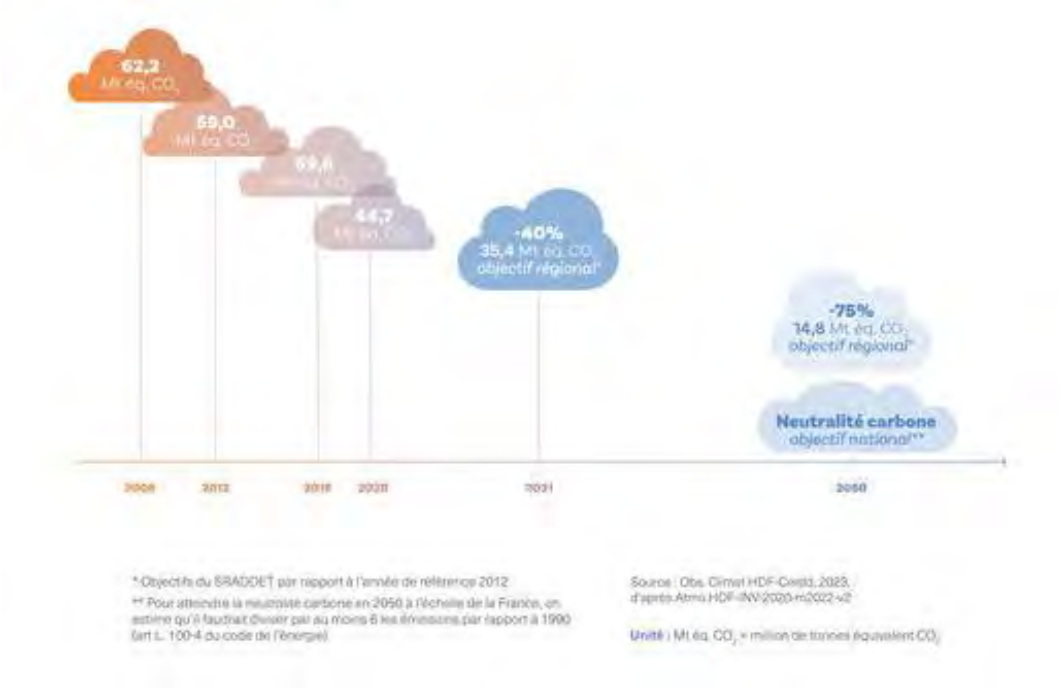
L'histoire des **émissions des Hauts-de-France** présente des évolutions liées à des phases de croissance, de crises économiques, de disponibilité énergétique ou encore de meilleure maîtrise des procédés.

Les évolutions observées en région en Hauts-de-France sont similaires au niveau national. Les émissions de GES ont baissé de -10% entre 2012 et 2018 et -15% entre 2018 et 2020. Le fort impact de l'année 2020 dans la tendance globale est également constaté en région.

Cependant, **les efforts de réduction sur la période 2012-2018 (période d'avant COVID) ne permettent pas encore d'atteindre les objectifs fixés**. En effet avec un rythme de diminution moyen de 1,0 Mt éq.CO_2 par an, l'atteine des objectifs régionaux nécessiterait une diminution de 1,2 Mt éq.CO_2 par an. Dans l'attente des données plus récentes, il est également probable que l'effet rebond (+6,4%) observé en 2021 au niveau national le sera également au plan régional.

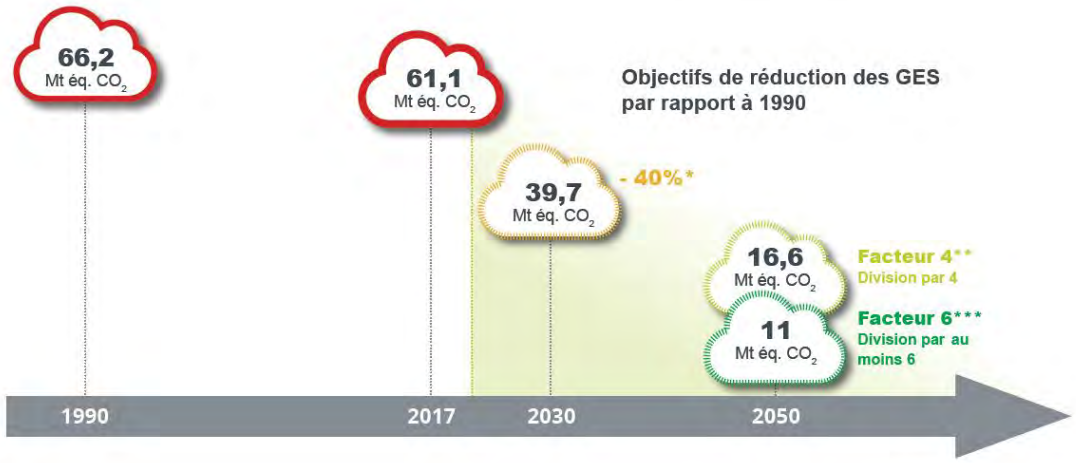
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 18 : Trajectoire des émissions de GES en Hauts-de-France



Source : Observatoire climat des Hauts-de-France – Juillet 2023

Figure 19 : Objectifs de réduction des émissions GES de la SNBC pour la région Hauts-de-France



Source : Observatoire Climat Hauts-de-France – CERRD – novembre 2019

Changement climatique et émissions de GES : Evolution défavorable

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Synthèse sur le climat et les Gaz à effets de Serre (GES) : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives

	**Climat et Gaz à Effet de Serre (GES)**		
Principaux documents de planification et de gestion			
Documents de prévention et de gestion : Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) - SRCAE Nord-Pas de Calais et Picardie (absorbés dans le SRADDET) - Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) – SDAGE et PGRI (submersion marine, trait de côte et inondations) **Outil de surveillance et de suivis :** Observatoire Climat du Cerdd pour le changement climatique Atmo Hauts-de-France pour la qualité de l'air			
Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire 		Faiblesses du territoire 	
Une meilleure anticipation des conséquences à plus ou moins long terme du changement climatique par les politiques publiques et une plus grande prise de conscience par les populations	⇗	Une baisse sensible des émissions de GES depuis les années 1990 mais dans un processus lent et global. Une inversion de tendance depuis les 5 dernières années précédant la crise sanitaire mais un rebond des émissions dû à une reprise de l'activité économique d'après Covid.	⇗
Une amélioration constante des connaissances sur le phénomène à différentes échelles (internationale, nationale et locale) malgré quelques incertitudes à moyen/long terme.	⇗	De nouvelles pressions sur la forêt et l'agriculture : Augmentation des rendements annuels pour les cultures d'hiver grâce à la hausse des températures mais baisse de ceux des cultures sensibles lié aux fortes températures et aux épisodes de sécheresse (stress hydrique).	⇗
Compartiment fortement sensible			

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Une tendance à la baisse des émissions de GES mais trop lente pour diminuer les pressions sur le climat	évolution défavorable
Des objectifs ambitieux de réduction de GES non respectés	
Une accentuation probable des effets du changement climatique sur les émissions de GES	

Changement climatique et émissions de GES - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Réduire les émissions de GES de l'industrie, des transports et du tertiaire/résidentiel
Enjeu ❷	Anticiper et réduire de la vulnérabilité des populations et des activités aux conséquences du changement climatique
Enjeu ❸	Investir en faveur de l'adaptation et de l'atténuation des effets du changement climatique dans la région

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.2.b Sols et sous-sols

Selon l'Association Française pour l'Etude des Sols (AFES), « *le sol est un volume qui s'étend depuis la surface de la Terre jusqu'à une profondeur marquée par l'apparition d'une roche dure ou meuble, peu altérée ou peu marquée par la pédogenèse* ». Il résulte de l'altération des roches par l'action conjuguée des climats successifs et des activités biologiques et humaines.

Le sol, système vivant complexe, est en constante interaction avec les autres milieux. Il est le support des activités humaines et notamment de la production agricole et forestière qui fournit ainsi les éléments indispensables à la production végétale utilisée pour nourrir les animaux et les hommes et produire des fibres, des matériaux et de l'énergie renouvelable.

Le sol, au-delà de son rôle de support des constructions et des activités humaines, remplit aussi de nombreuses fonctions indispensables à l'équilibre des écosystèmes et constitue une interface entre l'air et l'eau (eaux superficielles et souterraines). Il peut subir une dégradation physique (érosion, tassement, saturation en eau…), chimique (acidification, salinisation, contamination par des micropolluants comme les métaux lourds et les produits phytosanitaires…) ou biologique (réduction de la diversité biologique, modification de la minéralisation de l'humus).

Les sols constituent aussi une ressource naturelle non renouvelable héritée de processus physico-chimiques d'altération des roches mères géologiques.

Outre, le simple support physique qu'apportent les sols aux sols aux plantes (et par extension pour la production agricole et sylvicole), ils assurent de nombreuses fonctions écologiques (ils filtrent les eaux, abritent une abondante biodiversité, régulent le cycle du carbone et de l'azote).

A ce titre, ils sont une interface clé entre l'atmosphère, le vivant (la biosphère), les eaux superficielles comme profondes (l'hydrosphère) et le sous-sol (lithosphère).

Ils constituent donc un écosystème complexe et essentiel dans l'environnement.

La préservation de leurs fonctions et par extension de leurs usages dans l'aménagement et l'utilisation du territoire, constitue un enjeu important.

- **Contexte environnemental : géologie des Hauts-de-France**

La répartition des types des sols dans la région n'est pas très diversifiée avec une majorité de sols limoneux qui recouvrent les formations crétacées affleurantes ainsi que quelques roches calcaires et argileuses.

La présence de couches datant du Carbonifère riches en charbon a permis l'extension urbaine du bassin minier et des environs (bassin houiller franco-belge).

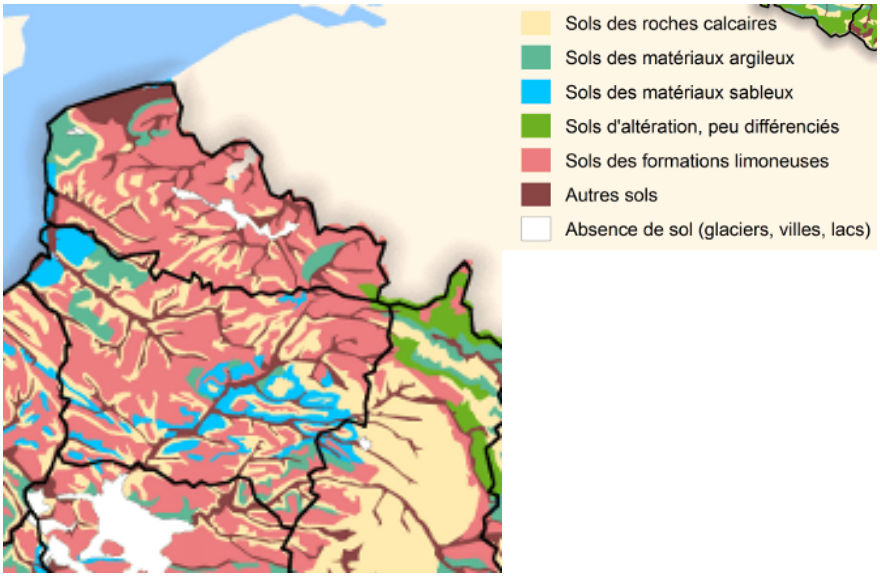
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 25 : Répartition des grands types de sols en Hauts-de-France

Type de sol	% du territoire
Sols des roches calcaires	21%
Sols des matériaux argileux	7%
Sols des matériaux sableux	8%
Sols d'altération peu différenciés	< 0,5%
Sols des formations limoneuses	48%
Autres sols	14%
Absence de sol (glaciers, villes, lacs)	1%
Total	100%

Source : Inra, BDGSF à 1/1 000 000, 1998. Traitements : SoeS, 2016

Figure 20 : Les sols en Hauts-de-France



Source : Inra, BDGSF à 1/1 000 000, 1998. Traitements : SoeS, 2016
Commissariat Général au Développement Durable – mis à jour au 16 octobre 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Des fonctions environnementales importantes**

➢ *Un régulateur de la ressource en eau*

C'est au niveau du sol que se fait le partage entre les eaux de ruissellement de surface et les eaux d'infiltration. L'eau infiltrée peut être stockée dans le sol ou transférée vers l'atmosphère par évapotranspiration ou vers les nappes et cours d'eau par percolation. Une fraction de l'eau stockée dans les sols est utilisable par les plantes. Les sols jouent aussi un rôle plus global en déterminant partiellement la rapidité et l'intensité des crues.

➢ *Un filtre et un épurateur*

Le sol filtre, retient, transforme ou transfère les substances et les éléments. Son caractère filtrant et épurateur dépend de ses propriétés physiques (comme sa porosité), physicochimiques (capacité à fixer des contaminants sur les surfaces de ses particules) et biologiques (capacité à dégrader des xénobiotiques grâce à de nombreux organismes bactériens et fongiques et au contrôle des agents pathogènes).

Ces propriétés sont utilisées dans les processus d'épuration des eaux, de bioremédiation de sols contaminés et d'épandage de déchets ou de sous-produits issus des activités agricoles, industrielles ou urbaines.

➢ *Un support au bon fonctionnement des écosystèmes*

Le sol est le lieu de la transformation et du recyclage de nombreuses substances naturelles et de leurs éléments constitutifs, en particulier le carbone, l'azote, le phosphore et le soufre. Il participe ainsi au bon fonctionnement des écosystèmes.

Ces propriétés sont utilisées dans le cadre de la gestion des déchets organiques. En effet, certaines matières organiques exogènes sont stockées, transformées et recyclées par les sols, ce qui permet d'en éviter la mise en décharge ou l'incinération tout en bénéficiant de la valeur fertilisante de ces matières organiques résiduaires.

➢ *Un réservoir de biodiversité*

La biodiversité contenue dans le sol est encore largement méconnue. Les méthodes pour mieux la mesurer et en comprendre les effets sont encore en plein développement. Elle est pourtant essentielle au fonctionnement des écosystèmes et représente une ressource génétique précieuse : 70 % des antibiotiques commercialisés sont produits par des microorganismes du sol[61].

➢ *Un régulateur du climat*

Le sol joue un rôle important dans la régulation du climat. Il contribue notamment à l'émission de gaz à effet de serre : dioxyde de carbone (CO_2), méthane (CH_4) et protoxyde d'azote (N_2O) qui concourent à l'l'effet de serre additionnel c'est-à-dire l'effet de serre lié aux activités humaines. L'émission de ces GES par les sols résulte de biotransformations réalisées par les microorganismes.

Mais le sol est aussi un **puits de carbone**. Le CO_2 de l'atmosphère, fixé dans les végétaux par la photosynthèse, est ensuite stocké dans les sols sous forme de matières organiques, pour quelques décennies en moyenne, puis libéré par leur biodégradation et minéralisation. Cette matière organique est un élément majeur de la composition du sol.

[61] « *A new antibiotic kills pathogens without detectable resistance* » Losee Ling et al - Nature 517 – Janvier 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

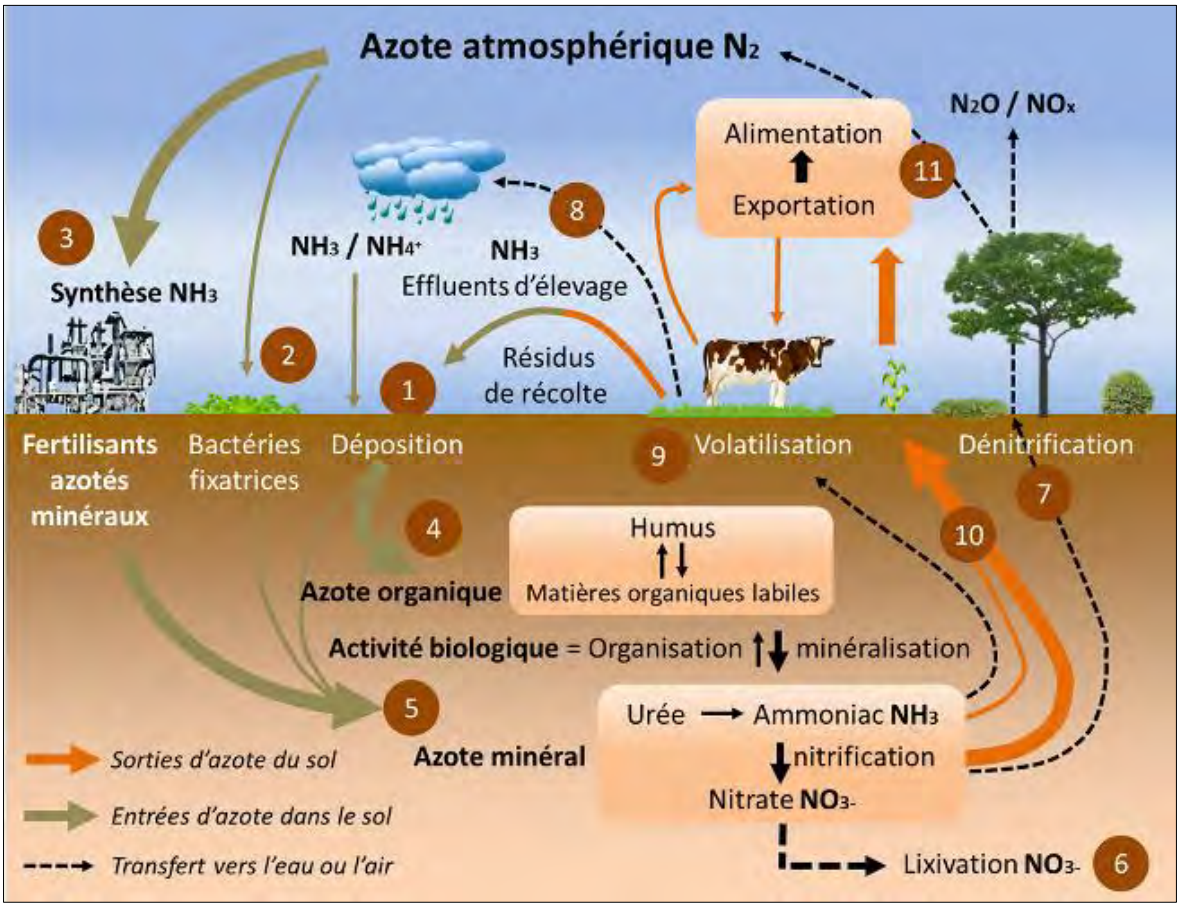
➢ *Le cycle de l'azote*

L'azote est un minéral présent sous différentes formes dans l'air, le sol et les matières organiques.

Dans le sol, les formes d'azote minéral (ammonium NH_4^+, nitrate NO_3^-) et organique (humus) sont transformées selon différents processus qui dépendent des conditions telles que l'humidité ou la température. Ces transformations sont continues et l'azote évolue en permanence entre ses différentes formes organiques et minérales.

Les plantes, à l'exception des légumineuses (luzerne, trèfle, petit pois…), ne peuvent pas absorber l'azote sous sa forme gazeuse. L'azote doit donc être apporté par les fertilisants. Les bactéries présentes dans le sol le transforment en nitrates pour pouvoir être assimilé par les plantes ; c'est le processus de **minéralisation**. L'essentiel de la nutrition azotée des plantes est assuré par les nitrates.

Figure 21 : Schéma du cycle de l'azote



Source : BROUQUISSE Renaud, PUPPO Alain (2020), Des plantes qui vivent de l'air du temps, Encyclopédie de l'Environnement, [en ligne ISSN 2555-0950] https://www.encyclopedie-environnement.org/vivant/plantes-air-du-temps/.

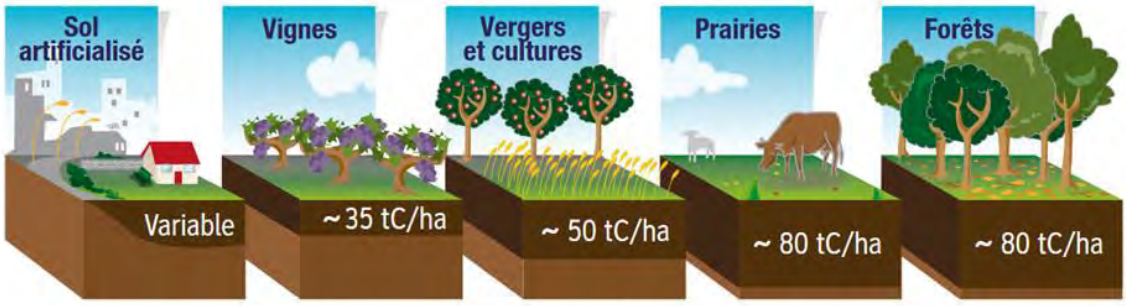
L'azote est un facteur de risque important pour l'environnement dès lors qu'il se trouve en excès dans le sol. En effet, l'azote sous forme d'ions nitrate est un élément très soluble, peu retenu par les sols et non dégradable. Apporté en trop grande quantité aux cultures, la

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

fraction excédentaire peut être entrainée hors de la zone racinaire dans les profondeurs du sol et être à l'origine de la pollution des eaux superficielles et souterraines.

Le recours aux engrais azotés pour la production de biomasse risque donc de perturber le cycle de l'azote par l'accroissement des quantités d'azote ammoniacal et les oxydes d'azote provoquant notamment des phénomènes d'eutrophisation des milieux.

Figure 22 : Estimation du stock de carbone dans les sols selon usage (valeur pour les 30 premiers centimètres du sol)



Source : Ademe

- **L'occupation du sol en Hauts-de-France**

➢ *Un territoire national majoritairement agricole*

La structure de l'occupation des sols en France métropolitaine varie assez lentement.

Avec 26,7 M. d'hectares[62] de Surface Agricole Utile (SAU), le territoire national reste majoritairement agricole. Les sols agricoles occupent 52 % du territoire métropolitain regroupant 36 % de sols cultivés et 16 % de surfaces toujours en herbe (prairies). Les espaces naturels couvrent 39 % du territoire métropolitain. Les sols boisés (forêts, bosquets, haies et alignements arborés) sont les espaces naturels les plus étendus (34 %), loin devant les landes, les garrigues et autres maquis (3 %), les zones sous les eaux (2 %) et les sols nus naturels (1 %).

Normandie, Pays de la Loire, Hauts-de-France, Bretagne sont les régions où l'usage agricole est le plus étendu. La sylviculture est davantage implantée dans les régions Grand-Est et du Sud de la France.

➢ *Un rythme d'artificialisation qui se stabilise*

L'artificialisation, selon la définition adoptée par l'observatoire national de la consommation des espaces agricoles (ONCEA - 2014), est le « *changement effectif d'une surface agricole, forestière ou naturelle vers une surface artificielle, c'est-à-dire des tissus urbains, des zones industrielles et commerciales, des infrastructures de transport et leurs dépendances, des mines et carrières à ciel ouvert, des décharges et chantiers, des espaces verts urbains et des équipements sportifs et de loisirs y compris les golfs* ».

[62] Source : Recensement agricole 2020

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En 2019, les sols artificialisés[63] couvrent 10%[64] du territoire métropolitain. Ils rassemblent 44 % de sols imperméabilisés (bâtiments et surfaces revêtues : routes, places, parking, aires de stockage). Les autres surfaces sont des espaces de sols perméables stabilisés (chemins, pistes, voies ferrées) ou enherbés (parcs et jardins, terrains de sport, pelouses). Plus de la moitié (53 %) des espaces artificialisés ont un usage résidentiel, culturel, sportif ou de loisir. Un tiers est occupé par des infrastructures logistiques de transport ou de stockage. Les activités de production, de commerce ou de services occupent 13 % des sols artificialisés.

La surface des sols artificialisés a augmenté sur longue période (+ 1,5 % par an en moyenne en France métropolitaine depuis 1982), essentiellement au détriment des terres agricoles. Depuis 2012, le rythme d'artificialisation est toutefois plus faible qu'auparavant (+ 1,2 % par an, après + 1,6 % entre 2006 et 2009). Au cours de la décennie 2008-2018, le Sud-Est métropolitain a connu une artificialisation plus accrue que sur les reste du territoire[65].

Les années 2020 et 2021 révèlent une légère hausse de ce rythme dont l'interprétation doit cependant rester prudente, le retard de 2020 étant probalement compensé par la reprise 2021-2022.

Figure 23 : Consommation annuelle d'espaces naturels, agricoles et forestiers (en ha, France dont DOM)



Source : Portail de l'artificialisation des sols « https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/ »

[63] Selon Eurostat, les sols artificialisés recouvrent les sols bâtis et les sols revêtus et stabilisés (routes, voies ferrées, parkings, chemins...). Le ministère de l'Agriculture en France retient une définition plus large, qui recouvre également d'autres « sols artificialisés », comme les chantiers, les terrains vagues, et les espaces verts artificiels. L'artificialisation correspond à un changement d'utilisation, laquelle n'est pas nécessairement irréversible.

[64] Une étude publiée en août 2019 par le CGDD sur 2 dispositifs particuliers de mesure de l'occupation des sols (enquête Teruti-Lucas et fichiers fonciers) a montré un écart de 0,3% entre les 2 indicateurs produits pour l'année 2014.

[65] Source : « *Chiffres-clés du logement* » Datalab édition 2022

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

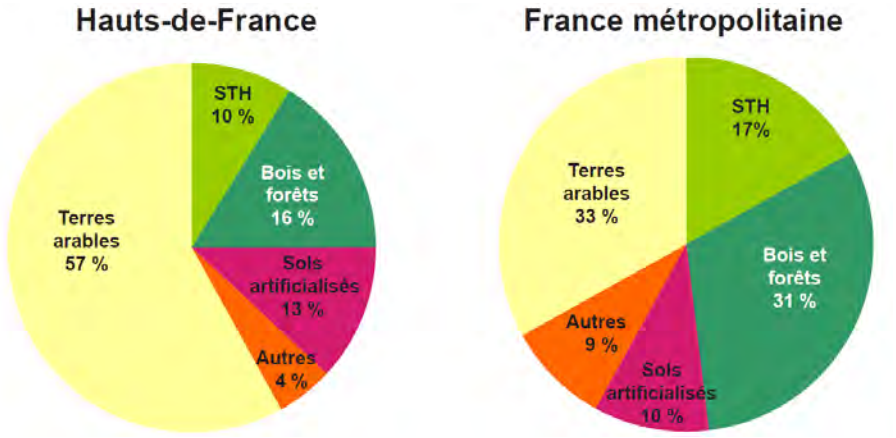
➢ *Les Hauts-de-France : une région majoritairement agricole*

La région Hauts-de-France est principalement constituée de terres agricoles qui, à elles seules, couvrent plus des 2/3 tiers du territoire régional (68,4%). Elles se caractérisent par 58% de terres arables, cultivées par des exploitations plutôt de grande taille[66]. Les prairies occupent 9,7% du territoire.

Elle est la 2ème région pour son taux d'artificialisation, la 4ème région pour ses territoires agricoles, la 10ème région pour ses forêts et milieux semi-naturels.

La principale zone agglomérée est constituée par l'aire métropolitaine de Lille qui associe la métropole lilloise à la vaste conurbation du bassin minier. L'urbanisation est également importante au sud de la région, notamment autour de la vallée de l'Oise. Dans le reste de la région, l'organisation territoriale, structurée autour d'un semis de petites et moyennes communes, engendre un maillage urbain favorable à une artificialisation diffuse.

Figure 24 : Répartion de l'occupation du sol en 2019

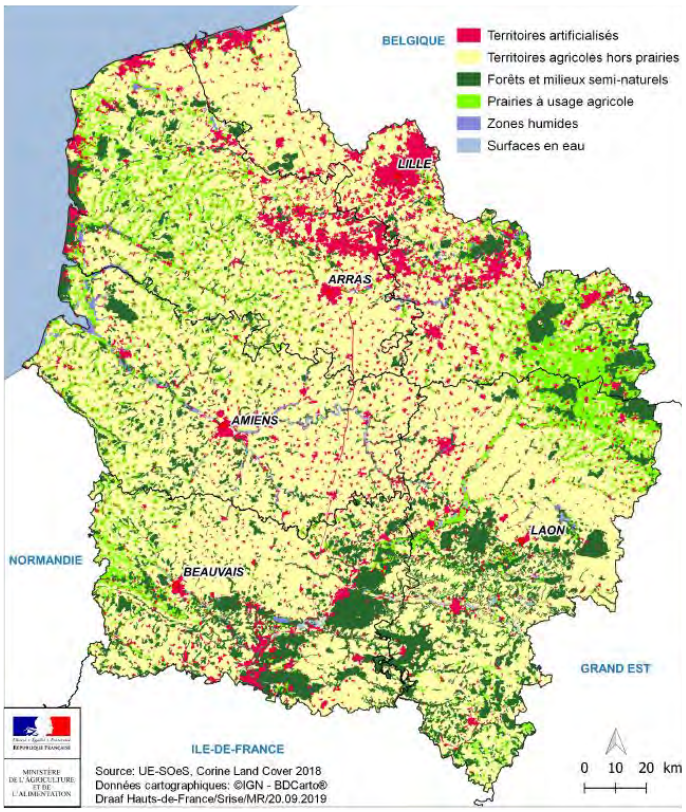


Source : Agreste – Statistique agricole annuelle provisoire 2019

[66] 84 ha en moyenne contre 62 ha en moyenne nationale - Source « *Economie et prospective* » Chambre d'agriculture des Hauts-de-France – Décembre 2019

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 25 : Occupation du territoire en 2018



Source : Agreste – Statistique agricole annuelle 2019

➢ *<u>Une artificialisation des sols maîtrisée en Hauts-de-France</u>*

En 2018, les espaces artificialisés représentent 396 000 ha[67], soit 12% du territoire régional (légèrement supérieur à la moyenne nationale de 9,3%) dont 4,9% pour les espaces habités, mais les disparités départementales sont fortes (22% pour le Nord, 15% pour le Pas-de-Calais, 7% pour l'Aisne).

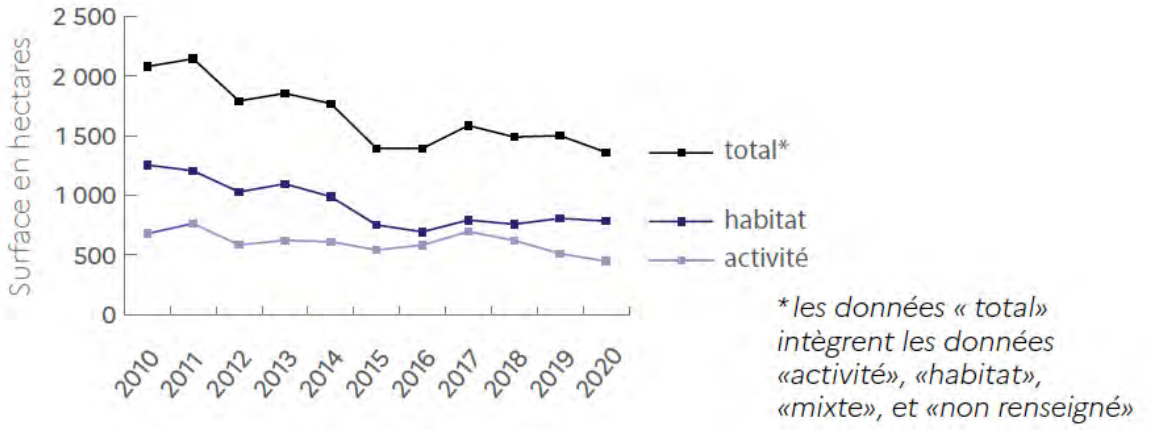
Sur la période 2011-2020, 16 290 ha d'espaces naturels ou forestiers ont été consommés par l'urbanisation. Sur cette période, 55 % de la consommation d'espace est due à l'habitat, soit 8 925 hectares, suivi des usages liés aux activités avec 6 018 hectares (36,9 %).

A l'instar du niveau national, la consommation foncière a connu une baisse notable entre 2010 et 2015 et semble se stabiliser depuis.

[67] Source : « *Les agriculteurs, des acteurs essentiels pour répondre aux attentes de la société - Carnets de l'agriculture Hauts-de-France* » Economie et prospective – Chambre d'agriculture Hauts-de-France – Décembre 2019

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 26 : Evolution de la consommation d'espace par usage principal en Hauts-de-France



Source : Tableau de bord de la consommation des espaces naturels agricoles ou forestiers – Dreal Hauts-de-France – Avril 2023

- **Des sols menacés par les activités anthropiques**

Les sols se forment lentement à raison d'un centimètre tous les 2000 ans et évoluent sous l'action de phénomènes naturels, au contact de l'eau, de l'air, du sous-sol et des organismes vivants. Par contre, les sols peuvent se dégrader très rapidement sous l'action conjuguée des activités humaines ; l'évolution démographique, les activités agricoles, industrielles et touristiques, ainsi que le changement climatique peuvent ainsi modifier le fonctionnement des sols et provoquer leur dégradation

Huit menaces principales, compte tenu de leur extension et de leur sévérité, ont été répertoriées en Europe : l'érosion, l'artificialisation, la contamination, le tassement, la perte de matière organique, la perte de biodiversité, les glissements de terrain et l'acidification (Commission des Communautés européennes, 2012a ; Jones et al., 2012)[68].

[68] « *Biochar-mediated changes in soil quality and plant growth in a three year field trial* »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 26 : Principales dégradation des sols et leur importance à l'échelle européenne

Type de dégradation	Cibles menacées	Extension au niveau européen
Erosion	Entrainement des particules du sol par le vent ou l'eau : phénomène naturel accéléré par les usages des sols ou des pratiques agricoles inadéquats	115 M ha : érosion hydrique 42 M ha : érosion éolienne
Diminution des teneurs en matière organique	Diminution mliée à pusieurs facteurs comme le changement d'usage des terres, la fertilisation exclusivement minérale, l'érosion…	45% de l'ensemble des sols d'Europe ont une teneur faible, voire très faible en matière organique
Tassement	Destruction partielle de la structure des sols et formation d'une couche de sol compactée liée à la circulation des engins ou au piétinement	36% environ du sous-sol de l'europe présente des risques parfois très élevés
Salinisation	Accumulation dans les sols de sels solubles (sodium, magnésium, calcium…) liée à des processus naturels ou à l'irrigation excessive des sols	3,8 M ha environ (région du Sud de l'Europe et grande plaine de Hongrie)
Contamination locale des sols	Accumulation dans les sols de substances potentiellement toxiques pour l'homme et l'environnement	3,5 M de sites contaminés
Appauvrissement de biodiversité	Disparition d'organismes du sol et des fonctions associées	Menace écartée par manque de connaissance mais il est reconnu que l'ensemble des autres menaces impacte les organismes du sol (bactéries, champignons et invertébrés) en modifiant les conditions physiques ou chimiques du sol
Imperméabilisation	Couverture du sol par des infrastructures	9% de la surface totale européenne
Acidification	Diminution significative de la valeur du PH du sol	Non évalué mais menace introduite dans la Directive Cadre

Source : « Les sols : Intégrer leur multifonctionnalité pour une gestion durable » A. Bispo et al. - Editions Quae - 2016.

- ***Erosion***

L'érosion est un des processus majeurs de la dégradation des sols, à l'origine d'une perte annuelle estimée à 25 milliards de tonnes de sol à l'échelle mondiale[69].

Ce phénomène naturel dû au vent, à la glace et surtout aux pluies dégrade les couches superficielles des sols en déplaçant les matériaux les constituant. Lorsque le sol n'a plus la capacité d'absorber les pluies, l'excédent d'eau ruisselle à sa surface et emporte les particules de sols en générant des rigoles et des ravines.

La probabilité d'occurrence d'une érosion des sols, ou aléa d'érosion des sols, d'une intensité de type moyen à très fort, concerne près d'un cinquième du territoire Français métropolitain (18%)[70] et donc également la région Hauts-de-France.

[69] Source *: http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/ar/2699/0/lerosion-hydrique-sols-1.html*

[70] *Source : https://www.gissol.fr/thematiques/erosion-des-sols-48*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'érosion est souvent renforcée par l'action de l'homme : intensification de l'agriculture, surpâturage, déforestation, cultures à faible recouvrement, artificialisation et imperméabilisation des surfaces. Les facteurs à l'origine de ces aléas élevés sont variables selon les zones concernées. Dans le nord de la France, les terres arables sont particulièrement vulnérables en raison d'un faible couvert végétal une partie de l'année. Dans le nord du bassin parisien et le sud-ouest de la France, l'aléa d'érosion est lié à la forte sensibilité des sols à la formation d'une croûte colmatant la surface (battance) et à l'origine du ruissellement.

Le risque d'érosion est particulièrement fort dans plusieurs espaces de la région Hauts-de-France. L'aléa est particulièrement élevé dans une grande partie des territoires ruraux du Pas-de-Calais du fait d'un relief plus pentu et de sols plus sensibles. C'est le cas notamment. du Saint-Polois et le Montreuillois où le risque érosif naît de la tendance des sols qui présentent une texture particulière à s'imperméabiliser sous l'action de la pluie.

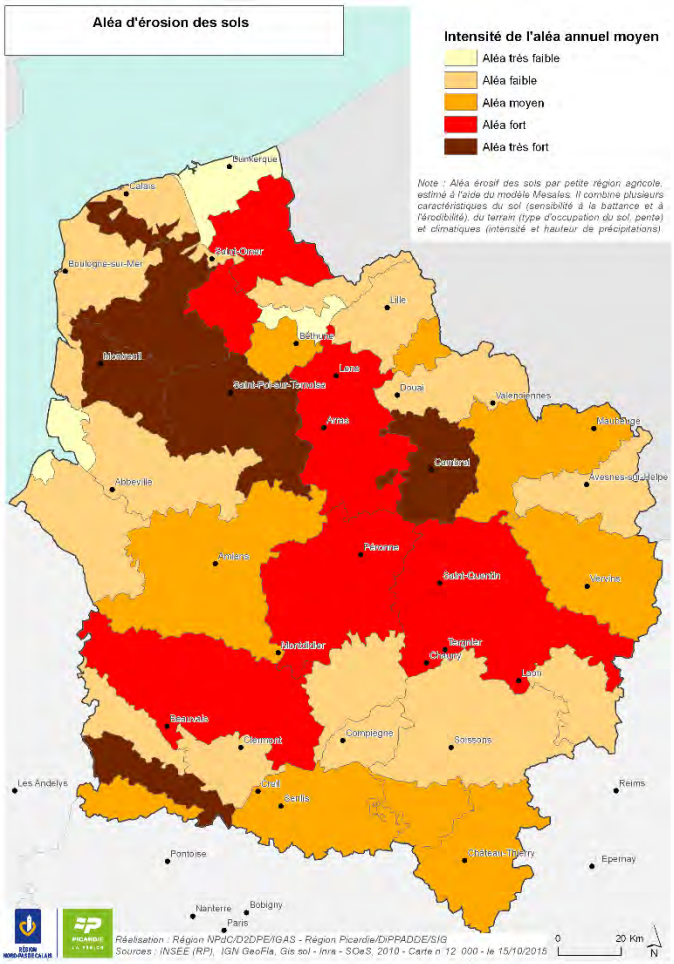
En dehors de ce périmètre, l'aléa d'érosion est également très fort dans le Cambrésis ainsi que dans le pays de Thelle au sud de Beauvais.

Les pertes en terre inhérentes à l'érosion hydrique des sols sont estimées à 1,5 t/ha/an en moyenne en France, avec une forte hétérogénéité spatiale (jusqu'à 20 % du territoire affecté par des taux très élevés).

L'érosion des sols a également des conséquences non négligeables sur les milieux aquatiques ; elle provoque le colmatage des rivières et des zones marécageuses impactant la qualité des eaux et des zones humides.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 27 : Alea d'érosion des sols par petite région agricole



Source : « SRADDET Hauts-de-France »

➢ *<u>Appauvrissement en matières organiques</u>*

Le terme matière organique regroupe une somme importante et hétérogène de substances et composés carbonés d'origine végétale et animale : des débris en cours de décomposition issus de la végétation (branchages, feuilles, racines, herbe) qui constituent la litière du sol, jusqu'à l'humus stable solidement fixé aux particules d'argile qui garantit la pérennité structurale. Il est ainsi plus juste de parler des matières organiques du sol (MOS) essentiellement localisées dans l'horizon superficiel du sol (0-20 cm).

Les MOS ont un rôle primordial dans le comportement global du sol :

- vis-à-vis de la qualité physique du sol ; elles sont le liant des particules minérales (argiles, limons et sables) à travers le complexe argilo-humique. De ce fait, elles participent à la qualité de la structure du sol et à sa stabilité face aux agressions extérieures (pluie, compaction entraînée par le passage d'engins agricoles...) ;
- Elles assurent le stockage et la mise à disposition pour la plante, par minéralisation, des éléments dont elle a besoin ;
- Elles stimulent l'activité biologique du sol ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Elles ont un rôle fondamental au niveau environnemental en retenant les micropolluants organiques et les pesticides. L'augmentation de leur temps de passage dans le sol permet d'améliorer leur dégradation par les micro-organismes ;
- Elles participent au maintien de la qualité de l'eau.

Plus généralement, les MOS constituent un stock de carbone dans les sols qui est influencé essentiellement par les changements d'usage et les pratiques agricoles. La quantité de matière organique se mesure par le stock de carbone d'un sol.

La composition et la qualité des sols évoluent considérablement en lien avec leur exploitation. Les changements d'usages des sols modifient également leur activité biologique.

➢ *Tassement*

Le tassement ou compaction est un processus majeur de dégradation physique des sols et concernerait 33 millions d'hectares en Europe[71]. Essentiellement dû à la mécanisation des activités agricoles et forestières, le tassement résulte d'une interaction complexe entre le sol, le climat et les pratiques culturales.

Parce qu'il entraîne une baisse de la production et qu'il a également des conséquences environnementales importantes, on assiste à un renouvellement de l'intérêt porté à ce problème depuis quelques années. Au-delà d'un certain seuil, le tassement peut avoir un effet important à la fois sur la biomasse produite, sur les cycles de l'eau et de l'azote et sur l'érosion des sols.

Dans le cadre du projet national DST[72], une modélisation à partir d'une base de données spatialisée sur les sols français a ainsi permis de cartographier le risque de tassement en France. La région Hauts-de-France n'est pas particulièrement affectée par le risque.

➢ *Salinisation*

La salinisation est le procesus qui accroît la quantité de sel dans les sols. Directement et indirectement, les activités anthropiques interviennent sur le cycle naturel de l'eau et des sels. L'utilisation intensive de la ressource en eau mais aussi le changement climatique et son corollaire, la montée du niveau des mers, contribuent à augmenter la teneur en sel des sols.

En France, les secteurs irrigués ne sont pas spécialement menacés par la salinisation et la France reste le pays d'Europe le moins concerné par la salinasation des terres.

➢ *Contamination de la matière organique (dégradation biologique)*

L'épandage des déchets comme les boues de stations d'épuration (Step) et les composts urbains, la valorisation des déjections animales et l'apport d'engrais ou de produits de traitement phytosanitaires augmentent les risques de contamination diffuse des sols et notamment en éléments traces métalliques (ETM).

Les fertilisants minéraux peuvent contaminer les sols en cadmium via les engrais phosphatés. Les produits phytosanitaires peuvent augmenter la teneur des sols en cuivre

---

[71] Source : « L'état des sols de France » Gis Sol Groupement d'intérêt scientifique sur les sols - 2011, 188 p.

[72] Le programme de recherche Dégradation Physique des Sols agricoles et forestiers liée au Tassement (DST) a été financé par le programme GESSOL du ministère en charge de l'Écologie et le programme Agriculture et Développement Durable de l'Agence Nationale de la Recherche.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

(« *bouillie bordelaise* » utilisée comme antifongique en particulier par l'agriculture biologique), ou en arsenic et en mercure (utilisés notamment par le passé en arboriculture) et en polluants organiques persistants. L'épandage de lisiers de porcs enrichit les sols en zinc et en cuivre présents dans l'alimentation animale mais l'utilisation de ces métaux comme additifs alimentaires est toutefois en diminution, pour des raisons environnementales et économiques.

Enfin, les déchets organiques comme les boues de Step sont source de micropolluants organiques et minéraux ou d'organismes pathogènes. Les effluents d'élevage sont aussi des sources d'organismes pathogènes et de résidus médicamenteux.

Tableau 27 : Types de dégradation de la qualité des sols dues aux pratiques agricoles

Type d'évolution	Cibles menacées	Risque environnemental	Origines de l'évolution
Baisse des teneurs en matières organiques	Sol Eau Air	Baisse de stabilité structurale et de l'activité biologique Effet sur le cycle de l'azote Emissions de CO_2	Baisse des restitutions humiques Travail du sol profond
Accumulation de phosphore dans les sols	Eau	Pertes par ruissellement, voire lessivage Eutrophisation [73]	Fertilisation non raisonnée Apports d'effluents
Contamination des sols par les éléments Traces	Plante Santé humaine	Phytotoxicité Introduction dans la chaîne alimentaire	Apports d'effluents agricoles et urbains
Compaction du sol	Plante Sol Eau Air	Enracinement médiocre Ruissellement et érosion Réduction de l'activité biologique	Travail du sol Baisse de la stabilité structurale
Baisse de l'activité biologique (biomasse microbienne et macrofaune)	Sol Plante Eau	Compaction du sol Effets sur les cycles biogéochimiques Dégradation des facteurs mésologiques	Travail du sol Produits phytosanitaires
Acidification	Eau Sol Plante	Toxicité aluminique Solubilisation des métaux Faible pouvoir tampon des sols	Apports d'effluents organiques

Source : C. WALTER, 2002 – Analyse spatiale des sols en vue de leur gestion précise et de leur surveillance. Habilitation à diriger des recherches, Université Nancy I., ENSAR.

- *Pollution (dégradation chimique)*

Les activités industrielles, les pollutions accidentelles dues au transport sont d'autres sources de contamination chimique des sols.

Plusieurs décennies d'activités industrielles dans les secteurs de la chimie, de la fabrication d'engrais, de la distillation de goudron, de la fabrication de gaz... exercées dans des conditions précaires de protection de l'environnement, ont laissé un héritage lourd en matière de pollution du sol et du sous-sol. Il s'agit généralement d'anciens sites industriels, d'anciens dépôts de déchets, ainsi que des conséquences des retombées atmosphériques, des infiltrations ou des déversements issus de ces établissements.

Les sols sont pollués par divers types de substances : phosphore, pesticides, métaux lourds, hydrocarbures, etc. Ces pollutions peuvent nuire gravement à l'écosystème du sol et donc à son fonctionnement.

[73] Dégradation de la qualité de l'eau par manque d'oxygène

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Globalement, les polluants les plus fréquemment retrouvés dans les sols ayant subi une pollution industrielle sont les hydrocarbures, les HAP, le plomb, le chrome, les solvants halogénés et le cuivre.

- Propriétés chimiques des sols en Hauts-de-France

L'analyse[74] des sols agricoles sur le territoire de l'ex-région **Nord-Pas de Calais,** montre un net enrichissement en Cd sur la quasi-totalité du territoire régional tandis que de forts enrichissements en Zn et en Pb sont présents localement à proximité immédiate d'usines de production de ces métaux (Auby, Noyelles-Godault, Mortagne-du-Nord) ou de grandes agglomérations (Dunkerque, Lille, Valenciennes, est du bassin minier).

Des enrichissements en Bi, Cu et Sn sont modérés sur la moitié du territoire régional, principalement autour des plus grandes villes et des usines de production de Pb et Zn. L'indium et le Tl sont présents sur l'ensemble du territoire avec des valeurs plus élevées en certaines zones urbanisées ou industrialisées. Les cartes de spatialisation montrent les origines principalement industrielle, urbaine et routière des enrichissements en Pb et Zn, de même que ceux, nettement plus faibles en Bi, In et Tl. Pour certains éléments, les quantités apportées par les activités humaines et stockées dans l'horizon de surface ont été estimées. Les plus importantes sont celles du Pb et du Zn, de l'ordre de 60 000 t, du Cu, avec environ 15 000 t, du Sn (env. 2 000 t) et du Cd (env. 1 100 t).

Selon le réseau de mesure de la qualité des sols, les sols de la **Picardie** présentent une généralisation de teneurs plus importantes en **phosphore** et en cadmium, plus ponctuellement en Co, Cr, Cu, Ni,Pb,Zn.

La distribution des teneurs en phosphore assimilable par les plantes dans les sols de France montre très clairement des effets régionaux[75]. Les régions d'élevage intensif, comme la Bretagne, sont très largement excédentaires. Il s'agit de phosphore essentiellement d'origine organique, lié aux épandages d'effluents. Les autres secteurs où le phosphore apparaît en excédent sont principalement l'Alsace et le Nord-Pas de Calais. Dans ces régions, la craie phosphatée du Nord et un usage ancien des scories sous-produits de l'activité sidérurgique ont été utilisés à partir de 1860.

- Inventaire des sites et sols pollués en Hauts-de-France

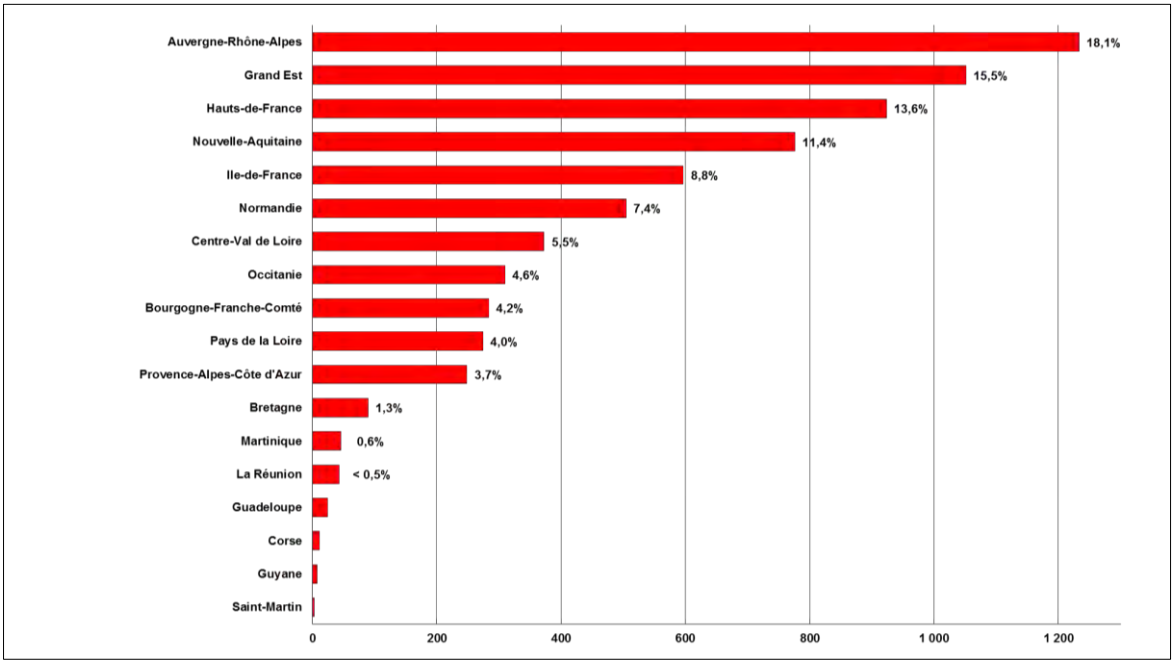
Les sites et sols pollués sont des sites qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltrations de substances polluantes, présentent une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement. Ces situations sont souvent dues à d'anciennes pratiques sommaires d'éliminations des déchets ou encore à des fuites ou épandages de produits toxiques de manière régulière ou accidentelle dans le cadre de pratiques légales ou non. La pollution concernée présente généralement des concentrations assez élevées sur des surfaces réduites. Il peut s'agir d'anciennes activités industrielles (qu'il s'agisse d'industries lourdes, manufacturières, etc.) ou encore d'anciennes activités de services potentiellement polluantes (par exemple les blanchisseries, les stations-services et garages, etc.). Elles témoignent notamment de l'histoire industrielle d'un territoire au moins depuis le milieu du XIX^{ème} siècle.

[74] « Les éléments en traces dans les sols agricoles du Nord - Pas de Calais » - Géoderma 157, pp. 165-174. - Bourennane H., Douay F., Sterckeman T., Villanneau E., Ciesielski H., King D., et Baize D., 2010

[75] Source : « L'état des sols de France » Gis Sol Groupement d'intérêt scientifique sur les sols - 2011, op. cit.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 28 : Nombre des sites et sols pollués par région mi-2018



Source : MTES/DPGR, Basol au 4 juillet 2018. Traitements SDES : 2018

En 2018, la base de données Georisques[76] recense **985 sites et sols pollués** (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif pour la région Hauts-de-France (soit 13,6% de l'ensemble des sites pollués du territoire national).

Au 15/11/2023, l'inventaire Basias[77] recense pour les 5 départements de la Région Hauts-de-France, un total de **28 692 anciens sites industriels ou de service anciens** qui d'après leurs activités pourraient avoir connu des pollutions (soit 10,3% des sites répertoriés en France).

- *Artificialisation et imperméabilisation*

L'artificialisation des sols, c'est-à-dire la transformation de sols naturels en sols recouvert totalement ou partiellement par des matériaux artificiels, participe à la dégradation de la qualité des sols. La notion d'artificialisation ne préjuge pas de la réversibilité de l'usage des sols. En revanche, l'artificialisation s'accompagne pour partie d'une imperméabilisation des sols lorsque ceux-ci sont bâtis ou revêtus pour construire routes, parkings et autres infrastructures.

Dans ces cas, il est de pratique courante d'éliminer la couche arable du sol, couche essentielle à la plupart des services écosystémiques auxquels contribue le sol, avant de poursuivre la construction. L'imperméabilisation est donc largement irréversible et correspond ainsi à une véritable perte de sol.

[76] https://www.georisques.gouv.fr/

[77] Débuté à la fin des années 90, la réalisation d'inventaires historiques régionaux (IHR) des sites industriels et activités de service, en activité ou non, s'est accompagnée de la création d'une base de données nationale : **la base de données des anciens sites industriels et activités de services intitulée « BASIAS »**.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

En Hauts-de-France comme à l'échelle nationale, l'un des moteurs principaux de l'imperméabilisation et plus largement de l'artificialisation des sols à l'échelle globale est l'étalement urbain dans un contexte de croissance démographique et d'urbanisation.

- **L'extraction des ressources minérales : une pression sur le sous-sol**

Tributaires de la géologie, les industries extractives fournissent différents types de matériaux pour la construction et l'industrie (granulats, roches ornementales, calcaires industriels, terres colorantes, matériaux de viabilisation, matériaux de remblai, etc…). Ainsi, pour un même type de substance, plusieurs usages sont possibles.

En France, en 2018, l'extraction totale de matières minérales du sous-sol s'élève à 381 Mt, soit 18 % de moins qu'en 2007, veille de la crise économique. Elle couvre près de 80 % des besoins de l'économie française. Les matières minérales extraites en France sont essentiellement non métalliques et sont composées pour les neuf dixièmes de sables et de graviers, dont l'extraction domestique couvre 97 % des besoins.

➢ *Granulats*

Dans leurs définitions économique et technologique, les granulats sont des morceaux de roches (de 0 à 80 mm) utilisés pour la réalisation d'ouvrages du génie civil et de bâtiments.

En France, la principale production concerne les granulats de plus de 300 millions de tonnes par an (331,1 millions de tonnes en 2020)[78] :

- soit en exploitant des roches détritiques non consolidées (meubles), comme les sables, graviers de rivières (alluvions), conglomérats variés, …
- soit par concassage de roches massives : granites, calcaires, quartzites.

L'activité des carrières ne se caractérise pas seulement par la production de granulats. D'autres types de substances destinées à l'industrie (automobile, produits pharmaceutiques, composition d'alliages, papeteries …), au ciment, aux pierres à bâtir et ornementales, aux tuiles et briques, aux usages pour filtration, aux colorants, aux produits agro-alimentaires (amendements, engrais) sont exploités.

En Hauts-de-France, la région a connu depuis plus de deux siècles, une diversité importante dans ses activités extractives.

Actuellement, le secteur des carrières en Hauts-de-France se compose essentiellement d'activités d'extraction de calcaires industriels, de craie, de sables (quartzeux, « *sablons* » ou alluvionnaires) et de granulats et la région Hauts-de-France se positionne au 9ème rang des régions françaises en termes de production de granulats.

Tableau 28 : Production de granulats en Hauts-de-France en 2020 (en milliers de tonnes)

	Roches meubles	Roches massives	Granulats de recyclage	Total	Evolution 2016/2017
Nord-Pas de Calais	0,3	11,7	4,0	16,0	-6,4%
Picardie	3,2	0,6	1,0	4,8	-14,3%
Total	**3,5**	**12,3**	**5,0**	**28,8**	**-8,4%**

Source : « Granulats – Les chiffres-clés de la statistique 2020 » - Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction (UNICEM) – Avril 2023

[78] *Source : « Statistiques de branches» édition 2022 – données 2020 - UNICEM*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Extraction du charbon et schistes miniers*

Le bassin minier du Nord-Pas de Calais, exploité depuis 1734 fut le plus important des bassins houillers français par sa taille, plus de 1 000 km^2, et sa production, 2,4 milliards de tonnes. Le dernier puits parmi les 621 qui y furent creusés a fermé en 1990.

Le bassin houiller du Boulonnais fut quant à lui exploité dès le XVII^{ème} siècle et jusqu'en 1949. On y dénombra un total de 264 puits.

Les vestiges des extractions minières sont encore visibles dans le paysage régional sous la forme de terrils[79] (accumulations de schistes houillers, non valorisables à l'époque) aujourd'hui réhabilités et valorisés comme matériaux de granulats (co-produits industriels).

Au 31 décembre 2009, le BRGM recensait 12 terrils[80] en exploitation pour les matériaux.

- **Dispositifs de préservation de la qualité des sols et sous-sols**

➢ *Des outils pour préserver les sols et sous-sols*

En matière d'exploitation des ressources du sol et du sous-sol, la **Stratégie nationale pour la gestion durable des granulats terrestres et marins et des matériaux de substances de carrières**, établie en mars 2012, vise à cadrer l'accès aux ressources minérales et à en sécuriser l'approvisionnement.

Au niveau local, l'obligation du **Schéma Départemental des Carrières** a été introduite par la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993. Il définit les condistions générales d'implantation des carrières dans le département.

La loi ALUR n°2014-366 du 24 mars 2014 a instauré le remplacement des **schémas départementaux des carrières par des schémas régionaux (SRC)** qui fait passer les schémas des carrières de l'échelle départementale à l'échelle régionale, et étend la notion de ressources aux granulats marins et aux déchets inertes non dangereux, dont les déchets du BTP. Cette réforme vise également à rénover le contenu des schémas des carrières en intégrant notamment les enjeux relatifs à l'économie circulaire afin de permettre une gestion plus rationnelle et économe des matériaux issus des carrières.

La définition du schéma régional des carrières est codifiée à l'article L515-3 du Code de l'environnement. Selon cet article, *« le schéma régional des carrières définit les conditions générales d'implantation des carrières et les orientations relatives à la logistique nécessaire à la gestion durable des granulats, des matériaux et des substances de carrières dans la région ».*

En Hauts-de-France, l'élaboration du SRC a été lancée en avril 2018. Une cartorgraphie des ressources primaires a été réalisée en avril 2021 par le BRGM.

➢ *Des outils de mesures de la qualité des sols*

L'**Inventaire National du Patrimoine Géologique (INPG)** réalisé par le BRGM a déterminé 128 sites[81] d'intérêt patrimonial dans la région.

---

[79] Dans sa publication « *Guide nature en Hauts-de-France - édition 2020* », l'Observatoire de la Biodiveristé des Hauts-de-France estime à environ 200 le nombre de terrils encore présents sur le territoire régional

[80] Source : *« Schéma interdépartemental des carrières du Nord-Pas de Calais » DREAL Nord-Pas de Calais – BRGM – Octobre 2015*

[81] Source : « *https://inpn.mnhn.fr/site/inpg/recherche* » - consulté le 15 novembre 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cependant, la biodiversité du sol est une des composantes les moins bien connues de la biodiversité générale. En 1998, un programme de recherche « GESSOL » a été mis en place par le ministère de l'Ecologie. Il avait pour objectif d'étudier les fonctions environnementales des sols et des organismes qui les peuplent. Il s'est finalisé en 2015.

Dans le même temps, en 2001, le Groupement d'intérêt scientifique Sol (Gis Sol) a été créé pour constituer et gérer un système d'informations sur les sols de France et répondre aux demandes des pouvoirs publics et de la société au niveau local et national.

Le Gis Sol conçoit, oriente et coordonne l'inventaire géographique des sols, le suivi de leurs propriétés et l'évolution de leurs qualités, et gère le système d'information sur les sols. Le Gis Sol assure également la valorisation des données sur les sols de France, en cohérence avec les programmes européens. Ces derniers sont menés par le réseau du Bureau européen des sols de la Commission européenne et l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE).

- **Perspectives d'évolution de la qualité des sols**

  - *Une volonté forte de maîtriser l'artificialisation*

La Commission européenne a fixé un objectif d'arrêt d'ici 2050 de « *toute augmentation nette de la surface de terre occupée* »[82]. Dans ce contexte, la lutte contre l'artificialisation des sols s'est opérée au niveau national au travers de plusieurs approches :

- les lois sur l'urbanisme (lois SRU (2000), Grenelle II (2010) et ALUR (2014)) qui visent à limiter la périurbanisation en application des documents d'urbanisme ;
- la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (2010) qui fixait un objectif de réduction de moitié du rythme d'artificialisation des terres agricoles à l'horizon 2020 ;
- les orientations stratégiques de la politique climatique (notamment la stratégie nationale bas carbone (2015) qui vise un arrêt à terme de la consommation des terres agricoles et naturelles, avec une forte réduction à l'horizon 2035) ;
- le Plan biodiversité publié en juillet 2018 qui vient conforter et renforcer ces ambitions en fixant un objectif de « *zéro artificialisation nette à terme* » (2050).
- La loi « *Climat et résilience* » du 22 août 2021 qui fixe un double objectif : diviser par deux le rythme de bétonisation entre 2021 et 2031 par rapport à la décennie précédente (de 250 000 à 125 000 hectares) et atteindre d'ici à 2050 zéro artificialisation nette, c'est-à-dire au moins autant de surfaces renaturées que de surfaces artificialisées.
- La loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux.

Au niveau national, cinq scénarios prospectifs à l'horizon 2050 ont été construits par le CGDD[83] en combinant les hypothèses sur l'évolution future des surfaces de plancher construites, sur le renouvellement urbain (RU) et sur la densité bâtie (DB) permettant

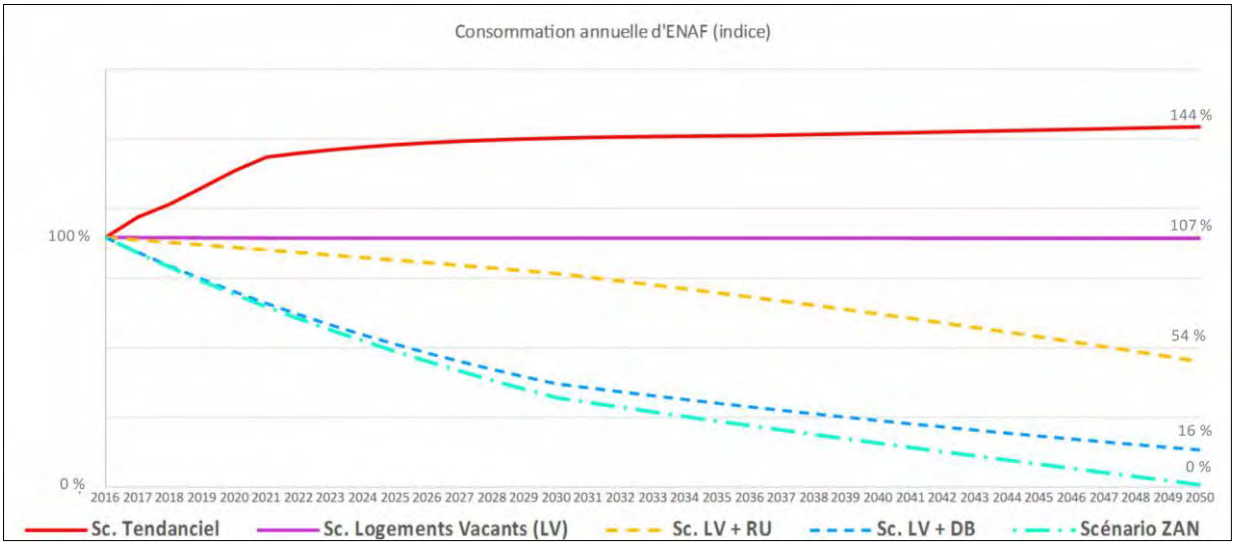
[82] *Source « Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » - Commission Européenne - janvier 2011*

[83] Source « *Trajectoires vers l'objectif « zéro articicialisation nette » Eléments de méthode* » Théma – CGDD – Décembre 2019

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

d'établir des trajectoires théoriques de consommation d'Espaces Naturels Agricoles et forestiers (ENAF).

Figure 29 : Scénarios illustratifs théoriques de trajectoires de consommation d'ENAF par le secteur de la construction



Source : CGDD

- Le scénario « *Tendanciel* » suppose que RU et DB sont maintenues à leurs niveaux actuels estimés (2015) soit respectivement : 42 % pour le taux de RU et 0,15 de densité bâtie ;
- Le scénario « *Logements Vacants (LV)* » présente une trajectoire de construction où la part des logements vacants dans le parc immobilier national est ramenée de 8 % à 6 % en 2030 [9], réduisant ainsi les besoins de construction ; RU et DB restent constants à leurs niveaux actuels estimés (2015) ;
- Le scénario « *Logements vacants & Renouvellement Urbain (LV+RU*) » combine la trajectoire de construction du scénario précédent avec un taux de renouvellement urbain moyen qui passe de 42 % en 2015 à 70 % en 2050 ;
- Le scénario « Logements vacants & Densité bâtie (LV+DB) », combine le scénario logement vacant avec un triplement de la densité bâtie de constructions *artificialisantes* entre 2015 et 2050 (de 0,15 à 0,45) ;
- Le scénario « *Zéro Artificialisation Nette (ZAN) »* combine les hypothèses de réduction de la vacance, d'augmentation du Renouvellement Urbain et de la Densité Bâtie explicitées précédemment avec des hypothèses sur l'augmentation de la renaturation.

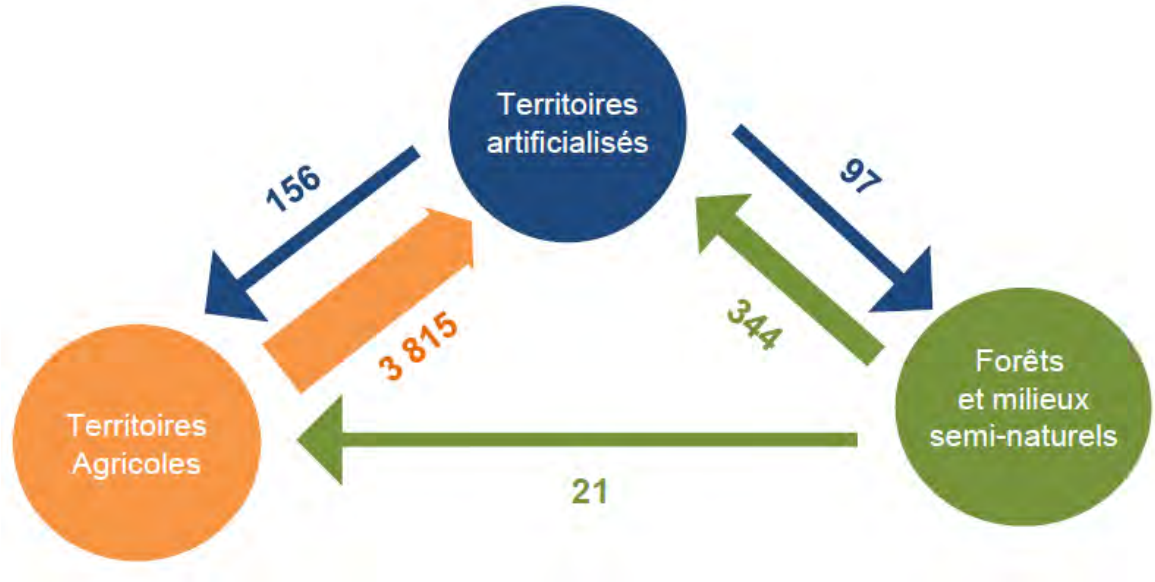
En fin de compte, l'atteinte du zéro artificialisation nette dépendra de l'effort réalisé dans toutes les dimensions de la construction évoquées. En particulier, si l'effort de « *désartificialisation* »[84] n'est pas explicitement présenté dans la modélisation, les chiffres

[84] Au sens de « *Actions de renaturation des espaces initialement artificialisés* »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

de surfaces NAF consommées en 2050 dans les différents scénarios donnent un ordre de grandeur des opérations de renaturation qu'il conviendrait de déployer (de l'ordre de 3 000 ha / an dans le scénario ZAN) pour atteindre cet objectif.

Figure 30 : Principaux échanges de surface dans la région Hauts-de-France entre 2012 et 2018



Source : Chambre d'agriculture Hauts-de-France – Décembre 2019

Au **niveau régional**, les données concernant l'artificialisation des sols indiquent une tendance à la baisse de la consommation foncière sur la période 2011-2020 qui vise à atteindre l'objectif de réduction de la consommation d'espace d'ici à 2030 (division par 3), à 2040 (division par 4) et 2050 (division par 6)[85].

Mais cet objectif ne semble pourtant pas suffisamment ambitieux à court terme au regard des enjeux régionaux et des intentions gouvernementales de la loi sur la Biodiversité renforcées plus récemment dans le Plan Biodiversité.

- *Une pollution anthropique*

Concernant les pollutions anthropiques, il n'y a pas de progression attendue des sources de pollution pouvant contribuer à la détérioration de l'état chimique des sols.

- *Impacts potentiels du changement climatique sur les sols*

L'augmentation de la température agit directement sur l'activité microbienne des sols. Elle peut donc être à l'origine de l'accélération de certains processus, comme par exemple la minéralisation de la matière organique. Cette question est centrale pour la conservation des stocks de carbone organique accumulés dans les sols des régions froides du territoire. Inversement, en favorisant la productivité végétale dans d'autres régions, cette augmentation de température, ainsi que l'augmentation de la concentration de CO_2 dans l'atmosphère pourraient être à l'origine d'entrées de carbone plus importantes dans les sols.

[85] Source « *SRADDET Hauts-de-France* »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

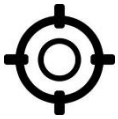
Il est donc actuellement difficile de prévoir l'impact du changement climatique sur les sols mais il est fort probable que les évolutions seront différenciées sur le territoire en fonction de la structure spatiale de ces changements.

- **Synthèse sur les sols et sous-sols : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives

<table>
<tr><td>  </td><td colspan="2">Sols et sous-sols</td><td>  </td></tr>
<tr><td colspan="4">Principaux documents de planification et de gestion</td></tr>
<tr><td colspan="4">Principaux documents de planification :
Documents d'urbanisme relatifs à l'utilisation des sols (PLU, POS, etc.)
Schéma Régional des Carrières (SRC)
Organismes et outils de suivis (disponibles auprès du public) : réseaux de mesure et de surveillance tels que GIS Sol, Agreste, Basol (sites et sols pollués), Basias,
Inventaire National du Patrimoine Géologique (INPG) du BRGM
Portail de l'artificialisation des sols</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sensibilité du territoire</td></tr>
<tr><td>Atouts du territoire</td><td></td><td>Faiblesses du territoire</td><td></td></tr>
<tr><td>Les surfaces agricoles représentent près de 60% du territoire régional.
Des sols et sous-sols diversifiés, sources abondantes de matériaux et supports pour l'agriculture et la forêt.
Mise en œuvre prochaine du Schéma Régional des Carrières.</td><td>⇘
⇗
⇗</td><td>L'urbanisation et l'artificialisation des terres constituent les principales pressions sur les sols de nature agricole, notamment aux abords des grandes villes et métropoles.
Une forte pollution des sols liée à l'héritage industriel de la région surtout autour des ex-bassins miniers et sidérurgiques est source potentielle de risques sanitaires.
Le risque d'érosion est particulièrement fort dans plusieurs espaces de la région.
Le changement climatique risque d'augmenter les aléas relatifs au stockage Carbone avec des incertitudes sur ses impacts.</td><td>⇘

⇗

?</td></tr>
<tr><td colspan="4">Compartiment moyennement sensible</td></tr>
</table>

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Artificialisation des sols freinée grâce à la maitrise de la consommation foncière (objectif ZAN)	évolution favorable
Les lois TCEV et AGEC visent à augmenter l'usage des ressources secondaires	
Impacts incertains du changement climatique sur les sols	évolution incertaine
Pression accrues sur les ressources minérales dues aux besoins en matériaux pour les nouvelles populations.	évolution défavorable
Qualité des sols et sous-sols : évolution potentiellement favorable	

Composante sols et sous-sols - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Anticiper et prévenir les pollutions potentielles des sols notamment agricoles et industrielles
Enjeu ❷	Economiser les ressources souterraines en privilégiant les matériaux recyclés ou de substitution
Enjeu ❸	Réduire la consommation d'espace par le recyclage du foncier
Enjeu ❹	Freiner l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles et forestiers pour prévenir l'artificialisation des sols

II.2.c Ressource en eau

Selon la loi sur l'eau du 3/01/1992, *« L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource dans le respect des équilibres naturels sont d'intérêt général. »*

La préservation des milieux aquatiques et la protection du patrimoine piscicole sont d'intérêt général (L430-1 du Code de l'Environnement). L'eau doit faire l'objet d'une gestion équilibrée, visant à assurer la prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques et des zones humides, la préservation d'une ressource de qualité et en quantités suffisantes, la valorisation de l'eau comme ressource économique et la continuité écologique dans les bassins versants (L211-1 du Code de l'Environnment).

- **Une région qui relève de 2 bassins hydrographiques**

Le territoire régional, au relief relativement faible, se caractérise, en surface, par des rivières et des petits fleuves côtiers à faible débit, et une multitude de canaux et cours d'eau canalisés. C'est la région de France la plus riche en canaux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 31 : Relief et hydrographie de la région Hauts-de-France

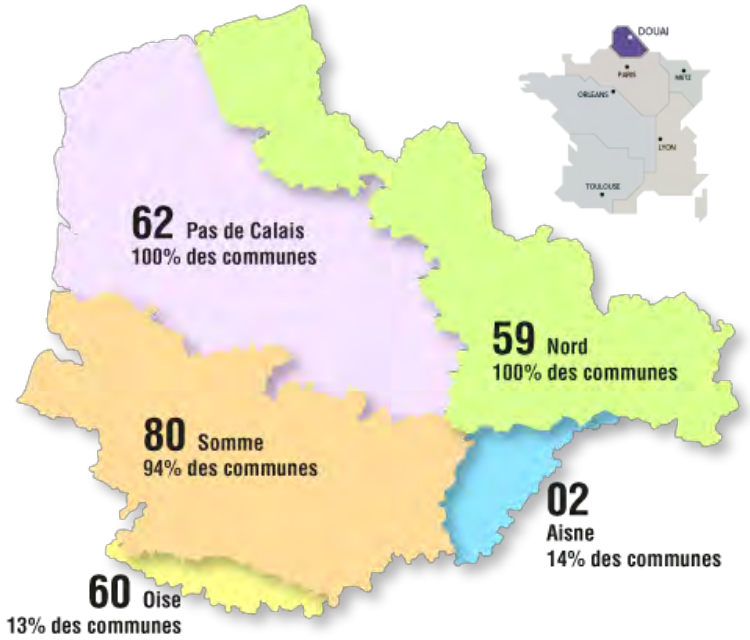


Source : « Atlas pédagogique Hauts-de-France » Région Hauts-de-France – Rectorat Lille Amiens – Mai 2020

La région est concernée par deux grands bassins hydrographiques : le bassin Artois-Picardie et une partie du bassin Seine-Normandie. Les objectifs de gestion de ces grandes entités hydrographiques relèvent de leur Comité de Bassin respectif, qui regroupe les différents acteurs de ces territoires (publics ou privés) agissant dans le domaine de l'eau. La mise en œuvre des politiques ainsi définies dans les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est assurée par deux Agences de l'Eau.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 32 : Le bassin hydrographique Artois – Picardie dans ses limites adminsitratives



Source : http://www.eau-artois-picardie.fr/

Le territoire du **bassin Artois-Picardie** est situé à l'amont de deux districts hydrographiques internationaux pour :

- 90%, l'Escaut (district hydrographique Escaut, Somme et côtiers Manche Mer du Nord) qui prend sa source au nord de Saint-Quentin, traverse la Belgique pour se jeter en mer du Nord aux Pays-Bas ;
- le reste, la Meuse dont la Sambre est un affluent.

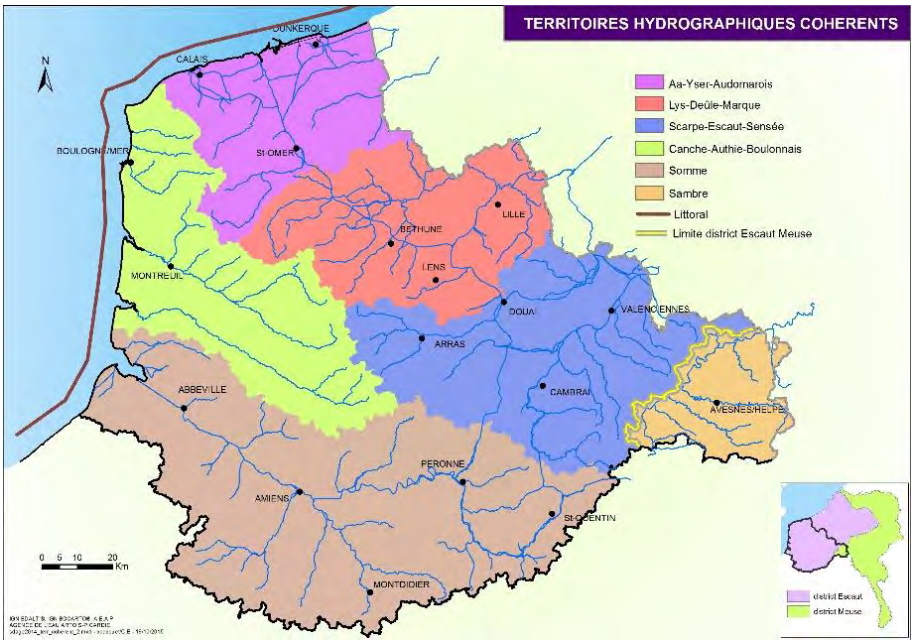
Pour ces deux districts une coopération transfrontalière a été engagée à partir des années 90.

Sur une surface totale de 20 000 km² (3,6 % du territoire métropolitain), on compte plus de 8 000 km de rivières, 1 000 km de voies navigables[86].

[86] Source : « *SDAGE Artois-Picardie 2022-2027 – rapport environnemental – Fiche d'identité du Bassin Artois-Picardie* » Auddicé Environnement - Octobre 2020

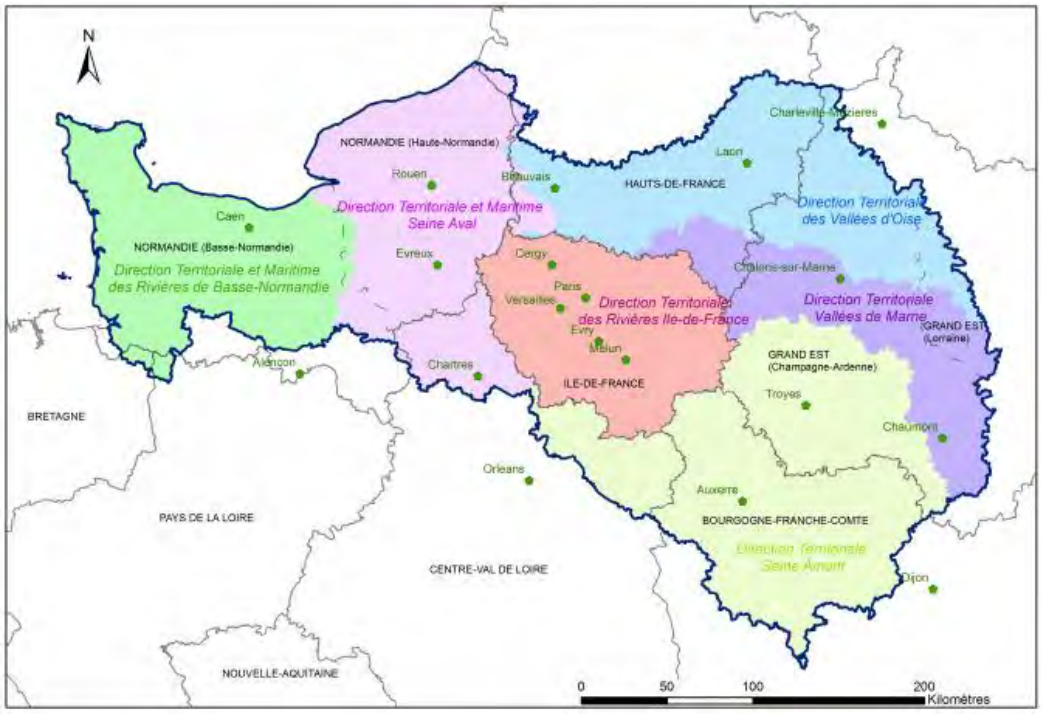
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 33 : Le bassin hydrographique Artois – Territoires hydrographiques cohérents



Source : http://www.eau-artois-picardie.fr/

Figure 34 : Directions territoriales de l'Agence de l'eau Seine-Normandie et limites régionales



Source : BRGM-Agence de l'eau Seine-Normandie, 2017

Les territoires du **bassin Seine-Normandie** situés dans les Hauts-de-France sont les vallées de l'Oise pour une part majoritaire (17 000 km^2) et les vallées de la Marne de façon

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

marginale (pointe sud de l'Aisne). Ils englobent le département de l'Oise à l'exception de l'extrême nord, la vallée de la Bresle ainsi que le nord-ouest du département de l'Aisne.

Concernant le bassin Seine-Normandie, la coopération transfrontalière concerne le bassin de l'Oise dont la partie belge représente 103 km^2 soit 0,6 % de la superficie du bassin de l'Oise.

- **Qualité des eaux superficielles**

  - *Etat écologique*

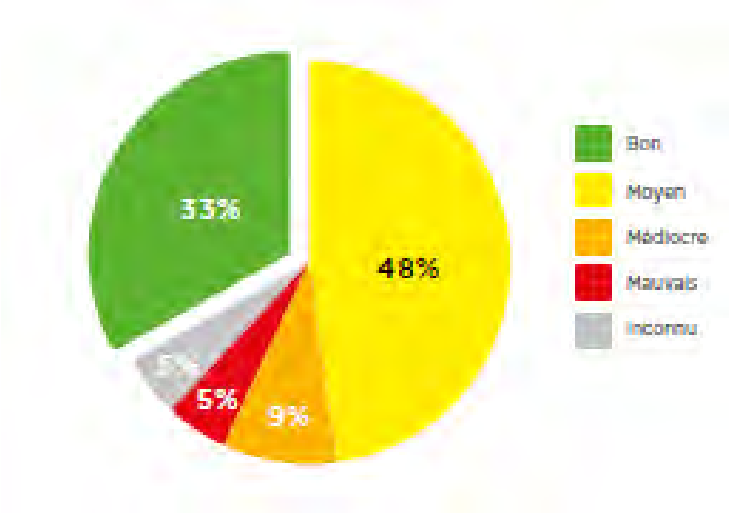
Le principal indicateur de la qualité écologique des cours d'eau est composé des peuplements de diatomées qui sont des algues unicellulaires microscopiques dont la polluo-sensibilité a permis de définir une méthode d'évaluation de la qualité de l'eau.

L'analyse de **l'état écologique** par élément de qualité s'effectue sur les règles du 3ème cycle de la Directive Cadre sur l'Eau (2022-2027). Elle correspond à l'agrégation des différents éléments de qualité (biologique & physico-chimique) et des polluants spécifiques en appliquant le principe de l'élément le plus déclassant.

- Bassin Artois-Picardie

36 % des masses d'eau sont déclassées par les trois éléments de qualité, à savoir la biologie, la physico-chimie et les polluants chimiques spécifiques.

Figure 35 : Répartition des masses d'eau cours d'eau par classe d'état biologique



Source : Etat des lieux des districts hydrographiques – Comité de Bassin Artois-Picardie – Décembre 2019

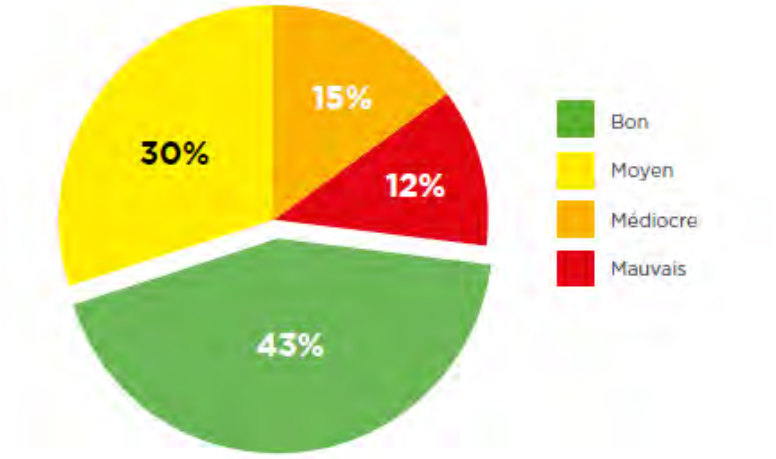
Un tiers (33%) des masses d'eau est en bon état biologique. L'état biologique est rarement fortement dégradé, puisque 82% des masses d'eau sont en état moyen ou bon.



Les masses d'eau n'atteignant pas le bon état biologique se situent essentiellement sur l'Est du bassin, le delta de l'AA, le territoire du Boulonnais, l'Airaines, le Saint-Landon, le canal de Cayeux et la Maye.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 36 : Répartition des masses d'eau cours d'eau par classe d'état physico-chimique



Source : Etat des lieux des districts hydrographiques – Comité de Bassin Artois-Picardie – Décembre 2019

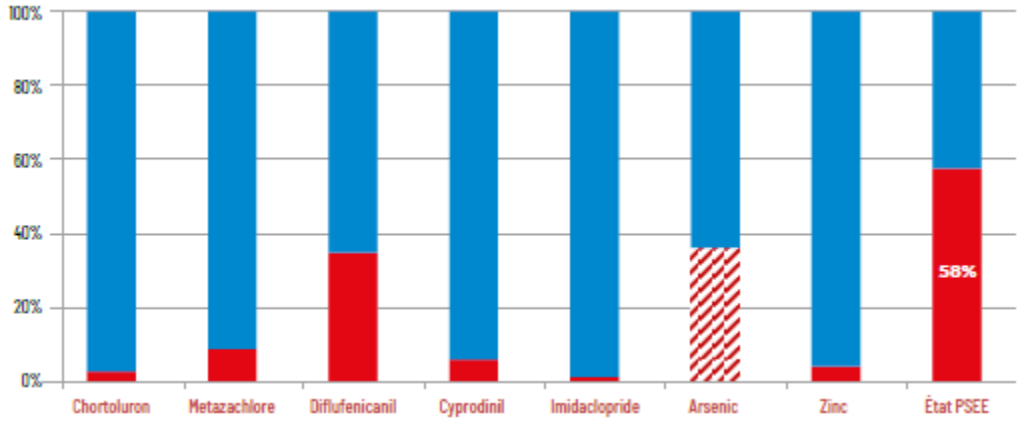
Plus du tiers (43%) des masses d'eau cours d'eau sont en bon état physico-chimique.



L'état physico-chimique des masses d'eau cours d'eau est moins bon sur une grande partie du département du Nord, la Somme amont, le Boulonnais, le Scardon et sur le canal de Cayeux.

Les paramètres pris en compte dans l'évaluation de l'état physico-chimique sont la température, le PH, la DBO5, l'O_2 dissous, la saturation en O_2, le carbone organique dissous, l'ammonium (NH_4^+), les nitrites (NO_2^-), les nitrates (NO_3^-), les phosphates (PO_4^{3-}) et le phosphore total (P total).

Figure 37 : Pourcentage des masses d'eau cours d'eau déclassées par PSEE



Source : Etat des lieux des districts hydrographiques – Comité de Bassin Artois-Picardie – Décembre 2019

58% des masses d'eau sont déclassées par des polluants spécifiques, respectivement 46% pour les masses d'eau « *cours d'eau naturels* » et 72% des masses d'eau d'origine anthropique. 7 substances dont 5 pesticides et 2 métaux lourds sont responsables de ces déclassements. La fréquence de dépassement de ces normes est la plus élevée pour le diflufécanil (herbicide) et l'arsenic.

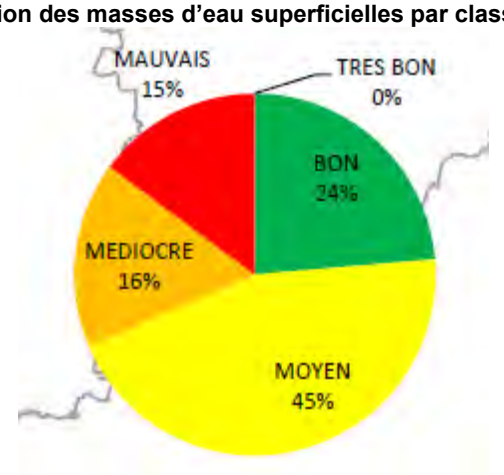
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Les déclassements par les pesticides affectent principalement les masses d'eau localisées au nord des Collines de l'Artois.

- Bassin Seine-Normandie - sous-bassin Vallées de l'Oise

Figure 38 : Répartition des masses d'eau superficielles par classe d'état écologique



Source : Etat des lieux, pressions, enjeux 2019 – Données 2015 16 17 – COMITER DTVO novembre 2019

Concernant le sous-bassin Vallées de l'Oise, 50% des masses d'eau sont déclassées par l'I2M2[87] (contre 32 % pour le Bassin Seine-Normandie). De nombreux des déclassements sont également dus à l'Indice Biologique Diatomées (IBD) et la présence de polluants spécifiques (PSEE) : celle d'au moins un des deux herbicides Diflufénicanil et Métazachlore constitue 31% des déclassements.

- Bassin Seine-Normandie - sous-bassin Vallées de la Marne

L'unité hydrographique *de l'Ourcq* (sud de l'Aisne) est caractérisée par une faible densité de population, des forêts en tête de bassin, la présence de petits cours d'eau et de zones alluviales qui sont autant de facteurs favorables pour la qualité de l'eau

Cependant, l'élevage et la culture (66 % de l'occupation du sol en SAU), la présence d'ouvrages hydrauliques sur certaines rivières et un risque érosif fort à très fort sont des facteurs défavorables au bon état des milieux aquatiques.

Dans l'unité hydrographique « *Marne vignoble* », des cours d'eau diversifiés et la présence de bois et de zones humides alluviales concourent à la présence de milieux aquatiques remarquables. Les principales pressions sont liées à la culture de la vigne, à la vinification et à une forte densité de population.

La plupart des masses d'eau sont déclassées par des pesticides, des indicateurs biologiques et pour la qualité physico-chimique[88].

[87] Indice Invertébrés Multi-Métrique : Bio-indicateur utilisé pour évaluer l'importance des pollutions organiques

[88] Source : « *Stratégie de contractualisation Vallées de la Marne* » COMITER Vallées de la Marne 12 juin 2019

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Par ailleurs, un certain nombre de ces cours d'eau sont impactés par des pollutions organiques chroniques en période de vendange.

➢ *Etat chimique*

▪ Bassin Artois-Picardie

Sur le bassin Artois-Picardie 100% des masses d'eau cours d'eau sont en mauvais état chimique. Toutes les masses d'eau cours d'eau sont déclassées par les HAP[89] et en particulier par le benzo(a)pyrène. Le fluorenthène déclasse à lui seul 86% d'entre elles.

▪ Bassin Seine-Normandie

En termes de résultat, l'état chimique reste stable depuis le dernier état des lieux (2015), malgré une augmentation du nombre de paramètres pris en compte par rapport au précédent état. Il est évalué à **32 % de bon état** avec ubiquistes[90].

- **Qualité des eaux souterraines**

➢ *Etat quantitatif*

▪ Bassin Artois-Picardie

Pour le bassin Artois-Picardie, l'ensemble des masses d'eau est considéré en **bon état quantitatif** hormis le Calcaire carbonifère de Roubaix-Tourcoing.

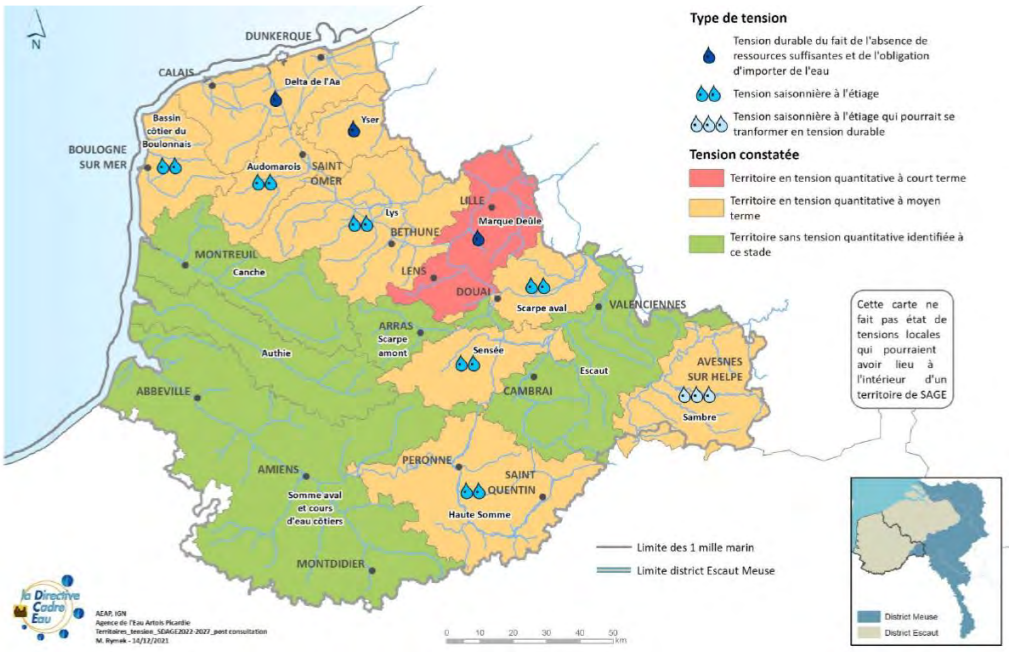
Les Hauts-de-France sont cependant confrontés à des tensions sur la ressource depuis quelques années (2017). Au 1er novembre 2023, les 5 départements des Hauts-de-France étaient toujours concernés par une restriction de l'usage de l'eau. Si le Pas-de-Calais, la Somme et l'Aisne sont en alerte renforcée, des limitations plus strictes sont appliquées dans le Nord et dans l'Oise, en crise.

[89] Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques : Ces composés sont générés par la combustion de matières fossiles (notamment par les moteurs diesels) sous forme gazeuse ou particulaire. Le plus étudié est le benzo(a)pyrène.

[90] Paramètres que l'on retrouve dans plusieurs compartiments environnementaux (air, sol, eau)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 39 : Tensions quantitaives de la ressource en eau par territoire SAGE



Source : SDAGE Bassin Artois-Picardie 2021-2027 Livret 4 Annexes

- Bassin Seine-Normandie

93 % des masses d'eau souterraines du bassin Seine-Normandie sont en bon état quantitatif mais si des tensions locales sont identifiées, elles ne concernent pas les masses souterraines situées en Hauts-de-France.

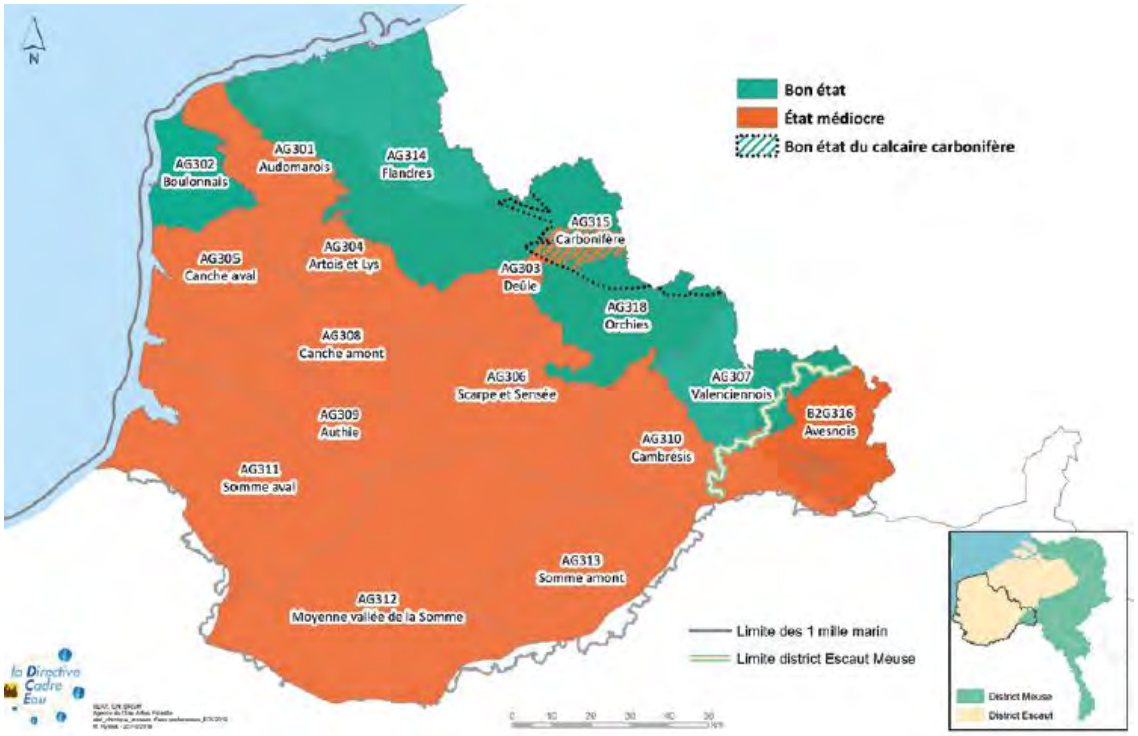
➢ *Etat chimique*

- Bassin Artois-Picardie

29% des 18 masses d'eau souterraines définies dans le bassin Artois-Picardie sont en **bon état chimique**. **Entre 2013 et 2017** et selon les règles applicables en la matière, **aucune masse d'eau n'a changé d'état.**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 40 : Etat chimique des masses d'eau souterraines (données 2012-2017)



Source : Etat des lieux des districts hydrographiques - Annexes cartographiques – Comité de Bassin Artois-Picardie – 2019

Les paramètres posant problème, c'et à dire dépassant les normes de qualité ou les valeurs seuils sont les nitrates (40% des masses), certaines molécules phytosanitaires et le tétrachloréthylène. La paramètre nickel dépasse la norme pour l'usage eau potable mais est en dessous de la valeur seuil fixée à 50 µg/l, du fait de son origine naturelle.

Pour les autres masses d'eau, l'état ne change pas avec 12 masses d'eau classées en mauvais état. Les pollutions sont essentiellement dues à la présence de glyphosates (2/3 des masses), de nitrates (40% des masses), et de triazines.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Bassin Seine-Normandie

L'état des lieux réalisé par l'Agence de l'Eau Seine-Normandie en 2019 affiche un résultat similaire sur le bassin Seine-Normandie où 30% des masses d'eau souterraines sont en bon état chimique.

Concernant les masses d'eau situées sur le périmètre des Hauts-de-France, l'état chimique des masses d'eau s'est amélioré au nord du bassin en limite avec le bassin Artois-Picardie. Ces améliorations sont notamment liées à la résorption progressive de la contamination par les métabolites de l'atrazine.

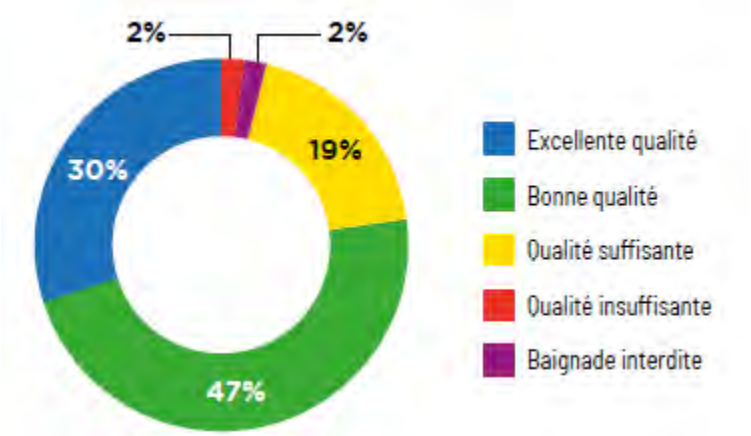
- **Qualité des eaux côtières et de transition**

Toutes les zones de production conchylicoles sont de qualité moyenne. La consommation des coquillages ne peut se faire qu'après purification. Le paramètre déclassant est l'Escherichia coli, une bactérie d'origine (fécale) humaine ou animale, traceur d'un risque sanitaire pour l'homme, lors de la consommation de coquillages. Par ailleurs, aucune contamination chimique n'a été observée.

La qualité des sites est en stagnation avec une légère tendance à l'amélioration ces dernières années.

- **Qualité des eaux de baignade**

Figure 41 : Qualité des eaux de baignade - eau de mer et eau douce sur le bassin Artois-Picardie (2018)



Source : Etat des lieux des districts hydrographiques – Comité de Bassin Artois-Picardie – Décembre 2019

Le classement 2018 montre pour l'ensemble des 43 sites contrôles que 96% des sites de baignade ont une eau qualifiée de suffisante ou d'excellente à la baignade, disposant ainsi d'une qualité d'eau suffisante au regard des normes européennes.

La dégradation de la qualité des eaux de baignade provient principalement d'une mauvaise gestion du système d'assainissement par temps de pluie. Depuis 20 ans, des progrès importants ont été effectués et à l'exception de quelques sites chroniquement dégradés (Le Crotoy, Boulogne-sur- Mer) et la tendance est à l'amélioration.

Toutefois, la station de Mers-les-Bains (bassin Seine-Normandie) présente une qualité des eaux insuffisante pour la baignade.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

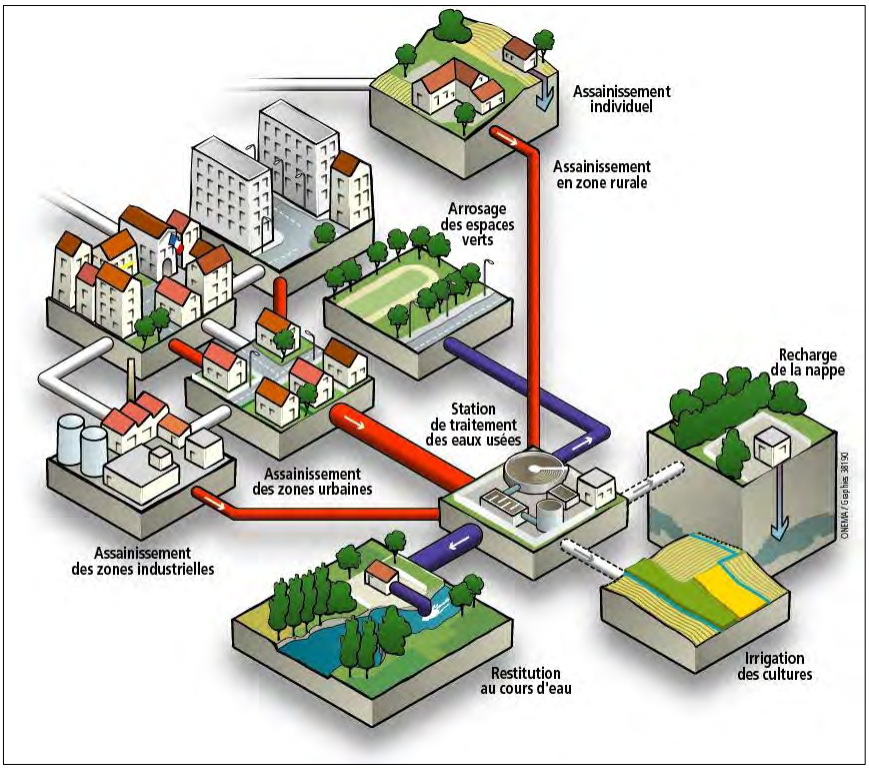
Tableau 29 : Synthèse de la qualité des eaux (bassin Artois-Picardie)

Masses d'eau	Etat										Nombre de masses d'eau
	Ecologique						Chimique		Quantitatif		
	Très bon	Bon	**Moyen**	Médiocre	Mauvais	Inconnu	Bon	Mauvais Médiocre	Bon	Médiocre	
… cours d'eau	-	14	29	13	10	-	-	66			66
… plans d'eau	-	1	3	1	-	-	-	5			5
… de transition	-	-	-	1	-	3	-	4			4
… côtières	-	4	1	-	-	-	5	-			5
Eaux de surface	**-**	**19**	**33**	**15**	**10**	**3**	**5**	**75**			**80**
… souterraines							5	12	16	1	17
Artois-Picardie	**-**	**19**	**33**	**15**	**10**	**3**	**10**	**87**	**16**	**1**	**97**
	-	24%	41%	19%	12%	4%	10%	90%	94%	6%	100%

Source : Etat des lieux des districts hydrographiques – Résumé – Comité de Bassin Artois-Picardie – Décembre 2019

- **Pressions et menaces sur la ressource en eau en Hauts-de-France**

Figure 42 : De l'eau potable à l'assainissement



Source : http://services.eaufrance.fr/gestion/services/eau-potable-assainissement/eaux-usees

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

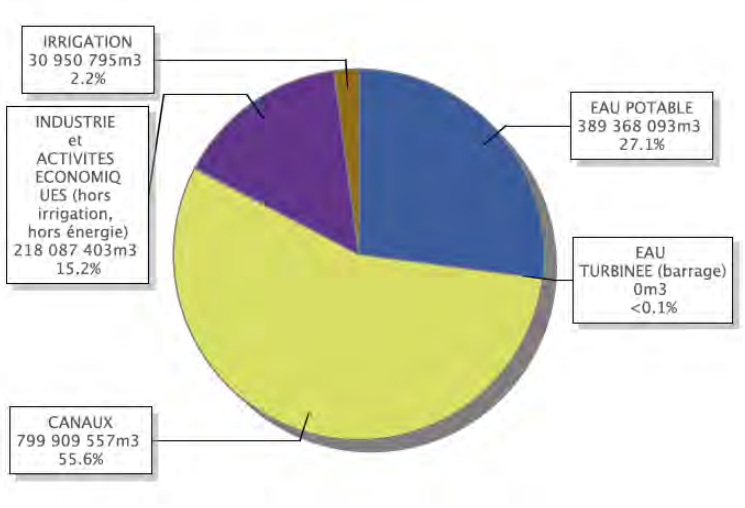
Les activités humaines engendrent des prélèvements en eaux que ce soit directement au milieu naturel (eaux superficielles, mers et océans, eaux souterraines), ou indirectement (réseau de distribution public).

La préservation de cette ressource est un enjeu d'envergure planétaire en raison de son appauvrissement croissant : le renouvellement naturel de cette ressource est fortement dégradé du fait du rythme des prélèvements qui s'accélère (accroissement de la population, modes de consommation et modèle économique linéaires), et du fait de l'urbanisation croissante (impacts significatifs sur le cycle de l'eau).

- *Des activités fortement consommatirices*

Hors production d'énergie, les prélèvements en eau tous usages confondus représentent en Hauts-de-France pour l'année 2021, **1 438 316 m³** [91].

Figure 43 : Répartition par usage des prélèvements en eau pour la région Hauts-de-France, sauf énergie (année 2021)



Source : Banque Nationale des Prélèvements en Eau

Les prélèvements sont essentiellement destinés à l'alimentation des canaux à hauteur de 55,6%. Les usages domestiques (eau potable) représentent près de 27,1% des consommations. 15,2 % des prélèvements en eaux sont liés aux activités économiques. La consommation en eau liée aux usages agricoles est ainsi relativement faible dans l'ensemble de la région (2,2% environ).

Hors réalimentation des canaux, près de 80% de la ressource en eau sollicitée pour des usages anthropiques (eau potable, agricole, industriel) est d'origine souterraine. L'eau de surface est majoritairement prélevée pour un usage industriel. L'eau souterraine est majoritairement utilisée pour la production d'eau potable[92].

[91] Source *: http://www.bnpe.eaufrance.fr/acces-donnees/codeRegion/32/annee/2021/exclureEcrasants*

[92] Source **:** *Etat des lieux des districts hydrographiques – Comité de Bassin Artois-Picardie – Décembre 2019*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ *Des pollutions d'origines multiples*

Les activités humaines sont à l'origine des rejets directs ou indirects (par lessivage ou lixiviation) dans les eaux superficielles et souterraines, qui peuvent créer des pollutions chroniques (concentrations résiduelles en aval du système de traitement) ou accidentelles (dysfonctionnement du procédé de traitement, ou rejets illégaux).

La pollution des eaux peut avoir diverses origines : la filière agricole (engrais, pesticides), l'industrie (substances dangereuses, métaux lourds), les particuliers (nutriments, médicaments), les transports (pollutions accidentelles d'hydrocarbures et autres matières chimiques dangereuses), etc.

Les principaux types de pollution des milieux aquatiques, leurs sources et conséquences sont repris dans les tableaux suivants.

Tableau 30 : Types de pollutions présentes dans les milieux aquatiques (1/2)

Type de pollution	Sources/Causes	Conséquences/effets
Matières organiques	Rejets industriels en particulier des secteurs chimie, papeterie, textile, agroalimentaire, agriculture (élevage). Dans une moindre mesure, l'accumulation des feuilles dans l'eau.	Asphyxie du milieu par consommation de l'oxygène dissous. Toxicité de la charge organique faiblement biodégradable.
Matières en suspension	Les particules peuvent transporter différents types de pollution (organiques, métalliques, …).	Augmentation de la turbidité préjudiciable à la photosynthèse, à la respiration des poissons, à la qualité microbiologique de l'eau et colmatant les milieux aquatiques.
Matières azotées et phosphore	Rejets industriels et domestiques, élevages intensifs, épandages de déjections animales, lisiers.	Eutrophisation des milieux aquatiques par excès de matières nutritives pour les végétaux conduisant à l'asphyxie des milieux. Toxicité de l'ammoniaque et des nitrites pour la faune aquatique. Les nitrates peuvent engendrer chez les nourrissons un empoisonnement du sang par blocage de l'hémoglobine interdisant le transport de l'oxygène.
Minérale par les sels (chlorures et sulfates)	Rejets domestiques, agricoles (lessivage des engrais par les eaux de pluie).	Toxicité directe pour la faune ou la flore des milieux.

Source : http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/Principaux-polluants.html

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 31 : Types de pollutions présentes dans les milieux aquatiques (2/2)

Type de pollution	Sources/Causes	Conséquences/effets
Métaux	Rejets de métaux des secteurs chimie, métallurgie, traitement de surface.	A des doses importantes, les éléments métalliques peuvent se révéler très nocifs. La pollution métallique des milieux aquatiques pose un problème particulier car non dégradable. Elle a tendance à se concentrer dans les organismes vivants. Les effets toxicologiques varient suivant le métal et sa forme chimique : les composés organiques sont généralement plus toxiques. Les troubles les plus fréquents sont d'ordre respiratoire, digestif, nerveux ou cutané. Certains métaux sont également considérés comme cancérigènes : Arsenic, Nickel, Chrome VI.
(micro) Polluants organiques (plus ou moins) toxiques	Produits organo-chlorés, benzène-toluène-xylène et leurs dérivés, hydrocarbures aromatiques polycycliques, pesticides et autres biocides.	Les insecticides sont généralement les pesticides les plus toxiques. Ce sont des polluants organiques persistants subissant trois types de phénomènes (transformation, rétention, transport). Ils s'absorbent sur les matières en suspension et s'accumulent dans certains compartiments (sédiments, matières organiques, chaîne alimentaire). Selon leurs formes et propriétés chimiques, ces substances et/ou leurs produits de dégradation sont toxiques, mutagènes et/ou cancérogènes et/ou perturbateurs endocriniens..
Radio-éléments (pollution radio-active)	Retombées radio-actives accidentelles	Contamination à très court terme des nappes superficielles et à plus long terme des nappes souterraines et de certains sédiments.
Physico-chimique	Rejets industriels, thermiques (eaux de refroidissement)	Modification du PH de l'eau, de sa couleur et de son goût.

Source : http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/Principaux-polluants.html

- *Qualité des eaux distribuées*

Sur le périmètre du bassin Artois-Picardie, les nappes d'eau souterraines contribuent pour près de 94% à l'alimentation en eau potable.

Comme pour l'ensemble du territoire français, la qualité des eaux destinées à la consommation humaine dans la région est globalement bonne.

De même, concernant le territoire de la CT vallées d'Oise pour le bassin Seine-Normandie, la quasi-totalité des prélèvements pour l'eau potable se fait dans la nappe souterraine. Seule la prise d'eau d'Englancourt sur l'Unité Hydrographique de l'Oise amont est superficielle.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La qualité de l'eau souterraine fait l'objet d'un double contrôle : d'une part par l'Agence de l'eau pour les normes environnementales, et d'autre part par l'Agence Régionale de Santé (ARS) pour les normes sanitaires.

Selon une étude[93] publiée en janvier 2017 par UFC-Que Choisir, les pollutions agricoles sont les premières causes de non-conformités tous critères confondus. Les principales zones où l'eau du robinet est contaminée en pesticides correspondent aux zones de cultures intensives. En Hauts-de-France, ces zones concernent les départements du Pas-de-Calais, de l'Aisne et de l'Oise (grandes cultures, polycultures et maraichage).

Concernant les nitrates, bien qu'ils constituent la deuxième pollution rencontrée, ils sont cependant loin derrière les pesticides, avec 0,8% de l'ensemble des réseaux de distribution français. En Hauts-de-France, les réseaux d'eau potable contaminés sont situés dans les départements du Pas-de-Calais et de la Somme qui correspondent aux zones de grandes cultures déjà vues précédemment.

Comme pour l'ensemble du territoire national, si la qualité est au rendez-vous dans les grandes et moyennes villes, il n'en va pas de même dans les petites communes. En effet, les analyses non-conformes sont retrouvées essentiellement dans des villes de moins de 30 000 habitants et plus particulièrement dans des petites communes situées en zone rurale. Ainsi, pour l'ensemble des critères analysés, les communes où ont été relevés des dépassements des normes, comptent en moyenne 500 habitants. La présence de pollutions dans ces petites communes s'explique avant tout par la faiblesse de leurs capacités financières, le manque de personnel et la vétusté des réseaux de canalisation.

- Cas particulier du perchlorate[94]

A la suite de la détection d'ions perchlorates dans un captage d'eau de la métropole lilloise, des campagnes d'analyses réalisées à l'initiative des distributeurs d'eau privés de la région, ont mis en évidence, en 2011, une présence diffuse d'ions perchlorates dans un grand nombre de captages d'eau des départements des hauts-de-France.

La présence des perchlorates n'avait pas de lien avec les activités industrielles locales mais compte tenu du passé historique de la région, cette pollution spécifique pourrait provenir des nitrates entrant dans de nombreuses munitions tirées lors de la première guerre mondiale, en particulier, sur la ligne de front qui se trouvait entre la plaine de Flandres (ex-bassin minier) et le plateau d'Artois et des engrais importés en contenant naturellement. Des arrêtés préfectoraux de restriction d'usage ont été pris en octobre 2012 pour protéger les populations les plus sensibles.

205 communes du Nord étaient alors concernées par le phénomène et 338 communes dans le Pas-de-Calais. L'arrêté préfectoral complémentaire du 12 septembre 2014 a actualisé le nombre de communes concernées (192 pour le département du Nord).

- **Risques sanitaires liés à la qualité de l'eau potable**

Les agents microbiologiques pathogènes potentiellement présents dans l'eau destinée à la consommation humaine sont essentiellement des bactéries, des virus ou des protozoaires. En France métropolitaine, ils peuvent être à l'origine de maladies infectieuses essentiellement des gastro-entérites aigües.

[93] *« Où peut-on boire de l'eau du robinet en France et comment préserver cette ressource ? »* UFC – QUE CHOISIR – Service des études – janvier 2017

[94] *Source : https://www.hauts-de-france.ars.sante.fr/une-eau-potable-de-qualite*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ingérés en trop grande quantité, les nitrates ont des effets toxiques sur la santé humaine : dans l'organisme humain, les nitrates se transforment en nitrites.

Ces derniers peuvent présenter un risque pour la santé, par la modification des propriétés de l'hémoglobine du sang en empêchant un transport correct de l'oxygène par les globules rouges. Chez les très jeunes enfants de moins de 6 mois, cette maladie appelée méthémoglobinémie, provoque des cyanoses parfois sévères. Les femmes enceintes et les nourrissons sont les populations les plus sensibles.

Enfin, les effets à long terme sur la santé d'une exposition à de faibles doses de pesticides sont difficiles à évaluer.

Ressouce en eau : Compartiment moyennement sensible

- **Des mesures de protection de la ressource en eau**

La gestion durable de l'eau repose sur un grand nombre de textes internationaux, européens et nationaux.

➢ *Directives européennes et réglementation nationale*

La directive européenne cadre sur l'eau de 2000 (DCE)[95] définit un cadre juridique par lequel les Etats membres s'engagent dans la protection et la reconquête de la qualité des eaux et des milieux aquatiques.

D'autres directives accompagnent la DCE dont la directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration, ainsi que la directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau. Concernant les eaux marines, la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) constitue le cadre juridique de la gestion des eaux côtières.

Au niveau national, la loi du 16 décembre 1964 a défini les 6 bassins hydrographiques ainsi que leur gestion par des Comités de bassin et les Agences de l'eau.

Imposés par la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 à l'échelle des bassins versants, les SDAGE valable pour 6 ans et leur déclinaison locale en SAGE proposent des actions pour la gestion des eaux et la protection des milieux aquatiques.

Par ailleurs, afin de réduire l'impact de l'agriculture sur la qualité des eaux et de se conformer à la Directive 91/676/CE du Conseil du 12 décembre 1991 concernant la protection des eaux contre la pollution par les nitrates à partir de sources agricoles (dite, Directive Nitrate), le Ministère de l'Agriculture et le Ministère de l'Environnement ont mis en place un programme d'actions de protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole.

Ce programme d'actions a été modifié par l'arrêté du 11 octobre 2016 modifiant l'arrêté du 19 décembre 2011 relatif au programme d'actions national à mettre en oeuvre dans les zones vulnérables afin de réduire la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole. Cette modification fait suite à l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne du 4

[95] Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Elle a été transposée en droit français par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

septembre 2014 ayant condamné la France pour manquement à la bonne application d'un certain nombre de mesures de la Directive Nitrate.

➢ *Protection des aires d'alimentation des captages*

La protection de la ressource en eau est une priorité pour la production d'eau potable.

Fin novembre 2023, la région Hauts-de-France comptait 176 aires d'alimentation de captages[96].

La notion de périmètre de protection a été définie pour la premières fois dans la loi du 15 février 1902. L'instauration des périmètres de protection des points de prélèvements d'eau pour l'alimentation ets rendue obligatoire par la loi du 16 décembre 1964.

Par ailleurs, contre les pollutions locales, ponctuelles et accidentelles, la réglementation instaure ainsi des Périmètres de Protection autour des Captages d'eau (PPC) rendus obligatoires par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (article L.1321-2 du code de la santé publique) et mis en œuvre par les Agences Régionales de Santé (ARS).

- **Perspectives d'évolution des pressions sur la ressource en eau en Hauts-de-France**

➢ *Tendances sur les consommations*

▪ Usages domestiques

L'eau potable est produite à partir d'eaux brutes, superficielles ou souterraines qui sont généralement de meilleure qualité que les eaux superficielles. Le choix de la ressource s'effectue en fonction du couple quantité/qualité.

En 2021, **389,4 Millions de m^3** ont été prélevés pour l'alimentation en eau potable de la population de la région Hauts-de-France dont 93 % proviennent des eaux souterraines en région.

En 2021, l'Observatoire des services publics d'eau et d'assainissement estime que chaque français utilise en moyenne 148 litres d'eau potable par jour, soit une consommation domestique de 54m^3 par habitant et par an[97].

Ce chiffre est globalement stable au cours du temps puisqu'en 2014, la consommation journalière moyenne en eau potable s'élevait à 144,6 litres, soit une consommation domestique de 52,79m^3 par habitant et par an.

Cette moyenne nationale masque cependant de fortes disparités territoriales, le niveau de consommation étant notamment lié au climat, à la pression touristique et à la présence de piscines privées et de jardins. Ainsi, les consommations moyennes domestiques d'eau potable par habitant sont supérieures à la moyenne nationale dans des départements tels que les Bouches-du-Rhône (181 litres par jour), la Vendée (173 litres par jour) ou le Gard (159 litres par jour), tandis qu'elles sont plus faibles dans d'autres départements, notamment le **Nord** (97 litres par jour), le **Pas-de-Calais** (112 litres par jour) ou la Gironde (132 litres par jour).

[96] Source : Portail « Aires d'alimentation de captage » Centre de ressources « Captages » piloté par l'Office français de la biodiversité

[97] Source : Eaufrance

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Selon les données de l'Insee[98], la consommation d'eau des Français a diminue ces 10 dernières années. Ce constat est partagé par le CESER Hauts-de-France dans son rapport[99] publié en 2022 préconisant une « grande politique de l'eau en Hauts-de-France ».

Ce rapport identifie en particulier plusieurs facteurs susceptibles d'expliquer cette tendance :

- un renouvellement des appareils électro-ménagers plus économes en eau ;
- la composition du ménage et les revenus du foyer ;
- le prix de l'eau et ses modalités de tarification ;
- les actions de sensibilisation sur les enjeux de l'économie de la ressource.

Le scénario d'évolution retenu par le CESER s'appuie sur une diminution de la consommation grâce à une meilleure compréhension et intégration des enjeux relatifs à la quantité d'eau disponible et à l'augmentation des tarifs.

- Prélèvements pour l'industries et les activités économiques

Concernant les tâches industrielles, l'eau réunit un ensemble de propriétés physiques et chimiques. Elle peut devenir un solvant, une matière première, un fluide de nettoyage des équipements et produits fabriqués, ou encore un fluide thermique servant au fonctionnement d'une chaudière ou au refroidissement d'une installation.

Ces propriétés expliquent pourquoi l'eau est impliquée dans la plupart des fabrications industrielles car elle permet de réaliser de nombreuses fonctions ou opérations comme :

- le lavage d'objets, de récipients, de canalisations, de sols d'ateliers ;
- le chauffage ou le refroidissement d'objets, de milieux liquides ou gazeux ;
- la réalisation de réactions chimiques (une forte proportion des chimies minérale et organique se déroule en milieu aqueux) ;
- le transport d'objets par canalisations ouvertes ou fermées…

Dans le cas de la production d'électricité, la consommation nette d'eau est faible, l'essentiel de l'eau prélevée étant restitué au milieu.

Au niveau national, sur l'ensemble des prélèvements soumis à redevance, la production d'énergie (hors barrage hydroélectrique) avec 18 Mdm^3 en 2020[100], est le plus gros préleveur d'eau (51,2 % du total d'eau prélevé en France), dont 99 % sont destinés au refroidissement des installations productrices d'électricité.

Le second préleveur est l'industrie et les activités économiques : 2,5 Mdm^3 en 2020, soit 7,1 % de l'eau totale prélevée.

---

98 « *Indicateurs pour le suivi national du développement durable – Objectif 6 : Gestion durable de l'eau pour tous* » Insee - publié le 19 janvier 2023

99 « *Vers une grande politique de l'eau en Hauts-de-France* » Rapport du CESER Hauts-de-France - avril 2022

100 Source *: « L'infographie annuelle de la BNPE 2020 »* BNPE - Edition 2023 – Extraction des données de août 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Au niveau national, la diminution des prélèvements en eau utilisés directement par les activités industrielles ou autres activités économiques est progressive depuis 1994 (-1,6% par an en moyenne). En 2020, les prélèvements sont inférieurs de 42 % à ceux enregistrés en 1994.

Cette diminition s'explique principalement par le ralentissement de certaines activités industrielles, l'amélioration de process plus économes et le recours à des systèmes de circuits fermés.

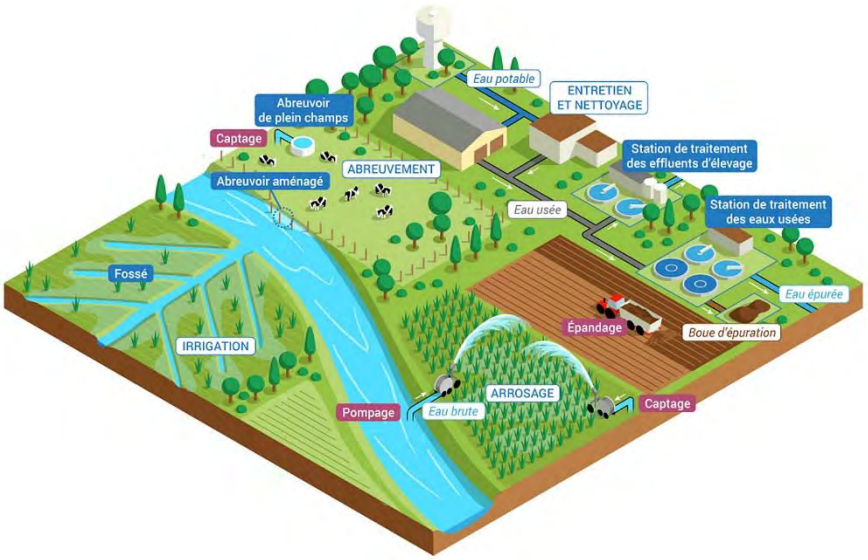
En Hauts-de-France, la disparition progressive du tissu industriel ainsi que les économies d'eau faites par les industries existantes semblent être les 2 raisons majeures de cette baisse.

- Prélèvements et usages agricoles

En agriculture, l'eau douce est principalement utilisée pour l'alimentation du bétail et l'irrigation.

En 2020, les surfaces agricoles irriguées en France représentent 6,8%[101] de la surface agricole utilisée (SAU), soit plus de 1,8 M d'hectares. L'irrigation mobilise au moins 80 % des prélèvements d'eau agricoles.

Figure 44 : Les usages de l'eau et des milieux aquatiques pour l'agriculture



Source : Agence française pour la biodiversité/Réalisation Mathieu Nivesse (d'après OIEau) 2018

Sur la période 2008-2020, les prélèvements pour usages agricoles, essentiellement consacrés à l'irrigation, varient sensiblement selon les années, en lien notamment avec le régime des précipitations. Ils atteignent un point bas en 2014 avec 2,1 Md m^3, dans un contexte de forte pluviométrie estivale, et un point haut en 2020 (3,4 Md m^3), année marquée par une forte sécheresse estivale sur une large partie du territoire.

[101] Source « *Eau et agriculture* » INRAE – avril 2023 *https://www.inrae.fr/dossiers/gestion-ressource-eau/eau-agriculture*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

De manière générale, l'importance du total des volumes prélevés par l'agriculture est liée à la nature des cultures (leurs besoins en eau), à la taille des superficies cultivées, au mode d'irrigation utilisé (techniques mises en oeuvre) et aux conditions météorologiques.

Si la SAU irriguée en région Hauts-de-France reste inférieure à la moyenne nationale, le recensement agricole de 2020 fait apparaitre une forte progression (+5%) des surfaces irrigables. Contrairement à la tendance nationale, en région Hauts-de-France où l'irrigation est peu présente, les prélèvements sont essentiellement en eau souterraine.

Etant donné que l'irrigation intervient en complément des apports pluviométriques, soit pour améliorer les rendements, soit pour compenser les périodes de sécheresse, le niveau de l'ensemble des prélèvements agricoles peut donc évoluer inversement à la pluviométrie lorsque celle-ci varie de façon importante. Il est donc difficile d'établir une tendance d'évolution pour le secteur agricole ; l'étude de ce lien nécessite de tenir compte d'échelles géographiques et de temps relativement détaillées.

- *Ettefs retardés des pollutions anthropiques*

Concernant la qualité des eaux, on observe sur la période 1997/98-2016/17, une augmentation[102] (souvent forte) de la teneur en nitrates sur le territoire régional pour les eaux souterraines ; ce qui impacte également la **qualité des eaux distribuées**.

Cependant, les nitrates emportés par les eaux d'infiltration au cours d'une année ne proviennent que pour une faible part des engrais apportés cette même année car l'essentiel est issu de la production de nitrates par la matière organique morte des sols, c'est-à-dire des nitrates épandus les années précédentes et stockés[103]. À ceci s'ajoute parfois la lenteur de la progression de l'eau d'infiltration dans les sols.

Il appraît donc qu'à chaque épandage, la contribution à la contamination des eaux est faible mais d'année en année, ces contributions « *retardées* » s'additionnent les unes aux autres et les quantités de nitrates lessivés atteignant les nappes augmentent. C'est ainsi que la pollution actuelle des nappes souterraines provient de 20 à 30 années d'épandage d'engrais. Même si la fertilisation des sols s'arrêtait aujourd'hui, il faudrait attendre plusieurs décennies avant de retrouver une situation normale.

- *Perspectives d'évolution à l'horizon 2040*

Dans le cadre de la préparation du SDAGE 2022-2026, l'Agence de l'eau Artois-Picardie a réalisé en 2019, un état des lieux du bassin Artois-Picardie. Ce document intègre dans sa partie « *6 : Evolution à l'horizon 2027* » un chapitre intitulé « *Scénario d'évolution tendancielle* » de la situation à 2040.

Afin de couvrir le spectre le plus large des situations probables, 3 scénarios tendanciels ont été conçus :

- Une variante A de ce scénario qui s'appuie sur des hypothèses optimistes ;
- Un scénario « *de base* » qui extrapole les tendances à l'œuvre sans imaginer de ruptures ou de politiques volontaristes ;
- Une variante B de ce scénario qui s'appuie sur des hypothèses pessimistes.

[102] Source : « *Concentrations en nitrates d'origine agricole dans les cours d'eau et les eaux souterraines en France - Données 2016-2017* » Office International de l'Eau – Edition 2019
[103] *http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/doseau/decouv/degradation/07_pollution.htm*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Au regard des caractéristiques particulières du bassin Artois-Picardie, 3 grandes thématiques émergent ainsi : la consommation d'eau potable, l'agriculture et l'artificialisation des sols.

Tableau 32 : Scénarios d'évolution pour le bassin Artois-Picardie à l'horizon 2040

	Famille de facteurs SANDRE[104]	Facteurs d'évolution	Tensdances sur les 15 dernières années	Evolution d'ici 2040		
				Scénario optimiste	Scénario de base	Scénario pessimiste
Consommation d'eau	A l'échelle du territoire	Nb d'habitants	→	→	↗	↗↗
		Nb de ménages	↗	↗↗		
		Taille ménages	↘	↘↘		
	A l'échelle individuelle	Conso équipements (électro ménager, récup eau, piscines)	↘ (équipements moins cons. d'eau)	↘	→	↗↗
		Volume consommé par habitant	↘ Prise de conscience accrue de l'importance des économies d'eau			
	Exogènes	Chaleurs	↗	↗ à ↗↗		
	Volumes domestiques consommés		→	↘↘	→	↗
	Activités assimilées domestiques			Même évolution que pour les ménages		
Agriculture	Marchés et cours mondiaux	Coût de l'énergie	↗	↗↗		
		Ouverture marchés	→	Accélération des tendances passées		
	Attentes et modes de consommation de la société		Consommer mieux selon son rythme de vie			
	Débouchés		Développement marchés de niche			
	Démographie agricole	Nbre chefs d'exploitation	↘↘	↘		↘↘
	Intégration de l'environnement	Surfaces en herbe	↘↘	→	↘	→
		Modes de production	Conventionnel : 94% AB : 3% Intégré : 2% Raisonné : 1%	C : 0% AB : 37% I : 37% R : 26%	Conventionnel : 40% AB : 15% Intégré : 15% Raisonné : 30%	
	Changement climatique		↘↘	Optimisation des pratiques et des rotations		Pratiques intensives
Artificialisation des sols	Démographie	Evolution de la location de l'habitat	- 60% de logts individuels -2% de logts collectifs	Densification de l'habitat		Etalement urbain
	Création de bâtiments, aménagements infrastructures associées	N^{lles} surfaces c^{tres} commerciaux	↗	↘	↗	↗↗
		Surf'aces plateformes logistiques	+ 1 300 ha en 2017	+ 600 ha (lié au port de Dunkerque et au canal Seine-Nord Europe)		
		Nbre n^{lles} routes	↗	↘	↗	
	Surfaces artificialisées		↗	↗	↗	↗↗

Source : Etat des lieux des districts hydrographiques – Résumé – Comité de Bassin Artois-Picardie – Décembre 2019

Légende du tableau en orange les évolutions négatives, en bleu celles qui sont positives
↘↘ au moins -20% : ↘ entre -20 et -5% : →
↗ entre +5% et +20% : ↗↗ au moins +20%

[104] Service d'Administration Nationale des Données et Référentiels sur l'Eau

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Concernant le bassin Seine-Normandie, l'état de lieux réalisé en 2019 dans le cadre du futur SDAGE du bassin, développe dans son chapitre « *5 Projection des pressions en 2027, sans action nouvelle* » un scénario « *tendanciel* » qui aboutit aux conclusions suivantes :

- *« En termes de pression démographique locale, les déséquilibres que connait aujourd'hui le bassin pourraient s'amplifier ;*
- *L'imperméabilisation des sols devrait s'accroître ;*
- *Concernant les activités économiques, si le déclin de certains secteurs industriels comme la sidérurgie et la métallurgie risque de se poursuivre, d'autres secteurs sont en croissance tendancielle, comme l'industrie agro-alimentaire et la santé ;*
- *L'agriculture pourrait être marquée par l'augmentation tendancielle de l'évapotranspiration avec le changement climatique, et en conséquence une demande croissante pour le développement de l'irrigation ;*
- *Le contexte pourrait par ailleurs induire une poursuite du retournement des prairies, de la disparition des haies, de l'augmentation de l'usage des produits phytosanitaires et une stabilisation de l'usage des nitrates.* ».

Qualité et quantité de la ressource en eau : Evolution potentiellement défavorable

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Synthèse sur la ressource en eau : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

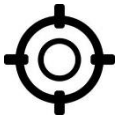
Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives



Ressource en eau



Principaux documents de planification et de gestion

Principaux documents de planification :
SDAGE des bassins Artois-Picardie (2022-2027) et Seine-Normandie (2022-2027).
SAGE : Déclinaison locales des SDAGE
Protections et surveillances :
Périmètres de Protection autour des Captages (PPC)
Surveillance la qualité de l'eau :principalement ARS (Agence Régionale de Santé) et Agences de l'eau

Sensibilité du territoire

Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
La ressource en eau est globalement abondante, la quasi-totalité des masses d'eau souterraine sont en bon état quantitatif.	⇘	Des déséquilibres territoriaux en termes de pressions sur la ressource	?
Concernant l'industrie (hors énergie) et l'alimentation en eau potable, les volumes prélevés tendent à diminuer depuis plusieurs années.	⇗	Une qualité des cours d'eau qui ne montre pas d'amélioration significative ces dernières années : seuls 14,9 % du linéaire de rivières sont considérés en bon état chimique et le bon état écologique concerne moins d'1/3 des cours d'eau	⇗
Une grande majorité des captages sont protégés par une DUP sur leur périmètre de protection.	⇗	Des milieux aquatiques vulnérables à cause notamment de la forte concentration de population sur de nombreuses zones et la présence d'activités économiques (industries, agriculture) responsables de la dégradation de la qualité des eaux souterraines et superficielles.	⇗
Une qualité des eaux distribuées globalement bonne.	⇗	Les nitrates, produits phytosanitaires et leurs métabolites sont les principaux facteurs de risque de la non-atteinte du bon état pour la grande majorité des masses d'eau de la région	⇗

Compartiment moyennement sensible

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Baisse tendancielle des consommations en eau	évolution favorable
Artificialisation des sols freinée grâce à la maitrise de la consommation foncière (objectif ZAN)	
Une tendance à la dégradation de la qualité chimique des eaux souterraine (« *effet retardé* » des pollutions par les nitrates et pesticides)	évolution incertaine
Des demandes croissantes pour l'irrigation dues aux épisodes de sécheresse plus fréquents	évolution défavorable
Qualité et quantité de la ressource en eau : évolution potentiellement favorable	

Qualité de la ressource en eau - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Réduire les rejets de polluants d'origine agricole et industrielle
Enjeu ❷	Accompagner les politiques de gestion de l'eau, des milieux aquatiques et côtiers
Enjeu ❸	Restaurer le cycle naturel de l'eau (Infiltration des eaux pluviales, zones d'expansion des crues, évapotranspiration) et la dynamique des cours d'eau

Quantité de la ressource en eau - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Anticiper et gérer les besoins et les prélèvements dans les masses d'eau superficielles et souterraines
Enjeu ❷	Réduire les conflits d'usage
Enjeu ❸	Favoriser les économies pour retrouver un bon état quantitatif de la ressource en eau

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.3. MILIEU NATUREL

Cette partie traite des thématiques environnementales du milieu naturel, à savoir les habitats naturels et continuités écologiques, la biodiversité (faune et flore), le réseau « *Natura 2000* », les services écosystémiques et les paysages.

II.3.a Biodiversité, habitats naturels et continuités écologiques

- **Définitions**

Selon la Convention sur la diversité biologique de 1992[105], la **diversité biologique** est définie comme la « *variabilité des organismes de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes (…) et les complexes écologiques dont ils font partie. Cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes* ».

L'Evaluation Française des Écosystèmes et des Services Écosystémiques (EFESE) définit les biens et **services écosystémiques** comme des avantages socio-économiques retirés par l'Homme de son utilisation durable des fonctions écologiques des écosystèmes.

- **Etat des lieux : Une grande diversité d'habitats**

La région présente une grande diversité d'habitats, en lien avec sa situation géographique, sa géologie, son climat et les activités humaines actuelles et passées qui ont contribué à l'émergence de territoires riches et contrastés : littoral très diversifié au nord et à l'ouest, paysages bocagers dans la Thiérache et l'Avesnois, prémices du massif ardennais à l'est, grandes étendues forestières dans l'Oise, bassin minier se prolongeant jusqu'en Belgique ou encore vallées alluviales de la Somme ou de l'Escaut.

[105] La Convention sur la diversité biologique (CDB) est l'une des trois conventions signées au Sommet de la Terre, à Rio de Janeiro (Brésil) en 1992 ; les deux autres conventions étant la Convention sur les Changements Climatiques et la Convention de lutte contre la désertification

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 45 : Les grands types d'habitats en Hauts-de-France

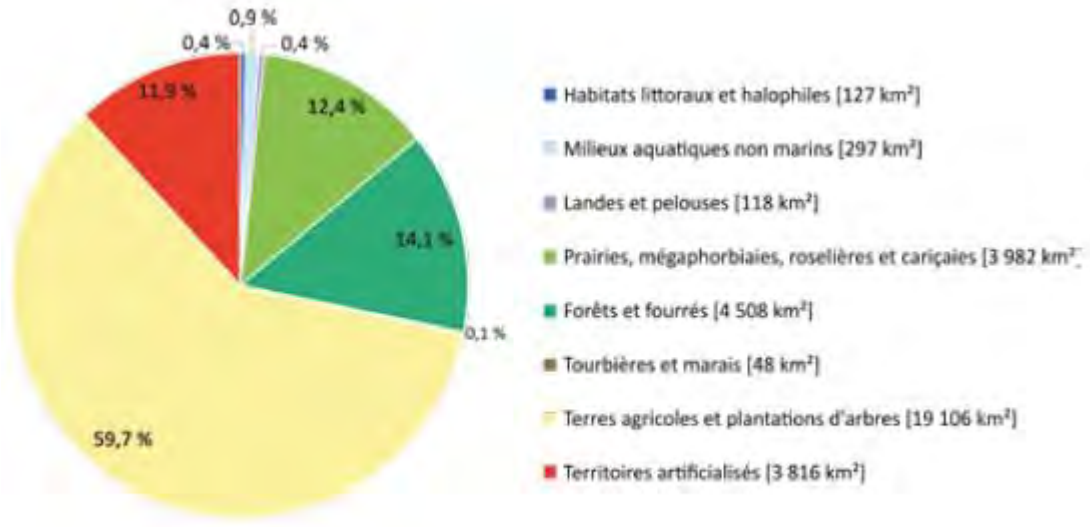


Source : « Etat des lieux de la biodiversité Hauts de France 2019 » Observatoire de la biodiversité des Hauts-de-France – Mai 2020

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ *Occupation du sol*

Figure 46 : Les milieux naturels et anthopiques des Hauts-de-France



Source :« Etat des lieux de la biodiversité Hauts de France 2019 » Observatoire de la biodiversité des Hauts-de-France – Mai 2020

En 2019, l'occupation du sol en région Hauts-de-France est la suivante :

- Avec 1,9 M d'ha, les terres agricoles prédominent sur l'espace régional. Elles occupent 60% (dont près de 60% de terres arables) de la superficie des Hauts-de-France (8% de la surface agricole française) ;

  Au nord, la diversité des plaines est à souligner : watergangs pour la plaine maritime, nombreuses prairies du Haut Artois, fermes et arbres isolés des Flandres, prairies bocagères bordant les villages du Cambrésis. Les bocages de l'Avesnois, du Boulonnais, la plaine de la Scarpe et de nombreux fonds de vallées se différencient également par la nature de leurs sols. Le marais audomarois, les marais des bas champs picards, le Haut Pays d'Artois (Guînes, Ardres…), le val de Sensée présentent quant à eux une mosaïque dessinée par le réseau hydrographique, les parcelles agricoles, prairiales, maraîchères ;

  Plus au sud, loin d'être une vaste plaine monotone, le territoire picard possède une riche palette d'ambiances paysagères que l'agriculture a largement contribué à façonner. Si les paysages d'open-field caractérisent la partie centrale de la Picardie, l'élevage permet aussi de mettre en valeur des terres agricoles moins propices aux grandes cultures, notamment dans le Vimeu et la Thiérache ou encore dans le Pays de Bray ou le nord-ouest de l'Oise ;

- D'après le dernier inventaire forestier[106], la forêt couvre 481 milliers d'hectares en Hauts-de-France, soit 15 % de la surface régionale et à peine 3 % de la surface boisée française. L'Aisne et l'Oise sont deux fois plus boisés que les trois autres départements. Comme pour l'ensemble du territoire national, les forêts privées

[106] Source *: « https://inventaire-forestier.ign.fr/ »* données au 22 septembre 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

occupent les trois quarts des surfaces boisées de la région. Les feuillus, principalement des chênes, frênes, hêtres et peupliers, constituent 90 % des essences forestières présentes dans la région ;

- Enfin, les espaces artificialisés couvrent près de 12 % du territoire régional, ils sont principalement concentrés sur l'aire métropolitaine de Lille qui associe la métropole lilloise [107] à la vaste conurbation urbaine du bassin minier. L'urbanisation est également importante au sud de la région, notamment autour de la vallée de l'Oise aval.

➢ *Milieux et habitats*

La région Hauts-de-France dispose d'une grande diversité de milieux naturels : bocages, massif ardennais, grandes étendues forestières, bassin minier et vallées alluviales.

L'Avesnois-Thiérache est sans nul doute le secteur de **bocage** le mieux préservé avec une mosaïque de mares, haies, vieux arbres et vergers de haute tige, même si la situation du bocage y reste fragile.

Outre des fonctions utilitaires (économiques, hydrolologique, climatique, loisirs…), la **forêt** est nécessaire à la sauvegarde du patrimoine naturel. Les milieux naturels forestiers ne représentent que 15% du territoire régional contre 31% pour la France métropolitaine, soit plus de 100 000 ha de forêt publique et 380 000 ha (79%) de forêts privées, principalement réparties au sud de la région avec par exemple 60 000 ha cumulés des forêts de Saint-Gobain, Compiègne et Chantilly qui constituent le plus grand continuum forestier au nord de Paris.

Les conditions spécifiques des **terrils** favorables à l'installation d'espèces rares, voire inconnues auparavant dans la région peuvent également favoriser l'expression de nouvelles formes chez une même espèce.

Zones épuratrices, stockage de l'eau, aires de loisirs, espaces agricoles, champs d'expansion des crues, réservoir de biodiversité, **les vallées alluviales** (Oise, Aisne, Scarpe, Escaut, Lys…) par leurs multiples fonctions, sont de véritables infrastructures naturelles qui rendent à l'ensemble de nombreux services écosystémiques.

Le **littoral** des Hauts-de-France est un espace remarquable de dunes maritimes, falaises, plages de galets, etc., abritant des espèces exceptionnelles (Liparis de Loesel, Violette de Curtis, Sterne naine, Crapaud calamite…).

La région comporte **5 zones humides** de type RAMSAR d'intérêt majeur pour la protection des oiseaux (le Marais audomarois, la Baie de Somme, les Marais de Sacy, les Vallées de la Scarpe et de l'Escaut et les Vallées de la Somme et de l'Avre).

➢ *Flore et faune*

En 2019, les Hauts-de-France abritent près d'un tiers (28%) de la flore métropolitaine indigène (1 368 espèces de plantes vasculaires indigènes sur 4 982 recensées en France). Parmi les originalités de la flore indigène, 40 espèces d'orchidées [108] sauvages sont recensées ainsi que 7 plantes carnivores.

[107] 1/3 des sols artificiliasés de la region sont localisés dans le Département du Nord

[108] Source : « *Orchidées sauvages des Hauts-de-France* » CPIE Val d'Authie – Document pédagogique - 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

La faune des Hauts-de-France est assez représentative de la faune française, surtout pour les plus gros animaux. La région héberge un peu moins de la moitié de la faune vertébrée métropolitaine (524 espèces sur les 1 112 parmi les oiseaux, les mammifères, les amphibiens, les reptiles et les poissons)[109].

- **Dispositifs de protection et de restauration des espaces naturels**

La préservation et la conservation de la biodiversité font l'objet de nombreux textes internationaux (conventions de Washington, de Berne, sur la diversité biologique, de Ramsar, protocole de Nagoya, objectifs d'Aichi, etc.). Les objectifs sont de ralentir l'érosion de la biodiversité et de protéger les sites les plus remarquables.

Un ensemble d'outils de protection ou de gestion visent à préserver cette richesse. Pour autant, les surfaces dévolues aux milieux naturels ou semi-naturels sont réduites et fragmentées. Les pressions de l'étalement urbain et de l'artificialisation non maîtrisée sont autant de menaces sur la faune, la flore et les milieux naturels. En dehors de certains milieux et espèces ayant fait l'objet d'une attention forte, l'érosion de la biodiversité se poursuit.

Afin de préserver le patrimoine naturel de nombreux outils existent :

- **Les zonages d'inventaires :** outils de connaissance du patrimoine naturel qui permettent de justifier la richesse des espaces naturels ;
- **Les périmètres de gestion** : outils qui permettent de mettre en œuvre une démarche de territoire dans un espace géographique donné ou des actions (absence de maîtrise foncière) en faveur de la préservation des espaces naturels, agricoles ou forestiers ;
- **Les protections réglementaires** : outils qui, dans un secteur géographique bien délimité et où la biodiversité est avérée particulièrement riche, permettent de limiter voire d'interdire les activités humaines pouvant porter atteinte à cette richesse.

➢ *Zonages d'inventaires*

De manière générale, il existe des inventaires des **Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)** reposant sur la présence d'espèces ou d'association d'espèces à fort intérêt patrimonial régional ou national. Lancée en 1982, cette base de connaissance, associée aux contours, sert de base de hiérarchisation des enjeux du patrimoine naturel, permet d'améliorer leur prise en compte avant tout projet, mais aussi d'améliorer la détermination de l'incidence des aménagements sur ces milieux et enfin d'identifier les nécessités de protection de certains espaces fragiles.

Il existe deux types de zones :

- **Les zones de type I** sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces et de milieux rares, remarquables ou caractéristiques typiques du patrimoine naturel régional, qualifiés de « *déterminants* ». Ces zones de haute

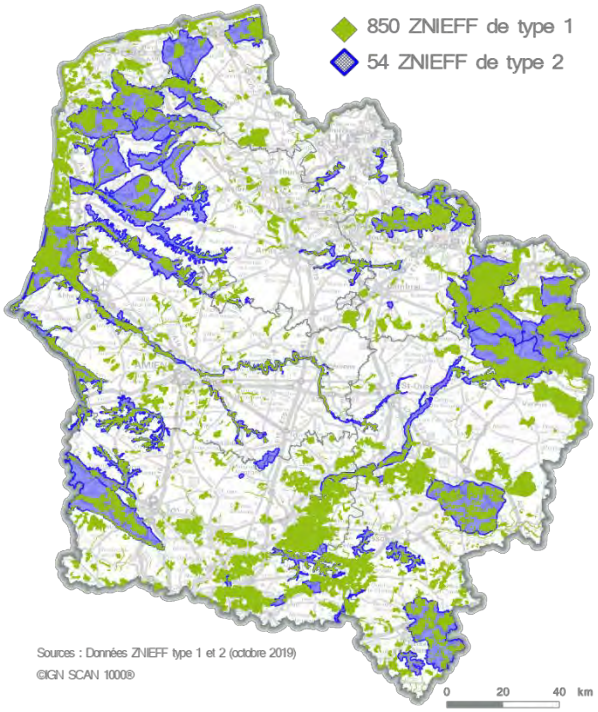
[109] Source « *Comment se porte la nature en Hauts-de-France* ? » Observatoire de la biodiversité des Hauts-de-France - 2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

valeur biologique sont particulièrement sensibles aux équipements ou aux transformations, même limités.

- **Les zones de type II** forment de grands ensembles naturels homogènes (massif forestier, vallée, lagune, plateau, bassin versant, etc.) riches et peu modifiés par l'homme, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice. Les ZNIEFF de type II contiennent généralement une ou plusieurs ZNIEFF de type I.

Figure 47 : Cartographie des ZNIEFF de type I et II en Hauts-de-France (octobre 2019)



Source : Dreal Hauts-de-France (https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Zone-naturelle-d-interet-ecologique-faunistique-et-floristique-ZNIEFF-15993)

Tableau 33 : Zonages d'inventaires (ZNIEFF) Hauts-de-France

Zonage	Nombre de sites	Surface (ha)	% territoire régional
ZNIEFF I	876	533 843	16,7%
ZNIEFF II	69	595 699	18,6%
Total[110]	933	884 726	27,6%

Source : INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel) – Données à juin 2023

La région Hauts-de-France compte 933 ZNIEFF couvrant près de 28% qui illustrent l'intérêt écologique du territoire.

[110] Sans double compte

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

L'inventaire des **Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)** recense les zones les plus importantes pour la conservation des oiseaux de l'annexe 1 de la Directive Oiseaux (directive de l'Union Européenne)**.** Dès les années 1980, la France a initié un inventaire scientifique des ZICO sur son territoire afin de mettre en oeuvre la directive *« Oiseaux »* du 2 avril 1979. Cet inventaire, basé sur la présence d'espèces d'intérêt communautaire répondant à des critères numériques précis. la région comprend plusieurs également couloirs de migration pour l'avifaune.

Les ZICO n'ont pas de statut juridique particulier. Les sites les plus appropriées à la conservation des oiseaux les plus menacés sont classées totalement ou partiellement en **Zones de Protection Spéciales (ZPS).** Ces dernières, associées aux **Zones Spéciales de Conservation (ZSC)** constituent le réseau des sites Natura 2000. Leur périmètre n'ayant pas évolué depuis 1994, les ZICO sont des zonages anciens de moins en moins utilisés.

- *Périmètres de gestion*

  - CEN et CDL

Le **Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN)** des Hauts-de-France[111] a pour objectif la conservation et la valorisation des richesses biologiques, géologiques, écologiques et paysagères de la région, afin d'en assurer la pérennité.

Le CEN des Hauts-de-France gère près de 500 sites (sur plus 16 000 ha) parmi lesquels 4 Réserves naturelles nationales et 23 Réserves naturelles régionales ; ce qui en fait le 1er gestionnaire de Réserves en France[112].

Le **Conservatoire du littoral (CDL)** mène une politique foncière de sauvegarde de l'espace littoral, de respect des sites naturels et de l'équilibre écologique.

Depuis 1976, la **délégation Manche-Mer du Nord** intervient de Mers-les-Bains jusqu'à la frontière belge et intègre 2 zones humides intérieures, dans la vallée de la Somme et le marais audomarois. Elle poursuit son action le long de 300 km de rivage sur 5 sites qui possèdent leur propre identité (Dunes et estuaires d'Opale, Falaises d'Opale, Plaine maritime flamande, Marais intérieurs, Baies et vallées de la Somme).

En juin 2023, 7 732 ha, soit 26% de la frange littorale des Hauts-de-France avaient été acquis par le Conservatoire du Littoral.

.

[111] Créé le 20 juin 2020, le CEN Hauts-de-France est issu de la fusion des CEN Nord-Pas de Calais et Picardie

[112] Source « *Le Conservatoire d'espaces naturels Hauts-de-France est né* » Communiqué de presse – CDN Hauts de France – 29 juin 2020

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Parcs Naturels Régionaux (PNR)

La région compte 5 **Parcs Naturels Régionaux** (PNR) dont le plus ancien créé en France en 1968.

Tableau 34 : Parcs Naturels Régionaux en Hauts-de-France

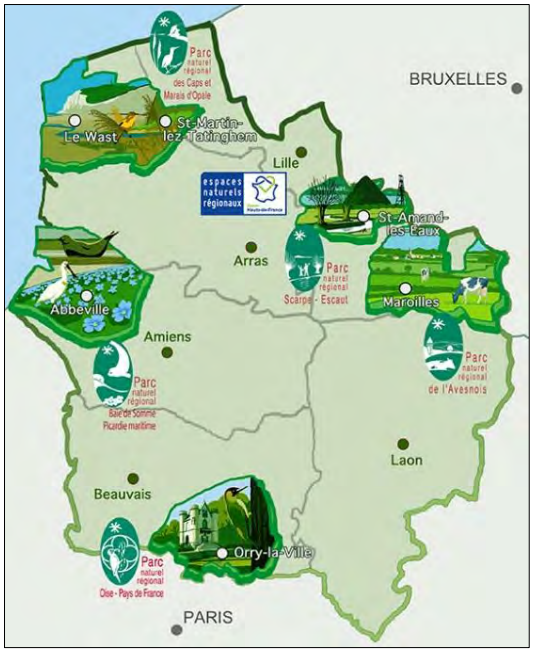
Nom	Superficie (ha)	Caractéritiques	Enjeu principal	Date de création
Oise – Pays de France[113]	57 500	30 000 ha de forêts 200 km de rivières 150 ha de landes, pelouses calcaires, zones humides	Préserver les bio-corridors et soutenir un développement basé sur la proximité	13/01/2004
Avesnois	118 220	10 400 km de haies bocagères 17 900 ha d'espaces boisés 2 500 km de rivières	Préserver le paysage de bocage en tant que source de développement économique et écologique	13/03/1998
Scarpe - Escaut	50 280	18 000 ha de zones humides 12 300 ha d'espaces boisés.	Maîtriser l'étalement urbain pour enrayer la banalisation de l'espace et préserver les ressources locales	13/09/1968
Caps et marais d'Opale	132 500	50 km de littoral 3 731 ha de marais 80% de la biodiversité régionale	Préserver le paysage en tant que source de développement économique et écologique	Mars 2000
Baie de Somme-Picardie maritime	136 500	50 km de façade maritime Ensemble dunaire de 2 000 ha Plus vaste vallée tourbeuse d'Europe Nombreuses réserves de chasse et zones protégées	Eau : protéger l'intégrité du territoire et son patrimoine naturel et rassembler toutes les parties prenantes	13/02/2020

Source : INPN – Espaces naturels régionaux – Chartes des PNR

[113] Le PNR regroupe 85 communes dont 58 en Hauts-de-France et 27 en Ile-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 48 : Localisation des Parcs Naturels Régionaux en Hauts-de-France



Source : Espaces Naturels Régionaux (Enrx) Hauts-de-France - juin 2020

- Sites « *Natura 2000* »

Le réseau « *Natura 2000* » est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats (milieux dans lesquels vit une espèce ou un groupe d'espèces).

La région Hauts-de-France compte 91 sites « *Natura 2000* » dont 71 sites de la Directive « *Habitats-Faune-Flore* » Zones Spéciales de Conservation (ZSC) et 20 sites de la Directive « *Oiseaux* » Zones de Protection Spéciales (ZPS).

L'État s'est basé sur les ZNIEFF pour identifier les sites susceptibles d'être désignés en ZSC, quant aux ZPS, elles sont issues majoritairement de l'inventaire des ZICO.

- *Zonages de protection réglementaire*

Issue de l'Article 23 de la loi Grenelle I n°2009-967 du 3 août 2009, la Stratégie Nationale de Création d'Aires Protégées (SCAP) vise à développer le réseau des aires protégées avec l'engagement de placer, à l'horizon 2019, 2% au moins[114] – soit 400 000 ha - du territoire terrestre métropolitain sous protection forte.

La circulaire du 13 août 2010 propose un certain nombre d'outils (à conforter ou à initier) de protection réglementaire qui concourent à l'atteinte de cet objectif. Il s'agit de :

- Réserves Naturelles Nationales (RNN) ou Régionales (RNR) ;
- Réseserves Biologiques intergrales ou dirigées (RBD) ;

[114] *N.B : La circulaire du 13 août 2010 précise que cet objectif n'est pas régionalisé*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Arrêtés Préfectoraux de Protection du Biotope (APPB) ou du Géotope ;
- Cœurs de Parcs Nationaux.

Tableau 35 : Synthèse des zonages écologiques présents en Hauts-de-France (1/2)

Type de zonage	Dénomination	Nombre de sites	Superficie (ha)	Part du territoire régional		Source des données (date de mise à jour)
Zonages d'inventaires	Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)	16	-	-		INPN - 1994
	Zones d'Intérêt écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I	876	533 843	16,7%	27,6% (sans double compte)	DREAL Hauts-de-France pour la carto (octobre 2019) INPN pour le nombre et les surperficies (juin 2023)
	Zones d'Intérêt écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II	69	595 699	18,6%		
Périmètres de gestion	Sites acquis et/ou « *assimilés* » (bail emphytéotique et contrat de plus de 30 ans) par le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN)	181	3 881	0,12%		INPN (juin 2023)
	Sites en acquis et/ou assimilés par le Conservatoire du Littoral (CDL)	39	7 732	0,24% (26% du linéaire côtier)		Conservatoire du Littoral – Délégation Manche – Mer du Nord (juin 2023)
	Sites « *Natura 2000* »	72 sites de la Directive « *Habitats-Faune-Flore* » Zones Spéciales de Conservation (ZSC)	54 867,6	1,71%		INPN (février 2023)
		21 sites de la Directive « *Oiseaux* » Zones de Protection Spéciales (ZPS)	95 511,8	2,98%		
	Parcs naturels Régionaux (PNR)	5	508 500	11 %		Espaces Naturesl Régionaux (Enrx) (décembre 2023)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 36 : Synthèse des zonages protection écologiques présents en Hauts-de-France (2/2)

Type de zonage	Dénomination	Nombre de sites	Superficie (ha)	Part du territoire régional	Source des données (date de mise à jour)
Protections réglementaires	Réserves biologiques (RBD-RBI)	14	849 (773,6 +75,5)	0,02%	INPN (juin 2023)
	Réserves naturelles régionales (RNR)	31	1 191	0,04%	Réserves naturelles de France (2023) INPN (juin 2023)
	Réserves naturelles nationales (RNN)	11	1 384,9	0,04%	
	Arrêtés préfectoraux de protection du biotope (APB)	30	2 955	0,09%	UMS Patrimoine Naturel INPN (juin 2023)
	Réserve de chasse et de faune sauvage (RNCFS)	1	75	-	Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (2023)
	Parc nationaux	NC	NC	NC	Réserves naturelles de France (2023)
	Parc naturel marin (PNM)	1	438,7	0,01% des eaux territoriales	INPN (juin 2023)

- *Espaces Naturels Sensibles (ENS)*

Depuis la loi du 18 juillet 1985, les départements sont compétents pour mettre en œuvre une politique en faveur des Espaces Naturels Sensibles (ENS). La nature d'un ENS est précisée par chaque Conseil départemental en fonction de ses caractéristiques territoriales et des critères qu'il se fixe.

Ils ont pour objectif de protéger un patrimoine naturel, paysager ou géologique de qualité, qui se révèle menacé ou vulnérable par l'urbanisation, le développement d'activités ou des intérêts privés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 37 : Espaces naturels sensibles (ENS) par département en Hauts de France

	Nombre de sites	Superficie (ha)	Part du territoire	Source des données (date de mise à jour)
Nord	35	3 259	0,5%	« Politique ENS Département du Nord » (novembre 2023)
Pas-de-Calais	64	6 223	1%	SDEN 62 (décembre 2023)
Aisne	113	9 698	1,3%	Scop'Aisne (bilan 2022)
Oise	244	89 567	15,3%	DDT Oise (avril 2020)
Somme	126	10 145	1,6%	Bilan intermédiaire du SDEN 80 (2019)
Total	582	118 892	3,7 % du territoire régional	

- *Préservation des zones humides*

Entre terre et eau (marais, tourbières, prairies humides, lagunes,…), les milieux humides présentent de multiples facettes et se caractérisent par une biodiversité exceptionnelle. Ils abritent de nombreuses espèces végétales et animales qui par leurs différentes fonctions jouent un rôle primordial dans la régulation de la ressource en eau, l'épuration et la prévention des crues.

Au niveau national, 50% de la surface des zones humides ont disparu en France entre 1940 et 1990 et 67%[115] des milieux humides auraient disparu du territoire français depuis le début du XXè siècle.

L'article L.211.1 du Code de l'environnement instaure et définit l'objectif d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. A cette fin, il vise en particulier la préservation des zones humides. Par ailleurs, le 4ème Plan national milieux humides 2022-2026, se donne notamment pour ambition de « *Maintenir la biodiversité remarquable en intégrant davantage les zones humides dans les aires protégées* ».

[115] *Source : « Milieux humides et aménagement urbain : Dix expériences innovantes » Cerema – Janvier 2015*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

En Hauts-de-France, 5 sites (sur 54 au niveau national) sont inscrits au titre de la Convention RAMSAR[116] :

Tableau 38 : Sites des Hauts-de-France inscrits à la Convention RAMSAR

Nom du site	Localisation	Superficie (ha)
Baie de Somme	Littoral et marais arrière littoraux de la Somme à 20 km d'Abbeville	19 043
Marais audomarois	A 70 km de Lille, à cheval sur les Départements du Nord et du Pas-de-Calais	3 726
Marais de Sacy	Dans le Département de l'Oise, dans un triangle fomé par les agglomérations de Clermont, Compiègne et Creil.	1 073
Marais et tourbières des vallées de la Somme et de l'Oise	Dans le Département de la Somme	13 100
Vallées de la Scarpe et de l'Escaut	Limitrophe de la frontière belge	27 622
	Total	64 564

Source : Service d'information sur les sites RAMSAR

- ***La lutte contre la fragmentation des milieux par la préservation des continuités écologiques***

  - ONTVB et SRCE

Pour lutter contre la fragmentation des milieux naturels, l'Etat, les collectivités territoriales et leur groupement contribuent à la mise en place d'une trame verte et bleue aux différentes échelles de l'action publique. Cette trame constitue un réseau de continuités écologiques terrestres et aquatiques.

Les lois Grenelle définissent la trame verte et bleue comme composée de trois grands types d'éléments : les « *réservoirs de biodiversité* », les « *corridors écologiques* » et la « *trame bleue* ».

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 (Grenelle II) prévoyait notamment l'élaboration d'orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ; ces dernières devant être prises en compte par les Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) co-élaborés par les Régions et l'État.

Au niveau national, les orientations nationales (ONTVB) pour mener à bien cette politique ont été définies dans un document-cadre adopté par le décret du 20 janvier 2014.

A l'échelle régionale, le SRCE Nord-Pas de Calais qui reposait sur l'actualisation du Schéma d'orientation Trame Verte et Bleue validé en 2006, a été approuvé par le Conseil régional et le Préfet de Région en juillet 2014. Si le Tribunal administratif de Lille a, dans un jugement du 26 janvier 2017 [117], conclu à l'annulation de la délibération de la Région

[116] *Signataire de la Convention de Ramsar en 1971, la France a ratifié ce traité en 1986*

[117] n°1409305 et n°1500282

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

approuvant le SRCE et de l'arrêté portant adoption de ce document, la prise en compte des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme passe cependant par les dispositions de droit commun du code de l'urbanisme, notamment son article L.101-2 : *« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : (…) 6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ».*

Pour autant, le SRCE Nord-Pas de Calais, même annulé, demeure une source de connaissance des continuités écologiques.

En ex-Région Picardie, le SRCE pourtant finalisé n'a pas été adopté par l'exécutif régional[118].

- ONTVB révisée et SRADDET

La mise à jour des ONTVB a été officialisée par un décret[119] publié le 20 décembre 2019. Cette révision était dictée par la loi Notre pour assurer la continuité des enjeux de la politique trame verte et bleue dans les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Ces schémas prescriptifs et intégrateurs ont vocation à se substituer aux schémas sectoriels idoines et, en particulier, aux SRCE. L'ordonnance du 27 juillet 2016 a précisé les modalités de cette absorption.

Afin d'accompagner la transition, le décret dans sa 3ème partie relative à la transcription des enjeux de cohérence écologique dans le SRADDET, permet aux régions de réutiliser pour ces derniers, le contenu technique des SRCE déjà adoptés.

[118] La dernière version du projet de SRCE a été présentée à la dernière séance plénière du Conseil régional de Picardie le 13 novembre 2015

[119] Décret n° 2019-1400 du 17 décembre 2019 adaptant les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Menaces et pressions sur les milieux naturels**

Les réservoirs de biodiversité couvrent près de 19 % du territoire régional. Les forêts, les prairies agricoles et les zones humides sont les réservoirs les plus vastes. Pourtant, les aires protégées, qui offrent le niveau de protection règlementaire le plus élevé, restent rares (0,36 % du territoire)[120].

La biodiversité dépend fortement de l'état de ses habitats et des continuités écologiques ; elle est particulièrement sensible aux différentes menaces et pressions subies par ces espaces. Ces dernières peuvent être d'origine anthropique ou naturelle (glissement de terrain, séisme etc.). La dégradation des espaces naturels peut entrainer le déséquilibre local des écosystèmes et aboutir à la disparition de certaines espèces par fragmentation ou perte d'habitat.

Les travaux d'élaboration des SRCE ont permis de dresser un état des lieux des principales menaces et pressions qui s'exercent sur les continuités écologiques de la région et leur bon fonctionnement écologique.

En 2019, les auteurs du rapport[121] de la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), ont identifié et classé et les facteurs directs de changement qui affectent la nature et qui ont les plus forts impacts à l'échelle mondiale. Les facteurs responsables sont, par ordre décroissant : (1) les changements d'usage des terres et de la mer ; (2) l'exploitation directe de certains organismes ; (3) le changement climatique ; (4) la pollution et (5) les espèces exotiques envahissantes.

Cette partie s'intéresse uniquement aux menaces et pressions d'origine anthropique, celles d'origine naturelle seront traitées dans la partie relative aux risques naturels et technologiques.

➢ *Les changements d'usage et la fragmentation des milieux*

Les continuités écologiques jouent un rôle majeur dans le maintien des conditions favorables pour assurer le cycle de vie des espèces. En effet, la mobilité des espèces est un facteur essentiel pour :

- la recherche de zones de chasse ou d'alimentation ;
- le brassage génétique entre individus et entre populations ;
- l'exploration de zones de repos.

La fragmentation des milieux entrave cette capacité de déplacement et isole les populations.

▪ Infrastructures routières

Avec 1 177 km d'autoroutes (10 % du niveau national), 567 km de routes nationales (6% du niveau national) et 65 357 km de routes départementales et voies communales, la région

[120] Source : Diagnostic territorial du CPER, note stratégique envoyée au Premier ministre
[121] Source : « *Rapport de la Plénière de la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques sur les travaux de sa septième session* » Paris, 29 avril – 4 mai 2019

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Hauts-de-France occupe la 10ème place en linéaire cumulé d'infrastructures routières en France[122].

Les infrastructures routières entrainent une diminution de la superficie des habitats naturels avec une augmentation de la fragmentation des habitats naturels et un effet barrière à la dispersion des plantes et aux déplacements des animaux. L'occupation du sol, le bruit, le trafic (mortalité accrue de la faune du fait de collisions avec les véhicules) ou la chimie des sols peuvent également se révéler des facteurs aggravants.

- Urbanisation

Le milieu urbain possède des caractéristiques très particulières, et accueille une biodiversité qui est tout aussi importante ; elle est souvent qualifiée de biodiversité « *ordinaire* ».

L'urbanisation est source d'érosion de la biodiversité en créant des interruptions dans le déplacement des espèces qui pour nombre d'entre elles ne supportent pas le dérangement et la faible quantité des ressources à disposition.

Cependant, selon un rapport de l'INRA[123] datant de 2017, l'urbanisation aurait un faible impact sur les pertes d'habitat qui sont partiellement compensées par le boisement spontané et la création de nouveaux habitats urbains (parcs, jardins, cimetières, friches, zones délaissées, bords de voies de transport…).

- Activités industrielles

Les activités anthropiques et le développement économique d'un territoire nécessitent l'implantation de bâtiments, de sites industriels, commerciaux et d'ouvrages urbanistiques pour desservir ces zones d'activités. Cette expansion géographique se fait au détriment d'espaces naturels et agronaturels qui abritent des écosystèmes faunistiques et floristiques caractéristiques.

- Continuité écologique des cours d'eau

De même, les obstacles à l'écoulement (barrages, ponts, buses, etc.) contrarient le fonctionnement des écosystèmes en entravant la continuité écologique des cours d'eau. Ils empêchent notamment les espèces de circuler pour se nourrir, se reproduire ou migrer.

La continuité écologique d'un cours d'eau peut aussi être perturbée par son étagement, c'est-à-dire la part de pente artificielle (seuil, barrage). Dans les Hauts-de-France, les tronçons les plus impactés (80 à 100% de pente artificielle) sont les cours d'eau majeurs et les fleuves : la Somme, l'Oise, l'AA, la Scarpe, l'Escaut et l'aval de la Canche. Même si les cours d'eau mineurs semblent moins affectés, il suffit parfois d'un seul ouvrage pour perturber la continuité écologique de l'écosystème.

➢ *Exploitation des organismes*

- Agriculture intensive

[122] Source : « *Infrastructures et réseaux des Hausts-de-France* » CERC – Fédération régionale des travaux publics – avril 2019

[123] « *Sols artificialisés et processus d'artificialisation des sols, Déterminants, impacts et leviers d'action* » chap. 4 « *Biodiversité et fragmentation des paysages* » Marianne Cohen, … Rapport de l'expertise collective 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'agriculture intensive, caractérisée notamment par l'utilisation d'intrants (engrais chimiques, produits phytosanitaires) et par un assolement d'espèces cultivées faiblement diversifiées, fragilise la biodiversité.

Par ailleurs, l'évolution des systèmes de productions agricoles a été marquée par la mécanisation entrainant l'agrandissement des parcelles et la simplification des paysages.

Ces évolutions ont eu plusieurs conséquences sur les habitats et les continuités écologiques :

- La spécialisation des territoires ;
- La diminution globale des surfaces en herbe au profit de céréales et oléagineux ;
- La réduction du bocage, des linéaires de haies, des arbres isolés, des bosquets et des mares ;
- Une simplification des structures bocagères avec par exemple, la généralisation des haies basses.

▪ Sylviculture

La forêt régionale est multifonctionnelle. Au-delà de son rôle économique, elle a des fonctions sociales, paysagères et environnementales.

Les milieux forestiers sont notamment un réservoir pour la faune et la flore qui participent de leur richesse intrinsèque. L'exploitation forestière transforme plus ou moins l'écosystème.

L'intensification de la gestion forestière peut avoir des effets très variables sur les peuplements forestiers et sur leur biodiversité.

Par exemple, le remplacement des forêts diversifiées composées d'essences spontanées, par des peuplements artificiels constitue une pression qui peut exister localement : elle est notamment liée à la populiculture dans les zones alluviales et la plantation de Douglas en Limousin et Auvergne-Rhône Alpes.

Mais dans des peuplements denses et peu exploités, l'exploitation forestière peut favoriser un apport de lumière favorable au développement du sous-étage, à l'étagement de la végétation, et générer l'apparition de clairières intraforestières profitables à nombre d'espèces.

L'intensification de la gestion peut aussi se traduire par un renforcement des réseaux de desserte (routes carrossables et pistes d'exploitation), qui vont favoriser l'apparition d'écotones (lisières intraforestières), de fossés, etc., qui peuvent constituer des milieux favorables à la biodiversité, mais aussi par la destruction, l'altération ou la fragilisation d'habitats naturels, ou la pénétration accrue de tous types de publics induisant notamment un dérangement de la faune.

Certaines pratiques de gestion sylvicole concourent aussi à la banalisation des milieux par simplification des structures de boisement et, plus généralement, par la raréfaction prononcée des arbres morts ou en phase de sénescence, dont dépend une part importante (près de 25 %)[124] de la biodiversité forestière.

[124] Source : « *Le bois mort en forêt* » Supplément d'IGN Magazine N°29 – Juln 2012

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Surpêche et chalutage

Dans les systèmes marins, la pêche a eu l'impact le plus important sur la biodiversité (espèces ciblées, espèces non ciblées et habitats) au cours des 50 dernières années.

On estime qu'il y a « *surpêche* » lorsque la pression de pêche exercée sur un stock est supérieure à celle permettant son exploitation maximale durable. A moyen terme, la surpêche entraine la surexploitation du stock.

Selon le dernier bilan[125] de l'IFREMER, la part des débarquements français provenant des stocks surpêchés représente encore 23% du total, et 2% sont considérées comme « *effondrées* » parmi lesquelles le cabillaud en mer du Nord.

En plus de tuer directement de nombreux poissons et d'autres espèces marines, le chalutage de fond est très destructif pour les fonds marins. Il déplace les sédiments, ce qui détruit l'habitat des organismes vivant sur les fonds marins, rend l'eau plus opaque et inappropriée pour de nombreuses espèces et libère les polluants et le carbone qui avaient été piégés sous les fonds marins.

➢ *Pollutions*

- Pollutions air, eau, sol

Considérée comme la 4ème cause de perte de biodiversité dans le monde, les pollutions qu'elles soient d'origine domestique, industrielle ou agricole entrainent une perturbation de nombreux écosystèmes.

- Pollution lumineuse

L'introduction de lumière artificielle durant la nuit est à l'origine de la création de la pollution lumineuse qui a de nombreux impacts sur la biodiversité nocturne. Certaines espèces vont fuir la lumière, un phénomène qui va alimenter la fragmentation des paysages et amputer la cohérence écologique des territoires. D'autres vont être piégées et périr sous les lampadaires. La pollution lumineuse constitue également un enjeu majeu pour la migration des oiseaux.

Par ailleurs, il faut prendre en compte l'effet cumulatif des nuisances[126]. Par exemple, un parc éolien peut générer des nuisances modérées pour l'avifaune. Si pour différentes raisons les turbines doivent être éclairées (présence d'un aéroport proche, sécurité des installations…), l'impact cumulé devient alors fort.

➢ *Espèces invasives*

Les espèces exotiques envahissantes sont reconnues comme la troisième cause de l'érosion de la biodiversité mondiale. Selon les dernières estimations de la Liste rouge de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN), elles constituent une menace pour près d'un tiers des espèces terrestres menacées et sont impliquées dans la moitié des extinctions connues.

Favorisées par l'augmentation de la circulation des biens et des personnes, ces espèces exotiques envahissantes colonisent les milieux, concurrencent les espèces locales et

[125] Source : « *Diagnostic 2022 sur les ressources halieutiques débarquées par la pêche française hexagonale* » IFREMER – janvier 2023

[126] « *Impact de la pollution lumineuse sur la biodiversité – Synthèse bibliographique* » Rapport MNH/SPN MEEDAT n°8 2008

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

modifient les habitats naturels. Outre leur impact écologique, elles engendrent des problèmes sanitaires, économiques sur les activités agricoles (tel l'Euphorbe) et sylvicoles et peuvent perturber la navigation et les activités de pêche (par exemple avec la Jussie à grande fleurs en vallée de la Somme).

La dernière version (2023) de la liste d'espèces préoccupantes pour l'Union européenne comporte **88 espèces** (41 végétales et 47 animales). Au niveau national, la liste des espèces exotiques envahissantes végétales règlementées sur le territoire métropolitain a été fixée dans l'arrêté du 14 février 2018, relatif à la prévention de l'introduction et de la propagation de ces espèces. Elle est régulièrement mise à jour en fonction des repérages des acteurs de terrain.

- *Changement climatique*

L'altération des écosystèmes entraine des modifications dans les échanges de matière et d'énergie qui affectent les caractéristiques des milieux (température à la surface de la terre, hygrométrie de l'air, effet d'albédo[127], perméabilité des sols, stock de carbone).

Le réchauffement climatique a des impacts directs sur le vivant, ces effets sont liés à la modification de la répartition des espèces. En effet, des observations ont montré que les espèces ont tendance à monter en altitude ou a se déplacer vers les latitudes plus septentrionales afin d'échapper à l'augmentation des températures.

Biodiversité et habitats naturels : Compartiment fortement sensible

[127] L'albédo est la part de l'énergie solaire réfléchie par rapport à celle reçue.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Perspectives d'évolution des habitats naturels et de la biodiversité en Hauts-de-France**

➢ *Un déclin accru de la biodiversité*

Le déclin de la biodiversité au niveau mondial et national est un constat général qui se confirme à l'échelle régionale.

Tableau 39 : Bilan des listes rouges régionales labellisées UICN

Groupes d'espèces	Réalisation	Année publication	Constats
Nord-Pas de Calais			
Oiseaux nicheurs	GON Nord-Pas de Calais	2017	1 espèce sur 2 menacée au proche de l'ëtre
Reptiles et amphibiens	GON Nord-Pas de Calais	2015	43 espèces présentes 21 espèces non évaluées 22 évaluées dont 3 éteintes, 3 menacées, 5 quasi menacées
Papillons de jour	GON Nord-Pas de Calais	2014	23% des espèces évaluées menacées (15/66) 9 espéces quasi menacées
Libellules et demoiselles	GON Nord-Pas de Calais, SFO, CFR	2012	15% des espèces mancées 11 % quasi menacées
Araignées	GON Nord-Pas de Calais	2019	1 aragnée sur 5 a disparu, est menacée ou proche de l'être
Picardie			
Mammifères	Picardie Nature	2016	Terrestre : 1/10 menacée Chauve-souris : 1/3 menacée Marin : Données non significatives
Reptiles et amphibiens		2016	2 espèces sur 5 menacées
Papillons de jour		2016	1 espèce sur 3 menacée
Criquets et sauterelles		2016	1 espèce sur 5 menacée
Libellules et demoiselles		2016	12 espèces menacées (1 sur 5)
Coccinelles		2016	1 espèce sur 10 menacée
Araignées orbitèles		2016	10% des espèces menacées

Sources : UICN, GON Nord-Pas de Calais, Picardie Nature

A l'échelle du périmètre de la nouvelle région Hauts-de-France, une première liste rouge des espèces menacées a été établie début 2019 par le Conservatoire botanique national de Bailleul, actualisant certaines listes[128] déjà existantes sur les anciens périmètres

[128] Flore vasculaire pour les 2 anciennes régions et bryophytes pour la Picardie

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

régionaux:

- sur la flore vasculaire : 132 espèces indigènes (soit 8,8% du total) ont disparu à l'état sauvage depuis les premiers recensements botaniques du XIX^{ème} siècle, 200 espèces (soit 13,3%) concernées sont menacées de disparition,
- sur les bryophytes (mousses) : 47 espèces indigènes ont disparu (soit 8,8% du total), 122 espèces (soit 22,4%) sont menacées de disparition

En comparaison avec le niveau national, la flore vasculaire des Hauts-de-France est proportionnellement plus menacée puisque 13,3 % des espèces font partie du groupe des espèces menacées de la liste rouge contre 9 % à l'échelle nationale.

En dépit des progrès réalisés pour conserver la nature et mettre en œuvre des politiques en faveur de celle-ci, le rapport de l'IPBES met aussi en évidence des trajectoires actuelles qui ne permettent pas d'atteindre les objectifs mondiaux visant à conserver et exploiter durablement la nature.

➢ *Une progression des espèces exotiques envahissantes (EEE)*

Selon un rapport de la Commission Européenne (2016), le nombre d'EEE en Europe aurait augmenté de 76 % depuis les années 1970.

A l'échelle de la France métropolitaine, l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN) de 2021 recense 3 029 espèces de plantes exotiques et 2 422 espèces exotiques de faune[129] .

Concernant les espèces marines, la France est le 3ème pays qui compte le plus grand nombre d'introductions recensées, après Israël et la Turquie. 50 % de ces introductions seraient dues au développement de l'aquaculture.

Pour la métropole, au cours des dernières décennies, le nombre moyen de ces espèces présentes dans un département a nettement progressé, avec une accélération au cours des années 2000 : un nouvel indicateur développé pour l'Observatoire national de la biodiversité à partir d'une sélection de 84 EEE révèle que sur les 40 dernières années, un département français voit s'installer en moyenne tous les dix ans 6 nouvelles EEE[130].

Parmi les 664 espèces de plantes vasculaires d'origine exotique dénombrées dans les Hauts-de-France, 40 sont considérées comme envahissantes avérées (soit 7,2 %) et nécessiteraient des mesures pour les contenir ou les éradiquer, tandis que 41 autres envahissantes potentielles (à surveiller), soit 12% des plantes sauvages non indigènes[131].

➢ *Un dérèglement climatique qui accentue la perte de biodiversité*

Une récente étude[132] du WWF, conduite en partenariat avec des experts du Tyndall Centre for Climate Change de l'Université d'East Anglia, modélise les conséquences du réchauffement climatique sur la biodiversité de 35 écorégions selon trois scénarios : un réchauffement à +2°C (objectif fixé par « *l'Accord de Paris* »), un autre à +3,2°C (valeur

[129] Source : http://especes-exotiques-envahissantes.fr/chiffres-cles/

[130] Source : « *Biodiversité – Les chiffres clés* » CGDD – Décembre 2018

[131] Source : *« Etat des lieux de la biodiversité dans les Hauts-de-France 2019* » Observatoire de la biodiversité des Hauts-de-France - Mai 2020 Op. cit.

[132] : Source : Warren, R, Price, J, VanDerWal, J, Cornelius, S, Sohl, H. The Implications of the United Nations Paris Agreement on Climate Change for Globally Significant Biodiversity Areas. Climatic Change, 2018. *Climatic Change*, 2018. Traduite en français par le WWF « *La nature face au choc climatique* »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

médiane des engagements pris lors de la COP21) et enfin un scénario à +4,5°C (scénario « *laisser-faire* »).

Dans ce dernier scénario, la moitié des espèces qui peuplent actuellement les écorégions sont menacées d'extinction. Dans le scénario de +2°C, cette perte de biodiversité serait divisée par deux.

- *Un faible développement de l'agriculture biologique*

En 2022, 1465[133] exploitations agricoles des Hauts-de-France sont engagées en agriculture biologique certifiée ou en conversion, soit 6,1% de l'ensemble régional. Malgré des disparités territoriales, seulement 2,9% de la surface agricole utilisée est dédiée à l'agriculture biologique, principalement pour les céréales et l'élevage. Si cette part a progressé depuis 2020, elle reste très faible et les Hauts-de-France demeure la région métropolitaine la moins engagée dans l'agriculture biologique.

- *Des conséquences sanitaires significatives*

L'appauvrissement de biodiversité peut avoir des conséquences directes significatives sur la santé si les services de l'écosystème ne répondent plus aux besoins de la société.

En outre, la diversité biophysique des micro-organismes, de la flore et de la faune est une précieuse source de connaissances dans le domaine de la biologie, des sciences médicales et de la pharmacologie. Les grandes découvertes médicales et pharmacologiques sont possibles grâce à une meilleure compréhension de la biodiversité terrestre. La perte de cette biodiversité pourrait limiter la découverte de nouveaux traitements potentiels contre un grand nombre de maladies et de problèmes de santé.

Habitats naturels et biodiversité : Evolution défavorable

[133] Source : *https://bio-hautsdefrance.org/actualites-bio/nouvelle-carte-didentit%C3%A9-de-la-bio-en-hauts-de-france-chiffres-2022/*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Synthèse sur les habitats naturels et la biodiversité : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

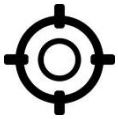
Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives



Habitats naturels et biodiversité



Principaux documents de planification et de gestion

Principaux documents de planification et de gestion:
Schémas Départementaux des Espaces naturels (SDEN), les Scot, les SAGE
Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE) intégrés dans le SRADDET
Plans de gestion des espaces naturels (ENS, DOCOB, sites CEN)
Inventaires, protections et surveillances :

- **Zonages d'inventaires :** Zones d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF I et II);
- **Périmètres de gestion** : Sites acquis par le Conservatoire des espaces naturels ou du littoral, parcs naturels régionaux, sites « *Natura 2000* » ;
- **Protections réglementaires** : Réserves biologiques, réserves naturelles (nationales, régionales), arrêtés préfectoraux de protection du biotope, réserves de chasse et de faune sauvage, parcs nationaux, parcs naturels marins.

Outil de connaissance :
Observatoire de la biodiversité des Hauts-de-France – ORB (https://www.observatoire-biodiversite-hdf.fr/)

Sensibilité du territoire

Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Une grande diversité de milieux naturels d'une vraie richesse dans le domaine de la biodiversité notamment sur le littoral (espèces rares)	⇗	Un peu moins de 7 000 ha font l'objet de protections fortes dans les Hauts-de-France, soit 0,2% du territoire régional	?
Une richesse écologique reconnue par des zonages ZNIEFF et des périmètres de gestion (Ramsar, CEN)	⇗	Près du tiers de la faune et de la flore sont considérées comme menacée	⇗
Des territoires classés « espaces naturels sensibles » en augmentation	⇗	Une faible part de la SAU en agriculture biologique	⇗
		Une fragmentation des milieux importante, source de perte d'habitats	⇨

Compartiment fortement sensible

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Progression des espèces envahissantes	évolution défavorable
Renforcement des effets du changement climatique sur le déclin de la biodiversité	
Des milieux de plus en plus fragmentés	
Habitats naturels et biodiversité : évolution « tendancielle » potentiellement défavorable	

Composante habitats naturels et biodiversité - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors de la Trame Verte et Bleue)
Enjeu ❷	Investir en faveur de la biodiversité remarquable comme ordinaire
Enjeu ❸	Porter une attention particulière aux espèces et habitats vulnérables

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.3.b Paysages et cadre de vie

Le paysage est un élément important de la qualité de vie des populations : en ville, à sa lisière, à la campagne, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien, etc.

Selon la Convention Européenne du Paysage (Cf. infra), le paysage est une « *partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* ».

- **Les Hauts-de-France offrent des paysages variés**

Les composantes topographiques (zones humides, polders, pays de collines…), géologiques (argiles, craies, limons, sables…) et climatiques (reliefs arrosés) restent dominantes dans la définition des paysages naturels.

Ces composantes majeures ont influencé l'utilisation des terroirs : bocages herbagers dominants sur les terres lourdes, humides et froides (Boulonnais, Avesnois et Thiérache), vastes massifs boisés sur les terres sablonneuses (sud de l'Oise et Laonnois), grandes plaines céréalières sur les terres limoneuses fertiles (Artois-Cambrésis et Santerre) ou viticulture (coteaux de la vallée de la Marne).

Leur organisation spatiale est liée à une échelle plus large à la rencontre de trois entités biogéographiques majeures à l'échelle européenne : au nord-est, démarre la plaine sableuse quaternaire qui s'étend jusqu'en Pologne. A l'est, le massif ardennais et ses contreforts impriment leur marque toute en relief. Du sud à l'ouest en passant par le centre de la région, le bassin parisien étale ses larges plateaux calcaires couverts de limons creusés sur le littoral en deux « *boutonnières* » au relief caractéristique, le Boulonnais et le Pays de Bray. Certaines entités paysagères sont d'abord caractérisées par les facteurs naturels : littoral, Boulonnais, plaine de la Lys, vallée de la Somme, etc. D'autres se sont constituées prioritairement à partir de leur histoire ou de leur économie : bassin minier (terrils), métropole lilloise (paysage urbain) etc…

Le Bassin Minier, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 2012, est un paysage industriel qualifié de « *paysage culturel évolutif* ». Il propose des formes urbaines très spécifiques, obéissant à une logique de puits, paysage construit autour de l'exploitation des richesses du sous-sol.

- **138 sites inscrits pour leur qualité patrimoniale**

La région compte 168 sites classés sur plus de 12 000 ha et 130 sites inscrits couvrant une superficie totale de près de 85 000 ha[134]. Elle compte également 3 200 immeubles protégés au titre des monuments historiques.

Par ailleurs, 3 **Opérations Grand Site (OGS)** sont en œuvre sur la baie de Somme, les deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez et les Dunes de Flandre[135] pour leurs paysages emblématiques, très fréquentés et pour partie classés.

[134] Source : ORB https://www.patrimoine-naturel-hauts-de-france.fr/decouvrir/la-protection/sites-classes-et-inscrits

[135] Source DREAL HDF, Opérations grands sites de France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Dispositifs de protection et de mise en valeur des paysages et du cadre de vie**

La Convention Européenne du Paysage[136], entrée en vigueur en France le 1er juillet 2006, favorise une mise en cohérence des différentes politiques qui s'appliquent sur un même territoire. Elle considère le paysage comme un principe directeur des politiques publiques, pour l'amélioration de la qualité du cadre de vie des populations.

Au niveau national, la politique des paysages a pour objectif général de préserver durablement la diversité et la qualité des paysages français.

Outre les dispositions désormais intégrées dans différentes réglementations (volet paysager du permis de construire, étude d'impact…), elle s'appuie sur trois outils spécifiques.

➢ *Les Atlas des paysages*

Outils privilégiés et documents de référence pour la connaissance des paysages (mis en place à partir de 1994), leur réalisation réglementaire au niveau départemental permet d'identifier, de qualifier et de caractériser tous les paysages d'un territoire afin de participer à l'acquisition de connaissances, à la sensibilisation des acteurs et à la prise de décision sur l'aménagement du territoire.

Tableau 40 : Atlas des paysages réalisés sur le périmètre de la région Hauts-de-France

	Date de réalisation	Auteur	Format
Aisne	1er trimestre 2004	CAUE Aisne	2 atlas (Aisne-Sud et Aisne Centre et Nord)
Nord-Pas de Calais	Automne 2005	DIREN Nord-Pas de Calais	2 tomes (version complète et une synthèse)
Oise	Septembre 2005	DIREN Picardie – DDE Oise	1 document dont 17 annexes cartographiques
Somme	Décembre 2007	DIREN Picardie	2 tomes (approche thématique et par entité paysagère)

Source : https://objectif-paysages.developpement-durable.gouv.fr/carte-interactive-1?poi_atlas=1

➢ *Les plans de paysage*

Les plans de paysage sont issus d'une démarche contractuelle entre l'État et une ou plusieurs collectivités, permettant à l'issue d'un diagnostic concerté, l'élaboration d'un programme d'actions en faveur des paysages.



Lancé en 2012, l'appel à projets « *Plans de paysage* » a permis aux lauréats de bénéficier d'un soutien technique, financier et méthodologique

[136] Adoptée le 20 octobre 2000 à Florence (Italie) et entrée en vigueur le 1er mars 2004 (série des Traités du Conseil de l'Europe n° 176).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

du MTES. L'appel à projet de 2020 comporte un volet généraliste et un volet sur le développement de l'énergie éolienne ou renouvelable[137].

Le club régional Plans de paysage Hauts-de-France a été lancé le 8 mars 2018 par la DREAL Hauts-de-France.

Tableau 41 : Territoires des Hauts-de-France lauréats de l'appel à projet « *Plan de paysage* »

	Nombre total de lauréats	Territoire lauréat en Hauts-de-France
2013	21	CC Val ve Noye Vallée de l'Authie
2015	24 + 5 territoires associés	Agglomération creilloise CA du Soissonais PNR de l'Avesnois ScoT du Grand Douaisis
2017	27	Bocage boulonnais Communauté Urbaine de Dunkerque Pays Santerre Haute Somme
2018	15	-
2019	15	-
2020	15	Communauté de Communes des Deux Vallées
2021	16	-
2022	15	-
2023	13	Parc Naturel régional Scarpe Escaut

Source : Ministère de la Transition Ecologique

- *Les directives paysagères*

Les directives paysagères (Directives de Protection de Mise en Valeur des Paysages (DPMVP) ou « *Directive Paysage* ») sont des documents de planification dédiés à la préservation et la mise en valeur d'un grand ensemble paysager, mis en œuvre par la loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 relative à la protection et la mise en valeur des paysages, et désormais codifiée aux articles L.350-1 et suivants du code de l'environnement.

- *Les SCot, PLU(i), chartes de Parcs Naturels Régionaux*

La loi [138] inscrit également la prise en compte des paysages dans les documents d'urbanisme dans une approche concrète et opérationnelle, qui ne se limite pas à la préservation des paysages remarquables. Le SCoT apporte des orientations générales de l'organisation de l'espace tandis que le PLU(i) en établit précisément les éléments de gestion et les orientations d'aménagement.

[137] Source : « *Rapport d'activités 2018* » Club Plans de paysages – Avril 2019

[138] En particulier les Articles L. 122-1-4 et L. 123-1-3 du code de l'urbanisme

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Concernant les chartes[139] de Parcs Naturels Régionaux, elles doivent formuler des objectifs de qualité paysagère qui relèvent de la protection, de la gestion et/ou de l'aménagement des paysages.

- **Menaces et pressions sur les paysages**

La qualité paysagère peut être dégradée par les modes actuels d'aménagement : banalisation-standardisation de l'habitat (pavillon, lotissement, etc.), étalement urbain, intensification agricole (destruction de haies et de boisements, etc.).

➢ *Un étalement urbain qui banalise des paysages*

Comme au niveau national, les paysages naturels et semi-naturels (agricoles) des Hauts-de-France sont menacés principalement par l'urbanisation et l'étalement urbain.

La discontinuité des espaces urbains rompant avec les continuités et les typologies de trames viaires des tissus urbains plus anciens participent à une banalisation des espaces urbains et périurbains. Il s'agit par exemple des lotissements pavillonnaires, d'urbanisation en linéaire le long des routes et des zones d'activités/commerciales monofonctionnelles. Cette banalisation s'opère également par l'intensification des pratiques agricoles qui participe à la « *standardisation* » des paysages.

Sur littoral également, le processus d'extension et de métropolisation des villes, ainsi que les pressions d'aménagement multiples qui s'exercent sur un foncier convoité, constituent une menace sur les paysages et le cadre de vie.

➢ *Une fragmentation des continuités éclogiques et des paysages associés*

Le développement des infrastructures de transport (ferroviaire et routier) constitue une menace pour les continuités écologiques. Les infrastructures lourdes de transport fragmentent les habitats naturels, les écosystèmes et les paysages, affectant la biodiversité

➢ *La fermeture des paysages et privatisation*

La fermeture des paysages peut se développer sous l'effet des propriétaires privés par la fermeture des accès aux espaces naturels ou remarquables, la pose de grillages autour des exploitations agricoles ou des espaces forestiers, etc….

➢ *Le développementdes infrastructures linéaires, carrières, exploitation minière, parc éolien et photovoltaïque*

Le développement des infrastructures de transport, des réseaux (aériens, énergie, fibre optique) et des industries, notamment extractives, a un impact fort sur les grands paysages naturels. Le développement des énergies renouvelables (parcs photovoltaïques et éoliens) mal maîtrisé peut également être source d'altération des paysages. Mais pour tous ces secteurs, la réglementation exige une prise en compte intégrée du paysage.

Cependant, conséquences de la dispersion d'équipements et d'infrastructures avec parfois une mauvaise intégration globale au paysage, des « *points noirs* » paysagers peuvent apparaitre : hangars, friches industrielles, centres d'enfouissement technique, décharges illicites et dépôts sauvages, antennes radioélectriques, relais de téléphonie, etc.

[139] Source : « *Les paysages dans le chartes – Projets de Parcs Naturels Régionaux* » MEDDE – FPNFR – CNPN – novembre 2014

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *La (sur)fréquenation touristique*

Le tourisme constitue également une pression pour les lieux fortement fréquentés.

Moteur majeur de l'urbanisation, l'attrait touristique implique également des menaces de surfréquentation en particulier sur le littoral. Les activités de loisirs et de sports nautiques (promenade, baignade, pêche à pied, navigation de plaisance, kayak de mer…) peuvent engendrer une surfréquentation et entraîner des destructions des habitats par piétinement ainsi que des dérangements de l'avifaune.

Paysages et cadre de vie : Compartiment moyennement sensible

- **Tendances d'évolution des paysages en Hauts-de-France**

La région Hauts-de-France se caractérise à la fois par son urbanisation prononcée et par l'importance de ses surfaces agricoles ; grands pôles urbains et paysages agricoles étant parfois proches. Les paysages ne sont pas figés, ils sont en constante évolution, plus ou moins rapide, plus ou moins prononcée

Les haies par exemple, sont arrachées sous l'effet conjoint du remembrement agricole et du déclin de l'activité d'élevage au profit de la céréaliculture intensive et selon le Ministère de l'agriculture[140], elles continuent à disparaître au rythme de plus de 20 000 km par an.

Face à ce constat, un pacte national « en faveur de la haie » visant l'obtention d'un gain de linéaire de 50 000 km de haies d'ici à 2030 a été présenté en septembre 2023. Il a notamment vocation à être décliné par territoire en s'articulant avec les Régions, chef de file en matière de biodiversité et de développement économique, et les autres collectivités territoriales.

En Hauts-de-France, la tendance est également à la régression des surfaces de plusieurs paysages remarquables au cours des dernières décennies. C'est notamment le cas des bocages et des prairies des plaines alluviales ou de certains milieux du littoral.

Paysages et cadre de vie : Evolution potentiellement défavorable

[140] Source « *Présentation du Pacte en faveur de la haie* » Communiqué de presse – Ministère de l'Agriculture – septembre 2023

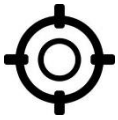
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Synthèse sur les paysages et le cadre de vie : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives

	**Paysages et cadre de vie**	

Principaux documents de planification et de gestion

Principaux documents de planification et de gestion:
Plans de paysage
SCoT, PLU(i), chartes de PNR

Protections et surveillances :
Sites classés, sites inscrits, opérations grands sites

Outil de connaissance :
Atlas des paysages

Sensibilité du territoire

Atouts du territoire 		Faiblesses du territoire 	
Des paysages et des milieux riches et diversifiés.	⇗	Des territoires ruraux avec des cultures sur de grandes parcelles.	⇗
Les mesures de gestion et de préservation des paysages sont intégrées dans les politiques publiques.	⇗	Des modifications de pratiques agricoles en lien avec l'urbanisation et le développement des infrastructures qui ont tendance à banaliser les paysages.	⇗
		Une fragmentation des paysages due au développement des infrastructures (transports, énergie…).	⇗

Compartiment moyennement sensible

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Des paysages en constante évolution	évolution défavorable
Une régression des surfaces de paysages remarquables	
Une réglementation qui renforce la prise en compte intégrée du paysage dans les aménagements	évolution favorable
Paysages et cadre de vie : évolution *« tendancielle »* potentiellement défavorable	

Paysages et cadre de vie - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Préserver et maintenir les paysages patrimoniaux, culturels et historiques
Enjeu ❷	Eviter la surfréquentation des sites naturels
Enjeu ❸	Améliorer la qualité des paysages du quotidien

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.4. MILIEU HUMAIN

Cette partie traite des thématiques environnementales du milieu humain, à savoir les ressources énergétiques et les déchets, les risques naturels et technologiques, la qualité de l'air (et la santé), les nuisances (sonores, odorantes).

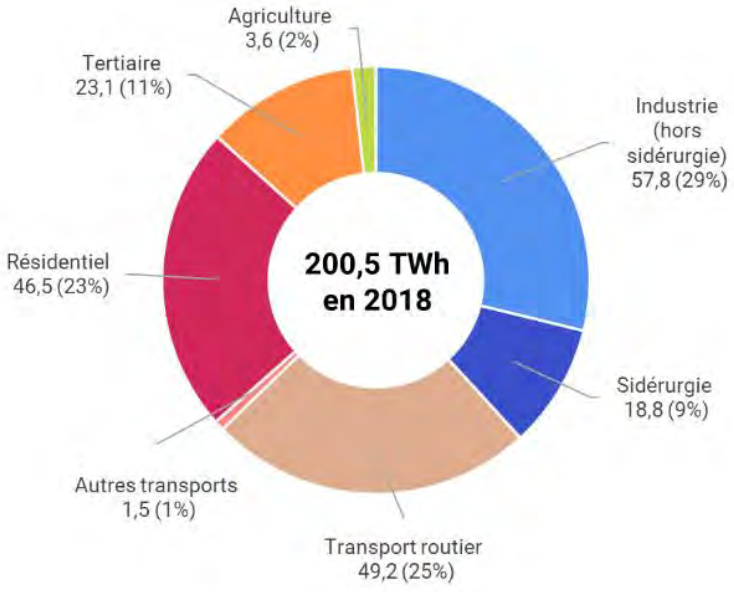
II.4.a Ressources énergétiques

- **Etat des lieux de l'énergie en Hauts-de-France :**
  - *Une consommation d'énergie élevée et atypique*

En Hauts-de-France, la consommation d'énergie finale atteint 200 TWh en 2018, soit 33 MWh/hab. La France a quant à elle consommé la même année 1 675 TWh, soit 27 MWh/hab.

La région Hauts-de-France pèse ainsi 11 % de la consommation nationale d'énergie ; ce pourcentage est en léger décalage avec le poids démographique de la région, qui représente un peu moins de 9% de la population nationale. Cette consommation est répartie à 70% sur le territoire de l'ex-région Nord-Pas de Calais et à 30% sur celui de l'ex-région la Picardie.

Figure 49 : Consommation finale d'énergie par secteur Hauts-de-France 2018



Source : Observatoire Climat Hauts-de-France – CERDD d'après Atmo HDF-inv2018-m2020-V4

Le poids de l'industrie et notamment de la sidérurgie fait des Hauts-de-France l'une des régions françaises les plus consommatrices d'énergie et sa consommation d'énergie varie plus qu'ailleurs lors des crises économiques en raison du poids de l'industrie

L'industrie domine le bilan des consommations avec un poids de 38 % en Hauts-de-France, soit 76,6TWh (6,6 Mtep[141]) contre 19 % au niveau national. La première branche d'activité consommatrice est la sidérurgie qui représente 25 % des consommations du secteur, soit

[141] 1 MWh = 0,086 Tep

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

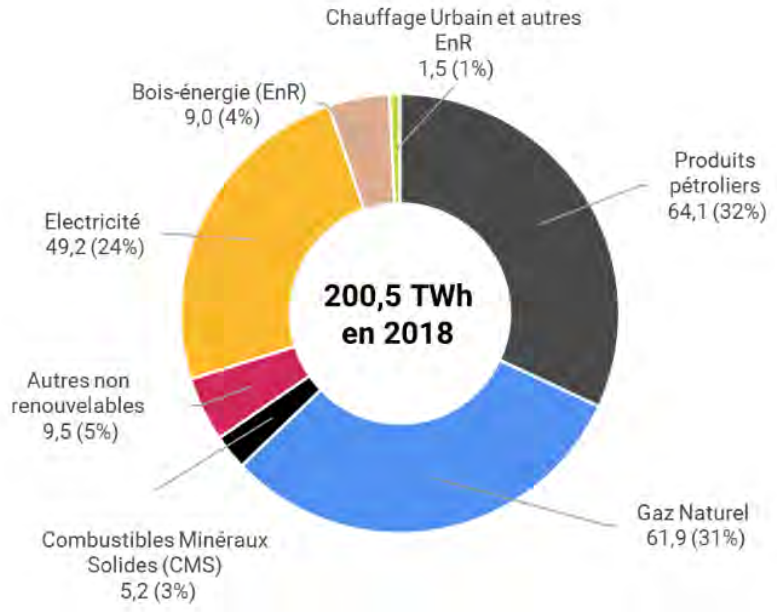
17 % du bilan régional. Hors spécificité sidérurgique régionale, le tissu industriel consomme 29 % de l'énergie finale.

Au-delà du secteur industriel, le résidentiel et les transports occupent respectivement le 2ème et 3ème rang et représentent chacun près d'1/4 des consommations.

Un autre facteur expliquant la forte consommation d'énergie en région réside dans le parc régional bâti, ancien et énergivore, 50,2% des logements construits avant 1971[142] et 60,5% des logements datant d'avant 1975[143].

Concernant les vecteurs énergétiques[144], les produits pétroliers dominent encore en 2018 (près d'1/3 de la consommation d'énergie), devant le gaz et l'électricité qui fournissent ensemble plus de la moitié de cette consommation. Les Combustibles Minéraux Solides (charbon, lignite, coke) restent prégnants en raison du poids de la sidérurgie dans les consommations d'énergies finales.

Figure 50 : Consommation finale d'énergie par type d'énergie Hauts-de-France 2018



Source : Observatoire Climat Hauts-de-France – CERDD d'après Atmo HDF-inv2018-m2020-V4

[142] Source : Insee, RP2020 exploitation principale, géographie au 01/01/2023.

[143] NB : Dans son « *Atlas cartographique de l'habitat* » publié en 2017, la DREAL Hauts-de-France estimait à 60,5% la part des logements datant d'avant 1975, date des premières réglementations thermiques dans le domaine du bâtiment, contre 54,1% en France métropolitaine.

[144] Un vecteur d'énergie peut être défini comme le support d'une énergie finale distribuée au consommateur pour satisfaire un besoin. C'est le carburant qui remplit le réservoir de la voiture, l'électricité prélèvée à la prise de courant, le gaz consommé pour le chauffage, ou la chaleur et/ou le froid provenant d'un réseau urbain. Les vecteurs s'intercalent entre sources d'énergies primaires et usages finaux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Une production d'énergie renouvelable encore faible*

En 2017, la production totale d'énergie en Hauts-de-France s'élève à 65 TWh[145] (soit 29% de sa consommation finale contre 52,8% à l'échelle nationale), dont 44 TWh pour la production fossile et fissile, auxquels s'ajoute 1,4 TWh d'énergie de récupération.

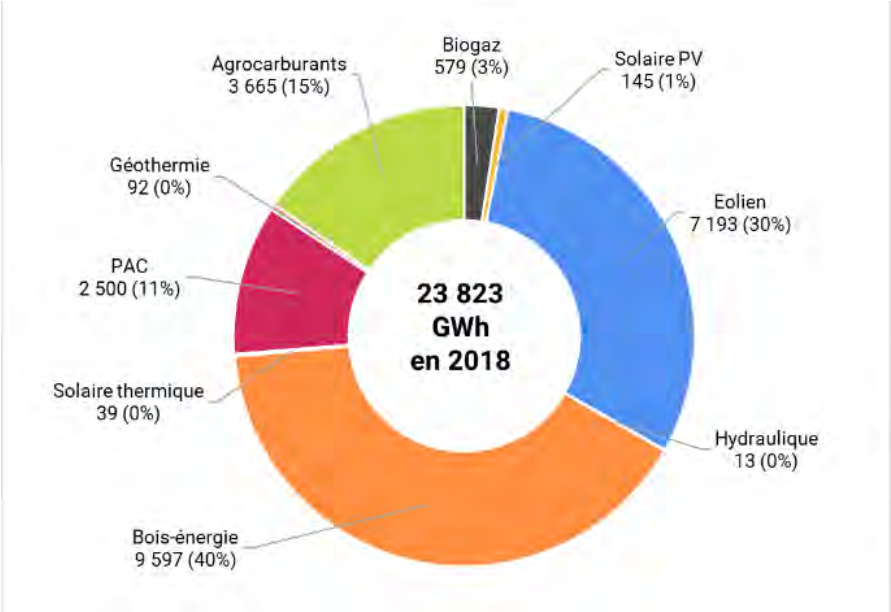
Les Hauts-de-France importent donc 71% de l'énergie finale consommée, contre 47,2%[146] à l'échelle nationale (en 2018).

▪ Focus sur les énergies renouvelables

En complément des économies d'énergie, la substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables est une priorité de la transition énergétique.

En Hauts-de-France, la quasi absence d'hydroélectricité dessine un bilan EnR assez différent du bilan français. Ainsi, en 2018, le « *taux de couverture* » des consommations énergétiques régionales par des énergies renouvelables est de 12% (contre 16,5%[147] au niveau national).

Figure 51 : Production d'énergies renouvelables (hors déchets urbains) Hauts-de-France 2018 (en GWh)



Source : Observatoire Climat Hauts-de-France

[145] Source « *Energies renouvelables et de récupération en Hauts-de-France - Fiche synthèse de l'observatoire Climat des HdF n°5* » Données au 31/12/2017

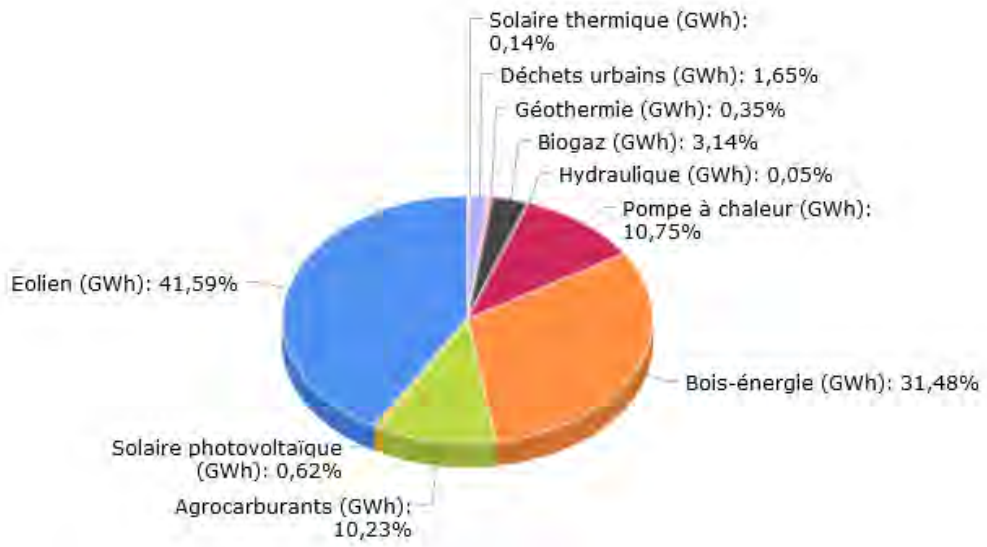
[146] Source « *Insee Références – Bilan énergétique* » Insee – Paru le 27/02/2020

[147] Source : « » Datalab - CGDD septembre 2029

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les données les plus récentes disponibles auprès de l'Observatoire Climat du CERDD, affichent un doublement de la production des énergies renouvelables en Hauts-de-France sur 10 ans (entre 2010 et 2020), passant de 14TWh en 2010 à près de 28 TWh en 2020.

Figure 52 : Production d'énergies renouvelables (hors déchets urbains) Hauts-de-France 2020



Source : Observatoire Climat Hauts-de-France – mise à jour de la donnée 20 octobre 2023

La part importante de l'éolien (41,6%) dans cette production, a été est portée notamment par deux schémas régionaux de l'éolien (SRE)[148] annexés au SRCAE des 2 ex-Régions.

L'éolien a en effet connu un fort développement entre 2010 et 2020 (production multipliée par 6). Les évolutions les plus importantes se situent également au niveau de la production du solaire photovoltaïque (multiplication par 10) et de biogaz (multiplication par 2,6).

- ***Bilan électrique***

Avec 9,9% (46,2 TWh en 2021)[149] de la consommation finale française (468 TWh), la région Hauts-de-France est depuis plusieurs années la 3ème région la plus consommatrice derrière l'Île-de-France et Auvergne Rhône Alpes. En cohérence avec celle observée au niveau national, la tendance est relativement stable depuis plusieurs années.

[148] Les 2 SRE ont été annulés en avril et juin 2016 par le Tribunal Administratif pour défaut d'évaluation environnemenatle.

[149] Source *« L'essentiel en région Hauts-de-France 2019 »* RTE – Juillet 2020

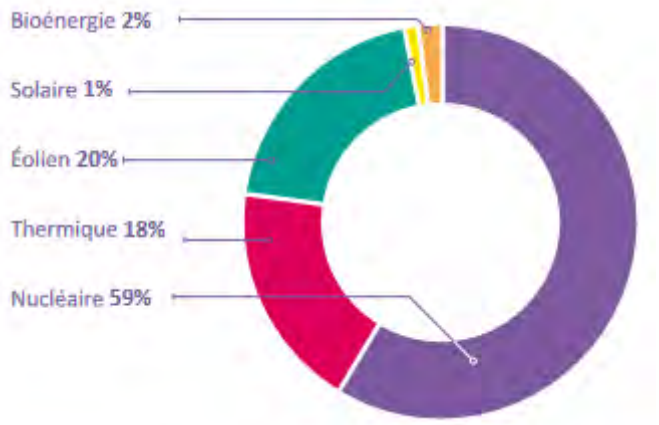
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 42 : Production d'électricité en Hauts-de-France par filière (année 2021)

Filière	TWh
Nucléaire	29,8
Thermique	9,3
Hydraulique	0,0
Eolien	10,3
Solaire	0,3
Bioénergies	1
Total	50,7

Source *« Bilan électrique régional en Hauts-de-France 2021 »* L'essentiel RTE – 2022

Figure 53 : Répartition de la production régionale d'éléctricité en Hauts-de-France (2019)



Source *« Bilan électrique régional en Hauts-de-France 2021 »* L'essentiel RTE – 2022

On note pour la région, une forte dépendance au site de production de la centrale nucléaire de Gravelines qui génère plus de 60% (33,8 TWh en moyenne par an[150]) de la production régionale d'électricité.

La filière éolienne a produit 10,3 TWh d'énergie électrique en 2021 sur la région. Grâce à un parc de production en croissance constante depuis plusieurs années, la région Hauts-de-France a produit, à elle seule, environ 27% de la production éolienne en France, restant ainsi la première région éolienne française.

Les énergies renouvelables, dans leur ensemble, ont représenté 25% de la production du mix énergétique régional en 2021.

Concernant le réseau de transport d'électricité (RTE) sur les 5 départements du territoire des Hauts-de-France, il s'étend sur 8 262 km de lignes aériennes, 462 km de lignes souterraines et 212 postes électriques.

[150] Source : *« La centale nucléaire de Gravelines »* Dossier de Presse 2020

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Mesures et actions mises en œuvre : Orientations et dispositifs de transition énergétique**

➢ *Des orientations nationales en faveur de la transition énergétique*

La **loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)** de 2015 modifiée par la **loi énergie climat** de 2019 fixe des objectifs de production en énergie renouvelable et de réduction des Gaz à Effet de Serre. Ces objectifs sont repris dans l'article L-400 du Code de l'énergie.

En matière d'énergie, les objectifs nationaux inscrits dans la LTECV et la loi climat énergie sont les suivants :

- Réduction de 50% en 2050 de la consommation énergétique finale par rapport à 2012, en visant les objectifs intermédiaires de réduction d'environ 7% en 2023 et de 20% en 2023;
- Réduction de 40% de la consommation énergétique primaire des énergies fossiles en 2030 ;
- Réduction de la part du nucléaire dans la production énergétique de 50% en 2035 ;
- Multiplication par 5 de la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération en 2030 ;
- Les EnR devront représenter 33% de la consommation finale d'énergie en 2030, soit :

Dans cette optique, la **Programmation Pluriannuelle de l'Energie 2018-2023** a fixé des objectifs en termes de puissance installée pour les différentes filières de production d'énergie renouvelable en France métropolitaine fin 2023.

Concerant les consommations d'énergie, le décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019, dit « *Décret tertiaire* », est entré en vigueur au 1er octobre 2019. Il impose une réduction progressive de la consommation d'énergie des bâtiments tertiaires afin de lutter contre le changement climatique.

Les objectifs sont progressifs :

- -40% de consommation d'énergie finale en 2030 ;
- -50% de consommation d'énergie finale en 2040 ;
- -60% de consommation d'énergie finale en 2050.

➢ *SRCAE et SRADDET : La transition énergétique au niveau régional*

Le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) constitue un document essentiel d'orientation, de stratégie et de cohérence en matière énergétique sur le territoire régional.

Les SRCAE du Nord-Pas de Calais et de Picardie adoptés en 2012 fixaient des objectifs à atteindre aux horizons 2020 et 2050 ainsi que des orientations opérationnelles pour mettre en œuvre ces objectifs. Les enjeux portés par ces documents se trouvent désormais transposés et actualisés dans le SRADDET des Hauts-de-France adopté en juin 2020.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Rev3 : La 3ème révolution industrielle en Hauts-de-France*

Présenté officiellement le 25 octobre 2013, à l'occasion du « *World Forum Lille* », par la Chambre de commerce et d'industrie de région et le Conseil régional Nord-Pas de Calais, le projet stratégique de Troisième révolution industrielle (TRI) affirmait clairement son ambition : inventer un nouveau modèle économique pour faire du Nord-Pas de Calais à l'horizon 2050, l'une des régions du monde les plus efficaces et productives**,** en matière d'économie décarbonée.

Confimée début 2016 dans le contexte renouvelé (fusion des Régions, nouvel exécutif), de nouvelles orientations ont permis de lancer « l*a deuxième étape de Troisième révolution industrielle* » à l'échelle des Hauts-de-France.

La mise en œuvre de la TRI s'appuie sur cinq piliers et trois axes transversaux :

- *Pilier 1* : développer des énergies renouvelables distribuées ;
- *Pilier 2* : repenser les bâtiments comme autant de sites producteurs d'énergie ;
- *Pilier 3* : se doter de capacités de stockage des énergies dans un contexte de production décentralisée ;
- *Pilier 4* : déployer les réseaux intellligents ;
- *Pilier 5* : réinventer la mobilité des personnes et des biens.

- *Axe transversal 1* : l'efficacité énergétique ;
- *Axe transversal 2* : l'économie circulaire ;
- *Axe transversal 3* : l'économie de la fonctionnalité.

➢ *Les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) : la transition énergétique à l'échelle territoriale*

Révisables tous les six ans, les PCAET sont devenus obligatoires pour les collectivités locales de plus de 50 000 habitants (article 188 de la Loi TECV).

Ceux-ci prennent en compte la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions dont la sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables.

➢ *Des dispositifs d'accompagnement à la transition énergétique* .

▪ Le fonds chaleur Ademe

Géré depuis 2009 par l'ADEME, le Fonds Chaleur participe au développement de la production renouvelable de chaleur. Il vise à soutenir les projets de production de chaleur à partir d'énergies renouvelables et de récupération d'énergie et fonctionne sur appels à projet régionaux.

▪ L'appel à projet Geoboost



Lancé par l'Ademe en novembre 2023, cet appel à projets a pour objectif de promouvoir la production de chaleur et de froid renouvelable issue de la géothermie de surface *via* le financement à 80 % des études de faisabilité nécessaires à la réalisation des projets.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- « *MaPrimeRénov'* »

Lancée en janvier 2020, « *MaPrimeRénov'* » a pour objectif de faciliter la rénovation énergétique des logements en jouant un rôle déclencheur auprès des ménages qui souhaitent s'engager dans un projet de rénovation efficace de leur logement.

Le service public de la rénovation de l'habitat, France Rénov', a été lancé le 1er janvier 2022. Il permet de s'informer et d'obtenir gratuitement des conseils neutres et indépendants. Les personnes qui le souhaitent peuvent ensuite être accompagnés à toutes les étapes de leurs projets par un accompagnateur Rénov'.

- **Des pressions exercées par les installations de production d'énergies renouvelables**

➢  *Energie éolienne*

En région Hauts-de-France, le développement de la filière éolienne se caractérise par une dynamique importante en lien avec le potentiel régional de développement et la trajectoire fixée par le gouvernement via la production pluriannuelle de l'énergie.

En effet, depuis 2009, la région Hauts-de-France contribue à hauteur de 20-25 % de l'effort national en matière de développement de l'éolien et elle est passée première région éolienne de France en 2018, devant la région Grand-Est ; la Somme étant le premier département français en termes de puissance installée.

Mais l'implantation d'éoliennes, aussi bien terrestres qu'en milieu marin, fait surgir de nombreuses polémiques notamment en termes de protection de l'environnement (impacts sur les paysages, effets néfastes sur l'avifaune, nuisances sonores pour les riverains).

Ce développement entraîne également une raréfaction des sites les plus favorables à l'installation de parcs éoliens et amène les services de l'État et les porteurs de projets à être de plus en plus vigilants sur la localisation des projets et leurs impacts sur l'environnement proche, notamment au regard du cumul des contraintes liées aux nombreux parcs déjà autorisés.

Dans le cadre actuel, le développement futur de l'éolien pourrait notamment s'appuyer sur une augmentation de la puissance des machines (« *repowering* »), qui permettrait aux développeurs de poursuivre l'exploitation des parcs existants et le développement de la filière, tout en minimisant l'impact sur le territoire régional.

Cette voie dépend cependant de nombreux facteurs (amortissement des machines, évolution de la politique tarifaire nationale, contraintes de raccordement au réseau électrique, acceptabilté des populations…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢  *Energie solaire*

La puissance de l'énergie solaire photovoltaïque est inconstante, car la production d'énergie a lieu en fonction du rayonnement solaire, et non de la demande.

Par ailleurs, si les panneaux photovoltaïques ne posent pas les mêmes soucis de nuisances, visuelle, sonore ou écologique que le développement de l'éolien, l'accès au foncier demeure le frein principal au développement de cette énergie en France dans la mesure où il peut entraîner un conflit d'usage des sols (l'implantation d'une centrale PV au sol mobilise de 2 à 3 hectares pour 1 MW).

➢  *Méthanisation*

La méthanisation est une technique de production d'énergie renouvelable à partir de la décomposition de matières organiques.

Les unités de méthanisation produisent du biogaz à partir de déchets non dangereux, Déchets Ménagers et Assimilés (DMA), des déchets d'origine agricole ou des boues de stations d'épuration. Elles contribuent ainsi à produire de la chaleur et de l'électricité. Les digestats sont généralement valorisés en épandage agricole pour retour au sol.

A noter que des installations de stockage des déchets non dangereux peuvent aussi récupérer du biogaz.

En termes d'inconvénients, les unités de méthanisation peuvent causer des nuisances olfactives pour les riverains des sites de méthanisation. De plus, leur alimenation nécessite une grande quantité de matières premières, ce qui peut entraîner une concurrence avec l'agriculture.

➢  *Hydroélectricité*

Première source de production d'électricité d'origine renouvelable au niveau national, le processus d'hydroélectricité est toutefois peu répandu en région Hauts-de-France en raison du faible débit de ses cours d'eau et l'absence de reliefs propices à la création des courants.

La plupart des installations sont des microcentrales hydroélectriques de type « *au fil de l'eau* » mises en place à proximité de « *seuils* » existants ou encore d'anciens moulins.

Le contexte littoral de la région pourrait être propice au déploiement des Énergies Marines Renouvelables qui utilisent le potentiel énergétiques de la mer (marées, courants, vagues).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢  *Géothermie*

La géothermie permet de produire de la chaleur, du froid ou de l'électricité par l'exploitation de la chaleur stockée dans le sous-sol.

Malgré ses nombreux atouts et les progrès réalisés par la filière, le nombre de nouvelles installations annuelles de PAC géothermiques est en forte baisse dans le secteur individuel, passant de 19 000 en 2007 à 2 500 en 2018[151] ce qui accentue le retard de la France sur ses voisins. A l'inverse, le marché se développe de manière plus encourageante dans les secteurs du logement collectif et tertiaire.

En région Hauts-de-France, le potentiel géothermique est faible et localisé sur quelques secteurs spécifiques (sud de la région, ancien bassin minier).

Cependant, la quasi-totalité du territoire régional possède les ressources pour déployer la géothermie dite de « *minime importance* » ou de « *très basse énergie* » c'est-à-dire dans une nappe d'eau dont la température est comprise entre 10 et 20°C ou extraite directement dans le sol et non dans le sous-sol (jusqu'à 200 m de profondeur), que ce soit sur nappe ou sur sonde.

- **Des freins au développement des EnR**

➢ *Des projets freinés par des contraintes d'acceptabilité sociale*

Les EnR électriques en particulier, l'éolien terrestre, rencontrent des problèmes d'occupation de l'espace qui sont inhérents à leur faible densité énergétique, ce qui les expose à des risques d'opposition locale principalement pour des raisons d'encombrement visuel.

Ces oppositions peuvent aussi être liées au « heurt » des valeurs des habitants (esthétique, préservation du patrimoine et des caractères des régions), économiques (perte de la valeur foncière, moindre attractivité touristique) et aux nuisances sonores ou radioélectriques.

Concernant les unités de méthanisation, l'acceptabilité sociale peut également être un frein au développement de la filière avec une poussée des réactions de type *Nimby*[152]. Les craintes du voisinage sont relatives aux odeurs, à la fréquence de passage de camions chargés de déchets, ainsi qu'à la sécurité, fuites de gaz et explosions.

➢ *La gestion de l'équilibre offre-demande soumis à la variabilité de la production*

L'éolien et le solaire photovoltaïque dépendent entièrement de phénomènes incontrôlables comme l'alternance jour/nuit ou les conditions météo. Cette variabilité s'ajoute à celle de la consommation, peu contrôlable elle aussi, mais à laquelle les gestionnaires de réseaux savent faire face soit par le pilotage à la hausse ou à la baisse des moyens de production,

[151] Source :« *Panorama de la chaleur renouvelable et de récupération* » CIBE – FEDENE – Syndicat des énergies renouvelables – Uniclima Ademe - Octobre 2019

[152] Le syndrome NIMBY (Not In My Backyard, « pas dans mon arrière-cour ») désigne l'attitude d'une personne ou d'un groupe de personnes qui refusent l'implantation dans leur environnement proche d'une infrastructure.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

soit par des actions sur la demande telles que l'activation d'usages lors des périodes de surproduction ou le délestage lors des périodes de faible production.

Si les complémentarités entre l'éolien terrestre ou marin, le photovoltaïque solaire, l'hydroélectricité, la biomasse (biogaz ou bois) permettent de réduire la variabilité moyenne du système électrique et de retarder le moment où il sera nécessaire de prendre des dispositions spécifiques, il subsistera toujours des périodes ou la production excède la demande, et d'autres durant lesquelles à l'inverse elle ne suffit pas à répondre aux besoins.

Pour maintenir l'équilibre offre-demande du système électrique, la complémentarité entre moyens renouvelables et moyens conventionnels bas carbone reste primordiale.

Compartiment moyennement sensible

- **Tendances d'évolution de la production des EnR en Hauts-de-France**

  - *Le mix énergétique, une filière prioritaire de la dynamique rev3*

A travers la dynamique de la troisième révolution industrielle rev3, la Région Hauts-de-France a pour ambition que les énergies renouvelables fournissent 100% des besoins énergétiques à 2050.

Concernant le développement de **l'éolien terrestre**, en juin 2018, face au développement majeur de la filière éolienne, la Région a annoncé « *parvenir à la maitrise de la demande en énergie sur son territoire et s'investir dans une politique de mix énergétique qui privilégiera le développement des énergies renouvelables autres que l'éolien, telles que le solaire ou la méthanisation* ». Parallèlement, un observatoire de l'éolien a été lancé.

Un bilan[153] réalisé par la DREAL Hauts-de-France en mars 2021, confirme la 1ère position de la région Hauts-de-France en termes de puissance éolienne installée sur son territoire et de production d'électricité d'origine éolienne. Ce bilan note également la poursuite de l'augmentation du nombre d'éoliennes installées en 2020 avec de fortes perspectives de croissance de la filière d'un peu plus de 1 904 MW autorisés à raccorder (635 éoliennes) et de nombreux projets en cours d'instruction (2 646 MW).

En parallèle, la **filière marine** peine à démarrer avec des retards liés principalement à l'opposition du public et de l'industrie de la pêche. Cependant, un projet de parc éolien sera localisé à plus de 10 km au large de Dunkerque, et plus de 11,4 km au large des communes balnéaires de part et d'autre de la frontière avec la Belgique, sur une surface globale n'excédant pas 50 km². Le projet prévoit un maximum de 46 éoliennes pour une puissance de 600 MW. Sa mise en service est envisagée à l'horizon 2028 pour une durée d'exploitation de 30 ans.

Avec des ambitions fortes pour la filière **méthanisation**, la région vise à devenir la 1ère région européenne pour l'injection de biométhane dans les réseaux (30 % de gaz « *vert* » dans les réseaux de distribution gaz d'ici à 2030, 100 % de gaz « *vert* » à l'horizon 2050).

[153] « *Développement de l'éolien terrestre dans la région Hauts-de-France* » DREAL Hauts-de-France – Données arrêtées au 18 mars 2021

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Avec une production presque 15 fois moins importante en 2010, la production totale d'électricité provenant du **solaire photovoltaïque** a fortement augmenté en 10 ans.

- *La valorisation énergétique des déchets*

Selon l'Ademe[154], la valorisation d'une tonne de déchets (hors déchets dangereux) peut permettre de produire jusqu'à 500 KWh d'électricité (en valorisation d'électricité seule) ou 1 700 KWh de chaleur (en valorisation thermique seule).

En 2018, parmi les 119 unités d'incinération récupérant l'énergie en métropole, 30 produisent exclusivement de la chaleur et 53 produisent de la chaleur et de l'électricité par cogénération.

- *L'énergie fatale des processus industriels représente une source importante à valoriser*

Certains processus de production ou de transformation industrielle consomment une quantité de chaleur importante (sidérurgie, cimenterie, raffinerie, papeterie, etc.). On considère que plus de 60 % de l'énergie est « *perdue* ». Une partie de cette chaleur non utilisée peut être récupérée et servir d'autres desseins par la récupération de **la chaleur fatale**.

Cette récupération de chaleur peut être valorisée en interne, c'est-à-dire à l'usage propre de l'entreprise, et rester dans un circuit fermé, ou avoir une valorisation externe pour répondre à un besoin de chaleur d'autres industriels ou d'un territoire, par un réseau de chaleur permettant la distribution de la chaleur aux usagers. Au-delà d'une valorisation thermique, la chaleur récupérée peut elle aussi servir à fabriquer de l'électricité.

Selon l'Ademe[155], le gisement national de chaleur fatale industrielle serait de l'ordre de 109,5 TWh, dont 17,59 TWh dans les Hauts-de-France. Avec plus de 40 % du potentiel national, l'agroalimentaire est de loin le secteur qui contribue le plus au potentiel régional de chaleur fatale.

- *Les réseaux de chaleur et de froid*

Les **réseaux de chaleur** sont également un support efficace de développement de la chaleur renouvelable, car ils permettent la mise en service et/ou la modification d'installations de forte puissance.

En 2020, 833[156] réseaux de chaleur en France pour 25,4 TWh de chaleur nette livrée avec un taux d'énergie verte (EnR&R en production) de 60,5% fournissent 2,46 millions d'équivalents logements (43 945 bâtiments raccordés) au travers de 6 199 km de longueur totale de réseau.

En Hauts-de-France, la production d'origine renouvelable (et de récupération) des réseaux de chaleur a été fortement multipliée depuis 2010. En 2017, 43 réseaux de chaleur couvrant près de 381 km de canalisations desservent plus de 4,4 % du parc de logements Hauts-de-France, sachant que certains desservent aussi le tertiaire.

[154] Source *: « L'incinération des déchets ménagers - Les avis de l'ADEME » – Décembre 2012*

[155] Source : « *La chaleur fatale* » Faits été chiffres – Ademe – Edition 2017

[156] Source : https://fondschaleur.ademe.fr/reseau-de-chaleur/

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

En région, les principaux réseaux de chaleur disposant d'un potentiel de chaleur fatale sont ceux de Dunkerque, Amiens, Maubeuge, Calais, Lille, Montataire, Arras et Compiègne.

Le froid distribué par les réseaux à l'échelle urbaine reste encore rare. Les **réseaux de froid** sont au nombre de 32 en France pour 0,81 TWh de froid livré net**.** Ils sont raccordés à 1 401 bâtiments au travers de 225 km de longueur totale de réseau.

➢ *Des nouvelles voies de production d'énergie renouvelable*

La méthanisation est aujourd'hui la première technologie de production de gaz, mais d'autres techniques apparaissent et le gaz de synthèse issu de **pyrogazéification** est prometteur. Ce procédé permet d'obtenir un gaz de synthèse à partir de matières organiques sèches. Le gaz produit est ensuite traité en vue de produire de l'électricité et/ou de la chaleur. Différente de la méthanisation, la pyrogazéification peut permettre de traiter des typologies de biomasse non alimentaires, plus difficilement valorisables par la méthanisation (résidus agricoles non fermentescibles).

Autre procédé, le «*power-to-gas*»[157] transforme l'électricité issue d'énergies renouvelables (éolien, solaire) en gaz hydrogène.

Concernant **l'hydrogène**, ce n'est pas à proprement parlé une énergie renouvelable mais un vecteur énergétique.

Selon l'IFP Energies Nouvelles et France Hydrogène, 95% de l'hydrogène était produit à partir d'énergies fossiles (selon les dernières données disponibles de 2020). L'objectif du Plan National Hydrogène[158] lancé le 1er juin 2018 était d'atteindre 10% d'hydrogène produit à partir de sources renouvelables à l'horizon 2023. Cet objectif a été repris par le projet de loi PPE.

Dans le prolongement du plan national, la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarbonée a présentée en septembre 2020.

Son actualisation a été reprise au travers du Plan France 2030 présenté par le Président de la République en février 2023 qui *« souhaite faire de la France le leader mondial de l'hydrogène vert* ».

Au niveau régional, le 3 novembre 2016, la région Hauts-de-France est labellisée « *Territoires Hydrogène* », dans le cadre d'un appel à projets national. Ce projet vise à démontrer, à l'échelle de la région, la faisabilité technico-économique et l'intérêt environnemental du vecteur hydrogène, associés aux réseaux énergétiques et à des usages énergétiques locaux.

Enfin, la feuille de route « *vers un développement d'un l'hydrogène décarboné en Hauts-de-France* » est adoptée par le Conseil Régional, le 21 novembre 2019. Fruit d'un travail collectif avec les acteurs de la filière, elle dresse un panorama des différentes applications, des atouts ou des freins et annonce un plan ambitieux décliné en 4 objectifs et 10 actions mis en oeuvre dès 2020.

Production énergétique : Evolution « *tendancielle* » favorable

[157] Cf. « *Etude portant sur l'hydrogène et la méthanation comme procédé de valorisation de l'électricité excédentaire* » Ademe GRDF GRT – septembre 2014

[158] « *Plan de déploiement de l'hydogène pour la transition énergétique* » présenté le 1er juin 2018 par le Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire

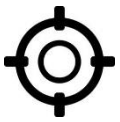
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Synthèse sur la consommation et la production d'énergie : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives

<table>
<tr><td>  </td><td colspan="2">Consommation et production d'énergie</td><td>  </td></tr>
<tr><td colspan="4">Principaux documents de planification et de gestion</td></tr>
<tr><td colspan="4">Principaux documents de planification et de gestion:
SRCAE - PCAET – SRADDET – dynamique rev3

Protections et surveillances : Réglementation ICPE

Outil de connaissance :
Observatoire Climat Hauts-de-France – CERDD (http://www.observatoireclimat-hautsdefrance.org/)
Observ'ER (http://www.energies-renouvelables.org/)
Observatoire des éoliennes en Hauts-de-France (https://eoliennes.hautsdefrance.fr/)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sensibilité du territoire</td></tr>
<tr><td>Atouts du territoire</td><td></td><td>Faiblesses du territoire</td><td></td></tr>
<tr><td>Un développement important (production multipliée par 6 en 10 ans) de la filière éolienne qui place les Hauts-de-France au 1er rang des régions françaises en termes de production d'énergie éolienne.</td><td>⇗</td><td>Une consommation d'énergie qui reste relativement stable, malgré l'ambition de réduction forte affichée dans les documents de planification régionaux.</td><td>⇘</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Un secteur industriel fortement consommateur.</td><td>⇗</td></tr>
<tr><td>Hormis l'éolien, des évolutions notables en termes de développement des énergies renouvables durant la dernière décennie (méthanisation, pompes à chaleur).</td><td>⇗</td><td>Un parc important de logements anciens énergivores (63,5 % datent d'avant 1975).</td><td>⇗</td></tr>
<tr><td>Une démarche volontariste en faveur d'une économie décarbonée : dynamique rev3.</td><td>⇗</td><td>Une forte dépendance à la centrale nucléaire de Gravelines pour la production d'électricité (60%).</td><td>⇗</td></tr>
<tr><td>Une cinquantaine de territoires mobilisés sur le climat et l'élaboration de PCAET en Hauts-de-France.</td><td>⇗</td><td>Un « taux de couverture » des consommations énergétiques régionales par des énergies renouvelables faible (10% contre 16% au niveau national).</td><td>⇘</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Rattrapage en cours mais faiblesse de certaines productions (solaire ou hydroélectricité).</td><td>⇗</td></tr>
<tr><td colspan="4">Compartiment moyennement sensible</td></tr>
</table>

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Une consommation énergétique globale relativement stable	évolution incertaine
Une part des EnR dans le mix énergétique en constante progression	évolution favorable
Le renouvellement du mix énergétique entraine le développement des énergies renouvelables qui peuvent constituer de nouvelles filières industrielles (chaleur fatale, hydrogène décarboné…).	
L'acceptabilité sociale peut entrainer l'abandon de certains projets EnR	évolution défavorable
Production d'énergie : évolution *« tendancielle »* favorable	
Consommation d'énergie : évolution *« tendancielle »* favorable	

Consommation et production d'énergie - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Diminuer la consommation globale d'énergie (transports, bâtiments, industrie) en développant la sobriété énergétique
Enjeu ❷	Développer la part des énergies renouvelables locales dans le mix énergétique pour réduire la dépendance de la région aux énergies fossiles
Enjeu ❸	Accélérer le développement des énergies renouvelables en cohérence avec la préservation de l'environnement

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.4.b Risques naturels et technologiques

Huit risques naturels principaux sont prévisibles sur le territoire national : les inondations, les séismes, les éruptions volcaniques, les mouvements de terrain, les avalanches, les feux de forêts, les cyclones et les tempêtes.

Les risques technologiques d'origine anthropique, sont eux, au nombre de quatre : le risque nucléaire, le risque industriel, le risque de transport de matières dangereuses et le risque de rupture de barrage.

Il existe également cinq risques majeurs particuliers : la rupture de digue, ceux liés au changement climatique, le risque « *engins de guerre* », le radon et le risque amiante environnement.

- **Une région exposée essentiellement à 5 risques naturels**

Au niveau national, les deux tiers des 36 000 communes françaises sont exposées à au moins un risque naturel : 1 Français sur 4 et un emploi sur 3 sont aujourd'hui potentiellement exposés aux inondations, principal risque majeur national au titre du nombre de communes concernées et du coût économique des catastrophes.

Le Hauts-de-France sont concernés par **quatre risques naturels** : le risque inondation, le risque mouvement de terrain, le risque sismique, les feux de forêts.

Selon l'Observatoire Climat du CERDD, en 2016, 58% des communes des Hauts-de-France sont exposées à des risques climatiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Risque inondation et submersion marine*

▪ Risque inondations

Le risque inondation est un phénomène saisonnier qui trouve sa source dans des précipitations soutenues et durables (débordement des cours d'eau, ruissellement), l'inondation peut aussi venir de la mer (submersion marine) ou des eaux souterraines (remontées de nappes).

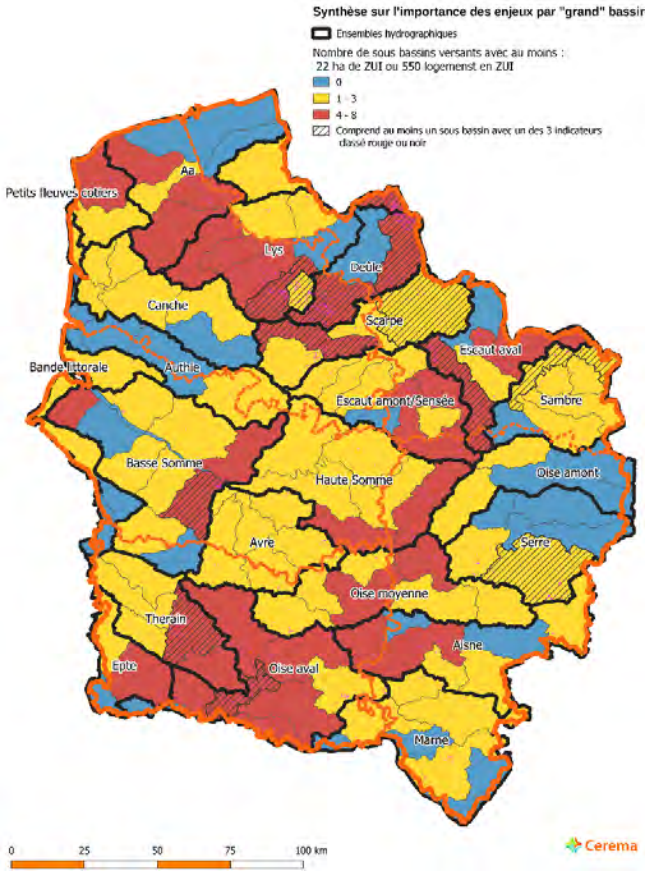
En Hauts-de-France, 57% des communes sont exposées au risque inondation.

Tableau 43 : Exposition du territoire des Hauts-de-France au risque inondation

	% communes
Aisne	59%
Nord	90%
Oise	45%
Pas-de-Calais	60%
Somme	35%

Source : Observatoire Climat du Cerdd -

Figure 54 : Zonage des estimations d'enjeux en zone potentiellement inondable par ruissellement



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Source : « *Etude du risque inondation par ruisselelement dans la région Hauts-de-France* » Cerema - février 2021

A l'instar du territoire français métropolitain, le risque d'inondation constitue le premier risque naturel en Hauts-de-France.

Le bassin Artois-Picardie compte 11 territoires à risques importants d'inondations (TRI) : 2 sont situés sur le littoral, autour de Calais et Dunkerque, 7 sont localisés sur la frange Nord du bassin (ligne Saint-Omer-Maubeuge), 2 sont situés sur le territoire de la Somme (autour d'Amiens et d'Abbeville), celui de Seine-Normandie identifie 2 TRI dans l'Oise (Creil, Compiègne) et 1 dans l'Aisne (Tergnier, Chauny, La Fère)[159].

Concernant le bassin Seine-Normandie, l'Atlas des Zones Inondables de l'Oise recense 6 300 ha de zones inondables impactées repartis sur 36 communes de la Vallée de l'Oise[160].

- Cas des Wateringues

Le territoire des Wateringues est situé sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais, sur le triangle Calais-Dunkerque-Saint-Omer. Ce territoire correspond à l'ancien delta de l'Aa, qui a été progressivement asséché par les moines venus d'Angleterre à partir du X^{ème} siècle.

Ce territoire représente 85 000 ha de terres situées à une altitude inférieure au niveau des plus hautes mers. 450 000 habitants vivent sur ce territoire couvrant 97 communes[161]. Un immense réseau d'évacuation des eaux vers la mer constitué de plus de 1 000 km de watergangs et 100 stations de relevage a été mis en place.

- Submersion marine

Le littoral français est fortement exposé aux risques de submersions marines ou au recul du trait de côte du fait de la pression démographique dont il fait l'objet d'une part, et de la montée du niveau de la mer, conséquence directe du réchauffement climatique, d'autre part.

Les territoires français susceptibles d'être confrontés au phénomène de submersion marine couvrent 11 100 km^2.

Long de 210 km, le littoral régional accueille 14 % de la population des Hauts-de-France[162] et certaines portions du littoral régional sont soumises au risque de submersion marine.

[159] Sources : « *Arrêté du préfet coordonnateur de bassin du 26 décembre 2012 fixant la liste des TRI* » du bassin Artois-Picardie et « *Arrêté du préfet coordonnateur de bassin du 27 novembre 2012 fixant la liste des TRI* » du bassin Seine-Normandie

[160] Source *: « Les zones inondables – Comment valoriser les zones « rouges » ? »* - Agence d'urbanisme et de Développement Oise-la-Vallée – février 2012

[161] Source : « *Institution Interdépartementale des Wateringues (IIW)* »

[162] Source : « *Le développement de la façade maritime des Hauts-de-France* » Région Hauts-de-France – Avril 2019

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 44 : Nombre de logements des communes littorales des Hauts-de-France potentiellement exposés au risque de submersion marine (enveloppes approchées des inondations potenteilles)

Département	Nombre de logements	
	Maisons	Appartements
Nord	38 672	38 020
Pas-de-Calais	56 583	52 647
Somme	12 014	6 286
Total Hauts-de-France	107 269	96 953

Source : « *Enjeux humains en zones de submersion marine et dans les secteurs en érosion* » CGDD – mai 2022

➢ *Risque de mouvement de terrain, RGA et aléas miniers*

- Mouvements de terrain

Les mouvements de terrain sont des phénomènes naturels d'origines diverses, résultant de la déformation, de la rupture et du déplacement du sol. Leur apparition est conditionnée par les contextes géologiques, hydrogéologiques et topographiques, aggravés par les conditions météorologiques et l'action de l'homme.

Ils peuvent être liés à des mouvements de terrain proprement dits : chutes de blocs, effondrements et affaissements de cavités souterraines, glissements de terrains ou à des phénomènes de tassements différentiels appelés aussi retraits-gonflements des argiles, ces derniers ne représentant pas de danger direct pour l'homme, mais endommagent les constructions. Ces mouvements peuvent être soudains, rapides et d'occurrence discontinue ou plus lents, consécutifs à une sécheresse puis une réhydratation des sols (retrait-gonflement des argiles par ex.).

Avec 4 214[163] arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle depuis 1982, la région Hauts-de-France se situe au 3ème rang des régions françaises pour le risque mouvement de terrain.

- Retrait gonflement des argiles (RGA)

Occasionné par l'alternance de périodes sèches et humides, le retrait-gonflement des sols argileux peut provoquer des dégâts aux bâtiments : fissures ou lézardes parfois importantes.

L'aléa couvre 90 % de la surface régionale, réparti sur 3 niveaux (de faible à fort). La répartition géographique de l'aléa est variable en fonction de la nature géologique du sol. Les secteurs aujourd'hui non concernés par le risque sont *à priori* susceptibles d'évoluer.

La couverture par un risque faible est relativement homogène (50% du territoire), et concerne 4,28 millions de maisons individuelles en France métropolitaine.

[163] Source : « *www.catnat.net* » consulté le 13 décembre 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En Hauts-de-France, le risque moyen concerne 33% de la région se localise au nord et au sud de la région, 6% du territoire est concerné par un risque fort. Le département du Nord est particulièrement concerné avec 50% de sa surface en zone d'exposition moyenne ou forte (près de 316 000[164] maisons individuelles exposées à l'aléa fort ou moyen).

Les autres départements sont un peu moins exposés avec 34% des surfaces en zone d'exposition moyenne ou forte pour le Pas-de-Calais, 32% pour l'Aisne, et 27% pour la Somme.

- <u>Aléas miniers</u>

Le bassin minier du Nord-Pas de Calais, exploité depuis 1734, fut le plus important des bassins houillers français par sa taille, plus de 1 000 km^2, et sa production, 2,4 milliards de tonnes. 100 000 km de galeries et 621 puits y furent creusés dont le dernier d'entre eux ferma en 1990.

Quant au bassin houiller du Boulonnais, celui-ci fut exploité dès le XVII^{ème} siècle et jusqu'en 1949. On y dénombra un total de 264 puits.

Les communes concernées par les aléas miniers se répartissent sur les périmètres de l'ex-Bassin Minier Nord-Pas de Calais (251 communes), le Boulonnais (11 communes) et le bassin ferrifère de l'Avesnois (61 communes).

Figure 55 : Cartographie des zones d'étude des aléas miniers sur le territoire du bassin minier historique du Nord-pas de Calais



Source : Les aléas miniers dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais - DREAL Hauts-de-France

Les principaux risques miniers sont surtout liés à l'évolution des cavités souterraines abandonnées et sans entretien consécutif à l'arrêt de l'exploitation. Ces cavités présentent des risques potentiels de désordres en surface pouvant affecter la sécurité des personnes et des biens. Des phénomènes de surface se font sentir à plus ou moins long terme en fonction de la taille des cavités, de leur profondeur, de la nature et de la qualité du sol.

Face à l'urbanisation, ces phénomènes sont susceptibles de créer le risque minier.

[164] Source : **«** *Nombre de maisons individuelles exposées à l'aléa retrait-gonflement des argiles fort ou moyen, par commune en 2014 (Mise à jour novembre 2016)* » Observatoire National des Risques Naturels

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Risque sismique*

De manière générale, les séismes peuvent avoir des conséquences sur la vie humaine, l'économie et l'environnement.

Le zonage sismique de la France, en vigueur à compter du 1er mai 2011, est défini par l'article D. 563-8-1 du Code de l'environnement (créé par le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 et modifié par le décret n°2015-5 du 6 janvier 2015).

Il découpe la France en 5 zones de sismicité croissante (de 1 – très faible, sans prescription parasismique particulière, à 5 – forte où des règles de construction parasismique fortes s'appliquent aux bâtiments et ponts).

Figure 56 : Zonage sismique en région Hauts-de-France



Source : DREAL Hauts-de-France – édité le 26 avril 2017

En région Hauts-de-France, le risque de séisme n'est pas un risque régional majeur et les trois zones d'aléa se répartissent de la façon suivante :

- Zone 1 : une sismicité très faible dans les communes du Sud du Pas-de-Calais et celles des départements de la Somme, de l'Oise et la quasi-totalité du département de l'Aisne ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Zone 2 : une sismicité faible dans les communes situées au Nord-Ouest d'une ligne Douai-Arras qui englobe la majeure partie du territoire de l'ex-région Nord-Pas de Calais et la frange nord du département de l'Aisne ;
- Zone 3 : une sismicité modérée pour l'Avesnois, le Cambrésis, le Valenciennois

Entre 1982 et 2022, 17 arrêtés[165] de catastrophes naturelles liés au séisme ont été pris. Ils concernent uniquement le département du Nord.

➢ *Feux de forêts*

Selon le Ministère de la Transition Ecologique, les feux sont qualifiés de « *feux de forêts* » lorsqu'ils se propagent sur des surfaces forestières ou dans des formations végétales basses (landes, maquis ou garrigue) d'au moins 0,5 hectare d'un seul tenant.

L'indice forêt météo (IFM), développé au Canada à la fin des années 1970, permet d'estimer le danger météorologique de feux de forêts en tenant compte de la probabilité de son éclosion et de son potentiel de propagation. Il a été montré une corrélation claire entre l'IFM moyen et le nombre de départs de feu.

En région Hauts-de-France, le risque de feux de forêt est relativement limité compte tenu d'un indice faible (inférieur à 1,6) auquel est sujet la majorité des massifs forestiers.

Environ 6 000 communes françaises sont classées à risque « *feux de forêts* », soit une commune sur six. Dans la région Hauts-de-France, seulement 9 communes en ex-Picardie étaient classées à risque « *feux de forêts* » en 2010[166].

Durant l'été 2022, 16 incendies de forêts ont été recensés sur la région Hauts-de-France détruisant près de 190 ha de forêts et de broussailles.

Le dernier feu de forêt le plus important a été répertorié sur la commune de Plailly[167] dans l'Oise en juillet 2022 détruisant 48 ha de forêt.

➢ *Tempêtes : des menaces réellesmalgré l'absence de risque majeur*

Une tempête correspond à l'évolution d'une perturbation atmosphérique, ou dépression, le long de laquelle s'affrontent deux masses d'air aux caractéristiques distinctes (température, teneur en eau).

De cette confrontation naissent notamment des vents pouvant être très violents. On parle de tempête lorsque les vents dépassent 89 km/h (soit 48 nœuds, degré 10 de l'échelle de Beaufort).

[165] Source : « *www.catnat.net* » consulté le 13 décembre 2023

[166] Source : « *Le risque de feux de forêts en France – Etudes et documents n°45* » - SOES CGDD – Août 2011

[167] Source : Base de données sur les incendies de forêts *https://bdiff.agriculture.gouv.fr/incendie/2022/4729*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En France, ce sont en moyenne chaque année quinze tempêtes qui affectent les côtes françaises, dont une à deux peuvent être qualifiées de « *fortes* » selon les critères utilisés par Météo-France.

Si le risque tempête n'est pas identifié comme risque majeur[168] en région Hauts-de-France, il arrive que la région subisse des phénomènes violents, susceptibles de faire des victimes, de générer des dégâts importants et de désorganiser la vie quotidienne des habitants.

- **Risques technologiques**

➢  *Risque industriel : une région fortement exposée*

Qualifié de majeur quand il est grave et peu probable, un accident industriel est classé selon ses effets :

- toxiques (fuite de produit polluant sous forme de nuage gazeux, par exemple) ;
- thermiques (rayonnement d'un incendie ou d'une explosion : boules de feu, par exemple) ;
- de surpression (liés à une explosion : projection de débris, effondrement d'une structure, par ex.).

Les entreprises pouvant être à l'origine d'accidents industriels sont regroupées en deux familles :

- Les industries chimiques qui fournissent les produits chimiques de base, ceux destinés à l'agriculture (notamment les produits phytosanitaires et les engrais) et les produits pharmaceutiques et de consommation courante (eau de javel, etc.).
- Les industries pétrochimiques élaborent des produits dérivés du pétrole (essences, goudrons, gaz de pétrole liquéfié).

Du fait de son activité industrielle importante et ancienne, la région est concernée par de nombreux établissements et installations à risque :

- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) :

  Les ICPE sont des installations et/ou usines dont l'activité présente un risque ou un inconvénient pour l'environnement humain et naturel.

- Les établissements dits « *SEVESO* » :

  Nommés d'après la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012, dite « *Seveso 3* », ces établissements qui, en cas d'accident industriel, peuvent entraîner des conséquences immédiates graves pour le personnel, les riverains, les biens et l'environnement, sont assujettis à des dispositions spécifiques.

[168] Ce risque n'est pas identifié dans les DDRM des départmennts de l'Aisne et de la Somme,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 45 : Nombre d'Installations indutrielles Classées Protection de l'Environnement en Hauts-de-France (décembre 2023)

Département	ICPE	Seveso seuil haut	Seveso seuil bas
Nord	1 577	36	21
Pas-de-Calais	936	20	12
Somme	667	8	9
Aisne	459	12	7
Oise	620	18	23
Total Hauts-de-France	**4 259**	**94**	**72**

Source : « *www.georisques.gouv.fr*» Base des installations classées

Au 13 décembre 2023, la région Hauts-de-France comptait 4 259 établissements industriels classés ICPE (sur plus de 52 400 au niveau national) dont 2 648 soumis à autorisation (A) et 1 936 soumis à enregistrement (E).

Avec 166 établissements classés « *Seveso* », la région compte 12% de l'ensemble de ces établissements français à risques industriels majeurs.

➢ *Risque nucléaire*

Le risque nucléaire provient de la survenue d'accidents, conduisant à un rejet d'éléments radioactifs à l'extérieur des conteneurs et enceintes prévus pour les renfermer.

Les accidents peuvent survenir :

- d'accidents de transports ;
- lors d'utilisations médicales ou industrielles de radio-éléments ;
- en cas de dysfonctionnement grave sur une installation nucléaire industrielle.

En Hauts-de-France, le site de Gravelines abrite la centrale nucléaire exploitée par EDF dans le département du Nord, à 21 km à l'Est de Calais et à 15 km à l'Ouest de Dunkerque.

Tableau 46 : Exposition des populations des Hauts-de-France au risque nucléiaire (nb habitants)

	10 km	20 km	50 km
Population vivant dans un rayon de autour de la centrale de GRAVELINES	38 955	247 238	716 605

Source ASN, Insee, Traitement SDES 2019

Les risques peuvent se manifester par l'irradiation et la contamination. Les effets sont fonction de la distance à la source de radiation et de la durée d'exposition.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢  *Transport de matières dangereuses*

La notion de matière dangereuse est une notion complexe, car suivant le contexte, suivant les enjeux et suivant les acteurs, la définition utilisée n'est pas toujours la même.

Les matières dangereuses comprennent des produits reconnus comme tels : hydrocarbures, produits nucléaires, chimiques. Mais, il existe aussi tout un ensemble de produits largement diffusés dans le public et qui de par leur forme, leur apparence et leur utilisation courante ne sont pas toujours perçus comme dangereux pour les personnes, les biens et l'environnement : eau de javel, alcool à brûler, produits de beauté…

La définition du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire s'appuie plutôt sur cette notion de conséquences pour les personnes, l'environnement ou les biens : « *une matière est classée dangereuse lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et l'environnement, en fonction de ses propriétés chimiques et/ou physiques ou par la nature des réactions qu'elle peut engendrer* ».

Le transport de marchandises dangereuses (TMD) s'effectue par voies routière, ferrée, de navigation intérieure, maritime ou aérienne.

Avec 89,3% de part modale au niveau national, le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route[169].

Une étude[170] menée par le Cerema a permis d'estimer, au terme d'une analyse « *fine* », à 4 470 000 t (hors flux de transit) le volume de MD transportées par route, fer ou voie d'eau sur le périmètre de l'ex-région Nord-Pas de Calais, pour l'année 2011. Environ 21% des MD concernent le fret ferroviaire et un peu plus de 11% le transport fluvial.

Les matières liquides inflammables représentent plus de 70 % des tonnes transportées par voie routière et plus de la moitié du trafic en tonnes.km.

Par ailleurs, le territoire de la région Hauts-de-France est traversé par près de 5 000 km de canalisations de transport de fluides dangereux[171].

Les accidents de TMD constituent un risque technologique majeur et leur déclaration est obligatoire. LeTMD est à l'origine de 10 % des accidents technologiques. Les ruptures de canalisations ont entraîné 2 441 accidents sur la période 1992 à 2017, soit 6 % des accidents. Les accidents les plus nombreux concernent des rejets de matières dangereuses (entre 78% et 94% suivant le mode de transport) souvent sans grande conséquence sur les populations ou sur l'environnement. Viennent ensuite les incendies, en particulier sur la route puisqu'ils représentent 14% des accidents.

Les conséquences d'un accident sont fonction de la nature du produit transporté, des quantités, de la gravité de l'accident mais aussi de la population exposée (zone urbaine ou rase campagne), des entreprises et/ou bâtiments (économiques) et de l'environnement. En

[169] « *Chiffres clés du transport – Edition 2023* » CGDD – SDES – Mars 2020

[170] « *Le transport de matières dangereuses dans le Nord-Pas-de-Calais. Estimation des flux et des risques liés au TMD » CEREMA – mai 2015*

[171] Source : « *https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Securite-des-canalisations-de-transport-de-matieres-dangereuses-et-de-distribution-de-gaz* »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

cas de problème, la situation ne se limite pas en général à un simple accident de circulation et peut rapidement évoluer en catastrophe humaine et écologique.

- **Risques particuliers**

➢  *Risque engins de guerre*

On entend par risque « *engins de guerre* », le risque d'explosion et/ou d'intoxication lié à la manutention après découverte d'une ancienne munition de guerre (bombes, obus, mines, grenades, détonateurs...) ou lié à un choc par exemple lors de travaux de terrassement.

Les vestiges de guerre constituent en particulier pour 4 départements (Nord, Pas-de-Calais, Somme et Aisne) de la région Hauts-de-France, sinon un risque majeur, du moins une menace constante pour les populations susceptibles d'y être exposées. **Il s'agit d'armes conventionnelles (munitions, mines, grenades...) ou chimiques.**

3 centres de déminage sont installés sur le territoire régional.

Selon l'ONG « *Robin des Bois* »[172], 311 bombes, obus et grenades des 2 guerres mondiales ont été découverts sur le territoire régional sur une période de 6 ans (de janvier 2012 à avril 2018).

➢  *Rupture de digues ou de barrages*

En France métropolitaine, les ouvrages de protection contre la houle ou contre les submersions couvrent 17 % des côtes françaises, soit 1 210 km[173].

En domaine fluvial, le principal rôle des digues est de canaliser l'eau afin de réduire le risque d'inondation.

Si une digue protège initialement contre les crues, cet ouvrage peut être également source de danger : une rupture de digue provoque une vague de submersion bien plus dangereuse que l'inondation à laquelle elle était censée soustraire les populations.

- **Cadre réglementaire de la prévention et de la gestion des risques majeurs**

➢  *Le droit à l'information des citoyens*

En application de l'article L 125-2 du Code de l'environnement, les citoyens disposent du droit à l'information sur les risques majeurs auxquels ils sont soumis dans certaines zones du territoire et sur les mesures de sauvegarde qui les concernent. Ce droit s'applique aux risques technologiques et aux risques naturels prévisibles. L'information donnée au public est consignée dans un Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM), élaboré par

[172] Source : « *https://robindesbois.org/inventaire-des-dechets-de-guerre-du-1er-janvier-2012-au-30-avril-2018/#hautsdefrance* »

[173] Source : Cerema - 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

le préfet, et dans un Dossier d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM), établi à l'initiative du maire.

Tous les Conseils départementaux de la région ont établi des DDRM : Nord (avril 2011), Pas-de-Calais (janvier 2018 – mis à jour mars 2020), Somme (septembre 2017), Aisne (septembre 2019), Oise (juillet 2017).

➢ *Outils de prévention et de gestion des risques naturels*

Le **Plan de Prévention des Risques** naturels (PPR) créé par la loi du 2 février 1995 constitue l'un des outils essentiels de l'action de l'État en matière de prévention des risques naturels. Il réglemente l'utilisation des sols en fonction des risques naturels auxquels ils sont soumis.

Le PPR est décliné en plusieurs versions spécifiques selon l'aléa traité :

- Plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ;
- Plan de prévention des risques inondation (PPRI) ;
- Plan de prévention des risques incendies de forêt (PPRIF) ;
- Plan de prévention des risques d'avalanche (PPRA) ;
- Plan de prévention des risques miniers prévisibles (PPRM) ;
- Plan de prévention des risques littoraux prévisibles (PPRL) ;
- Plan de prévention des risques de submersion marine (PPRS) ;
- Plan de prévention des risques technologiques prévisibles (PPRT).

Le PPR est un document généralement réalisé à l'échelle communale, comportant la délimitation des zones à risques qui font l'objet d'une réglementation et de mesures spécifiques, s'imposant notamment aux documents d'urbanisme.

Il peut être accompagné d'un **Plan Communal de Sauvegarde (PCS)**, outil opérationnel qui définit les mesures immédiates de sauvegarde et de protection des personnes, fixe l'organisation nécessaire à la diffusion de l'alerte et des consignes de sécurité, recense les moyens disponibles et définit la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et de soutien de la population.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 47 : Nombre de plans de prévention des risques par département en Hauts-de-France

Département	PPR approuvé	*Dont PPRI*	*Dont PPRL*	*Dont Mvt terrain*	PPRM	En cours
Nord	**29**	*12*	*1*	*13*[174]	**3**	1
Pas-de-Calais	**14**	*9*	*3*	**-**	2	4
Somme	**10**	*6*	*2*	*2*	-	1
Aisne	**7**	*6*	-	*1*	-	NC
Oise	**25**	*11*	-	*14*[175]	-	NC
Total Hauts-de-France	**85**	*44*	6	*30*	**5**	**-**

Sources : DDT(M) 59, 62, 80, 02, 60

A l'échelle de la région, environ 85 plans intègrent des objectifs et des actions spécifiques visant à prévenir les risques naturels.

La région est également concernée par 11 Territoires à Risque Important d'inondation (TRI), identifiés en application de la directive 2007/60/CE du 23 octobre 2007, dite « *inondation* ».

Ces territoires ont été recensés du fait de l'importance des enjeux potentiellement exposés aux inondations. Sur ces zones, étendues aux communes voisines, sont définies des **Stratégies Locales de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI)**. Elles sont les déclinaisons locales du **Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI)** des bassins Artois-Picardie et Seine-Normandie. Elles permettent de centrer la réflexion sur la gestion des inondations en fonctions des priorités et des enjeux locaux.

Enfin, la région est concernée par 12 **Programmes d'Actions et de Prévention d'Inondation (PAPI)**. Ils visent notamment la connaissance, la conscience du risque, la surveillance, la réduction du risque, etc. En complément, le **Plan Submersions Rapides (PSR)** élaboré au niveau national vise à assurer la sécurité des personnes dans les zones exposées à ces phénomènes brutaux.

[174] N.B : 12 Plans d'Exposition aux Risques mouvements de terrains (PER valant PPR) ont été approuvés sur l'arrondissement de Lille. Le risque est lié à la présence de cavités souterraines utilisées pour l'exploitation de la craie, appelées « *catiche*s ».

[175] Dont 9 PPRM concernant le retrait-gonflement des argiles

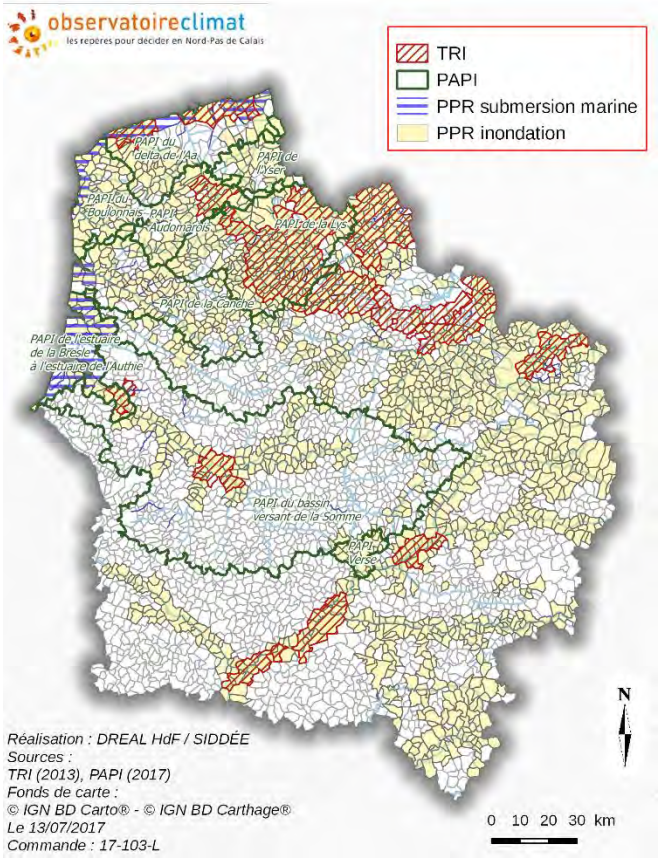
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 48 : Outils de gestion du risque inondation en Hauts-de-France

Bassin hydrographique	TRI	SLGRI	PAPI Dont intention et projets
Artois-Picardie	11	10	10
Seine-Normandie	3	3	2
Total région Hauts-de-France	**14**	**13**	**12**

Source : Dreal Hauts-de-France

Figure 57 : Plans de prévention des risques inondation en région Hauts-de-France



Source : DREAL Hauts-de-France : https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Carte-des-PPRI-TRI-et-PAPI-de-la-region-des-Hauts-de-France

Concernant les risques technologiques, les directives Seveso [176] imposent aux États membres de l'Union Européenne depuis 1982, d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs (sites Seveso) et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Deux types d'établissements sont distingués selon la quantité de matières

[176] La directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite directive « *Seveso 3* » est entrée en vigueur en France, le 1er juin 2015.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

dangereuses : les établissements « *Seveso seuil haut* » et les établissements « *Seveso seuil bas* ».

Par ailleurs, à la suite de l'accident sur l'usine AZF à Toulouse, la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages a institué l'élaboration de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

Les PPRT ne concernent que les établissements SEVESO à haut risque dits « *SEVESO seuil haut* ». Leur objectif est de résoudre les situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et de mieux encadrer l'urbanisation future.

Ils peuvent ainsi engendrer :

- des expropriations et des mesures de délaissement pour les bâtiments à proximité trop immédiate des usines à risques ;
- des travaux sur les bâtiments permettant la protection des occupants ;
- des restrictions sur l'urbanisation future autour des sites, sous forme d'interdictions ou d'autorisations avec respect de prescriptions;
- le cas échéant, des actions de protection des infrastructures publiques..

En Hauts-de-France, 50 PPRT avaient été approuvés en 2023[177].

Risques naturels : Compartiment fortement sensible

Risques technologiques : Compartiment fortement sensible

- **Evolution tendancielle**
  - ➢ *Risques « météo-sensibles »*

Certains phénomènes naturels représentent des risques pour les activités humaines, comme les tempêtes ou les inondations. Certains de ces risques naturels sont dits « météo-sensibles » : un dérèglement climatique peut réduire ou accentuer le risque naturel, ou plus précisément, « *l'aléa* ».

La fréquence accrue des fortes pluies et la hausse du niveau de la mer (de 10,4 cm à Dunkerque entre 1957 et 2021[178], soit 1,6 cm par décennie depuis 1955) augmentent les risques de submersion marine, d'inondations ou compliquent la gestion des Wateringues en région.

Si les crues seront amenées à être plus intenses et plus fréquentes (+1,90 jours de fortes pluies par décennie à Boulogne sur Mer depuis 1955[179]), tout comme les glissements de terrains superficiels ; l'instabilité des cavités souterraines pourra être amplifiée. D'autre part, la hausse des températures et les épisodes caniculaires fragiliseront notamment les sols argileux et viennent accentuer d'autres aléas.

[177] Source : DREAL Hauts-de-France

[178] Source : Indicateur « *Hauteur d'eau marégraphe* » - Observatoire Climat des Hauts-de-France - 2023

[179] Source : « *Evolution des données climatiques en Hauts-de-France (données 2017)* » - Observatoire Climat Hauts-de-France - 2017

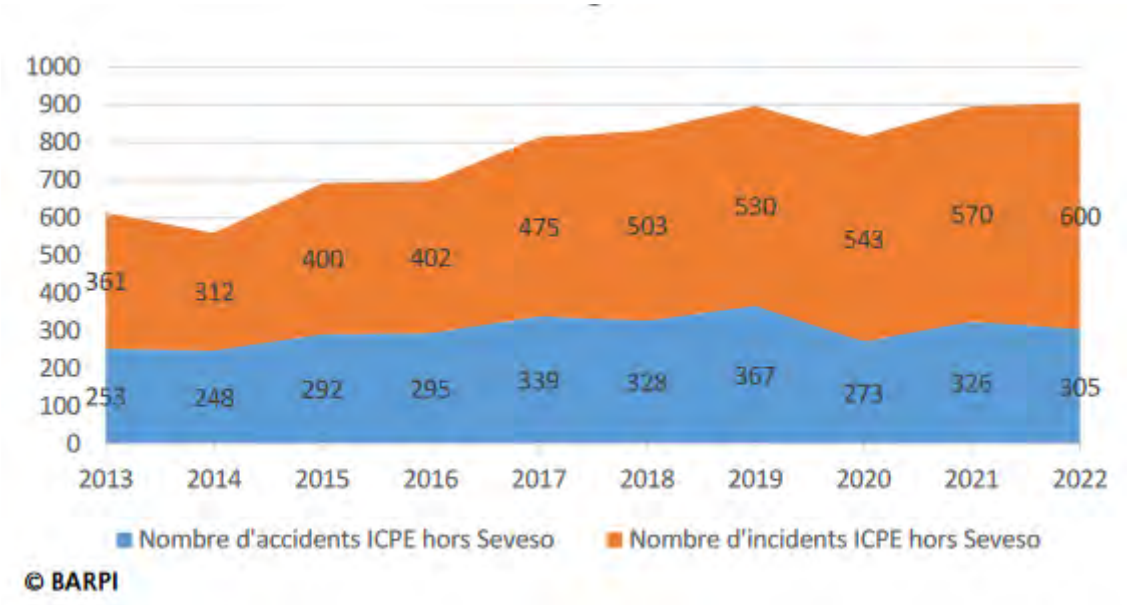
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Risques technologiques et accidentologie*

En France, la base de données ARIA (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents) gérée par le BARPI (Bureau d'analyse des Risques et Pollutions Industriels) répertorie les incidents, accidents ou presque accidents qui ont porté, ou auraient pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques ou à l'environnement.

Le BARPI contribue à la réalisation de « *L'inventaire des incidents et accidents technologiques* ». Cette synthèse, publiée chaque année, présente les événements technologiques marquants qui se sont produits en France au cours de l'année écoulée.

Figure 58 : Evolution de l'accidentologie en France hors établissements Seveso



Source : « *Inventaire - incidents et accidents technologiques survenus en 2022 »* MTES – BARPI – donnés au 1er avril 2023

Le nombre d'accidents concernant les installations classées hors Seveso est relativement stable depuis 2015. Par ailleurs, une augmentation continue est observée sur la collecte des incidents, qui reflète plutôt d'une plus grande vigilance dans la remontée d'information qu'une augmentation de l'accidentologie.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Risques technologiques et évènements naturels*

Depuis 2010, entre 6% et 9 % des événements recensés dans la base ARIA impactant des sites industriels sont liés à des phénomènes naturels (pluie-inondation, foudre, forte chaleur et froid intense).

Les épisodes de précipitations intenses ou d'inondations, suivis par les cas de fortes chaleurs représentent à eux seuls plus de 80 % des événements répertoriés. Ces deux types de phénomènes sont également observés dans toutes les régions françaises.

Depuis 2010, la tendance de ce type de perturbation est à la hausse, mais l'année 2019 marque un repli, avec près de 36 % d'événements en moins enregistrés dans la base ARIA par rapport à 2018. La raison principale est la baisse du nombre d'événements liés aux pluies ou aux inondations qui été divisé par 3 entre 2018 et 2019. Le nombre d'événements générés par des fortes chaleurs a, quant à lui, augmenté de plus de 20 % lors de la même période.

➢ *Risques technologiques et pollutions du milieu naturel*

Entre 1992 et fin 2017, 16 % des accidents technologiques ont donné lieu à une pollution des eaux de surfaces ou des eaux souterraines et 9 % à une pollution atmosphérique. Les contaminations des sols et les atteintes à la faune et à la flore sauvage sont deux fois moindre (respectivement 5 % et 4 %).[180]

Risques naturels et technologiques : Evolution potentiellement défavorable

[180] Source : MTES/DGPR/BARPI (base Aria) - juillet 2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Synthèse sur les risques naturels et technologiques : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

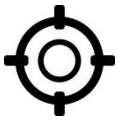
Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives



Risques naturels et technologiques



Principaux documents de planification et de gestion

Protections et surveillances :

Plans de Prévention des Risques (PPR) déclinés en risques naturels (PPRN), inondations (PPRI), miniers (PPRM), littoraux (PPRL)…),
Plans de Gestion du risque Inondation (PGRI), Programmes d'Actions et de Prévention d'Inondation (PAPI),
Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT),
Réglementation ICPE et inspections des ICPE par la DREAL

Outil de connaissance :

Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM)
Droits à l'information du citoyen
ATLAS des zones inondables
Zonages sismiques
Base de données ARIA (risques technologiques, accidentologie)

Sensibilité du territoire

Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Nombreux plans de prévention et outils de gestion des risques	⇗	Près de la moitié des communes exposées au risque inondation	⇗
Risque sismique faible	⇗	Présence d'une centrale nucléaire en activité depuis plus de 40 ans	⇗
		12% des sites nationaux classés « *Seveso* » concernant tous les secteurs d'activités sont situés sur le territoire régional	⇗
		Forte exposition des populations aux risques industriels : Le Nord (2ème) et l'Oise (9ème) figurent parmi les 10 départements les plus accidentogènes	⇗

Compartiment fortement sensible

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Accroissement des risques naturels (sécheresse, inondations, RGA…) et technologiques avec le changement climatique	évolution défavorable
Une tendance à la hausse de l'accidentologie dans les ICPE hors Seveso	
Risques naturels et technologiques : Evolution « *tendancielle* » potentiellement défavorable	

Risques naturels et technologiques - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Prévenir et atténuer les risques accrus par le changement climatique, en particulier ceux liés aux inondations
Enjeu ❷	Adapter les aménagements des territoires aux risques naturels (inondations, érosion, mouvements de terrain, submersion marine) pour réduire leur vulnérabilité au changement climatique
Enjeu ❸	Prévenir et maîtriser les risques industriels et technologiques

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.4.c Qualité de l'air extérieur et santé humaine

La pollution atmosphérique est définie dans le Code de l'environnement comme étant « *l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives* ».

- **Polluants atmosphériques et qualité de l'air**

Les polluants atmosphériques sont classés en deux catégories :

- les polluants primaires, polluants directement émis dans l'atmosphère ;
- les polluants secondaires issus de la réaction physicochimique des polluants primaires avec des conditions météorologiques particulières.

Tableau 49 : Principaux polluants atmosphériques et leurs effets[181]

Type de pollution	Causes	Conséquences/effets	Echelle
Pollution acide (pluies acides)	Les polluants acides sont émis principalement par les activités humaines : trafic routier, installations de combustion, engrais azotés (NO_x), agriculture (NH_3), combustion du charbon et du fioul (SO_2), combustions incomplètes (incinération des ordures, métallurgie, chauffage au bois, brûlage à l'air libre de déchets verts, moteurs Diesel) (POP – HAP).	Les dépôts humides (pluies, neige, brouillard…) s'acidifient sous l'effet des oxydes d'azote et du dioxyde de soufre. Ils affectent la végétation, notamment les arbres, en perturbant la photosynthèse (par décomposition de la chlorophylle) et l'absorption des sels minéraux (acidification et perte de fertilité des sols). Si le phénomène persiste, les arbres meurent.	Les polluants dans l'air extérieur peuvent affecter des zones éloignées de plusieurs centaines de kilomètres des lieux d'émissions. Ils génèrent alors des phénomènes de très grande ampleur comme les pluies acides ou l'eutrophisation et par des dommages sur la végétation.
Dépôts azotés		L'excès de dépôts azotés, formés en partie par des polluants émis dans l'air, constitue une menace majeure en acidifiant et en générant une eutrophisation des milieux : les espèces végétales dites « *nitrophiles* » sont favorisées mais les autres vulnérables à un excès d'azote peuvent disparaître suivant l'intensité de cette compétition spécifique pour l'azote.	Ce phénomène menace la biodiversité de zones comme le sud-est de la France et certaines zones de montagnes. On estime que l'excès de ces dépôts en France pourrait entraîner. une perte de biodiversité de 10 % à l'horizon 2100.
Particules fines ($PM^{182}10$, PM2.5) et	Présentes surtout en zone urbaine à partir des émissions du trafic routier (moteurs Diesel anciens), des industries, de la combustion de biomasse (chauffage individuel au bois,	L'inhalation de particules fines peut déclencher une réaction inflammatoire des vaisseaux sanguins, nuire à la fonction cardiaque et être ainsi à l'origine de problèmes cardiovasculaires	Le plus souvent locale, la pollution aux particules fines peut être liée par ex. à la densité du trafic automobile

[181] Source : *« Les enjeux – Agir ! - La pollution de l'air extérieur »* ADEME – novembre 2016

[182] De l'anglais *Particulate Matter*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ultra-fines (PM1)	brûlage à l'air libre de déchets verts) ou de la combustion du fioul. Plus localement à partir des poussières des carrières, des cimenteries et émissions de l'agriculture…	(infarctus, troubles du rythme cardiaque…). Elle peut également être nocive pour les systèmes nerveux et endocrinien.	qui en favorise la concentration
Ozone polluant	L'ozone présent dans la troposphère (depuis le sol jusqu'à 10 km d'altitude) est un polluant secondaire gazeux, formé à partir de polluants précurseurs gazeux tels que les NOx et les COV. La pollution est due à des gaz chlorés et fluorés (CFC autrefois largement utilisés comme gaz réfrigérants, gaz propulseurs des aérosols, solvants…) ou bromés (halons utilisés pour lutter contre les incendies, comme pesticides).	L'ozone peut affecter certains végétaux particulièrement sensibles et il a des effets chroniques. La formation de nécroses sur les feuilles se traduit à plus long terme par une dégradation du métabolisme des plantes et une réduction de leur croissance.	

La qualité de l'air est déterminée par les quantités de polluants présents dans l'atmosphère respirable. Cette concentration varie en fonctions des émissions locales, des apports transrégionaux et des phénomènes de dispersion et de transformation ; certains polluants étant soumis à des réactions chimiques, qui entrainent leur transformation en polluants secondaires.

- *Suivi des polluants atmosphériques*

Issue de la fusion au 1er janvier 2017, des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) de Picardie (Atmo Picardie) et du Nord – Pas de Calais (Atmo Nord – Pas-de-Calais), Atmo Hauts-de-France est agréée par le Ministère en charge de l'Environnement.

L'association assure pour l'ensemble du territoire des Hauts-de-France, la surveillance de la qualité de l'air, informe au quotidien et alerte en cas de phénomène de pollution atmosphérique. Elle accompagne également les partenaires dans leurs projets.

Au 31 décembre 2022, Atmo Hauts-de-France disposait de **48 stations fixes et 6 stations mobiles** de mesures de la qualité de l'air, répartis sur l'ensemble des 5 départements Les stations fixes, généralement implantées dans des lieux publics, mesurent en continu et en temps réel la qualité de l'air de la région. En complément, des stations mobiles permettent de répondre à des campagnes de mesures ponctuelles. La modélisation sur 3 échelles géographiques[183] permet de simuler la concentration d'un polluant dans un environnement donné, à un moment donné, à partir d'outils mathématiques.

L'indice Atmo est un indicateur journalier de la qualité de l'air, défini sur une échelle de 1 à 10 ; plus l'indice est élevé, plus la qualité de l'air est mauvaise.

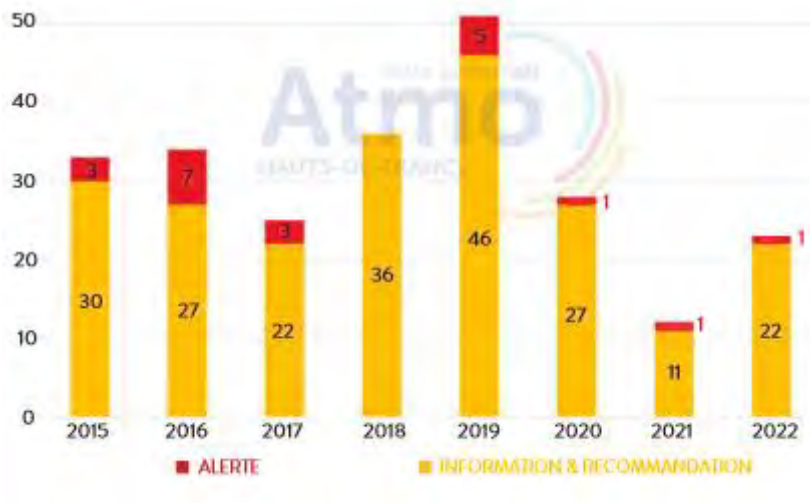
L'indice Atmo est calculé chaque jour pour 13 agglomérations de la région Hauts-de-France, à partir des concentrations de quatre polluants : le dioxyde de soufre (SO_2), le dioxyde d'azote (NO_2), l'ozone (O_3) et les poussières en suspension (PM10).

[183] « Prev'air » (plateforme continentale et nationale), « Esmeralda » (plateforme inter-régionale et régionale) et « Urban'air » (plateforme de prévision sur 8 agglomérations des Hauts-de-France)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ *Une qualité de l'air en Hauts-de-France altérée par la pollution atmosphérique*

Figure 59 : Evolution des épisodes de pollution en Hauts-de-France de 2014 à 2019



Source : « *Quelle qualité de l'air en 2022 ?* » Atmo Hauts-de-France – Juillet 2023

En 2022, les journées d'épisodes de pollution ont augmenté par rapport à l'année 2021.

Les Hauts-de-France ont connu 23 jours d'épisodes de pollution, soit 12 de plus qu'en 2021 Ces épisodes sont principalement liés aux particules PM10 avec 19 jours. 4 jours d'épisodes sont dus à l'ozone

Il est à noter qu'aucun épisode concernant l'ozone n'a été observé en 2021. L'année 2022 enregistre toutefois moins de journées d'épisodes que l'année 2020. Globalement, cette augmentation peut s'expliquer par des conditions météorologiques plus favorables à l'accumulation des polluants atmosphériques qu'en 2021.

.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 50 : Emissions de polluants atmosphériques en Hauts-de-France (2022)

Polluant atmosphérique		Emissions (kg/hab		% émissions françaises	Nb sites de mesure	Commentaires
		Hauts-de-France	France			
Particules PM10		4,12	2,7	13,5%	34	19 j. de pollution liés aux PM10 (2019)
Particules PM2.5		2,46	1,64	13,4%	20	Non respect de l'objectif qualité sur 5 sites de la région
Dioxyde d'azote (NO_x)		12,33	9,48	12%	31	Respect des valeurs réglementaires depuis 2012
Ozone (O_3)		NC	NC	NC	27	Non respect des objectifs à long terme pour la santé et la végétation 4 j. pollution à l'ozone
Dioxyde de soufre (SO_2)		2,87	1,37	19,3%	9	Aucun épisode de pollution
Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM-benzène)		22,96	14,8	14,8%	6	Valeurs réglementaires respectées pour le benzène Concentrations stables mais importantes des COVNM à proximité des sites industriels
Monoxyde de carbone (CO)		48,09	32,6	14%	5	Concentrations moyennes globalement faibles dans le respect de la règlementation
Métaux lourds	Plomb (Pb)	1,53 10^{-3}	1,1 10^{-3}	12,9%	6	Valeurs réglementaires respectées
	Cadmium (Cd)	0,05 10^{-3}	0,04 10^{-3}	12,3%	6	
	Nickel (Ni)	0,15 10^{-3}	0,30 10^{-3}	4,6%	6	Valeur cible non respecté sur le site d'Isbergues
	Arsenic (As)	0,07 10^{-3}	0,0710^{-3}	9,6%	6	Valeurs réglementaires respectées
Hydrocabures Aromatiques Polycycliques (HAP)		0,06	NC	NC	5	Valeur cible du benzo(a)pyrène respectée y compris sur le site de Grande-Synthe (proximité industrielle)

Source : « *Quelle qualité de l'air en 2022 ?* » Atmo Hauts-de-France – Juillet 2023

La pollution atmosphérique en région est élevée en raison de la densité et de la fréquentation des réseaux routiers et de la présence d'activités industrielles et agricoles faisant encore beaucoup appel aux énergies fossiles et à des procédés polluants.

Les poussières en suspension (PM) et les oxydes d'azotes (NO_x) sont un problème chronique sur le territoire régional.

Si elles sont globalement en baisse depuis 2013, les émissions de PM10 par habitant (4,12 kg/hab.) sont nettement supérieures à la moyenne française (2,7 kg/hab.) en raison

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

notamment d'une activité humaine importante générant un trafic fort, du chauffage, un tissu industriel dense et une agriculture intensive.

Pour les PM2.5, l'objectif de qualité n'est pas respecté depuis le début de leurs mesures sur le territoire.

Les émissions de NO_x restent supérieures à la moyenne française (12,33 kg/hab. contre 9,48 kg/hab. au niveau national) mais elles sont en nette baisse (-36%) depuis 2013 en raison des améliorations technologiques introduites par le renouvellement du parc routier, de nouveaux procédés industriels et la baisse d'activité de ce secteur.

Si les émissions de NO_x sont conformes à la règlementation mais ce n'est pas le cas pour d'autres polluants (fréquents épisodes de pollution en PM10, ozone ou dans une moindre mesure le dioxyde de soufre depuis 6 ans). Les valeurs annuelles sont respectées pour le SO_2, mais pas pour l'ozone concernant l'objectif long terme, à l'instar d'autres régions françaises.

➢ *Allergènes*

Les pollens sont les organes reproducteurs males des plantes transportées par le vent ou les insectes. Ils sont de formes très variées et sont quasiment invisibles à l'œil nu (taille moyenne de 20 à 60 µm).

Tous les pollens ne sont pas allergisants et chaque personne présente une sensibilité différente aux pollens. Les allergies peuvent se manifester par une rhinite, une conjonctivite, une toux, de l'asthme, de l'urticaire voire un œdème.

En Hauts-de-France, la surveillance des pollens passe par un capteur pollinique sur le site de mesure de Boves-Amiens (80).

En 2022, les indices de risque allergique les plus élevés (3) ont été prévus entre les mois d'avril et de juin en lien avec la pollinisation du bouleau, des graminées et des urticacées.

- **Mesures et dispostifs de préservation de la qualité de l'air**

➢ *Engagements internationaux et européens*

Au niveau international, les émissions de polluants atmosphériques sont réglementées par la convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance et plus spécifiquement par le protocole de Göteborg[184].

L'objectif du protocole de Göteborg était de réduire de 40% les émissions de quatre polluants (dioxyde de soufre, oxydes d'azote, COV et ammoniac) pour 2010 ; chaque État partie à la convention s'étant vu attribuer des plafonds d'émissions à respecter avant 2010.

Amendé le 4 mai 2012 et entré en vigueur en juillet 2019, le protocole révisé a fixé de nouveaux engagements de réduction à l'horizon 2020 par rapport à l'année de référence 2005 pour les quatre polluants déjà visés par le Protocole mais aussi pour les particules primaires fines PM2.5.

En France, la loi « autorisant l'approbation de l'amendement au protocole de Göteborg du 1er décembre 1999, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique » a été promulguée le 8 novembre 2021.

[184] Protocole relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique dit « *multi-effets multi-polluants* » adopté à Goteborg le 1er décembre

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 51 : Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques fixés pour la France dans le cadre du protocole du Göteborg révisé

Polluant atmosphérique	A l'horizon 2020 par rapport à 2005	A l'horizon 2030 par rapport à 2005
SO2	- 55%	- 77%
NO_x	- 50%	- 69%
COVNM	- 43%	- 52%
NH_3	- 4%	- 13%
PM2.5	- 27%	- 57%

Source : « https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair » Ministère de la Transition Ecologique

Dans le but d'abaisser encore les émissions et d'améliorer globalement la qualité de l'air en Europe, l'Union Européenne a pris des mesures et mis en chantier des directives dans divers domaines :

- les plafonds d'émissions nationaux pour certains polluants à l'origine des phénomènes d'acidification, d'eutrophisation et de pollution photochimique (Cf. la directive européenne NEC) ;
- les émissions des sources fixes (grandes installations de combustion, incinérateurs de déchets municipaux, dispositifs de transport et stockage des produits pétroliers…) ;
- les émissions de sources mobiles (voitures particulières, poids lourds, deux-roues…) ;
- la qualité des carburants (contenu en soufre, benzène, plomb…) ;
- les normes de qualité de l'air.

➢ *Engagements nationaux et régionaux*

En France, la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) intégrée au Code de l'environnement (Articles L.221-1 à L.223-2 et R.221-1 à R.223-4), définit des mesures techniques nationales en vue de réduire les consommations énergétiques et limiter les émissions de polluants liées à ces consommations. Le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé est reconnu à chacun.

En matière d'émissions des sources industrielles, l'essentiel de la réglementation est contenu dans l'arrêté du 2 février 1998 et ses diverses modifications.

L'arrêté du 10 janvier 2000 relatif à l'indice de qualité de l'air traite du mode de détermination de l'indice de qualité de l'air et du mode de calcul des indices relatifs respectivement au dioxyde de soufre, au dioxyde d'azote, à l'ozone et aux particules en suspension.

Depuis, plusieurs décrets et arrêtés successifs fixent les objectifs de qualité de l'air, notamment les seuils d'alerte et les valeurs limites.

Au niveau national, l'action en matière de qualité de l'air relève donc à la fois de la réglementation et des plans nationaux, en particulier des Plans nationaux santé environnement (PNSE) et du Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) entré en vigueur le 10 mai 2017 pour une période de 5 ans (2017-2021). A la suite

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

du précédent plan, un nouvel arrêté détaillant le plan 2022-2025, définissant de nouvelles mesures à mettre en œuvre pour la période 2022-2025 a été publié le 16 décembre 2022.

Au niveau local, des Plans Régionaux de Protection de l'Atmosphère (PRQA) ont été introduits par la Loi LAURE et régis par le Code de l'environnement[185].

Il s'agissait de documents d'orientation obligatoires définissant à l'échelle régionale les objectifs de qualité de l'air qui ne présentaient pas de valeur contraignante mais constituaient néanmoins des documents de référence, notamment pour l'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) et des Plans de Déplacements urbains (PDU).

Instaurés par lois Grenelle I et II (article 68), les Schémas Régionaux du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) se sont par la suite substitués aux PRQA.

En application de la Loi NOTRE d'août 2015, leur actualisation a été intégrée aux SRADDET.

➢ *Engagements locaux : PPA et PCAET*

En complément des plans et schémas régionaux, deux PPA locaux sont déployés dans les Hauts-de-France:

- **PPA interdépartemental du Nord-Pas de Calais** approuvé par les préfets du Nord et du Pas-de-Calais le 27 mars 2014

Le plan d'actions du PPA interdépartemental s'articule autour de 14 mesures réglementaires et de 8 mesures d'accompagnement. Elles couvrent 9 grands domaines d'action en faveur du rétablissement d'une qualité de l'air extérieure satisfaisante.

- **PPA de la région de Creil**

La région de Creil connaît en effet, régulièrement depuis 2011 des dépassements des seuils réglementaires pour les particules (PM10) dont les sources d'émissions dans cette région sont le chauffage du secteur résidentiel-tertiaire, qui rejette 34% des émissions sur le territoire, le transport routier et les industries, qui émettent chacun 24%, et l'agriculture qui génère 12% des émissions.

Au niveau des intercommunalités, les **Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET)**, permettent d'agir localement pour l'atténuation et l'adaptation de la collectivité au changement climatique notamment par la réduction des émissions de GES, des polluants atmosphériques et de leur concentration.

Depuis la loi de TECV du 17 août 2015, le PCAET est obligatoirement élaboré par les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants au 1er janvier 2017. Au 01/01/2023, 24 PCAET étaient adoptés sur le territoire des Hauts-de-France.

➢ *Appel à projets « Villes respirables en 5 ans » et « AACT-AIR »*

Lancé par le MEDDE en juin 2015 et visant prioritairement les villes couvertes par un PPA, l'appel à projets « *villes respirables* » a pour but de mettre en œuvre des mesures ambitieuses et exemplaires pour la reconquête de la qualité de l'air afin de garantir, dans un délai de 5 ans, un air sain aux populations.

Parmi les 25 lauréats retenus par le Ministère, 3 collectivités territoriales régionales représentant plus d'1,4 M. d'habitants (Communauté Urbaine de Dunkerque, Communauté

[185] *Articles L. 222-4 à L. 222- 7 et R. 222-13 à R. 222-36*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Urbaine d'Arras et Lille Métropole) bénéficient depuis septembre 2015, d'un appui financier et méthodologique de l'Etat et de l'Ademe.



Lancé en en 2013, par l'Aeeme, l'appel à projets national « *AACT-AIR* » vise à aider les collectivités territoriales à améliorer la qualité de l'air extérieur et intérieur, en leur apportant un soutien financier sous la forme d'une subvention de 70%, au maximum, des dépenses éligibles. A l'issue de la 10ème édition de l'appel à projets, plus de 70 projets ont été soutenus par l'Ademe.

Dans ce cadre, le projet « *AIRRURAL* », projet global et innovant d'actions d'amélioration de la qualité de l'air en milieu rural avec implication des acteurs du territoire dans la co-construction des actions porté par Douaisis Agglo et le projet « *PAVE* » Programme d'Appui à l'usage du Vélo et d'Evaluation des Impacts par par la ville de Loos-en-Gohelle ont été retenus en 2020.

En 2022, ces sont les projets « LeG'AIR » Logements écoquartier Glacis AIR intérieur porté par la Communauté Urbaine de Dunkerque et « *Agir pour la qualité de l'air intérieur dans les établissements médico–sociaux de la Sambre-Avesnois* » porté par le Syndicat Mixte du SCoT de la Sambre-Avesnois qui ont été retenus pour les Hauts-de-France.

- **Mesures et dispostifs de prévention et de gestion des risques sanitaires**



Elaboré conjointement par l'Etat, la Région et l'Agence Régionale de Santé Hauts-de-France, le 3ème Plan Régional Santé Environnement (PRSE3) décline en région les orientations du 3ème Plan National Santé Environnement (PNSE3) avec pour objectif de réduire les expositions environnementales présentant un risque pour la santé.

L'action n° 24 *« Favoriser le changement de comportement pour améliorer la qualité de l'air extérieur »* vise l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les pollutions atmosphériques.

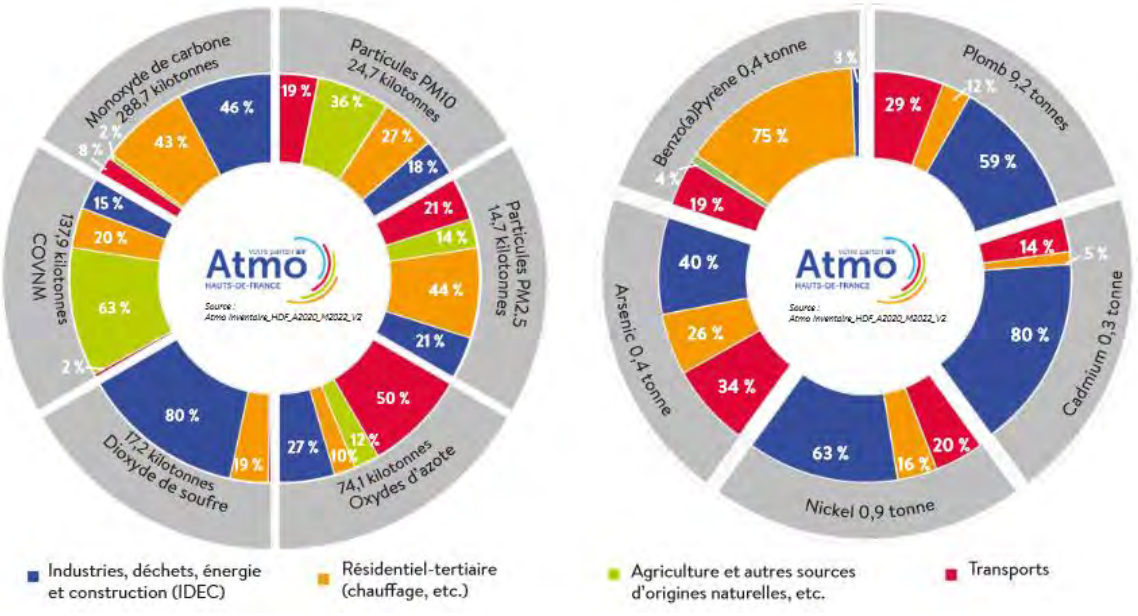
- **Menaces et pressions sur la qualité de l'air extérieur**

Les sources de pollution atmosphérique sont diverses, d'origine naturelle (volcans, embruns marins, feux de forêts, brumes de sables…) ou anthropiques (production d'énergie, combustion, agriculture, industrie, transport, chauffage urbain etc.). Les émissions d'origine anthropique sont une source particulièrement importante de pollution atmosphérique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Des activités polluantes sources de risques sanitaires*

Figure 60 : les polluants émis par secteur d'activités en 2020



Source : « *Quelle qualité de l'air en 2022 ?* » Atmo Hauts-de-France – Juillet 2023

En 2020, dans les Hauts-de-France, les transports sont les premiers émetteurs de NOx, devant l'IDEC (industrie manufacturière, traitement des déchets, production d'énergie, construction).

Les valeurs sont plus importantes sur les agglomérations (chauffage, trafic, industries,..) et les valeurs maximales sont situées sur les axes routiers et au sein de certaines installations industrielles. Les concentrations minimales sont situées en zone rurale et sont homogènes sur l'ensemble du territoire.

Pour les PM10, des épisodes de pollution sont constatés toute l'année. Les particules PM10 proviennent essentiellement du chauffage au bois, de l'agriculture, du transport, de l'usure des routes, des activités économiques et des chantiers BTP.

Pour les PM2.5, plus d'un 1/3 provient du secteur résidentiel-tertiaire qui reste le principal émetteur de particules PM2.5 avec l'utilisation du chauffage au bois. Les secteurs de l'industrie et des transports sont en seconde position à quasi égalité.

Le résidentiel tertiaire est également le principal émetteur de HAP (Benzo(a)Pyrène).

Le secteur de l'IDEC est le principal émetteur de dioxyde de soufre (SO_2), de métaux lourds (Pb, Ni, As et Cd) et de monoxyde de carbone (CO).

Concernant le secteur « autres » (agricultures et sources naturelles), il est le principal émetteur de composés organiques volatiles non-méthaniques (COVNM) et de particules PM10.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 52 : Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique

Polluant atmosphérique		Impacts sanitaires
Particules PM10		Invisibles à l'œil nu Pénétration au plus profond des voies respiratoires Transport de particules cancérigènes
Particules PM2.5		
Dioxyde d'azote (NO_x)		Irritation des bronches Diminution de la fonction pulmonaire
Ozone (O_3)		Irritation des yeux Irritation de l'appareil respiratoire
Dioxyde de soufre (SO_2)		Irritation des muqueuses de la peau Irritation des voies respiratoires supérieures Effets sur la végétation (« *pluies acides* »)
Composées Volatils Organiques (COV)		Maladies chroniques (cancer, maladies du système nerveux central), lésions foie et reins Malformations
Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM-benzène)		Irritations Diminution de la capacité respiratoire
Monoxyde de carbone (CO)		Nausées, vertiges, vomissements Coma et mort en cas d'exposition prolongée
Métaux lourds	Plomb (Pb)	Effets sur le cerveau
	Cadmium (Cd)	Lésions foie et reins
	Nickel (Ni)	Effets respiratoires irritants
	Arsenic (As)	Irritation de l'estomac et des intestins Problèmes de peau Irritation des poumons
Hydrocabures Aromatiques Polycycliques (HAP)		Stockage dans la moëlle osseuse

Sources : « *Respire* » Association Nationale pour l'Amélioration de la Qualité de l'Air
Santé Publique France

Une évaluation quantitative d'impact sanitaire (EQIS)[186] réalisée par Santé publique France en 2016 a établi une estimation nationale en France continentale du poids sanitaire (« fardeau ») de la pollution par les particules fines PM2.5 en lien avec l'activité humaine.

[186] « *Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique* » Santé Publique France – Juin 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ce fardeau est ainsi estimé à 48 000 décès par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans.

Pour estimer les bénéfices d'une amélioration de la qualité de l'air en France, Santé Publique France a étudié 4 scénarios de baisse des émissions de particules fines. Les gains attendus de différents scénarios de réduction des niveaux de PM2.5 sont résumés dans le tableau suivant.

Tableau 53 : Gains attendu des différents scénarios de réduction des niveaux de PM2.5

Scénario	Nombre de décès évitables en France continentale	% de décès évitables** (2007-2008)	Gain moyen en espérance de vie à 30 ans (mois)** (min ; max)	Nombre de décès évitables dans les unités urbaines de + 100 000 hab.	% de décès évitables dans les unités urbaines de + 100 000 hab***.
Sans pollution anthropique	48 300	9	9 (0 ; 55)	25 900	13
Communes équivalentes les moins polluées	34 500	7	9 (0 ; 36)	14 900	7
OMS	17 700	3	4 (0 ; 33)	12 900	6
Grenelle de l'environnement	3 000	0,6	3 (0 ; 13)	2 900	1,4
Règlementation européenne	10	0,002	1,5 (0 ; 0,4)	2	0,005

** par rapport à l'ensemble des décès observés*
*** moyenne sur l'ensemble des communes à la classe d'urbanisation*
*** par rapport à l'ensemble des décès observés dans la classe d'urbanisation correspondante*

Source : « *Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique* » - Santé publique France – Juin 2016

Les résultats de cette EQIS montrent que les scénarios de baisse des niveaux de pollution atmosphérique plus ambitieux conduisent à des gains d'espérance de vie considérables pour la population française.

En région Hauts-de-France, la pollution atmosphérique chronique est responsable de plus de 6 500 décès[187] prématurés par an ; ce qui représente 13 % de la mortalité totale de la région et une perte d'espérance de vie à 30 ans de 16 mois en moyenne pouvant aller jusqu'à 19 mois dans les zones les plus urbanisées.

- *Des effets du changement climatique sur la qualité de l'air*

Le changement climatique impacte également la qualité de l'air. Par exemple, **la formation de l'ozone** dans l'atmosphère dépend notamment du rayonnement solaire, ainsi le réchauffement climatique entraine une production d'ozone plus importante dans l'atmosphère.

[187] Source : « *Pollution atmosphérique et santé en Nord-Pas de Calais Picardie - Bulletin de Veille Sanitaire* » Santé Publique France – Juin 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Par ailleurs, le changement climatique pourrait augmenter le nombre de pollinoses **(allergies au pollen)**, notamment en allongeant la durée de pollinisations et en modifiant la répartition spatiale des espèces végétales. En outre, l'élévation des températures pourrait rendre le pollen plus allergisant.

Des études de l'Anses[188] ont ainsi montré que la quantité d'allergènes dans les pollens de bouleau et d'ambroisie augmentait avec la température et la concentration de CO_2 et certains polluants chimiques peuvent moduler la réaction allergique, ceci de différentes manières : soit en abaissant le seuil de réactivité bronchique et/ou en accentuant l'irritation voire la perméabilité des muqueuses nasales ou oculaires chez les sujets sensibilisés ; soit en modifiant la capacité allergisante des grains de pollen, par modification de leur paroi et de leur contenu protéique, qui provoque l'allergie.

Qualité de l'air et pollution atmosphérique : Compartiment fortement sensible

[188] « *Etat des connaiisances sur l'impact sanitaire lié à l'exposition de la population générale aux pollens présents dans l'air ambiant* » Avis de l'Anses – Rapport d'expertise collective – Janvier 2014

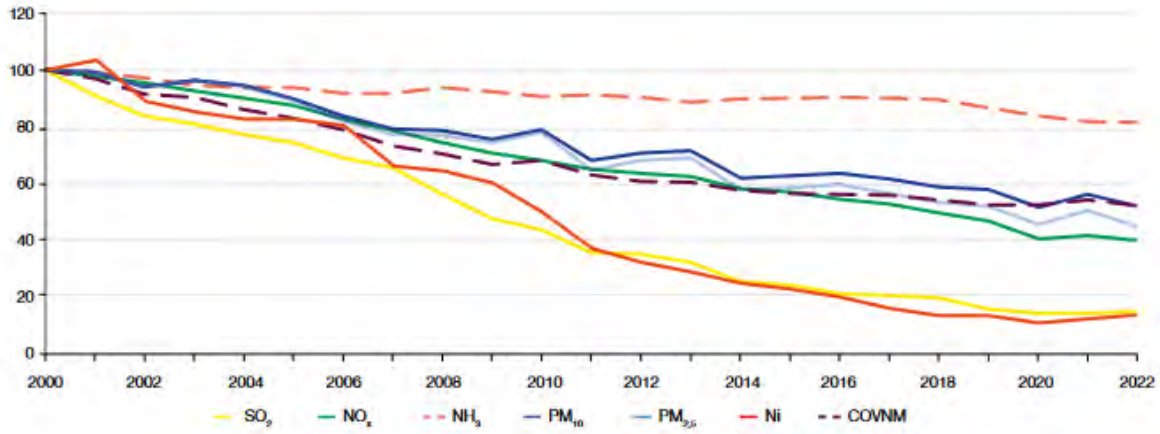
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Une évolution tendancielle à la baisse des émissions de polluants atmosphériques**

➢ *Une qualité de l'air qui s'améliore au niveau national*

La quantité des émissions d'origine anthropiques nationales d'un ensemble de polluants atmosphériques réglementés au niveau européen est estimée chaque année par le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa).

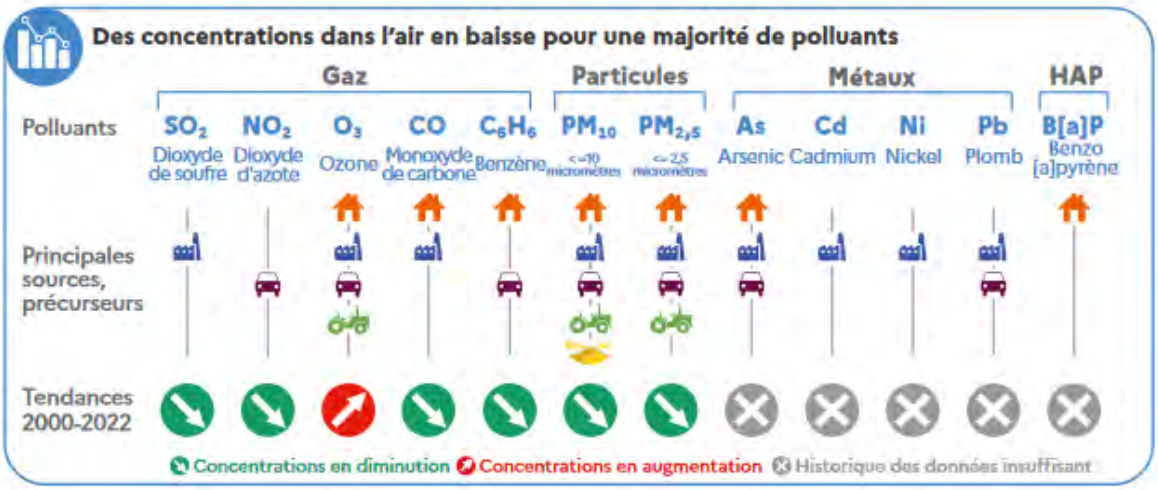
Figure 61 : Evolution des émissions nationales de quelques polluants réglementés



Source : « *Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2022* » SDES – Décembre 2023

Au niveau national, les émissions de la majorité des polluants atmosphériques (anthropiques primaires) ont baissé sur ces 20 dernières années (période 2000-2022). Ces évolutions résultent de stratégies et plans d'action visant à réduire les émissions dans les différentes secteurs d'activités.

Figure 62 : Evolution des émissions nationales de polluants réglementés sur la période 2000-2022



Source : « *Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2022* » SDES – décembre 2023

On note par exemple, une division par 5 sur cette période des émissions de SO_2 qui proviennent essentiellement de l'industrie (développement des énergies renouvelables, économies d'énergie, évolution de la réglementation sur les ICPE, amélioration des

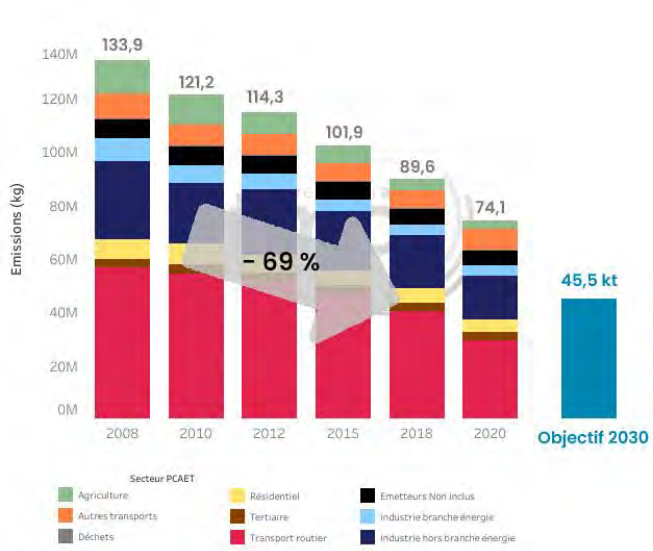
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

rendements énergétiques, diminution de la teneur en soufre des combustibles et carburants…).

Concernant l'ozone, si les concentrations moyennes ne baissent pas au niveau national, le nombre d'agglomérations avec des dépassements de seuils réglementaires a par contre diminué sur la période 2000-2019 avec toutefois une augmentation des agglomérations en dépassement depuis 2017 (passant de 28 en 2017 à 49 en 2019).

- *Des émissions régionales de à la baisse mais encore loin des objectifs Prepa pour les particules PM10 et PM2.5*
  - Dioxyde d'azote NOx

Figure 63 : Evolution des émissions régionales de NOx et objectifs Prepa sur la période 2008-2020



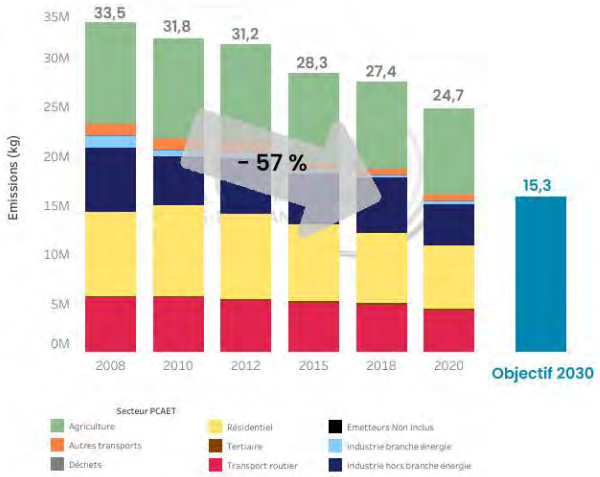
Source : « *Quelle qualité de l'air en 2022 ?* » Atmo Hauts-de-France – Juillet 2023

La baisse amorcée des émissions de NO_x est **plus importante** que celle attendue pour atteindre l'objectif défini pour 2030. Cette tendance doit donc être poursuivie sur les prochaines années.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Particules PM10

Figure 64 : Evolution des émissions régionales des PM10 et objectifs Prepa sur la période 2008-2020

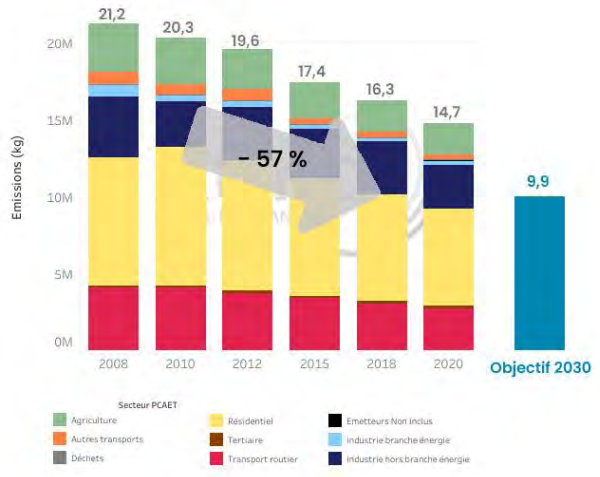


Source : « *Quelle qualité de l'air en 2022 ?* » Atmo Hauts-de-France – Juillet 2023

La baisse amorcée des émissions de PM10 est **moins importante** que celle attendue pour atteindre l'objectif 2030. Elle doit donc être renforcée sur les secteurs présentant les plus fortes contributions (agricole et résidentiel).

- Particules PM2.5

Figure 65 : Evolution des émissions régionales de PM2.5 et objectifs Prepa sur la période 2008-2020

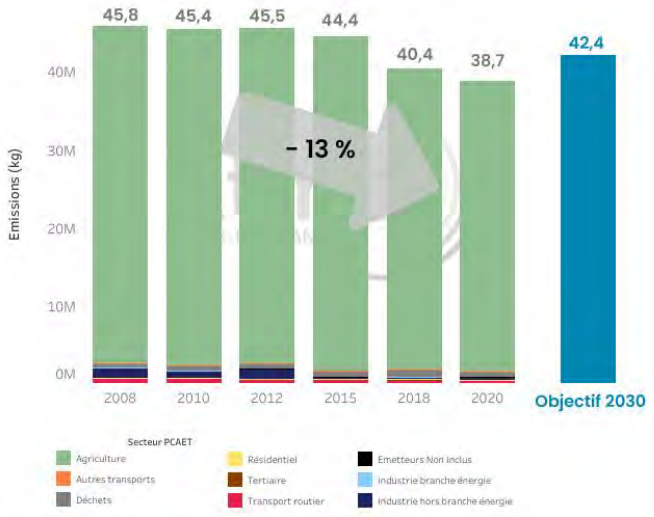


Source : « *Quelle qualité de l'air en 2022 ?* » Atmo Hauts-de-France – Juillet 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Ammoniac NH_3

Figure 66 : Evolution des émissions régionales de NOx et objectifs Prepa sur la période 2008-2020



Source : « *Quelle qualité de l'air en 2022 ?* » Atmo Hauts-de-France – Juillet 2023

La baisse amorcée des émissions de NH_3 est **plus importante** que celle attendue et l'objectif à l'horizon 2030 a été atteint dès 2018. Cette tendance à la baisse doit être néanmoins maintenue sur la région.

Qualité de l'air et pollution atmosphérique : Evolution « *tendancielle* » favorable

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Synthèse sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives



Qualité de l'air et pollution atmosphérique



Principaux documents de planification et de gestion

Principaux documents de planification et de gestion:
Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)
SRCAE - PCAET – (SRADDET) – Plans (sectoriels) de Protection de l'Atmosphère (PPA) – Plan Régional Santé Environnement (PRSE)
Appels à projets nationaux de l'Ademe

Protections et surveillances : Atmo Hauts-de-France, Observatoire Climat Hauts-de-France

Outil de connaissance : Indice Atmo de la qualité de l'air

Sensibilité du territoire

Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Une qualité de l'air plutôt bonne (entre 71% à 86% de jours à indice moyen en 2021).	⇗	Des dépassements ponctuels de valeurs limites principalement autour des sites industriels.	⇗
Hormis l'ozone et une stagnation des PM10, l'évolution des concentrations de polluants dans l'air est en baisse importante depuis 2008.	⇗	Des pics de pollution à l'ozone et aux particules fines fréquemment enregistrés.	⇗
		Des zones sensibles à surveiller avec des épisodes de pollutions au SO_2 autour des sites industriels de (Dunkerque), aux NO_x dans l'agglomération lilloise et au sud de l'Oise et à proximité des axes routiers.	⇗
		Pas de tendance significative à la baisse des pics d'ozone en particulier dans les zones urbanisées due aux variabilités météorologiques	⇗
		Une pollution atmosphérique chronique responsable de plus de 6 500 décès prématurés dans la région par an	⇗

Compartiment fortement sensible

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Baisse continue des émissions de polluants atmosphériques (y compris les particules) et des métaux lourds	évolution favorable
Amélioration de la performance procédés industriels et des appareils de chauffage domestiques	
Baisse des émissions des particules PM10 et PM2.5 due au remplacement des véhicules à moteur thermique par des véhicules électriques	
Augmentation des pollutions à l'ozone et des allergies au pollens dues au changement climatique	évolution défavorable
Qualité de l'air et pollution atmosphérique : Evolution « *tendancielle* » favorable	

Qualité de l'air et pollution atmosphérique - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Restaurer la qualité de l'air, en particulier dans les zones sensibles
Enjeu ❷	Prévenir les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air
Enjeu ❸	Limiter l'exposition des personnes et des activités à la mauvaise qualité de l'air

II.4.d Nuisances et risques sanitaires

Ce chapitre traite aussi bien des nuisances sonores, que des nuisances olfactives et des risques sanitaires (hors pollution atmosphérique et eau potable traités aux chapitres précédents).

- **Nuisances**

La notion de nuisances est très subjective et touche chaque individu de différentes façons. Généralement, les nuisances habituellement présentes sont celles relatives au bruit, aux odeurs ou aux aspects visuels et esthétiques.

Leur perception est généralement localisée et bien qu'il soit difficile de mesurer leurs impacts, elles entrainent des gênes plus ou moins importantes qui peuvent dégrader à long terme le bien être global et psychologique des individus soumis à ces nuisances.

➢ *Nuisances sonores*

Les bruits extérieurs proviennent en général de la circulation automobile, ferroviaire, aérienne et des rues. La dose de bruit reçue dépend de l'intensité et du temps d'exposition. Pour une même durée d'exposition, quand le niveau de bruit augmente de 3 décibels, la dose de bruit reçue par l'oreille est doublée.

Si les sources du bruit sont multiples, selon une étude IFOP de septembre 2014 intitulée « *Les français et les nuisances sonores* »[189] réalisée pour le du MEDDE, les français qui en ressentent une gêne incriminent en premier lieu des éléments humains et des comportements individuels.

[189] Enquête menée auprès d'un échantillon de 1001 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus et réalisée du 1er au 3 septembre 2014

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Ainsi, ce sont les bruits liés à la circulation routière d'une part (37% de mentions « *en premier* », 67% au total) et le voisinage d'autre part (respectivement 38% et 65%) qui sont le plus souvent cités comme sources principales de nuisances sonores**.**

Selon l'Ademe[190], les transports routier (pour 68%), aérien (20%) et ferroviaire (12%) sont le trio de tête en matière d'émissions de bruit dans notre environnement : globalement, sur le territoire français, le bruit des transports représente près de 80 % du bruit émis dans l'environnement.

- Trafic routier

Avec 1 177 km d'autoroutes (10% du niveau national), 567 km de routes nationales et 65 357 km de routes départementales et voies communales, la région Hauts-de-France occupe la 10ème place en linéaire cumulé d'infrastructures routières en France[191].

Les Hauts-de-France comptent en 2022, 3 447 517[192] voitures particulières (véhicules professionnels inclus), soit 8,9% du parc français et 422 851 camionnettes et camions, soit 9,8% du parc français pour les poids lourds.

Le trafic routier de marchandises s'élève à 196,3 millions de tonnes[193] pour l'année 2022. Avec 131,7 millions de tonnes transportées, les flux internes représentent 68% de ce trafic routier au sein des cinq départements de la région.

Les 3 principaux types de produits transportés par la route en flux interne sont par ordre d'importance les minerais, les produits agricoles, les matériaux de construction. Les flux entrants et sortants sont dominés par les produits manufacturés, les produits agricoles et les produits alimentaires.

En volume annuel, les flux sortants interrégionaux représentent 33,7 millions de tonnes par an, tandis que les flux entrants interrégionaux s'élèvent à 30,9 millions de tonnes.

- Trafic aérien

La région Hauts-de-France compte 2 aéroports, Beauvais-Tillé et Lille-Lesquin.

En 2022, près de 6,4 millions de passagers ont utilisé les deux principaux aéroports de la région. Le trafic s'est élevé respectivement à 4 614 424 (Beauvais) et 1 773 154 (Lille) passagers qui place ces 2 aéroports au 10ème et 11ème rang national des aéroports métropolitains en termes de fréquentation[194].

- Trafic ferroviaire

190 https://www.ademe.fr/expertises/air-bruit/chiffres-cles-observations/dossier/bruit-lenvironnement/chiffres-cles

191 Source : « *Infrastructures et réseaux des Hauts-de-France* » CERC – Fédération régionale des travaux publics – avril 2019

192 Source : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-de-vehicules-en-circulation-au-1er-janvier-2022

193 Source : « *Insee Conjoncture Hauts-de-France* » n°36 paru le 01/06/2023

194 Source : « *Statistiques de trafic 2022 – Résultats d'activité des aéroports français* » UAF & FA

NB : A titre de comparaison, l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle a acueilli plus de 57,4 M de passagers en 2022

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

En Hauts-de-France, 67 lignes ferroviaires TER et 2 lignes TER-GV jalonnées de 363 gares et points d'arrêts permettent de faire circuler chaque jour plus1 230 TER (2 862 km de lignes exploitées, soit 10% du réseau ferré national dont 1 818 km électrifiées) [195].

Par ailleurs, le réseau compte 340 km de voies à grande vitesse (soit 15% du réseau grande vitesse national) avec deux axes qui se croisent à Lille : l'axe nord-sud qui permet des liaisons vers les Pays-Bas, Bruxelles et Paris et l'axe est-ouest reliant Londres à Bruxelles, en se prolongeant vers Cologne.

250 trains de marchandises circulent par ailleurs chaque jour dans les Hauts-de-France.

- Trafic portuaire et fluvial

Avec un trafic de marchandises de 49 millions de tonnes[196] en 2022, le Grand Port Maritime de Dunkerque est le 3ème port maritime français. Le port Boulogne-Calais, regroupant depuis 2015 les ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer, est le 1er port de France en termes de trafic passagers (plus de 5,1 de millions de passagers en 2022), et de trafic de pêche (près de 30 000 tonnes par an) et le 4ème en matière de transport marchandises (près de 40 millions de tonnes Transmanche et commerce en 2022)[197].

Bien que situé dans le département de la Seine Maritime, le Port du Tréport est géré par la CCI Littoral Hauts-de-France. Il peut accueillir des navires allant jusqu'à 120 m de long et traite près de 300 000 tonnes par an.

L'ensemble de ces plateformes traite près de 100 millions de tonnes de marchandises par an par voie maritime, faisant des Hauts-de-France **la première façade portuaire maritime de France.**

Le projet « *Calais Port 2025* » a pour ambition de doubler les capacités actuelles du port grâce à la réalisation d'un nouveau bassin, de nouveaux terre-pleins gagnés sur la mer et d'un terminal ferroviaire, afin de faire face à l'augmentation des trafics et d'accueillir les futures générations de navires. Inauguré en septembre 2021, le nouveau port répond aux actuels enjeux écologiques et a pour ambition de réduire son empreinte carbone de 30% d'ici 2025.

Concernant le réseau fluvial Hauts-de-France, celui-ci compte environ 1 100 km de canaux et rivières accessibles à la navigation (503 km pour le bassin nord et 597 km pour le versant sud). Le trafic fluvial s'est élevé à 13,43 Mt[198] de marchandises transportées en 2019.

- *Nuisances olfactives*

Les nuisances olfactives sont l'un des principaux motifs de plaintes de la population, après le bruit.

« Les mauvaises odeurs sont systématiquement à l'origine d'une inquiétude de la population quant à la qualité de l'air qu'elle respire. Les polluants odorants sont pourtant bien plus souvent gênants que toxiques ou nocifs.[…] On ne peut toutefois pas négliger le fait que les mauvaises odeurs, lorsquelles sont perçues de manière récurrente ont un

[195] Source : *https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/somme/retrospective-2023-et-si-on-faisait-le-bilan-de-la-sncf-dans-les-hauts-de-france-2890016.html*

[196] Source : « *Dossier de presse 2023 – Activités 2022 » Dunkerque Port – Janvier 2023*

[197] Source : « *Dossier de presse 30 janvier 2023* » Port Boulogne Calais – Janvier 2019

[198] Source : « *Rapport annuel 2019* » Observatoire du transport fluvial – Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais p. 36 – Mars 2020

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

impact réel sur le bien-être des gens du simple fait qu'elles sont agaçantes, désagréables ou sources de complications ».[199]

L'odeur émane souvent de composés gazeux, complexes, détectables parfois à des niveaux très faibles. Son seuil de perception varie en fonction de nombreux facteurs (présence de certains composés dans l'air, température, direction et vitesse du vent, humidité) mais aussi de la sensibilité des personnes.

- *Nuisances visuelles*

Les nuisances visuelles correspondent généralement à un ensemble de dégradations nuisant à la continuité paysagère.

Si les grandes infrastructures (autoroutes, lignes ferroviaires, lignes à haute tension, éoliennes…) peuvent porter une atteinte majeure au paysage, l'affichage publicitaire soumis à moins de contraintes réglementaires que les infrastructures citées précédemment sont également sources de points noirs visuels ; certains lieux étant touchés prioritairement (entrées de ville, routes à grande circulation, lieux passagers en ville...).

- *Pollution lumineuse*

La lumière artificielle est qualifiée de pollution car elle se substitue à une obscurité naturelle en phase avec les rythmes biologiques des êtres vivants (scintillements et reflets néfastes à la vie aquatique, attraction des insectes par la lumière des lampadaires, privation de chasse nocturne pour les chauves-souris, halo lumineux perturbant la migration des oiseaux…)

La lumière artificielle nocturne peut aussi constituer un effet barrière occasionnant des ruptures du noir qui peuvent être infranchissables pour certains animaux.

- *Champs électromagnétiques*

Un champ électromagnétique (CEM) est le couplage d'un champ électrique et d'un champ magnétique. Présents partout dans l'environnement, ils se caractérisent par leur fréquence (en Hertz) et leur intensité :

- Les **champs statiques**, de fréquence nulle : champ magnétique terrestre, champ électrique naturel (orage), champs statistiques artificiels (IRM) ;
- Les **champs basses fréquences**, de quelques Hz à environ 10 KHz, dont les **champs d'extrêmement basses fréquences**, inférieurs à 300Hz : installations électriques, écrans d'ordinateurs, lignes électriques, transformateurs, câbles souterrains ;
- Les **radiofréquences**, comprises entre 10 KHz et 300 GHz : antennes radios, radars, téléphonie sans fil, Wi-Fi…

La réglementation française impose un niveau global maximum d'exposition aux champs électromagnétiques. Pour prévenir les éventuels effets liés à une exposition à des champs électromagnétiques trop intenses, des valeurs limites d'exposition ont été définies.

[199] Source : « *Pollution olfactive, source d'odeurs, cadre règlementaire, techniques de mesures et procédés de traitement – Etat de l'art* » - Etude Record – mars 2006

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Fin décembre 2023, 35 879 antennes relais[200] (en service ou en attente de mise en service) tous supports confondus était recensées sur le territoire des Hauts-de-France.

- **Un état de santé dégradé de la population des Hauts-de-France[201]**

Depuis le début des années 1980, les espérances de vie féminine et masculine à la naissance sont largement en deçà des valeurs nationales.

Parmi six territoires de démocratie sanitaire (Métropole-Flandre, Hainaut, Pas-de-Calais, Somme, Aisne et Oise), c'est dans le Hainaut que les espérances de vie à la naissance sont les plus faibles, tant chez les hommes que chez les femmes : l'écart avec la France hexagonale est de -3,7 ans chez les premiers et de -2,6 ans chez les secondes. De plus, cette situation n'est pas nouvelle car c'était déjà le cas trente ans plus tôt avec des écarts peu différents : toujours en regard de la France, -3,8 ans et -3,1 ans d'écarts respectifs.

Une surmortalité en regard du niveau national est relevée dans tous les territoires de proximité, aussi bien chez les hommes que chez les femmes, suivant une granularité qui se fait souvent au détriment du Hainaut et du Pas-de-Calais. Pour ceux-ci, le différentiel de mortalité avec le niveau national est un peu plus marqué pour les maladies cardiovasculaires (de l'ordre de +30 %, tant chez les hommes que chez les femmes) que pour les cancers (de l'ordre de +15 % chez les femmes, de +25 % pour les hommes du Hainaut et +28 % pour ceux du Pas-de-Calais).

Aussi, si les cancers arrivent en première position en nombre de décès, ce sont les maladies cardiovasculaires qui enregistrent le nombre de décès qui auraient pu être évités. Ce constat est retrouvé pour l'Oise et, pour l'Aisne, le territoire de proximité de Guise - Hirson présente également un fort niveau de mortalité par maladies cardiovasculaires.

Les écarts entre le taux de mortalité par maladies de l'appareil respiratoire des territoires des Hauts-de-France et celui de la France chez les hommes sont à souligner, avec un différentiel de +44 % sur l'ensemble de la région et qui dépasse les +65 % dans le Hainaut et le Pas-de-Calais

Particularité régionale**,** le nombre de foyers bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) est très supérieur à la moyenne de la France métropolitaine (+6,5 points en 2022)[202].

Par ailleurs, facteur explicatif d'une utilisation élevée de soins, l'état de santé dégradé de la population régionale a entrainé une consommation de soins plus importante[203] que pour la France entière pour les médecins généralistes et les pharmaciens. A comparaison d'âge égal, les séjours en établissements sont aussi beaucoup plus fréquents que dans l'ensemble du pays.

Enfin, la population est également caractérisée par sa forte exposition aux principaux facteurs de risque et une prévalence particulière des maladies chroniques. Le taux d'obésité de la région des Hauts-de-France est ainsi le plus élevé du pays et la surmortalité

[200] Source : « *https://www.anfr.fr/gestion-des-frequences-sites/lobservatoire/lobservatoire-en-carte2/* » Observatoire de l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR) consulté le 27/12/2023

[201] Source : « *Portrait socio-sanitaire Hauts-de-France* » ARS Haut-de-France 15/03/2023

[202] Source « *Les adultes recevant l'AAH* » sur https://hauts-de-france.handidonnees.fr

[203] En 2015, abordée à travers le nombre d'actes moyen par habitant chez les professionnels de santé libéraux, le secteur hospitalier

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

due au diabète, à la consommation de tabac ou d'alcool est également bien plus élevée qu'au niveau national.

- **Dispostifs de réduction et de protection des nuisances et des risques sanitaires**

En France, la politique nationale du bruit s'est constituée progressivement à partir des années 1960 et la première intervention des pouvoirs publics en la matière est marquée par l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif *à « l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur »*[204] et l'existence des « Points Noirs du Bruit (PNB) [205] » est reconnue pour la première fois en 1981. Mais elle s'est surtout cristallisée autour de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 (codifiée aux articles L571-1 à L571-26 du Code de l'environnement), dite « *loi bruit* » premier texte global en la matière.

➢ *Projet Régional de Santé 2018-2028 (PRS2)*

Arrêté par la Directrice générale de l'ARS le 5 juillet 2018, le PRS Hauts-de-France 2018-2028 est construit autour de sept orientations stratégiques qui visent à améliorer l'état de santé de la population et réduire les inégalités sociales et territoriales de santé.

Parmi celles-ci, l'orientaion 5 « *Assurer la veille et la gestion des risques sanitaires* » se décline en 2 objectifs « *Assurer la veille et la sécurité sanitaire »* et « *Se préparer à la gestion des situations exceptionnelles* ».

➢ *Plan National Santé Environnement 4 2021-2025 (PNSE4)*



L'élaboration d'un plan national santé environnement (PNSE), sa déclinaison en régions et sa mise à jour tous les cinq ans ont été inscrites dans le code de la santé publique (article L. 1 311-6 du code de la santé publique).

Avec trois Plans nationaux santé environnement successifs depuis 2004, la France fait partie des États européens les plus engagés en matière de santé environnement.

Le PNSE4 a été lancé en mai 2021 après une large consultation publique fin 2020.

➢ *Plan Régional Santé Environnement 3 2017-2021 (PRSE3) et PRSE4*

Adopté en juin 2018, le troisième Plan Régional Santé Environnement (PRSE 3) décline en région les orientations du troisième Plan National Santé Environnement (PNSE 3), avec l'ajout de spécificités régionales. son objectif est de réduire les expositions environnementales présentant un risque pour la santé.

Les nuisances et les risques sanitaires sont plus spécifiquement pris en compte au travers des axes « *Alimentation en eau et consommation* » et « *Environnements extérieurs et sonores* ».

[204] Source *: https://www.legifrance.gouv.fr/*

[205] Elément fondamental de la gestion du bruit, le « *point noir du bruit* » est codifié à l'Article D571-54 du Code de l'environnement

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

A l'instar des précédentes génération de PRSE, le PRSE4 2023-2027 est une déclinaison du plan national adapté aux spécificités régionales et constituera le cadre de référence de l'action en santé environnement en Hauts-de-France. Ce nouveau plan s'ouvre aux enjeux actuels de la transition écologique et à un ancrage territorial fort, en cohérence avec l'approche « *Une seule santé* ».

Les travaux d'élaboration du PRSE4 Hauts-de-France ont été lancés le 12 avril 2023.

- *Mesures et outils contre le bruit*
  - Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux gestionnaires des grandes infrastructures de transport et aux collectivités territoriales importantes, la réalisation de cartes de bruit stratégiques et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Cette directive concerne exclusivement les principales **infrastructures de transport terrestres** en fixant deux échéances selon les densités de trafic et la taille des agglomérations. La 3ème échéance (2019) a permis de réviser l'ensemble des Cartes de bruit Stratégiques et le PPBE.

Les PPBE se basent sur la cartographie (Carte de Bruit Stratégique) et l'identification des zones nécessitant des actions de lutte contre le bruit, des zones sensibles et des zones de calmes à protéger du bruit.

Les PPBE des infrastructures de transports terrestres existent pour l'ensemble des départements des Hauts-de-France. Ils donnent des informations sur les « *points noirs du bruit* », les zones sur lesquelles des dispositions doivent être prises et les mesures à mettre en place.

  - Plans d'Exposition au Bruit (PEB)

Le PEB est un document d'urbanisme d'État qui s'impose aux documents d'urbanisme locaux, en prescrivant une constructibilité limitée autour des **aérodromes civils et militaires** afin d'en restreindre les nuisances sonores. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions des PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB définit plusieurs zones de bruit autour d'un aérodrome basées sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Via l'article L.112-10 du Code de l'urbanisme, le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs.

La région Hauts-de-France est concernée par 12 PEB[206].

- *Mesures et outils contre les nuisances olfactives*
  - Mesures réglementaires

[206] Le PEB de l'aérodrome de Cambrai-Epinoy a été abrogé février 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La limitation des odeurs des installations industrielles est garantie par la législation[207] relative aux ICPE qui impose des mesures d'atténuation et de prévention des nuisances potentielles provoquées par l'activité sur le voisinage. Des aménagements sont prévus en cas d'émissions fortes d'odeurs.

Les installations non classées, qui ne sont pas (ou peu) sources de dangers ou de pollution, échappent à la législation des ICPE mais n'en sont pas moins soumises aux mesures de salubrité publique (règlement sanitaire départemental), relevant de la compétence des maires.

Concernant la méthanisation, les arrêtés ICPE 2781 prévoient des dispositions pour la gestion des odorants.

- Surveillance régionale des odeurs

Pour répondre aux préoccupations de la population locale, à la demande d'Amiens Métropole, Atmo a mis en place depuis 2007 un réseau de veille olfactive sur l'agglomération amiénoise. Le réseau de « *nez* » est composé de personnes bénévoles formées par Atmo à la reconnaissance des odeurs.

Par ailleurs, mise en place en 2015 auprès du grand public de la Métropole amiénoise, l'application *ODO* est un outil de signalement des nuisances olfactives étendue à l'ensemble du territoire régional depuis l'incendie de l'usine *Lubrizol* fin septembre 2019.

- **Menaces des nuisances sur la santé humaine**

➢ *Une pollution sonore aux multiples impacts*

Selon l'Ademe[208], les effets du bruit touchent directement en France 25 millions de personnes chaque année.

En Hauts-de-France, on estime que plus de 50 000 (50 256) personnes[209] sont exposées au dépassement de la valeur limite de 68 dB(A) indice Lden, pour le bruit généré par le trafic routier.

D'après l'Agence Nationale de Sécurité sanitaire alimentation, Sécurité, Environnement, Travail (ANSES), les impacts sanitaires liés au bruit sont de deux ordres :

- les impacts directs sur l'audition : surdité, apparition d'acouphènes (sons ou sifflements d'oreilles désagréables qui surviennent de façon ponctuelle ou parfois permanente suite à une exposition à un niveau sonore très élevé) ;
- les effets extra-auditifs : perturbation du sommeil, gêne, effets sur les attitudes, les comportements, les performances et l'intelligibilité de la parole. Pour des expositions à long terme, le bruit joue également un rôle aggravant pour les pathologies cardio-vasculaires.

➢ *Les mauvaises odeurs perçues comme une pollution majeure*

Si une mauvaise odeur perçue dans l'environnement n'est pas un critère de toxicité, elle peut de manière excessive, sur le long terme ou à répétition, avoir des impacts négatifs sur

[207] Loi du 19 juillet 1976 relative aux ICPE codifiée dans le livre V, titre I du Code de l'environnement (articles L511-1 L517-2)

[208] Source : « *Le coût social du bruit en France – Chiffres clés* » Ademe 2021

[209] Source Eider : Bases de données régionales et départementales sur l'environnement, l'énergie, le transport, le logement et la construction – MTES (données 2010)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

la santé (stress, nausées, maux de tête, etc) ou des conséquences significatives sur notre qualité de vie (réduction des activités en extérieur, fermeture des fenêtres notamment).

➢ *Des ondes électromagnétiques aux impacts controversés*

Les effets des radiofréquences sur la santé humaine font l'objet de nombreuses controverses depuis plusieurs années mais en France, les travaux de l'ANSES[210] ne mettent pas en évidence à ce jour, de lien de causalité entre l'exposition aux champs électromagnétiques entre l'expostion aux ondes émises par les communications mobiles et des effets sur la santé y compris les symptômes décrits par les personnes se déclarant électro-hypersensibles.

Nuisances : Compartiment moyennement sensible

- **Exposition des populations des Hauts-de-France aux risques sanitaires**

L'impact de l'environnement sur la santé des habitants des Hauts-de-France est très ancien et l'exposition des populations à un environnement dégradé remonte à une histoire économique et sociale qui a fortement marqué le territoire au cours de ces 2 derniers siècles : densité de population, urbanisation intensive, flux de transports importants, passé industriel (friches, sites et sols pollués…).

Risques sanitaires : Compartiment fortement sensible

- **Evolution tendancielle**

➢ *Nuisances sonores*

Dans un contexte de croissance démographique et d'extension des infrastructures, **les nuisances**, tendent à augmenter.

Toutefois, il est possible d'estimer qu'en raison des mesures prises pour limiter ces nuisances (mise en place des cartes de bruit et des exigences réglementaires pour les odeurs et le bruit issues les installations industrielles), l'exposition de la population à celles-ci ne devrait pas évoluer de manière significative.

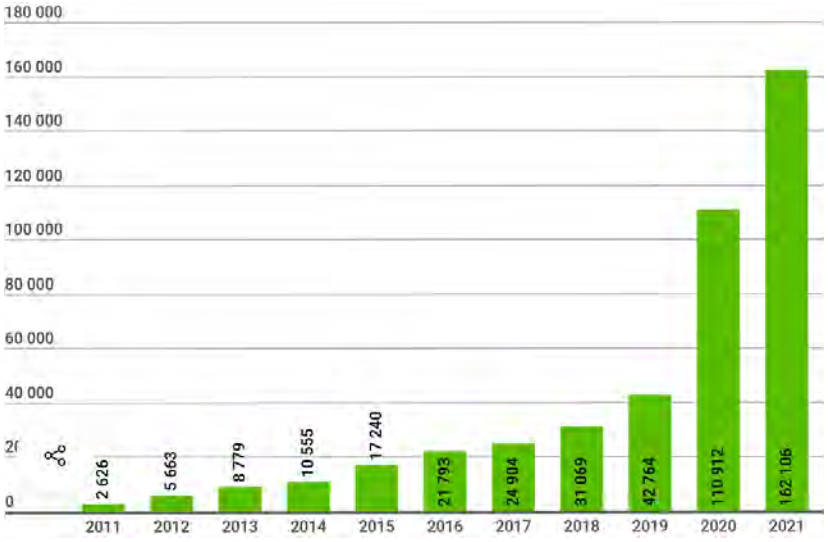
Concernant les pollutions sonores liées au trafic routier, dans la perspective de la mise en service du futur Canal Seine Nord-Europe, l'absorption de la croissance annuelle d'environ 3 % du trafic routier sur l'autoroute A1[211] par le report modal sur la voie d'eau limiterait les nuisances sonores liées au trafic routier de poids lourds le long de cet axe autoroutier.

[210] Source : https://www.anses.fr/fr/exposition-ondes-electromagnetiques-questions

[211] Source : « *La circulation en Ile-de-France en 2010* » Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France – Mars 2013 p. 94

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 67 : Evolution des immatriculations de voitures électriques en France



Sources : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (*CCFA)* - https://www.automobile propre.- com/

Par ailleurs, la voiture électrique favorise la baisse de la pollution sonore, notamment en milieu urbain. Même si la réglementation européenne impose un volume minimal de 56 dB pour un moteur électrique qui roulerait à moins de 20km/h, la réduction sonore s'élève à près de 15% par rapport à un véhicule équipé d'un moteur thermique (65dB en moyenne).

Evolution « *tendancielle* » des nuisances potentiellement favorable

➢ *Evolution du contexte sanitaire : Des populations encore précaires*

Le rapport de l'Institut Montaigne « *Santé : faire le pari des territoires* »[212] paru en mai 2022, classe les cinq départements de la région Hauts-de-France dans une catégorie appelée « vulnérables ».

Les caractéristiques de ce groupe sont définies comme : « une population socio-économiquement défavorisée, dont les besoins de santé sont en moyenne importants, en particulier dans le champ des maladies chroniques et du cancer, et où le tabagisme pèse sur l'état de santé de certains habitants. »

Qu'il s'agisse de données socio-démographiques ou de données économiques, les habitants de la région Hauts-de-France se situent toujours dans une situation défavorable, lorsqu'on les compare aux moyennes nationales.

Si l'état de santé s'améliore pour la population des Hauts-de-France, l'écart par rapport à la France reste important. L'évolution est souvent plus lente que dans le reste de la France et les indicateurs de santé sont plus dégradés qu'en moyenne nationale.

Que ce soit pour les grandes causes de décès (cancers, maladies cardio-vasculaires et causes extérieures de traumatismes et empoisonnement) ou pour les autres causes considérées dans leur globalité, la surmortalité est une constante en région depuis ces 30

[212] Rapport « *Santé : faire le pari des territoires* » Institut Montaigne – Mai 2022

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

dernières années : les courbes nationales de mortalité sont toujours situées en dessous des courbes régionales.

Risques sanitaires : Evolution « *tendancielle* » potentiellement favorable

- **Synthèse sur les nuisances et risques sanitaires : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives

	Nuisances et risques sanitaires	

Principaux documents de planification et de gestion
Principaux documents de planification et de gestion: Projet Régional de Santé (PRS2) Plans National Santé Environnement (PNSE) – Plan Régional Santé Environnement (PRSE) **Protections et surveillances :** Plan de Prévention et de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE - transports terrestres) Plan d'Exposition au Bruit (PEB – aérodromes) **Outils de connaissance :** Carte de Bruit Stratégique – Application ODO

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Un trafic aérien modéré	⇘	Des flux de marchandises générant un trafic routier de poids lourds important sources de nuisances sonores	⇗
Un traflc fluvial développé faible émetteur de nuisances sonores	⇗	Une situation sanitaire dégradée	⇗
Une faible part de la poputaion est exposée aux nuisances sonores	⇗		
De nombeux aménagements soumis à la prise en compte et au traitement des nuisances acoustiques et visuelles	⇗		

Nuisances : Compartiment moyennement sensible
Risques sanitaires : Compartiment fortement sensible

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Développement attendu des motorisations électriquess et hybride atténuant les nuisances sonores en milieu urbain	évolution favorable
Atténuation voire baisse des nuisances sonores par le report modal du trafic routier de poids lourds vers la voie d'eau dans le cadre de la mise en service du Canal Seine Nord-Europe	
Une tendance à l'amélioration de l'état de santé de la population par le changement des habitudes de consommation, la prévention et le dépistage	
Nuisances : évolution « *tendancielle* » des nuisances potentiellement favorable	
Risques sanitaires : évolution « *tendancielle* » potentiellement favorable	

Nuisances et risques sanitaires – Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Réduire l'exposition des populations aux nuisances (bruits, odeurs, ondes)
Enjeu ❷	Protéger les zones habitées les plus exposées aux nuisances sonores
Enjeu ❸	Prévenir et maitriser les risques portant atteinte à la santé humaine

II.4.e Déchets et économie circulaire

- **Une modification du volet déchets du SRADDET rendue nécessaire par l'évolution du cadre réglementaire**

Le cadre réglementaire relatif à la prévention et la gestion des déchets s'est affiné ces dernières années par une succession de lois depuis l'adoption de Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) en décembre 2019 dont il constitue désormais une annexe et un volet spécifique intégrés au SRADDET.

Pour répondre aux nouveaux objectifs de la loi AGEC[213], une modification du volet déchets du SRADDET a dû être réalisée sans pour autant remettre en cause l'économie générale du Plan.

[213] Loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Un gisement de déchets annuel de 19 millions de tonnes**

Tableau 54 : Synthèse des gisements de déchets produits en Hauts-de-France selon l'origine des déchets (année 2019)

Flux/Origine des déchets	DNDNI (Non dangereux, non inertes)	DI (déchets inertes)	DD (déchets dangereux)	Total	%
DMA (Déchets Ménagers et Assimilés)	3 172 361	397 038	44 042	3 613 441	19,1%
DAE (Déchets des Activités Economiques) hors BTP, hors coproduits	2 530 306	16 405	746 447	3 293 158	17,4%
DBTP (Déchets du BTP)	1 120 000	10 509 000	343 000	11 972 000	63,4%
Total	**6 882 667**	**10 922 443**	**1 133 489**	**18 878 599**	**100%**

Sources : Etude ELCIMAï dans le cadre de l'actualisation du volet déchets du SRADDET – 2023 pour les DMA et DAE, CERC pour les DBTP882 667 10 922 443 1 133489 18 878 599

Les déchets inertes (DI) représentent plus de la moitié (58%) de la production de totale de déchets, plus d'1/3 de la production concerne les DNDNI et 6% pour les DD.

0,93 millions de tonnes sont exportées du territoire régional contre 0,84 millions de tonnes importées.

Concernant les DNDNI (6,88 MT), 49% (3,373 MT) connaissent une valorisation matière, 20% (1,348 MT) une valorisation énergétique et 31% (2 ,1 MT) sont éliminées.

- **L'économie circuliare comme enjeu de développement de l'économie régionale**

L'économie circulaire vise à préserver et anticiper l'approvisionnement durable du territoire et contribue à la décarbonation de l'économie régionale par la réduction des émissions indirectes de gaz à effet de serre.

Elle prend ainsi compte de trois champs :

- Un approvisionnement plus local, en circuit, qui consiste à réduire les distances. A travers l'optimisation de la logistique et des flux de transports des matières contribuant directement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Une production plus sobre en ressources mobilisant des matières premières issues du recyclage et basée sur des technologies propres réduisant les effluents (eaux usées) de nature à réduire les émissions de carbone ;
- Une consommation responsable qui favorise le réemploi et la réutilisation des biens et services, permettant une optimisation et un allongement de la durée de vie des produits afin de contribuer à la réduction des conséquences sur le climat

La « *Feuille de route pour le développement de l'économie circulaire en Hauts-de-France* », adoptée en 2020, fait partie des grands chantiers d'avenir régionaux. Elle a vocation à s'appuyer sur les acquis et avancées existantes issus de la dynamique rev3 (ex-TRI) et à faire des Hauts-de-France un territoire pilote dans la mise en œuvre opérationnelle des stratégies européennes et nationales dans ce domaine.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Mesures et actions déjà mises en œuvre concernant la prévention des déchets**

De nombreux territoires se sont engagés dans des programmes locaux de prévention (PLP). En 2019, 43% de la population régionale est couverte par un programme local de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA).

6% de la population régionale est couverte par l'instauration de la Tarification Incitative (TI) sur les ordures ménagères et 3 EPCI dont Amiens Métropole, disposent d'une « étoile » label Economie Circulaire.

Selon l'Ademe, le passage en tarification incitative permet une diminution forte des tonnages d'Ordures ménagères résiduelles (OMR) (entre -30 % et -50 % pour près de la moitié des collectivités).

- **L'Odema, un outil d'observation régional en cours de structuration**

Les Observatoires Régionaux des Déchets ont pour missions de contribuer à la prévention et à l'amélioration de la gestion des déchets et de leurs impacts par le traitement et la diffusion d'informations et de données. Ils appuient l'élaboration des PRPGD et suivent leur mise en œuvre.

En région Hauts-de-France, l'observatoire des déchets-matières a été créé en mars 2022 pat la Région Hauts-de-France, l'Etat et l'Ademe. Piloté et animé par le Centre Ressource du Développement Durable (CERDD), cet outil vise 3 objectifs principaux :

- Apporter de la connaissance sur le gisement des déchets matière
- Produire des indicateurs pour être un outil d'aide à la décision des politiques publiques ;
- Centraliser et diffuser les bonnes pratiques pour favoriser leur essaimage en Région.

Après une première publication[214] parue en septembre 2022, l'Odema a lancé plusieurs travaux toujours en cours : l'écriture d'une méthodologie commune pour le suivi des indicateurs, la création de son Système de Gestion de Bases de Données (SGBD) et la structuration des outils pour l'élaboration des premiers résultats et analyses.

- **Une évolution tendancielle de la production nationale des déchets en hausse**

Selon le SDES[215], 343 millions de tonnes de déchets ont été produits en France en 2018 soit une augmentation de 6,4 % par rapport à 2016. Cette évolution est principalement imputable au secteur de la construction (+ 7,1 %), ce dernier étant à l'origine de 70 % des déchets.

Concernant les DMA, si les Français produisent individuellement moins de déchets, l'augmentation de la population entraine une production de déchets ménagers en hausse. En dix ans, la quantité d'ordures ménagères a continué d'augmenter (+2,5% entre 2007 et

[214] « *Dossier bibliographique Déchets/Matières* » Cerdd/Odema – MRES Septembre 2022

[215] Source « *Les producteurs de déchets* » CGDD-SDES – avril 2021

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2017), même si d'après la dernière campagne nationale de caractérisation des DMA de l'Ademe, chaque Français a réduit en moyenne de 2% sa propre production.

- **Perspectives d'évolution de la production des déchets en Hauts-de-France**

  - *Une étude prospective à actualiser*

Un travail prospectif sur l'évolution tendancielle de la production de déchets en région Hauts-de-France a été réalisé en 2018 dans le cadre de l'évaluation environnementale du PRPGD[216].

S'agissant des estimations de production de DMA, il se basait sur des projections d'évolution démographique (croissance de 2,2% du nombre d'habitants d'ici à 2031) et de tailles des ménages à partir des données aujourd'hui obsolètes.

L'Insee ayant révisé fin 2021 le scénario central des projections de population[217] en y incluant des données régionales, un nouvel exercice prospectif mériterait d'être engagé pour actualiser la trajectoire des projections tendancielles de production de DMA et DAE aux horizons 2025 et 2031.

Par ailleurs, les données relatives aux DBTP (année 2019) présentent un écart significatif (9 Mt) avec celles disponibles en 2018 lors de l'élaboration du PRPGD, ce qui nécessite également une actualisation d'évolution du gisement des DBTP au regard de ces nouvelles données.

Tableau 55 : Evolution de la production de déchets en Hauts-de-France de 2010 à 2019

Type de déchets		2010	2015	2019
DMA	Production (en kt)	3 785	3 629	3 613
	Ratio de production (kg/hab.)	636	606	602
DAE (hors DI et DD)	Production (en kt)	2 867	3 081	2 530
DBTP	Production (en kt)	nc	*(20 446)*	11 972

Source : Etude ELCIMAï dans le cadre de l'actualisation du volet déchets du SRADDET - 2023

La production de DMA a baissé de 5% depuis 2010 (-1% au niveau national) passant de 636 kg/hab./an à 602 kg/hab./an en 2019. La tendance à la hausse vers un meilleur tri et une valorisation matière et organique des déchets ménagers et assimilés se confirme (49% DNDNI et 52% tous flux) au détriment du stockage (17% en 2019).

Les tonnages des DAE (hors coproduits et hors boues) stagnent mais le taux de valorisation matière et organique reste faible (44%) pour contribuer à atteindre les objectifs fixés par la LTECV et le PRPGD sur l'ensemble des DNDNI.

Une grande partie du flux de DAE est encore orientée vers le stockage (49%), pesant un poids important sur les objectifs réglementaires liés à la réduction du stockage.

[216] Cf. « *Rapport environnemental du PRPGD des Hauts-de-France* » septembre 2018 pp.107 à 114

[217] https://www.insee.fr/fr/statistiques/6658362

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Des grands projets sources d'importants volumes de déchets*

▪ Le Canal Seine Nord-Europe

Lors de l'élaboration du PRPGD, la Société du Canal Seine Nord-Europe (SCSNE) a fourni un échéancier des quantités annuelles prévisionnelles des déchets produits sur la période du PRPGD.

Depuis, le schéma d'approvisionnement des matériaux et de gestion des déblais a été approuvé par le conseil de surveillance de la SCSNE le 1er octobre 2020.

Tableau 56 : Estimations des volumes géométriques de terrassement du CSNE (en millions de m³)

Secteur	Tracé	Linèaire (km)	Terre végétale	Déblais	Remblais
1	Compiègne - Passel	18	1	8	3
2	Passel - Allaines	45 (+1 PCS[218])	2	23	16
3	Allaines - Etricourt	15	1	18	12
4	Etricourt – Aubencheul au Bac	28	1,5	29	12
Total		**107**	**5,5**	**78**	**43**

Source : Schéma d'approvisionnement et de gestion des déblais – 22/06/2022

Selon la SCSNE[219], le taux de réemploi des déblais est au global d'environ 60% et le volume de déblais excédentaire est d'environ 32 Mm³.

▪ Le projet de la Société du Grand Paris (SGP)

Le projet de la SGP consiste en la construction d'ici à 2030 de 200 km de lignes de métro et de 68 nouvelles gares. La production de déblais est estimée à 45 millions de tonnes sur les 10 prochaines années. La SGP a référencé 285 exutoires susceptibles d'accueillir ces déchets, répartis sur l'Île-de-France (pour presque la moitié des sites), les régions limitrophes (dont 19 pour la région Hauts-de-France) et la Belgique.

Attachée à la gestion des déchets produits, la SGP a fixé deux objectifs : 70 % minimum de taux de valorisation et 30 % au moins de transport par voie d'eau et ferrée. La production de déchets par les travaux de la société des Grands Paris est évaluée à 47 Mt sur 10 ans. En 2021, 4,3 % (3,3% dans l'Oise et 1% dans l'Aisne) des terres valorisées produites par la Société du Grand Paris étaient orientées vers des sites situés en Hauts-de-France[220].

▪ Le projet Mageo

Le projet de mise au gabarit européen de l'Oise s'inscrit dans le cadre de la liaison Seine-Escaut, au même titre que le projet de canal Seine Nord-Europe.

Au débouché sud de ce canal, le projet Mageo permettra d'améliorer la navigabilité des convois par la mise au gabarit européen Vb entre Compiègne et Creil (22 communes concernées par les travaux). Le début des travaux est prévu en 2025 pour une durée de 4 à 5 ans. Le volume de déchets généré n'est pas connu actuellement.

[218] PCS : Pont Canal de la Somme

[219] Source : « *Rapport développement durable 2021-2022* » SCSNE - 25/10/2022

[220] Source : « *Rapport annuel 2021 - Le Grand Paris Express en Data* » Société du Grand Paris

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Il est à noter que ces grands projets régionaux souvent complexes aux enjeux environnementaux multiples font l'objet d'études d'impact spécifiques.

Evolution « *tendancielle* » potentiellement défavorable

- **Synthèse sur les déchets et l'économie circulaire : atouts-faiblesses et évolution tendancielle**

Le diagnostic de la situation actuelle est repris sous forme de synthèse dans les champs atouts et faiblesses (colonne de gauche). Tandis que les perspectives d'évolution sont autant d'opportunités ou de menaces (colonne de droite). L'ensemble de ces perspectives fondent le scénario tendanciel de l'environnement.

La situation initiale va se poursuivre	⇗
La situation initiale va ralentir ou s'inverser	⇘

Les perspectives d'évolution sont positives
Les perspectives d'évolution sont négatives

	Déchets et économie circulaire	

Principaux documents de planification et de gestion
Principaux documents de planification et de gestion: Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) Plan Local de Prévention et de Gestion des Déchets Ménagers (PLPDMA) Tarification Incitative **Outil de connaissance :** Observatoire des Déchets Matière (Odema)

Sensibilité du territoire			
Atouts du territoire		Faiblesses du territoire	
Une production de DMA en baisse depuis plusieurs années. Une forte ambition régionale concernant le développement de l'économie circulaire	?	Une forte production de déchets issus du BTP Une faible valorisation organique des DMA Un flux de DAE orienté vers les centres de stockage encore important	⇗ ⇘ ⇘

Déchets et économie circulaire : Compartiment faiblement sensible

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Perspectives d'évolution pour le territoire	
Une tendance vers un meilleur tri et valoristaion organique des DMA	évolution favorable
Une réglementation nationale de plus en plus contraignante (généralisation du tri à la source des biodéchets, politiques en faveur du réemploi et du recyclage, de l'économie circuliare…) mais difficile à mettre en œuvre localement	évolution défavorable
De grands projets en perspective qui vont impacter la production de déchets (projet Grand-paris, Canal Seine Nord-Europe, Mageo)	
Un exercice prospectif à actualiser concernant des volumes de DMA, DAE et DBTP	évolution incertaine
Déchets et économie circulaire: Evolution « *tendancielle* » incertaine	

Déchets et économie circulaire - Enjeux identifiés	
Enjeu ❶	Réduire fortement la production de déchets à la source (DMA, DAE et BTP)
Enjeu ❷	Continuer à augmenter la valorisation, le recyclage et le traitement des déchets
Enjeu ❸	Accompagnement le secteur industriel dans sa transition vers l'économie circulaire

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.5. SYNTHESE ET HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX EN HAUTS-DE-FRANCE

II.5.a Synthèse du diagnostic environnemental

- **Etat des lieux et analyse du contexte régional**

L'état des lieux et l'analyse du contexte environnemental des Hauts-de-France ont mis en évidence **la sensibilité** de chaque compartiment environnemental et des écosystèmes face aux pressions anthropiques existantes ou futures. Pour rappel, cette analyse tient compte des impacts globaux toutes activités confondues ; elle permet de poser un cadre et de déterminer le niveau de vulnérabilité d'un compartiment ou dimension pour mieux apprécier l'incidence future des impacts des opérations de la mobilisation de la biomasse.

- **Evolution tendancielle et scénario « *au fil de l'eau* »**

Les **perspectives d'évolution** (« *évolution tendancielle* ») des pressions générales du territoire (analyse rétrospective et actuelle) pour chaque thématique permettent d'alimenter un scénario « *au fil de l'eau* » de l'évolution de l'environnement.

Cette vision dynamique et prospective de l'état de l'environnement et des pressions qu'il subit, construite en intégrant les évolutions observées et les politiques en cours si le SRADDET n'était pas mis en œuvre, constitue donc un « *scénario de référence* », qui donne les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du SRADDET, dans l'hypothèse où les tendances de fond actuelles (à partir des facteurs climatiques, environnementaux et socio-économiques qui agissent sur le territoire) se poursuivent.

Ce scénario sert ensuite de base pour mener l'analyse des effets du SRADDET sur l'environnement (Cf. chapitres suivants).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.5.b Synthèse des enjeux identifiés

On entend par **enjeux environnementaux**, les questions d'environnement qui engagent fortement l'avenir du territoire, les éléments qu'il n'est pas acceptable de voir disparaitre ou se dégrader, ou que l'on cherche à gagner ou à reconquérir.

L'analyse thème par thème réalisée au chapitre précédent a également permis de faire émerger et problématiser des sujets majeurs qui concernent le SRADDET des Hauts-de-France.

Ainsi, les enjeux identifiés sont les suivants :

Tableau 57 : Synthèse des enjeux identifiés - milieu physique

Milieux	Thématiques environnementales		Enjeux environnementaux
Mililieu physique	Climat et émissions de GES		❶ Réduire les émissions de GES de l'industrie, des transports et du tertiaire/résidentiel ❷ Anticiper et réduire de la vulnérabilité des populations et des activités aux conséquences du changement climatique ❸ Investir en faveur de l'adaptation et de l'atténuation des effets du changement climatique dans la région
	Sol et sous-sol		❶ Anticiper et prévenir les pollutions potentielles des sols notamment agricoles et industrielles ❷ Réduire la consommation d'espace par le recyclage du foncier ❸ Economiser les ressources souterraines en privilégiant les matériaux recyclés ou de substitution ❹ Freiner l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles et forestiers pour prévenir l'artificialisation des sols
	Ressource en eau	Qualité	❶ Réduire les rejets de polluants d'origine agricole et industrielle ❷ Accompagner les politiques de gestion de l'eau, des milieux aquatiques et côtiers ❸ Restaurer le cycle naturel de l'eau (infiltration des eaux pluviales, zones d'expansion des crues, évapotranspiration) et la dynamique des cours d'eau
		Quantité	❶ Anticiper et gérer les besoins et les prélèvements dans les masses d'eau superficielles et souterraines ❷ Réduire les conflits d'usage ❸ Favoriser les économies pour retrouver un bon état quantitatif de la ressource en eau

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 58 : Synthèse des enjeux identifiés – milieux naturel et humain

Milieu naturel	Biodiversité, habitats naturels et continuités écologiques	❶ Restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors de la Trame Verte et Bleue) ❷ Investir en faveur de la biodiversité remarquable comme ordinaire ❸ Porter une attention particulière aux espèce et habitats vulnérables
	Paysages et cadre de vie	❶ Préserver et maintenir les paysages patrimoniaux, culturels et historiques ❷ Eviter la surfréquentation des sites naturels ❸ Améliorer la qualité des paysages du quotidien
Milieu humain	Ressources énergétiques (production et consommation)	❶ Diminuer la consommation globale d'énergie (transports, bâti, industrie) en développant la sobriété énergétique ❷ Développer la part des énergies renouvelables locales dans le mix énergétique pour réduire la dépendance de la région aux énergies fossiles ❸ Accélérer le développement des énergies renouvelables en cohérence avec la préservation de l'environnement
	Risques naturels et technologiques	❶ Prévenir et atténuer les risques accrus par le changement climatique, en particulier ceux liés aux inondations ❷ Adapter les aménagements des territoires aux risques naturels (inondations, érosion, mouvements de terrain, submersion marine) pour réduire leur vulnérabilité au changement climatique ❸ Prévenir et maîtriser les risques industriels et technologiques
	Qualité de l'air	❶ Restaurer la qualité de l'air, en particulier dans les zone sensibles ❷ Prévenir les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air ❸ Limiter l'exposition des personnes et des activités à la mauvaise qualité de l'air
	Exposition des populations Nuisances et risques sanitaires	❶ Réduire l'exposition des populations aux nuisances (bruits, odeurs, ondes) ❷ Protéger les zones habitées les plus exposées aux nuisances sonores ❸ Prévenir et maitriser les risques portant atteinte à la santé humaine
	Déchets et économie circulaire	❶ Réduire fortement la production de déchets à la source ❷ Continuer à augmenter la valorisation, le recyclage et le traitement des déchets ❸ Accompagner le secteur industriel dans sa transition vers l'économie circulaire

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II.5.c Hiérarchisation des enjeux environnementaux

- **Limites de l'exercice : articulation et interactions entre les enjeux**

L'appréhension des enjeux environnementaux identifiés précédemment est potentiellement complexe[221]. Des questions se posent notamment sur leur interdépendance : Y en a-t-il un qui soit prédominant ou qui conditionne les autres ? De manière générale, existe-t-il une grille de lecture simple qui permette d'articuler ces enjeux de manière lisible ?

S'il apparait irréaliste de proposer une seule vision de cette articulation, certains points peuvent cependant être soulignés :

- Des corrélations positives et négatives **:** l'activité humaine étant à l'origine de l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés, deux types de corrélations peuvent être observées entre les enjeux :
  - Une réduction « *en volume* » du niveau de pression humaine est en général bénéfique pour l'ensemble des enjeux environnementaux, avec à la clé une incidence positive sur la plupart des enjeux environnementaux ;
  - A l'inverse, des effets de substitution (choix technologiques, ex : énergie renouvelable vs énergie fossile) sont susceptibles d'améliorer certains enjeux environnementaux mais aussi d'en dégrader d'autres. Ainsi les effets des politiques d'atténuation sur un enjeu peuvent entraîner des « *transferts de pollution* » et des corrélations négatives.
- Une chaîne simple de causalité peu évidente **:** il est tentant de chercher à ordonner l'ensemble des enjeux environnementaux dans une chaîne causale, soit que certains enjeux conditionnent les autres, soit qu'à l'inverse, à l'autre bout de la chaîne, certains enjeux résultent de l'ensemble des autres enjeux et cet ordonnancement est loin d'être évident.

[221] Cf ; *« Enjeux environnementaux, hiérarchisation et intégration stratégique : Quelles place pour l'ACV et les limites planétaires – Rapport final* » Score LCA – Etude n° 2016-01 – Août 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Critères d'analyse et de hiérarchisation des enjeux environnementaux**

Tableau 59 : Critères d'analyse des enjeux environnementaux

Critères d'évaluation	Barème associé
Critère 1 : **Sensibilité** La criticité actuelle de l'enjeu et son caractère plus ou moins diffus Sous-critère 1 : Criticité actuelle • Maitrisée • Modérée • Forte Sous-critère 2 : Spatialisation de l'enjeu • Enjeu ponctuel • Enjeu diffus sur l'ensemble du territoire	1 point pour • Criticité ponctuelle maitrisée • Criticité ponctuelle modérée 2 points pour • Criticité diffuse maîtrisée • Criticité diffuse modérée 3 points pour • Criticité ponctuelle forte • Criticité diffuse forte
Critère 2 : **Dynamique d'évolution** Tendance actuelle à la dégradation/amélioration de l'enjeu au regard des pressions actuelles et futures	1 point : Tendance à l'amélioration 2 points : Situation globalement stable 3 points : Tendance à la dégradation
Critère 3 : **Levier d'action du SRADDET** Marge de manœuvre du SRADDET sur l'enjeu • Faible : enjeu traité indirectement le SRADDET et dépendant d'autres politiques publiques • Modéré : enjeu traité directement dans un ou plusieurs volets du SRADDET mais dépendant d'autres politiques • Fort : enjeu traité directement dans un ou plusieurs volets du SRADDET et s'imposant aux autres politiques publiques	1 point : Levier d'action faible 2 points : Levier d'action modéré 3 points : Levier d'action fort

Tableau 60 : Classement des des enjeux selon les notes obtenues

Importance de l'enjeu	Note associée
Enjeu modéré	Notre comprise entre 3 et 5
Enjeu important	Note comprise entre 5 et 7
Enjeu majeur	Note comprise entre 7 et 9

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 61 : Hiérarchisation des enjeux environnementaux (1/3)

Thématiques		Enjeux environnementaux	Sensibilité	Dynamique d'évolution	Levier d'action SRADDET	Importance enjeu
Climat et émissions de GES		❶ Réduire les émissions de GES de l'industrie, des transports et du tertiaire/résidentiel ❷ Anticiper et réduire de la vulnérabilité des populations et des activités aux conséquences du changement climatique ❸ Investir en faveur de l'adaptation et de l'atténuation des effets du changement climatique dans la région	Criticité diffuse forte	Tendance à la dégradation	Fort	Enjeu majeur
			3	3	3	9/9
Sol et sous-sol		❶ Anticiper et prévenir les pollutions potentielles des sols notamment agricoles et industrielles ❷ Economiser les ressources souterraines en privilégiant les matériaux recyclés ou de substitution	Criticité diffuse modérée	Situation globalement stable	Faible	Enjeu important
			2	2	1	5/9
		❸ Réduire la consommation d'espace par le recyclage du foncier ❹ Freiner l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles et forestiers pour prévenir l'artificialisation des sols	Criticité ponctuelle modérée	Tendance à la dégradation	Fort	Enjeu majeur
			2	3	3	8/9
Ressource en eau	Qualité	❶ Réduire les rejets de polluants d'origine agricole et industrielle ❷ Accompagner les politiques de gestion de l'eau, des milieux aquatiques et côtiers ❸ Restaurer le cycle naturel de l'eau (infiltration des eaux pluviales, zones d'expansion des crues, évapotranspiration) et la dynamique des cours d'eau	Criticité diffuse maîtrisée	Situation globalement stable	Faible	Enjeu important
			2	2	1	5/9
	Quantité	❶ Anticiper et gérer les besoins et les prélèvements dans les masses d'eau superficielles et souterraines ❷ Réduire les conflits d'usage ❸ Favoriser les économies pour retrouver un bon état quantitatif de la ressource en eau	Criticité diffuse maitrisée	Situation globalement stable	Faible	Enjeu important
			2	2	1	5/9

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 62 : Hiérarchisation des enjeux environnementaux (2/3)

Thématiques		Enjeux environnementaux	Sensibilité	Dynamique d'évolution	Levier d'action SRADDET	Importance enjeu
Biodiversité, habitats naturels et continuités écologiques		❶ Restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors de la Trame Verte et Bleue) ❷ Investir en faveur de la biodiversité remarquable comme ordinaire ❸ Porter une attention particulière aux espèce et habitats vulnérables	Criticité diffuse forte	Tendance à la dégradation	Fort	Enjeu majeur
			3	3	3	9/9
Paysages et cadre de vie		❶ Préserver et maintenir les paysages patrimoniaux, culturels et historiques ❷ Eviter la surfréquentation des sites naturels ❸ Améliorer la qualité des paysages du quotidien	Criticité diffuse maîtrise	Tendance à la dégradation	Faible	Enjeu important
			2	3	1	6/9
Ressources énergétiques		❶ Diminuer la consommation globale d'énergie (transports, bâti, industrie) en développant la sobriété énergétique ❷ Développer la part des énergies renouvelables locales dans le mix énergétique pour réduire la dépendance de la région aux énergies fossiles ❸ Accélérer le développement des énergies renouvelables en cohérence avec la préservation de l'environnement	Criticité diffuse forte	Tendance à l'amélioration	Fort	Enjeu majeur
			3	1	3	7/9
Risques	naturels	❶ Prévenir et atténuer les risques accrus par le changement climatique, en particulier ceux liés aux inondations ❷ Adapter les aménagements des territoires aux risques naturels (inondations, érosion, mouvements de terrain, submersion marine) pour réduire leur vulnérabilité au changement climatique	Criticité ponctuelle modérée	Tendance à l'amélioration	Modéré	Enjeu modéré
			2	1	2	5/9
	Techno-logiques	❸ Prévenir et maîtriser les risques industriels et technologiques	Criticité ponctuelle modérée	Situation globalement stable	Faible	Enjeu modéré
			1	2	1	4/9

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 63 : Hiérarchisation des enjeux environnementaux (3/3)

Thématiques		Enjeux environnementaux	Sensibilité	Dynamique d'évolution	Levier d'action SRADDET	Importance enjeu
Qualité de l'air		❶ Restaurer la qualité de l'air, en particulier dans les zone sensibles ❷ Prévenir les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air ❸ Limiter l'exposition des personnes et des activités à la mauvaise qualité de l'air	Criticité diffuse modérée	Tendance à l'amélioration	Fort	Enjeu important
			2	1	3	6/9
Exposition des populations	Nuisances	❶ Réduire l'exposition des populations aux nuisances (bruits, odeurs, ondes) ❷ Protéger les zones habitées les plus exposées aux nuisances sonores	Criticité diffuse modérée	Tendance à l'amélioration	Faible	Enjeu modéré
			2	1	1	4/9
	Rrisques sanitaires	❸ Prévenir et maitriser les risques portant atteinte à la santé humaine	Criticité diffuse forte	Tendance à l'amélioration	Faible	Enjeu modéré
			3	1	1	5/9
Déchets et économie circulaire		❶ Réduire fortement la production de déchets à la source ❷ Continuer à augmenter la valorisation, le recyclage et le traitement des déchets ❸ Accompagner le secteur industriel dans sa transition vers l'économie circulaire	Criticité diffuse maîtrisée	Tendance incertaine	Fort	Enjeu important Enjeur majeur
			2	(1-3)	3	6/9 9/9

Au final, le SRADDET et sa version modifiée doivent prendre en compte :

- 11 **enjeux majeurs** sur :
  - Le climat et les émissions de GES

    ❶ Réduire les émissions de GES de l'industrie, des transports et du tertiaire/résidentiel

    ❷ Anticiper et réduire de la vulnérabilité des populations et des activités aux conséquences du changement climatique

    ❸ Investir en faveur de l'adaptation et de l'atténuation des effets du changement climatique dans la région

  - L'occupation du sol

    ❸ Réduire la consommation d'espace par le recyclage du foncier

    ❹ Freiner l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles et forestiers pour prévenir l'artificialisation des sols

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- La biodiversité, les habitats naturels et les continuités écologiques

❶ Restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors de la Trame Verte et Bleue)
❷ Investir en faveur de la biodiversité remarquable comme ordinaire
❸ Porter une attention particulière aux espèce et habitats vulnérables

- Les ressources énergétiques

❶ Diminuer la consommation globale d'énergie (transports, bâti, industrie) en développant la sobriété énergétique
❷ Développer la part des énergies renouvelables locales dans le mix énergétique pour réduire la dépendance de la région aux énergies fossiles
❸ Accélérer le développement des énergies renouvelables en cohérence avec la préservation de l'environnement

- 3 enjeux **majeurs / importants** sur :
  - Les déchets

❶ Réduire fortement la production de déchets à la source
❷ Continuer à augmenter la valorisation, le recyclage et le traitement des déchets
❸ Accompagner le secteur industriel dans sa transition vers l'économie circulaire

- 14 **enjeux importants** sur :
  - Le sol et sous-sol

❶ Anticiper et prévenir les pollutions potentielles des sols notamment agricoles et industrielles
❷ Economiser les ressources souterraines en privilégiant les matériaux recyclés ou de substitution

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- La qualité et la quantité de la ressource en eau

❶ Réduire les rejets de polluants d'origine agricole et industrielle ❷ Accompagner les politiques de gestion de l'eau, des milieux aquatiques et côtiers ❸ Restaurer le cycle naturel de l'eau (infiltration des eaux pluviales, zones d'expansion des crues, évapotranspiration) et la dynamique des cours d'eau ❶ Anticiper et gérer les besoins et les prélèvements dans les masses d'eau superficielles et souterraines ❷ Réduire les conflits d'usage ❸ Favoriser les économies pour retrouver un bon état quantitatif de la ressource en eau

- Les paysages et le cadre de vie

❶ Préserver et maintenir les paysages patrimoniaux, culturels et historiques ❷ Eviter la surfréquentation des sites naturels ❸ Améliorer la qualité des paysages du quotidien

- La qualité de l'air

❶ Restaurer la qualité de l'air, en particulier dans les zone sensibles ❷ Prévenir les enjeux sanitaires liés à la qualité de l'air ❸ Limiter l'exposition des personnes et des activités à la mauvaise qualité de l'air

- 6 **enjeux modérés** sur :
  - Les risques naturels, industriels et technologiques

❶ Prévenir et atténuer les risques accrus par le changement climatique, en particulier ceux liés aux inondations ❷ Adapter les aménagements des territoires aux risques naturels (inondations, érosion, mouvements de terrain, submersion marine) pour réduire leur vulnérabilité au changement climatique ❸ Prévenir et maîtriser les risques industriels et technologiques

  - Les nuisances et les risques sanitaires

❶ Réduire l'exposition des populations aux nuisances (bruits, odeurs, ondes) ❷ Protéger les zones habitées les plus exposées aux nuisances sonores ❸ Prévenir et maitriser les risques portant atteinte à la santé humaine

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Une synthèse de l'analyse des enjeux est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 64 : Vision synthétique des enjeux environnementaux

Enjeux environnementaux	Critères de hiérarchisation			Niveau global de l'enjeu
	Criticité actuelle	Tendance	Levier d'action SRADDET	
Atténuer les effets du changement climatique	💣💣💣	⇘	★★★	Majeur
S'adapter au changement climatique	💣💣	⇘	★★	Majeur
Maitriser la production et la consommation d'énergie	💣💣💣	⇗	★★★	Majeur
Préserver la qualité du sol et du sous-sol, reconquérir et préserver la ressource en eau pour limiter les risques naturels associés	💣💣	⇨	★	Important
Rationnaliser la gestion de l'espace	💣💣	⇘	★★★	Majeur
Protéger et restaurer la biodiversité et les services rendus par les écosystèmes	💣💣💣	⇘	★★★	Majeur
Valoriser les paysages et améliorer le cadre de vie	💣💣	⇘	★	Important
Préserver la qualité de l'air et lutter contre les pollutions atmosphériques	💣💣	⇗	★★★	Important
Limiter les nuisances sorores, visuelles et olfactives	💣💣	⇗	★	Modéré
Limiter les risques industriels et technologiques	💣	⇨	★	Modéré
Améliorer l'état de santé des populations	💣💣💣	⇗	★	Modéré
Prévénir et gérer les déchets dans une logique d'économie circulaire	💣💣	?	★★★	Majeur / Important

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

III. Justification des choix retenus au regard des solutions envisagées

Cette partie présente le processus qui a permis d'intégrer la connaissance et l'expérience des acteurs de la région ainsi que les préoccupations environnementales au cours de l'élaboration du SRADDET.

Il retranscrit ce processus au travers de :

- la démarche contributive dans la gouvernance, les étapes de concertation, et la consultation publique ;
- la démarche intégrative dans l'articulation de l'évaluation environnementale avec les plans et programmes à prendre en compte et avec les critères environnementaux ;
- la prise en compte des enjeux environnementaux dans la stratégie régionale et dans la gouvernance du SRADDET.

III.1. UNE DEMARCHE CONTRIBUTIVE

III.1.a. Une volonté de partage d'une culture et d'objectifs communs en termes d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire à l'échelle de la nouvelle région Hauts-de-France

La loi NOTRe pose le principe d'une co-élaboration du projet de SRADDET en conférence territoriale de l'action publique (CTAP). Ainsi, les modalités d'élaboration du schéma sont prévues par délibération du Conseil régional à l'issue d'un débat au sein de la CTAP.

Au-delà des phases de concertation et de consultation inscrites dans la loi, le Conseil régional Hauts-de-France a souhaité organiser un processus de co-élaboration et d'information des partenaires locaux de l'aménagement du territoire.

Cette volonté de transversalité est mise en évidence tout au long du document.

III.1.b. Les étapes de la concertation

Le processus de concertation débattu lors de la CTAP du 11 octobre 2016 et présenté lors de la séance plénière du Conseil régional du 26 novembre 2016 s'est déroulé sur une période de 18 mois allant de janvier 2017 à juillet 2018.

Ces 18 mois ont été rytmés autour de 2 phases :

- De janvier 2017 à juillet 2017, une phase de travail dont l'objet était d'alimenter le rapport et la carte illustrative soumis à validation de l'Institution régionale.
- De juin à décembre 2017, une seconde phase de travail relative à la formalisation des règles générales et du fascicule.

La concertation s'est articulée autour de 4 vecteurs déterminés par le Conseil régional :

- Plusieurs sessions d'**ateliers** (de janvier à juillet 2017) qui ont permis d'associer les grands acteurs et opérateurs régionaux aux travaux techniques (Départements, Chambres consulaires,…) qui ont permis d'aborder les enjeux régionaux en transversalité ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- 2 sessions de **conférences territoriales** (de mars à juin 2017) regroupant les élus des EPCI, des SCoT, des Pays, des PETR et PNR à l'échelle de 7 « grands territoires » ;
- Des périodes de **mobilisation des Personnes Publiques Associées (**PPA) (novembre 2017 à janvier 2019) rassemblant les techniciens des Scot, des EPCI compétents en matière d'urbanisme et les services de l'Etat. Leurs travaux ont contribué à l'articulation et au chaînage entre le SRADDET et les démarches de planification locales telles que les SCoT, PCAET, PDU, PLU(i) en formulant des propositions sur les orientations, règles générales et cartographie

Enfin, une **consultation** a été mise en place sur les bases des objectifs du SRADDET, invitant les Personnes Publiques Associées à formuler des propositions de règles. Les services de l'Etat ont aussi appuyé l'élaboration des objectifs et des règles, en particulier dans les domaines de la gestion économe de l'espace et du logement. Une trentaine de contribution ont été reçues à l'issue de cette consultation.

Le rapport d'étape a été adopté en Séance plénière du Conseil régional le 23 novembre 2017.

Le projet de SRADDET a été arrêté le 31 janvier 2019.

III.1.c. Les temps forts de la démarche de concertation de la modification

S'agissant des thémes dont l'intégration dans le SRADDET a été rendue nécessaire par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) et la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (loi 3DS), ceux-ci concernent :

- le volet « Climat, Air, Energie (CAE) ;
- le volet « Déchets » ;
- la trajectoire « Zéro Artificialisation Nette (ZAN) » en 2050 ;
- la stratégie régionale aéroportuaire ;
- l'optimisation de l'implantation des activités logistiques.

➢ *La concertation autour de la modification du volet « Climat, air, énergie »*

Afin d'aboutir à la proposition d'un scénario régional Hauts-de-France, les actions de concertation ont été les suivantes :

- 1 concertation avec les différentes directions du Conseil régional concernées (octobre 2022) ;
- 1 concertation avec les représentants des territoires de PCAET, élus et techniciens sous forme d'ateliers thématiques (21 octobre 2022) ;
- Des ateliers thématiques avec les acteurs socio-économiques désignés par les Directions opérationnelles de la Région.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Les étapes de la concertation pour la modification du volet « Déchets »*

Les travaux d'actualisation se sont déroulés dans le cadre d'une gouvernance politique et technique

- 2 réunions de la Commission Consultative de Prévention et Gestion des Déchets (CCPGD) les 24 mars et 24 mai 2023 ;
- 2 réunions de Comités de Pilotage (septembre 2022 et mai 2023) et 5 réunions de Comités Techniques reflétant les différents acteurs régionaux des collèges de la CCPGD (de mai à décembre 2022) ;
- 1 réunion avec l'ensemble des collectivités à compétence déchets en décembre 2022 ;
- 4 réunions de groupes de travail techniques pour appuyer les travaux d'actualisation du volet déchets (septembre à décembre 2022) ;
- 1 enquête régionale et réunion sur les dépôts sauvages (octobre-novembre 2022) ;
- 1 consultation en ligne sur le projet de modification ;
- Des entretiens avec les principales industries consommatrices d'énergie et émettrices de GES ainsi que des producteurs et réseaux d'énergie ;
- 1 concertation spécifique avec la Chambre régionale d'Agriculture (5 réunions de janvier à mai 2023).

➢ *La conférence des SCoT force de propositions pour une trajectoire « Zéro Artificialisation Nette (ZAN) » en 2050*

Dans le cadre de la conférence des SCoT, un travail collaboratif a permis de transmettre à la Région le 17 octobre 2022, un ensemble de propositions pour faire évoluer le projet de territoire des Hauts-de-France inscrit dans le SRADDET alors en vigueur :

- Affirmer la solidarité nationale et régionale ;
- Soutenir une solidarité interterritoriale basée sur les complémentarités des territoires ;
- Réexaminer les objectifs de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers à l'horizon 2030 et de l'artificialisation des sols après 2023 ;
- Affirmer l'OCS 2D régionale comme outil de mesure de la consommation foncière ;
- Faciliter la traduction des objectifs du SRADDET modifié dans les documents de planification (l'échelle minimale retenue étant celle du SCoT).

➢ *Les travaux préparatoires à la modification de l'objectif de développement logistique*

Depuis l'adoption du SRADDET en 2020, la Région Hauts-de-France a mené une réflexion avec ses partenaires sur la mise en place d'un outil « foncier à haut potentiel de report modal ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cet outil permettra :

- De qualifier le foncier pour les implantations logistiques permettant à la Région sur cette base de définir un schéma régional de la logistique ;
- Un accompagnement des territoires dans l'élaboration de leurs stratégies foncières et contribuer à l'atteinte de l'objectif du modifié du SRADDET (objectif ⑥) ;
- Faciliter une régulation régionale pour optimiser l'usage des infrastructures de transport publiques et optimiser l'usage du foncier à proximité de celles –ci.

➢ *Les travaux préparatoires à la définition de la stratégie régionale aéroportuaire*

L'article L 4251-1 du CGCT a été modifié et complété suite à l'adoption de la loi 3DS du 21 février 2022 notamment sur le sujet aéroportuaire : « *Le SRADDET définit la stratégie régionale en matière aéroportuaire, qui n'est applicable qu'aux aérodromes ouverts à la circulation publique autres que ceux mentionnés aux articles L. 6321-1, L. 6323-2 et L. 6324-1 du Code des transports* ».

La loi 3DS ne précise pas outre mesure le contenu de la « stratégie régionale aéroporture », laissant aux Régions une appoche adaptée au contexte local.

Cette notion de stratégie régionale aéropotuaire est apparue notamment à la suite de plusieurs rapports des Chambres Régionales des Comptes sur les « *maillages aéroportuaires régionaux »* et de la Cour des Comptes sur le « *mailliage aéroportuaire national* ».

Ces rapports ont mis en évidence une faiblesse du modèle économique de certains aéroports principalement du fait de leur concurrence. Si certaines régions[222] ont été amenées à conduire une réflexion sur la coordination de leurs plateformes aéroportuaires régionales, la situation en Hauts-de-France qui ne comporte que 2 plateformes aéroportuaires de fonctions différentes (Lille-Lesquin et Beauvais-Tillié) ne nécessite pas de mise en cohérence.

Par ailleurs, le dernier rapport de la Cour des Comptes[223] recommande la formalisation d'une stratégie nationale aéroportuaire qui pourrait être élaborée à l'horizon 2027 de concert avec les stratégies régionales.

Concernant le SRADDET Hauts-de-France, les questions aéroportuaires y sont déjà assez largement évoquées et notamment dans son annexe 4 portant sur la Programmation Régionale de l'Intermodalité (PRI) et la Programmation Régionale des Infrastructures de Transports (PRIT). Les plateformes sont identifiées comme des portes d'entrée du territoire régional avec une dimension touristique forte qui font face à des enjeux de décarbonation et d'accessibilité.

III.1.d. L'organisation des consultations et de l'enquête publique publique

La consultation pour avis des Personnes Publiques Associées s'est organisée durant 3 mois du 15 avril au 15 juillet 2019 et a donné lieu à 58 avis exprimés

[222] Il s'agit par ex. de la Région Bretagne qui a affirmé sa volonté de privilégier les plateformes aéroportuaires de Brest et Rennes parmi les 10 plateformes présentes sur sur territoire.

[223] Source : « *Le maillage aéropotuaire français* » Rapport de la Cour des Comptes – Juin 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Le CESER et l'Autorité Environnementale ont également rendu un avis sur le projet de SRADDET arrêté.

L'enquête publique s'est tenue du 16 septembre au 16 octobre 2019 sur 15 lieux du territoire régional et par voie dématérialisée. Elle a permis le dépôt de 635 observations.

Cette dernière phase s'est achevée par la tenue d'un Comité de Pilotage le 3 mars 2020 permettant de présenter les modifications apportées dans la continuité de la consultation et de l'enquête publique.

Concernant la démarche de modification du SRADDET, les propositions de modification des volets « Climat, Air, Energie » et « Déchets » ont été présentés en Séance plénière du Conseil régional le 23 novembre 2023.

Les propositions de modifications relatives à la trajectoire « Zéro Artificialisation Nette (ZAN) » en 2050, la stratégie régionale aéroportuaire et l'optimisation de l'implantation des activités logistiques ont été présentées lors de la Séance plénière du Conseil régional du 1er février 2024.

III.2. UN DOCUMENT OPERATIONNEL DANS UN CONTEXTE CONTRAINT

III.2.a. Un périmètre de planification déterminé par le Code de l'environnement

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dite loi « NOTRe » confie aux régions la responsabilité d'élaborer un nouveau schéma de planification. Le SRADDET doit fixer des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région dans 11 champs thématiques, comme énoncé à l'article L. 4251-1 du CGCT et précisé par thématique à l'article 1 du décret n°2016-1071 du 3 août 2016 :

- l'équilibre et l'égalité des territoires;
- l'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional ;
- le désenclavement des territoires ruraux ;
- l'habitat ;
- la gestion économe de l'espace ;
- l'intermodalité et le développement des transports de personnes et de marchandises ;
- la maîtrise et la valorisation de l'énergie intégrant la maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique, le développement des énergies renouvelables et des énergies de récupération, notamment ;
- la lutte contre le changement climatique incluant l'atténuation du changement climatique et l'adaptation au changement climatique ;
- la pollution de l'air, avec notamment la lutte contre la pollution atmosphérique ;
- la protection et la restauration de la biodiversité ;
- la prévention et la gestion des déchets, y compris leur recyclage et leur valorisation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

III.2.b. L'intégration de documents régionaux préexistants

En Hauts-de-France, le SRADDET fait suite aux précédents Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) sur les anciens périmètres des ex-Régions Nord-Pas de Calais et Picardie en les faisant évoluer vers un document intégrateur et prescriptif dans le cadre d'un renforcement du rôle de la Région en matière d'aménagement du territoire.

L'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 énonce les mesures de coordination rendues nécessaires par l'absorption de plusieurs schémas sectoriels par le SRADDET : le caractère récent de certains de ces schémas (SRCAE et PRPGD notamment) a permis d'intégrer leurs orientations dans le projet de SRADDET, puisqu'ils répondent aux enjeux identifiés sur le territoire régional.

Dans ce cadre, un premier travail de bilan a été mené pour les SRCAE des deux ex-Régions de manière à les intégrer au SRADDET. Ce travail se poursuivra dans le cadre de la mise en œuvre du SRADDET, notamment dans la territorialisation plus fine des objectifs.

III.2.c. Des objectifs environnementaux qui découlent en partie des plans, programmes et stratégies nationales…

De nombreux documents nationaux doivent être pris en compte par le SRADDET (Cf. chapitre consacré « *I.4.ARTICULATION AVEC D'AUTRES PLANS/SCHEMAS/PROGRAMMES OU AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION* » pour la description de ces documents), orientant les choix stratégiques effectués dans le SRADDET.

III.2.d. … dont la déclinaison opérationnelle dépend partiellement d'autres schémas, plans ou programmes

Le SRADDET est un document transversal et stratégique dont la déclinaison opérationnelle dépend d'autres documents et actions mises en œuvre par l'ensemble des acteurs du territoire. Il s'agit par exemple :

- de documents régionaux : le Schéma régional de développement économique des entreprises, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII), le Projet régional de santé (PRS2), le Plan régional Forêt-Bois (PRFB), le Schéma Régional Biomasse (SRB),…
- de documents de planification (urbaine) infrarégionaux, notamment les SCoT, PLU et PLU(i), vis- à-vis desquels le SRADDET a une valeur prescriptive.

Les règles proposées dans le fascicule constituent une première étape vers la mise en œuvre opérationnelle des objectifs du SRADDET.

III.3. MOTIFS POUR LESQUELS LE SRADDET HAUTS-DE-FRANCE A ETE ELABORE AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE

Au titre de l'évaluation environnementale stratégique, l'article R122-20 du Code de l'environnement dispose que « *le rapport de présentation expose les motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement* ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les orientations et objectifs du SRADDET ont été déterminés dans le respect des principes du développement durable et dans l'ambition d'une plus grande égalité des territoires.

III.3.a. Une valeur ajoutée au scénario tendanciel ou « *fil de l'eau* »

Pour chacune des thématiques environnementales, l'état initial de l'environnement a permis d'identifier les principaux enjeux et de mettre en avant les tendances d'évolution. Ces tendances ont constitué, pour chaque thématiques, un scénario tendanciel ou « *fil de l'eau* » qui servira de base de comparaison pour l'appréciation des incidences.

Pour chaque dimension, l'établissement d'un tel scénario de référence a tenu compte des dynamiques de planification territoriale existantes (PCAET, SDAGE, PGRI, PRSE etc.) qui influeront sur l'état de l'environnement dans les années à venir et des politiques publiques nationales en vigueur au moment de l'élaboration du SRADDET. Le tendanciel ou *« fil de l'eau* » tente d'approcher ce qui se passerait, si les tendances d'ores et déjà à l'œuvre sur le territoire régional se poursuivaient. Lorsqu'ils existent, les exercices de prospective nationaux (plan de rénovation des logements par ex.) ou régionaux (qualité de l'air) ont également été pris en compte

Cette prospective s'appuie sur des tendances de fond connues d'un point de vue environnemental, climatique et socio-économique mais reste délicate à établir tant les variables sont nombreuses

Comme point de référence sur la situation, le projet du SRADDET des Hauts-de-France a considéré que des incidences majeures sur l'environnement surviendraient en l'absence de démarche planifiée, notamment au regard de la croissance démographique attendue à horizon 2040.

La construction du SRADDET s'est donc faite sur la base d'un seul scénario, correspondant au projet central amélioré par le jeu des apports de l'ensemble des parties prenantes et de l'évaluation environnementale.

III.3.b. Le respect du principe de non-régression environnementale

L'absorption de trois schémas de portée environnementale (SRCE, SRCAE, PRPGD), structurants pour la région, au sein du SRADDET, induit de respecter le principe de non-régression de l'environnement inscrit dans la Loi TECV.

En effet, afin de se tenir au cadre de l'actualisation de l'EES, une mise à jour des données de l'Etat Initial Environnemental (EIE) ainsi qu'une mise à jour des effets notables probables du SRADDET a été réalisée dans le document initial (Version modifiée suite à l'avis de l'Autorité environnementale du 24 avril 2019 et de l'enquête publique

III.3.c. Une nécessaire actualisation de l'Evaluation Environnementale Stratégique

Les propositions de modifications du SRADDET des Hauts-de-France ont été accompagnées d'une actualisation de l'Evaluation Environnementale Stratégique selon un processus qui s'est déroulé en deux étapes distinctes.

Dans un premier temps, la vérification et l'actualisation des éléments de l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) puis l'Evaluation Environnementale à proprement dite, c'est-à-dire la mise à jour des incidences ou impacts probables du SRADDET sur l'environnement.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *La mise à jour de l'EIE*

Cette actualisation a pour objectif de faire état des nouvelles données disponibles à la fois dans le cadre des modifications d'objectifs et règles du SRADDET afin de mettre à jour si besoin, et réaffirmer les enjeux environnementaux de la Région Hauts-de-France.

En effet, dans le processus d'Evaluation Environnementale, les enjeux sont les éléments de base de l'évaluation des impacts probables du SRADDET sur l'environnement. Ceux-ci ont également fait l'objet d'une reformulation suite aux recommandations de l'Autorité Environnementale dans son avis rendu le 24 juillet 2019.

Si les données et sources disponibles étaient plus récentes que celles déjà intégrées dans le document initial, celles-ci ont été mises à jour pour toutes les thématiques ; qu'elles soient directement ou indirectement liées aux objectifs et règles du SRADDET concernées par les modifications.

➢ *L'actualisation des incidences probables du SRADDET sur l'environnement*

Cette deuxième étape consiste à vérifier dans quelle mesure les objectifs et règles modifiés dans le SRADDET entrainent ou non, des effets négatifs ou positifs sur l'environnement et la santé humaine.

Dans le cas présent, l'évaluation des incidences est construite selon deux approches :

- Un premier temps consistant à évaluer les incidences sur l'environnement par objectifs et règles par « *grande thématique* » du SRADDET ;
- Une seconde approche permettant d'étudier les incidences cumulées de la mise en oeuvre des propositions de modification du SRADDET par une lecture globale. Par lecture globale, il faut comprendre une analyse par enjeu environnemental et par grandes thématiques des effets notables de la mise en oeuvre des modifications du SRADDET des Hauts-de-France.

Enfin, pour faire suite aux recommandations de l'Autorité Environnementale dans son avis rendu le 24 juillet 2019, la valeur ajoutée environnementale du SRADDET en particulier dans sa version initilale a fait l'objet d'une analyse plus poussée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

IV. Incidences potentielles du SRADDET sur l'environnement

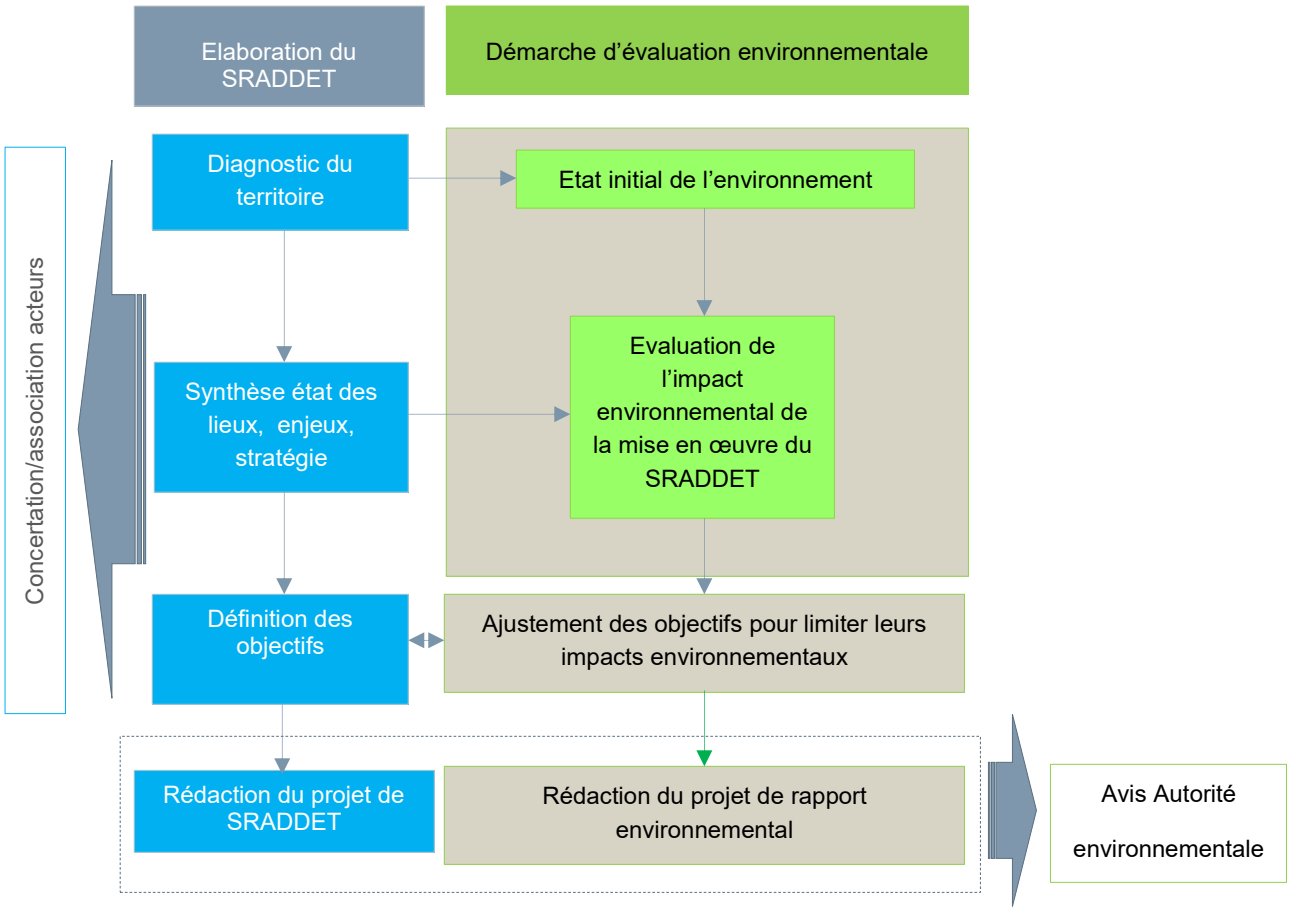
IV.1. UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE ITERATIVE

IV.1.a. Une articulation entre l'évaluation environnementale et les travaux d'élaboration du SRADDET

L'Evaluation Stratégique Environnementale (ESE) a été réalisée concomitamment à la démarche d'élaboration du SRADDET ; ce qui a permis d'intégrer la dimension environnementale lors de la formalisation des objectifs du SRADDET.

L'état initial de l'environnement, réalisé durant le premier semestre 2018 a été mis à disposition des partenaires du SRADDET. Leurs avis et retours ont été intégrés au rapport et ont permis de réaliser une hiérarchisation et une spatialisation des enjeux environnementaux en prenant en compte les problématiques environnementales propres au territoire régional. Ces enjeux ont ensuite été déclinés en fonction des leviers d'actions du SRADDET sur les différentes thématiques environnementales, de sorte à constituer de véritables objectifs opérationnels pour le SRADDET des Hauts-de-France.

Figure 68 : Articulation entre l'EES et le SRADDET



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Ainsi, dès les premières étapes de son écriture, le SRADDET des Hauts-de-France a été élaboré en prenant en compte les enjeux environnementaux du territoire grâce à un processus d'évaluation environnementale continu et itératif qui a vérifié pas à pas la bonne prise en compte des objectifs identifiés.

Ce processus a accompagné le projet au niveau stratégique et technique lors de sa rédaction. Ce travail d'évaluation, au regard des enjeux environnementaux, a permis de conforter la pertinence et la cohérence environnementale du projet de SRADDET des Hauts-de-France.

IV.1.b. Une première analyse critique des rapports d'étape (parties 1 et 2) et des propositions d'objectifs

L'approche retenue s'est appuyée dans un premier temps sur une analyse « *littéraire* » des documents suivants :

- « *Rapport d'étape - partie 1 : diagnostic régional* » - Adopté en séance plénière du Conseil régional le 23 novembre 2017 ;
- « *Rapport d'étape - partie 2 : vision régionale (partis pris)* » - Adopté en séance plénière du Conseil régional le 23 novembre 2017 ;
- « *Propositions d'objectifs* » document interne du 29 décembre 2017 ;
- « *Eléments essentiels CAE SRADDET* »[224] - janvier 2018.

L'objectif était d'identifier les éventuelles incohérences entre orientations/objectifs du SRADDET et d'identifier les points de vigilance concernant leurs incidences potentielles sur l'environnement **(les thématiques environnementales concernées sont reprises en gras)**.

- **Analyse du « Rapport d'étape – partie 1 : diagnostic régional »**

Tableau 65 : « Diagnostic régional » - Prise en compte des enjeux environnementaux

Remarques générales	Prise en compte des enjeux environnementaux
Document très centré sur le développement économique, parti pris assumé « *emploi en fil rouge* »	Document occultant un grand nombre d'enjeux environnementaux ou les évoquant brièvement
Absence de référence aux anciens SRCAE, plus ambitieux que le facteur 4 retenu tout en appelant à un changement de société. Ni cette ambition accrue ni le changement de société ne sont intégrés dans le diagnostic.	Intégration des enjeux liés c**hangement climatique, à la transition énergétique et la biodiversité.** Certains enjeux relatifs à **la qualité de l'air, aux paysages et à la ressource en eau**, **aux nuisances sonores et au recyclage des déchets** auraient mérité une plus grande prise en compte dans la formulation des enjeux transversaux, notamment du fait de leurs fortes interactions avec les dynamiques de développement régional.

[224] *Conformément à l'art. 10 de la Loi NOTRe (Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République) qui précise : « Pour les domaines dans lesquels la loi institue un document sectoriel auquel le schéma se substitue, ce dernier reprend les **éléments essentiels** du contenu de ces documents »*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Analyse du « Rapport d'étape – partie 2 : vision régionale (partis pris) »**

Tableau 66 : « Vision régionale (partis pris) - Prise en compte des enjeux environnementaux

Remarques générales	Prise en compte des enjeux environnementaux
Bonne diffusion des enjeux du développement durable dans le document (ambitions élévées) même s'ils n'apparaissent pas dans les dénominations des partis pris. .	Intégration des objectifs de **réduction de la consommation foncière**, de **sobriété énergétique** et de **préservation de la biodiversité.** La Troisième Révolution Industrielle (TRI) est bien valorisée et ses corollaires explicités dans les champs de **l'économie circulaire**. L'habitat est également un enjeu fort, plusieurs fois souligné et mis en exergue. A l'inverse, le tertiaire n'apparaît pas sauf dans le document « *proposition d'objectifs* ». Certains enjeux environnementaux, tels que **la préservation de la ressource en eau et la qualité de l'air**, ne sont pas pris en compte dans les choix de développement et d'aménagement proposés.

- **Remarques concernant les « *propositions d'objectifs* »**

Certes encore « *en chantier* » à l'époque, le tableau des objectifs dans sa version de décembre 2017 est quasi exclusivement orienté vers l'aménagement et finalement très peu sur le développement durable.

La cohérence entre le développement de l'urbanisation et la desserte en transports collectifs demandait à être renforcée, notamment dans le cadre de la démarche de territorialisation des besoins en logements.

Un objectif chiffré concernant **la gestion de l'espace** n'apparaissait pas même si sa déclinaison à l'échelle des territoires semblait difficile à mettre en place. Les principes d'application, notamment à l'échelle des SCOT, restaient à préciser. Par ailleurs les grands projets régionaux n'étaient pas intégrés dans le calcul **de la consommation foncière**.

Concernant les objectifs de production de logements, la règle de répartition selon l'armature régionale n'était pas définie. L'objectif de 72% des logements dans les capitales et les pôles d'envergure ou intermédiaires était fixé mais manquait de précision de même que la démarche de territorialisation des besoins en logements.

Concernant la logistique, un objectif de rationalisation des implantations était avancé sans que celui-ci n'encadre réellement les besoins et **les surfaces affectées**. Cet objectif méritait d'être renforcé pour mieux maîtriser le développement de ces implantations **aux conséquences environnementales significatives.**

L'objectif de part modale fluviale et ferroviaire dans le transport de marchandises était indiqué, mais se posait la question de sa déclinaison dans les documents « *inférieurs* ».

En revanche, l'objectif de part modale des transports collectifs n'était pas fixé alors qu'une augmentation de ce mode de transport était prévue dans le cadre de la définition des objectifs de **réduction des consommations énergétiques.** L'articulation entre les objectifs en termes de déplacements et les objectifs en termes de **consommations énergétiques** devait être renforcée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

La mobilité ètait abordée sous l'angle de l'offre (infrastructures, etc) mais pas sous l'angle de la demande qui aurait eu pourtant du sens en termes d'aménagement : réduire les besoins de déplacements, mixité des espaces… (dimension reprise dans le parti pris n°2 de « *la vision régionale* »). Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) à renforcer ou à créer auraient pu être identifiés, tout comme les quartiers gare à développer.

Les **objectifs de réduction des consommations énergétiques** étaient fixés, mais leur déclinaison à l'échelle des documents inférieurs (SCOT, PCAET) n'ètait pas précisée. Des règles de déclinaison territoriale seraient alors nécessaires pour faciliter la prise en compte (compatibilité) et l'atteinte des objectifs. Il en était de même pour la **production d'énergies renouvelables.**

Aucun objectif relatif au **maintien de la surface agricole utile** (SAU) n'apparaîssait. De même, des objectifs quantitatifs de maintien de surfaces de prairies et de forêts auraient pu être proposés, avec la difficulté récurrente de leur déclinaison à l'échelle des territoires.

Les objectifs relatifs à la **préservation de la biodiversité et à la trame verte et bleue** restaient à définir.

Les actions **climat air énergie** se retrouvaient bien dans un parti pris mais le libellé de ce dernier posait question. « *Une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée* », en lien essentiellement avec l'Orientation n°1 « *Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales* » et trois orientations stratégiques : aménagement durable, rayonnement, socle de connaissance, et amélioration du parc de logement. A ce stade, il n'y avait pas vraiment **d'orientations climatiques**, ni d'orientations annexes habituelles (facture énergétique, santé…).

En outre, les **déchets** étaient abordés de façon marginale alors que le SRADDET devait intègrer le PRPGD.

IV.2. ANALYSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DU SRADDET

IV.2.a. Principes généraux

Le SRADDET est un schéma d'aménagement stratégique sans véritable volet opérationnel L'évaluation environnementale de ce Schéma régional vise à s'assurer de la pertinence des choix effectués au regard des enjeux environnementaux en appréciant de façon prévisionnelle leurs impacts positifs et négatifs, et en proposant le cas échéant des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les incidences négatives.

IV.2.b. Caractérisation des effets probables par enjeux

Après une prmière analyse sur la prise en compte des enjeux environnement au travers des propostions d'objectifs, le travail a porté sur la qualification des impacts environnementaux que pourrait produire la mise en œuvre opérationnelle des objectifs[225] du SRADDET et leur(s) déclinaison(s).

[225] N.B : Cet exercice a été réalisé à partir de la version du SRADDET disponible au 20/12/2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Dans un second temps, il s'agissait de regarder en quoi les objectifs du SRADDET :

- étaient porteurs d'incidences environnementales : « *Quelles incidences sur l'environnement pourraient avoir la mise en œuvre des objectifs ?* » ;
- intégraient de manière satisfaisante les enjeux environnementaux au regard des dimensions potentiellement impactées : *« Les objectifs du SRADDET sont-ils suffisants pour répondre aux enjeux environnementaux identifiés ? ».*

Le travail visait, pour les 11 thématiques environnementales analysées dans l'état des lieux de l'environnement, à mesurer en quoi le Schéma Régional pourrait « *améliorer* » ou « *dégrader* » leur évolution au regard des enjeux environnementaux identifiés.

Pour chaque enjeu, 2 à 5 principaux effets probables du SRADDET ont été identifiés, puis cractérisés, au regard de leur caractère positif, neutre, négatif ou incertain, leur caractère direct ou indirect, leur horizon d'apparition et leur niveau de territorialisation.

Tableau 67 : Effets probables par enjeu environnemental

Enjeux environnementaux	Caractérisation des effets notables probables
Atténuer les effets du changement climatique	Réduction des émissions de GES Risque d'augmentation des émissions de GES de serre et Réduction des pressions liées aux émissions de GES Objectifs conduisant indirectement à une augmentation des émissions de émissions de GES
S'adapter au changement climatique	Adaptation de l'économie régionale et des activités humaines au changement climatique Adaptation du résidentiel et de l'urbanisme au changement climatique Prise en compte de l'augmentation des risques naturels
Maitriser la production et la consommation d'énergie	Réduction des consommations d'énergie et maîtrise de la production d'énergie Risques d'augmentation de la consommation d'énergie fossile liée à certains objectifs
Préserver la qualité des sols et du sous-sol, reconquérir et préserver la ressource en eau pour limiter les risques naturels associés	Amélioration de la qualité des sols et de l'eau Réduction de l'artificialisation des sols Réduction de la consommation d'eau Prise en compte des risques naturels : inondations, érosion, ruissellement, sécheresse, submersion marine Objectifs pouvant conduire localement à des risques de pollutions des sols et de l'eau
Rationnaliser la gestion de l'espace	Diminution de la consommation et de la fragmentation des espaces naturels, agricoles et forestiers Objectifs conduisant localement à une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ou à de la fragmentation

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Protéger et restaurer la biodiversité et les services écosystémiques	Préservation et restauration des milieux naturels (surface, fragmentation et continuités) Réduction des pressions liées aux espèces exotiques envahissantes Objectifs pouvant conduire localement à une dégradation de la biodiversité devant faisant l'objet de mesure ERC pour viser la perte de nette de biodiversité
Valoriser les paysages et améliorer le cadre de vie	Préservation du patrimoine régional Réduction de la dégradation du paysage (banalisation, fragmentation…) Objectifs conduisant localement à une dégradation du paysage

Enjeux environnementaux	Caractérisation des effets notables probables
Préserver la qualité de l'air et lutter contre les pollutions atmosphériques	Réduction des émissions de polluant atmosphériques (particules, NOx, métaux lourds…) Réduction des pressions liées aux pollutions Limitation de l'exposition des populations aux pollutions de l'air
Limiter les nuisances sonores, visuelles et olfactives	Augmentation potentielle de l'exposition de la population aux nuisances sonores visuelles et olfactives
Limiter les risques industriels et technologiques	Augmentation potentielle des établissements et installations à risque (SEVESO, ICPE, installations nucléaires) Augmentation potentielle des flux de matières dangereuses
Prévenir et gérer les déchets dans une logique d'économie circulaire	Prévention et réduction des déchets Augmentation du recyclage et de la valorisation des déchets Développement de l'économie circulaire Objectifs conduisant à une augmentation (directe ou indirecte) de la consommation des ressources et à la production de déchets

Au regard de la complémentarité des nombreux objectifs du SRADDET, l'analyse des effets probables a ensuite été réalisée non pas par objectif mais par « *grandes thématiques* ».

Si d'après l'article L.4251-1 du code général de collectivités territoriales, le SRADDET comprend 11 thématiques, un regroupement en **5 grandes thématiques** a été proposé pour faciliter la lecture de l'analyse des incidences.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 68 : Regroupement des thématiques obligatoires par « grandes thématiques »

Grandes thématiques	Thématiques Art L.4252-1
Aménagement et égalité des territoires	Equilibre et égalité des territoires, Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional Désenclavement des territoires ruraux Habitat Gestion économe de l'espace
Intermodalité et transports	Intermodalité et développement des transports
Climat, air, énergie	Energie Changement climatique Pollution de l'air
Biodiversité	Biodiversité
Déchets et économie circulaire	Déchets et économie circulaire

IV.2.c. Grille de lecture de l'évaluation des incidences

Les impacts environnementaux de chaque objectif du SRADDET ont été estimés en regard des critères suivants :

- **Niveau d'incidences probables**

La Directive européenne[226] « *Incidences des Plans et Programmes sur l'environnement* » recommande la mobilisation d'un outil appelé « *grille d'incidence* » [227].

➢ *Intensité de l'incidence…*

Intensité de l'effet	
Positif majeur	++
Positif limité	+
Incertain	+-
Neutre	0
Négatif limité	-
Négatif majeur	--

[226] *Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement »*
[227] *Op. cit : Annexe 1 f : « Il faudrait inclure ici les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long termes, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs. »*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

L'intensité de l'incidence environnementale traduit l'importance des conséquences attribuables à l'amélioration ou la dégradation d'une dimension environnementale avec à la fois une prise en compte de la « *valeur* » de la dimension et de l'ampleur de la perturbation qu'elle subit.

➢ *… et ses limites méthodologiques*

La difficulté méthodologique pour la mesure du niveau d'incidence réside dans la distinction des définitions des incidences « neutres » et « incertaines » :

- les **incidences « neutres »** correspondent à des incidences probables non significatives ou non notables, qui ne méritent pas d'être identifiées et caractérisées précisément à l'échelle de l'évaluation environnementale stratégique ;
- le niveau d'**incidences « incertaines »** est utilisé dans deux cas de figure :
  - d'une part, il peut s'agir d'incidences pour lesquelles les méthodes d'évaluation actuelles ne permettent pas de conclure sur l'aspect positif ou négatif de l'incidence ;
  - d'autre part, il peut s'agir d'incidences pour lesquelles il peut exister des disparités importantes selon l'endroit où l'on applique la mesure ; cela peut notamment être le cas de l'évaluation des incidences sur la biodiversité ;

➢ *Incidence directe ou indirecte*

Le type d'incidence a été également qualifié en fonction de son caractère direct/indirect :

- **Incidence directe :** l'orientation/l'objectif vise spécifiquement à contribuer à l'enjeu environnemental ;
- **Incidence indirecte :** l'orientation/objectif vise à changer des comportements (sensibilisation, incitation, expérimentation, etc.) qui indirectement contribueront à l'enjeu environnemental ou l'orientation/objectif est souple : « Inciter », « Accompagner » ;
- **Non pertinent** : pour les impacts qualifiés de neutres.

➢ *Etendue de l'incidence*

Enfin, le type d'incidence a été qualifié en fonction des types de territoires qui seront les plus impactés :

- **Ensemble du territoire :** l'ensemble du territoire régional est concerné ;
- **Territoires spécifiques :** certains territoires identifiés par le SRADDET sont plus particulièrement concernés (frange littorale, espaces ruraux, métropoles) ;
- **Projets localisés :** les effets seront localisés à l'échelle des périmètres des projets.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Au final, l'estimation de l'impact environnemental global s'établit comme suit au regard des notes obtenues et de la « *coloration* » du résultat déterminée par l'intensité et l'évolution du degré de perturbation subie.

Il est à noter cependant que certaines dimensions telles que la biodiversité, la qualité de l'eau, les risques naturels et technologiques ne permettent pas l'élaboration de projections tendancielles chiffrées fines. Les projections tendancielles chiffrées qui ont été identifiées dans l'état initial de l'environnement et reprises pour l'analyse des incidences constituent un exercice prospectif théorique et ne prétendent pas garantir les évolutions qui seront réellement observées

Tableau 69 : Grille de cotation des perturbations subies

La mise en œuvre de l'objectif permet d'apporter de manière notable des éléments **bénéfiques** à la thématique environnementale étudiée	**++**
L'effet de la mise en œuvre de l'objectif est qualifié de **bénéfique modéré** si, dans le cas où cette opération/activité n'existait pas, l'état de la thématique environnementale étudiée serait légèrement moins satisfaisant.	**+**
La mise en œuvre de l'objectif n'affecte **en rien ou très peu** l'état de la thématique environnementale.	**+-**
L'effet de la mise en œuvre de l'objectif est qualifié de **négatif modéré** si, dans le cas où cette opération/activité n'existait pas, l'état de la thématique environnementale serait légèrement plus satisfaisant.	**-**
La mise en oeuvre de l'objetctif a pour conséquence d'apporter de manière notable des éléments négatifs à la dimension environnementale étudiée, dégradant ainsi son état	**--**

Niveau d'incidence final = Intensité + Effet direct/indirect + Etendue

IV.2.d. Les incidences probables par objectif

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRAADET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Aménagement et égalité des territoires	(1) Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux (42) Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés	Ces objectifs concourent à la multipolarité du territoire en renforçant les services de proximité et l'intermodalité, et visent le renforcement d'une activité économique en lien avec la TRI : économie circulaire, EnR... A priori, des incidences globalement positives sont attendues, cependant une pression plus forte sur la biodiversité, sur la ressource en eau et les consommations d'énergie pourrait s'exercer sur les territoires d'accueil.	+-	La phase de travaux peut entraîner des incidences négatives notables sur plusieurs dimensions environnementales .	Pas de règles spécifiques pour ces 2 objectifs.	Voir le chapitre consacré aux mesures ERC pour ces 2 objectifs transversaux	Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET.
	(24) Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières (25) Cet objectif a été supprimé faute de capacités de suivi de celui-ci au niveau des services de l'Etat.	Les objectifs portent sur le développement d'infrastructures et de constructions : systèmes économiques et logistiques, réseaux énergétiques, transports et mobilités auront nécessairement des incidences négatives sur l'environnement. Ces objectifs visent à mettre en place des stratégies foncières pour optimiser le foncier et à limiter la consommation foncière, ce qui permet de limiter les incidences négatives potentielles indirectes du développement économique. En application de l'Art. 194 de la Loi 2021-1104 et de la Loi n°2023-630 ainsi que de leurs différents décrets d'application, l'article (24) a été modifié. Son inscription dans la perspective de l'atteinte du « ZAN » à l'horizon 2050 ne fait que renforcer les effets positifs à long terme sur l'environnement. Il pourra tendre vers un impact environnemental estimé "++" à l'horizon 2050.	+	Les règles d'urbanisme et les études d'impacts devront permettre au cas par cas de limiter les impacts des projets sur la consommation d'espaces, en proposant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC).	Règles (4) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (20) (21) (22) (23) (24) : La gestion économe du foncier, la préservation et la restauration de la biodiversité y compris en milieu urbain, la gestion des risques, la réduction des consommation d'énergie, la production d'EnR, la préservation de la ressource en eau et des ressources naturelles (matériaux biosourcés) sont autant d'enjeux pris en compte au travers de nombreuses règles. Une attention particulière est également portée sur l'application de la séquence ERC dans les projets d'aménagement (règle (15)).	Les modifications apportées au SRADDET concernent les règles (14) (15) (16) (17) (18). Elles intègrent une trajectoire visant le ZAN à l'horizon 2050. Un suivi fin de cette trajectoire s'avère nécessaire pour anticiper des mécanismes de corrections en cas de dépassement des objectifs assignés à chaque territoire Il s'agit de compléter ces règles pour insister sur la nécessaire mise en place de mettre un système de suivi dédié au niveau territorial. .	En application du décret du 27 novembre 2023, la règle (14) et l'annexe A « Fiche méthodologique sur l'observation régionale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation des sols durant la mise en œuvre du SRADDET » précise pour la première (2021-2031) puis les deux autres décennies (2031-2050), les moyens d'observation et de suivi permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs et le respect des règles en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols. 2021-2031 : l'observation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers s'effectue avec les données des fichiers fonciers retraités par le CEREMA au niveau national. 2031-2050 : l'observation de l'artificialisation des sols sera réalisée à partir d'OCS 2D (outil co-élaboré Région, Etat et les territoires).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Aménagement et égalité des territoires	(29) Développer les stratégies numériques dans les territoires (30) Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés (27) Améliorer l'accessibilité des services au public - une articulation du SRADDET et des SDAASP	Le développement et l'utilisation des équipements en vue d'augmenter les usages numériques pourront impacter négativement la consommation d'énergie ainsi que la production de déchets. Mais le développement des usages du numérique et la dématérialisation de certains services seraient susceptibles de diminuer les déplacements et réduire les émissions de GES de polluants et les consommations d'énergie associés à ces déplacements.	+-	Les effets positifs sur l'environnement sont en partie conditionnés à un changement de pratiques de la population.	Règles (13) (24) (25) (32) La règle (24) encourage les SCot et PLU(i) à une gestion économe du foncier, la préservation et la restauration de la biodiversité y compris en milieu urbain, la gestion des risques, la réduction des consommation d'énergie, la production d'EnR, la préservation de la ressource en eau et des ressources naturelles (matériaux biosourcés) dans leurs projets d'aménagement.	Préciser dans la règle (32) que les EPCI doivent se doter de schémas d'amélioration de l'accessibilité des services au public intercommunaux afin d'interconnecter les systèmes.	Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET.
	(3) Conforter les pôles d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation et développer leur accessibilité	Les actions matérielles pouvant se traduire par l'achat d'équipements, la création et/ou l'aménagement de structures favorisant la recherche et l'innovation pourraient lors de leur mise en œuvre impacter négativement la thématique "énergie" en augmentant la demande énergétique des structures.	-	Une attention particulière apportée aux principes de l'économie circulaire (recyclage, réemploi) pour l'achat de matériel pourrait atténuer l'intensité des incidences négatives sur l'environnement.	Pas de règle spécifique associée à cet objectif		Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Aménagement et égalité des territoires	(22) Rééquilibrer l'offre commerciale en faveur des centres-villes et des centres-bourgs	Cet objectif permet le développement de commerces de proximité accessibles en modes doux et un gain de déplacement. Il a un impact globalement positif.	+	La réhabilitation des bâtiments ou espaces dégradés en centre-ville pourrait entraîner à court terme des nuisances (bruits, déchets de chantier…) durant la phase de travaux. Des effets positifs sur l'environnement peuvent être renforcés grâce à un changement de pratiques de la population.	Règles (13) (15) (22) (23) (24) La règle (24) encourage les SCot et PLU(i) à favoriser des aménagements vertueux en termes de protection de l'environnement. Il s'agit également au travers de la règle (22) de favoriser le changement de pratiques des consommateurs.	Intégrer à la règle (24) un volet patrimonial aux projets d'aménagement urbain et de rénovation des centres-villes.	Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET.
	(12) Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux sur le littoral (13) Valoriser les portes d'entrées (du littoral) en réduisant l'impact environnemental des flux	Le développement économique du littoral doit être compatible avec les enjeux de préservation de la biodiversité notamment sur les milieux littoraux fragiles. Cet objectif vise à optimiser les projets d'aménagement du littoral en recherchant les solutions les plus adaptées au respect des équilibres sociaux, économiques et environnementaux. Sa mise en œuvre a un impact globalement positif sur l'environnement.	+	Plusieurs incidences négatives potentielles pourraient se cumuler : pressions sur le foncier pour la création d'infrastructures de transports, perturbation de la biodiversité par les installations énergétiques, …	Règle (10) : les Scot, PLU, PLU(i) doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux. Les travaux du parlement de la mer des Hauts-de-France, notamment de la commission Transition Ecologique et Climatique viennent appuyer les bases de données existantes (Observatoire Climat, Atmo…). Règles (11) (12) (25)	Dans le cadre de la règle (10), veiller à l'application de la loi Littoral et de l'ordonnance du 6 avril 2022 prise en application de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le rérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets. La loi Littoral prévoit notamment le respect d'une bande littorale de 100 m non constructible à partir de la limite haute du rivage.	Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET. Toutefois, l'objectif (24) modifié prévoit que les projets d'envergure régionale peuvent être « *pour les territoires littoraux, des projets de recomposition spatiale rendus nécessaires par le recul du trait de côte d'ici 2031* ».
	(14) Encourager la gestion intégrée du trait de côte	Le trait de côte a un caractère mouvant dans le temps et l'espace. Il est soumis aux contraintes et dynamiques des systèmes naturels côtiers, aux aménagements anthropiques et au niveau de la mer. Cet objectif qui vise notamment à permettre les aménagements et les constructions uniquement s'ils sont adaptés aux risques naturels prévisibles dans les zones littorales et rétro littorales a un impact positif sur l'environnement.	+	-			

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Aménagement et égalité des territoires	(28) Soutenir l'accès au logement (23) Produire du logement à la hauteur des besoins et en cohérence avec l'ossature régionale	La construction de logements neufs consomme potentiellement de nombreuses ressources (matériaux, foncier, eau, …) et peuvent générer un volume de déchets important (BTP). Ces objectifs peuvent avoir des incidences négatives significatives	**+-**	Prendre en compte les risques naturels liés au changement climatique dans la conception et l'implantation des logements. Adapter le parc de logements aux profils des populations (notamment logements sociaux).	Pas de règles spécifiques associées à l'objectif (28) Mais de nombreuses règles sont associées à l'objectif (23) : (4) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (20) (21) Les règles (16) (18) (24) définissent les conditions d'une production de logements prenant en compte les enjeux enronnementaux des territoires (mixité fonctionnelle, économie de la ressource en eau potable, utilisation de matériaux recyclés ou biosourcé, production d'EnR, etc…) La règle (20) prévoit que les SCoT, PLU(i) estiment leur besoin en production de logements à partir des stocks nons satisfaits et des flux liés aux évolutions démographiques et sociétales.	Préciser dans la règle (20) de prioriser la réhabilitation du parc de logements vacants par rapport au volume de logements à réhabiliter.	Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET. Toutefois, cette amélioration pourrait être redondante avec : - L'objectif (24) qui prévoit : Favoriser **la réutilisation et la résorption de la vacance dans le parc de logements** et des locaux tertiaires et commerciaux et les zones économiques du territoire et faciliter leur rénovation et leur réhabilitation. - La règle (16) non modifiée qui prévoit déjà : Les SCoT/PLU/PLUI développent des stratégies foncières dans lesquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine. Ces **stratégies foncières permettent d'identifier les gisements au sein de la tache urbaine (vacance,** espaces dégradés, possibilités de densification) et prévoient les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, intervention publique, etc).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Intermodalité et transport	(9) Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du CSNE (10) Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs	Le développement d'activités touristiques ou d'infrastructures de transport peut avoir des conséquences négatives en matière environnementale.	-	Les études d'impact liés à la construction du CSNE viendront préciser ses incidences potentielles sur l'environnement.	Règles (2) (19) (25) Règle (23) : Les SCOT et les PLU(i) favorisent la mutabilité, la réversibilité, la modularité, et l'adaptabilité du foncier et du bâti à vocation économique et commerciale dans le cadre de nouvelles constructions, de réhabilitation ou de restructuration de zones existantes en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité fonctionnelle.	Exiger une au travers de la règle (23) une « exemplarité » environnementale auprés des maitres d'œuvre retenus, notamment via des critères d'éco-conditionnalité dans l'attribution des marchés publics. Compléter la règle (2) pour encourager les territoires autour de CSNE à un développement touristique dans une démarche tourisme durable.	D'après le CGCT, le SRADDET n'a pas vocation à agir sur les pratiques administratives mais s'adressent aux documents de planification et à certains opérateurs spécifiques, tels que les AOM ou les exploitants de déchets.
	(8) Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures	Comme l'a relevé l'AE dans son avis rendu le 26/08/2015 concernant l'étude d'impact du 1er tronçon du CSNE, les enjeux environnementaux concernant le CSNE sont nombreux : circulation des eaux souterraines et de surface, sécurité et sureté hydraulique de l'ouvrage, volume de matériaux utilisés pour le remblai et le déblai, l'intégration paysagère, impacts directs et indirects sur les milieux naturels…	-	Une attention particulière devra être portée sur les mesures compensatoires au développement de l'urbanisation autour du CSNE et l'implantation de structures pérennes qui sont susceptibles d'amener des incidences négatives sur l'environnement.			
	(17) Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie	Cet objectif est fortement lié au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. En visant le développement de déplacements via les transports en commun, cet objectif devrait avoir des retombées environnementales globalement positives.	+	La prise en compte des enjeux environnementaux a déjà fait l'objet d'une large concertation. Il s'agira de vérifier la bonne application des mesures ERC proposées	Règle (25)	(25) : Renforcer les exigences concernant l'application des mesures ERC qui devront faire l'objet d'un suivi dans le cadre des conclusions des études d'impact des projets d'infrastructures.	La modification conduit à la suppression de l'objectif (25) faute de donnée pour suivre sa réalisation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env .estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Intermodalité et transport	(20) Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France	L'enjeu de cet objectif est de fluidifier la circulation des personnes. Il induit une optimisation des services de transports (billettique, tarification, information, partenariat) et donc un impact plutôt positif mais à long terme en matière environnementale.	+	Les effets positifs sur l'environnement sont en partie conditionnés à un changement de modes de déplacement de la population.	Règles (28) (29) La règle (28) prévoit la mise en place par les acteurs locaux, d'outils favorisant les pratiques l'intermodalité auprès des populations.	Recommander aux EPCI au travers des règle (26) et (29) de se doter de schémas d'amélioration de l'accessibilité des services au public intercommunaux afin d'assurer la complémentarité de l'offre de services et d'équipements. Introduire dans les règles (30) et (31) le renforcement de la communication visant à accompagner les entreprises vers le report modal et les habitants vers les modes de transport alternatifs à l'autosolisme.	Les règles citées ne sont pas pas concernées par la modification en cours. Ces point pourraenit être abordés lors d'une révision ultérieure du SRADDET.
	(15) Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (21) Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle (18) Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables	En visant la réduction des déplacements ou le développement de déplacements via les transports en commun, cet objectif devrait avoir des retombées environnementales globalement positives. Par ailleurs, le co-voiturage, l'auto-partage, les modes alternatifs et modes actifs (vélo) et l'usage des transports moins polluants participent, notamment à une réduction notable des effets négatifs en matière environnementale.	+		Règle (30) : Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Le soutien régional porte essentiellements sur le développement des véloroutes. Règle (26) : Les territoires élaborent une stratégie de développement des transports et de mobilité dans en répondant à l'impératif de sobriété carbone. Au travers de la règle (31) sont encouragés le développement des infrastructures nécessaires aux modes alternatifs de déplacement (modes actifs, transports encommun, co-voiturage, auto-partage) et des expérimentations en réponse aux besoins de déplacements domicile-travail. Règles (24) (25)		
	(16) Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise	Cet objectif vise à « décongestionner » les accès routiers à la Métropole lilloise par le développement de la desserte ferroviaire, le report de la voiture vers les transports collectifs et l'innovation en matière de logistique urbaine. Les impacts environnementaux devraient être positifs sur l'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions de GES.	+	Augmentation de la pression démographique du fait d'une mobilité facilitée			

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contributiondu SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Intermodalité et transport	(5) Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises	Cette orientation devrait avoir des incidences positives sur la qualité de l'air et la conso d'énergie, potentiellement positives sur la pollution de l'eau et la biodiversité aquatique mais neutres sur les autres thématiques. Ces incidences ne seront constatées que sur le long terme.	++	Le développement du fret ferroviaire est également susceptible d'amener des incidences négatives sur les lignes concernées (nuisances sonores, risques liés aux matières dangereuses).	Règles (1) (2) (3) (19) (25) Les conditions de l'implantation des plateformes logistiques sont reprises au travers de la règle (1) qui privilégie leurs accès par une desserte existante. La règle (3) est plus directement associée à l'objectif (7) Un schéma régional des sites stratégiques d'implantations logistiques est en projet qui intègrera une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.	Rendre contraignantes au travers des règles associées, en particulier la règle (24), les mesures ERC pour viser l'absence de perte nette. Suivre de manière renforcée leur application ; ces objectifs pouvant conduire localement à une dégradation de la biodiversité.	La règle (24) promeut les aménagements innovants, en complément des règle 14 et 15 qui visent à la sobriété foncière. Eviter les redondances est un choix de rédaction assumé. La référence aux objectifs pour chaque règle illustre la cohérence d'ensemble et l'économie des rappels. Le pilotage du SRADDET est régional, le principe de subsidiarité vers les SCoT, à défaut les PLU, n'autorise pas à une ingérence à l'échelle des projets.
	(6) Optimiser l'implantation des activités logistiques	Hormis, « *une gestion économe du foncier* » (reconversion des friches) l'optimisation des implantations ne vise pas à réduire de manière spécifique les impacts environnementaux : cet objectif a des effets plutôt négatifs sur l'environnement en particulier sur la biodiversité. Des engagements sont prévus en termes de sobriété foncière (travail sur les zones existantes) de réduction des émissions de GES (report modal et réduction des distances parcourues) et de prévention des nuisances.	+-	Un point de vigilance devra être apporté aux mesures compensatoires.			
	(7) Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces	Cet objectif devrait avoir une incidence plutôt positive sur l'environnement notamment si la desserte du dernier km est envisagée via des modes doux.	+	-			
	(19) Développer les pôles d'échanges multimodaux	Les effets positifs de l'intégration des pôles d'échanges dans la ville et les territoires et la facilitation de leur accès pour une meilleure circulation vont globalement dans le sens d'une réduction des problèmes environnementaux.	+	Au-delà des travaux d'aménagement dont les incidences sont maitrisées, une augmentation de la pression foncière liée aux infrastructures peut être générée.	Règles (13) (17) (24) (27) Cet objectif est notamment associé à la règle (24) pour un développement de PEM dans le respect des enjeux environnementaux des territoires.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env.estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Climat, air, énergie	(36) Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz	Le remplacement de vecteurs pétroliers par des vecteurs moins émetteurs de GES (gaz, électricité) s'accompagne de nombreux impacts positifs. La réduction des émissions de CO_2 par les véhicules particuliers et les transports collectifs constitue l'ambition majeure de cet objectif; ce qui aura un impact significatif sur la qualité de l'air et autres polluants atmosphériques.	+	L'augmentation du parc de véhicules électriques pourrait accroitre la pression sur des ressources minérales (terres rares) déjà en tension.	Règles (3) et (31) Au travers de la règle (31) sont encouragés le développement des infrastructures nécessaires aux modes alternatifs de déplacement (modes actifs, transports encommun, co-voiturage, auto-partage) et des expérimentations en réponse aux besoins de déplacements domicile-travail. Est aussi encouragée la mise en place de points de rechargement en carburant alternatif.	Compléter la régle(31) en incitant les territoires à agir en priorité sur les zones les plus sensibles à la pollution atmosphérique.	Les zones concernées par la régle (31) sont par définition très exposées aux polluants atmosphériques car implantés selon les régles sur « *l'intensification du développement urbain* ».
	(37) Maintenir et restaurer les services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone	Le développement de la capacité des espaces naturels à atténuer les émissions de GES en stockant du carbone repose sur une évolution des pratiques agricoles et sylvicoles porteuses d'impacts indirects positifs (meilleure disponibilité de la ressource bois, préservation de paysages ouverts).	+	Etre vigilant en termes de biodiversité sur la gestion de la forêt pour le bois-énergie.	Règle (39) : Les stratégies d'aménagements des SCoT garantissent le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC. Au travers de sa stratégie agricole, la Région soutient des opérations qui contribuent à diminuer les émissions de GES et de polluants atmosphériques et à accroitre le stock de carbone des sols	Pour le secteur industriel notamment, il existe aujourd'hui, des techniques techniques qui consistent à capter le CO_2 lors de sa production ou dans l'atmosphère bénéficient Favoriser des actions concrêtes permettant le stockage du cabone. La règle (39) pourrait intégrer des références à ce type de procédé.	La régle (39) concerne les fonctions écologiques de stockage de carbone des sols et non la Capture et le Stokage Carbone des sites industriels.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Climat, air, énergie	(38) Adapter les territoires au changement climatique	La meilleure connaissance des besoins et possibilités d'adaptation des territoires augmentera la résilience de la région face aux dérèglements climatiques. Globalement, les incidences d'une meilleure connaissance de ces enjeux seront potentiellement positives mais de faible intensité.	+	Dans un contexte de changement climatique, des conflits d'usage sur l'utilisation de ressource en eau peuvent apparaître (entre le résidentiel et l'activité agricole par ex.).	Les règles (6) (10) (24) prennent en compte les enjeux environnementaux en anticipant les stratégies de développement des territoires au impacts du changement climatique.	Via la règle (24), améliorer la prise en compte de la gestion de la ressource en eau dans les projets d'aménagement	Dans les onze domaines définis par la loi NOTRe, le SRADDET n'a pas vocation a traiter les questions liées à l'eau. C'est le champ de compétence du SDAGE, lequel s'impose au SRADDET. Toutefois, le contexte a conduit la Région à la demande de l'Etat d'inserer page 56 du rapport une ambition d'une région en transition : « Veiller à l'impératif de préservation de la ressource en eau dans les zones à eujeux et protéger les zones de captage ». De plus les objectifs relatifs à la trame bleue visent à préserver les zones fumides. Enfin, l'objectif 24 et la règle 14 visent à réduire l'artificialisation dans le but de maintenir ou de restaurer les quatre fonctions écologiques des sols : biologiques, hydriques et climatiques ainsi que son potentiel agronomique, en application de l'article 194 de la loi climat et résilience.
	(34) Expérimenter et développer des modes de production bas carbone	Les meilleures techniques disponibles dans l'industrie permettent de déployer des process plus efficaces ou moins dommageables à l'environnement (émissions de polluants). L'enjeu de cet objectif se situe principalement sur l'amélioration de la qualité de l'air (GES et autres polluants) et la consommation d'énergie. L'impact sera bénéfique sur ces dimensions environnementales (la consommation des ressources naturelles et d'eau) mais plus modéré sur le patrimoine naturel. L'incidence globale de l'objectif est donc positive.	+	-	La règle (9) encourage les territoires à mettre en place des stratégies visant la relocalisation de la production alimentaire et la consommation de produits locaux. Le secteur industriel hors secteur alimentaire n'est pas cité dans cette règle.	Via la règle (9), appliquer des critères de sélection sur le choix des sites : principe de proximité et de gestion des risques.	Cette préconisation figure dans le contenu de la règle (9) en invitant au développement « *d'un approvisionnement en circuits courts et de proximité dans la filière alimentaire* ».
	(35) Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel (4) Soutenir le développement et la transformation des filières professionnelles de l'habitat	La réhabilitation du parc tertiaire permet de diffuser dans ce secteur les impacts bénéfiques de la rénovation : moindre artificialisation, meilleur usage des ressources, réduction des déchets...L'enjeu de cet objectif se concentre sur l'amélioration de la qualité de l'air (GES et autres polluants) et la consommation d'énergie.	+	Quelques points de vigilance sont à prendre en compte au niveau des impacts sur le patrimoine culturel et les nuisances à court terme liés à la durée des travaux.	Règle (33) : **A** Les PCAET, en lien avec les SCoT, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire. Règle (38) : Les démarches de développement territorial (économie, urbanisme) en faveur de l'économie circulaire sont encouragées.	Compléter la règle (38) pour proposer d'ntroduire des critères d'écoconditionnalité dans la sélection des projets de réhabilitation afin de privillégier l'utilisation de matériaux recyclés ou biosourcés.	La règle (33) préconise de réduire l'empreinte environnementale des rénovations thermiques par l'utilisation d'écomatériaux et la réduction de l'energie grise du batiment, c'est à dire l'utilisation de matériaux recyclés ou biosourcés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Climat, air, énergie	(33) Développer l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises	L'appréciation des impacts du développement des filières EnR est complexe à mener à un échelon régional. Si l'impact sur la qualité de l'air est très positif, d'autres impacts peuvent s'avérer néfastes à des échelons infrarégionaux (incidences potentielles sur la biodiversité et les paysages). L'appréciation de la pluralité des impacts des filières ou plus simplement des projets doit être renvoyée au niveau local.	+	Il faudra également rester vigilant au seuil d'acceptabilité auprès des populations riveraines : en termes de nuisances visuelles, intégration paysagère.	Règle (8) : Les PLUi sont invités à encadrer l'impact paysager des projets d'installation d'unités de production d'énergies renouvelables. Règle (24) : Elle définit les conditions d'un aménagement territorial vertueux prenant en compte les enjeux enironnementaux.	La règle (8) pourrait intégrer les compléments suivants : Privilégier les zones l'implantation des installations de production d'EnR sur les secteurs à enjeu écologique le plus faible (Espaces artificialisés, friches). Limiter la taille des unités de méthanisation. Mettre en avant les projets citoyens participatifs de production d'EnR. Ajouter une mention spécifique sur les risques liés à l'exposition des populations.	La règle (8) modifiée préconise le développement du solaire photovoltaique sur les toitures, sites artificialisés et les délaissés urbains ; et pour l'oélien le développement des projets sur les zones favorables définies par le Préfet de région (Cf. cartographie du potentiel éolien sur le site internet de la DREAL). La préconisation de limiter la taille des unités de méthanisation est en contradiction avec l'objecif de développement des énergies renouvelables. (Article L 425-1 du CGCT). Cependant, la régle (8) précise le respect de la hiérarchie des usages définie dans la Stratégie Nationale de la mobilisation de la biomasse ; ainsi la recherche de l'acceptabilité sociale encadre le développement des projets. Les projets d'investissements participatifs citoyens sont déjà mentionnés dans cette règle. A quels risques fait-on référence ? Il s'agit ici des risques sanitaires

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contributiondu SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Climat, air, énergie	(31) Réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (32) Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie	La réduction de consommations d'énergie et des émissions de GES et l'amélioration de la qualité de l'air constituent les principaux enjeux de ces objectifs. Le scénario « SNBC régionalisé » vise un fort recul de la consommation d'énergie finale avec une forte diminution des énergies fossiles au profit des énergies renouvelables. Concernant les émissions de GES, la Région vise à l'horizon 2050, la décarbonation totale de du secteur des transport, résidentiel et tertiaire. Si l'incertitude reste importante pour les secteurs de l'agriculture et de l'industrie, les émissions résiduelles pourraient être compensées par le captage et le stockage du carbone et les puits de carbone. Les effets sur les dimensions Climat, Air, Energie sont globalement positives.	++	L'atteinte des objectifs dépendra en partie des changements de pratiques et habitudes des populations et des principaux consommateurs d'énergie et émetteurs de GES. Le renforcement de l'offre aéroportuaire et des infrastructures routières pourraient engendrer indirectement des incidences négatives liées aux émissions de GES et consommations d'énergie supplémentaires.	Règle (7) : La Région soutient les observatoires régionaux (Atmo et Observatoire Climat) pour la mise à dispostion des données auprès des acteurs et des territoires PCAET. Ces 2 observatoires proposent un outil numérique (TRACE) pour permettre aux territoires d'avoir une approche intégrée Climat-Air-Energie. Règle (24) : Elle définit les conditions d'un aménagement territorial vertueux prenant en compte les enjeux environnementaux. Règle (34) : Les SCoTs et PLU(i) doivent définir des principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants atmosphériques et de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment des établissements accueillant des publics sensibles.tions La règle (35) a été supprimée en raison des évolutions règlementaires concernant les Zones à Faibles Emissions (ZFE).	Anticiper les ajustements de l'objectif (31) lors des prochaines modifications ou révisions du SRADDET pour s'adapter aux trajectoires définies au niveau national, notamment après la publication de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) en cours de révision. Concernant les enjeux de santé publique, compléter la règle (34) pour inciter les territoires à privilégier les mesures agissant sur des sources d'émissions à proximité des lieux de vie (habitations, bureaux, loisirs, écoles...).	L'intégration de la PPE ainsi que la SNBC 3 seront l'objet de la prochaine révision du SRADDET. L'idenfication des objectifs pour la prochaine PPE sera menée dans le cadre des travaux du Comité Régional de l'Energie, copiloté par l'Etat et la Région. La régle (34) s'attache aux impacts sanitaire/qualité de l'air des projets d'aménagement La promotion des mesures de lutte contre les émissions de polluants atmosphériques est un aspect traité de manière transversale (objectifs transports, résidentiel, agriculture, industrie…)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'orientation	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Biodiversité	(43) Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité	L'enjeu de cet objectif se concentre sur la responsabilité régionale à la préservation des espèces « *rares* » ou « *ordinaires* ». Son impact environnemental est globalement bénéfique.	+	Attention à ce que la préservation et la restauration des espaces de biodiversité ne soient pas des freins au développement de certaines filières relatives aux énergies renouvelables (photovoltaïque, éolien).	Règle (42) : Les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLUi s'assurent de la non dégradation de la biodiversité existante. Règle (43) : Elle vise la prise en compte des continuités écologiques et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état de la biodivesité dans les chartes de PNT, SCoT et PLU(i).	Ajouter aux règles (24), (42) et (43) des compléments pour : Assurer un suivi des mesures d'accompagnement écologique des chantiers et des mesures ERC identifiées dans les études d'impact des projets.	Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET.
	(26) Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité et de transition énergétique	Cet objectif tend à valoriser la transversalité du SRADDET Les principaux enjeux environnementaux seront dans la conciliation entre développement urbain et économique et préservation de la biodiversité (artificialisation et consommation foncière).	+	La préservation de la ressource en eau constituera un point de vigilance.	Règles (4) (15) (22) (23) (24) (32) La règle (24) encourage les SCoT et PLU(i) à une gestion économe du foncier, la préservation et la restauration de la biodiversité y compris en milieu urbain, la réduction des consommations d'énergie, la production d'EnR, la préservation de la ressource en eau et des ressources naturelles dans leurs projets d'aménagement.		
	(11) Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal (SNE)	Il s'agit de profiter des aménagements environnementaux réalisés au titre des mesures compensatoires aux travaux du CSNE pour donner une fonctionnalité écologique à l'ensemble. Les impacts environnementaux devraient être plutôt positifs mais à long terme.	+-	S'assurer d'une prise en compte des recommandations « ERC » dans les documents locaux d'urbanisme et d'aménagement. Ces mesures devront être à la hauteur des ambitions affichées par le SRADDET en termes de préservation et de restauration de la biodiversité.	Règle (4) Règle (5) contribuer à leur insertion paysagère ainsi qu'au rétablissement des connexions de biodiversité, les SCoT et PLU(i) doivent prévoir des dispositions afin de traiter les limites d'emprise et d'assurer la perméabilité écologique : des nouvelles infrastructures de transport et de leurs aménagements connexes, en particulier pour le CSNE.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'orientation	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution du SRADDET à l'atteinte des objectifs et prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Biodiversité	(41) Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux	L'impact environnemental de cet objectif avec une entrée paysage/habitant est plutôt bénéfique.	+	Des points de vigilance seront à prendre en compte concernant les freins au développement des énergies renouvelables et les pressions exercées par le développement du tourisme.	Règles (5) Règles (40): Les chartes de PNR, SCoT, et PLU(i) doivent prévoir un diagnostic et des dispositifs favorables à la préservation des éléments de paysages. Règle (41) : Les chartes de PNR, SCoT et PLU(i) doivent lors de leur élaboration ou de leur révision, s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux et prioritairement de ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou au service du déploiement des trames vertes. Les travaux d'élaboration et révision de ces documents doivent permettre d'alimenter un inventaire des chemins ruraux à l'échelle des Hauts-de-France.	S'appuyer la loi 3DS pour organiser une protection accrue des chemins ruraux et introduire cette référence dans la règle (41).	Non concerné par la modification en cours. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grande thématique	Intitulé de l'objectif	Commentaire	Impact env. estimé	Point de vigilance	Contribution à l'atteinte des objectifs et niveau de prise en compte des enjeux environnementaux	Améliorations possibles	Prise en compte dans le SRADDET modifié et justification des choix
Déchets	(2) Déployer l'économie circulaire	Cet objectif vise principalement à accompagner les acteurs des territoires dans la transition vers un nouveau modèle de développement via une consommation plus responsable. Les impacts environnementaux positifs sont attendus sur les thématiques ressources naturelles et déchets.	+	Le déploiement de l'économie circulaire peut nécessiter des investissements lourds dans les processus de fabrication pour les entreprises.	Règle (38) : Les autorités compétentes intègrent, dans le domaine des déchets une démarche d'économie circulaire, compatible notamment avec la feuille de route nationale et régionale d'économie circulaire. Celles-ci sont engagées en lien avec la feuille de route rev3 2022-2027	Compléter la règle (38) pour encourager les territoires à la mise en œuvre des principes de l'économie circulaire dans l'industrie dont l'écologie industrielle et territoriale (EIT).	Le contenu explicitant la règle (38) détaille depuis le SRADDET intial les principes de l'économie circulaire y compris l'EIT au titre des leviers de mise en œuvre.
	(39) Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage	Le SRADDET reprend les objectifs du PRPGD en matière de prévention et d'optimisation de la gestion des déchets. Les objectifs à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France déclinent les objectifs nationaux de la loi TECV et de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) de février 2020.	+	-	Règles (36) (37) (38) : Les autorités compétentes intègrent un volet « Prévention et gestion des déchets » y compris de situations exceptionnelles » dans leurs démarches de planification. Celles-ci sont engagées en lien avec la feuille de route rev3 2022-2027. 15 règles spécifiques et opposables viennent encadrer les règles (36) (37) notamment sur les implantations des unités de traitement et de stockage et leur maillage territorial.	Des compléments peuvent être ajoutés aux règles spécifiques venant encadrer les règles (36) (37). Mettre en place une certification environnementale des déchetteries. Encourager les autorités compétentes à mettre en œuvre des démarches « zéro déchet » sur leur territoire. Renforcer les connexions stratégiques entre gestion, valorisation des déchets et production d'EnR en encourageant le déploiement d'équipements de valorisation à proximité des centres de stockage	Dans le cadre de la modification du SRADDET, une règle ne peut être modifiée que si l'objectif à laquelle elle se rapporte a fait l'objet d'une modification suite à une évolution réglementaire, ce qui n'est pas le cas ici. Ce point pourrait être abordé lors d'une révision ultérieure du SRADDET. La recommandation de mise en place de la certification environnementale des déchetteries pourra être ajoutée dans le chapitre dédié prévention et gestion des déchets. Les démarches « zéro déchet » sont encouragées dans le PRPGD (orientation 2) annexé au SRADDET auquel la règle (36) fait référence. Ces démarches ne faisant pas l'objet d'une base réglementaire, elles ne peuvent donc pas être ajoutées au titre des règles et objectifs à part entière. En effet, l'articulation entre la valorisation des déchets et la production d'EnR est à encourager. Cependant, la valorisation en CSR doit respecter la hiérarchie des modes de gestion et donc la valorisation matière est à prioriser en premier lieu avant la valorisation énergétique. La planification régionale s'est donc attachée à encourager de manière maitrisée la valorisation énergétique des déchets. Par ailleurs, concernant les biodéchets, la modification du SRADDET recommande d'ores et déjà de développer des filières de valorisation des biodéchets dans une logique de proximité et d'équilibrage territorial.
	(40) Collecter, valoriser, éliminer les déchets	Des effets seront localement négatifs (plus de rejets aqueux de la valorisation) ; toutefois, ils seront encadrés par la réglementation. Les objectifs à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France déclinent les objectifs nationaux de la loi TECV et de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (loi AGEC) de février 2020.	+	Attention à ne pas accentuer la pression foncière par le développement de plateformes de traitement et valorisation. Attention également au maillage des installations de traitement et de valorisation des déchets.			

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

IV.2.e. Analyse détaillée des incidences notables probables par enjeu environnemental sur le projet de SRADDET

- **Principes généraux**

Pour chaque enjeu, une fois l'analyse des incidences par type d'effet réalisée, il s'agit de décrire de manière synthétique les points de vigilance identifiés et le niveau d'incidence de l'ensemble du SRADDET sur l'enjeu environnemental étudié. Dans cette synthèse, sont également recensées les points de vigilance identifiés et les mesures proposées dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale pour éviter ou réduire les impacts résiduels.

- **Limites de l'exercice**

Certaines incidences identifiées relèvent d'effets cumulés entre différentes programmations (Cf. Chapitre « *I.4 Articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou autres documents de planification* ») qui ne peuvent pas totalement être dissociés, ce présent chapitre vise à rendre compte des plus-values ou moins-values environnementales directement attribuables à la mise en œuvre du SRADDET.

- **Les incidences probables par enjeu environnemental**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

-

➢ *Atténuer les effets du changement climatique*

Niveau d'enjeu **Majeur**

▪ Les effets probables du SRADDET sur l'atténuation du changement climatique

Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)	
Aménagement	Parmi les objectifs concernant la thématique aménagement du territoire, certains objectifs ((24), (25)) contribuent à préserver des écosystèmes capables de stocker le carbone (prairies, forêts) Par ailleurs, en agissant sur la rénovation thermique des bâtiments (35) et la professionnalisation des acteurs de le filière(4), le SRADDET entend poursuivre la réduction des émissions de GES du secteur de l'habitat, 3ème plus important émeteur de GES en Hauts-de-France.
Intermodalité et transports	De nombreux objectifs ((5),(15), (21)) du SRADDET sur les transports visent à réduire les modes de transports fortement émetteurs de GES en renforçant et développant les modes de transport doux et propres. Leurs effets sur cet enjeu majeur sont positifs et directs.
Climat, Air, Energie	Les objectifs (principalement (31), (34)et (36)) du SRADDET visant principalement la thématique climat ont des effets positifs directs sur la réduction des émissions de GES. L'objectif affiché est de respecter les engagements nationaux, à savoir une réduction des émissions de GES de 75% d'ici 2050 par rapport à 1990.
Biodiversité	Les objectifs visant à préserver les milieux naturels ((11), (26), (43)) contribuent de manière indirecte au maintien des puits de carbone dans les sols (prairies, terres agricoles, forêts).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Risques d'augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)	
Aménagement	Certains objectifs liés à l'aménagement ou au développement des activités économiques sont suceptibles de contribuer à l'augmentation des émissions de GES. Les objectifs (29) et (30) relatifs au développement des stratégies numériques sur les territoires peuvent engendrer une augmentataion de la consommation d'énergie et indirectement les émissions de GES. Cet effet reste toutefois incertain ; les émissions de GES pouvant être réduites par la mise en place de modes de travail (télétravail) évitant les déplacements domicile/travail. L'objectif (6) relatif à l'implantation de plateformes logistiques peut avoir des incidences négatives directes sur les émissions de GES via l'augmentation globale des flux de transports.
Intermodalité et transports	De nombreux objectifs ((5),(15), (21)) du SRADDET sur les transports visent à réduire les modes de transports fortement émetteurs de GES en renforçant et développant les modes de transport doux et propres. Leurs effets sur cet enjeu majeur sont positifs et directs.
Déchets	Une augmentation des émissions de GES pour certains flux de déchets où est prévue une meilleure collecte/valorisation pourrait être constatée. Les incidences positives sur les émissions de GES de l'objectif relatif au déploiement de l'économie circulaire (2) peuvent atteindre leurs limites dans la mesure où le développement économique ne peut pas reposer uniquement sur le réemploi, le recyclage ou le reconditionnement de biens de seconde main.

Synthèse des effets du SRADDET sur l'atténuation du changement climatique et la réduction des émissions de GES			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	Au travers du SRADDET, la Région souhaite poursuivre durablement la diminution des consommations énergétiques en favorisant les changements d'usages et de modes productifs, en particulier sur l'habitat et les transports, principaux émetteurs de GES. Bien que le SRADDET vise à réduire les émissions de GES régionales, il peut cependant en être différemment à l'échelle locale. L'effet sur cet enjeu est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *S'adapter au changement climatique*

Niveau d'enjeu **Majeur**

- Les effets probables du SRADDET sur l'adaptation au changement climatique

Adaptation au changement climatique	
Aménagement	L'élaboration d'une Stratégie Nationale de Gestion du trait de côte permet d'adapter les stratégies de développement du littoral en adaptant les activités humaines sur le littoral en anticipation du changement climatique. En ce sens, même s'il ne fait pas explicitement référence à la Stratègie Nationale, l'objectif (14) du SRADDET vise à réduire la vulnérabilité des espaces à la mobilité du trait de côte. Concernant l'urbanisme, l'adaptation des aménagements urbains au changement climatique (objectif (23)) permet d'anticiper l'augmentation prévisible des températures et des épisodes de canicule (rénovation énergétique, isolation, végétalisation, ilots de chaleurs...). S'agissant des logements, l'objectif (35) (et règle (33)) visant l'adaptation des logements aux défis énergétiques promeut une réhabilitation incluant une meilleure isolation thermique. Cet objectif a donc des effets indirects positifs sur l'adaptation des bâtiments face au changement climatique.
Intermodalité et transports	Les projets d'infrastructures de transports et de mobilté doivent anticiper les conséquences de l'évolution du changement climatique : risques d'incendies dans les transformateurs électriques dûs à l'augmentation des températures, éloignement des infrastructures des risques d'inondation ou de feux de forêts… Il n'y a pas d'objectif spécifique prévu à cet effet dans le SRADDET.
Climat, Air, Energie	L'objectif (38) vise spécifiquement cet enjeu. Sa mise en oeuvre se traduit au travers des règles (6) (10) (24).
Biodiversité	L'agriculture, la sylviculture et la pêche font partie des activités humaines fortement impactées par le changement climatique comme il est rappelé dans le chapitre des « *tendances observées* » de l'objectif (38) sur la flore, la faune et les milieux marins. Bien que ces domaines soient peu présents dans le SRADDET, l'adaptation de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche au changement climatique est nécessaire. Concernant le secteur agricole, son adaptation au changement climatique est prise en compte de manière plus détaillée dans la Stratégie Agricole Régionale des Hauts-de-France.

Prise en compte des risques naturels liés au changement climatique	
Tous	L'objectif (38) et l'ensemble des autres objectifs prenant en compte les risques naturels, en particulier ((12) et (14)) concourent directement à une meilleure adaptation des activités humaines à la probable augmentation de ces risques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Synthèse des effets du SRADDET sur l'adaptation au changement climatique			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique	++
	Le SRADDET a bien intégré la thématique des risques naturels et de l'adaptation du territoire aux conséquences du changement climatique dont les enjeux sont traités non seulement au travers d'un objectif spécifique mais aussi indirectement par l'intermédiaire de plusieurs objectifs (aménagement, biodiversité, déchets…) et règles associées. L'effet sur cet enjeu est donc considéré comme bénéfique.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Maitriser la production et la consommation d'énergie*

Niveau d'enjeu **Majeur**

- Les effets probables du SRADDET sur la production et la consommation d'énergie

Production et consommation d'énergie	
Aménagement	De nombreux objectifs liés à l'aménagement du territoire et notamment au renforcement de l'équilibre entre les territoires urbains et ruraux (objectif 42) contribuent indirectement à diminuer les consommations d'énergie : par ex. l'augmentation de la part du fluvial et du ferroviaire par le report modal (objectif 5), la rénovation énergétique des bâtiments (objectif 35) l'agriculture de proximité (règle 9) et le rééquilibrage des activités commerciales au sein des centres-villes, centres-bourgs (objectif 22).
Intermodalité et transports	L'objectif 21 visant à encourager le développement des mobilités alternatives à la voiture a des incidences positives indirectes sur la diminution de la consommation d'énergie d'origine fossile.
Climat, Air, Energie	Il s'agit notamment de l'objectif 35 qui vise la rénovation énergétique des logements et du tertiaire et qui par la mise en place de normes environnementales contraignantes peut conduire à diminuer la consommation énergétique régionale. L'objectif 31 vise spécifiquement à économiser l'énergie via la sobriété et l'efficacité énergétique. L'objectif 33 quant à lui, encourage l'autonomie énergétique des territoires et des entreprises via le développement des énergies renouvelables. Ces objectifs devront s'adapter aux nouvelles trajectoires définies au niveau national, notamment après la publication de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) révisée dont les objectifs seront probablement plus ambitieux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Risques d'augmentation des consommations d'énergie et freins au développemement de la production énergétique	
Aménagement	L'objectif (29) relatif au développement des usages du numérique peut susciter une augmentation de la consommation énergétique nécessaire au fonctionnement du réseau et au stockage de données.
Intermodalité et transports	S'il se veut efficace en termes de réduction des consommations d'énergie fossile, l'objectif (21) visant à encourager le développement des mobilités alternatives à la voiture doit s'accompagner de mesures de sensibilisation et d'accompagnement aux changements d'habitudes de déplacements des populations.
Climat, Air, Energie	Le développement des EnR soutenu au travers de l'objectif (33) peut être confronté à de nombreux freins spécifiques à chaque filière : mitage des territoires et acceptabilité sociale pour l'éolien terrestre, manque d'ambition pour l'éolien en mer, manque de vision sur les effets du changement climatique sur l'hydroélectricité, difficile installation des panneaux photovoltaïques dans les régions du Nord de la France (dont les Hauts-de-France), pompes à chaleur de faible coefficient de performance...
Déchets	L'objectif (40) relatif à la collecte, la valorisation et le traitement des déchets peut entraîner une augmentation de la consommation d'énergie. Les règles (36) (37) associées et leurs déclinaisons viendront cependant renforcer les conditions d'optimisation d'un maillage territorial des installations. Par ailleurs, si l'objectif (2) qui encourage le déploiement de l'économie circulaire induit une réduction des consommations énergétiques par une moindre consommation des matières premières, un volume plus faible de déchets à valoriser via les CVE pourrait entrainer une perte potentielle de production énergétique de la filière de valorisation énergétique.

Synthèse des effets du SRADDET sur la production et consommation d'énergie			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique	++
	Avec des objectifs visant à développer les EnR et à réduire les besoins en énergie d'origine fossile, le SRADDET porte une ambition forte sur cette thématique. L'incidence de ces choix sur les enjeux associés est globalement bénéfique.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Préserver la qualité des sols et du sous-sol et préserver la ressource en eau*

Niveau d'enjeu **Important**

- Les effets probables du SRADDET sur la préservation de la qualité des sols et du sous-sol et la préservation de la ressource en eau

Préservation des sols, du sous-sol et de la ressource en eau	
Aménagement	Le territoire régional est fortement impacté par la pollution des sols notamment à cause de son passé industriel. L'objectif (37) propose le maintien et la restauration des services systémiques fournis par les sols notamment en termes de piège à carbone. La préservation des capacités de stockage du carbone par les sols passe par la maîtrise de la périurbanisation, l'utilisation du coefficient de biotope dans les projets de développement et de renouvellement urbain et le maintien des sols agricoles, des prairies et forêts. Le SRADDET ne comporte pas d'objectif spécifique concernant la préservation de la ressource en eau (quantité et qualité) mais les territoires sont encouragés à préserver cette ressource dans leurs projets d'aménagement au travers de la règle (24).
Intermodalité et transports	Concernant les sols et sous-sols, se férérer au § suivant "*Rationaliser la gestion de l'espace*" consacré à la réduction de l'artificialisation des sols .
Climat, Air, Energie	Concernant le développement de l'éolien terrestre, la règle (8) engage les territoires à privilégier les implantations dans le respect de la qualité écologique des sols. De même, la production d'agro-carburants et l'implantation des unités de méthanisation seront réalisées dans le respect de la fertilité des sols (objectif (33)). L'objectif d'adaptation au changement climatique (objectif (38)) associé à la règle (24) a des incidences positives sur l'enjeu visant à limiter la consommation de la ressource en eau.
Biodiversité	Concernant les sols et sous-sols, se référer au § suivant "*Rationaliser la gestion de l'espace*" consacré à la réduction de l'artificialisation des sols.
Déchets	Selon l'ESE du PRPGD (pp.140-141), le plan régional aura un effet globalement bénéfique sur le sol et sous-sol en augmentant le stockage du carbone par la valorisation organique. Concernant la ressource en eau, la mise en œuvre du PRPGD (devenu le volet déchets du SRADDET) va permettre la diminution de la pollution des sols et du milieu aqueux par la réduction de lixiviats produits par les centres de stockage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Objectifs pouvant conduire localement à des risques de dégradation des sols et de la ressource en eau	
	De manière générale, les enjeux liés à préservation de la ressource en eau (quantité et qualité) sont peu abordés dans le SRADDET des Hauts-de-France. Cependant, ces enjeux sont largement appréhendés au travers des SDAGE, avec lesquels le SRADDET doit être compatible.
Aménagement	Les risques de pollutions accidentelles des sols et de la ressource en eau ne peuvent pas être exclus dans les projets d'aménagement et d'implantations d'infrastructures (unités de méthanisation par ex.). Ces risques de pollutions seront cependant limités par le respect de la réglementation en vigueur.
Déchets	

Synthèse des effets du SRADDET sur la préservation des sols, du sous-sol et de la ressource en eau			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	Le SRADDET met en œuvre un certain nombre d'objectifs prenant en compte la préservation, voire l'amélioration de la qualité des sols, notamment via leur capacité à stocker le carbone mais certains objectifs peuvent cependant conduire à leur dégradation. Concernant la préservation de la ressource en eau, cette question ne fait pas l'objet d'objectif spécifique et est globalement peu traitée dans le SRADDET. Cependant, la compatibilité du SRADDET avec les SDAGE doit assurer la préservation de la qualité et de la quantité de la ressource en eau. L'effet du SRADDET sur ces enjeux est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Rationaliser la gestion de l'espace*

Niveau d'enjeu **Majeur**

- Les effets probables du SRADDET sur rationalisation de la gestion de l'espace

Gestion de l'espace	
Aménagement Intermodalité et transports	Au-delà de l'objectif 24 « *Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières* » - et spécifiquement les règles 14 et 15 associées - qui vise directement la diminution de la consommation des milieux naturels, agricoles et forestiers, de nombreux autres objectifs prennent en compte la rationalisation de la gestion de l'espace**.** Il s'agit par exemple de l'objectif 38 « *Adapter les territoires au changement climatique* » dont la règle 6 associée prévoit la préservation et la restauration des espaces à enjeux en travaillant notamment sur la résilience des espaces naturels, agricoles et forestiers. Les modifications apportées à l'objectif 24 et aux règles 14 à 18 dans le cadre des propositions de modification du SRADDET intègrent les objectifs de réduction de la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières dans une trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050.
Climat, Air, Energie	La règle 8 associée à l'objectif 33 prévoit un développement du solaire photovoltaïque en priorité sur les sites et les sols artificialisés ; l'impact sur la consommation de l'espace sera donc limité. Le développement de l'éolien terrestre n'était pas repris dans la règle d'origine du SRADDET. Cependant, l'incitation aux opérations de *repowering* au profit de nouvelles installations devrait limiter de manière significative les consommations d'espaces. Pour les nouvelles implantations, une vigilance accrue est recommandée concernant l'application de la séquence ERC.
Biodiversité	Les objectifs 11, 26 et 43 portant sur la grande thématique « biodiversité » ont un effet positif sur la diminution de la fragmentation du territoire, en visant notamment la reconstitution de trames écologiques fonctionnelles (le long du Canal Seine Nord-Europe par ex.) ainsi que la préservation et le maintien des continuités existantes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Objectifs conduisant à une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers	
Aménagement	La « *trajectoire ZAN* » fixe un objectif de Zéro Artificialisation Nette à l'horizon 2050 avec d'ici là des ambitions renforcées du rythme de réduction de la consommation d'espaces. Les objectifs visant le développement d'infrastructures (transport et logistique, EnR) et de constructions (logements) auront nécessairement des incidences négatives sur la consommation d'espaces naturels même si ces espaces seront consommés à l'échelle des territoires de manière modérée (Cf. règles associées).
Intermodalité et transports	De nouvelles consommations d'espaces risquent d'être générées par la pression foncière liée au développement des infrastructures de mobilté (aires de covoiturage, PEM) (objectiifs 19 21 notamment).
Biodiversité	Les objectifs 11, 26 et 43 portant sur la thématique « biodiversité » ont un effet positif sur la diminution de la fragmentation du territoire, en visant notamment la reconstitution de trames écologiques fonctionnelles (le long du Canal Seine Nord-Europe notamment) ainsi que la préservation et le maintien des continuités existantes.

Synthèse des effets du SRADDET sur la rationalisation de la gestion de l'espace			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	Le SRADDET soutient le développement d'une culture de sobriété foncière et d'urbanisme durable au travers de nombreux objectifs visant à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, leur fragmentation et la diminution du rythme d'artificialisation des sols. L'effet du SRADDET est donc bénéfique mais il est considéré comme modéré car la mise en œuvre de certains objectifs conduiront inévitablement à la consommation d'espaces (infrastructures de transport, construction résidentielle, ...). La trajectoire de réduction des consommations foncières est phasée sur le moyen terme avec un objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) visé à l'horizon 2050.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Protéger et restaurer la biodiversité et les services écosystémiques*

Niveau d'enjeu **Majeur**

- Les effets probables du SRADDET sur la protection et la restauration de la biodiversité et des services écosystémiques

Protection et restauration de la biodiversité et des services écosystémiques	
Aménagement Intermodalité et transports	L'objectif (41) visant la préservation des paysages conduit indirectement à préserver la biodiversité (espaces naturels, forêts, haies, …). La règle (40) associée vise à garantir une protection des éléments du paysage au regard de leur contribution à la protection de la biodiversité. De même, les mesures d'adaptation au changement climatique (objectif (38)) grâce à la biodiversité en milieu urbain (nature en ville) ont comme effet de contribuer à préserver la biodiversité. Parmi les règles associées, la règle (6) encourage les acteurs concernés à développer des pratiques agricoles et sylvicoles permettant de développer la résilience du territoire. Cette règle introduit également la notion de « *coefficients de biotope à la parcelle* » (taux minimal de végétalisation autochtone).
Climat, Air, Energie	Le changement climatique (et ses effets) est un facteur majeur de pression sur la biodiversité. L'ensemble des objectifs qui concourent à la diminution des émissions de GES et donc à lutter contre le changement climatique, contribue de manière indirecte à réduire les pressions sur la biodiversité.
Biodiversité	La préservation des milieux naturels est au centre des enjeux de 3 objectifs du SRADDET ((11) (26) (43)). Des règles générales ((24)) et plus spécifiques ((42), (43)) leur sont également associés qui visent à s'assurer la non dégradation de la biodiversité existante (préservation, remise en état) et la prise en compte des continuités écologiques par les territoires. Dans une moindre mesure, l'objectif (41) « *Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux* » vise à s'assurer de la préservation de la biodiversité des chemins ruraux et prioritairement ceux pouvant jouer un rôle de liaison écologique et/ou au service du déploiement des trames vertes. Il est à noter que que la lutte contre les espèces exotiques envihissantes, cause majeure de perte de biodiversité n'est pas mentionnée dans le SRADDET.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Objectifs pouvant conduire à une dégradation de la biodiversité	
	Ces objectifs doivent faire l'objet de mesure ERC pour viser l'absence de perte nette.
Aménagement	Les objectifs portant sur le développement d'infrastructures (économiques, logistiques et transports, réseaux énergétiques) auront probablement des incidences négatives sur la biodiversité et les continuités écologiques. Cependant, la bonne application de la séquence ERC issue des recommandations des études d'impacts doit permettre d'éviter sinon de réduire, les atteintes à la biodiversité et de tendre vers la neutralité des projets (« *principe de non-régression* »), voire un gain écologique (Cf. Art. L. 110- 1 du Code de l'environnement). Par ailleurs, la pollution des milieux naturels (sol, eau, air) est un facteur majeur de pression sur la biodiversité et a mise en œuvre de l'objectif (1) portant sur « *la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux* » pourrait avoir des effets négatifs sur la biodiversité s'il cette mise en œuvre n'est pas associée à des contraintes limitant les pollutions environnementales.
Intermodalité et transports	
Climat, Air, Energie	Le développement des énergies renouvelables (objectif (33)) pourrait impacter de manière significative la biodiversité (oiseaux et chauves-souris pour l'éolien terrestre, consommation d'espaces naturels pour les centrales photovoltaïques au sol, pollution des sols pour les unités de méthanisation…) ainsi que le milieu marin (pollutions et déchets, destruction d'habitats marins).
Déchets	Le PRPGD (devenu le volet déchets du SRADDET) peut avoir un effet négatif localement mais atténué grâce à la prise en compte de la biodiversité dans le choix de l'implantation des sites et le respect des réglementations environnementales (ICPE notamment).

Synthèse des effets du SRADDET sur la biodiversité et les services écosystémiques			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	Le SRADDET assure la préservation sur l'ensemble du territoire, de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques des milieux terrestres, littoraux et marins. Cependant, les projets d'aménagement prévus (infrastructures de transport, plateformes logistiques, zones économiques, production d'EnR…) peuvent avoir des incidences négatives locales pour lesquelles l'application de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » devrait permettre de conduire à l'absence de perte nette de biodiversité, et donc à la neutralité de l'effet de ces projets. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Valoriser les paysages et améliorer le cadre de vie*

Niveau d'enjeu **Important**

- Les effets probables du SRADDET sur la valorisation des paysages et l'amélioration du cadre de vie

Valorisation des paysages et amélioration du cadre de vie	
Aménagement	Un grand nombre d'objectifs (6, 11, 12, 17, 26) et plus spécifiquement l'objectif 40 ainsi que les règles associées (5, 15, 24, 33, 34, 40, 41) du SRADDET visent à préserver le patrimoine paysager des Hauts-de-France. L'objectif 22 visant à la reconquête commerciale des centres-villes et centres-bourgs contribue également à limiter l'impact du développement urbain sur les paysages.
Climat, Air, Energie	La pollution atmosphérique contribue à dégrader des bâtiments (noircissement des façades dû à la teneur de l'air en SO_2, en NOx ou en particules fines). La diminution de la pollution atmosphérique (objectif 32) contribue à préserver le patrimoine architectural, en particulier dans les centres urbains. Cependant, les opérations de rénovation énergétique (interventions sur les façades d'immeubles) peuvent avoir des incidences visuelles sur ce patrimoine que la prise en compte au travers de la réglementation devrait limiter.
Biodiversite	De manière générale, l'ensemble des objectifs visant à préserver et restaurer les milieux naturels (11, 26, 43) contribue à la préservation des paysages : haies, zones humides, prairies, franges littorales….
Déchets	La lutte contre les dépôts sauvages (Cf. règles complémentaires de la planification régionale en matière de prévention et de gestion des déchets) qui dégradent les paysages et la qualité de vie aura un effet bénéfique sur cette thématique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Objectifs pouvant conduire à une dégradation des paysages et de la qualité de vie	
Aménagement	Si les opérations ne sont pas accompagnées de mesures d'intégration architecturale et paysagère, les objectifs portant sur le développement d'infrastructures peuvent avoir des incidences négatives sur le paysage de même que ceux visant le secteur résidentiel et les nouvelles constructions ; ce que prévoit notamment la règle (24). Par ailleurs, les règles d'urbanisme et les études d'impacts devraient permettre de renforcer la prise en compte des impacts paysagers de chaque projet (EnR, infrastructures…) en proposant des mesures d'insertion paysagère.
Intermodalité et transports	
Climat, Air, Energie	La multiplication des projets éoliens peut provoquer un risque de saturation visuelle des paysages et par conséquent leur dégradation. Cependant, la règle (8) concernant le développement de EnR prévoit que *« les projets d'implantation veilleront à respecter les cônes de visibilité des monuments historiques et de mémoire ainsi que les paysages emblématiques identifiés »*.
Déchets	Le PRPGD (devenu le volet déchets du SRADDET) peut avoir un effet négatif potentiel notable localement sur la dégradation des paysages et la qualité de vie (pollution sonore et olfactive), mais atténué grâce à la prise en compte de l'intégration paysagère et le choix de la localisation des sites de traitement.

Synthèse des effets du SRADDET sur la valoristaion des paysages et l'amélioration du cadre de vie			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	Globalement, le SRADDET met en œuvre davantage d'objectifs visant la préservation des paysages que d'objectifs qui pourraient induire leur dégradation. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré. Les effets négatifs porteront principalement sur les territoires soumis à une forte urbanisation et une concentration d'infrastructures.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Préserver la qualité de l'air et lutter contre les pollutions atmosphériques*

Niveau d'enjeu **Important**

▪ Les effets probables du SRADDET sur la préservation de la qualité de l'air et la lutte contre les pollutions atmosphériques

Préservation de la qualité de l'air et lutte contre les pollutions atmosphériques	
Intermodalité et transports	Les objectifs (5) et (19) visant le report modal au détriment du transport routier devraient se traduire par une réduction globale des émissions de polluants atmosphériques. De même, les objectifs portant sur l'amélioration de la logistique ((6), (7), (8)) et notamment la concentration et la densification des fonctions logistiques sur des espaces dédiés devraient permettre de réduire la dispersion de ces fonctions et de limiter les émissions de polluants atmosphériques. Enfin, les objectifs (21) et (36) visant les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et l'utilisation des véhicules à motorisation électriques ou gaz (règle associée (31)) devraient avoir un impact significatif sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques.
Climat, Air, Energie	L'amélioration de la qualité de l'air est au cœur de l'objectif (32). Il décline une trajectoire régionale PREPA pour atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions des principaux polluants atmosphériques. Tous les secteurs d'activités sont visés pour atteindre cet objectif : transport routier, secteur résidentiel, agriculture, industrie... Une règle spécifique (34) lui est associée. L'impact attendue sur l'amélioration de la qualité de l'air est très positif.
Déchets	Concernant le secteur des déchets, la réduction du tonnage à traiter et l'augmentation de la valorisation tendent vers un effet positif sur la réduction des polluants atmosphériques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Facteurs limitant la réduction des polluants atmosphériques et ses impacts sur la santé	
Aménagement	Les objectifs visant la densification urbaine (23 ~~et~~ 25 ~~Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine)~~ ou une meilleure accessibilité aux pôles urbanisés (16 et 17) peuvent poser des problématiques locales de pollutions de l'air liées à la densification locale du transport, qu'il sera nécessaire d'anticiper en développant un réseau de transports en commun moins polluants, les mobilités actives et les modes de déplacements doux. Concernant le secteur du logement, la question de la qualité de l'air intérieur n'est pas abordée dans le SRADDET.
Intermodalité et transports	Plusieurs mesures prises ces dernières années dans le domaine de la circulation, notamment l'instauration des Zones à Fables Emissions (ZFE) permettent de diminuer l'exposition chronique des populations grâce à la création de zones excluant les véhicules thermiques les plus anciens des centres urbanisés, l'une des principales sources de pollution en ville. La règle 35 est devenue obsolète par l'évolution de la législation en ce domaine.
Climat, Air, Energie	L'exposition chronique des populations aux pollutions atmosphériques entraine une réduction de l'espérance de vie et une augmentation des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Les mesures qui auront le plus d'incidences sur la santé des populations sont celles agissant sur des sources à proximité des lieux de vie (habitations, bureaux, loisirs, écoles…).
Biodiversité	Les espaces de productions agricoles (Cf. règle 9) peuvent engendrer des pollutions atmosphériques supplémentaires en fonction des pratiques de culture (émissions des engins agricoles, pesticides, ...). -
Déchets	L'augmentation de la proportion des émissions atmosphériques produites par les installations de valorisation énergétique (objectif 40) constitue un risque à anticiper.

Synthèse des effets du SRADDET sur la qualité de l'air et la luttre contre la pollution atmosphérique			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	En déclinant une trajectoire régionale PREPA, le SRADDET met en œuvre des mesures permettant la réduction des émissions de polluants atmosphériques même si certains objectifs peuvent conduire localement à leur augmentation. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Limiter les nuisances sonores, visuelles et olfactives*

Rappel du niveau d'enjeu | Modéré

- Les effets probables du SRADDET sur la limitation des nuisances sonores, visuelles et olfactives

Limitation des nuisances sonores, visuelles et olfactives	
	De manière générale, l'enjeu de limitation des nuisances est peu abordé dans le SRADDET.
Aménagement	Concernant les aménagements, l'objectif (11) relatif au CSNE vise notamment réduction des nuisances notamment en les prenant en compte dans l'amélioration de la qualité de vie aux abords du Canal.
Intermodalité et transports	L'objectif (7) du SRADDET prend en compte la problématique des nuisances générées par les flux de transports, en particulier les activités logistiques. La règle (5) associée aux objectifs (11) et (41) impose néanmoins des obligations s'appliquant aux maîtres d'ouvrages des projets d'infrastructures, en matière d'atténuation des nuisances (sonores, visuelles, pollution). Par ailleurs, la promotion des modes déplacements actifs aura des effets bénéfiques sur la réduction des pollutions sonores liés aux déplacements des véhicules à moteur thermique.
Climat, Air, Energie	Les objectifs du SRADDET visant la rénovation énergétique des logements ont également des incidences sur la réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores par une meilleure isolation des bâtiments.
Déchets	Ponctuellement des nuisances olfactives et sonores (flux de camions pour le transport des déchets) peuvent avoir tendance à augmenter localement à proximité des installations de valorisation à cause de l'augmentation des tonnages. Les mesures réductrices ou compensatoires dans le cadre des prescriptions réglementaires permettront de limiter les impacts potentiels.

Synthèse des effets du SRADDET sur les nuisances sonores, visuelles et olfactives			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	De manière générale, le SRADDET encourage de nombreuses mesures ayant des effets sur la réduction des nuisances olfactives, sonores et visuelles malgré quelques possibles augmentations locales ponctuelles de ces nuisances. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Limiter les risques industriels et technologiques*

Niveau d'enjeu | Modéré

- Les effets probables du SRADDET sur la limitation des risques industriels et technologiques

Limitation des risques industriels et technologiques	
Aménagement	Certains objectifs (1, 42) concernant l'aménagement ou le développement économique du territoire peuvent contribuer à l'augmentation du nombre d'établissements et d'installations à risque (ICPE voire de type SEVESO) dont il est difficile d'en mesurer le niveau d'évolution à terme. Le développement de l'accès au numérique dans les territoires (et donc des réseaux numériques) porté par l'objectif 29 peut indirectement augmenter l'exposition des populations aux ondes électromagnétiques, sans qu'il soit possible en l'état actuel des connaissances, d'en estimer le niveau.
Climat, Air, Energie	Les installations de production et transport d'énergie (notamment nucléaire, hydrogène, GNV...) peuvent générer des risques industriels et technologiques. Ces installations sont cependant soumises à de nombreuses mesures réglementaires spécifiques.
Déchets	Les objectifs de collecte prévus ne devraient pas augmenter de manière significative les risques liés aux installations de traitement et stockage des déchets, celles-ci étant soumises à la réglementation ICPE. Une stagnation voire diminution du volume de déchets dangereux est également prévue.

Synthèse des effets du SRADDET sur les risques industriels et technologiques			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Incertain/neutre	**+-**
	Certains objectifs proposés au travers du SRADDET peuvent entrainer localement une augmentation des risques industriels et technologiques (nouvelles installations de production et transport d'énergie, développement économique, transports de matières dangereuses, exposition de populations aux ondes électromagnétiques...). Ces risques devront être pris en charge à l'échelle de chaque projet (notamment via la réglementation ICPE) ou de chaque territoire (par exemple dans le cadre de Plans de prévention des risques). L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc qualifié d'incertain/neutre.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

➢ *Prévenir et gérer les déchets dans une logique d'économie circulaire*

Niveau d'enjeu | Majeur | Important

- Les effets probables du SRADDET sur la prévention et la gestion des déchets

Prévention et gestion des déchets	
Tous	Les objectifs (39) et (40) et les nombreuses règles associées visent spécifiquement à décliner des mesures de prévention et de réduction des déchets pour les Hauts-de-France. L'objectif (2) qui encourage le déploiement de l'économie circulaire aura un effet positif sur l'ensemble des thématiques environnementales (réduction des consommations énergétiques, moindre consommation des ressources, réduction des émissions de polluants, lilmitation de la perte de biodiversité, amélioration de la qualité de vie, etc…). Les évolutions du cadre réglementaire tendent à imposer des objectifs futurs à atteindre en matière de gestion des déchets en visant la structuration progressive de la filière déchets. L'objectif principal est d'en limiter la production.

Synthèse des effets du SRADDET sur la prévention et la gestion des déchets			
	Intensité du SRADDET sur l'enjeu	Bénéfique modéré	+
	Globalement, le SRADDET modifié renforce la mise en œuvre d'objectifs permettant la prévention, la réduction et la gestion des déchets quelle que soit leur origine. Toutefois, certains objectifs pourraient indirectement induire leur augmentation (objectifs sur la construction et rénovation de l'habitat par ex.). Le déploiement de l'économie circulaire aura un effet positif à moyen terme sur la réduction des tonnages en collecte. L'effet du SRADDET sur l'enjeu est donc bénéfique modéré.		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- **Synthèse de l'analyse: Des enjeux de transition énergétique, de baisse des émissions de GES et d'adaptation au changement climatique au cœur du SRADDET**

Le SRADDET des Hauts-de-France vise principalement les enjeux de la transition énergétique. La politique des transports qui s'appuie sur des modes de déplacements collectifs, doux et sur le report modal du transport des personnes et des matières, les technologies de motorisation « *propres* » et les mobilités actives est bien développée pour répondre à ces enjeux. La maitrise des consommations d'énergie pour le secteur résidentiel est également bien présente dans le rapport.

La moindre dépendance aux énergies fossiles par la production d'EnR est aussi au cœur d'un objectif spécifique et des régles associées.

Par ailleurs, les choix d'aménagement du territoire limitant les effets directs et indirects sur la plupart des thématiques environnementales (sobriété énergétique et foncière, protection de la biodiversité, prévention des pollutions de l'air, des sols, gestion des déchets…) renforcent la plus-value environnementale du SRADDET.

La valeur ajoutée environnementale du SRADDET se caractérise également par l'anticipation des effets du changement climatique sur les politiques territoriales d'aménagement, en particulier le long de la frange littorale.

Enfin, bien qu'ils soient évoqués au travers de quelques règles du SRADDET, les enjeux concernant la ressource en eau, les nuisances et les risques industriels sont globalement peu abordés. Ceux-ci sont cependant pris en compte, soit au travers d'autres Schémas Directeurs (SDAGE pour la ressource en eau) soit par l'application de règlementions spécifiques qui encadrent ceratins types de projets (ICPE pour les nuisances et risques industriels par exemple).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 70 : Synthèse des incidences du SRADDET sur les enjeux environnementaux

Enjeux environnementaux	Importance de l'enjeu		Incidences probables du SRADDET	
Atténuer les effets du changement climatique	Majeur		Bénéfique modéré	+
S'adapter au changement climatique	Majeur		Bénéfique	++
Maitriser la production et la consommation d'énergie	Majeur		Bénéfique	++
Préserver la qualité des sols et du sous-sol, reconquérir et préserver la ressource en eau pour limiter les risques naturels associés	Important		Bénéfique modéré	+
Rationnaliser la gestion de l'espace	Majeur		Bénéfique modéré	+
Protéger et restaurer la biodiversité et les services écosystémiques	Majeur		Bénéfique modéré	+
Valoriser les paysages et améliorer le cadre de vie	Important		Bénéfique modéré	+
Préserver la qualité de l'air et lutter contre les pollutions atmosphériques	Important		Bénéfique modéré	+
Limiter les nuisances sonores, visuelles et olfactives	Modéré		Bénéfique modéré	+
Limiter les risques industriels et technologiques	Modéré		Incertain/neutre	+-
Prévenir et gérer les déchets dans une logique d'économie circulaire	Majeur	Important	Bénéfique modéré	+

V.1.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

V. Justification des choix au regard des solutions de substitution raisonnables

V.1. UNE NOTION PEU ADAPTEE AU MODE D'ELABORATION DU SRADDET

Le mode d'élaboration du SRADDET des Hauts-de-France est le fruit d'une co-construction avec les acteurs du territoire. Le caractère générique du document ne permet pas d'identifier techniquement et directement ce qui est couramment appelé dans les démarches d'évaluation environnementale, des *solutions de substitution raisonnables*.

Le SRADDET n'a pas donc pas donné lieu à l'élaboration de scénarios alternatifs, dont il serait possible de comparer les incidences et de justifier le choix de l'un ou l'autre des scénarios.

Cependant, le choix a été fait d'une **démarche itérative et d'un document qui a évolué au fur et à mesure des étapes de conception et de la concertation**. Ce présent chapitre décrit donc la manière dont les enjeux environnementaux, ont orienté les choix réalisés, en retranscrivant les principales étapes et les points clés de décision.

V.2. UN SCHEMA REGIONAL QUI NE SE LIMITE PAS AUX LEVIERS REGLEMENTAIRES

Au travers du SRADDET, la Région Hauts-de-France a fait le choix d'une « *prescriptivité intelligente* », résolument tournée vers l'avenir, s'appuyant sur des leviers efficaces et en évitant d'ajouter une « *couche* » supplémentaire artificielle aux outils règlementaires existants mais certaines orientations nécessitent d'être appuyées par des règles à destination des planifications locales (SCOT, PLUI, PCAET, PDU, Chartes de PNR). Ces règles communes permettront d'atteindre les objectifs fixés au niveau régional.

Ces contraintes pour les planifications locales visent à développer les bénéfices pour les habitants.

V.3. DES MODIFICATIONS QUI RENFORCENT LES BENEFICES AUPRES DES HABITANTS

Par ailleurs, les modifications apportées au SRADDET permettent de renforcer ces bénéfices par :

- Un développement équilibré qui profite à tous les territoires ;
- Des villes et des bourgs plus attractifs ;
- Un quotidien plus économe en ressources ;
- Une stratégie en faveur de l'emploi ;
- Un développement de l'autonomie énergétique et une sobriété encouragée ;
- Un quotidien facilité par une qualité accrue pour les habitants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

VI. Evaluation des incidences notables probables sur le réseau « Natura 2000 »

VI.1. PRESENTATION DU RESEAU « *NATURA 2000* »

« *Natura 2000* » est un réseau de gestion de sites protégés terrestres et marins, coordonné par l'Office français de la biodiversité. Il vise à la fois la préservation de la diversité biologique et la valorisation du patrimoine naturel des territoires.

Ont été désignées en région Hauts-de-France[228] :

- 21 zones de protection spéciale (ZPS), environ 1,71 % du territoire régional visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive Oiseaux ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- 72 zones spéciales de conservation (ZSC), environ 2,98 % du territoire régional visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive « *Habitats-Faune-Flore* ».

Les ZPS et ZSC peuvent se chevaucher.

Par ailleurs, plus de 2 000 km^2 d'espaces marins de la région sont couverts par 6 sites « *Natura 2000* » en mer ; comptant ainsi 2 ZPS (au titre de la directive « Oiseaux ») et 4 propositions de Sites d'importance communautaire (pSIC, au titre de la directive « *Habitats, faune, flore* »).

Sur ces sites, les activités socio-économiques ne sont pas interdites et la démarche « *Natura 2000* » n'exclut pas la mise en œuvre de documents de planification, programmes ou projets et/ou la poursuite des différentes activités humaines sur les sites concernés et/ou à leurs alentours. Mais les États membres doivent veiller à prévenir toute détérioration des sites et prendre les mesures de conservation nécessaires pour maintenir ou remettre les espèces et habitats protégés dans un état de conservation favorable.

Ces actions doivent être compatibles avec les objectifs de conservation des habitats naturels et des espèces associées, inscrits aux Formulaires Standards de Données (FSD) et ayant justifié de la désignation des sites.

VI.2. OBJET DE L'EVALUATION SUR LE RESEAU « *NATURA 2000* »

L'article 6 de la directive « *Habitats* » précise que tout projet susceptible d'affecter les habitats et/ou les espèces inscrits aux directives « Habitats » et/ou « Oiseaux » doit faire l'objet d'une évaluation de ses incidences au regard de l'effet de la zone étudiée sur l'état de conservation du ou des sites « *Natura 2000* » considérés.

Pour être en conformité avec l'article 6 de la directive « *Habitats* », l'État français a précisé le champ d'application du régime d'évaluation des incidences au travers des lois du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle II » et leurs décrets d'application.

[228] Source : INPN – février 2023

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les modalités d'application du régime d'évaluation des incidences sont définies à l'article L414-4 du code de l'environnement et précisées par le décret n°2010-365 du 9 avril 2010. Suite à ce décret :

- L'article R414-19 du code de l'environnement définit la **liste nationale** des documents de planification, programmes ou projets, ainsi que les manifestations et interventions soumis à approbation, autorisation ou déclaration qui doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences sur les sites « *Natura 2000* » (Liste 1) ;
- L'article R414-20, quant à lui, précise les modalités d'élaboration des **listes locales** d'activités, plans et/ou programmes soumis à approbation, autorisation ou déclaration (par département) complémentaires à la liste nationale. Elles sont arrêtées par le préfet de département ou le préfet maritime après une phase de concertation auprès des acteurs du territoire, consultation de la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) et avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) (Liste 2).

Le décret précise que l'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences « *Natura 2000* » si elle satisfait aux prescriptions de l'article R. 414-23, à savoir qu'elle comprend :

- Une présentation simplifiée du document de planification accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites « *Natura 2000* » susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site « *Natura 2000* », un plan de situation détaillé est fourni ;
- Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites « *Natura 2000* » ; dans l'affirmative, cet expose précise la liste des sites « *Natura 2000* » susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site « *Natura 2000* » ou de la distance qui le s épare du (ou des) site(s) « *Natura 2000* », de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites « *Natura 2000* » et de leurs objectifs de conservation[229].

Cet exposé sommaire des incidences prévisibles du SRADDET des Hauts-de-France sur le réseau « *Natura 2000* » du territoire constitue l'objet de ce chapitre.

VI.3. INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

Lors de l'établissement des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), les orientations nationales avaient désigné les périmètres à inclure en tant que réservoirs de biodiversité : zone cœur de Parc national, Réserves Naturelles Nationales et Régionales, Arrêtés de protection de biotope, Réserves biologiques forestières ; d'autres périmètres a statuts de protection ou de gestion devant être étudiés (« *Natura 2000* », ZNIEFF, Espaces Naturels Sensibles…) pouvaient être intégrés comme réservoirs de biodiversité complémentaires.

[229] N.B : L'état de conservation des sites Natura 2000 est évalué tous les 6 ans

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

S'agissant du SRADDET des Hauts-de-France, l'objectif (43) « *Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité* » définit les continuités écologiques régionales. Il en propose une définition régionale de compromis en laissant la place à la subsidiarité. Les périmètres composant réglementairement ces réservoirs ont été repris et complétés de périmètres faisant l'objet d'un consensus entre les acteurs.

Les sites « *Natura 2000* » sont donc inclus dans les réservoirs de la trame verte et des sous-trames régionales.

Ce même objectif précise que les corridors et réservoirs à préserver et à restaurer en priorité sont ceux relevant des continuités de rang national et/ou s'appuyant sur les chemins ruraux.

Selon la règle (43) associée, les chartes de PNR, SCoT, PLU et PLU(i) identifient les sous-trames présentes sur leur territoire, justifient leur prise en compte et transcrivent les objectifs régionaux de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les sous-trames concernées sont la sous-trame forestière, la sous-trame des cours d'eau, la sous-trame des milieux ouverts, la sous-trame des zones humides et la sous-trame du littoral.

Le SRADDET vise donc la préservation au maximum des réservoirs identifiés régionalement et la mise en place de mesures compensatoires en cas d'impossibilité de préservation. La préservation passe également par une gestion adaptée des sites.

VI.3.a. Des incidences identifiables par typologie d'intervention

De manière générale, si les sites « *Natura 2000* » présents sur le territoire des Hauts-de-France font l'objet d'une protection foncière forte dans le cadre des documents d'urbanisme locaux concernés par ces périmètres, à terme, seule la mise en œuvre opérationnelle des types d'actions retenus rendra possible le travail d'évaluation des incidences environnementales.

Il est possible de distinguer 2 types d'incidences :

- Des incidences potentielles directes : Ce sont les incidences résultant de l'action directe de la mise en place d'un projet ou de la mise en œuvre d'un plan sur les habitats et/ou espèces des directives européennes de ces sites « *Natura 2000* ». Pour identifier les incidences directes, il convient d'effectuer une analyse croisée des zones de superpositions entre les sites « *Natura 2000* » et les plans / projets.
- Des incidences potentielles indirectes : Les incidences indirectes se produisent parfois à distance des plans / projets (par exemple, cas d'une modification des écoulements au niveau d'un aménagement, engendrant une perturbation du régime d'alimentation en eau d'une zone humide située en aval hydraulique d'un projet…).
    - la perturbation des conditions permettant l'hibernation, l'hivernage et/ou la parturition, la nidification, les voies de migration… ;
    - la perturbation des domaines vitaux des espèces ;
    - l'altération des habitats de chasse (perte de surface, fonctionnalité…) ;
    - la perturbation des espèces (bruits, lumières…) ;
    - la destruction d'habitats et/ou d'espèces ;
    - l'altération de l'état de conservation des habitats et/ou espèces.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Pour autant, des incidences probables sont identifiables par type d'intervention :

- Des interventions aux incidences plutôt positives

Selon leur localisation, les travaux à visée écologique (renaturation, restauration) relevant de la mise en œuvre des objectifs pour améliorer l'adaptation des territoires au changement climatique (38) et ceux relatifs à la préservation et la restauration de la biodiversité (objectifs (11), (26), (41)) auront des retombées positives sur les milieux naturels et la biodiversité susceptibles d'améliorer les conditions de conservation des sites « *Natura 2000* ».

Plusieurs règles ((7), (10)) associées à divers objectifs visant le renforcement d'outils d'observation (observatoires environnementaux) peuvent avoir une incidence indirecte plutôt positive sur le réseau « *Natura 2000* », grâce à l'apport de connaissances sur les enjeux de préservation de la biodiversité.

Plus généralement, les études d'impact qui accompagnent des projets susceptibles d'impacter des sites « *Natura 2000* » ont pour objectif de proposer le meilleur scénario possible au regard des contraintes économiques et environnementales, de documenter les incidences et de définir les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation nécessaires. On peut donc considérer que ces études ont une incidence favorable sur l'environnement.

- Des interventions sans incidences ou déjà identifiées

Il s'agit d'interventions situées en milieu urbain ou sur des structures déjà existantes qui n'ont pas de portée foncière (ex. : aménagement de friches, voies de circulation réservées…).

- Des interventions aux incidences incertaines

Ce sont des interventions dont la nature est connue mais la localisation non précisée telles que :

- De nouvelles constructions ou implantations (logements, zones économiques, plateformes logistiques, PEM…) sur des espaces non artificialisés ;
- Des travaux d'implantation des EnR ;
- De travaux de création d'infrastructures de transport.

Ces opérations pourraient avoir un effet positif en particulier si des mesures spécifiques sont prises pour la restauration de la biodiversité (dans le cadre du CSNE par exemple – objectif (11)) ou négatifs s'ils venaient à être localisées au sein d'un périmètre « *Natura 2000* » principalement à cause de constructions (infrastructures, bâtiments, aménagements…) avec effet d'emprise, dérangement et pollutions pendant les travaux.

Dans tous les cas, il reviendra à l'autorité environnementale en charge de l'examen de chaque dossier de s'assurer de l'absence d'incidences sur les sites « *Natura 2000* » pouvant être concernés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

VI.3.b. Des d'évitement fondamentales et d'accompagnement

En application du principe de précaution, des mesures ont été établies à l'attention des territoires pour s'assurer que les projets mis en œuvre n'entrainent pas d'incidences susceptibles de remettre en cause l'état de conservation des espèces et habitats ayant servi à la désignation des sites « *Natura 2000* ».

Le tableau suivant fait la synthèse des principaux points de vigilance à prendre en compte par grand type de projets sachant que le principe d'évitement est celui à privilégier.

Tableau 71 : Synthèse des incidences probables par princpal type de projet

Grand type de projet	Principaux points de vigilance
Infrastructures linéaires, lignes H.T…	A l'échelle des Hauts-de-France, dans l'attente de l'arrêté ministériel fixant la liste des projets d'envergure nationale et européenne, certains d'entre eux sont déjà identifiés : Canal Seine-Nord Europe, mise à 2X2 voies de la RN 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, ligne ferroviaire Roissy-Picardie. Dans le cadre des infrastructures linéaires, la principale incidence repose sur la rupture de continuités écologiques parfois d'importance majeure au niveau régional.
Carrières	Dans le cadre de l'exploitation de carrières (activités d'extraction ou de valorisation des déchets), la principale incidence reste la destruction d'habitats, d'espèces animales et/ou végétales d'intérêt communautaire, en particulier pour ceux inféodées aux zones humides.
Zones d'activités, aménagements sportifs, culturels et touristiques	Un des points de vigilance concerne les zones littorales très attractives particulièrement en période estivale. C'est également sur ces zones que se concentrent des enjeux importants en termes de biodiversité et de nombreux secteurs sont classés en ZPS et ZSC.
Bassins de rétention, captages, curages, protection de berges	Le principal point de vigilance concerne les projets situés en contexte alluvial (lits mineur et majeur des cours d'eau…). Les incidences peuvent être multiples allant de la destruction d'habitats, d'espèces animales et/ou végétales d'intérêt communautaire aux incidences indirectes en lien avec les perturbations induites (changement de régime hydraulique, pollution des eaux…). Les incidences sur les zones humides sont plus particulièrement importantes à prendre en compte en lien avec l'effet conjugué négatif du réchauffement climatique et de ses impacts sur la composition floristique des habitats naturels.
Centres d'enfouissement, de stockage des déchets ultimes, centres de compostages, CVE	Ces projets sont généralement situés dans des zones polluées ou délaissées (friches…). Un des points de vigilance concerne l'introduction d'espèces exotiques envahissantes qui colonisent très rapidement ces milieux perturbés et sont susceptibles de se propager au-delà de l'emprise foncière du projet.
Eoliennes terrestres	Le principal point de vigilance concerne les espèces d'oiseaux et chauves-souris d'intérêt communautaire et recensées dans les ZSC et les ZPS. Des mesures proportionnées et adaptées aux enjeux permettent de réduire considérablement les incidences. Dans ce contexte, les sites « *Natura 2000* » situés à moins de 15 km de ZPS et/ou ZSC à enjeux chiroptères et/ou avifaune mériteront une attention particulière.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

VI.3.c. En conclusion

De manière générale, aucun site du réseau « *Natura 2000* » ne peut être écarté d'éventuelles incidences futures, peu ou pas identifiées à ce stade, liées à la mise en œuvre au niveau local de projets précis répondant aux objectifs globaux du SRADDET.

Les études environnementales préalables aux projets devront, le cas échéant, prendre en considération tout impact potentiel direct ou indirect sur un site « Natura 2000 » et à proximité immédiate du lieu d'implantation d'un projet donné.

Il est également utile ici de préciser si un projet est susceptible d'altérer ou de remettre en cause l'état de conservation d'un habitat ou d'une espèce « prioritaire » au titre des directives européennes, la démarche mise œuvre nécessite une autorisation au niveau européen. La procédure est donc complexe et il convient au maximum d'éviter d'impacter (détérioration, destruction, perturbation intentionnelle, altération de l'état de conservation…) ces habitats et espèces prioritaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

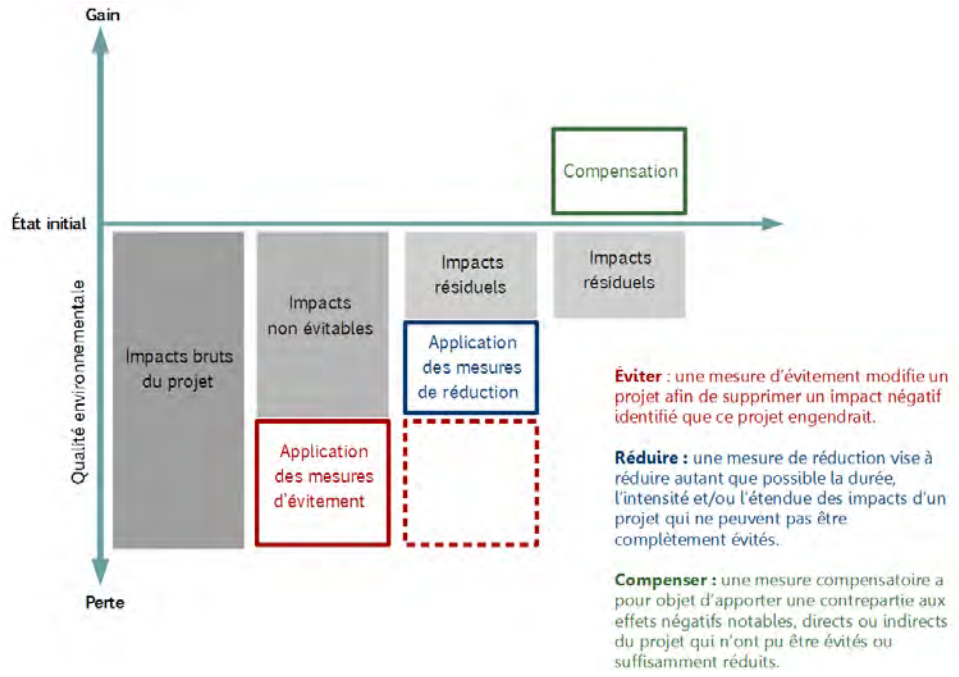
VII. Mesures d'évitement, de réduction et/ou compensation (ERC)

La séquence « *éviter, réduire, compenser (ERC)* » est inscrite dans le corpus législatif et réglementaire depuis la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature dans son article 2. Au cœur du processus d'évaluation environnementale, cette séquence ERC s'applique à l'ensemble des composantes environnementales (sols, eau, air, climat, nuisances, biodiversité, etc.)[230].

Concernant les milieux naturels, l'*ERC* a été consolidée par la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016 en complétant l'article L.110-1 du Code de l'environnement qui fixe les principes généraux d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement.

La séquence « *ERC* » a donc pour objectif d'établir des mesures visant à **éviter** les atteintes à l'environnement, à **réduire** celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, à **compenser** les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Le respect de l'ordre de cette séquence constitue une condition indispensable pour en permettre l'effectivité et ainsi favoriser l'intégration de l'environnement dans le projet (ou le programme) : seule phase qui garantisse la non atteinte à l'environnement, l'évitement est à privilégier. La compensation ne doit intervenir qu'en dernier recours, quand tous les impacts qui n'ont pu être évités n'ont pas pu être suffisamment réduits[231].

Figure 69 : Bilan écologique de la séquence ERC



Source : Evaluation environnementale – La phase d'évitement de la séquence ERC – Actes du séminaire du 19 avril 2017 – Ministère de l'environnement, de l'écologie et de la mer en charge des relations internationales sur le climat

[230] Article L.122-3 du Code de l'environnement
[231] Source *: « Évaluation environnementale - Guide d'aide à la définition des mesures ERC »* - Commissariat général au développement durable – Janvier 2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

VII.1. MESURES D'EVITEMENT

VII.1.a. Force juridique du Schéma (prescriptivité)

Si de nombreux schémas régionaux ont été élaborés dans le domaine de l'aménagement du territoire, ces documents répondaient jusqu'alors à une logique avant tout sectorielle et n'avaient pas entre eux un lien de cohérence au regard d'objectifs partagés. Le SRADDET répond à un objectif de rationalisation du nombre de documents sectoriels existants afin de permettre une meilleure coordination des politiques publiques régionales concourant à l'aménagement du territoire.

Conséquences et conditions de l'application de la Loi TECV, les plans ou schémas régionaux ne peuvent faire l'impasse sur les grands objectifs nationaux qui en sont issus. Son article 20 relatif aux liens d'opposabilité auxquels est soumis le SRADDET, intègre par exemple les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (dites ONTVB), en conséquence de l'insertion du SRCE dans le SRADDET.

Au travers du « *Fascicule des régles* », le document est donc doté d'une force juridique fondée sur un rapport de compatibilité pour les autres actes des collectivités infrarégionales.

VII.1.b. Mesures générales d'évitement

Une mesure d'évitement modifie un projet afin de supprimer un impact négatif brut identifié que ce projet engendrerait. L'évitement recouvre trois modalités principales : l'évitement lors du choix d'opportunité ou évitement « *amont* » (ex. : aménagement sur place ou nouveau tracé), l'évitement géographique (ex. : contournement d'un site sensible) et l'évitement technique (ex. : choix d'une technologie moins impactante).

C'est l'étude de différentes alternatives au projet initial, en comparant les incidences potentielles, qui conduit à éviter les incidences d'une solution moins favorable en matière d'environnement.

Tableau 72 : Types de mesure d'évitement[232]

Évitement amont	La mesure d'évitement est prévue avant la détermination de la version définitive du projet (stade des réflexions amont ou étude amont, évaluation des différentes variantes, des différentes solutions d'aménagement).
Évitement géographique	La mesure d'évitement concerne une adaptation géographique de la solution retenue (limitation de l'emprise des travaux, balisage préventif divers). C'est une mesure prévue dans le projet tel que présenté dans le dossier de demande objet de l'instruction (adaptation locale du projet).
Évitement technique	la mesure d'évitement technique concerne une adaptation technique de la solution retenue (passage en tunnel sur site sensible, engagement du maître d'ouvrage de ne pas recourir à des produits phytosanitaires…).
Évitement temporel	La mesure d'évitement temporel concerne une adaptation temporelle de la solution retenue (adaptation de la période de travaux dans l'année, de la période d'exploitation).

[232] Source *: « Évaluation environnementale - La phase d'évitement de la séquence ERC »* - Actes du séminaire du 19 avril 2017 – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – Juillet 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 73 : Mesures d'évitement possibles des effets environnementaux[233]

Mesure	Motivation des choix
Déplacement ou abandon du projet	Impacts environnementaux trop élevés Compensation trop complexe ou trop coûteuse
Modification de l'emprise du projet	
Utilisation des structures existantes	Limitation artificialisation des sols Consommation foncier
Adaptation du projet	Choix technique de plus faible impact
Création de zones de « *mise en défense* » : préservation de la vocation écologique des terrains par des mesures réglementaires	Protection des espèces et des milieux

VII.2. MESURES VISANT A REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DE LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

VII.2.a. Dispositions réglementaires

Lorsque l'évitement ou la suppression n'est pas possible, techniquement ou économiquement, on recherche une réduction des impacts.

La loi « *biodiversité* » du 8 août 2016 fixe de nouveaux principes fondamentaux en matière de protection de l'environnement.

Elle vise un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain de biodiversité ainsi que le principe de non régression, selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment.

La compensation doit répondre à plusieurs critères : pérennité sur toute la durée des impacts, effectivité, équivalence écologique, faisabilité et additionnalité[234] des mesures et suivi de leur efficacité.

Pour rappel, les choix doivent s'opérer en référence au principe de proportionnalité[235] défini par les articles R122-20 et article L122-6 du Code de l'environnement.

VII.2.b. Mesures générales de réduction ou compensation

Le fondement du mécanisme de compensation impose que toute perte de biodiversité liée à un aménagement dans un lieu donné doit être compensée au moins de manière équivalente, sinon avec une amélioration nette de valeur écologique sur un autre site.

[233] *Source : « Évaluation environnementale - La phase d'évitement de la séquence ERC »* - Actes du séminaire du 19 avril 2017 – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – Juillet 2017
[234] Une mesure compensatoire est considérée comme additionnelle s'il est démontré qu'elle produit des effets positifs au-delà de ceux que l'on aurait pu obtenir dans les conditions – y compris de gestion - actuelles.
[235] Principe qui repose sur l'adéquation de la mesure par rapport à l'objectif poursuivi

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Dans le cas des mesures de compensation, celles-ci doivent être mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci pour garantir ses fonctionnalités de manière pérenne.

Pendant la phase « *chantier* », qui est souvent la cause d'impacts mal maîtrisés sur le milieu naturel, ces mesures de réduction peuvent consister en la limitation de l'emprise des travaux, la planification et le suivi de chantier, la mise en place de bassins temporaires ou de filtres pour les eaux de ruissellement…

Pour la phase d'exploitation, ces mesures visent à réduire des effets de coupure sur des corridors écologiques, de pollution ou encore d'emprises… Les passages à faune doivent donc dans ce cadre être considérés comme étant des mesures de réduction, il en est de même pour les dispositifs de traitement des eaux de plateformes, ou encore des actions de restauration du milieu ou de ses fonctionnalités écologiques : restauration d'un couvert végétal ou arboré à l'intérieur ou à proximité immédiate des emprises, maintien d'une zone humide, …

VII.2.c. Mesures réduction relatives à la préservation de la biodiversité

Concernant le SRADDET, les orientations du Schéma ont été choisies afin de limiter l'impact de la mise en œuvre des politiques d'aménagement et de développement sur l'environnement. Le but recherché ici n'est pas la remise en cause des objectifs définis dans le Schéma et qui ont été justifiés précédemment, mais de formuler des préconisations pour renforcer la limitation des impacts environnementaux lors de sa mise en œuvre.

Tableau 74 : Types de mesure de réduction opérationnelle[236]

Identification et mise en défense de stations d'espèces (en vue de leur évitement) ou d'arbres remarquables (balisages)
Maintien ou création d'habitats favorables pour la faune (gîtes, nichoirs, caches, hibernaculums, perchoirs, andains, mares…) ou pour la flore
Conservation/renforcement de haies, boisements et écrans végétaux pour l'intégration paysagère et la fonctionnalité écologique (maintien de corridors écologiques)
Transparence des clôtures pour la petite et moyenne faune
Bonnes pratiques de débroussaillement (calendrier, méthodes) pour entretenir les espaces ouverts, la lutte contre le risque incendie et la préservation des espèces
Recommandations contre l'introduction et lutte contre les espèces envahissantes
Recommandations de plantation d'espèces adaptées et autochtones
Dispositifs de ralentissement des véhicules et murs antibruits adaptés afin de limiter les collisions avec les espèces mobiles
Sauvetage de spécimens avant destruction de leur habitat ou des individus
Adaptation des réseaux d'assainissement pluviaux et des ouvrages hydrauliques
Dispositifs d'effarouchement (leurre pour oiseaux sur surfaces vitrées)
Limitation de la pollution lumineuse

[236] Source *: « PLU(i) et biodiversité – Concilier nature et aménagement »* - Dreal PACA – Service Biodivesité, eau et paysage – Mai 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

VII.2.a. Mesures réglementaires relatives aux espaces naturels boisés et zones « *Natura 2000* »

La compensation d'effets sur des sites « *Natura 2000* » et sur des boisements répondent à des démarches particulières encadrées par des contraintes réglementaires.

- **Boisements**

Sur les boisements devant faire l'objet de défrichement, le code forestier[237] précise que des travaux de défrichements[238] peuvent être autorisés si ceux-ci sont compensés par des reboisements.

Apparaît à cette occasion une notion de ratio de remplacement au travers du respect des conditions suivantes :

- *« L'exécution de travaux de reboisement sur les terrains en cause ou de boisement ou reboisement sur d'autres terrains, pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie le cas échéant d'un* ***coefficient multiplicateur compris entre 2 et 5****, déterminé en fonction du rôle écologique ou social des bois visés par le défrichement ».*

- **Sites « *Natura 2000* »**

Le terme de mesure compensatoire est utilisé à la fois dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement et dans celui de l'étude d'évaluation des incidences au titre de « *Natura 2000* »[239].

Si dans les deux cas, la notion de mesure compensatoire est similaire puisqu'elle s'attache à proposer des contreparties à des dommages environnementaux non réductibles d'un projet, le champ et les modalités d'application des mesures compensatoires diffèrent fortement dans l'évaluation des incidences par rapport à l'étude d'impact :

- dans le cadre d'une **étude d'impact**, quelle que soit la quantification de l'impact et quel que soit le type de projet, des mesures compensatoires sont proposées à partir du moment où un impact résiduel existe. Ces mesures sont assez variées et peuvent être appliquées de façon relativement libre ;
- dans le cadre de **l'évaluation des incidences**, il n'est fait référence aux mesures compensatoires que lorsqu'il existe des incidences non réductibles qualifiées d'« *effets notables dommageables* » sur l'état de conservation des habitats et des espèces du site « *Natura 2000* ».

Si des incidences résiduelles existent et qu'elles ne sont pas jugés « *notables* », aucune mesure compensatoire ne doit être proposée[240]. Il s'agit dès lors de « *mesures d'accompagnement* ».

Dans le cas contraire, la réalisation du projet et la mise en œuvre de mesures compensatoires ne peuvent être envisagées qu'après avoir réuni les deux conditions :

- absence de solutions alternatives ;

---

[237] *Source : Article L. 311-4 du Code forestier*
[238] *Toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière.*
[239] *Source : Article L 414-4 du Code de l'environnement*
[240] *Source : Article L 414-4 du Code de l'environnement*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- existence de raisons impératives d'intérêt public.

Cette situation implique, selon les cas, une information ou un avis préalable de la Commission européenne.

L'utilisation du terme « *mesures compensatoires* » dans la sémantique « *Natura 2000* » ne concerne ainsi que des cas exceptionnels.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

VIII. Suivi environnemental

VIII.1. OBJECTIFS DU DISPOSTIF DE SUIVI

La nécessité de la mise en œuvre d'un suivi a été soulignée à plusieurs reprises au cours des travaux d'élaboration du SRADDET. La mise en place de ce suivi correspond également à une obligation réglementaire telle que décrite à l'article R122-20 7° du Code de l'Environnement.

Ce suivi qui porte à la fois sur le Schéma et son évaluation environnementale aura plusieurs objectifs :

- réactualiser les données sources, les analyses prospectives et analyser les écarts observés ;
- évaluer les résultats des actions mises en place et le cas échéant proposer des solutions correctives ;
- vérifier l'application des principes du SRADDET, le respect de ses orientations, l'atteinte de ses objectifs et l'application des règles associées ;
- évaluer les bénéfices du SRADDET ;
- communiquer sur les résultats.

Les résultats de ces analyses seront présentés sous forme de rapport selon une fréquence à définir. Ils pourront alors faire l'objet de débats et entraîner la mise en place d'actions correctives.

La mise en place d'un système de suivi des incidences sera également utile pour contribuer au suivi et à l'amélioration continue de la stratégie et lors de son renouvellement. Il permettra ainsi de vérifier si les effets de la stratégie sont conformes aux prévisions, de mesurer les impacts réellement observés sur l'environnement et d'apprécier l'efficacité des mesures.

VIII.2. INDICATEURS DE SUIVI

Comme le préconise la note méthodologique du CGDD[241], les indicateurs de suivi présentés ci-après sont majoritairement issus des plans existants : « *De façon générale, il est préférable de prendre des indicateurs existants pour d'autres plans/schémas/programmes par exemple pour simplifier leur collecte et créer une synergie entre ces plans, mais certains indicateurs peuvent être à construire* ».

[241] Source : « Préconisations relatives à l'évaluation environnementale – Note méthodologique », CGDD – mai 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 75 : Proposition d'indicateurs de suivi environnemental du SRADDET

Thématique environnementale	Indicateur[242]	Unité
Air	Emissions de GES	$TEqCO_2$
	Emissions de NOx et PM10	T
	Nombre de périodes et jours de pollution	Nb - jour
	Part des véhicules propres dans le parc roulant	%
Eau	Teneur en nitrates des eaux souterraines/superficielles	mg/l/an
	Teneur en pesticides des eaux souterraines/superficielles	µg/l
Energie	Nombre d'équivalents logements raccordés au chauffage urbain	logements
	Production énergétique (énergies renouvelables)	MWh
	Part des EnR régionales dans la consommation énergétique	%
Energie/Climat	Nombre de projets et d'investissements rev3	Nb - euro
Climat	Nombre de jours de gel annuel	jour
Sol/Biodiversité	Surface d'espaces boisés et forestiers	ha
	Surface des terres arables/prairies	ha
	Evolution de la couverture de l'occupation des sols (% du territoire s'étant artificialisé)	%
Biodiversité	Evolution du nombre d'espèces menacées recensées (faune et flore)	%
Risques naturels	Evolution du nombre de personnes exposées aux risques	%
Risques industriels et technologiques	Etablissements industriels à risque	nb

[242] Ne sont pas repris ici, les indicateurs concernant les tonnages collectés, traités ou valorisés par type de déchets ou filière qui feront l'objet d'un recueil et d'un traitement dans le cadre du suivi PRPGD lui-même.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

IX. Annexes

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1. ANNEXE 1 : LES RAISONS MENANT A LA MODIFICATION DU SRADDET



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. ANNEXE 2 : GLOSSAIRE

AASQA	Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air
Ademe	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
Agreste	Service de la Statistique, Evaluation et Prospective agricole du Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation
ALUR	Accès au Logement et Urbanisme Rénové
ANAH	Agence NAtionale de l'Habitat
ANSES	Agence Nationale de Sécurité sanitaire alimentation, Sécurité, Travail
ARS	Agence Régionale de Santé
ASN	Autorité de Sureté Nucléaire
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Services
BASOL	Base de Données sur la Pollution des Sols
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
BTP	Bâtiments et Travaux Publics
CAE	Climat Air Energie
CBNBl	Conservatoire Botanique National de Bailleul
CBS	Cartes de Bruit Stratégique
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEN	Conservatoire d'Espaces Naturels
CERDD	CEntre Ressource du Développement Durable
CEREMA	Centre d'Expertise pour les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CGDD	Commissariat Général au Développement Durable
CGET	Commissariat Général à l'Egalité des Territoires
CITEPA	Centre Interprofessionnel Technique de la Pollution Atmosphérique
CNPE	Centre National de Production d'Electricité
CPER	Contrat de Plan Etat-Région
CPIE	Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement
DDRM	Dossiers Départementaux des Risques Majeurs
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DICRIM	Dossier d'Information Communal sur les RIsques Majeurs
DRASS	Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EES	Evaluation Environnementale Stratégique
EIDER	Ensemble Intégré des Descripteurs de l'Environnement Régional : bases de données régionales et départementales sur l'environnement, l'énergie, le transport, le logement et la construction
EIN	Evaluation des Incidences « *Natura 2000* »
EnR	Energies renouvelables
ENR&R	Energies renouvelables et de récupération
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERCc	Eviter, Réduire, Compenser
ETM	Eléments Traces Métalliques
FEADER	Fonds Européens Agricole pour le DEveloppement Rural

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

GASPAR	Base « Gestion ASsistée des Procédures Administratives relatives aux Risques »
GEREP	Gestion Electronique du Registre des Emissions Polluantes
GES	Gaz à Effet de Serre : constituants gazeux de l'atmosphère, tant naturels qu'anthropiques, qui absorbent et réémettent le rayonnement infrarouge
GESSOL	GEStion du patrimoine SOL
GIEC	Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat
GIS Sol	Groupement d'Intérêt Scientifique Sol
GWh	GigaWatt heure
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement. Installations dont l'exploitation peut être source de dangers ou de pollutions. Leur exploitation est réglementée. On distingue celles soumises à déclaration à la Préfecture et celles soumises à autorisation préfectorale après enquête publique. La quasi-totalité des installations de traitement de déchets font partie de cette dernière catégorie
INDIQUASOL	Base de données INDIcateurs de la QUAlité des SOLs
INRA	Institut National de Recherches Agronomiques
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
INVS	Institut National de Veille Sanitaire
MOS	Matière Organique du Sol
Mtep	Million de tonnes équivalent pétrole
MTES	Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
MWc	MégaWatt-crête
NODU	NOmbre de Doses Unités
NOTRe	Nouvelle Organisation Territoriale de la République
NQE	Norme de Qualité Environnementale
ODO	Système de Déclaration des Odeurs sur le site d'Atmo
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ONB	Observatoire National de la Biodiversité
ONEMA	Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
ONERC	Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique
ONTVB	Orientations Nationales Trame Verte et Bleue
ORT	Observatoire Régional des Transports
PAPI	Programme d'Actions de Prévention des Inondations
PCAET	Plan Climat Air-Energie Territorial
PDU	Plans de Déplacement Urbains
PEM	Pôle d'Echanges Multimodaux
PER	Plan d'Exposition aux Risques mouvements de terrains
PERI	Plan d'Exposition aux Risques Inondation
PGRI	Plan de Gestion des Risques Inondations
PLU	Plans Locaux d'Urbanisme
PNB	Points Noirs du Bruit
PNR	Parc Naturel Régional
POS	Plan d'Occupation des Sols
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPE	Programmation Pluriannuelle de l'Energie
PPR	Plan de Prévention des Risques
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondation
PPRL	Plan de Prévention des Risques Littoraux

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

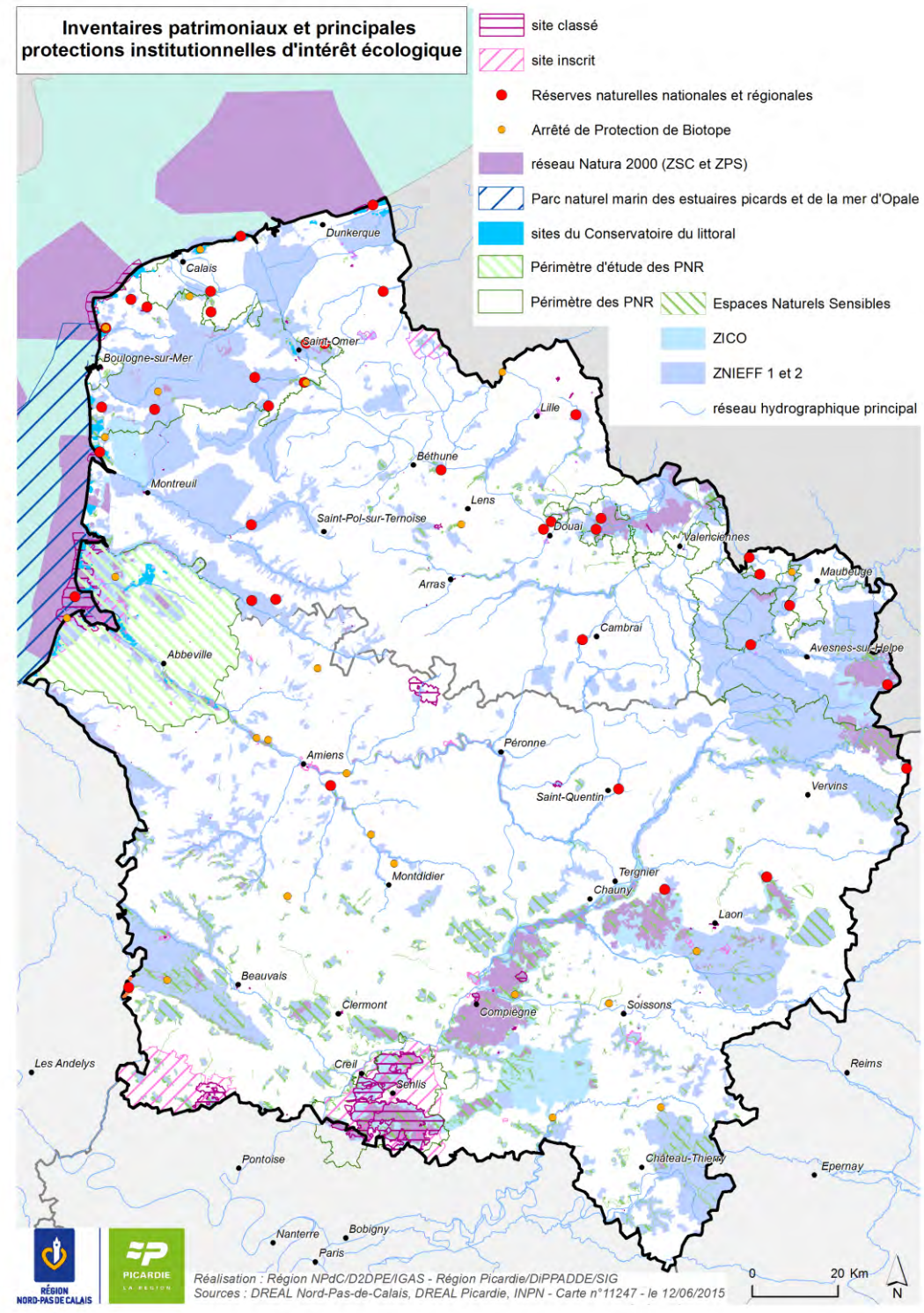
PPRMT	Plan de Prévention des Risques Mouvement de Terrain
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
PREH	Plan de Rénovation Energétique de l'Habitat
PREPA	Plan National de Réduction des Polluants Atmosphériques
PRGRI	Plan Régional de Gestion des Risques Inondation
PRPGD	Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets
PRQA	Plan Régional de Qualité de l'Air
PRSE	Plan Régional Santé Environnement
PRSQA	Programme Régional de Surveillance de la Qualité de l'Air
RAMSAR	Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau (du nom de la ville d'Iran où cette convention a été signée).
Rev3	Troisième REVolution Industrielle
RNT	Résumé Non Technique
RTE	Réseau public de Transport Electrique
S3REnR	Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Energies Renouvelables
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAU	Surface Agricole Utilisée
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDES	Service de la Donnée et des Etudes Statistiques
SNTDD	Stratégie Nationale de Transition Ecologique vers un Développement Durable
SNTEDD	Stratégie Nationale de Transition Ecologique vers un Développement Durable
SOeS	Service de l'Observation et des Statistiques du Ministère de l'Environnement
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires
SRADDT	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRB	Schéma Régional Biomasse
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRE	Schéma Régional de l'Eolien
SRI	Schéma Régional de l'Intermodalité
SRIT	Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
SRU	Schéma Régional d'Urbanisme
TECV	Transition Energétique pour la Croissance Verte
THD	Très Haut Débit
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
TMD	Transport de Matières Dangereuses
TVB	Trame Verte et Bleue
TWh	TeraWatt-heure
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture
VHU	Véhicule Hors d'Usage
VNF	Voies Navigables de France
ZBC	Zones de Bruit Critique
ZDH	Zones à Dominante Humide

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique. L'inventaire ZNIEFF n'est pas juridiquement un statut de protection. Les ZNIEFF constituent cependant un élément d'expertise pour évaluer les incidences des projets d'aménagement sur les milieux naturels, pris en considération par la jurisprudence des tribunaux administratifs et du Conseil d'Etat
ZSCE	Zone Soumise à Contraintes Environnementales

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3. ANNEXE 3 : INVENTAIRES PATRIMONIAUX ET PRINCIPALES PROTECTIONS D'INTERET ECOLOGIQUE



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4. ANNEXE 4 : LISTE DES POLLUANTS ATMOSPHERIQUES[243]

L'inventaire des émissions des Hauts-de-France prend en compte près de 50 polluants :

- **Gaz acidifiants, eutrophisants et précurseurs d'ozone** : ammoniac (NH_3), chlorure d'hydrogène (HCl), composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), dioxyde de soufre (SO_2), fluorure d'hydrogène (HF), monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote (NO_X), acide équivalent (Aeq) ;
- **Gaz à effet de serre** : dioxyde de carbone (CO_2) différencié en CO_2 direct hors biomasse, CO_2 biomasse, CO_2 Scope2, méthane (CH_4), protoxyde d'azote (N_2O), hexafluorure de soufre (SF_6), hydrofluorocarbures (HFC), perfluorocarbures (PFC),
- **Métaux lourds** : arsenic (As), cadmium (Cd), chrome (Cr), cuivre (Cu), mercure (Hg), nickel (Ni), plomb (Pb), sélénium (Se), vanadium (V), zinc (Zn) ;
- **Particules en suspension**, TSP avec spéciation en : particules en suspension (PM10), particules en suspension (PM1), particules en suspension (PM2.5) ;
- **Polluants organiques persistants** : dioxines et furanes (PCDD-F), hexachlorobenzène (HCB), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), polychlorobiphényls (PCB) ;
- **Spéciation des HAP** (Hydrocarbures aromatiques polycycliques) : benzo(a)anthracène (BaA), benzo(b)fluoranthène (BbF), benzo(ghi)pérylène (BghiPe), benzo(a)pyrène (BaP), benzo(j)fluoranthène (FluorA), benzo(k)fluoranthène (BkF), dibenzo(ah)anthracène (BahA), indéno(1,2,3-cd)pyrène (IndPy) ;
- **Spéciation des COVNM** (Composés Organiques Volatils Non Méthaniques) : benzène (C_6H_6), 1,3-butadiène, formaldéhyde, styrène, toluène, xylènes.

[243] *Source : http://www.atmo-hdf.fr/tout-savoir-sur-l-air/inventaire-des-emissions-de-polluants.html*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

5. ANNEXE 5 : LISTE SITES DU RESEAU « *NATURA 2000* »

Type	Code	Nom
SIC	FR2200346	Estuaires et littoral picards (baies de Somme et d'Authie)
SIC	FR2200347	Marais arrière-littoraux picards
SIC	FR2200348	Vallée de l'Authie
SIC	FR2200349	Massif forestier de Crécy-en-Ponthieu
SIC	FR2200350	Massif forestier de Lucheux
SIC	FR2200352	Réseau de coteaux calcaires du Ponthieu oriental
SIC	FR2200353	Réseau de coteaux calcaires du Ponthieu méridional
SIC	FR2200354	Marais et monts de Mareuil-Caubert
SIC	FR2200355	Basse vallée de la Somme de Pont-Rémy à Breilly
SIC	FR2200356	Marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie
SIC	FR2200357	Moyenne vallée de la Somme
SIC	FR2200359	Tourbières et marais de l'Avre
SIC	FR2200362	Réseau de coteaux et vallée du bassin de la Selle
SIC	FR2200363	Vallée de la Bresle
SIC	FR2200369	Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis)
SIC	FR2200371	Cuesta du Bray
SIC	FR2200372	Massif forestier du Haut Bray de l'Oise
SIC	FR2200373	Landes et forêts humides du Bas Bray de l'Oise
SIC	FR2200376	Cavité de Larris Millet à Saint-Martin-le-Nœud
SIC	FR2200377	Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César
SIC	FR2200378	Marais de Sacy-le-Grand
SIC	FR2200379	Coteaux de l'Oise autour de Creil
SIC	FR2200380	Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville
SIC	FR2200382	Massif forestier de Compiègne
SIC	FR2200383	Prairies alluviales de l'Oise de la Fère à Sempigny
SIC	FR2200386	Massif forestier d'Hirson
SIC	FR2200387	Massif forestier du Regnaval
SIC	FR2200388	Bocage du Franc Bertin
SIC	FR2200390	Marais de la Souche
SIC	FR2200391	Landes de Versigny
SIC	FR2200392	Massif forestier de Saint-Gobain
SIC	FR2200395	Collines du Laonnois oriental
SIC	FR2200396	Tourbière et coteaux de Cessières Montbavin
SIC	FR2200398	Massif forestier de Retz
SIC	FR2200399	Coteaux calcaires du Tardenois et du Valois
SIC	FR2200401	Domaine de Verdilly
SIC	FR2200566	Coteaux de la vallée de l'Automne
SIC	FR3100474	Dunes de la plaine maritime flamande

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Type	Code	Nom
SIC	FR3100475	Dunes flandriennes décalcifiées de Ghyvelde
SIC	FR3100477	Falaises et pelouses du Cap Blanc Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et du Mont de Couple
SIC	FR3100478	Falaises du Cran aux Oeufs et du Cap Gris-Nez, Dunes du Chatelet, Marais de Tardinghen et Dunes de Wissant
SIC	FR3100479	Falaises et dunes de Wimereux, estuaire de la Slack, Garennes et Communaux d'Ambleteuse-Audresselles
SIC	FR3100480	Estuaire de la Canche, dunes picardes plaquées sur l'ancienne falaise, forêt d'Hardelot et falaise d'Equihen
SIC	FR3100481	Dunes et marais arrière-littoraux de la plaine maritime picarde
SIC	FR3100482	Dunes de l'Authie et Mollières de Berck
SIC	FR3100483	Coteau de Dannes et de Camiers
SIC	FR3100484	Pelouses et bois neutrocalcicoles de la cuesta sud du Boulonnais
SIC	FR3100485	Pelouses et bois neutrocalcicoles des cuestas du Boulonnais et du Pays de Licques et forêt de Guines
SIC	FR3100487	Pelouses, bois acides à neutrocalcicoles, landes nord-atlantiques du plateau d'Helfaut et système alluvial de la moyenne vallée de l'Aa
SIC	FR3100488	Coteau de la Montagne d'Acquin et pelouses du Val de Lumbres
SIC	FR3100489	Pelouses, bois, forêts neutrocalcicoles et système alluvial de la moyenne vallée de l'Authie
SIC	FR3100491	Landes, mares et bois acides du Plateau de Sorrus Saint Josse, prairies alluviales et bois tourbeux en aval de Montreuil
SIC	FR3100492	Prairies et marais tourbeux de la basse vallée de l'Authie
SIC	FR3100494	Prairies et marais tourbeux de Guines
SIC	FR3100495	Prairies, marais tourbeux, forêts et bois de la cuvette audomaroise et de ses versants
SIC	FR3100498	Forêt de Tournehem et pelouses de la cuesta du pays de Licques
SIC	FR3100499	Forêts de Desvres et de Boulogne et bocage prairial humide du Bas-Boulonnais
SIC	FR3100504	Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe
SIC	FR3100505	Pelouses métallicoles de Mortagne du Nord
SIC	FR3100506	Bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux
SIC	FR3100507	Forêts de Raismes / Saint Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe
SIC	FR3100509	Forêts de Mormal et de Bois l'Evêque, Bois de la Lanière et Plaine alluviale de la Sambre
SIC	FR3100511	Forêts, bois, étangs et bocage herbager de la Fagne et du plateau d'Anor
SIC	FR3100512	Hautes Vallées de la Solre, de la Thure, de la Hante et leurs versants boisés et bocagers

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Type	Code	Nom
SIC	FR3102001	Marais de la grenouillère
SIC	FR3102002	Bancs des Flandres
SIC	FR3102003	Récifs Gris-Nez Blanc-Nez
SIC	FR3102004	Ridens et dunes hydrauliques du détroit du Pas-de-Calais
SIC	FR3102005	Baie de Canche et couloir des trois estuaires
SIC	FR3102006	Vallée de la Sambre
SIC	FR3102007	Le Marais de Villiers
ZPS	FR2210026	Marais d'Isle
ZPS	FR2210068	Estuaires picards : Baie de Somme et d'Authie
ZPS	FR2210104	Moyenne vallée de l'Oise
ZPS	FR2212001	Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamps
ZPS	FR2212002	Forêts picardes : massif de Saint-Gobain
ZPS	FR2212003	Marais arrière-littoraux picards
ZPS	FR2212004	Forêts de Thiérache : Hirson et Saint-Michel
ZPS	FR2212005	Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi
ZPS	FR2212006	Marais de la Souche
ZPS	FR2212007	Étangs et marais du bassin de la Somme
ZPS	FR3110038	Estuaire de la Canche
ZPS	FR3110039	Platier d'Oye
ZPS	FR3110083	Marais de Balançon
ZPS	FR3110085	Cap Gris-Nez
ZPS	FR3112001	Forêt, bocage, étangs de Thiérache
ZPS	FR3112002	Les "Cinq Tailles"
ZPS	FR3112003	Marais Audomarois
ZPS	FR3112004	Dunes de Merlimont
ZPS	FR3112005	Vallée de la Scarpe et de l'Escaut
ZPS	FR3112006	Bancs des Flandres

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024


Région
Hauts-de-France

Annexe 2

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



Diagnostic du territoire régional

Plan d'action stratégique Biodiversité

#legranddesseinhdf

LE GRAND DESSEIN Hauts-de-France

DIAGNOSTIC DE LA BIODIVERSITE EN REGION HAUTS-DE-FRANCE

I. Etat des lieux de la biodiversité régionale

A. Les éléments-clés de la biodiversité en hauts de France

Une région au climat océanique à la grande diversité géologique

La région Hauts-de-France est marquée par un climat océanique, relativement homogène sur l'ensemble du territoire. Les précipitations y sont régulières tout au long de l'année. Les températures sont elles aussi homogènes, notamment du fait d'un relief très régulier.
La région Hauts-de-France est également marquée par une vraie diversité géologique. Entre vastes dépôts crayeux (Artois et Picard), larges dépôts sédimentaires (du Bassin Parisien, de Londres et de Bruxelles), cordons de galets en proximité des rivages, structure en boutonnière du Bray et du Boulonnais, sans oublier le filon houiller du Bassin minier.
C'est cette géologie complexe, la façade littorale ainsi que le réseau hydrographique et l'influence océanique qui confère à la région ses déterminants biodiversitaires (espaces agricoles ouverts, zones humides, forêts, espaces bocagers, dunes et habitats littoraux, pelouses sèches, landes, etc.).

Une biodiversité remarquable et une nature ordinaire riche, mais menacée *(*Sources et pour plus d'information : www.observatoire-biodiversite-hdf.fr)

14,9 % des cours d'eau considérés en bon état chimique, moins d'un tiers en bon état écologique.

60 % des oiseaux nicheurs français présents en Hauts-de-France.

29% de la flore métropolitaine (1326 espèces) présentes mais 17,6% des associations végétales présentes au niveau national.

Un peu moins de la moitié de la faune vertébrée (524 espèces sur 1112 parmi les oiseaux, les mammifères, les amphibiens, les reptiles et les poissons).

36% des champignons, 23% des lichens

Une biodiversité régionale sous influence

La place de l'agriculture et de la sylviculture

L'agriculture et la sylviculture constituent des activités économiques qui participent prioritairement à l'identité régionale.

Les agriculteurs et sylviculteurs, en Hauts-de-France, participent grandement à l'entretien des paysages, au maintien de systèmes d'élevage à l'herbe et à l'entretien d'infrastructures agroécologiques (talus, haies, bosquets, mares, bandes enherbées, etc.). Ils contribuent en cela activement à la préservation de la biodiversité.

L'augmentation de la taille des exploitations et l'intensification des pratiques culturales peuvent engendrer une banalisation des paysages, accentuée dans certains secteurs par la déprise de l'élevage à l'herbe.

Les chiffres-clés *(sources atlas nouvelle région et agreste)*

76,4 % de la superficie des Hauts-de-France dédiés à l'agriculture.

34% des exploitations agricoles font plus de 100 hectares et occupent 71% de la SAU régionale.

2 exploitations agricoles sur 3 ont disparu en 40 ans, 2 exploitations forestières/scieries sur 3 ont disparu en 20 ans.

La surface en agriculture biologique correspond à 1,2 % de la SAU régionale –prêt de 5 fois inférieur au niveau national-.

La surface forestière régionale compte 437 000 ha, au trois-quarts privés.

Les terres agricoles couvrent 76,4% du territoire régional, soit plus des ¾ de sa superficie. Elles se caractérisent par 62% de terres arables, cultivées par des exploitations de grande taille. Les cultures sont principalement céréalières, oléagineuses, betteravières et de pommes de terre. Les prairies occupent 9,70% du territoire et remplissent un rôle important dans le maintien de la biodiversité régionale. (source : atlas de la nouvelle région tome 8)

L'urbanisation, l'artificialisation et la fragmentation des milieux

Si la présence d'espaces naturels et forestiers est d'un tiers inférieure à la moyenne nationale, la surface d'espaces urbanisés est quant à elle double par rapport au territoire métropolitain. Cette artificialisation de l'espace est inégalement répartie sur l'espace régional. L'accroissement de population et le desserrement des ménages, le développement économique, les besoins de mobilité ont des conséquences directes sur l'artificialisation, l'accroissement des pollutions et la fragmentation des milieux. Cette destruction et cette fragmentation des milieux naturels constituent aujourd'hui la principale cause de perte de biodiversité.

Chiffres-clés : 12% du territoire Hauts-de-France est urbanisé contre 6% pour l'ensemble de la métropole. Ce taux cache une forte disparité entre le nord et le sud de la région.

Le changement climatique
Le changement climatique a de nombreuses conséquences : acidification des océans, migrations d'espèces végétales et animales, progression d'espèces parasites et invasives.

Nouveaux usages
Face à des vies toujours plus connectées, rapides, le besoin de nature est de plus en plus fort afin de retrouver dans les espaces naturels des occasions de ralentir le rythme, se ressourcer, se divertir. Cette nouvelle demande s'ajoute à un besoin accru de connaitre les espaces qui nous entourent. Ces nouveaux usages – à mettre au regard d'autres usages traditionnels ayant court sur les espaces naturels et ruraux- nécessitent une attention et une prise de conscience plus grande vis-à-vis des espaces naturels et de leurs rapport à l'humain. Cela présente plusieurs risques, pour les espèces, pour des activités économiques telles que l'agriculture, pour des activités traditionnelles telles que la chasse. Ces nouveaux usages sont aussi de véritables leviers de développement dans des secteurs parfois en difficulté. Il convient d'être vigilant à bien adapter ces nouveaux usages aux espaces qui les accueillent et aux activités qui y ont déjà cours, pour éviter un développement mal maitrisé.
Cela nécessite de l'anticipation, de la régulation et du dialogue.

B. Zonages

Les **espaces naturels les plus remarquables de la région ont été couverts et délimités par différents zonages. Certains de ces zonages, dits de « protection », sont associés à des contraintes visant à protéger le patrimoine naturel qu'ils recèlent**. Trois types de protections ont été identifiés : les protections réglementaires, la maîtrise foncière et les mesures contractuelles. D'autres zonages, n'ont, au contraire, aucune portée juridique. Ils visent simplement à porter à la connaissance du public l'intérêt écologique du site.

a. Les espaces naturels protégés réglementairement (sources : ORB, Région, CEN, CELRL)

- **Les réserves naturelles nationales et régionales (RNN et RNR)**

Il existe actuellement 10 réserves naturelles nationales pour 1 585 ha et 32 réserves naturelles régionales pour 1 215 ha.

- **Les réserves biologiques dirigées/intégrales**

Il existe 14 RBI et RBD (12 +2) en région Hauts de France (854,16 ha).

- **Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB)**

26 arrêtés ont été pris dans la région pour 2 885 ha.

b. Les espaces naturels préservés par maîtrise foncière

- **Les sites du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL)**

Le Conservatoire assure la protection de 6923 ha sur 39 sites dans les Hauts-de-France. (source CELRL).

- **Les sites des Conservatoires d'espaces naturels (CEN)**

334 sites couvrant au total 7 433 ha en maitrise foncière ou d'usage sont gérés par les CEN (407 sites en intervention soit 14 514 hectares) (source CENs)

- **les espaces naturels sensibles (ENS)**

Les Départements ou leurs gestionnaires gèrent, aménagent, animent, valorisent et assurent un suivi scientifique et technique sur 15 866 ha. (source ORB)

c. Les espaces naturels gérés contractuellement

- **Les sites du réseau Natura 2000**

Les Hauts-de-France comptent 84 sites Natura 2000 terrestres ou mixtes (partiellement marins)

- **Les Parcs naturels régionaux (PNR)**

Les Hauts-de-France comptent actuellement quatre Parcs naturels régionaux : le PNR de l'Avesnois, le PNR des Caps et Marais d'Opale, le PNR Oise Pays de France et le PNR Scarpe-Escaut. Un cinquième est en projet, le PNR Picardie maritime.

- **Le Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale**

d. Les espaces naturels labellisés et inventoriés

- **Les sites Ramsar**

En Hauts de France, 4 secteurs sont désignés comme site Ramsar.

- **Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique**

La région Hauts-de-France compte 850 ZNIEFF de type I et 54 ZNIEFF de type II. Les ZNIEEF de type I et de type II recouvrent ainsi environ 17 % et 18,5 % du territoire régional respectivement. Au total, sans double compte, c'est environ 28 % du territoire en ZNIEFF (source : DREAL Hauts-de-France).

II. Les milieux, les espèces et les activités humaines

Le rapport sur l'approche économique de la biodiversité commandé par le Centre d'Analyse Stratégique (Chevassus-au-Louis et al., 2009) donne les définitions suivantes de la biodiversité :

- « *l'une, qualifiée de « remarquable », correspondant à des entités (des gènes, des espèces, des habitats, des paysages) que la société a identifiées comme ayant une valeur intrinsèque et fondée principalement sur d'autres valeurs qu'économiques ;*
- *l'autre, qualifiée de « générale » ou « ordinaire », n'ayant pas de valeur intrinsèque identifiée comme telle mais qui, par l'abondance et les multiples interactions entre ses entités, contribue à des degrés divers au fonctionnement des écosystèmes et à la production des services qu'y trouvent nos sociétés. »*

En région Hauts-de-France, la problématique de la nature ordinaire est essentielle et couvre la très grande majorité du territoire.

A. Le milieu urbain et péri urbain

Le tissu urbain continu ne représente qu'une faible proportion des espaces urbains. Le tissu urbain discontinu, incluant les zones d'habitats résidentiels, les zones industrielles et commerciales et les grandes infrastructures de transport représente 90 % des surfaces artificialisées. Les espaces verts y occupent généralement des surfaces importantes. Bien que la fragmentation des milieux, les perturbations régulières, la dégradation des sols et la tendance à l'eutrophisation y mettent à mal les potentialités écologiques, ces espaces peuvent encore abriter de véritables écosystèmes et bon nombre d'espèces peuvent y trouver refuge.

Si les habitats naturels en milieu urbain sont généralement appauvris en diversité spécifique, la ville offre aussi des atouts qui lui sont propres.
Les parcs et jardins arborés, les alignements d'arbres sont les principaux éléments constitutifs des milieux boisés en ville. Les milieux ouverts assez secs sont peu développés en milieu urbain, souvent représentés par les délaissés ferroviaires ou les friches minières (terrils et carreaux d'exploitation). Les milieux ouverts mésophiles (prairies, pelouses, etc.) sont quant à eux bien développés puisqu'ils sont systématiquement présents dans les parcs et jardins et les voies de communication (voies rapides, rocades, etc.). La plupart des rivières traversant les villes de la région sont canalisées et leurs berges sont bétonnées. Ces conditions, ajoutées à la mauvaise qualité de l'eau, sont défavorables à la faune et à la flore aquatiques et hygrophiles.

Enfin, les vieilles maisons, bâtiments anciens, vieux remparts sont des lieux où de nombreuses espèces animales ou végétales cavernicoles trouvent leur dernier refuge.

En ce qui concerne la flore, la grande majorité des espèces ne sont pas des espèces indigènes. Les essences régionales forestières ou bocagères présentes en ville sont les plus courantes. Les essences locales sont aussi très présentes dans les friches associées aux linéaires des canaux ou de voies ferrées où elles partagent l'espace avec des espèces exotiques envahissantes comme le Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*) ou la Buddleia de David (*Buddleja davidii*), l'Azolle fausse-filicule (*Azolla filiculoides*), espèce aquatique profitant des canaux et fossés ou la Renouée du Japon (*Fallopia japonica*), diffusée le long des routes, des friches, des berges.
En ce qui concerne la faune, de nombreuses espèces et notamment des espèces d'oiseaux dont certaines rares et/ou menacées profitent des espaces urbains pour nicher et s'alimenter.

L'enjeu principal en zone urbaine est de maintenir et renforcer la nature en ville et en particulier la présence des arbres.

B. La sous trame littoral

Le littoral est un continuum de dunes maritimes, falaises, plages de galets, soumis à de fortes pressions comme l'urbanisation, la forte densité de population, les infrastructures industrielles et portuaires, les activités de loisirs et tourisme, de forte pressions naturelles, comme la submersion marine, les inondations et le retrait du trait de côte.
Les milieux naturels littoraux forment des corridors écologiques particulièrement importants et fonctionnels à l'échelle régionale, voire internationale pour certaines espèces. C'est le cas notamment des oiseaux migrateurs qui chaque année longent ou survolent le littoral par millions. En tant que zones de repos et d'alimentation, les estuaires et larges plages du littoral représentent des lieux de halte migratoire importants. Au même titre que pour la flore, ces derniers milieux constituent d'importants corridors en « pas japonais ». Les estuaires constituent également des points de passage obligés pour toutes les espèces de poissons migrant des rivières à la mer ou de la mer aux rivières.

a. Les dunes

Les milieux dunaires offrent une mosaïque d'habitats très variés et pour la plupart très spécialisés. La dynamique naturelle de formation des dunes y est encore souvent bien active et on peut y observer la succession naturelle des milieux dunaires depuis les dunes embryonnaires et les dunes blanches jusqu'aux dunes boisées en passant notamment par les dunes grises, les pannes dunaires, les pelouses dunaires et les zones de fourrés arrières dunaires.

Plus schématiquement, on distingue deux profils de dunes sur le littoral des Hauts-de-France. Au nord, les dunes flamandes, formées d'un cordon étroit et caractérisées par la présence de sables décalcifiés. Plus au sud, les dunes picardes, constituées de deux bourrelets parallèles à la côte, l'un ancien et l'autre plus récent, séparés par une plaine dunaire très humide. La dune vive est constamment modelée par la mer et le vent, plus en arrière, les dunes fixées sont colonisées de place en place par une végétation spécifique tandis que les pannes dunaires, mares temporaires ou permanentes, parsèment la dune de nappes d'eau douce, sites clés pour de nombreuses espèces végétales et animales. Sur ce modèle, le massif du Marquenterre qui relie les estuaires de la Somme et de l'Authie constitue l'un des plus beaux complexes de dunes des côtes septentrionales françaises.

Ces dunes, comme les marais arrière-littoraux, constituent l'unique habitat d'un nombre important d'espèces de faune et de flore et jouent un rôle essentiel pour les oiseaux migrateurs. Elles abritent plusieurs espèces végétales exceptionnelles (Liparis de Loesel, Ophioglosse des Açores, Violette de Curtis, Laîche à trois nervures, ..). De nombreuses espèces animales y ont également élu domicile comme le Vertigo étroit (petit escargot), plusieurs espèces de libellules, tel que l'Agrion de Mercure et d'amphibiens comme le Triton crêté, le Pélodyte ponctué et le Crapaud calamite (aussi présents sur les habitats du bassin minier). Diverses espèces de papillons, de criquets ou sauterelles et d'oiseaux remarquables profitent des milieux dunaires secs et ouverts pour effectuer une partie de leur cycle de vie ou se reproduire comme le Traquet motteux ou l'Alouette lulu.
Les pelouses acidiphiles typiques des sables décalcifiés des dunes fossiles d'Ambleteuse et de la dune interne de Ghyvelde, par exemple, sont probablement uniques en Europe.

b. Les falaises

Entre ces massifs dunaires, d'impressionnantes falaises de grès ou de calcaire s'étirent de façon discontinue de Sangatte jusqu'au sud de Boulogne-sur-Mer, formant notamment le Cap Blanc Nez et le Cap Gris Nez. La diversité de substrats géologiques de ces falaises est à l'origine d'une grande diversité d'habitats naturels. Leurs parois abruptes, surplombs et cavités offrent de nombreux abris aux oiseaux côtiers comme l'Hirondelle de fenêtre, le Fulmar boréal, le Faucon pèlerin ou encore la Mouette tridactyle. Les falaises du Cap Blanc Nez et du Cap Gris Nez sont considérés comme des zones exceptionnelles de passage et de stationnement pour de nombreux oiseaux marins (plongeons, grèbes, Bernache cravant, laridés, labbes, alcidés…).
Enfin, ces falaises sont généralement surmontées de pelouses aérohalines (battues par les embruns) qui recèlent un grand intérêt patrimonial, et pour certaines, sont uniques à l'échelle de la France et de l'Europe. Ces pelouses abritent diverses espèces végétales rares et menacées telles que le Statice occidental ou encore une espèce de chou sauvage très rare en France, inféodé aux falaises de craie.

c. Les estuaires

Les estuaires sont caractérisés par une succession d'habitats plus ou moins halophiles directement conditionnés par la durée de la submersion marine. Les vasières non fixées de la zone de balancement des marées sont colonisées par diverses plantes halophiles telles que les salicornes, la Suéda maritime et la Spartine anglaise. Cette dernière est une plante invasive qui peut, localement, bénéficier des aménagements inadaptés de certains estuaires, ceux-ci ayant induit un ensablement favorable à cette plante ayant un fort pouvoir de colonisation des milieux perturbés. Les estuaires constituent en effet des secteurs d'accumulation de sédiments charriés par les fleuves et transportés par les courants marins. Avec le volume croissant de matières en suspension issues de l'érosion des champs cultivés, on assiste à un envasement accéléré de ces estuaires.

Les estuaires de la Somme, de la Canche, de la Slack et de l'Authie font partie des milieux les plus riches et les plus diversifiés sur le plan faunistique de la région. Les nombreux invertébrés et micro-organismes tels que le phytoplancton et le zooplancton qui se développent sur les fonds sablo-vaseux constituent le premier maillon des chaînes alimentaires. Ainsi, les estuaires constituent des zones de reproduction et d'alimentation majeures pour de nombreuses espèces. Ils sont utilisés comme « nurseries » par diverses espèces de poissons marins (poissons plats, en particulier, comme le Turbot ou la Sole). Ils représentent également des zones importantes pour le nourrissage et le repos de l'avifaune. Les mouettes, goélands, sternes et échassiers sont les principaux groupes d'oiseaux qui profitent de ces milieux. Depuis les années 2000, les vastes plages dégagées des principaux estuaires de la région sont aussi utilisée comme reposoirs par le Phoque veau-marin.

Parmi les habitats remarquables des milieux estuariens, figurent aussi les prés salé, grandes étendues sablovaseuses couvertes d'une végétation herbacée adaptée à l'immersion régulière par la marée. Les végétations pionnières y laissent la place à d'autres communautés végétales caractéristiques des prés salés et notamment 2 des 3 populations françaises d'Obione pédonculé. Sont présentes aussi les prairies argentées à Obione faux pourpier. Les populations les plus importantes d'Ache rampante, protégée à l'échelle européenne, sont également présentes dans les vallées de la Somme, de la Canche et l'Authie.

d. Les estrans

Les estrans, qu'ils soient sableux ou rocheux, se distinguent par leur faune et flore originales. La flore de l'estran rocheux est dominée par diverses algues brunes et algues rouges, tandis que la faune comprend notamment des actinies, des mollusques (moules, patelles, berniques) et des crustacés (crabes, balanes). Les estrans sableux constituent l'habitat d'une multitude d'espèces de microorganismes et d'invertébrés tels que des mollusques, annélides ou crustacés. Sur le haut des plages, les laisses de mer favorisent le développement d'une faune invertébrée spécialisée dans la consommation de la matière en décomposition (talitres ou puces de mer, larves de mouches, etc.), et de leurs prédateurs associés (staphylins, carabes). Les estrans constituent, de ce fait, une zone importante pour l'alimentation de certains oiseaux à marée basse, notamment pour de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs et pour le nourrissage de poissons à marée haute ainsi que pour des colonies de phoques gris ou veaux-marins.

Les estrans de galets et de graviers, surtout au sud de l'estuaire de la Somme, abritent également une végétation pionnière tout à fait particulière. Deux espèces végétales rares à exceptionnelles en France s'y développent, le Chou marin et la Renouée de Ray. Le Grand Gravelot et le Gravelot à collier interrompu nichent sur ces secteurs.
La pression urbaine et touristique est importante sur le littoral régional.
La surfréquentation de certains secteurs a un impact sur les habitats littoraux .
Les aménagements hydrauliques, les pompages, les plantations massives de résineux mais aussi de feuillus non indigènes (peupliers divers) ou envahissants (Érable sycomore) perturbent le fonctionnement écologique des milieux dunaires.
L'estran et les milieux estuariens sont très sensibles à la qualité de l'eau. Ainsi, les polluants chimiques déversés dans les rivières, sur le littoral et en mer affectent les écosystèmes côtiers ; les déchets marins déposés régulièrement par les marées souillent les plages et peuvent contribuer à leur eutrophisation.

Concernant le **littoral,** qui concentre des intérêts écologiques entre terre et mer, l'enjeu est **d'organiser l'urbanisation** afin de préserver la bonne fonctionnalité des continuités écologiques liées au littoral.

La maîtrise des conséquences de la fréquentation touristique, l'aménagement technique du littoral, la pollution sont également des enjeux.

C. <u>La sous trame zones humides</u>

Les zones humides (marais, tourbières, vasières, forêts alluviales, prairies hygrophiles…) sont des zones de transition à l'interface du milieu terrestre et du milieu aquatique, caractérisées par la présence d'eau, en surface ou dans les horizons superficiels du sol, au moins temporairement et par une végétation, quand elle existe, de type hygrophile, c'est-à-dire adaptée à la submersion ou aux sols saturés d'eau. Les zones humides abritent une grande diversité d'habitats naturels, conditionnée par le niveau de salinité de l'eau, la durée d'inondation ou l'hygrophilie du sol, la qualité de l'eau (trophie), la nature du substrat et le mode de gestion. Ces habitats participent à la sous-trame bleue mais également aux sous-trames arborées et herbacées. Les zones humides recèlent aussi bien des herbiers aquatiques que des roselières, des tourbières, des prairies humides, des mégaphorbiaies ou encore des boisements hygrophiles.

En raison du faible relief de la région et de la nature géologique de son sous-sol (argile, craie), les Hauts-de-France comportent plusieurs zones humides de grand intérêt écologique, mais la superficie régionale des zones humides est très réduite (moins de 1 % du territoire régional). Ces zones humides regroupent les pannes dunaires et marais arrière-littoraux situés en arrière des cordons dunaires, les zones humides de fonds de vallées, les étangs et zones humides issus des affaissements miniers. D'autres zones humides plus ponctuelles sont à signaler en raison de leur originalité et, souvent, de leur grande valeur patrimoniale (système des mares perchées, système de vallons prairiaux avec résurgences, systèmes hydromorphes particuliers).

Les retenues d'eau (créées par l'installation d'un barrage), sont quasi inexistantes (ex : plan d'eau de l'Ailette, de 141 ha).

En dehors des grandes zones humides, la région recèle une multitude de petites zones humides et notamment des mares disséminées sur le territoire. En dépit de leur faible superficie, elles jouent un rôle essentiel dans la connectivité des zones humides et constituent l'habitat de nombreuses espèces animales et végétales inféodées aux milieux humides, habitats beaucoup plus menacés que les étangs.

En dépit de leur faible superficie et de l'état dégradé de certaines, de nombreuses zones humides de la région jouissent encore d'une certaine continuité écologique. C'est notamment le cas lorsqu'elles sont concentrées dans les vallées alluviales, les cours d'eau participant à la connexion des plans d'eau et zones humides. Cette continuité est toutefois souvent mise à mal du fait de la canalisation des rivières. Pour les amphibiens, la capacité de colonisation dépend fortement de l'absence d'obstacle physique sur le parcours (voies de communication…) et pour les oiseaux et insectes volants, les zones humides peuvent constituer des corridors en « pas japonais ». Selon leur capacité de vol, ces espèces peuvent s'affranchir dans une certaine mesure de la nature des milieux qui séparent les zones humides. C'est le cas notamment de nombreux oiseaux migrateurs qui utilisent les zones humides de la région comme des haltes migratoires.
Néanmoins, la continuité écologique générale des zones humides et des plans d'eau s'est considérablement réduite au cours des dernières décennies du fait de l'assèchement, le comblement de nombreuses zones humides et des aménagements.

Les zones humides sont des lieux d'habitat, de halte, de reproduction ou de nourrissage pour la moitié des espèces d'oiseaux et la totalité des espèces d'amphibiens. Nombre de poissons comme l'Anguille, le Brochet ou la Loche d'étang et d'insectes aquatiques (libellules, coléoptères, etc.) y accomplissent au moins une partie de leur cycle de vie. En France, un tiers des espèces végétales protégées ou menacées y est recensé. En région, Le Butor étoilé, le Blongios nain, la Rousserolle turdoïde, la Locustelle luscinoïde, la Panure à moustache, le Vertigo de Desmoulin et le Conocéphale des roseaux sont autant d'exemples de cette faune remarquable. Les mégaphorbiaies et autres végétations de hautes herbes hygrophiles sont encore assez bien représentés, mais surtout par des communautés eutrophisées compte tenu de la pollution des eaux d'alimentation. Leur intérêt pour les insectes est indéniable à la fois comme source de nourriture à l'état adulte mais également larvaire (Papillons de nuit, Syrphes,…).
Les populations d'Odonates sont stables pour 32 espèces sur 53.

Les zones humides rendent de nombreux services écosystémiques : régulation des crues, épuration des eaux, tourisme, activités de loisirs... les zones humides sont aussi des lieux de chasse privilégiés pour la plupart des espèces de chauve-souris. Ces mammifères profitent de l'abondance des insectes pour s'y nourrir. Les chasseurs au gibier d'eau ont contribué au maintien du caractère ouvert ou aquatique de certaines zones humides qui constituent ainsi des espaces relais de biodiversité, voire des réservoirs de biodiversité ; comme d'autres acteurs l'ont fait à des fins de conservation du patrimoine naturel (Conservatoire des espaces naturels, Conservatoire du littoral et des rivages lacustres, Conseils généraux).

La dégradation des zones humides est un constat partagé et à mettre en lien avec plusieurs facteurs : évolution de l'agriculture, plantation de peupliers, drainage, augmentation de l'urbanisation et des infrastructures, surexploitation des ressources, comblement divers… Compte tenu de leur position topographique basse, à l'instar des cours d'eau, les zones humides concentrent naturellement les pollutions. Ainsi, l'augmentation des effluents domestiques et industriels et des fertilisants épandus sur les terres agricoles concourt à la pollution et à l'eutrophisation des zones humides, laquelle se traduit par une régression des communautés et espèces végétales oligotrophiles ou mésotrophiles et, par conséquent, une banalisation des zones humides.

Quelques marais remarquables

• **Le marais audomarois**, sur une superficie de 3726 hectares, est un lieu unique, où les patrimoines naturel et culturel se côtoient depuis treize siècles. Grâce à 700 km de canaux desservis par des chenaux de drainage et des systèmes hydrauliques, les hommes cultivent le marais et y vivent. Près d'un tiers de la flore aquatique recensée en France et 26 espèces de poissons sont présentes sur le site. Parmi les 13 espèces de chauve-souris, on y trouve la plus rare de France, le Murin des marais qui est régulièrement observée sur le site pendant la période de reproduction.

• **Le marais de la Souche**, issu du comblement naturel d'une vaste dépression modelée par le pâturage et l'exploitation de la tourbe, s'étend sur environ 3000 ha. Tourbières, canaux, prairies humides et étangs s'y côtoient. S'y trouvent des Characées, le Luronium nageant, l'Utriculaire commune, le Butor étoilé, la Leucorrhine à large queue, la Leucorrhine à gros thorax, l'Aeschne isocèle…

• **Le marais de Sacy** est composé d'une vaste étendue de tourbières alcalines (environ 1000 ha) et de prés pâturés. Des plantes rares s'y développent comme la Gentiane pneumonanthe, ainsi qu'une faune diversifiée comprenant, entre autres, une avifaune remarquable Butor étoilé, Blongios nain, Busard des roseaux, cortège de passereaux paludicoles, de nombreuses espèces de libellules dont la Leucorrhine à large queue ainsi qu'une des plus importantes populations continentales de Rainette verte.

Les enjeux majeurs de préservation et reconquête de la qualité écologique des zones humides sont **leur préservation** dans **leur fonctionnement large, la reconquête d'une bonne qualité de l'eau** au même titre que les rivières et cours d'eau et le maintien de pratiques et d'une gestion adaptée à ces milieux (pâturage extensif, prairie…).

D. La sous trame cours d'eau

La région Hauts-de-France est concernée par deux grands bassins hydrographiques, Seine Normandie et Artois Picardie. Elle partage certains cours d'eau avec la région Ile de France et la Belgique. Ses fleuves côtiers comme la Canche, l'Authie, la Bresle, la Somme et ses grandes vallées telles que celles de l'Oise, de l'Escaut ou de la Lys représentent un patrimoine naturel remarquable. La région présente également des spécificités en matière de gestion hydraulique comme le polder du Delta de l'Aa ou l'interconnexion de bassins versants au travers d'un réseau important de canaux et de rivières canalisées.

La qualité de beaucoup des cours d'eau régionaux est encore médiocre à moyenne : seuls 14,9% des cours sont qualifiés en bon état chimique et 28% sont qualifiés en bon état écologique. De fortes disparités régionales peuvent être toutefois observées.
La plupart des cours d'eau importants ont fait l'objet de divers aménagements : installation de seuils et barrages, installation de buses pour étendre les espaces urbanisés, canalisation pour la navigation…. Ces divers aménagements nuisent à la fonctionnalité écologique des cours d'eau. Ils limitent la continuité écologique longitudinale et les migrations de la faune aquatique. La canalisation des cours d'eau et l'artificialisation des berges réduisent quant à elles les continuités écologiques transversales. La dynamique naturelle des cours d'eau et le déplacement progressif des méandres, sont ainsi très souvent bloqués, ce qui limite la diversité et le renouvellement des habitats aquatiques. L'artificialisation des berges pénalise de nombreuses communautés et espèces animales ou végétales qui exploitent cette zone d'interface entre le milieu terrestre et le milieu aquatique.

Néanmoins, la continuité écologique relative ou partielle de plusieurs cours d'eau de la région tels que la Bresle, l'Authie et la Canche permet encore la migration de diverses espèces de poissons telles que la Truite fario, le Saumon atlantique et les différentes espèces de lamproies. La dissémination rapide des espèces exotiques envahissantes des milieux humides et aquatiques est un autre témoignage de la relative continuité des cours d'eau.

C'est bien souvent la destruction ou la dégradation des habitats aquatiques qui pénalise le plus les écosystèmes. Lorsqu'elle concerne un tronçon de cours d'eau particulier, cette dégradation des habitats aquatiques peut être interprétée comme une fragmentation de l'habitat.
Selon leur morphologie, leur débit, leur courant et surtout la qualité de l'eau, les cours d'eau recèlent des richesses écologiques contrastées. Les eaux de bonne qualité, peu turbides, favorisent le développement d'herbiers aquatiques, d'importantes populations d'invertébrés et de populations diversifiées de poissons.
A l'échelle régionale, les ripisylves sont souvent dégradées ou inexistantes.
Les cours d'eau abritent 56 espèces indigènes de poissons ainsi que 9 des 11 espèces françaises de poissons migrateurs amphihalins (migrant de la mer aux cours d'eau ou inversement) et plusieurs présentent un intérêt particulier (ex : Bresle : Saumon atlantique, Truite de mer, Lamproie marine, Lamproie de rivière, Lamproie de Planer, Chabot, Vairon, Truite commune…)

Enfin, les cours d'eau de la région et leur dynamique naturelle localement encore active permettent le développement de diverses végétations hygrophiles attenantes au cours d'eau.
Les espèces concernées par la continuité écologique des cours d'eau sont **les poissons** migrateurs, **les crustacés (**écrevisse à pattes blanches), **les oiseaux**, **les invertébrés** dont beaucoup présentent **un stade larvaire aquatique**, **les mammifères aquatiques**. Pour l**es espèces végétales,** l'hydrochorie qui désigne tous les modes de dispersion des graines (ou autres propagules) des végétaux se faisant grâce à l'eau, joue un rôle majeur pour l'entretien de la diversité spécifique et génétique de beaucoup de plantes des milieux aquatiques et des zones humides.

Les enjeux liés à la **sous-trame aquatique et humide** sont la **réhabilitation des annexes hydrauliques** pour favoriser la diversité des habitats ; la **suppression ou l'aménagement des ouvrages hydrauliques, l**a **réduction de l'artificialisation des berges** des cours d'eau
La prise en compte du fonctionnement des cours d'eau dans leur plaine alluviale incluant l'ensemble des espaces de liberté et des zones humides qui leur sont liées doit permettre de développer un aménagement, une gestion et une restauration des cours d'eau qui tiennent compte des fonctions écologiques qu'ils doivent remplir.
Par ailleurs, la **qualité écologique des cours d'eau dépend aussi de la qualité de l'eau** et suppose la maîtrise des polluants. Les efforts déjà consentis pour atteindre des objectifs de bonne qualité sont à poursuivre et intensifier.

E. La sous trame milieux boisés

La région Hauts-de-France est faiblement boisée, en particulier dans les départements du Nord et du Pas de Calais, avec un taux de boisement régional de 14 % (la moyenne nationale étant de 31%). La forêt régionale s'étend sur 437 000 ha, dont 112 000 ha de forêts publiques et 325 000 ha de forêt privée. La répartition des forêts est particulièrement hétérogène avec des territoires très peu boisés et des massifs de taille significative, surtout au sud de la région, comme les forêts de St Gobain, Compiègne et Chantilly ou la forêt de Mormal au nord-est.
Dans le département du Nord, les forêts sont essentiellement situées à l'Est dans l'Avesnois et dans le territoire du Parc naturel régional Scarpe Escaut. Dans le département du Pas de Calais, ce sont les zones proches du littoral du Boulonnais qui sont les plus forestières. Au sud de la région, les forêts se situent principalement au Sud et à l'Ouest du département de l'Oise, et dans le département de l'Aisne.

Bien que faible, la surface forestière régionale a augmenté depuis 1990.
Les forêts des Hauts-de-France sont très majoritairement composées de feuillus (93 à 95%). Les influences climatiques océaniques, les conditions édaphiques et l'altitude expliquent en grande partie ce résultat. Les principales essences sont le Chêne rouvre (ou sessile), le Chêne pédonculé, le Frêne commun, les peupliers cultivés, le Hêtre commun, les érables et le Charme.
Les forêts offrent des bois de qualité et d'une grande variété. La structure des peuplements forestiers est favorable à la production de bois d'œuvre compte tenu des taux élevés de peuplement sous forme de futaie mixte ou de mélange taillis-futaie.
Les forêts de la région appartiennent principalement à des propriétaires privés (73%) mais une forte majorité des propriétaires forestiers privés possèdent des boisements dont la superficie est comprise en 0 et 4 ha. De ce fait, les massifs forestiers sont très morcelés et une quantité significative de propriétés forestières privées ne bénéficient pas d'un document de gestion durable. Le développement de ces documents en forêt privée constitue donc un enjeu.

Certaines pratiques professionnelles, comme la plantation de conifères, l'exploitation rapide, la fauche régulière du sous-bois, le travail du sol, l'utilisation d'intrants chimiques… peuvent être défavorables à la biodiversité ; c'est le cas sur 30% des surfaces forestières. Mais des tendances positives apparaissent comme l'accroissement des surfaces forestières, l'évolution des pratiques de populiculture et la mise en œuvre de politiques incitatives de plantation, et gestion durable des forêts.

De manière générale les peuplements de feuillus à essences indigènes diversifiées sont les plus favorables pour la biodiversité (tous groupes confondus).
La fragmentation des massifs augmente les perturbations potentielles au sein de la forêt et réduit l'aire vitale d'une espèce animale emblématique : le Cerf élaphe.
Les massifs forestiers, et plus particulièrement les massifs de forêt ancienne, sont des réservoirs de biodiversité ordinaire (chevreuils, sangliers…) et des refuges de biodiversité patrimoniale. S'y retrouvent des espèces menacées (ex : Cigogne noire, Murin de Bechstein, …) mais aussi de nombreuses espèces de lichens et de champignons. Par ailleurs, le bois mort ou sénescent, les lisières, les clairières ou les mares forestières jouent un rôle essentiel en matière de biodiversité.
Le poids économique des activités liées à la forêt et au bois est important.

Outre son rôle incontestable pour la préservation de la biodiversité, la forêt offre par ailleurs une multitude de fonctions essentielles à la population :

- des fonctions hydrologiques : la forêt participe à l'amélioration de la qualité des ressources en eaux superficielles et souterraines (fonction d'épuration) et au tamponnement du régime des crues (fonction de régulation) ;
- des fonctions climatiques : la forêt constitue un puits de carbone. Elle participe à la régulation des microclimats, à la réduction de la vitesse des vents, à la filtration des particules en suspension (filtre à air) et au recyclage d'une partie du gaz carbonique (CO2) en oxygène (O2) ;
- des fonctions de stabilisation et de protection des sols ;
- des fonctions socio-économiques : la production de bois en forêt fournit un matériau et des ressources renouvelables ainsi que des emplois ruraux moins susceptibles d'être délocalisés ;
- des fonctions sociales : paysage, cadre de vie, offre de loisirs et de sports de nature, chasse, bien-être et santé des populations…

Le principal enjeu consiste à maintenir les potentialités de continuités écologiques au sein des milieux boisés, en lisière ou en liaison avec d'autres espaces naturels et milieux boisés en évitant notamment les fragmentations inter-massifs. La préservation des possibilités de déplacement le long du réseau de forêts notamment du sud-est de la région est un réel enjeu.

F. La sous trame milieux ouverts

Les milieux ouverts dominent largement l'occupation du sol régional et en constituent aujourd'hui la matrice paysagère. Cette situation s'explique par le développement important de l'agriculture favorisée par le faible relief et des conditions climatiques favorables.
La région Hauts-de- France compte également plusieurs dizaines de milliers de km de chemins ruraux. Ce réseau de chemins constitue donc un maillage dense du territoire rural. Ces chemins ruraux font partie du domaine privé des communes. Au fil du temps, ces chemins ont subi de multiples dommages (notamment une réduction de leurs emprises).

Les chemins ruraux constituent un maillage écologique du territoire, et permettent le développement d'une flore diversifiée, la production d'une source de nourriture et d'habitats pour la faune, la circulation de la faune, qui participe aussi à la dispersion des espèces végétales. Ces chemins représentent ainsi de véritables corridors écologiques.

En plus de leurs fonctions pour la biodiversité et pour l'accès au parcellaire agricole, les chemins ont de multiples autres fonctions :

- ils contribuent à la qualité paysagère des territoires ruraux,
- ils supportent de nombreux usages comme les sports de nature,
- ils limitent les phénomènes de ruissellement, d'érosion des sols, les coulées de boues…

Les terres arables

Les milieux : parmi les milieux ouverts, les terres arables dominent largement. Elles couvrent 18 347 km² soit 57,39 % du territoire régional (Source : Agreste – statistique agricole annuelle 2015).
Ces espaces agricoles constituent des milieux de vie pour de nombreuses espèces animales et végétales dont certaines sont rares et menacées tant à l'échelle régionale que nationale ou européenne. Ce sont les espèces végétales messicoles comme la Nielle des blés, le Pied d'alouette des champs ou le Bleuet, des oiseaux qui utilisent les cultures annuelles pour nicher et s'alimenter comme l'Oedicnème criard, le Busard Saint-Martin ou le Busard cendré, et des mammifères inféodées aux milieux ouverts.
Des espèces comme l'Alouette des Champs, le Bruant jaune, le Lièvre d'Europe et la Perdrix grise présentent également de forts enjeux dans les plaines.

Les milieux ouverts sont ceux qui souffrent le plus de l'urbanisation. Certaines pratiques agricoles ont également un impact sur la biodiversité.

Les prairies

Les prairies couvrent 9,1% du territoire régional. Elles se situent en général sur des terrains peu favorables aux cultures, du fait de contraintes hydriques et topographiques. Elles forment également des ceintures bocagères autour des villages. Les zones de prairies les plus denses sont concentrées dans l'Avesnois, la Thiérache, le Boulonnais, le Pays de Bray mais aussi le Vimeu et le Ponthieu. Un réseau dense de haies champêtres y structure des paysages de bocage. En plaine, les milieux prairiaux peuvent être plus dispersés et apparaissent alors assez fragmentés.

Les prairies gérée de façon extensive, qui sont assez rares, constituent des habitats remarquables abritant presque toujours des espèces végétales rares et menacées (ex : Alchémille velue, Gaudinie fragile, Fritillaire pintade…).
L'une des autres richesses écologiques des prairies de la région réside dans leur organisation en bocage, la complémentarité des différents milieux qui le composent jouant un rôle majeur dans la richesse et la diversité de cet écosystème : prairies, haies et mares prairiales. Le bocage est favorable à une multitude d'espèces animales qui profitent de cette imbrication des milieux ouverts, boisés et humides. Ainsi, diverses espèces d'amphibiens telles que le Triton crêté bénéficient de la proximité de différents habitats pour réaliser leur cycle de vie. Certains systèmes bocagers bien conservés et gérés de manière extensive constituent l'ultime refuge d'espèces d'oiseaux rarissimes comme par exemple la Huppe fasciée ou la pie grièche grise. Le bocage est également stratégique pour le maintien de la Chevêche d'Athéna.
Le retournement des prairies (dues à l'évolution des politiques européennes et la régression de l'élevage) au profit de cultures annuelles entraine la fragmentation du bocage, la diminution de la connectivité entre les milieux et une perte de biodiversité. L'urbanisation est aussi responsable d'une partie de la disparition des prairies, surtout en proximité des villages.

Les pelouses sèches et les landes

Les pelouses sèches et les landes, souvent héritées d'un pâturage extensif, se concentrent sur les terres les moins fertiles et les moins accessibles du territoire régional. Elles prennent place sur différent types de substrat :

- les pelouses dunaires du littoral et les pelouses aérohalines des hauts de falaises,
- les pelouses sèches : les pelouses calcicoles, métallicoles, silicicoles, calcaro-sabulicoles et les pelouses sur schistes.

Les pelouses calcicoles se développent essentiellement au niveau de versants ensoleillés sur sols crayeux. Elles sont présentes dans l'ensemble du Haut Pays d'Artois mais en plus forte concentration dans l'Artois ouest, sur les cuestas du Boulonnais et du Pays de Licques et sur les falaises fossiles de la plaine picarde. Quelques dizaines d'hectares de pelouses calcicoles peuvent également être observés sur les affleurements calcaires plus plats de la Calestienne, au niveau des communes de Baives et Wallers-Trélon dans l'Avesnois. Des pelouses sur calcaire se développent dans le sud-est de l'Oise, la vallée de l'Aisne et dans le Laonnois.

Les affleurements sableux et argileux (argiles à silex) de la région, à l'origine des sols acides, pauvres, sont propices aux landes et pelouses silicicoles. Les landes sont des formations végétales structurées par les « bruyères » qui s'insèrent dans une dynamique d'évolution de la végétation vers la forêt. La région ne compte qu'environ 350 ha de landes et pelouses silicoles. Elles sont disséminées sur le plateau d'Helfaut près de Saint-Omer, le plateau de Sorrus/Saint-Josse, le sommet des monts de Flandre, la Forêt de Saint-Amand. Les landes les plus importantes se trouvent dans le Valois. On en trouve également dans le Pays de Bray, en forêt d'Hirson et dans l'Avesnois, dans le Laonnois, le Tardenois et ponctuellement près du littoral.

Les pelouses métallicoles ou pelouses calaminaires sont un héritage du passé industriel de la région puisque s'y développe une végétation très originale d'Armérie de Haller, spécifique aux sols pollués par des métaux lourds (zinc, plomb, cadmium). De même, les pelouses sur schistes, héritage des activités minières, qui se développent sur les terrils.

Les pelouses calcaro-sabulicoles se trouvent principalement dans le Laonnois, le Soissonnais, le Tardenois, le Valois et le Clermontois. Ces pelouses sont généralement de petite superficie (inférieure à un hectare), excepté dans le camp militaire de Sissonne (3000 ha de pelouses).
Les landes et pelouses sèches sont extrêmement précieuses et recèlent une flore et une fonge originales, souvent rares et menacées, en raison notamment de la faible superficie des pelouses et de leur éparpillement et donc aux faibles continuités écologiques (ex : outre les Orchidées, Sisymbre couché plante d'intérêt européen , Gentianelle amère, Cotonnière naine, Céraiste nain, Oeillet , Géranium sanguin …)

Les pelouses sèches sont par ailleurs exploitées par une multitude d'insectes et la plupart des espèces de reptiles de la région. Les insectes les plus fréquemment rencontrés sur les pelouses sont les criquets et sauterelles ainsi que les papillons de jours (l'Azuré de la croisette, la Mélitée du Mélampyre et le Mercure, notamment). Certains d'entre eux sont rarissimes et menacés d'extinction dans la région. En ce qui concerne les reptiles, les pelouses sèches sont utilisées par la Vipère péliade ou le Lézard des murailles et le Lézard vert.

Les affleurements de sable sont également très importants pour le maintien de nombreuses espèces d'hyménoptères sabulicoles. Les landes abritent également de riches communautés animales : Engoulevent d'Europe, Torcol fourmilier, Lézard vert, Lézard des souches, Coronelle lisse, hyménoptères liés aux affleurements sableux, colonies de Cicindèle hybride, coléoptère prédateur de très petits insectes volants. Enfin, comme pour les pelouses dunaires, les lapins jouent un grand rôle dans le maintien et le développement spatial des pelouses. En broutant la végétation, ils favorisent les plantes de petite taille et empêchent les grandes herbes de se développer.

Comme pour les pelouses calcicoles, ce sont les activités pastorales extensives qui ont permis le maintien des landes, dans les plaines et plateaux crayeux du Nord-Ouest de la France. La régression du pastoralisme tend à faire évoluer rapidement les landes et les pelouses sèches vers des milieux boisés. Cette évolution naturelle et spontanée se fait aux dépens de la richesse patrimoniale des espèces.
Depuis des siècles l'homme a exploité de nombreuses pelouses sèches pour extraire les blocs de calcaire, du sable, de l'argile ou des silex, matériaux de construction.
Dans le sud de l'Aisne, localement la plantation de vignes pour le champagne est l'une des principales activités pouvant se développer sur ces milieux.

L'enjeu principal de la sous trame milieux ouverts consiste à pérenniser les activités agricoles favorables au maintien de la biodiversité (milieux herbacés, maintien du bocage et des prairies humides, maintien de l'ouverture du milieu.) et à favoriser le maintien et la reconquête des chemins ruraux.

STRATEGIE REGIONALE POUR LA BIODIVERSITE/PLAN D'ACTION STRATEGIQUE

1. Le cadre de la stratégie biodiversité

Pourquoi une stratégie Biodiversité :

Le cadre légal

La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages demande aux Régions de définir et mettre en œuvre une stratégie régionale pour la biodiversité tenant compte des orientations de la stratégie nationale et élaborée dans les mêmes conditions de concertation.

(Les collectivités territoriales et leurs groupements participent à la définition et à la mise en œuvre de cette stratégie à l'échelon de leur territoire.

A travers sa délibération-cadre relative à la biodiversité, la région a fait le choix d'intégrer la stratégie régionale pour la biodiversité au SRADDET.

Il sera ici présenté une armature de la Stratégie Régionale de Biodiversité. Celle-ci sera amenée à être confortée et déclinée au fur et à mesure des échanges et constructions partenariales en faveur de la biodiversité en région.

Le choix a été fait d'articuler le Plan d'Action Stratégique du SRADDET au regard de l'armature de la Stratégie Régionale de Biodiversité, illustrant ainsi la contribution du SRADDET à la mise en œuvre de cette dernière.

Rappel des engagements

Dans sa délibération-cadre « Homme-nature, un pacte pour la biodiversité », la Région pose un certain nombre d'engagements à agir et à coordonner, en faveur de la biodiversité. Fondée sur le constat que la grande part des espaces régionaux ont été modelés par l'homme, elle axe prioritairement les actions sur la nature dite ordinaire, sans pour autant oublier la gestion conservatoire des milieux plus remarquables pour peu qu'elle n'exclue pas l'homme.

Ainsi la Région propose d'agir concrètement et prioritairement en faveur des écosystèmes, notamment pour la faune et la flore des milieux ordinaires qui représentent la plus grande part des espaces régionaux. La politique en faveur des réserves naturelles régionales fait également l'objet d'une mise à jour du cadre régional de gestion de ces réserves. L'éducation et une écocitoyenneté active pour la nature est également favorisée, notamment par la mise en cohérence et le soutien des réseaux d'acteurs en contact avec les habitants, par le développement des actions de mobilisation d'envergure régionale et la sensibilisation des lycéens à la gestion durable des écosystèmes (Les lycées sont à ce titre des lieux privilégiés et l'objectif est de faire des lycées des lieux d'exemplarité pour la gestion de la biodiversité). La région s'engage enfin à structurer la connaissance sur la biodiversité et l'accès à cette connaissance, à développer un outil opérationnel de compensation écologique et à préserver et valoriser les paysages régionaux.

Les enjeux majeurs à l'échelle du territoire

- Affirmer la place de la biodiversité dans le développement local et l'aménagement régional pour les territoires et les projets locaux,

- Renforcer l'utilisation et la gestion rationnelle des services écosystémiques, en lien avec les activités utilisatrices et leur nécessaire performance (différents types d'agriculture, pêche, sylviculture, conchyliculture, …),

- Préserver et mettre en valeur des milieux naturels emblématiques de la région,

- Assurer une place durable de la biodiversité avec l'action touristique et les activités de nature,

- Assurer une meilleure connaissance scientifique pour aider aux prises de décision et favoriser une prise de conscience des habitants des enjeux liés à la biodiversité,

- Renforcer la gouvernance, l'échange et l'implication de chacun autour des questions de biodiversité.

Les attentes vis-à-vis de la Région

La Région mène des actions et porte des initiatives en faveur de la biodiversité. Son rôle est important dans un système d'acteurs large qui s'intéressent à, ou sont concernés par, la biodiversité. Les ateliers et rencontres ont permis de déceler certaines attentes des acteurs vis-à-vis de la Région pour :

- Affirmer le chef de filât de la Région et donner une ambition nouvelle à l'action sur la biodiversité,

- Compléter les approches patrimoniales existantes par d'autres approches,

- Promouvoir une conservation négociée et une biodiversité source de bénéfices,

- Mobiliser sur les territoires locaux, et faire adhérer,

- Approfondir la connaissance, développer l'expertise,

- Participer à la mise en place d'un système d'information et d'observation régional,

- Inciter et financer.

2. Les éléments alimentant la stratégie régionale pour la biodiversité

- La stratégie nationale pour la biodiversité

La stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) est la concrétisation de l'engagement français au titre de la convention sur la diversité biologique. Après une première phase 2004-2010 basée sur des plans d'actions sectoriels, la SNB 2011-2020 vise un engagement plus important des acteurs dans tous les secteurs d'activité, à toutes les échelles territoriales, en métropole et outre-mer. Il s'agit d'atteindre les 20 objectifs fixés pour préserver, restaurer, renforcer, valoriser la biodiversité et en assurer un usage durable et équitable.

- Le schéma régional d'aménagement, de développement et d'égalité du territoire.

Le SRADDET pose le nouveau contexte des continuités écologiques en région et fixe des objectifs, règles et recommandation en lien direct ou indirect avec la biodiversité :

- Valoriser les cadres de vie et la nature régionale
    - Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête de la biodiversité des chemins ruraux
    - Valoriser les ressources remarquables du territoire et l'accueil de nouvelles activités dans les espaces ruraux peu denses et isolés
    - Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité
    - Objectifs par sous-trames et objectifs afférents

- Favoriser un aménagement équilibré des territoires
    - Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité

- Atouts inter-territoire : faire du canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités,
    - Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du canal.

3. Les axes de la stratégie régionale pour la biodiversité

Plan SRB
1. Assurer un usage durable de la nature et de la biodiversité 1.1 Diversifier et conserver les paysages et contextes favorables à la biodiversité notamment par la mise en place d'un plan régional volontaire « agriculture et biodiversité » 1.2 Développer la prise en compte de la biodiversité dans les systèmes de production sylvicoles 1.3 Maintenir ou restaurer la trame verte et bleue dans la planification et sur le terrain 1.4 Agir contre la fragmentation et respecter les objectifs de consommation foncière
2. Préserver la nature et les services qu'elle rend 2.1 Maintenir et restaurer les milieux et leur fonctionnalité 2.2 Reconquérir et restaurer la biodiversité des chemins ruraux de sorte à favoriser la biodiversité ordinaire 2.3 Agir pour la conservation des espèces menacées 2.4 Anticiper les effets du changement climatique sur le patrimoine naturel 2.5 Lutter contre les espèces invasives
3. Faciliter l'appropriation par tous des apports de la biodiversité et du vivant 3.1 Développer les territoires engagés pour la nature 3.2 Favoriser la mise en place de projets et d'activités relatifs à la biodiversité 3.3 Mobiliser le grand public en faveur de la biodiversité, favoriser une écocitoyenneté active, développer des actions e mobilisation régionale 3.4 Conforter le réseau régional des gestionnaires d'espaces naturels
4. Structurer, développer et partager les connaissances 4.1Poursuivre l'acquisition de données et l'observation de la biodiversité régionale et améliorer la connaissance relative aux espèces, aux milieux et aux continuités écologiques et développer l'observatoire de la biodiversité
5. Organiser une gouvernance partagée en faveur de la cohérence et de l'efficacité des actions 4.1 Coordonner la stratégie régionale en faveur de la biodiversité 4.2 Diversifier et pérenniser les moyens

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

	1.1 Diversifier et conserver les paysages et contextes favorables à la biodiversité notamment par la mise en place d'un plan régional volontaire « agriculture et biodiversité »
Motivation de l'objectif du plan d'action	La structure diversifiée du paysage naturel régional participe à offrir une palette variée de milieux, de repères pour la faune et la flore sauvage. Cette composition paysagère est donc un élément essentiel de la préservation de la biodiversité régionale, dans toutes ces composantes. En France, l'agriculture, par son emprise de longue date sur le territoire et les transformations des milieux naturels qu'elle opère, entretient des liens étroits avec la biodiversité. Historiquement, l'introduction de zones de cultures a contribué à façonner les paysages, créant de nouvelles conditions écologiques génératrices à leur tour de biodiversité. Milieux agricoles et paysages constituent un gisement de diversité tant au niveau du nombre d'espèces, qu'à celui des fonctions utiles à l'agriculture (pollinisation, recyclage des matières organiques...). Toutefois, l'intensification des pratiques agricoles met en danger cette diversité. L'activité agricole occupe près des 2/3 de la surface régionale. A ce titre, elle joue un rôle prépondérant au regard de cet enjeu.
Publics cibles principaux	Collectivités, profession agricole et viticole, fédérations de chasse.
Partenaires principaux	Chambres d'agriculture, collectivités, fédérations de chasse, CBNBl, PNR
Indicateurs de suivi	.
Propositions de mise en œuvre	
Mise en place d'un plan d'action volontaire « agriculture et biodiversité », visant à concilier les besoins et l'évolution nécessaire de l'activité agricole et les contraintes des espèces liées à ces milieux.	
Recommandations	

Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**

Cet objectif vaut action au titre du plan d'action stratégique du SRADDET.
Les espaces agricoles jouent un rôle prépondérant dans la TVB régionale. Le plan d'action du SRADDET devant s'appuyer sur les dispositifs volontaires et contractuels existants, Le FEADER représente l'outil principal pour la conservation des composantes de la TVB par l'agriculture. La bonne prise en compte de la TVB dans la définition et la mise en œuvre des MAEC paraît donc nécessaire. Outre les MAEC et les programmes existants, sont proposées ici des pistes de bonnes pratiques agricoles en faveur de la trame verte et bleue.

Les actions du SRADDET en faveur de la conservation des composantes de la TVB dans les espaces agricoles couvrent plusieurs volets :

- Le soutien et l'accompagnement des programmes existants en région, y compris dans le domaine viticole...
- La définition et la promotion des types d'opérations du FEADER favorables au maintien des continuités écologiques, avec :
    - L'intégration des enjeux de TVB et la définition d'opérations favorables à la prise en compte de ces enjeux lors de la définition des projets agro-environnementaux et climatiques ;
    - L'accompagnement et l'incitation à l'émergence de projets agro-environnementaux et climatiques dans les espaces à enjeux pour la TVB.
- La promotion de bonnes pratiques agricoles volontaires en faveur de la TVB.

	1.2 Développer la prise en compte de la biodiversité dans les systèmes de production sylvicoles
Motivation de l'objectif du plan d'action	Le Master plan de la filière forêt-bois, le développement des énergies renouvelables vont amplifier les besoins en bois énergie et bois construction à court/moyen termes et renforcer les pressions liées aux prélèvements de la ressource dans les forêts régionales, publiques et privées. Cette pression risque d'impacter la biodiversité forestière spécifique au détriment de ce qui lui est indispensable : la préservation des sols forestiers, le maintien d'îlots de sénescence et bois morts, la préservation de mares et ruisseaux intraforestiers, les lisières et ourlets forestiers. De plus, le développement des prélèvements et leurs infrastructures risquent d'affaiblir les capacités de résilience des écosystèmes forestiers au changement climatique et d'accroître le dérangement de la faune et la disparition d'une flore fragile. Pour faire face aux besoins à venir, il importe d'augmenter la ressource en bois par une **gestion durable des forêts et des arbres hors forêt**, sur le territoire rural. Il est de plus essentiel de garantir la plantation d'essences diversifiées et indigènes adaptées aux conditions pédoclimatiques de la région.
Publics cibles principaux	ONF, CRPF, Syndicats des propriétaires forestiers privés, communes détentrices de forêts communales, professionnels de la filière forêt bois, PNR
Partenaires principaux	ONF, CRPF, professionnels de la filière forêt bois, PNR, Chambre d'agriculture régionale.
Indicateurs de suivi	Surfaces de forêts non exploitées, surfaces d'îlots de sénescence et de bois morts, surfaces des lisières forestières préservées et restaurées, ml de haies plantées, nombre de plans territoriaux de gestion durable de l'arbre hors forêt.
Propositions de mise en œuvre	
Mise en place de mesures favorisant la biodiversité forestière et l'agroforesterie dans le prochain FEADER (2021-2027) Appui des territoires à la mise en place de plans de gestion durable de l'arbre hors forêt	

Recommandations
Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**
Comme pour les espaces agricoles, les milieux forestiers jouent un rôle prépondérant dans la TVB régionale. Bien qu'il existe peu d'outils volontaires et contractuels à disposition du monde forestier pour la préservation de la biodiversité, cette problématique peut être intégrée dans les différents dispositifs en faveur d'une gestion forestière durable. Les actions du SRADDET en faveur de la conservation des composantes de la TVB en milieux forestiers viseront principalement l'accompagnement et le soutien des acteurs engagés volontairement dans : • La promotion de la certification forestière comme outil de gestion durable des forêts ; • La promotion des documents de gestion durable des forêts, notamment pour les propriétés qui n'ont pas l'obligation de s'en doter (Code de bonnes pratiques sylvicoles, Règlement-type de gestion, Plan simple de gestion volontaire) ; • La promotion de pratiques sylvicoles favorables à l'accueil de la biodiversité : choix d'essences adaptées aux stations et exploitation forestière respectueuse du patrimoine naturel, diversité des essences et de la structure verticale des peuplements, maintien d'arbres morts, à cavités ou sénescents, création d'îlots de sénescence et/ou de vieillissement, préservation des zones humides et milieux aquatiques, maintien de secteurs de lisière, maintien de l'ambiance forestière, gestion durable des peupleraies… • La promotion de la mise en œuvre de dispositifs d'évaluation et de suivi de la biodiversité en forêt, tels que l'Indice de Biodiversité Potentielle (IBP) développé par le réseau des CRPF ; • La reconnaissance de l'importance pour la TVB de préserver « les éléments de paysage » dont font partie les arbres isolés, têtards, vergers, l'agroforesterie...

	1.3 Maintenir ou restaurer la trame verte et bleue dans la planification et sur le terrain
Motivation de l'objectif du plan d'action	Certaines politiques publiques contribuent à accroître les pressions sur la biodiversité, comme la fragmentation des habitats, la surexploitation, la propagation des espèces exotiques envahissantes ou les pollutions. Souvent, le renforcement de la cohérence aux différentes échelles de territoire permet de réduire une partie de ces atteintes sans modifier les objectifs de ces politiques publiques. La Trame verte et bleue (TVB) constitue un outil de préservation de la biodiversité visant à intégrer les enjeux de maintien et de renforcement de la fonctionnalité des milieux naturels dans les outils de planification et les projets d'aménagement. Elle vise ainsi à freiner l'érosion de la biodiversité résultant de l'artificialisation et de la fragmentation des espaces, en particulier par la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, afin que les populations d'espèces animales et végétales puissent se déplacer et accomplir leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos...) dans des conditions favorables. Ainsi, par exemple, doit-on s'assurer de la cohérence entre les différents documents de planification et d'urbanisme (stratégies, schémas, plans) existants au niveau territorial. Cette cohérence passe notamment par un partage des bonnes pratiques, une véritable évaluation environnementale qui prend en compte la biodiversité et des instruments économiques performants. Chacun à son niveau de responsabilité et de subsidiarité doit s'engager sur ces principes de façon claire et ambitieuse.
Publics cibles principaux	Collectivités en charge de la planification et de projets d'aménagements, porteurs de projet associatifs et/ou environnementaux, particuliers et entreprises
Partenaires principaux	Collectivités territoriales, services de l'Etat, porteurs de projet
Indicateurs de suivi	A construire collectivement
Propositions de mise en œuvre	
Animation d'un réseau d'acteurs de planification sur le sujet de la biodiversité. Mise en œuvre des priorités et objectifs du SRADDET. Suivi/observations des dispositifs favorables à la trame verte et bleue au niveau local.	

Recommandations

Concernant la séquence éviter-réduire-compenser"
Il est rappelé que, concernant les impacts sur l'environnement, la séquence "éviter-réduire-compenser" s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives et de leurs autorisations.
Il est recommandé d'identifier des mesures adaptées pour l'entretien des zones de compensation traitées en jachères, bordures de cours d'eau, pour permettre notamment la reproduction des espèces et leurs déplacements en période d'activité.
Il est recommandé que l'ouverture des sites retenus par les mesures compensatoires aux activités de nature soit étudiée en lien avec les fédérations de représentation des usagers.
La charte co-signée par l'Etat, la Région et la Chambre régionale d'agriculture rappelle l'importance de l'évitement et de la nécessaire concertation en amont des projets.

Concernant les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)
Le SRADDET rappelle l'importance du rôle de « porter à connaissance » des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) auprès des élus et des acteurs de l'aménagement du territoire. Toutefois, les ZNIEFF sont de vastes entités écologiques, aux enjeux parfois diffus au sein du zonage, et hétérogènes entre zonages. Cela justifie de ne pas généraliser leur prise en compte dans les réservoirs de biodiversité au niveau régional. Par ailleurs, est ressortie de la concertation la nécessité de poursuite des mises à jour des inventaires pour certains anciens zonages.
Cependant, en ce qu'elles participent à mettre en en évidence la diversité biologique dans les territoires, le SRADDET incite les acteurs locaux à mesurer la pertinence de leur prise en compte dans la définition des continuités écologiques locales.

Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**

Cet objectif vaut action au titre du plan d'action stratégique du SRADDET.
Tel qu'il a été défini dans le code de l'environnement, le dispositif national sur la trame verte et bleue s'articule autour de trois échelles spatiales : l'échelle nationale, l'échelle régionale (avec le SRADDET) et l'échelle locale, avec la double nécessité de décliner le SRADDET et de prendre en compte les continuités écologiques dans les documents de planification des collectivités (L.371-3 du code de l'environnement, ainsi que L.121-1 et R.123-11 du code de l'urbanisme) : SCOT, PLU(i), cartes communales, charte de Parc naturel régional.
Ces différents volets de l'intégration de la TVB et de la déclinaison du SRADDET nécessitent un accompagnement des acteurs concernés (collectivités, élus, bureaux d'études, services de l'État).

La mise en œuvre un dispositif d'accompagnement à la prise en compte de la TVB et du SRADDET dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, Carte communale), pourrait se concrétiser par :

- La production et/ou la mise à disposition de documents d'explications sur la prise en compte de la TVB dans les documents d'urbanisme (guides méthodologiques);
- La rédaction et la diffusion de documents de préconisations encadrant la prise en compte de la TVB et la déclinaison du SRADDET dans les documents d'urbanisme :
    - Avec association des socio-professionnels lors de la rédaction de ces doctrines (représentants du monde agricole, du monde sylvicole, du monde cynégétique, des carriers et autres gestionnaires d'infrastructures) ;

- L’organisation de formations à destination des différents acteurs impliqués dans cette thématique (services de l’Etat, bureaux d’études, agences d’urbanisme, collectivités...) ;
- L’intégration d’éléments sur la TVB dans les porter-à-connaissance,
- La rédaction et la diffusion de modèles de cahier des charges pour les études de déclinaison locale du SRADDET dans un document d’urbanisme ;
- L’accompagnement technique de la réalisation d’études locales sur la TVB ;

	1.4 Agir contre la fragmentation et respecter les objectifs de consommation foncière
Motivation de l'objectif du plan d'action	La fragmentation des espaces naturels pèse sur la biodiversité par la présence de barrières difficilement franchissables, principaux cours d'eau et grandes voies de transport terrestre, et par la baisse des surfaces des espaces non fragmentés. La fragmentation des espaces semi-naturels progresse régulièrement, tandis que la surface totale des milieux naturels et agricoles terrestres diminue. Face à la perte constatée de biodiversité, et dans l'objectifs de l'enrayer, agir contre la fragmentation et en faveur d'une consommation foncière raisonnée constitue une réponse essentielle.
Publics cibles principaux	Collectivités en charge de la planification et de projets d'aménagements, porteurs de projet associatifs et/ou environnementaux, particuliers et entreprises
Partenaires principaux	Collectivités territoriales, services de l'Etat, porteurs de projet
Indicateurs de suivi	A construire collectivement

Propositions de mise en œuvre

Ces propositions seront à construire dans le cadre d'une concertation dans la cadre de la mise en œuvre de la SRB et en lien avec les dynamiques régionales initiées autour des problématiques foncières, notamment en lien avec le SRADDET et la déclinaison régional du plan d'action national en faveur de la biodiversité.

Recommandations

-

Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**

Préserver et maintenir les espaces agricoles menacés de disparition ou de fragmentation
Les espaces agricoles sont parfois soumis à de fortes pressions qui les menacent de disparition ou de fragmentation, et notamment les espaces agricoles périurbains qui subissent les effets de

l'urbanisation, des aménagements... Or, du bon état et de la bonne fonctionnalité des espaces agricoles dépend le bon état des continuités écologiques dont ils sont le support.

Il s'agit alors parfois de s'assurer du maintien de la vocation agricole de certains espaces, ce par le biais de :

- La mobilisation des outils du foncier agricole

Afin de préserver les espaces agricoles supports de TVB, de nombreux outils fonciers (exemples : PAEN, ZAP…) existent et peuvent être mobilisés autant que de besoin pour soustraire ces espaces à toute modification de sa vocation première de production pour mieux les préserver. Ces outils sont à ce jour peu utilisés parce que peu connus et valorisés. Il s'agit ainsi de communiquer sur ceux-ci afin de permettre aux acteurs de se saisir de ces outils s'ils le jugent opportun.

- L'intégration de l'enjeu relatif aux activités agricoles dans les documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme (SCOT et PLU) sont à même de pouvoir définir les secteurs à enjeux et les préserver, au travers de leur volet réglementaire. Pour ce faire, la réalisation d'un diagnostic agro-environnemental avancé alimentant les parties de diagnostic et d'évaluation environnementale peut utilement nourrir les réflexions et les échanges avec l'ensemble des acteurs du territoire pour le développement d'un projet final équilibré et concerté.
L'implantation des bâtiments agricoles doit pouvoir bénéficier d'une certaine souplesse, notamment dans les zones d'élevage, déjà bien impactées économiquement.

Etude de la fragmentation du réseau écologique régional et restauration de la perméabilité écologique des obstacles à la continuité écologique créés par les infrastructures

Dans le SRADDET, seuls des obstacles et sources de fragmentation « potentiels » ont été identifiés, par simple croisement entre les composantes identifiées et les principales sources de fragmentation possibles (infrastructures de transport notamment). Il paraît nécessaire de préciser cette identification des sources de fragmentation (aspect quantitatif) et d'en évaluer l'importance (aspect qualitatif). Ce travail serait à compléter par un inventaire et une évaluation de l'efficacité des dispositifs existants pour améliorer la perméabilité écologique des infrastructures, principalement les passages à faune. L'ensemble de cette action permettrait d'identifier précisément les besoins d'amélioration des passages existants, d'aménagement d'autres dispositifs utilisables pour le franchissement de la faune (chemin agricole, passage de cours d'eau...) et d'éventuelle création de nouveaux dispositifs.

	2.1 Maintenir et restaurer les milieux et leur fonctionnalité
Motivation de l'objectif du plan d'action	La préservation du patrimoine naturel suppose la prise en compte des trois notions suivantes, tant pour la délimitation des périmètres pertinents d'intervention sur un site, que pour la préservation d'espaces de circulation des espèces. • Chaque individu (notamment pour les espèces animales) doit accéder aux habitats nécessaires pour accomplir son cycle vital (reproduction, élevage des jeunes, nourrissage, gîte…). • Chaque population doit disposer d'un territoire suffisamment vaste pour le maintien d'un nombre minimal d'individus nécessaires à la reproduction, mais aussi des possibilités d'échanges avec les populations voisines. • Un milieu naturel s'inscrit dans un réseau d'échanges avec les milieux proches (ex. : le lit du cours d'eau ne peut être dissocié des milieux riverains (ripisylve, zones humides), un massif dunaire est le résultat de la dynamique entre dune blanche/dune grise/dépression arrière-dunaire…) : c'est l'espace de fonctionnalité. Par ailleurs, cette préservation doit être raisonnée en fonction des menaces qui s'exercent sur le patrimoine naturel et la biodiversité : • les changements climatiques, • la fragmentation ou la destruction d'habitats, • la surexploitation de certains espaces ou espèces, • les conséquences de certains usages, • la prolifération d'espèces envahissantes. Pour cela, il convient d'utiliser les outils existants de préservation et de restauration de manière raisonnée site par site, en fonction des caractéristiques des milieux, habitats, espèces à préserver et surtout des enjeux et des menaces. Ce point est également à mettre en lien avec le maintien et la restauration de la trame verte et bleue, ainsi qu'avec les actions visant à agir contre la fragmentation.
Publics cibles principaux	Collectivités territoriales (Départements, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, communes,…), Etablissements Publics à Caractère Administratif (Associations syndicales de propriétaires), associations reconnues d'utilité publique,…
Partenaires principaux	Fédérations de chasse et des Associations Agréées pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques, Conservatoires des sites,

	Conservatoire Botanique National de Bailleul, Etablissements Publics Territoriaux de Bassin, Départements, Communautés de communes, Syndicats de rivière et de bassin versant, , Agence Française de la Biodiversité, Agences de l'eau, services de l'Etat...
Indicateurs de suivi	Linéaires de cours d'eau restaurés (mètres) Linéaires de cours d'eau décloisonnés (mètres) Superficie d'espaces naturels restaurés (hectares)

Propositions de mise en œuvre

Les propositions d'action à mettre en œuvre sont à approfondir dans le cadre de la SRB et feront l'objet d'une concertation ultérieure.

Recommandations

Les activités permettant de favoriser le maintien et le fonctionnement des espaces de nature, des corridors et des réservoirs, doivent pouvoir être maintenues et pérennisées.
Identifier des mesures adaptées pour l'entretien des zones de compensation traitées en jachères, bordures de cours d'eau, pour permettre notamment la reproduction des espèces et leurs déplacements en période d'activité.

Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**

La bonne fonctionnalité d'un réseau écologique nécessite en premier lieu la conservation de ses « réservoirs de biodiversité» et les continuités entre ces réservoirs. Pour la TVB identifiée dans le SRADDET, ces « réservoirs», font l'objet pour partie, de politiques et actions de préservation déjà en vigueur, qu'il paraît nécessaire de maintenir, voire de renforcer, afin d'assurer la pérennité de leur fonction de réservoirs de biodiversité :

- politiques existantes de préservation des espaces à forte valeur écologique de la région : réserves naturelles nationales et régionales, réseau Natura 2000, actions des conservatoires des espaces naturels et des autres associations naturalistes, actions des parcs naturels régionaux, plan national d'action en faveur des milieux humides, actions des Départements à travers les politiques Espaces Naturels Sensibles...
- Outre leur pérennisation, une plus grande mise en cohérence de ces différentes politiques, notamment dans une logique de mise en réseau des sites protégés, serait à développer. Cette action vise à poursuivre la mise en place de plans de gestion multi-sites ou inter-sites, permettant de mener une gestion conservatoire homogène et cohérente entre plusieurs espaces naturels. L'articulation du SRADDET avec la politique de gestion de sites naturels menée par les conservatoires d'espaces naturels, ou avec le développement de politiques sur les espaces naturels sensibles (ENS) serait à étudier.

Recommandations relatives à la sous-trame littorale

Le SRADDET propose de :

- Poursuivre la préservation et la gestion des milieux naturels du littoral, la mise en valeur des paysages et l'organisation de l'accueil du public,
- Anticiper l'évolution des milieux naturels, des habitats et des espèces inféodés au littoral par l'adaptation des plans de gestion des sites naturels en cohérence avec la qualité des paysages, l'accueil du public, la sensibilité aux risques et l'aménagement des territoires littoraux ,
- Accompagner l'évolution du rivage et l'adaptation du littoral par l'organisation des activités et du foncier, dans les secteurs non urbanisés à fort enjeu paysager et environnemental, soumis un aléa submersion-érosion fort, en lien avec les collectivités, usagers et propriétaires,
- Contribuer à la prévention des risques dans les secteurs urbanisés soumis à un risque important d'érosion-submersion par la restauration des ouvrages et des milieux naturels à l'échelle des bassins de risques et des ensembles naturels, baies, estuaires , cordons dunaires.

Recommandations relatives à la sous-trame des cours d'eau :

1 - <u>Pour les cours d'eau réservoirs</u>, le SRADDET incite à :

- Maintenir ou restaurer la continuité piscicole et sédimentaire conformément à l'article L.214-17 alinéa 2° du code de l'environnement par la suppression ou l'aménagement a minima piscicole des ouvrages en travers du lit mineur (seuils, barrages) en tenant compte des enjeux liés aux activités humaines;
- Maintenir et favoriser une occupation du sol permettant une filtration des matières en suspension liées au ruissellement en tenant des compte des enjeux liés aux activités humaines. Lorsque cela est possible, privilégier le maintien ou la restauration de prairies, le maintien ou la restauration des haies et boisements, favoriser la non-imperméabilisation des sols et la gestion par infiltration des eaux pluviales

2 - <u>Pour les cours d'eau réservoirs et corridors</u>, le SRADDET incite à :

- Préserver au maximum la continuité latérale sur la zone de débordement du cours d'eau (zone d'expansion des crues), en respectant la zone de mobilité fonctionnelle du cours d'eau si elle existe,
- Eviter l'artificialisation des milieux et en préservant au maximum les zones humides contiguës identifiées ou à identifier (voir également sous trame milieux humides) : préservation de cet espace dans les documents d'urbanisme.
- Restaurer la continuité latérale dans le cadre de projets de restauration de cours d'eau, lorsque les conditions techniques le permettent (ex : suppression des merlons de curage, restauration d'annexes alluviales, remise du lit mineur en fond de vallée, diversification du lit mineur par reméandrage, etc.) ;
- Maintenir et développer la ripisylve lorsque cela est possible et pertinent.

Recommandations relatives à la sous-trame boisée

Le SRADDET propose de :

- Eviter prioritairement la fragmentation et l'isolement des massifs forestiers dans le cadre de l'urbanisation et de création de nouvelles infrastructures de transport.
- Apporter des réponses pragmatiques et réalistes favorisant le franchissement par la faune des infrastructures créées ou existantes sur des secteurs de forte mortalité animale.
- Favoriser une sylviculture respectueuse des continuités écologiques et de la biodiversité, notamment par le maintien ou la création des îlots de sénescence et de vieillissement, la diversité des classes d'âge et des essences et la création de milieux connexes fonctionnels (mares, lisières et ourlets intra ou périforestiers, clairières, prairies intra forestières, landes…).

Le SRADDET encourage à :

- garantir une exploitation forestière respectueuse de l'environnement par la préservation des sols et par l'optimisation à l'échelle territoriale du réseau de desserte,
- favoriser les essences indigènes adaptées aux contextes biogéographiques et tenant compte de l'évolution des phénomènes climatiques par la valorisation des outils existants (entre autre catalogue des stations, etc),

Le SRADDET rappelle que :

- les continuités forestières doivent éviter le mitage des terres agricoles et ne doivent pas se mettre en place au détriment de milieux semi-naturels ouverts tels que les pelouses, les landes, les prairies mésotrophiles, les milieux dunaires ou les zones humides ouvertes.
- dans les zones peu boisées, les continuités doivent favoriser les haies denses, larges et hautes comprenant des arbres de haut jet ou des arbres têtards, le maintien de lisières larges et étagées à structure complexe (avec ourlets, bas-fourrés, pré-manteaux et pré-bois), la mise en place de zones tampons.
- Les continuités intra-forestières concernent les végétations des cours d'eau intra forestiers, des mares ou zones humides, la mise en place d'une densité suffisante de bois morts ou d'îlots de sénescence, la création de milieux connexes ouverts ou semi-ouverts (clairières, sentiers, layons) et leurs végétations associées.
- l'équilibre entre les réservoirs et corridors forestiers, et notamment le choix d'essences feuillues ou résineuses lorsqu'il s'agit de renouveler des peuplements, est assuré au bon niveau dans le cadre des aménagements forestiers (forêts publiques) et des plans simples de gestion (forêts privées), en application du Code forestier.

Recommandations relatives à la sous-trame des milieux ouverts / Pelouses et landes

Le SRADDET recommande de :

- Contenir au maximum le développement de ligneux et limiter/proscrire les nouvelles plantations et tout éventuel aménagement paysager (sur terril notamment),
- Permettre le maintien et le développement d'un usage agricole extensif ou à défaut, d'une gestion extensive (pâturage le plus souvent, fauche notamment - les modalités de l'activité sont à adapter site à site au regard des enjeux en présence),
- Eviter toute action visant à accroître la fertilité des sols (apports de terres végétales, amendements minéraux et/ou organiques),
- Eviter autant que de possible l'artificialisation et l'exploitation des sols sur ces espaces,
- Pour les sites ayant fait ou faisant l'objet d'une exploitation, accompagner les industriels afin de permettre une exploitation, un aménagement et une restitution du site qui permettent une expression optimale du patrimoine naturel spécifique de ces milieux particuliers.

Concernant les pelouses calcicoles, le SRADDET recommande de :

- Favoriser la restauration des pelouses en voie de fermeture ou à un stade avancé de fermeture
- Favoriser la connectivité des milieux et la perméabilité de la sous-trame par une gestion adaptée des espaces suivants : les bords de routes, notamment des routes longeant les coteaux et les boisements calcicoles et le long des itinéraires favorables au développement de végétations calcicoles, les lisières de boisement (en permettant notamment le développement de lisières herbacées le long de ceux-ci, principalement dans le cas des boisements calcicoles), les chemins ruraux (en conservant et entretenant un réseau fonctionnel).

Concernant les landes et pelouses acidiphiles, le SRADDET recommande de :

- lorsque cela est possible, favoriser l'ouverture et l'agrandissement des clairières dans les systèmes forestiers sur sols argileux acides, sur sables siliceux, et sur les formations résiduelles à silex,

- Favoriser la connectivité intra au sein de chaque réseau de lande.

Recommandations relatives à la sous-trame des milieux ouverts / Bocages et prairies

Le SRADDET encourage :

- le maintien, le développement et la restauration d'un maillage d'infrastructures agro-écologiques (haies, bosquets, mares, fossés, …),
- le maintien, voir la restauration les connectivités au sein des principaux secteurs de bocage si cela est possible, en lien étroit avec la profession agricole lorsqu'elle est concernée.

Pour permettre le maintien d'une certaine connectivité entre les espaces prairiaux/herbagers en zone de plaine, le SRADDET propose de s'appuyer sur :

- Les éléments structurants du paysage tels que chemins ruraux, talus, délaissés des infrastructures routières,
- Les espaces publics,
- Les lisières forestières et les bordures de cours d'eau non plantées pour favoriser la perméabilité de ces espaces et y développer des pratiques favorables à la biodiversité ordinaire et/ou remarquable.

Recommandations relatives à la sous-trame des milieux humides

Le SRADDET incite à :

- Préserver et restaurer au maximum les fonctions hydrologiques et hydrogéologiques des continuités écologiques humides majeures et zones humides « ponctuelles » existantes.
- Eviter au maximum leur destruction par drainage/comblement, par reboisement, …
- Lutter au maximum contre l'eutrophisation des zones humides (limiter les intrants, favoriser les pratiques de fauche exportatrice, etc).
- Travailler au maintien/rétablissement des mares et des résurgences,
- Reprendre au titre des zones humides les éléments favorables à la préservation et à la restauration des continuités latérales et longitudinales des systèmes alluviaux exposés dans la partie dédiée à la sous-trame des cours d'eau,
- Reprendre au titre des prairies humides les éléments favorables aux prairies exposés dans la partie dédiée à la sous-trame des milieux ouverts.

	2.2 Reconquérir et restaurer la biodiversité des chemins ruraux de sorte à favoriser la biodiversité ordinaire
Motivation de l'objectif du plan d'action	Afin que les chemins ruraux puissent assurer un rôle de connexions entre les milieux sources de biodiversité, il convient d'assurer la continuité d'un maillage de haies boisées et d'espaces naturels associés. La politique régionale devra s'appuyer : • sur un état des lieux à réaliser, quantitatif et qualitatif des chemins ruraux, avec une approche des services rendus à la biodiversité et/ou de la fonctionnalité des écosystèmes (diversité des milieux associés, connectivité…) ; • sur une stratégie de restauration et de replantation conduite en concertation avec les professions agricole et forestière. Les programmes de replantation devront s'appuyer sur une approche globale du territoire de proximité (cohérence et continuité des plantations) et un choix d'essences locales et variées.
Publics cibles principaux	Communes, EPCI, agriculteurs, propriétaires fonciers
Partenaires principaux	Etat, Région, Chambres d'agriculture, Conseils Départementaux, associations d'usagers de la nature, fédérations de chasse, …
Indicateurs de suivi	• Avancement de l'état des lieux ; • Nombre de diagnostics par an ; • Nombre de projets de plantation instruits par an.
Propositions de mise en œuvre	
Les Conseils départementaux ont d'ores et déjà adopté des politiques départementales de protection et de reconquête des chemins ruraux via les PDIPR. La Région, les fédérations de chasse, les Chambres d'agriculture, certaines associations, mènent, dans leur domaine de compétence respectif, des recherches ou des actions qu'il conviendrait d'enrichir, de valoriser et de mettre en réseau.	
Recommandations	
-	
Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**	
Objectif valant action au titre du plan d'action stratégique du SRADDET	

	2.3 Agir pour la conservation des espèces menacées
Motivation de l'objectif du plan d'action	Certaines espèces de faune et de flore sauvages sont particulièrement menacées, soumises à des pressions variées et aux conséquences du dérèglement climatique. Ces menaces peuvent conduire à la raréfaction, voire à l'extinction de telles espèces, sur tout ou partie des territoires qui les hébergent. L'état de conservation de ces espèces est considéré comme mauvais ou défavorable lorsque les paramètres qui conditionnent leur dynamique ou qui évaluent la quantité et la qualité de leurs habitats se dégradent à un niveau tel que la viabilité de leurs populations sur le long terme est remise en cause. Le territoire régional accueille une part importante des espèces végétales et animales sauvages présentes en France métropolitaine. Certaines d'entre elles se caractérisent par leur rareté. D'autres, plus communes et présentes dans les espaces de nature dite "ordinaire", jouent un rôle important dans le fonctionnement des milieux et participent aux services écosystémiques. Les Hauts-de-France ont à ce titre une responsabilité particulière concernant la préservation de son patrimoine naturel. Or, des travaux d'inventaire ciblés sur certains groupes taxonomiques permettent de mettre en évidence un recul de la biodiversité, tant dans sa composante dite « remarquable » que dans sa composante « ordinaire ».
Publics cibles principaux	Acteurs de la biodiversité, grand public, scolaires, ...
Partenaires principaux	Services de l'Etat, collectivités territoriales, associations environnementalistes, fédérations des chasseurs et des pêcheurs, partenaires scientifiques et universitaires
Indicateurs de suivi	A construire collectivement
Propositions de mise en œuvre	
Les travaux à venir dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie régionale biodiversité viendront préciser le cadre des actions mise en œuvre en région en faveur de la protection des espèces menacées. Les pistes d'actions à réfléchir portent notamment sur : - Des actions renforcées de préservation des espèces sauvages, - Des actions en faveur de la préservation de la biodiversité domestique et cultivée, - Autres actions à développer	
Recommandations	
-	

	2.4 Anticiper les effets du changement climatique sur le patrimoine naturel
Motivation de l'objectif du plan d'action	L'anticipation des effets du changement climatique sur le patrimoine naturel en Hauts-de-France signifie notamment de : - mieux identifier les effets du changement climatique sur la biodiversité remarquable et "ordinaire", ainsi que les conséquences pour les services qu'elle rend et pour les activités humaines liées - identifier les outils et pratiques de gestion favorisant l'adaptation des espèces et la résilience des milieux naturels et semi-naturels ; - faire de la biodiversité un moyen d'atténuation et d'adaptation au changement climatique pour les activités humaines. Les travaux de l'observatoire Climat des Hauts-de-France le montrent, le changement climatique est en cours : augmentation régulière des jours comptant de fortes précipitations, de la température moyenne annuelle, du niveau de la mer, … et les projections indiquent que cette tendance devrait se confirmer. Ces changements de conditions climatiques ont des incidences sur les espèces, provoquant des modifications des aires de répartition, des tailles de population, des périodes de migration ou de reproduction… Ils modifient également les écosystèmes et par mécanisme de cause à effet les services écosystémiques rendus. Cela a des conséquences sur les activités humaines (sécheresse et stress hydrique, inondations s'accroissant, nouvelles maladies et invasions biologiques, …). La biodiversité doit ainsi être envisagée comme un moyen d'atténuation des effets du changement climatique, en s'appuyant notamment sur les solutions fondées sur la nature.
Publics cibles principaux	Collectivités locales, monde économique, agricole et forestier, partenaires de la recherche et enseignement, tissu associatif, services de l'Etat.
Partenaires principaux	Collectivités locales, monde économique, agricole et forestier, partenaires de la recherche et enseignement, tissu associatif, services de l'Etat.
Indicateurs de suivi	A construire collectivement

Propositions de mise en œuvre
Les travaux à venir dans le cadre de la Stratégie régionale biodiversité viendront préciser les actions à mettre en oeuvre en région en faveur de l'anticipation des effets du changement climatique sur le patrimoine naturel. Les pistes d'actions à réfléchir portent notamment sur : - Des actions de veille et de suivi pour mieux connaître et prévoir, pouvant s'appuyer sur des outils, dispositifs acteurs, indicateurs, réseaux, déjà existants ou à constituer. - Des actions qui envisagent la biodiversité comme une solution à l'adaptation et à l'atténuation des effets du changement climatique, que ce soit en terme de stockage carbone, de nature en ville, en faveur d'une agriculture et d'une production forestière résiliente, … - Des actions en faveur d'écosystèmes et d'espèces plus résilients - Autres actions à développer
Recommandations
-

	2.5 Lutter contre les espèces exotiques envahissantes
Motivation de l'objectif du plan d'action	Une espèce exotique envahissante, aussi appelée " espèce invasive ", est une espèce (animale ou végétale) introduite par l'Homme, volontairement ou fortuitement, et dont l'implantation et la propagation menacent les écosystèmes, les habitats ou les espèces indigènes avec des conséquences écologiques et/ou économiques et/ou sanitaires négatives (*définition muséum national d'histoire naturelle*). Les espèces exotiques envahissantes, l'une des cinq grandes causes du recul de la biodiversité à l'échelle mondiale, poursuivent leur développement dans les Hauts-de-France. Ce constat est problématique à plusieurs titres. En effet, ces espèces entraînent ou amplifient des déséquilibres écologiques, impactant notamment les espèces indigènes, le fonctionnement des écosystèmes et les services qu'ils rendent, et les activités humaines. De plus, une fois l'espèce installée, la lutte s'avère complexe car très difficile et coûteuse. C'est par exemple le cas de la renouée du Japon aujourd'hui présente dans toute la région : sa capacité à se multiplier ainsi que la densité de son feuillage empêche le développement d'autres espèces.
Publics cibles principaux	Collectivités territoriales et leurs groupements, État et établissements publics, Organismes et exploitants agricoles et forestiers, Organismes relatifs à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, Organismes relatifs aux secteurs de l'industrie et des services, Gestionnaires d'espaces protégés, Organismes de recherche scientifique et de développement
Partenaires principaux	Collectivités territoriales et leurs groupements, État et établissements publics, Organismes et exploitants agricoles et forestiers, Organismes relatifs à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, Organismes relatifs aux secteurs de l'industrie et des services, Gestionnaires d'espaces protégés, Organismes de recherche scientifique et de développement
Indicateurs de suivi	-à construire collectivement
Propositions de mise en œuvre	

- Assurer une veille permanente sur les espèces exotiques envahissantes afin, notamment, d'être en capacité d'intervenir le plus précocement possible sur les stations existantes
- Réaliser et diffuser des guides de bonnes pratiques pour la prévention de l'apparition de nouvelles stations d'espèces exotiques envahissantes, la conduite de chantiers de contrôle, et assurer des actions d'information, sensibilisation et formation à destination de divers
- Conduire des interventions précoces de contrôle des stations d'espèces exotiques envahissantes afin d'essayer de supprimer ces stations le plus tôt possible
- Encourager les actions de lutte contre ces espèces

Recommandations

Si besoin, définir des éléments qui participeraient à la réalisation de l'objectif, en dehors des cadres de mise en œuvre précédemment évoqués.

Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**

Objectif valant action au titre du plan d'action stratégique du SRADDET

	3.1 Développer les territoires engagés pour la nature
Motivation de l'objectif du plan d'action	Le dispositif « Territoires Engagés pour la Nature» (TEN) vise à faire émerger, reconnaître et accompagner l'engagement de collectivités territoriales de niveau infra-départemental qui présentent des projets de territoire en faveur de la biodiversité. Cette initiative nationale, relayée à l'échelle régionale peut donner une visibilité plus grande et une reconnaissance aux territoires de niveau infra-départemental qui intègrent les enjeux liés à la biodiversité, concourant ainsi à la dynamique régionale et nationale. En effet, de nombreuses collectivités ont défini des stratégies et plans d'actions en faveur de la biodiversité de leur territoire, souvent en partenariat avec les acteurs de leur territoire. D'autres souhaitent s'engager dans une dynamique, qu'il convient de valoriser. Un mécanisme de labellisation au niveau régional puis national sera mis en place afin de créer, renforcer ou valoriser les dynamiques à l'échelle locale concourant aux stratégies régionales (SRB, SRADDET, SDAGEs…) et nationale en faveur de la biodiversité.
Publics cibles principaux	Collectivités locales infra départementales
Partenaires principaux	Etat, Région, AFB, Agences de l'eau, Départements le cas échéant
Indicateurs de suivi	nombre de collectivités labelisées
Propositions de mise en œuvre	
Le dispositif sera mis en œuvre au niveau régional par l'Etat, l'AFB, la Région, les Agences de l'eau et le cas échéant les Départements volontaires, sur la base d'orientations partagées nationales. La Région sera particulièrement attentive aux stratégies déployées incluant la nouvelle volonté régionale de reconquête des chemins ruraux en faveur de la biodiversité.	
Recommandations	

	3.2 Favoriser la mise en place de projets et d'activités relatifs à la biodiversité
Motivation de l'objectif du plan d'action	Que ce soit dans les sphères publiques ou privées, dans la considération de biens marchands, non-marchands ou dans le développement des politiques publiques, les activités peuvent avoir un impact direct ou indirect sur la biodiversité. De la même manière, les consommateurs contribuent, au travers des types de produits qu'ils achètent (ex : produits locaux, saisonniers, obtenus avec pas ou peu d'intrants…), à conditionner les modes de production des biens de consommation. En cela, ils jouent un rôle sur l'exploitation durable des ressources naturelles et par la même sur le niveau d'influence voire de dégradation de la biodiversité. Cet objectif vise ainsi à renforcer la prise en compte de la biodiversité dans les projets des politiques publiques ou des entreprises et dans la sensibilisation et la communication auprès du citoyen.
Publics cibles principaux	Collectivités territoriales et leurs groupements, État et établissements publics, Organismes et exploitants agricoles et forestiers, Organismes relatifs aux secteurs de l'industrie et des services, Organismes relatifs à la société civile, Organismes d'accompagnement et d'éducation à l'environnement et au développement durable, Citoyens, …
Partenaires principaux	Collectivités territoriales et leurs groupements, État et établissements publics, Organismes et exploitants agricoles et forestiers, Organismes relatifs aux secteurs de l'industrie et des services, Organismes relatifs à la société civile, Organismes d'accompagnement et d'éducation à l'environnement et au développement durable, Citoyens, …
Indicateurs de suivi	A construire collectivement
Propositions de mise en œuvre	
Les travaux à venir dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie régionale biodiversité viendront préciser les actions en région en faveur de projets intégrant mieux la biodiversité : - Actions en faveur de produits valorisant la biodiversité dans les entreprises ou les administrations, - Actions d'accompagnement dans les projets des collectivités, entreprises et des consommateurs pour la prise en compte de la biodiversité, de l'économie circulaire, de sensibilisation, conseils et apports de	

connaissances, promotion de démarches innovantes, mise en œuvre de la séquence “Éviter, Réduire, Compenser ” sur le territoire de la région - Actions de mécénat privé en faveur de la biodiversité et des écosystèmes, - Mise en place de partenariats nouveaux - …
Recommandations
-

	3.3 Mobiliser le grand public en faveur de la biodiversité, favoriser une écocitoyenneté active, développer des actions de mobilisation régionale
Motivation de l'objectif du plan d'action	Les citoyens connaissent mal les espèces constituant leur patrimoine naturel régional. La Région favorisera la participation des habitants à des actions concrètes en faveur de la nature. Dans une quête de cohérence, elle définira, animera et coordonnera le réseau d'acteurs régionaux bénéficiant du soutien régional.
Publics cibles principaux	Grand public, scolaires
Partenaires principaux	Structures relais soutenues techniquement et/ou financièrement par la Région en contact direct avec le grand public (associations, collectivités, lycées,…), grands réseaux régionaux, Conseils départementaux, EPCI,…)
Indicateurs de suivi	Nombre de participants aux opérations d'envergure régionale. Diversité des partenaires associés.

Propositions de mise en œuvre

Mise en cohérence et soutien des réseaux d'acteurs en contact avec les habitants par

- le soutien aux projets associatifs concourant à l'intérêt régional,
- le développement et la structuration de réseaux locaux d'acteurs (associations, collectivités, établissements scolaires, entreprises,…) autour d'actions locales d'intérêt régional (plantations, sciences participatives, nettoyages,…) articulées avec des actions d'envergure régionale.

Développement d'actions de mobilisation d'envergure régionale.
Pour créer de nouvelles dynamiques partenariales locales entre acteurs d'horizons différents autour de projets concrets, rendre visible pour les habitants des opportunités d'actions et valoriser les initiatives des acteurs locaux, la Région s'appuiera sur la mise en place et/ou la coordination ou le soutien d'opérations d'ampleur régionale comme par exemple le « Festival de l'Arbre et des Chemins Ruraux » et l'opération « Hauts-de-France Propres ».

Sensibilisation des lycéens à la gestion durable des écosystèmes et faire des lycées des lieux d'exemplarité pour la gestion de la biodiversité
Le lycée est un carrefour éducatif de première importance, y compris pour l'éducation à l'environnement. Des premières initiatives ont été lancées dans la région. Un partenariat nouveau et ambitieux sera proposé aux lycées afin d'en faire des lieux d'exemplarité de la gestion de la biodiversité tout en permettant l'expérimentation pour la définition de nouvelles méthodes de gestion.

Recommandations
Les actions et dispositifs envisagés seront conçus avec une volonté de territorialisation afin de dynamiser l'appropriation locale des enjeux régionaux en s'appuyant notamment sur les grands réseaux d'acteurs régionaux.

	3.4 Conforter le réseau régional des gestionnaires d'espaces naturels
Motivation de l'objectif du plan d'action	Ce réseau a pour vocations principales de mutualiser les expériences et alimenter une réflexion stratégique et prospective sur des problématiques émergentes concernant le patrimoine naturel dans tous les domaines susceptibles de justifier de tels échanges : génie écologique, suivi/évaluation de la gestion, sensibilisation/éducation à la nature, ingénierie financière, réglementation/police de la nature, concertation et travail avec les acteurs locaux. Par ailleurs, ce réseau pourra faire bénéficier de la meilleure expertise possible l'ensemble des membres du réseau par la capitalisation des meilleures expériences du réseau. Des réseaux « thématiques » permettant de couvrir différents champs peuvent être envisagés, pour peu que leur nombre reste limité et coordonné à la dynamique générale.
Publics cibles principaux	Les gestionnaires des espaces naturels, collectivités territoriales et leurs groupements, associations.
Partenaires principaux	Collectivités territoriales et leurs groupements, État et établissements publics, Organismes et exploitants agricoles et forestiers, Organismes relatifs aux activités de pleine nature, Organismes naturalistes et sociétés savantes, Gestionnaires d'espaces protégés, Organismes de recherche scientifique et de développement, …
Indicateurs de suivi	-

Propositions de mise en œuvre

Les travaux à venir dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie régionale biodiversité viendront préciser le cadre des actions en région en faveur de la structuration d'un réseau des gestionnaires des espaces naturels.
Les pistes d'actions à réfléchir portent notamment sur :

- Favoriser les échanges et les croisements de compétences, dynamiser et mutualiser les retours d'expérience et connaissances entre les gestionnaires ;
- Traduire les retours dans des fiches-conseils à destination de différentes catégoriques de public ;
- Etudier l'opportunité de projets pluridisciplinaires transposables, tenant compte des attentes et des besoins de chacun.

Recommandations	
-	
	4.1 Poursuivre l'acquisition de données et l'observation de la biodiversité régionale, améliorer la connaissance relative aux espèces, aux milieux et aux continuités écologiques et développer l'observatoire de la biodiversité
Motivation de l'objectif du plan d'action	Aux plans international et national, le constat d'une baisse très forte de la biodiversité ordinaire et remarquable est alarmant. Il nécessite plus que jamais de développer la connaissance. Cet objectif vise à accompagner le réseau d'experts, institutionnels ou associatifs, professionnels ou bénévoles, qui contribue au renforcement de la connaissance sur la biodiversité régionale. Au-delà du renforcement de la connaissance, il apparait également nécessaire de poursuivre la connaissance sur de nouvelles approches de la biodiversité, comme par exemple l'évaluation économique des ressources ou les services fournis par les écosystèmes. La Région, en tant que chef de file, est incitée à poursuivre le travail engagé de longue date en matière de connaissance et d'observation de la biodiversité. Plusieurs acteurs régionaux mobilisent depuis de nombreuses années leur important réseau de bénévoles. Pour cela, il semble nécessaire de : - identifier les enjeux et besoins de connaissances nouvelles, - définir les besoins d'actualisation des données existantes, - mieux prendre en considération l'ensemble des acteurs de la collecte de données, - poursuivre la structuration des méthodes et moyens en faveur de la connaissance, notamment au travers de l'élargissement à l'ensemble du périmètre régional de l'observatoire régional de la biodiversité.
Publics cibles principaux	Structures produisant et/ou valorisant des données de connaissance de la biodiversité régionale.

Partenaires principaux	DREAL, Agences de l'Eau Artois Picardie et Seine Normandie, Agence Française de la Biodiversité, cellule technique de l'Observatoire Régional de la Biodiversité, Parcs naturels régionaux, Fédérations régionales et départementales de chasseurs et de pêche, Union Régionale des Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement, associations naturalistes,…
Indicateurs de suivi	Nombre de données collectées Nombres de données partagées Nombre de données consultées Nombre de bénévoles participants à l'acquisition des données de biodiversité

Propositions de mise en œuvre

La diversité d'acteurs sur le territoire régional, incite la Région et l'Etat à poursuivre et à développer l'acquisition et la valorisation des connaissances de la biodiversité régionale en

- contribuant à la mise en place d'une gouvernance partagée de l'acquisition et de la valorisation des données relatives à la biodiversité,
- soutenant techniquement et financièrement les grands acteurs régionaux et les associations de terrain dans la production et la mise en visibilité des données relatives à la biodiversité,
- développant ou en soutenant les nouveaux modes et technologies d'acquisition et de valorisation des données.

Recommandations

La coordination des acteurs et des actions pour une connaissance partagée de la biodiversité régionale passe impérativement par la construction et l'animation de bases de données interconnectées.

Au titre du **plan d'action stratégique SRADDET**

La définition des réservoirs de biodiversité du SRADDET a été conduite essentiellement selon deux approches : une approche liée aux zonages environnementaux existants. Il paraît nécessaire d'affiner la connaissance de la fonctionnalité de ces réservoirs au sein du réseau écologique régional.

Définir et mettre en œuvre un dispositif d'études des réservoirs de biodiversité du SRADDET, qui s'appuiera notamment sur les politiques publiques existantes, que sont :

- pour les zones Natura 2000, les suivis d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire ainsi que l'évaluation de l'état de conservation des sites ;
- les études prévues dans le cadre des Plans nationaux d'actions en faveur des espèces menacées (PNA).

Le pilotage de cette action concernera principalement l'articulation et la mise en cohérence de ces différentes études, ainsi qu'une analyse de leurs résultats permettant d'évaluer la fonction de ces différents sites en tant que réservoirs de biodiversité.
En complément des dispositifs existants, des travaux complémentaires seront à définir, tels que :

- la centralisation des études locales sur les zones humides ;
- la centralisation des études locales sur la TVB, qui sont susceptibles de préciser l'état de conservation des réservoirs de biodiversité identifiés dans le SRADDET ;
- une analyse plus précise de l'occupation du sol ;
- une étude de la fonctionnalité du réseau écologique.

La définition des corridors écologiques du SRADDET a été essentiellement conduite selon une approche cartographique. Il paraît nécessaire d'affiner la connaissance des corridors écologiques du SRADDET.

	5.1 Coordonner la stratégie régionale en faveur de la biodiversité
Motivation de l'objectif du plan d'action	La stratégie régionale biodiversité doit mobiliser l'ensemble des acteurs régionaux. Le comité régional de la biodiversité sera le lieu du suivi de la stratégie régionale.
Publics cibles principaux	Acteurs régionaux de la biodiversité
Partenaires principaux	Etat, office français de la biodiversité, agences de l'eau, régions
Indicateurs de suivi	A construire collectivement
Propositions de mise en œuvre	
- mise en place d'une gouvernance régionale de la biodiversité - s'appuyer sur le comité régional biodiversité - …	
Recommandations	
-	

	5.2 Diversifier et pérenniser les moyens
Motivation de l'objectif du plan d'action	La nécessité d'action en faveur de la biodiversité mobilise bien au-delà de la seule sphère publique. A ce titre, nombre d'entreprises se mobilisent dans ce sens à travers de nombreuses démarches et projets. Le champ du mécénat dépasse largement le seul champ de la biodiversité. Cet objectif vise à mieux faire connaitre les possibilités de mécénat en faveur de la biodiversité des Hauts-de-France. Cela nécessite une mise en synergie des acteurs pour organiser, structurer et développer les possibilités offertes par cette diversification financière.
Publics cibles principaux	entreprises, chambres consulaires.
Partenaires principaux	Etat, Région, collectivités locales, associations
Indicateurs de suivi	A développer
Propositions de mise en œuvre	
Mobiliser les acteurs économiques autour des enjeux liés à la biodiversité, structurer le soutien du mécénat en faveur d'actions concrètes de restauration et de préservation de la biodiversité.	
Recommandations	

ANNEXE 3

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



Atlas cartographique des continuités écologiques

#granddesseinhdf

LE GRAND DESSEIN
Hauts-de-France

La Trame Verte et Bleue (TVB) a pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles.

La trame verte et bleue est le réseau écologique formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées au travers de démarches de planification ou de projet à chaque échelle territoriale pertinente. C'est un outil d'aménagement durable du territoire. Les continuités écologiques constituant la trame verte et bleue comprennent des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.

La trame verte et bleue contribue à l'état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau. Elle doit permettre aux espèces animales et végétales de se déplacer pour assurer leur cycle de vie et favoriser leur capacité d'adaptation.

Le présent atlas cartographique comprend une cartographie des éléments de la trame verte et bleue régionale à l'échelle 1/100 000 identifiant les principaux obstacles à la fonctionnalité des continuités écologiques.

Tel qu'indiqué dans le rapport, les objectifs de préservation et restauration prioritaire des corridors et réservoirs portent sur ceux relevant des continuités de rang national et/ou s'appuyant sur les chemins ruraux.

Il est important pour la bonne exploitation de cet atlas de rappeler les éléments d'appréciation des cartes qui le composent, à savoir :

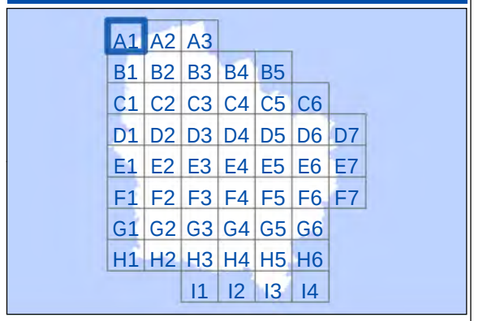
- La cartographie a un caractère strictement illustratif, non-prescriptif, et traduit spatialement la définition régionale de la trame verte et bleue faite dans la partie « maintenir et développer les services rendus pas la biodiversité » du rapport,

- La subsidiarité a été au cœur des réflexions de la définition de la trame verte et bleue régionale. Il en ressort une cartographie qui n'est pas à prendre comme étant exhaustive, mais bien un canevas de réservoirs et corridors à préciser par le niveau local en concertation avec les acteurs locaux. Pour plus de précision, la règle 42 du fascicule indique en quoi les éléments de la trame verte et bleue peuvent être affinés, précisés ou complétés le cas échéant,

- L'atlas a été produit à une échelle du 1/100.000e et ne doit en aucun cas faire l'objet d'un zoom pour exploitation. Toute utilisation à une échelle plus précise serait inadaptée.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France



CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

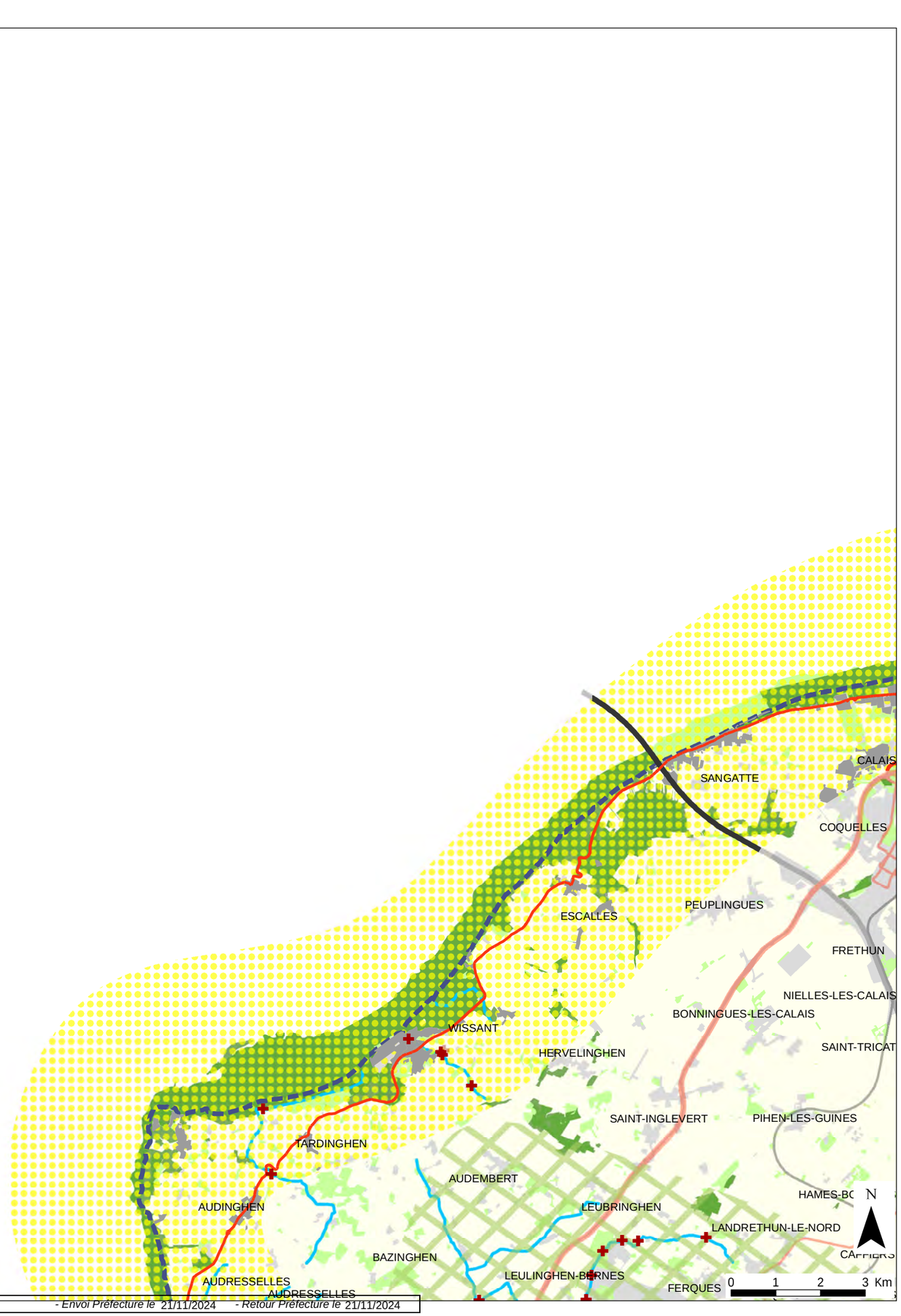
ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-1 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-2 décembre 2018.

DUNKERQUE
LOON-PLAGE
GRAND-FORT-PHILIPPE
GRAVELINES
OYE-PLAGE
CRAYWICK
SAINT-GEORGES-SUR-L'AA
SANGATTE
CALAIS
MARCK
SAINT-OMER-CAPELLE
BOURBOURG
BROUCKERQUE
SAINT-FOLQUIN
NOUVELLE-EGLISE
VIEILLE-EGLISE
OFFEKERQUE
COQUELLES
FRETHUN
COULOGNE
GUEMPS
LOOBERGHE
NIELLES-LES-CALAIS
LES ATTAQUES
SAINT-TRICAT
HAMES-BOUCRES
SAINTE-MARIE-KERQUE
SAINT-PIERRE-BROUCK
CAPPELLE-BROUCK
AUDRUICQ
ARDRES
NORTKERQUE
ERINGHEM
MERCKEGHEM
PIHEN-LES-GUINES
ANDRES
GUINES
BALINGHEM
ZUTKERQUE
POLINCOVE
RUMINGHEM
HOLQUE
MILLAM
BREMES
NIELLES-LES-ARDRES
CAFFIERS
CAMPAGNE-LES-GUINES
AUTINGUES
LOUCHES
MUNCQ-NIEURLET
WATTEN
VOLCKERINCKHOVE
RODELINGHEM
RECQUES-SUR-HEM
FIENNES
LOUCHES
EPERLECQUES
EPERLECQUES
N
0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-3 décembre 2018.

BRAY-DUNES
ZUYDCOOTE
LEFFRINCKOUCKE
DUNKERQUE
GHYVELDE
UXEM
COUDEKERQUE-BRANCHE
GRANDE-SYNTHE
TETEGHEM-COUDEKERQUE-VILLAGE
CAPPELLE-LA-GRANDE
ARMBOUTS-CAPPEL
SPYCKER
HOYMILLE
WARHEM
BIERNE
BERGUES
HONDSCHOOTE
KILLEM
BROUCKERQUE
STEENE
QUAEDYPRE
SOCX
REXPOEDE
CROCHTE
PITGAM
OOST-CAPPEL
WEST-CAPPEL
LOOBERGHE
DRINCHAM
BISSEZEELE
WYLDER
BAMBECQUE
ERINGHEM
ESQUELBECQ
ZEGERSCAPPEL
WORMHOUT
HERZEELE
HOUTKERQUE
MERCKEGHEM
BOLLEZEELE
LEDRINGHEM
WINNEZEELE
ARNEKE
OUDEZEELE
VOLCKERINCKHOVE
RUBROUCK
ZERMEZEELE
STEENVOORDE
BROXEELE

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

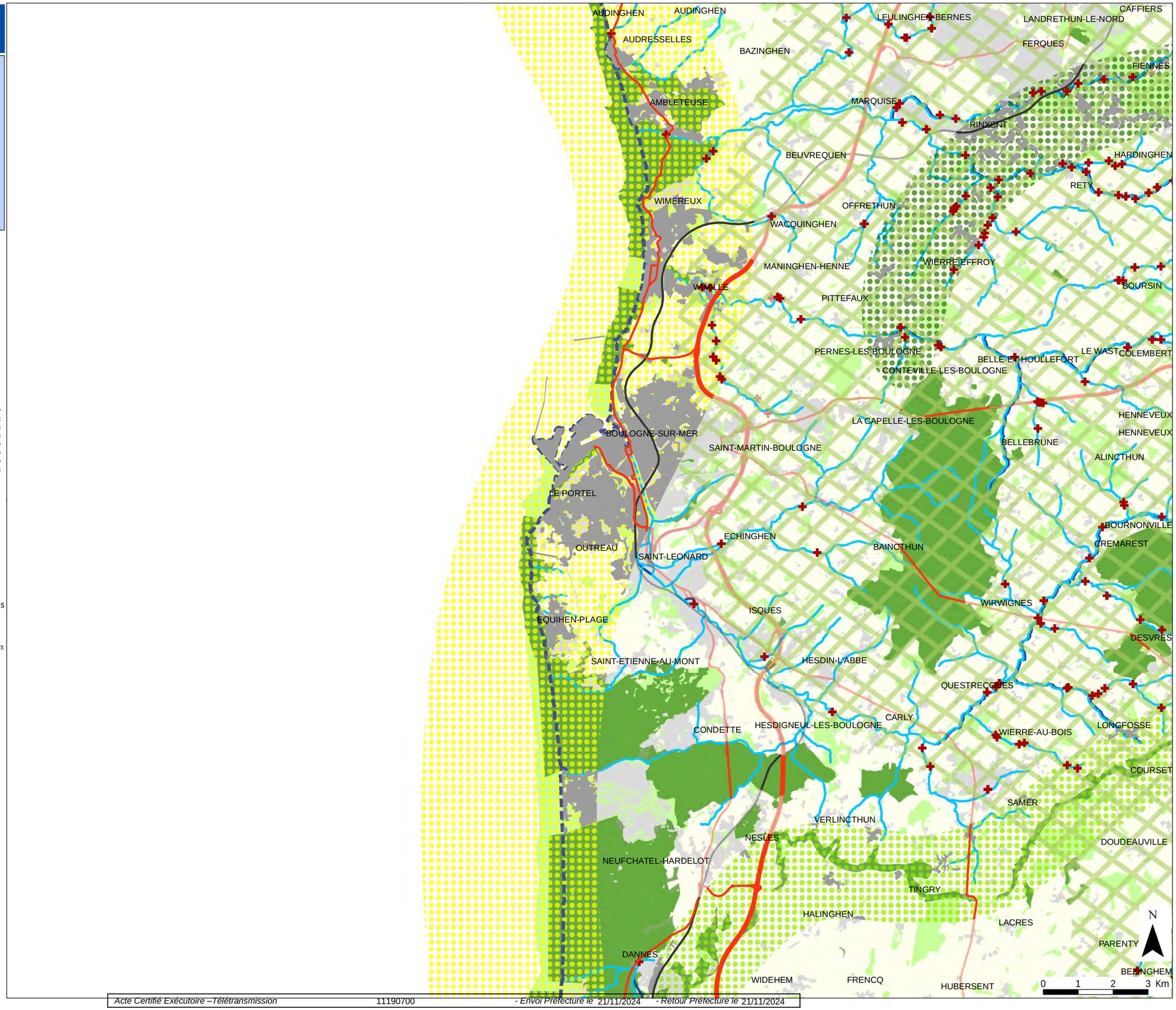
ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-4 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-5 décembre 2018.

CAFFIERS, CAMPAGNE-LES-GUINES, BREMES, NIELLES-LES-ARDRES, AUTINGUES, ZUTKERQUE, RUMINGHEM, HOLQUE, MILLAM, GUINES, RODELINGHEM, RECQUES-SUR-HEM, WATTEN, WULVERDINGHE, FIENNES, LOUCHES, MUNCQ-NIEURLET, ZOUAFQUES, BOUQUEHAULT, LANDRETHUN-LES-ARDRES, EPERLECQUES, NORDAUSQUES, SAINT-MOMELIN, LEDERZEELE, HERMELINGHEM, BAYENGHEM-LES-EPERLECQUES, HARDINGHEN, LICQUES, TOURNEHEM-SUR-LA-HEM, CLERQUES, NORT-LEULINGHEM, HOULLE, NIEURLET, SERQUES, MOULLE, RETY, ALEMBON, BONNINGUES-LES-ARDRES, BOURSIN, SANGHEN, AUDREHEM, MENTQUE-NORTBECOURT, TILQUES, SALPERWICK, CLAIRMARAIS, SAINT-OMER, HOCQUINGHEN, HERBINGHEN, MORINGHEM, REBERGUES, JOURNY, QUERCAMPS, COLEMBERT, BAINGHEN, ZUDAUSQUES, BOISDINGHEM, SAINT-MARTIN-LEZ-TATINGHEM, NABRINGHEN, SURQUES, HAUT-LOQUIN, ALQUINES, BOUVELINGHEM, QUELMES, LEULINGHEM, LONGUENESSE, ARQUES, LONGUEVILLE, HENNEVEUX, ESCOEUILLES, ACQUIN-WESTBECOURT, WISQUES, ALINCTHUN, BRUNEMBERT, BLENDECQUES, SETQUES, WIZERNES, COULOMBY, BAYENGHEM-LES-SENINGHEM, LUMBRES, BOURNONVILLE, QUESQUES, SELLES, SENINGHEM, ESQUERDES, HALLINES, AFFRINGUES, HELFAUT, HEURINGHEM, ELNES, LOTTINGHEN, DESVRES, MENNEVILLE, NIELLES-LES-BLEQUIN, WAVRANS-SUR-L'AA, PIHEM, SAINT-MARTIN-CHOQUEL, REMILLY-WIRQUIN, ECQUES, VIEIL-MOUTIER, BLEQUIN, WISMES, BELLINGHEM, LONGFOSSE, VAUDRINGHEM, OUVE-WIRQUIN, CLETY, SENLECQUES, SAINT-AUGUSTIN, COURSET, LEDINGHEM, BECOURT, MERCK-SAINT-LIEVIN, AVROULT, DOUDEAUVILLE, DOHEM, THERouANNE, MAMETZ, THIEMBRONNE, CAMPAGNE-LES-BOULONNAIS, DELETTES, ZOTEUX, BOURTHES, SAINT-MARTIN-D'HARDINGHEM, PARENTY, BEZINGHEM, COYECQUES, ENQUIN-LEZ-GUINE, ERGNY, AIX-EN-ERGNY, FAUQUEMBERGUES, AUDINCTHUN, RENTY, RUMILLY, DENNEBROEUCQ, PREURES, HUCQUELIERS, WICQUINGHEM, ENQUIN-SUR-BAILLONS, RECLINGHEM, BOMY

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-6 décembre 2018.

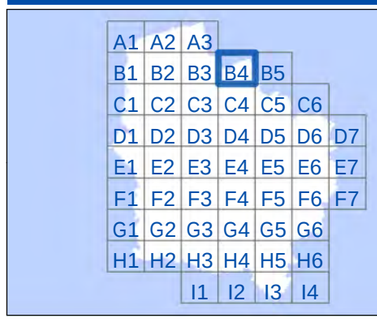
BOLLEZEELE, VOLCKERINCKHOVE, MILLAM, LEDRINGHEM, WORMHOUT, WINNEZEELE, ARNEKE, ZERMEZEELE, OUDEZEELE, BROXEELE, RUBROUCK, OCHTEZEELE, HARDIFORT, STEENVOORDE, LEDERZEELE, WEMAERS-CAPPEL, BUYSSCHEURE, TERDEGHEM, BOESCHEPE, NOORDPEENE, CASSEL, GODEWAERSVELDE, NIEURLET, ZUYTPEENE, OXELAERE, SAINTE-MARIE-CAPPEL, CLAIRMARAIS, BAVINCHOVE, SAINT-SYLVESTRE-CAPPEL, EECKE, BERTHEN, SAINT-OMER, FLETRE, SAINT-JANS-CAPPEL, STAPLE, HONDEGHEM, CAESTRE, METEREN, ARQUES, PRADELLES, RENESCURE, EBBLINGHEM, BORRE, WALLON-CAPPEL, HAZEBROUCK, STRAZEELE, BAILLEUL, CAMPAGNE-LES-WARDRECQUES, LYNDE, MERRIS, BLENDECQUES, WARDRECQUES, SERCUS, HEURINGHEM, RACQUINGHEM, VIEUX-BERQUIN, STEENWERCK, BLARINGHEM, LE DOULIEU, ECQUES, QUIESTEDE, STEENBECQUE, MORBECQUE, WITTES, BOESEGHEM, ROQUETOIRE, NEUF-BERQUIN, ESTAIRES, SAINT-AUGUSTIN, THIENNES, AIRE-SUR-LA-LYS, MERVILLE, HAVERSKERQUE, MAMETZ, LA GORGUE, LAVENTIE, SAINT-VENANT, SAINT-FLORIS, BLESSY, LAMBRES, ISBERGUES, WITTERNESSE, CALONNE-SUR-LA-LYS, LESTREM, GUARBECQUE, MAZINGHEM, ENQUIN-LEZ-GUINEGATTE, QUERNES, RICHEBOURG, ROBECQ, ESTREE-BLANCHE, LIETTRES, BUSNES, MONT-BERNANCHON, LA COUTURE, LINGHEM, ROMBLY, NORRENT-FONTES, HAM-EN-ARTOIS, HINGES, LOCON, RELY, LILLERS

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France



CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

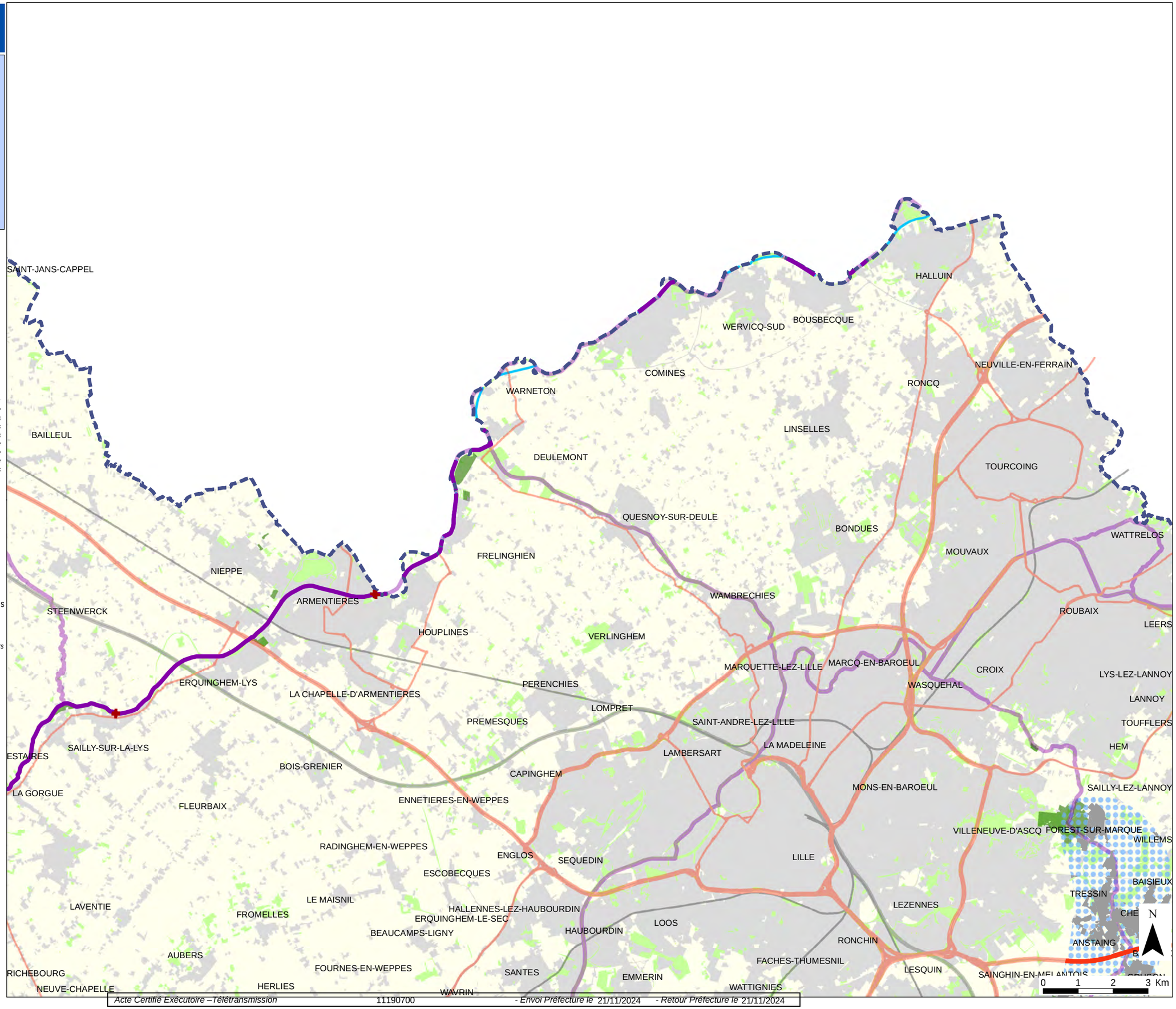
ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

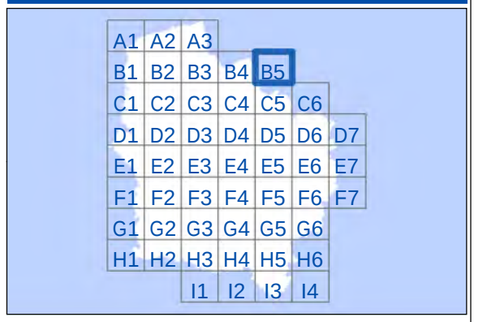
Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-7 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France



CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-8 décembre 2018.



N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

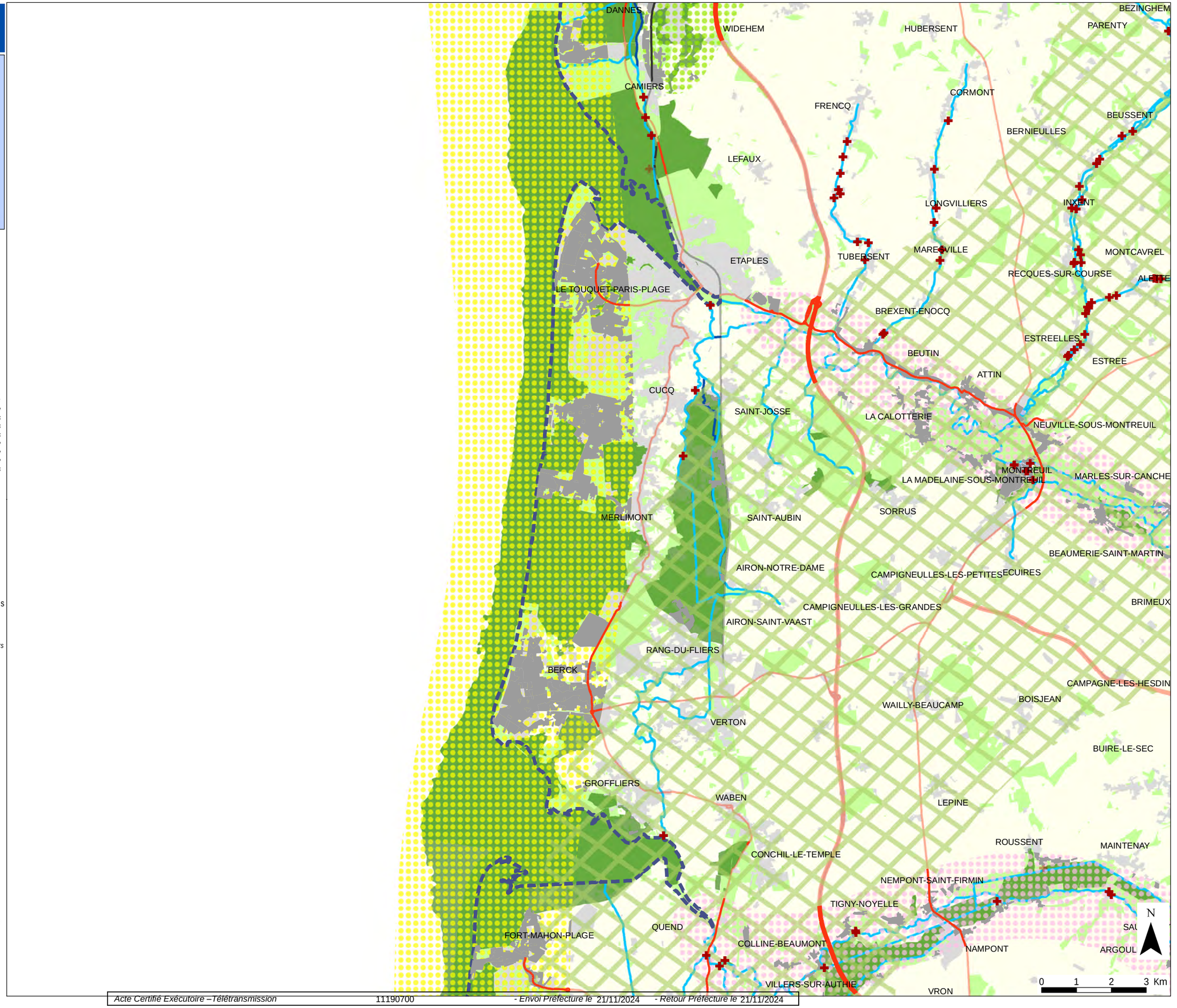
ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-9 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-10 décembre 2018.

BEZINGHEM, PARENTY, ENQUIN-SUR-BAILLONS, PREURES, HUCQUELIERS, BOURTHES, WICQUINGHEM, ERGNYAIX-EN-ERGNY, RUMILLY, FAUQUEMBERGUES, RENTY, COYECQUES, ERNY-SAINT-JULIEN, DENNEBROEUCQ, AUDINCTHUN, RECLINGHEM, BOMY, BEUSSENT, VERCHOCQ, MENCAS, VINCLY, FLECHIN, AVESNES, MANINGHEM, RADINGHEM, MATRINGHEM, BEAUMETZ-LES-AIRE, BIMONT, HERLY, LAIRES, MONTCAVREL, COUPELLE-VIEILLE, SENLIS, HEZECQUES, CLENLEU, QUILEN, ALETTE, FRUGES, LUGY, FEBVIN-PALFART, SAINT-MICHEL-SOUS-BOIS, RIMBOVAL, LISBOURG, MONTCAVREL, HUMBERT, CREQUY, PREDEFIN, SEMPY, EMBRY, COUPELLE-NEUVE, FONTAINE-LES-BOULANS, ESTREE, VERCHIN, NEUVILLE-SOUS-MONTREUIL, TORCY, CANLERS, AIX-EN-ISSART, SAINT-DENOEUX, BOUBERS-LES-HESMOND, RUISSEAUVILLE, AVONDANCE, EQUIRRE, HEUCHIN, MARANT, ROYON, SAINS-LES-FRESSIN, CREPY, BOYAVAL, MARLES-SUR-CANCHE, TRAMECOURT, PLANQUES, AMBRICOURT, BERGUENEUSE, HESMOND, LEBIEZ, AZINCOURT, MARENLA, EPS, FRESSIN, MAISONCELLE, TENEUR, ANVIN, LOISON-SUR-CREQUOISE, TILLY-CAPELLE, BRIMEUX, OFFIN, BEALENCOURT, WAMBERCOURT, MONCHY-CAYEUX, LESPINOY, ERIN, BEAURAINVILLE, CAVRON-SAINT-MARTIN, FLEURY, HERNICOURT, CONTES, WAMIN, BLANGY-SUR-TERNOISE, ROLLANCOURT, LA LOGE, HUMEROEUILLE, BERMICOURT, CAMPAGNE-LES-HESDIN, MARESQUEL-ECQUEMICOURT, AUCHY-LES-HESDIN, BLINGEL, WAVRANS-SUR-TERNOISE, HUBY-SAINT-LEU, ECLIMEUX, PIERREMONT, BUIRE-LE-SEC, GUISY, AUBIN-SAINT-VAAST, INCOURT, HUMIERES, GRIGNY, LE PARCQ, CROIX-EN-TERNOIS, NEULETTE, BOUIN-PLUMOISON, GOUY-SAINT-ANDRE, HESDIN, FRESNOY, NOYELLES-LES-HUMIERES, BEAUVOIS, SAINT-REMY-AU-BOIS, MAINTENAY, MARCONNELLE, SIRACOURT, VIEIL-HESDIN, OEUF-EN-TERNOIS, RAMECOURT, MARCONNE, SAINTE-AUSTREBERTHE, WILLEMAN, SAULCHOY, MOURIEZ, SAINT-GEORGES, CROISETTE, TORTEFONTAINE, CAPELLE-LES-HESDIN, GUINECOURT, BREVILLERS, WAIL, LINZEUX, ARGOULES, DOURIEZ, LE QUESNOY-EN-ARTOIS, VACQUERIETTE-ERQUIERES, FILLIEVRES, HERLINCOURT, DOMINOIS, GUIGNY, CALAMETZ, BLANGERVAL-BLANGER

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-11 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-12 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-13 décembre 2018.

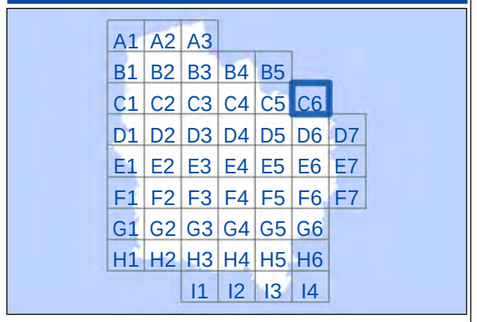
BAISIEUX
GRUSON
CAMPHIN-EN-PEVELE
WANNEHAIN
CYSOING
BOURGHELLES
BACHY
COBRIEUX
GENECH
MOUCHIN
NOMAIN
AIX
RUMEGIES
AUCHY-LEZ-ORCHIES
LECELLES
SAMEON
LANDAS
ORCHIES
ROSULT
BEUVRY-LA-FORET
SARS-ET-ROSIERES
COUTICHES
BOUVIGNIES
BRILLON
BOUSIGNIES
MILLONFOSSE
TILLOY-LEZ-MARCHIENNES
FLINES-LEZ-RACHES
MARCHIENNES
WARLAING
HASNON
WANDIGNIES-HAMAGE
VRED
RIEULAY
PECQUENCOURT
WALLERS
ERRE
HORNAING
FENAIN
SOMAIN
HELESMES
BRUILLE-LEZ-MARCHIENNES
ECAILLON
HAVELUY
OISY
AUBERCHICOURT
ANICHE
ABSCON
ESCAUDAIN
WAVRECHAIN-SOUS-DENAIN
DENAIN
ROUVIGNIES
PROUVY
TRITH-SAINT-LEGER
LA SENTINELLE
BELLAING
HERIN
AUBRY-DU-HAINAUT
PETITE-FORET
ANZIN
VALENCIENNES
MARLY
SAULTAIN
CURGIES
ESTREUX
SEBOURG
ROMBIES-ET-MARCHIPONT
SAINT-SAULVE
ONNAING
BEUVRAGES
BRUAY-SUR-L'ESCAUT
RAISMES
QUAROUBLE
QUIEVRECHAIN
VICQ
CRESPIN
ESCAUTPONT
FRESNES-SUR-ESCAUT
ODOMEZ
SAINT-AMAND-LES-EAUX
THIVENCELLE
SAINT-AYBERT
CONDE-SUR-L'ESCAUT
VIEUX-CONDE
BRUILLE-SAINT-AMAND
HERGNIES
CHATEAU-L'ABBAYE
THUN-SAINT-AMAND
NIVELLE
MAULDE
MORTAGNE-DU-NORD
FLINES-LES-MORTAGNE

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France



CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

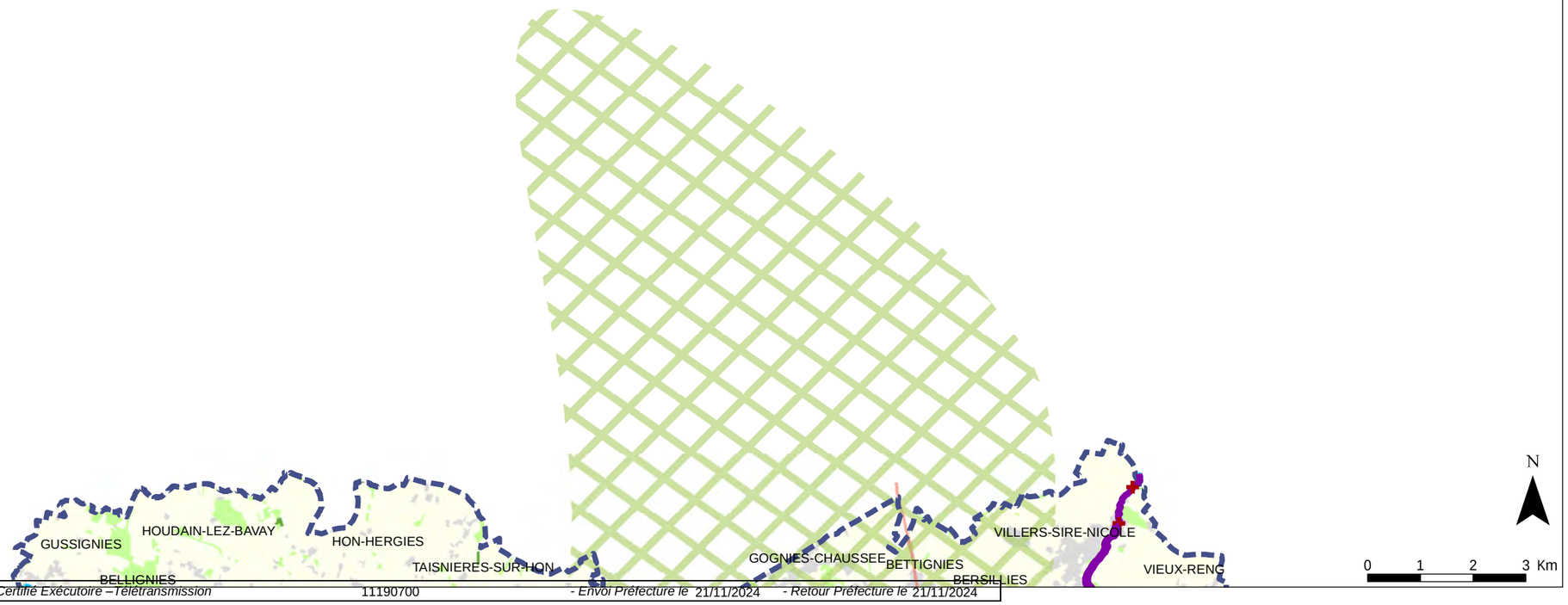
ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-14 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-15 décembre 2018.

FORT-MAHON-PLAGE
COLLINE-BEAUMONT
NAMPONT
ARGOULES
DOMINOIS
QUEND
VILLERS-SUR-AUTHIE
VRON
VERCOURT
VIRONCHAUX
REGNIERE-ECLUSE
SAINT-QUENTIN-EN-TOURMONT
ARRY
RUE
MACHY
MACHIEL
BERNAY-EN-PONTHIEU
LE CROTOY
FOREST-MONTIERS
CRECY-EN-PONTHIEU
FAVIERES
PONTHOILE
NOUVION
FOREST-L'ABBAYE
NOYELLES-SUR-MER
LE TITRE
CAYEUX-SUR-MER
SAINT-VALERY-SUR-SOMME
SAILLY-FLIBEAUCOURT
HAUTVILLERS-OUVILLE
LANCHERES
PENDE
ESTREBOEUF
BOISMONT
PORT-LE-GRAND
BUIGNY-SAINT-MACLOU
BRUTELLES
SAIGNEVILLE
DRUCAT
GRAND-LAVIERS
SAINT-BLIMONT
ARREST
MONS-BOUBERT
WOIGNARUE
CAHON
VAUDRICOURT
ABBEVILLE
CAMBRON
BOURSEVILLE
QUESNOY-LE-MONTANT
OCHANCOURT
FRANLEU
NIBAS
MIANNAY
AULT
FRIAUCOURT
ALLENAY
FRIVILLE-ESCARBOTIN
YONVAL
TULLY
SAINT-QUENTIN-LA-MOTTE-CROIX-AU-BAILLY
MERS-LES-BAINS
BETHENCOURT-SUR-MER
VALINES
CHEPY
MOYENNEVILLE
FRESSENNEVILLE
ACHEUX-EN-VIMEU
MOYEN

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-16 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 - *Envoi Préfecture le* 21/11/2024 - *Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-17 décembre 2018.

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024

HERLINCOURT, MAISNIL, MAISNIL, TERNAS, NEUVILLE-AU-CORNET, HAUTECLOQUE, AVERDOINGT, SAVY-BERLETTE, BERLES-MONCHEL, AUBIGNY-EN-ARTOIS, AGNIERESFREVIN-CAPELLE, CAPELLE-FERMONT, ACQ, MONT-SAINT-ELOI, NEUVILLE-SAINT-VAAST, ECURIE, PENIN, TILLOY-LES-HERMAVILLE, HAUTE-AVESNES, MAROEUIL, SAINTE-CATHERINE, FRAMECOURT, BUNEVILLE, HERMAVILLE, GOUY-EN-TERNOIS, MONTS-EN-TERNOIS, MAIZIERES, MONCHEAUX-LES-FREVENT, VILLERS-SIR-SIMON, AGNEZ-LES-DUISANS, ETRUN, ANZIN-SAINT-AUBIN, HABARCQ, AMBRINES, SIBIVILLE, LATTRE-SAINT-QUENTIN, MAGNICOURT-SUR-CANCHE, GIVENCHY-LE-NOBLE, DUISANS, SAINTE-CATHERINE, SERICOURT, HOUVIN-HOUVIGNEUL, SARS-LE-BOIS, MANIN, NOYELLETTE, GOUVES, ARRAS, DENIER, LIGNEREUIL, NOYELLE-VION, MONTENESCOURT, CANETTEMONT, BEAUFORT-BLAVINCOURT, WARLUS, DAINVILLE, BERLENCOURT-LE-CAUROYLIENCOURT, AVESNES-LE-COMTE, HAUTEVILLE, WANQUETIN, FREVENT, BOURET-SUR-CANCHE, REBREUVE-SUR-CANCHE, ESTREE-WAMIN, ACHICOURT, BERNEVILLE, REBREUVIETTE, FOSSEUX, SIMENCOURT, AGNY, BEAUDRICOURT, GRAND-RULLECOURT, BARLY, WAILLY, BEAUMETZ-LES-LOGES, GOUY-EN-ARTOIS, BONNIERES, IVERGNY, SUS-SAINT-LEGER, SOMBRIN, MONCHIET, WARLUZEL, RIVIERE, BASSEUX, CANTELEUX, LE SOUICH, BAVINCOURT, FICHEUX, BAILLEULVAL, COULLEMONT, BLAIRVILLE, BREVILLERS, BOUQUEMAISON, SAULTY, BAILLEULMONT, NEUVILLETTE, BARLY, HUMBERCOURT, COUTURELLE, HENDECOURT-LES-RANSART, LUCHEUX, LA CAUCHIE, RANSART, LA HERLIERE, BERLES-AU-BOIS, BOIRY-SAINTE-RICTRUDE, ADINFER, WARLINCOURT-LES-PAS, OCCOCHES, HUMBERCAMPS, BOIRY-SAINT-MARTIN, GROUCHES-LUCHUEL, POMMIER, MONCHY-AU-BOIS, GRINCOURT-LES-PAS, MONDICOURT, GAUDIEMPRE, DOUCHY-LES-AYETTE, POMMERA, SAINT-AMAND, AYETTE, DOULLENS, BIENVILLERS-AU-BOIS, COURCELLES-LE-COMTE, HALLOY, HEM-HARDINVAL, HANNESCAMPS, PAS-EN-ARTOIS, HENU, ABLAINZEVELLE, SOUASTRE, AUTHIEULE, FAMECHON, FONCQUEVILLERS, BUCQUOY, GEZAINCOURT, AMPLIER, LONGUEVILLETTE, GOMMECOURT, ORVILLE, THIEVRES, COUIN, COIGNEUX, BAYENCOURT, ACHIET-LE-PETIT, SAINT-LEGER-LES-AUTHIE, SAILLY-AU-BOIS, AUTHIE, HEBUTERNE, BEAUVAL, SARTON, PUISIEUX, CANDAS, COURCELLES-AU-BOIS, MIRAUMONT, BUS-LES-ARTOIS, MARIEUX, BERTRANCOURT, COLINCAMPS, TERRAMESNIL, VAUCHELLES-LES-AUTHIE, LOUVENCOURT, BEAUQUESNE, ARQUEVES, AUCHONVILLERS, BEAUMONT-HAMEL, MAILLY-MAILLET, BEAUCOURT-SUR-L'ANCRE, RAINCHEVAL, ARQUEVES, ACHEUX-EN-AMIENOIS

N

0 1 2 3 Km

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-18 décembre 2018.

NEUVILLE-SAINT-VAAST, THELUS, OPPY, NEUVIREUIL, FRESNES-LES-MONTAUBAN, COURCHELETTES, SIN-LE-NOBLE, GUESNAIN, ECAILLON, DECHY, LEWARDE, MASNY, ECURIE, BAILLEUL-SIR-BERTHOULT, BREBIERES, CORBEHEM, FERIN, ROUCOURT, ROCLINCOURT, GAVRELLE, AUBERCHICOURT, VITRY-EN-ARTOIS, GOEULZIN, ERCHIN, BIACHE-SAINT-VAAST, GOUY-SOUS-BELLONNE, CANTIN, SAINTE-CATHERINE, MONCHECOURT, SAINT-NICOLASSAINT-LAURENT-BLANGY, ATHIES, NOYELLES-SOUS-BELLONNE, VILLERS-AU-TERTRE, PLOUVAIN, ROEUX, BELLONNE, FAMPOUX, ESTREES, HAMBLAIN-LES-PRES, SAILLY-EN-OSTREVENT, TORTEQUESNE, BUGNICOURT, ARRAS, PELVES, FEUCHY, HAMEL, ARLEUX, FRESSAIN, LECLUSE, ACHICOURT, BOIRY-NOTRE-DAME, ETAING, BRUNEMONT, TILLOY-LES-MOFFLAINES, MONCHY-LE-PREUX, FECHAIN, AUBIGNY-AU-BAC, PALLUEL, BEAURAINS, ECOURT-SAINT-QUENTIN, RECOURT, WANCOURT, REMY, AUBENCHEUL-AU-BAC, AGNY, ETERPIGNY, OISY-LE-VERGER, FRESSIES, GUEMAPPE, VIS-EN-ARTOIS, NEUVILLE-VITASSE, DURY, WAILLY, SAUDEMONT, RUMAUCOURT, HAUCOURT, ABANCOURT, MERCATEL, SAUCHY-CAUCHY, HENINEL, CHERISY, EPINOY, FICHEUX, SAINT-MARTIN-SUR-COJEUL, BANTIGNY, VILLERS-LES-CAGNICOURT, BLECOURT, SAUCHY-LESTREE, HENIN-SUR-COJEUL, SANCOURT, BOISLEUX-SAINT-MARC, BOISLEUX-AU-MONT, BOIRY-BECQUERELLE, FONTAINE-LES-CROISILLES, BARALLE, HENDECOURT-LES-CAGNICOURT, BOIRY-SAINTE-RICTRUDE, CAGNICOURT, HAYNECOURT, MARQUION, BUISSY, TILLOY-LEZ-CAMBRAI, SAILLY-LEZ-CAMBRAI, BOYELLES, CROISILLES, RIENCOURT-LES-CAGNICOURT, BOIRY-SAINT-MARTIN, BULLECOURT, SAINS-LES-MARQUION, RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE, HAMELINCOURT, SAINT-LEGER, BOURLON, MOYENNEVILLE, QUEANT, INCHY-EN-ARTOIS, AYETTE, ECOUST-SAINT-MEIN, CAMBRAI, NOREUIL, FONTAINE-NOTRE-DAME, PRONVILLE-EN-ARTOIS, ERVILLERS, ABLAINZEVELLE, COURCELLES-LE-COMTE, MOEUVRES, MORY, LAGNICOURT-MARCEL, ANNEUX, PROVILLE, ABLAINZEVELLE, GOMIECOURT, CANTAING-SUR-ESCAUT, VAULX-VRAUCOURT, BEHAGNIES, GRAINCOURT-LES-HAVRINCOURT, BOURSIES, MORCHIES, NOYELLES-SUR-ESCAUT, ACHIET-LE-GRAND, SAPIGNIES, DOIGNIES, RUMILLY-EN-CAMBRESIS, FAVREUIL, BEUGNATRE, BEAUMETZ-LES-CAMBRAI, FLESQUIERES, ACHIET-LE-PETIT, BIHUCOURT, BEUGNY, BIEFVILLERS-LES-BAPAUME, MARCOING, FREMICOURT, LEBUCQUIERE, HERMIES, HAVRINCOURT, AVESNES-LES-BAPAUME, IRLES, GREVILLERS, VELU, RIBECOURT-LA-TOUR, MASNIERE, BAPAUME, BANCOURT, WARLENCOURT-EAUCOURT, HAPLINCOURT, TRESCAULT, PYS, LIGNY-THILLOY, RIENCOURT-LES-BAPAUMEVILLERS-AU-FLOS, BERTINCOURT, RUYAULCOURT, VILLERS-PLOUICH, VILLERS-PLOUICH, VILLERS-PLOUICH

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-19 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC -
Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-20 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

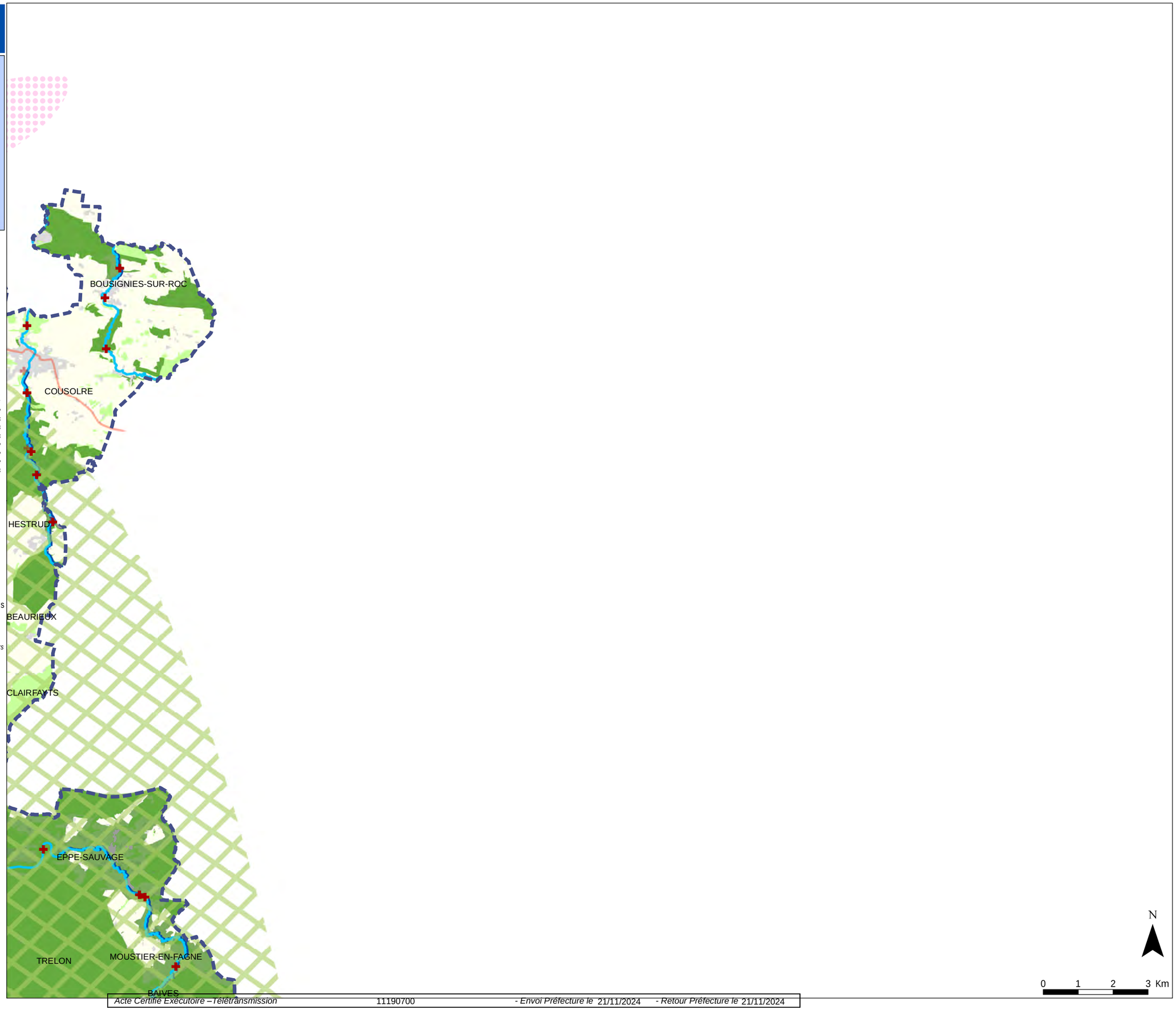
Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels



Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-21 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-22 décembre 2018.

AULT
FRIAUCOURT
ALLENAY
TULLY
FRIVILLE-ESCARBOTIN
BETHENCOURT-SUR-MER
SAINT-QUENTIN-LA-MOTTE-CROIX-AU-BAILLY
MERS-LES-BAINS
NIBAS
FRANLEU
VALINES
MIANNAY
YONVAL
ABBEVILLE
MOYENNEVILLE
MAREUIL-CAUBERT
MENESLIES
YZENGREMER
WOINCOURT
CHEPY
ACHEUX-EN-VIMEU
TOEUFLES
FRESSENNEVILLE
FEUQUIERES-EN-VIMEU
OUST-MAREST
BEHEN
HUCHENNEVILLE
DARGNIES
ERCOURT
BOUVAINCOURT-SUR-BRESLE
AIGNEVILLE
EMBREVILLE
TOURS-EN-VIMEU
BAILLEUL
GREBAULT-MESNIL
HUPPY
BUIGNY-LES-GAMACHES
BEAUCHAMPS
MAISNIERES
LIMEUX
FRETTEMEULE
VISMES
MARTAINNEVILLE
DOUDELAINVILLE
SAINT-MAXENT
FRUCOURT
GAMACHES
TILLOY-FLORIVILLE
VAUX-MARQUENNEVILLE
HALLENCOURT
FRESNES-TILLOLOY
CITERNE
LE TRANSLAY
BIENCOURT
CERISY-BULEUX
MERELESSART
RAMBURELLES
NEUVILLE-AU-BOIS
BOUILLANCOURT-EN-SERY
FORCEVILLE-EN-VIMEU
OISEMONT
WOIREL
FRAMICOURT
WIRY-AU-MONT
BOUTTENCOURT
RAMBURES
FONTAINE-LE-SEC
VILLEROY
CANNESSIERES
VERGIES
NESLETTE
MOUFLIERES
FRETTECUISSE
FOUCAUCOURT-HORS-NESLE
AUMATRE
EPAUMESNIL
NESLE-L'HOPITAL
LIGNIERES-EN-VIMEU
FRESNOY-ANDAINVILLE
SAINT-MAULVIS
BERMESNIL
SENARPONT
ANDAINVILLE
FRESNEVILLE
INVAL-BOIRON
ARGUEL
LE MAZIS
SAINT-LEGER-SUR-BRESLE
VILLERS-CAMPSART
SAINT-AUBIN-RIVIERE
LE QUESNE
LIOMER
NEUVILLE-COPPEGUEULE
BROCOURT
BEAUCAMPS-LE-VIEUX
SAINT-GERMAIN-SUR-BRESLE
BEAUCAMPS-LE-JEUNE
N
0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-23 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-24 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-25 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-26 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-27 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

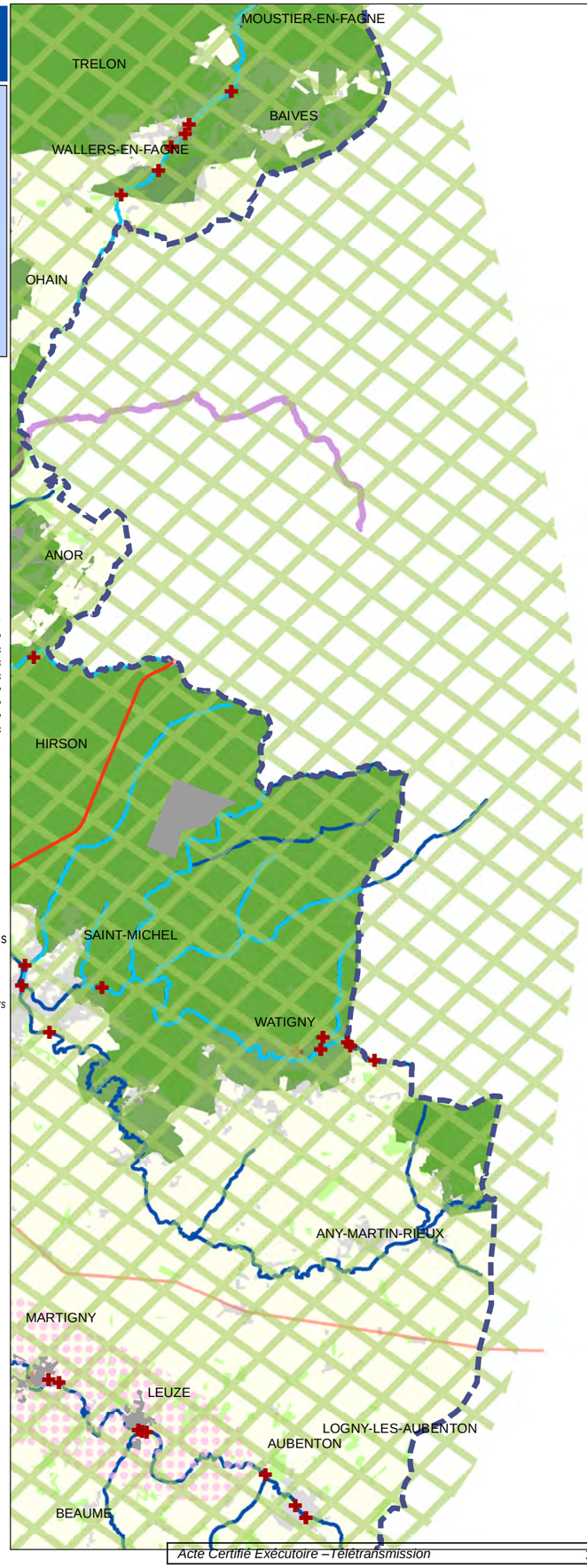
ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-28 décembre 2018.



N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-29 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-30 décembre 2018.

SAINT-AUBIN-MONTENOY, FRESNOY-AU-VAL, REVELLES, CREUSE, BACOUEL-SUR-SELLE, VERS-SUR-SELLES, DURY, SAINT-FUSCIEN, LAFRESGUIMONT-SAINT-MARTIN, VRAIGNES-LES-HORNOY, HORNOY-LE-BOURG, THIEULLOY-L'ABBAYE, FRICAMPS, BUSSY-LES-POIX, QUEVAUVILLERS, PROUZEL, HEBECOURT, PLACHY-BUYON, COURCELLES-SOUS-MOYENCOURT, BETTEMBOS, LAMARONDE, NAMPS-MAISNIL, RUMIGNY, FOSSEMANANT, OFFIGNIES, CROIXRAULT, NEUVILLE-LES-LOEUILLY, MOYENCOURT-LES-POIX, NAMPTY, CAULIERES, EPLESSIER, SAINT-SAUFLIEU, GRATTEPANCHE, MORVILLERS-SAINT-SATURNIN, LIGNIERES-CHATELAIN, POIX-DE-PICARDIE, LOEUILLY, MEIGNEUX, BLANGY-SOUS-POIX, FAMECHON, FREMONTIERS, VELENNES, ORESMAUX, SAINTE-SEGREE, LACHAPELLE, MARLERS, SAULCHOY-SOUS-POIX, TILLOY-LES-CONTY, JUMEL, CONTY, THIEULLOY-LA-VILLE, BERGICOURT, CONTRE, ESSERTAUX, FOURCIGNY, GUIZANCOURT, FLEURY, BOSQUEL, AILLY-SUR-NOYE, FOUILLOY, MEREAUCOURT, BRASSY, HESCAMPS, EQUENNES-ERAMECOURT, FLERS-SUR-NOYE, POIX-DE-PICARDIE, SENTELIE, COURCELLES-SOUS-THOIX, CHAUSSOY-EPAGNY, ROMESCAMPS, MONSURES, ROGY, FRANSURES, LAWARDE-MAUGER-L'HORTOY, DAMERAUCOURT, DARGIES, THOIX, BELLEUSE, SAINT-THIBAULT, ELENCOURT, OFFOY, GOUY-LES-GROSEILLERS, HALLIVILLERS, CROISSY-SUR-CELLE, LAVERRIERE, MOLIENS, SARCUS, SARNOIS, BEAUDEDUIT, LAVACQUERIE, BONNEUIL-LES-EAUX, BROQUIERS, SOMMEREUX, LE MESNIL-CONTEVILLE, PAILLART, GRANDVILLIERS, FONTAINE-BONNELEAU, BLANCFOSSE, CEMPUIS, FLECHY, FEUQUIERES, CONTEVILLE, ESQUENNOY, HALLOY, CHOQUEUSE-LES-BENARDS, CATHEUX, BROMBOS, LE HAMEL, BRIOT, CORMEILLES, VILLERS-VICOMTE, THIEULOY-SAINT-ANTOINE, GREZ, HETOMESNIL, BRETEUIL, HAUTBOS, LE SAULCHOY, DOMELIERS, LE GALLET, LE CROCQ, SAINT-MAUR, GAUDECHART, PREVILLERS, HARDIVILLERS, OMECOURT, CREVECOEUR-LE-GRAND, SAINT-DENISCOURT, VIEFVILLERS, THERINES, LIHUS, VENDEUIL-CAPLY, TROUSSENCOURT, FONTAINE-LAVAGANNE, ROTHOIS, OURSEL-MAISON, FRANCASTEL, LOUEUSE, ROTANGY, MAISONCELLE-TUILERIE, MORVILLERS, ROY-BOISSY, MARSEILLE-EN-BEAUVAISIS, HAUTE-EPINE, PUITS-LA-VALLEE, SAINT-ANDRE-FARIVILLERS, SONGEONS, ACHY, BLICOURT, AUCHY-LA-MONTAGNE, SAINT

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-31 décembre 2018.

CAGNY
SAINT-FUSCIEN
BOVES
GENTELLES
VAUVILLERS
AUBERCOURT
MARCELCAVE
GUILLAUCOURT
HARBONNIERES
WIENCOURT-L'EQUIPEE
HANGARD
LIHONS
FOUENCAMPS
THEZY-GLIMONT
DOMART-SUR-LA-LUCE
BERTEAUCOURT-LES-THENNES
IGNAUCOURT
ROSIERES-EN-SANTERRE
SAINS-EN-AMIENOIS
DEMUIN
CAYEUX-EN-SANTERRE
CAIX
COTTENCHY
THENNES
CHILLY
HAILLES
BEAUCOURT-EN-SANTERRE
VRELY
MEHARICOURT
DOMMARTIN
MAUCOURT
GRATTEPANCHE
VILLERS-AUX-ERABLES
ESTREES-SUR-NOYE
LE QUESNEL
BEAUFORT-EN-SANTERRE
MEZIERES-EN-SANTERRE
GUYENCOURT-SUR-NOYE
REMIENCOURT
MOREUIL
WARVILLERS
FRESNOY-EN-CHAUSSEE
ORESMAUX
JUMEL
ROUVREL
MORISEL
ROUVROY-EN-SANTERRE
FOLIES
LA CHAVATTE
LE PLESSIER-ROZAINVILLERS
HANGEST-EN-SANTERRE
AILLY-SUR-NOYE
PARVILLERS-LE-QUESNOY
BOUCHOIR
MAILLY-RAINEVAL
LA NEUVILLE-SIRE-BERNARD
FRESNOY-LES-ROYE
ARVILLERS
LOUVRECHY
BRACHES
DAMERY
CONTOIRE
CHAUSSOY-EPAGNY
ERCHES
THORY
SAUVILLERS-MONGIVAL
GOYENCOURT
CHIRMONT
ANDECHY
LAWARDE-MAUGER-L'HORTOY
HARGICOURT
DAVENESCOURT
SOURDON
AUBVILLERS
PIERREPONT-SUR-AVRE
WARSY
VILLERS-LES-ROYE
ROYE
HALLIVILLERS
LA FALOISE
BOUILLANCOURT-LA-BATAILLE
BOUSSICOURT
GUERBIGNY
MALPART
ESCLAINVILLERS
L'ECHELLE-SAINT-AURIN
BECQUIGNY
GRIVESNES
MARESTMONTIERS
GRATIBUS
FIGNIERES
MARQUIVILLERS
ARMANCOURT
FOLLEVILLE
LAUCOURT
LIGNIERES
QUIRY-LE-SEC
COULLEMELLE
PAILLART
CANTIGNY
COURTEMANCHE
ETELFAY
DANCOURT-POPINCOURT
LABOISSIERE-EN-SANTERRE
GRIVILLERS
FONTAINE-SOUS-MONTDIDIER
ROUVROY-LES-MERLES
VILLERS-TOURNELLE
ROCQUENCOURT
MONTDIDIER
BEUVRAIGNES
FAVEROLLES
SEREVILLERS
FESCAMPS
TILLOLOY
BRETEUIL
MESNIL-SAINT-GEORGES
BUS-LA-MESIERE
TARTIGNY
LE CARDONNOIS
BEUVRAIGNES
BROYES
LE MESNIL-SAINT-FIRMIN
AYENCOURT
PIENNES-ONVILLERS
REMAUGIES
VENDEUIL-CAPLY
BACOUEL
ASSAINVILLERS
PLAINVILLE
ROYAUCOURT
RUBESCOURT
BEAUVOIR
CHEPOIX
WELLES-PERENNES
CONCHY-LES-PO
DOMFRONT
BOULOGNE-LA-GRASSE
MORY-MONTCRUX
LA HERELLE
LE FRESTOY-VAUX
ROLLOT
FERRIERES
DOMPIERRE
ROYE-SUR-MATZ
BONVILLERS
LE PLOYRON
HAINVILLERS
SAINT-ANDRE-FARIVILLERS
ANSAUVILLERS
CANNES
SAINS-MORAINVILLERS
CREVECOEUR-LE-PETIT
GODENVILLERS
COURCELLES-EPAYELLES
ORVILL

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-32 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-33 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-34 décembre 2018.

PUISIEUX-ET-CLANLIEU
LE HERIE-LA-VIEVILLE
LEME
VOULPAIX
FONTAINE-LES-VERVINS
VERVINS
LANDOUZY-LA-COUR
BUCILLY
SAINS-RICHAUMONT
SAINT-PIERRE-LES-FRANQUEVILLE
BESMONT
CHEVENNES
FRANQUEVILLE
GERCY
THENAILLES
PLOMION
JEANTES
MONCEAU-LE-NEUF-ET-FAUCOUZY
MARFONTAINE
ROUGERIES
SAINT-GOBERT
HARCIGNY
MONCEAU-LE-NEUF-ET-FAUCOUZY
BANCIGNY
GRONARD
HOUSSET
HARY
COINGT
LA NEUVILLE-HOUSSET
VOHARIES
HOURY
IVIERS
LUGNY
BERLANCOURT
NAMPCELLES-LA-COUR
SAINT-CLEMENT
PRISCES
SONS-ET-RONCHERES
BURELLES
BRAYE-EN-THIERACHE
DAGNY-LAMBERCY
DOHIS
THIERNU
ROGNY
CUIRY-LES-IVIERS
CHATILLON-LES-SONS
MORGNY-EN-THIERACHE
CILLY
ARCHON
MARCY-SOUS-MARLE
MARLE
VIGNEUX-HOCQUET
PARFONDEVAL
MONTIGNY-SOUS-MARLE
BOSMONT-SUR-SERRE
BOIS-LES-PARGNY
RENNEVAL
ERLON
DOLIGNON
TAVAUX-ET-PONTSERICOURT
SAINTE-GENEVIEVE
CHERY-LES-ROZOY
VOYENNE
AGNICOURT-ET-SECHELLES
LA NEUVILLE-BOSMONT
SAINT-PIERREMONT
VINCY-REUIL-ET-MAGNY
DERCY
ROZOY-SUR-SERRE
AUTREMENCOURT
CHAOURSE
SOIZE
TOULIS-ET-ATTENCOURT
MONTCORNET
MONTIGNY-LE-FRANC
MORTIERS
CUIRIEUX
FROIDMONT-COHARTILLE
EBOULEAU
LISLET
VESLES-ET-CAUMONT
NOIRCOURT
CHALANDRY
GOUDELANCOURT-LES-PIERREPONT
CHALANDRY
MONTLOUE
BARENTON-SUR-SERRE
LA VILLE-AUX-BOIS-LES-DIZY
BERLISE
CLERMONT-LES-FERMES
GRANDLUP-ET-FAY
PIERREPONT
MACHECOURT
BUCY-LES-PIERREPONT
VERNEUIL-SUR-SERRE
LE THUEL
DIZY-LE-GROS
MISSY-LES-PIERREPONT
CHIVRES-EN-LAONNOIS
BONCOURT
BARENTON-BUGNY
MONCEAU-LE-WAAST
SAINTE-PREUVE
GIZY
LIESSE-NOTRE-DAME
CHAMBRY
N
SAMOUSSY
SISSONNE
LAPPION
NIZY-LE-COMTE
MARCHAIS
ATHIES-SOUS-LAON
MONTAIGU
LA SELVE
0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

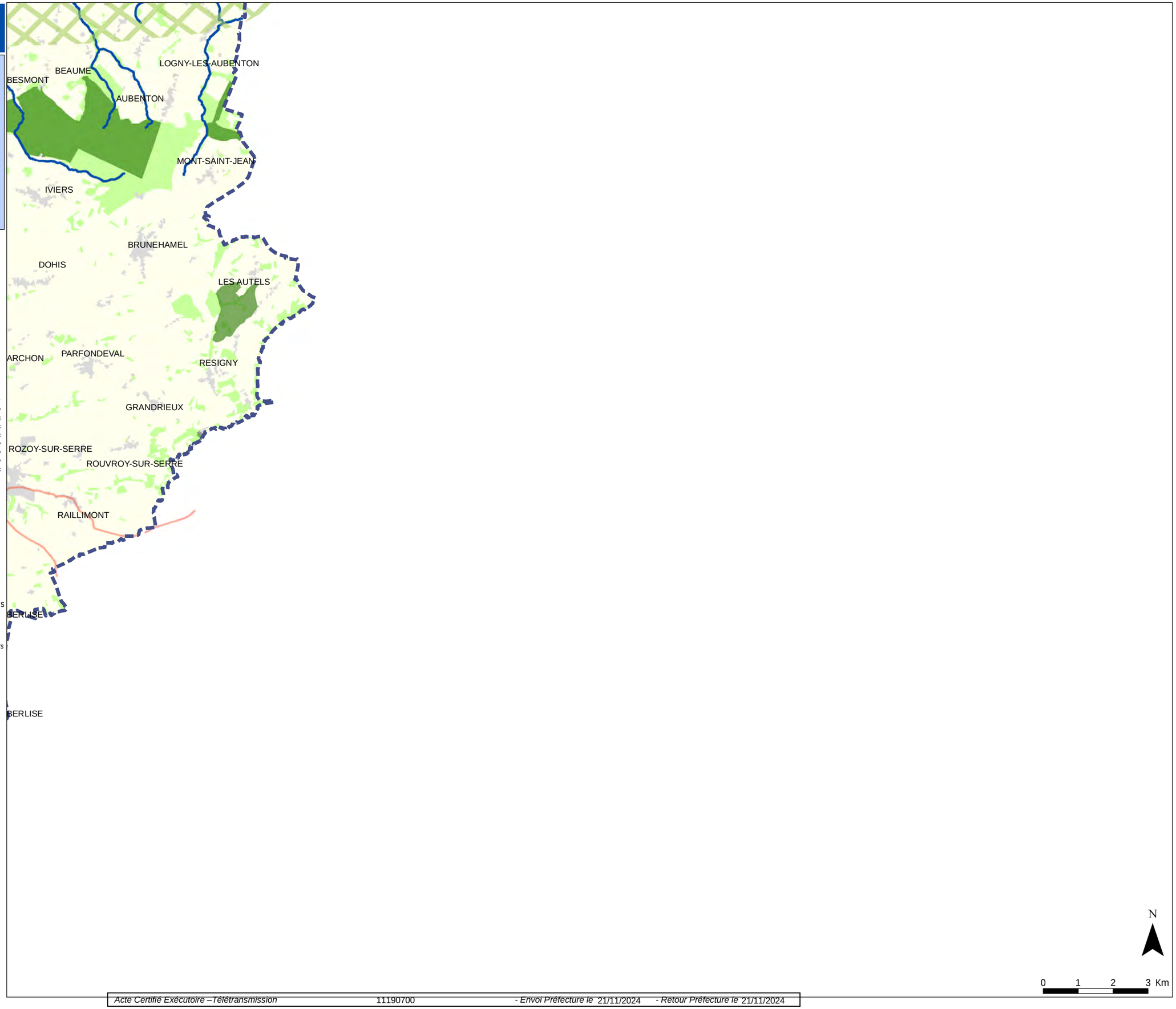
Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels



Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-35 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)

Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

Corridors boisés

Corridors humides

Corridors littoraux

Corridors ouverts

Corridors multitrames

Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers

Zones à enjeu d'identification de corridors boisés

Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

Urbanisation

Routes de type autoroutier

Liaisons routières principales

Voies ferrées à grande vitesse (LGV)

Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour

Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER

Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

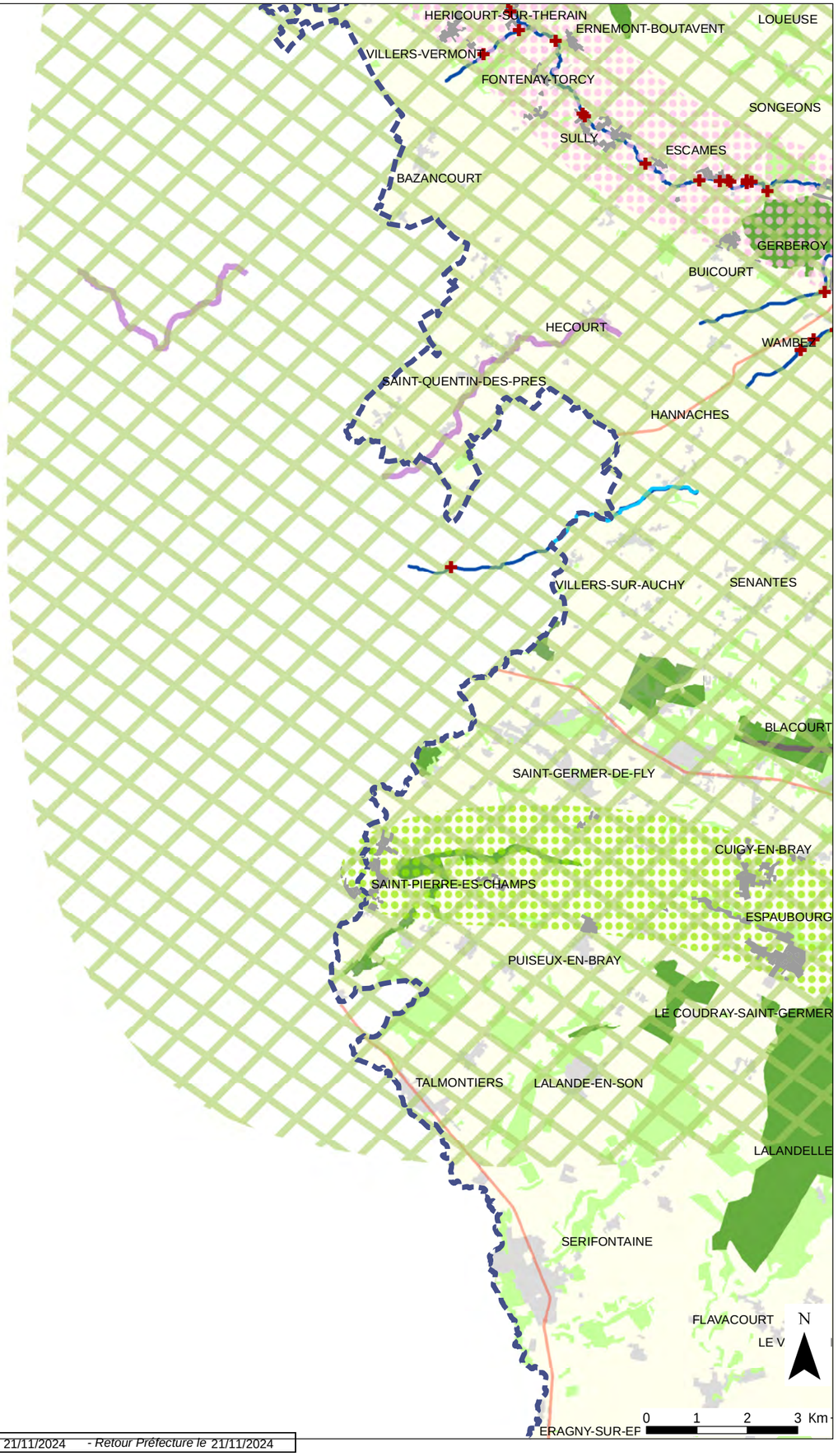
Espaces artificialisés

Cultures

Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC -
Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-36 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Région Hauts-de-France

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-37 décembre 2018.

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024

LOUEUSE, THERINES, MORVILLERS, FONTAINE-LAVAGANNE, LIHUS, HAUTE-EPINE, ROY-BOISSY, MARSEILLE-EN-BEAUVAISIS, LA NEUVILLE-SUR-OUDEUIL, ROTANGY, AUCHY-LA-MONTAGNE, FRANCASTEL, PUITS-LA-VALLEE, MAISONCELLE-TUILERIE, SAINT-ANDRE-FARIVILLERS, SAINTE-EUSOYE, SONGEONS, GREMEVILLERS, ACHY, BLICOURT, FROISSY, LACHAUSSEE-DU-BOIS-D'ECU, CAMPREMY, OUDEUIL, LACHAPELLE-SOUS-GERBEROY, GERBEROY, VROCOURT, VILLERS-SUR-BONNIERES, SAINT-OMER-EN-CHAUSSEE, PISSELEU, MAULERS, NOIREMONT, NOYERS-SAINT-MARTIN, THIEUX, WAMBEZ, MARTINCOURT, CRILLON, MUIDORGE, LA NEUVILLE-SAINT-PIERRE, BUCAMPS, JUVIGNIES, ABBEVILLE-SAINT-LUCIEN, REUIL-SUR-BRECHE, MAISONCELLE-SAINT-PIERRE, MONTREUIL-SUR-BRECHE, HANVOILE, HAUCOURT, BONNIERES, MILLY-SUR-THERAIN, SENANTES, FONTAINE-SAINT-LUCIEN, GLATIGNY, VERDEREL-LES-SAUQUEUSE, OROER, LAFRAYE, LHERAULE, LA NEUVILLE-VAULT, VILLEMBRAY, GUIGNECOURT, HAUDIVILLERS, HERCHIES, TROISSEREUX, ESSUILES, HODENC-EN-BRAY, PIERREFITTE-EN-BEAUVAISIS, BONLIER, VELENNES, FOUQUENIES, TILLE, BULLES, SAVIGNIES, FOUQUEROLLES, BLACOURT, LACHAPELLE-AUX-POTS, LE MONT-SAINT-ADRIEN, NIVILLERS, LE FAY-SAINT-QUENTIN, REMERANGLES, SAINT-GERMAIN-LA-POTERIE, CUIGY-EN-BRAY, BEAUVAIS, LITZ, ESPAUBOURG, SAINT-AUBIN-EN-BRAY, SAINT-PAUL, GOINCOURT, LAVERSINES, THERDONNE, ONS-EN-BRAY, BRESLES, LA RUE-SAINT-PIERRE, RAINVILLERS, AUX MARAIS, VILLERS-SAINT-BARTHELEMY, ROCHY-CONDE, LE COUDRAY-SAINT-GERMER, SAINT-MARTIN-LE-NOEUD, ALLONNE, LALANDELLE, SAINT-LEGER-EN-BRAY, WARLUIS, BAILLEUL-SUR-THERAIN, LE VAUROUX, FROCOURT, MONTREUIL-SUR-THERAIN, LA NEUVILLE-EN-HEZ, AUNEUIL, VILLERS-SAINT-SEPULCRE, FLAVACOURT, ABBECOURT, THURY-SOUS-CLERMONT, HERMES, LABOSSE, LA HOUSSOYE, BERNEUIL-EN-BRAY, SAINT-FELIX, AUTEUIL, SAINT-SULPICE, PONCHON, BERTHECOURT, LE VAUMAIN, VILLOTRAN, HONDA, PORCHEUX, HODENC-L'EVEQUE, HEILLES, FLAVACOURT, BEAUMONT-LES-NONAINS, BOUTENCOURT, BOUTENCOURT, BOUTENCOURT, JOUY-SOUS-THELLE, LA NEUVILLE-GARNIER, LA DRENNE, SILLY-TILLARD, NOAILLES, MOUCHY-LE-CHATEL

N

0 1 2 3 Km

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-38 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-39 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC -
Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-40 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-41 décembre 2018.

CHAMBRY, ATHIES-SOUS-LAON, SAMOUSSY, MARCHAIS, LAPPION, LA SELVE, NIZY-LE-COMTE, LAON, COUCY-LES-EPPES, EPPES, MONTAIGU, SISSONNE, PARFONDRU, VESLUD, MAUREGNY-EN-HAYE, FESTIEUX, LOR, SAINT-ERME-OUTRE-ET-RAMECOURT, LA MALMAISON, CHERET, MONTCHALONS, COURTRIZY-ET-FUSSIGNY, ORGEVAL, SAINT-THOMAS, AMIFONTAINE, ARRANCY, AUBIGNY-EN-LAONNOIS, GOUDELANCOURT-LES-BERRIEUX, BIEVRES, PLOYART-ET-VAURSEINE, MARTIGNY-COURPIERRE, AIZELLES, BERRIEUX, PROUVAIS, PROVISEUX-ET-PLESNOY, SAINTE-CROIX, NEUVILLE-SUR-AILETTE, BOUCONVILLE-VAUCLAIR, CORBENY, CHERMIZY-AILLES, EVERGNICOURT, CERNY-EN-LAONNOIS, CRAONNE, JUVINCOURT-ET-DAMARY, GUIGNICOURT, NEUFCHATEL-SUR-AISNE, VENDRESSE-BEAULNE, OULCHES-LA-VALLEE-FOULON, MENNEVILLE, PAISSY, CRAONNELLE, LA VILLE-AUX-BOIS-LES-PONTAVERT, VASSOGNE, MOULINS, PONTAVERT, CONDE-SUR-SUIPPE, VARISCOURT, PIGNICOURT, BEAURIEUX, JUMIGNY, CUISSY-ET-GENY, BERRY-AU-BAC, BERTRICOURT, AGUILCOURT, CHAUDARDES, OEUILLY, PARGNAN, CUIRY-LES-CHAUDARDES, MAIZY, CONCEVREUX, BOUFFIGNEREUX, ORAINVILLE, ROUCY, MUSCOURT, MEURIVAL, LES SEPTVALLONS, GUYENCOURT, SERVAL, BLANZY-LES-FISMES

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France



CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-42 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-43 décembre 2018.

LE VAUMAIN, LABOSSE, PORCHEUX, VILLOTRAN, BERNEUIL-EN-BRAY, SAINT-SULPICE, PONCHON, HERMES, HONDAINVILLE, LA NEUVILLE-GARNIER, HODENC-L'EVEQUE, BERTHECOURT, HEILLES, AUTEUIL, BOUTENCOURT, JOUY-SOUS-THELLE, BEAUMONT-LES-NONAINS, MOUCHY-LE-CHATEL, MOUY, SILLY-TILLARD, NOAILLES, THIBIVILLERS, HARDIVILLERS-EN-VEXIN, LE COUDRAY-SUR-THELLE, JAMERICOURT, LE MESNIL-THERIBUS, VALDAMPIERRE, LA DRENNE, CAUVIGNY, BALAGNY-SUR-THERAIN, ENENCOURT-LE-SEC, TRIE-LA-VILLE, BACHIVILLERS, FRESNEAUX-MONTCHEVREUIL, LABOISSIERE-EN-THELLE, SAINTE-GENEVIEVE, BOISSY-LE-BOIS, ULLY-SAINT-GEORGES, CHAUMONT-EN-VEXIN, CORBEIL-CERF, NOVILLERS, POUILLY, SAINT-CREPIN-IBOUVILLERS, FOULANGUES, LACHAPELLE-SAINT-PIERRE, MORTEFONTAINE-EN-THELLE, DELINCOURT, LOCONVILLE, SENOTS, ANDEVILLE, CIRES-LES-MELLO, LORMAISON, FAY-LES-ETANGS, FRESNE-LEGUILLON, FLEURY, REILLY, MERU, DIEUDONNE, LIANCOURT-SAINT-PIERRE, IVRY-LE-TEMPLE, VILLENEUVE-LES-SABLONS, ESCHES, ERCUIS, NEUILLY-EN-THELLE, TOURLY, BOUBIERS, MONTS, PUISEUX-LE-HAUBERGER, CROUY-EN-THELLE, MONNEVILLE, HENONVILLE, AMBLAINVILLE, BORNEL, NEUVILLE-BOSC, FRESNOY-EN-THELLE, MORANGLES, LIERVILLE, LAVILLETERTRE, HADANCOURT-LE-HAUT-CLOCHER, CHAVENÇON, BELLE-EGLISE, BOUCONVILLERS, LE MESNIL-EN-THELLE, CHAMBLY

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-44 décembre 2018.

HONDAINVILLE, ANSACQ, ANSACQ, CAMBRONNE-LES-CLERMONT, ANGY, RANTIGNY, BAILLEVAL, LIANCOURT, VERDERONNE, ROSOY, SACY-LE-GRAND, BAZICOURT, HOUDANCOURT, CHEVRIERES, LACROIX-SAINT-OUEN, RIVECOURT, SAINT-SAUVEUR, MONCEAUX, CINQUEUX, PONT-SAINTE-MAXENCE, LONGUEIL-SAINTE-MARIE, LES AGEUX, MOUY, CAUFFRY, ANGICOURT, MOGNEVILLE, BURY, BRENOUILLE, RHUIS, PONTPOINT, SAINTINES, SAINT-VAAST-DE-LONGMONT, BALAGNY-SUR-THERAIN, ROUSSELOY, LAIGNEVILLE, MONCHY-SAINT-ELOI, RIEUX, BEAUREPAIRE, ROBERVAL, ULLY-SAINT-GEORGES, VILLERS-SAINT-PAUL, VERBERIE, FOULANGUES, MELLO, SAINT-VAAST-LES-MELLO, NOGENT-SUR-OISE, VERNEUIL-EN-HALATTE, VILLENEUVE-SUR-VERBERIE, NERY, CIRES-LES-MELLO, MONTATAIRE, FLEURINES, VILLERS-SAINT-FRAMBOURG, RARAY, NEUILLY-EN-THELLE, MAYSEL, CREIL, BRASSEUSE, CRAMOISY, NEUILLY-EN-THELLE, THIVERNY, OGNON, ERCUIS, BLAINCOURT-LES-PRECY, RULLY, TRUMILLY, AUMONT-EN-HALATTE, SAINT-LEU-D'ESSERENT, APREMONT, CHAMANT, SAINT-MAXIMIN, BARBERY, VILLERS-SOUS-SAINT-LEU, MONTEPILLOY, FRESNOY-LE-LUAT, CROUY-EN-THELLE, SENLIS, PRECY-SUR-OISE, VINEUIL-SAINT-FIRMIN, COURTEUIL, MORANGLES, GOUVIEUX, MONT-L'EVEQUE, BOREST, ROSIERES, AVILLY-SAINT-LEONARD, BORAN-SUR-OISE, CHANTILLY, BARON, PONTARME, LAMORLAYE, THIERS-SUR-THEVE, FONTAINE-CHAALIS, MONTLOGNON, VERSIGNY, COYE-LA-FORET, ORRY-LA-VILLE, MONTAGNY-SAINTE-FELICITE, ERMENONVILLE, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, MORTEFONTAINE, SILLY-LE-LONG, PLAILLY, VER-SUR-LAUNETTE, LE PLESSIS-BEL, EVE, LAGNY-LE-SEC

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-45 décembre 2018.

LACROIX-SAINT-OUEN, SAINT-JEAN-AUX-BOIS, SAINT-JEAN-AUX-BOIS, PIERREFONDS, CHELLES, MORTEFONTAINE, COEUVRES-ET-VALSERY, CUTRY, DOMMIERS, SAINT-SAUVEUR, VERBERIE, SOUCY, RETHEUIL, MORIENVAL, TAILLEFONTAINE, SAINT-PIERRE-AIGLE, BETHISY-SAINT-PIERRE, SAINTINES, VIVIERES, ORROUY, GILOCOURT, PUISEUX-EN-RETZ, HARAMONT, MONTGOBERT, BETHISY-SAINT-MARTIN, LONGPONT, BETHANCOURT-EN-VALOIS, FRESNOY-LA-RIVIERE, BONNEUIL-EN-VALOIS, EMEVILLE, NERY, GLAIGNES, FLEURY, LARGNY-SUR-AUTOMNE, ROCQUEMONT, FEIGNEUX, SERY-MAGNEVAL, VEZ, CORCY, RULLY, RUSSY-BEMONT, VILLERS-COTTERETS, LOUATRE, TRUMILLY, VAUMOISE, DAMPLEUX, CREPY-EN-VALOIS, CHOUY, DUVY, VAUCIENNES, FAVEROLLES, RULLY, GONDREVILLE, VAUCIENNES, COYOLLES, ANCIENVILLE, FRESNOY-LE-LUAT, AUGER-SAINT-VINCENT, OIGNY-EN-VALOIS, ROUVILLE, IVORS, BOURSONNE, NOROY-SUR-OURCQ, ORMOY-VILLERS, LEVIGNEN, ORMOY-LE-DAVIEN, SILLY-LA-POTERIE, TROESNES, ROSIERES, MARIZY-SAINTE-GENEVIEVE, AUTHEUIL-EN-VALOIS, BARON, BARGNY, LA FERTE-MILON, CUVERGNON, MARIZY-SAINT-MARD, VERSIGNY, PEROY-LES-GOMBRIES, BOISSY-FRESNOY, LA VILLENEUVE-SOUS-THURY, PASSY-EN-VALOIS, BETZ, MAROLLES, ANTILLY, THURY-EN-VALOIS, MACOGNY, DAMMARD, MAREUIL-SUR-OURCQ, MONNES, VILLERS-SAINT-GENEST, MAROLLES, NANTEUIL-LE-HAUDOUIN, BOULLARRE, ETAVIGNY, CHEZY-EN-ORXOIS, MONTAGNY-SAINTE-FELICITE, MONTIGNY-L'ALLIER, CHEVREVILLE, BOUILLANCY, NEUFCHELLES, SAINT-GENGOULPH, SILLY-LE-LONG, ACY-EN-MULTIEN, BRUMETZ, ROUVRES-EN-MULTIEN, OGNES, ROSOY-EN-MULTIEN, HAUTE, BREGY, VARINFROY, LE PLESSIS-BELLEVILLE, REEZ-FOSSE-MARTIN, GANDELU, LAGNY-LE-SEC

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue *(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)*
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

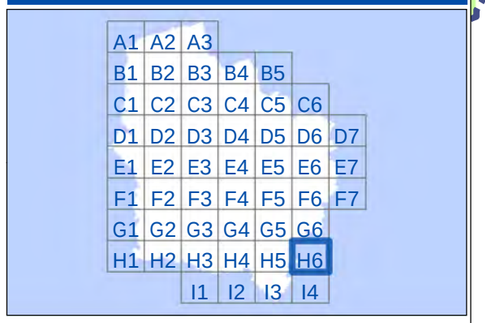
- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-46 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France



CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

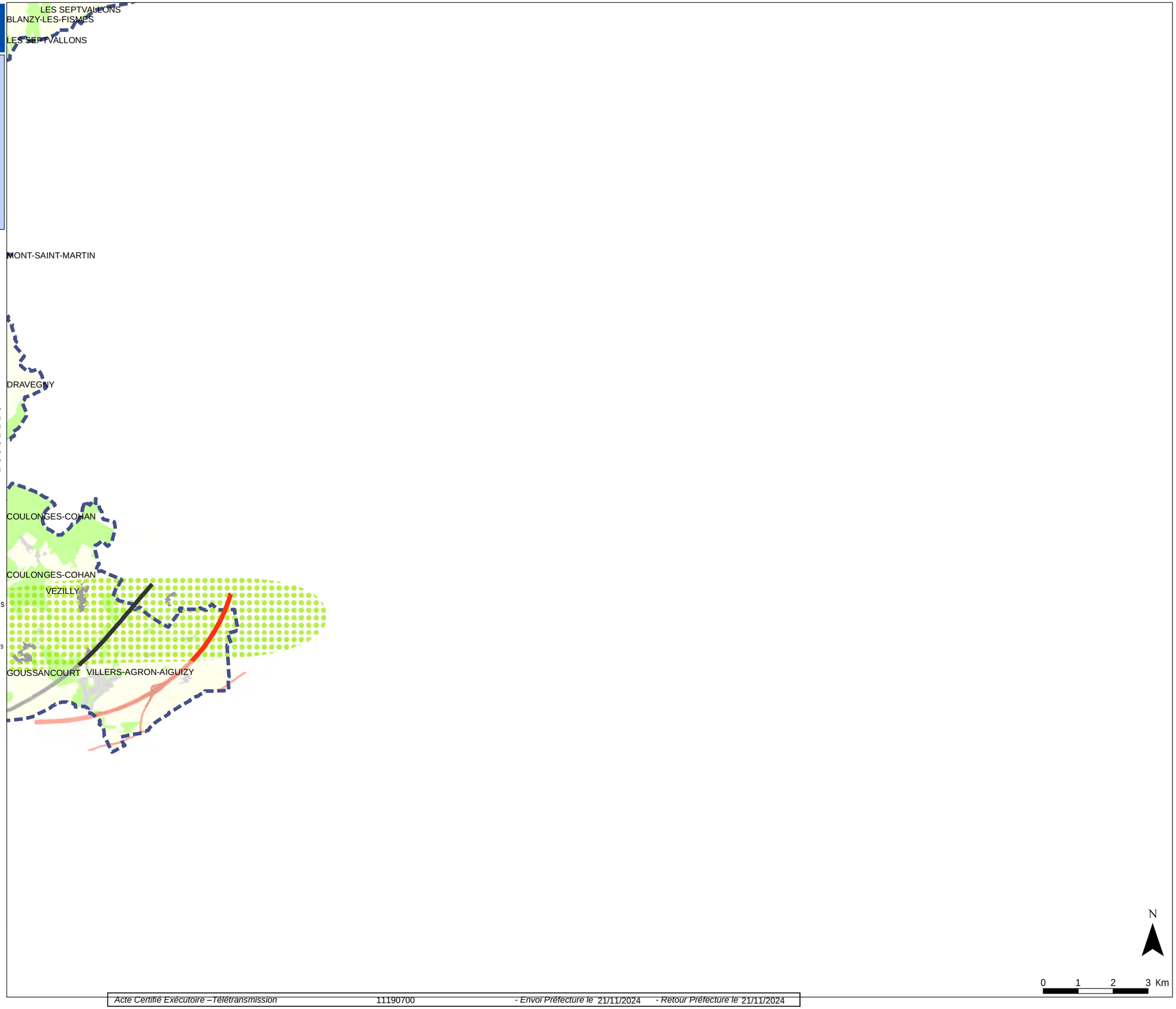
Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels



Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-47 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

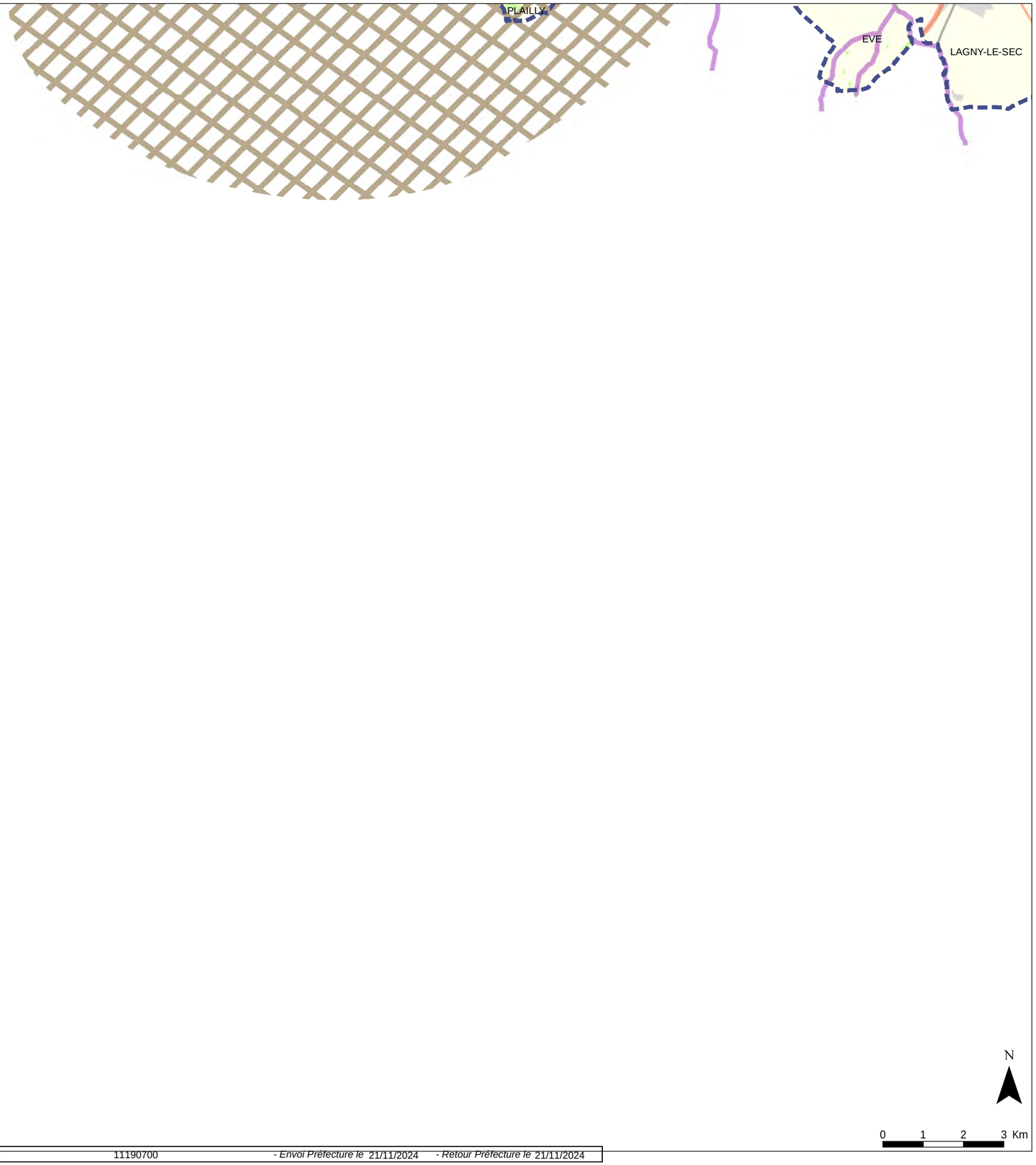
ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC -
Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-48 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
(cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)

Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

Corridors boisés

Corridors humides

Corridors littoraux

Corridors ouverts

Corridors multitrames

Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers

Zones à enjeu d'identification de corridors boisés

Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

Urbanisation

Routes de type autoroutier

Liaisons routières principales

Voies ferrées à grande vitesse (LGV)

Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour

Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER

Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

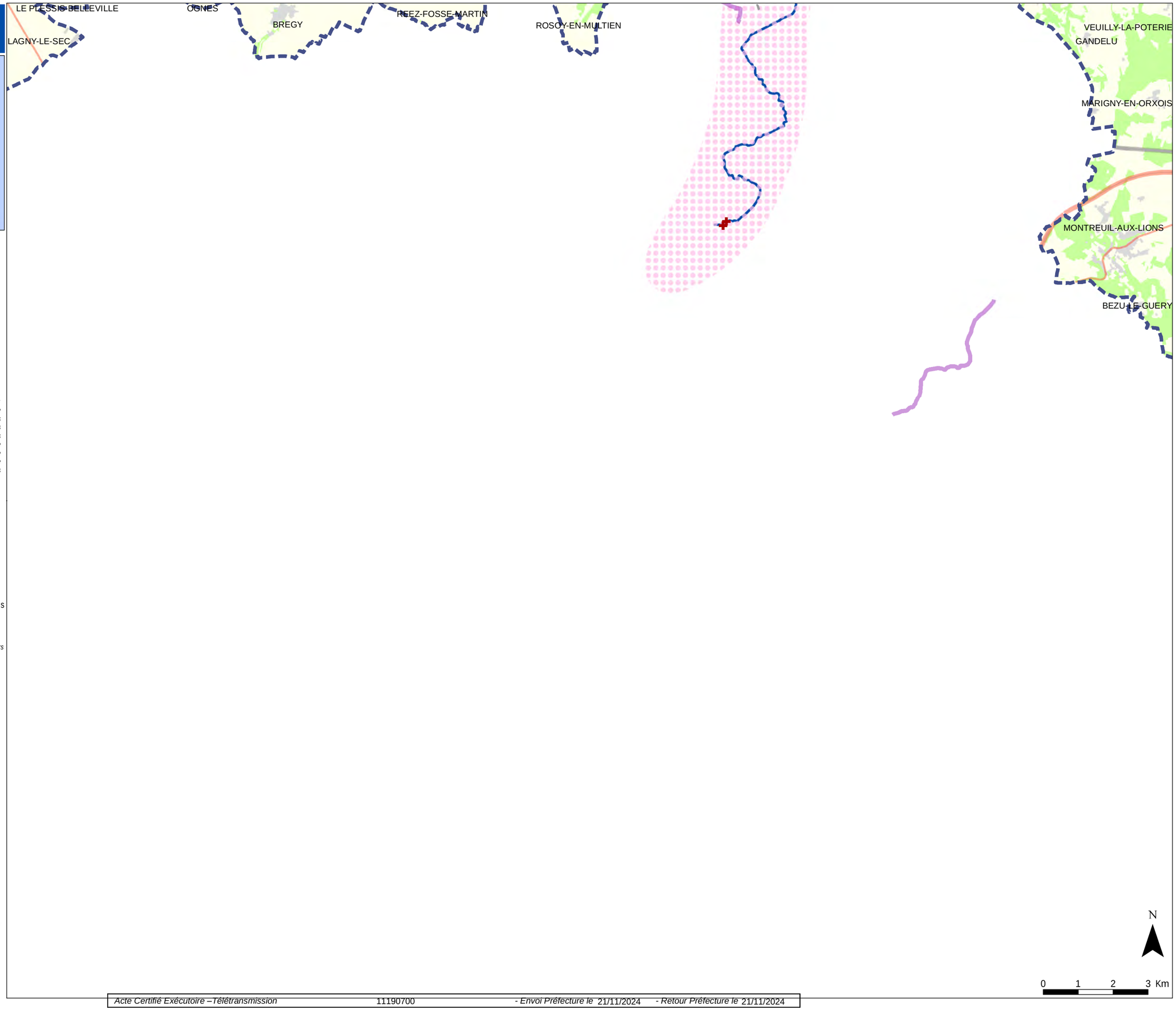
Espaces artificialisés

Cultures

Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC -
Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-49 décembre 2018.



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France

A1	A2	A3				
B1	B2	B3	B4	B5		
C1	C2	C3	C4	C5	C6	
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7
G1	G2	G3	G4	G5	G6	
H1	H2	H3	H4	H5	H6	
		I1	I2	I3	I4	

CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

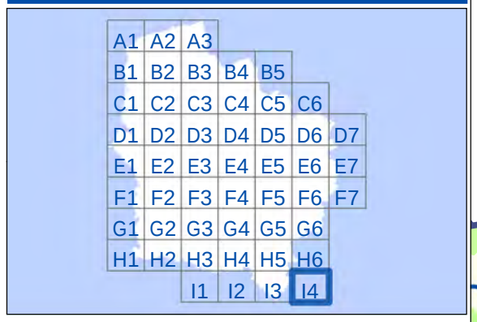
- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC - Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-50 décembre 2018.

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les Continuités Ecologiques Régionales en Hauts-de-France





CONTINUITES ECOLOGIQUES

Réservoirs de biodiversité

- Réservoirs de Biodiversité de la trame bleue
  (cours d'eau de la liste 2 + réservoirs biologiques des Sdage)
- Réservoirs de Biodiversité de la trame verte

Corridors principaux

- Corridors boisés
- Corridors humides
- Corridors littoraux
- Corridors ouverts
- Corridors multitrames
- Corridors fluviaux

Attention: les corridors écologiques, au contraire des réservoirs, ne sont pas localisés précisément par le schéma. Ils doivent être compris comme des "fonctionnalités écologiques", c'est-à-dire des caractéristiques à réunir entre deux réservoirs pour répondre aux besoins des espèces (faune et flore) et faciliter leurs échanges génétiques et leur dispersion.

Zones à enjeux

- Zones à enjeu d'identification de corridors bocagers
- Zones à enjeu d'identification de corridors boisés
- Zones à enjeu d'identification des chemins ruraux et éléments du paysage supports de corridors potentiels

OBSTACLES A LA CONTINUITE ECOLOGIQUE

Intersections entre les éléments fragmentants et les CER : réservoirs - corridors

- Urbanisation
- Routes de type autoroutier
- Liaisons routières principales
- Voies ferrées à grande vitesse (LGV)
- Autres liaisons ferroviaires où circulent en moyenne au moins 40 trains par jour
- Qualité physico-chimique médiocre et mauvaise des CER
- Obstacles majeurs à l'écoulement

ELEMENTS DE CONTEXTE

Occupation du sol

- Espaces artificialisés
- Cultures
- Espaces semi-naturels

Avertissement au lecteur : cette carte a été réalisée au 1/100 000 au format A3, sa lisibilité est optimale à ce format et n'est pas assurée pour les formats intermédiaires (A4, etc.)

Réalisation : DBIO/DPSR/SIGAC -
Sources : Région Hauts-de-France, ©IGN-BD Topo®, MNHN, Aeap, Aesn, Sandre - Carte N° : 486-51 décembre 2018.

N

0 1 2 3 Km

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Annexe 4

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport

#legranddesseinhdf

LE GRAND DESSEIN Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES ____ *3*

TABLE DES CARTES ____ *6*

PARTIE 1 – MOBILITE DES PERSONNES ____ *7*

A. DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DENSES, SUPPORTS D'UNE GRANDE MOBILITE AU QUOTIDIEN ____ 9

I. LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE ____ 9

1. Une population très mobile ____ 9
2. Deux grands usages : le travail et les études ____ 9
3. Une forte concentration des flux vers Lille et l'Ile-de-France ____ 10
4. La présence de nombreux grands mobiles ____ 10

II. LES INFRASTRUCTURES ET LES RESEAUX DE TRANSPORT ____ 11

1. Les Hauts-de-France, seconde région ferroviaire de France ____ 11
2. Des transports routiers interurbains transférés récemment à la Région ____ 12
3. Des réseaux urbains nombreux hétérogènes ____ 12
4. Un maillage routier dense et fortement utilisé ____ 13

III. DES SERVICES INTERMODAUX EN COURS DE DEPLOIEMENT ____ 14

1. De nombreux pôles d'échanges multimodaux ferroviaires existants ou à venir ____ 14
2. Des Systèmes d'Information Multimodale couvrant partiellement le territoire ____ 16
3. Une disparité des tarifications et billettiques ____ 16

B. OFFRIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORT AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES ____ 17

I. FAIRE DU RESEAU REGIONAL DES TRANSPORTS L'EPINE DORSALE DE LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE ____ 17

1. Répondre aux besoins en déplacements interurbains en s'appuyant sur un système de transport intégré ____ 17
2. Assurer un maillage fin des territoires grâce à un réseau de transport régional hiérarchisé ____ 20
3. Traiter les transports dans toutes leurs dimensions pour offrir des services de qualité ____ 20

II. ENCOURAGER DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES PUBLICS ET LES TERRITOIRES VULNERABLES ____ 21

1. Apporter des services dans les territoires moins denses, enclavés ou dans les quartiers prioritaires ____ 21
2. Faciliter l'accès aux différents services pour les publics fragiles ____ 22

III. FACILITER LES LIAISONS AVEC LES METROPOLES ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS ____ 23

1. Améliorer l'accès à la Métropole Lilloise ____ 23
2. Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, notamment grâce à la liaison Roissy -Picardie ____ 24
3. Mieux connaître les besoins et développer les possibilités de déplacements transfrontaliers ____ 25

IV. PARTICIPER A L'ATTRACTIVITE ET A L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE REGIONAL ____ 28

1. Préserver et amplifier les services de longue distance pour conforter un positionnement au cœur de l'Europe ____ 28
2. Renforcer l'attractivité touristique ____ 33

C. INNOVER ET REPONDRE AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS PAR UNE APPROCHE TRANSVERSALE DE LA MOBILITE ____ 36

I. ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT EN S'APPUYANT SUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS ET DES NOUVEAUX SERVICES ____ 36

1. Encourager les modes actifs et en particulier le vélo ____ 36
2. Développer les nouveaux services pour couvrir une plus grande diversité de déplacements ____ 37

II. FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI, AUX FORMATIONS ET A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ____ 39

1. Faire le lien avec la Stratégie Régionale de l'Emploi ____ 40
2. Encourager la mobilité pour permettre l'accès aux formations et à l'enseignement supérieur ____ 40
3. Développer les facteurs d'attractivité locale dont l'accessibilité des sites pour les entreprises et les salariés ____ 41

III. TENDRE VERS UNE MOBILITE DURABLE ____ 41

1. Favoriser la limitation des impacts environnementaux et sanitaires des transports ____ 41
2. Développer la mobilité propre ____ 42
3. Tirer bénéfice des innovations techniques pour limiter les impacts négatifs des transports ____ 42

IV. ETRE UNE REGION D'EXCELLENCE DANS LES TRANSPORTS ____ 43

1. S'appuyer sur les points forts identifiés par la Stratégie Recherche Innovation ____ 43
2. Soutenir les pôles de compétitivité et d'excellence ____ 43
3. Favoriser l'émergence d'un transport durable ____ 43
4. Adapter la formation professionnelle ____ 44

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

D. PROPOSER DEMAIN UNE VERITABLE INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE 44
I. L'INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE 44
II. COORDONNER ET ARTICULER LES OFFRES DES DIFFERENTS RESEAUX 47
III. OFFRIR DES SERVICES INTERMODAUX EQUIVALENTS POUR TOUS LES HABITANTS 48
1. Proposer une information multimodale recouvrant tous les types de services 48
2. Adapter les gammes tarifaires et les supports billettiques associés 49
3. Répondre au défi particulier du partage des données 50
IV. DEVELOPPER LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX 51
V. PRIVILEGIER DES PARTENARIATS SUR-MESURE POUR FACILITER LA MISE EN OEUVRE DES PROJETS INTERMODAUX 54

PARTIE 2 – TRANSPORT DE MARCHANDISES 55

A. UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE 58
I. CONTRIBUER A L'ACHEVEMENT DU RESEAU D'INFRASTRUCTURES FRET EN HAUTS-DE-FRANCE 58
1. Renforcer les itinéraires ferroviaires fret 58
2. Compléter le réseau fluvial grâce à la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, maillon manquant 60
3. Poursuivre la modernisation du réseau routier 63
II. GARANTIR LA QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : FLUIDITE, SECURITE, SOUTENABILITE 64
1. Optimiser l'usage des infrastructures routières 64
2. Améliorer la fiabilité des offres fluviales et ferroviaires 64
3. Monter en qualité pour l'activité logistique 65
III. ASSURER LA MIXITE DES USAGES SUR LES AXES FERROVIAIRES 65
1. Optimiser la co activité voyageurs et fret 65
2. Intégrer les contraintes d'insertion urbaine des trafics fret par la recherche d'une cohabitation habitants - fret 66

B. S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES 66
I. ASSURER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE 67
1. Sauvegarder les lignes capillaires 67
2. Soutenir la modernisation et la création des Installations Terminales Embranchées 68
II. MAINTENIR LE RESEAU FLUVIAL SECONDAIRE 69
III. PRESERVER ET VALORISER LE FONCIER BORD A QUAI OU EMBRANCHE 70
IV. GARANTIR LES POTENTIALITES DE LA ROUTE 70
1. Consolider le rôle économique du réseau routier 70
2. Assurer l'accessibilité routière des zones d'activités et des entreprises 72

C. VALORISER LE SYSTEME PORTUAIRE MARITIME 73
I. Miser sur la complémentarité des ports régionaux 73
II. Elargir l'hinterland des ports maritimes 74
III. Consolider les flux transmanche dans la perspective du brexit 76

D. DEVELOPPER LES OUTILS ET SERVICES POUR INCITER AU REPORT MODAL 77
I. CONSOLIDER LE RESEAU DES PLATES-FORMES MULTIMODALES 77
1. Favoriser la complétude du réseau et la mutualisation des installations multimodales 77
2. Contribuer au développement du transport des conteneurs par voie d'eau 78
II. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE 79
1. Optimiser les sillons fret et augmenter la capacité du réseau 79
2. Tirer parti de la digitalisation du fret 79
3. Accompagner le développement des autoroutes ferroviaires 80
III. OPTIMISER ET PROMOUVOIR L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES NOUVEAUX SERVICES 81
1. Initier de nouveaux modes de gouvernance des infrastructures logistiques 81
2. Participer à l'animation de la gouvernance de la logistique 82
3. Accompagner les actions en faveur du report modal et de la massification 83
4. Développer les services de carburants alternatifs 84
5. Etudier les possibilités de croissance du fret aérien 87

E. FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE POUR ASSURER LA DESSERTE DU DERNIER KILOMETRE 87
I. ANTICIPER LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE 87
1. Répondre aux enjeux du transport de marchandises en ville 87
2. Accompagner le développement du e-commerce 89
3. Mutualiser et optimiser la distribution pour faciliter la gestion du dernier kilomètre 89
II. VISER L'INNOVATION DANS UN ECOSYSTEME REGIONAL FACILITANT LES LIENS ENTRE LOGISTIQUE ET COMMERCE 90
1. S'inscrire dans la dynamique d'une région commerçante 90

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2. S'appuyer sur un écosystème régional favorable à l'innovation 90
3. Mettre en œuvre le volet logistique de la Troisième Révolution Industrielle 91
III. REGULER LES IMPACTS DE LA LOGISTIQUE 91
1. Réduire les impacts négatifs et les nuisances de la logistique urbaine 91
2. Traduire les évolutions de la logistique urbaine dans la réglementation et les documents de planification 91

PARTIE 3 – PROPOSITIONS D'ACTIONS 93

MOBILITE DES PERSONNES 95

TRANSPORT DE MARCHANDISES 116

LE CANAL SEINE NORD EUROPE 130

LE RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL 136

GLOSSAIRE 144

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TABLE DES CARTES

Carte 1- N° 12 082 - Flux domicile-études 9
Carte 2 – N°12 081 - Flux domicile-travail / territoires limitrophes 10
Carte 3- Le réseau ferré – Région Hauts-de-France 11
Carte 4 – Trafic voyageur moyen journalier - 2016 11
Carte 5 – N°581-1 - Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au 01/01/2018 13
Carte 6 – N°581-2 - Principaux réaménagements de pôles d'échanges multimodaux (PEM) en région Hauts-de-France 15
Carte 7- N°581-3 - Systèmes d'informations multimodales et système billettique sur le territoire des Hauts-de-France 16
Carte 8 – N°581-4 - Dessertes nationales du territoire régional (hors TER-GV) – juillet 2017 29
Carte 9 – SLO des Hauts-de-France vers les autres régions 32
Carte 10 - SLO : Lignes internes à la Région Hauts-de-France 32
Carte 11- Région Hauts-de-France – Stratégie touristique et AMI – Mars 2017 33
Carte 12 – N°582-93 - Schéma régional des Véloroutes Voies Vertes Hauts-de-France 35
Carte 13 – N°12 057 - Flux domicile-travail 45
Carte 14 – Réseaux transeuropéens de transport (source : Union Européenne) 57
Carte 15 – N°12 064 - Services logistiques en Hauts-de-France 58
Carte 16 – SNCF Réseau – Trafic fret 59
Carte 17- Trafic fret moyen journalier 2016 59
Carte 18 – Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Hauts-de-France – Septembre 2016 60
Carte 19 - Transport fluvial dans l'Europe du Nord-Ouest 61
Carte 20 – N°581-6 - Points durs sur le réseau navigable Hauts-de-France 62
Carte 21 – Trafic moyen journalier des poids lourds en 2016 (DREAL) 63
Carte 22 – N°581-7 - Lignes UIC 7 à 9 en Hauts-de-France en 2017 67
Carte 23 – N°581-8 - Utilisation des ITE en Hauts-de-France 68
Carte 24 – N°581-9 - Gabarit Freycinet en Hauts-de-France 69
Carte 25 – N°581-10 - RRIR et activité économique 71
Carte 26 – Atlas des entrepôts et aires logistiques en France en 2015 – DATALAB Transport – Mars 2017 72
Carte 27 – Développement de la multimodalité et élargissement de l'hinterland du GPMD 75
Carte 28 – Les Ateliers Chargeurs de Picardie 2017 (VNF) 84
Carte 29 – Infrastructures GNV et Biométhane en service et en projet sur le territoire de la région Hauts-de-France 86
Carte 30 – Densité de mouvements sur la région Hauts-de-France – Freturb – Jonction, 2018 88
Carte 31- N°581-11 - Réseau structurant régional et typologie des dessertes – situation 2018 98
Carte 32 – N°581-12 - Accessibilité à la Métropole Européenne de Lille 102
Carte 33 – N°581-13 - Accessibilité à l'Ile-de-France 103
Carte 34 – N°8183 - Ouverture voyageurs à la grande vitesse 106
Carte 35 – N°582-97 - Principaux PEM ferroviaires en Hauts-de-France 112
Carte 36 - N°507-5 - Carte de synthèse : Garantir un système de transport fiable et attractif 115
Carte 37- N°55-2 - Carte de synthèse : Affirmer un positionnement de hub logistique 128
Carte 38 – Tracé du Canal Seine Nord Europe (source : Société du CSNE) 133
Carte 39 – N°249-1 - Carte de synthèse : Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités 134
Carte 40 – N°582-107 - Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) 140

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTIE 1 – MOBILITE DES PERSONNES



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

A. DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DENSES, SUPPORTS D'UNE GRANDE MOBILITE AU QUOTIDIEN

La Région Hauts-de-France se caractérise par un réseau de transport dense, qui maille le territoire et l'inscrit au cœur des relations avec le nord de l'Europe. Le réseau s'organise majoritairement selon un axe nord - sud, constitué d'infrastructures routières et ferroviaires importantes, plus particulièrement orienté vers les métropoles lilloise et parisienne.

I. LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE

1. UNE POPULATION TRES MOBILE

La mobilité des habitants de la Région est plus élevée que la moyenne nationale hors Ile-de-France[1] et, si la distance moyenne parcourue reste dans la moyenne nationale (16,9 km), on constate de grandes disparités territoriales : sur le versant nord, elle est de 14,2 km par habitant alors que dans l'Oise elle est supérieure à 20 km.

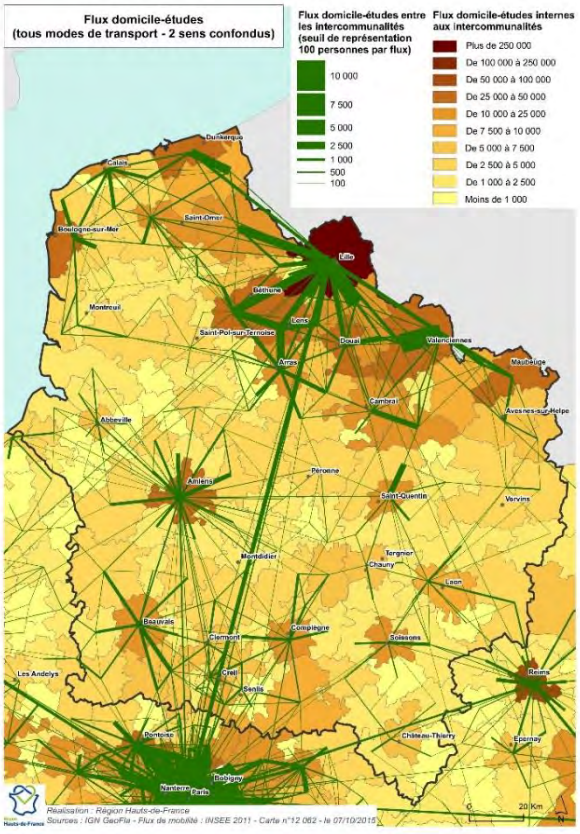
Plus de 2/3 des déplacements infrarégionaux et des trajets de courte distance sont effectués en voiture. La part des transports collectifs ne dépasse pas 7%. L'utilisation des transports collectifs est plus importante au nord, en raison d'une forte densité urbaine liée à la présence de grandes agglomérations et d'un maillage plus important du réseau de transports collectifs (en particulier des TER). On observe également un recours significatif au ferroviaire pour les déplacements domicile-travail vers les principales agglomérations, et plus particulièrement vers l'Ile-de-France où la part de marché du train peut atteindre 70% à 85%, comme entre le Clermontois et Paris.

Le taux d'équipement automobile des ménages (81%) est inférieur à la moyenne des autres régions (moyenne nationale hors Ile-de-France de 84%) mais il existe de grandes disparités selon les secteurs, sans corrélation avec l'existence de transports collectifs : par exemple, certaines zones rurales, ne disposant pas d'offre de transport collectif, présentent un taux de foyers non motorisés supérieur à 20%.

2. DEUX GRANDS USAGES : LE TRAVAIL ET LES ETUDES

Dans les Hauts-de-France, 71,9% actifs travaillent hors de leur commune de résidence (65,5% en moyenne nationale), l'augmentation des déplacements domicile–travail et l'allongement continu des distances parcourues s'expliquent, en partie, par la concentration d'emplois dans les agglomérations alors que la périurbanisation à vocation résidentielle s'étend. La majorité des déplacements domicile–travail (80,2%) s'effectue à l'intérieur d'un seul département. Pour les 19,8% restants, la moitié des navetteurs quitte le département de résidence en restant dans la région tandis que l'autre moitié part vers une autre région française ou vers l'étranger.

En matière de déplacements liés aux études, si l'essentiel des migrations s'opère au sein de pôles urbains internes aux zones d'emplois pour l'accès aux établissements d'enseignement élémentaire et secondaire, les déplacements des étudiants s'effectuent vers les principaux pôles universitaires (Lille, Amiens, Paris …). Elèves et étudiants représentent une clientèle importante des transports collectifs : ¼ des motifs d'utilisation des TER sont liés aux études et près de 80% des usagers des lignes interurbaines sont des scolaires.



Carte 1- N° 12 082 - Flux domicile-études

[1] Source : Enquête Nationale Transport Déplacements 2008

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

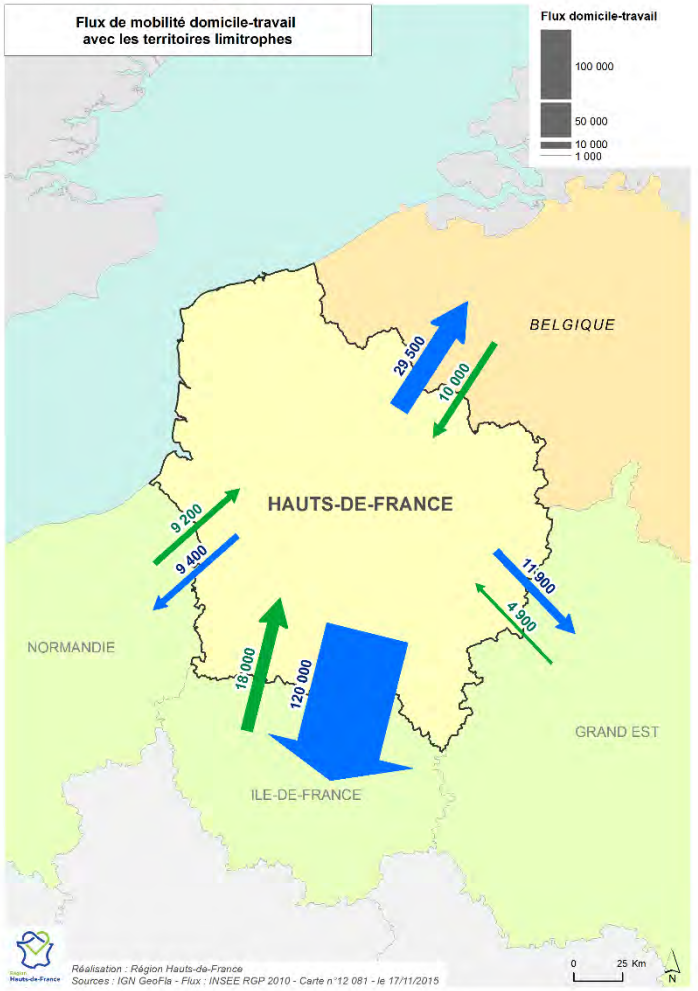
3. UNE FORTE CONCENTRATION DES FLUX VERS LILLE ET L'ILE-DE-FRANCE

Au nord de la région, le système centré sur la Métropole Lilloise concentre une part importante des flux domicile – travail dont le tiers des usagers du TER. Plusieurs liaisons transversales sont identifiées, en relation avec l'intégration de systèmes structurant fortement le territoire, en particulier l'ancien Bassin Minier (Béthune, Lens, Douai et Valenciennes).

Au sud de la Région, les déplacements domicile – travail représentent plus de la moitié des motifs d'utilisation des TER. Le mode ferroviaire joue un rôle important dans les déplacements liés à l'emploi en l'Ile-de-France : près d'un tiers des usagers du TER Hauts-de-France se rendent dans les gares parisiennes. Toutefois, en dehors des corridors structurants, la part des transports collectifs dans les déplacements domicile–travail reste modeste.

L'agglomération d'Amiens apparaît comme un pôle d'emploi structurant (plus de 150 000 emplois) mais à une échelle moindre. Enfin, les flux domicile–travail entre le sud et le nord du territoire sont actuellement assez peu développés.
Les échanges quotidiens avec l'extérieur sont denses : 157 300 navetteurs quittent la région dont 125 900 pour une autre région française (principalement l'Île-de-France) et 31 400 pour l'étranger (majoritairement en Belgique). A l'inverse, la région accueille quotidiennement 18 000 franciliens et de nombreux belges.

Ces flux sont particulièrement denses au sud d'une ligne Beauvais-Soissons, territoire essentiellement attiré par les pôles d'emplois franciliens : 25% des salariés de l'Oise travaillent en Ile-de-France et un emploi sur dix à Roissy est occupé par un habitant de la région.



Carte 2 – N°12 081 - Flux domicile-travail / territoires limitrophes

4. LA PRESENCE DE NOMBREUX GRANDS MOBILES

Les Hauts-de-France se caractérisent par un nombre important de grands mobiles, c'est-à-dire de personnes s'éloignant de leur domicile d'au moins 10 kilomètres dans la journée : 35% des habitants des Hauts-de-France de 11 ans et plus sont dans cette situation (1 770 000 personnes) et 43% des ménages comprennent au moins un grand mobile. Ces derniers passent quotidiennement un peu moins de 2 heures à se déplacer pour parcourir près de 40 km, soit plus du double des distances moyennes parcourues par l'ensemble des habitants de la région.

	Hauts-de-France	Grands mobiles
Nombre de déplacements quotidiens	19 millions	8 millions
Distance moyenne parcourue par personne par jour	17 km	41 km
Temps de trajet moyen par personne et par jour	1 h 19	1 h 53

Les déplacements internes à la région (92% des déplacements des grands mobiles) sont en très grande majorité intra-départementaux, on constate cependant des flux intenses entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Par ailleurs, 6% de leurs déplacements sont externes à la région et 2% de transit (origine et destination à l'extérieur de la région). Les grands mobiles effectuent quotidiennement 470 000 déplacements entre la région Hauts-de-France et l'extérieur, majoritairement vers la Belgique (130 000 déplacements dont 93% avec le département du Nord) et l'Ile-de-France (245 800 déplacements dont un tiers environ avec Paris et un tiers avec le Val d'Oise).

Le taux de motorisation des grands mobiles est plus élevé que la moyenne régionale avec 94% des ménages possédant au moins une voiture et 58% deux voitures ou plus. En moyenne, chaque jour un grand mobile réalise 4,6 déplacements. Pour ces personnes, 77,2% des déplacements sont effectués en voiture, 12,7% à pied, 2,6% en transport urbain et 2,4% en train ; la part modale du train augmentent toutefois progressivement avec la distance à parcourir : sur le versant sud, au-delà de 80 km, elle est par exemple de 38%.

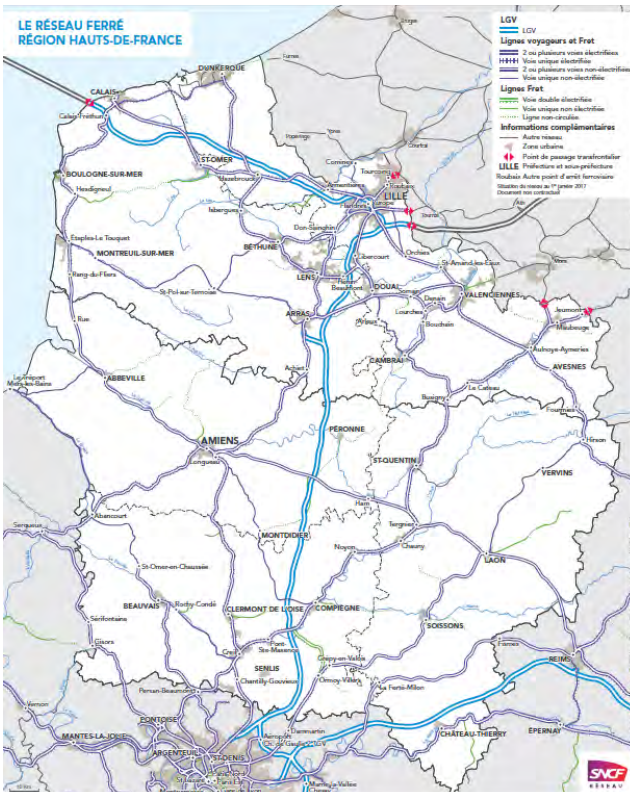
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II. LES INFRASTRUCTURES ET LES RESEAUX DE TRANSPORT

1. LES HAUTS-DE-FRANCE, SECONDE REGION FERROVIAIRE DE FRANCE

La Région Hauts-de-France est la seconde région ferroviaire de France :

- 2 814 km de lignes exploitées (10% du réseau ferré national) dont 1 818 km électrifiées.
- 32 lignes.
- Plus de 1 200 TER circulent chaque jour.
- 185 000 voyages quotidiens en TER soit plus de 23 millions de kilomètres effectués chaque année.
- 340 km de voies à grande vitesse (soit 15% du réseau grande vitesse national) avec deux axes qui se croisent à Lille : l'axe nord-sud permet des liaisons vers les Pays-Bas, Bruxelles et Paris et l'axe est-ouest relie Londres à Bruxelles, en se prolongeant vers Cologne.
- 363 gares et points d'arrêts TER dont 1/4 ont fait ou font l'objet de projets d'aménagement.
- 96,4% de la population se trouve dans un rayon de 10 km autour d'un point d'arrêt ferroviaire.
- 20% de la population régionale, 31,5% des emplois et 45% des lycéens sont à moins d'un kilomètre d'une gare ou d'un point d'arrêt.



Carte 3- Le réseau ferré – Région Hauts-de-France



Carte 4 – Trafic voyageur moyen journalier - 2016

Cependant, malgré un réseau très dense et un maillage fin du territoire, on constate de fortes disparités de couverture et d'offre entre les différentes zones. Le réseau s'organise principalement autour des deux grandes polarités constituées par la Métropole Européenne de Lille et l'Ile-de-France.

La gare Lille-Flandres est la première gare de province pour le TER et la seconde gare de province toutes activités confondues.

Il existe toutefois une grande hétérogénéité des gares du territoire régional :

- les 15 plus importantes cumulent 55% de la fréquentation du réseau.
- seules 5 gares ont plus de 10 000 montées - descentes par jour.
- 117 des 363 gares et points d'arrêts accueillent quotidiennement moins de 1% de la fréquentation du réseau.

3/4 des gares sont essentiellement des points de départ pour les déplacements domicile–travail entre 6 h et 9 h. A l'opposé, les gares les plus fréquentées sont plutôt des gares de réception ou d'équilibre des flux en heures de pointe. Cette situation s'explique par la concentration des principaux pôles d'emplois et de formation tandis que de nombreuses gares permettent un rabattement vers les pôles d'emploi ou vers la région parisienne.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. DES TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS TRANSFERES RECEMMENT A LA REGION

Conformément à la loi NOTRe, les Départements ont transféré à la Région les deux volets de leur compétence transport : les services de transports routiers non urbains, réguliers ou à la demande au 1er janvier 2017 (à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires) et l'organisation des transports scolaires au 1er septembre 2017.

Les transports scolaires et interurbains doivent principalement répondre à trois grands types de besoins :

- Une desserte de proximité avec des services principalement scolaires mais ouverts à tous les usagers.
- Des liaisons entre pôles secondaires non reliés ou mal reliés par une offre ferroviaire.
- Le rabattement depuis des territoires hors périmètre d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) vers des pôles d'échanges multimodaux tels que certaines gares TER.

Les 348 lignes régulières interurbaines desservent plus de 13 000 points d'arrêts sur l'ensemble du territoire et transportent près de 280 000 personnes par jour, au moyen de 2 630 véhicules.

Les transports scolaires et interurbains ayant pour rôle principal la desserte scolaire (80% des usagers sont des scolaires), la clientèle commerciale reste réduite et essentiellement constituée de personnes captives (jeunes, personnes sans permis, sans voiture). Si certaines grandes agglomérations sont bien desservies par les réseaux de transports collectifs interurbains, d'autres territoires comme l'ouest de la Somme, l'est et le sud de l'Aisne, ou le centre-ouest du Pas-de-Calais bénéficient d'une offre plus diffuse. On constate que certaines lignes se distinguent par un usage essentiellement commercial, comme les lignes express du Nord ou de l'Oise qui assurent un rabattement vers des pôles d'emplois majeurs.

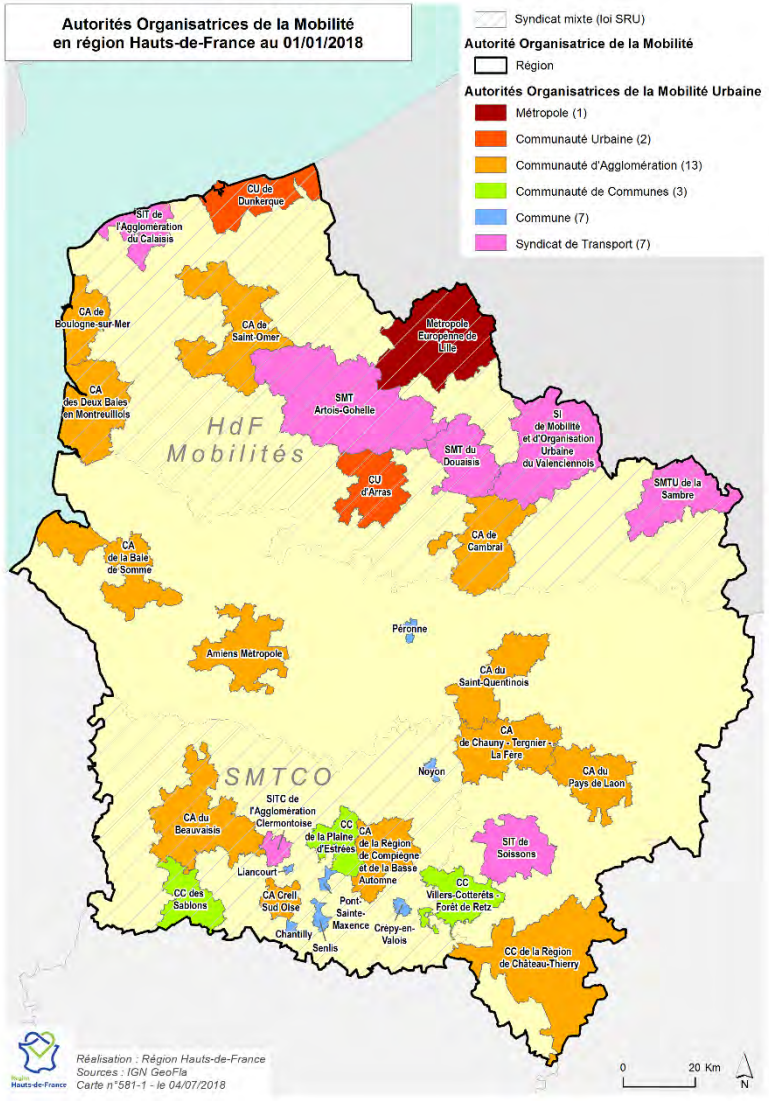
3. DES RESEAUX URBAINS NOMBREUX HETEROGENES

En région Hauts-de-France 29% du territoire (et 70% de la population régionale) appartient au ressort territorial d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). On dénombre 34 AOM en Région dont les périmètres présentent des densités de population plus importantes que la moyenne régionale (441 hab/km² contre 189 hab/km²).

Le profil des AOM est très varié :

- La Métropole Européenne de Lille (plus d'un million d'habitants et près de 180 millions de voyages en 2015) avec un réseau urbain important composé de lignes de bus et de transports en commun en site propre (TCSP) : 2 lignes de tramway, plusieurs lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) et deux lignes de métro.
- Amiens Métropole, seconde AOM régionale (180 000 habitants) avec un réseau de bus et un BHNS en cours de création (mise en service mars 2019).
- Les AOM les plus étendues sont majoritairement dans le nord de la région alors que les plus petites sont surtout dans l'Aisne et l'Oise qui concentre par ailleurs l'ensemble des AOM communales à l'exception de Péronne.
- De nombreuses AOM communales: Noyon (14 000 habitants), Berck-sur-Mer (14 500 habitants), Chantilly (11 000 habitants), Péronne (moins de 10 000 habitants et 17 000 voyages en 2015), Liancourt (7 000 habitants)… Certaines proposent un service de transport régulier organisé autour de quelques lignes simples (1 pour Péronne et Chantilly, 3 à Pont-Sainte-Maxence et 7 à Noyon).
- 7 AOM proposent la gratuité du réseau urbain (1/4 des réseaux gratuits français) : il s'agit de réseaux communaux sauf pour la Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 5 – N°581-1 - Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au 01/01/2018

Les ressorts territoriaux des AOM sont desservis par 374 lignes régulières et 297 lignes routières régionales qui assurent les relations avec les territoires ruraux limitrophes. Ils sont organisés autour des principales polarités des territoires et particulièrement autour des gares ferroviaires. De plus, 23 AOM proposent des services de transport à la demande (TAD) qui complètent l'offre de desserte dans les secteurs les moins denses de leur périmètre.

4. UN MAILLAGE ROUTIER DENSE ET FORTEMENT UTILISE

La région Hauts-de-France est dotée d'un réseau routier de bonne qualité, dense et maillé consistant en :

- 1 177 km d'autoroutes.
- 568 km de routes nationales.
- 25 609 km de routes départementales.
- 38 771 km de routes communales.

Le réseau autoroutier représente 10,3% du linéaire national sur 5,8% du territoire métropolitain.

Les axes autoroutiers les plus utilisés sont les autoroutes A1, A16, A2, A21 (ou Rocade Minière), A23, A25 et A4, où les fréquentations sont supérieures à 21 000 véhicules par jour, voire 140 000 pour l'A1 dans la traversée de la métropole lilloise.

La principale particularité du réseau routier principal en Hauts-de-France est la gratuité d'une grande partie des autoroutes et voies rapides.

Malgré la densité des infrastructures, le réseau routier n'est pas toujours en capacité de répondre efficacement aux besoins actuels en termes de mobilité des voyageurs comme en matière de transport de marchandises. Des problèmes de congestion se posent sur certains axes, notamment au niveau de l'A1 entre Lille et l'ancien Bassin Minier avec sur

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

certains linéaires une fréquentation atteignant 200 000 véhicules par jour et une vitesse moyenne inférieure à 30 km/h en heures de pointe. L'ensemble des voies d'accès à la métropole lilloise est concerné par la saturation.
On retrouve également des problèmes de congestion sur les dessertes autoroutières des ports de Dunkerque et de Calais, sur le secteur central de la rocade minière (A21) et, plus au sud, en limite de l'Ile-de-France. De façon plus ponctuelle, on recense sur le littoral, principalement pour des motifs de loisirs, de fortes congestions au retour des week-ends (en particulier sur l'autoroute A25).

Les principaux enjeux concernent la régulation des flux et la recherche d'alternatives au mode routier tout en préservant à la fois les capacités de desserte de l'ensemble des territoires et des relations efficaces entre les pôles régionaux.

III. DES SERVICES INTERMODAUX EN COURS DE DEPLOIEMENT

L'intermodalité se caractérise par l'enchaînement des modes ou des services de transport pour effectuer un seul déplacement. En Hauts-de-France les pratiques intermodales sont partiellement connues, mais elles suivent certainement les mêmes évolutions qu'au niveau national où ce type de pratique a progressé au cours des dernières années avec une part importante sur certains réseaux. Par exemple, on constate que 80% des usagers du train utilisent au moins un autre mode mécanisé en amont ou en aval de leur trajet. Pour répondre aux besoins des usagers et faciliter le passage d'un mode à l'autre, il s'agit pour les pouvoirs publics de traiter à la fois la connexion physique entre les réseaux (aménagements de pôles d'échanges et coordination des offres) et les services à mettre en œuvre (information multimodale, tarification et billettique).

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM) du 27 janvier 2014 a confié aux Régions le chef de filât «intermodalité et complémentarité entre les modes de transports». Elles doivent assurer ce rôle central dans le développement de l'intermodalité en étroite association avec l'ensemble des acteurs et autorités organisatrices des transports. Par ailleurs, en vue de coordonner les interventions de ces différents acteurs et de faciliter le développement de services intermodaux, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU) du 13 décembre 2000, a permis la constitution de syndicats mixtes devant prendre à minima la compétence sur les questions d'information multimodale, de tarification-billettique et de coordination des offres. En Hauts-de-France, deux structures de ce type existent et assurent aujourd'hui une couverture partielle du territoire régional : outre la Région, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) rassemble l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de l'Oise tandis que Hauts-de-France Mobilités couvre le Nord, le Pas-de-Calais et s'étend progressivement dans la Somme et l'Aisne.

1. DE NOMBREUX POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX FERROVIAIRES EXISTANTS OU A VENIR

A ce jour, il n' existe pas de définition précise pour les pôles d' échanges multimodaux (PEM). Le nombre de gares et points d'arrêts desservis par des services urbains ou interurbains représente 25% du nombre total de points d'arrêts ferroviaires de la région mais il concentre 58% de la fréquentation du réseau TER. La voiture reste le mode préférentiel pour accéder à une gare.

Depuis plusieurs années, la Région est associée à la réalisation de projets de PEM autour des gares ferroviaires : en 2018, 25% des gares du réseau ferroviaire ont fait l' objet d' un projet de pôle d'échanges ou d'aménagement des abords de gare.

En matière de gares routières, le constat est identique, sachant que la notion de «gare routière» reste imprécise et que les projets ne sont pas systématiquement connectés à une gare ferroviaire. Le registre des gares routières mis en place par l' ARAFER[2] comptabilise actuellement neuf gares routières en Hauts-de-France.

[2] ARAFER = Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Carte 6 – N°581-2 - Principaux réaménagements de pôles d'échanges multimodaux (PEM) en région Hauts-de-France

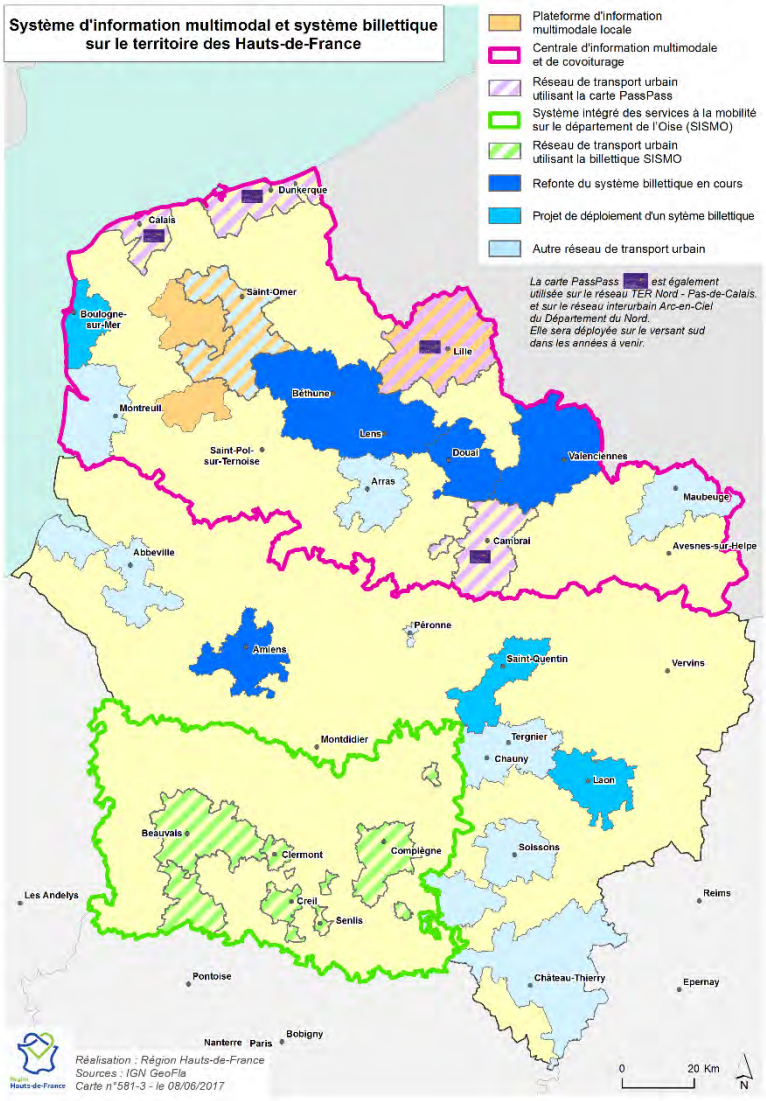
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2. DES SYSTEMES D'INFORMATION MULTIMODALE COUVRANT PARTIELLEMENT LE TERRITOIRE

Les AOM ont développé des Systèmes d'Information Multimodale (SIM) et, à ce jour, près de 80% de la population régionale accède à ce type de services :

- Le Système Intégré de Services de Mobilité dans l'Oise (SISMO) existe depuis 2012. Il permet de disposer de l'information multimodale en temps réel pour l'ensemble des réseaux du département (réseaux routiers de transports collectifs et conditions de circulation sur les voies routières).
- La Centrale de mobilité PassPass (mise en place par Hauts-de-France Mobilités sur le versant nord depuis mars 2017) offre une information théorique sur l'ensemble des réseaux membres. Elle s'enrichira progressivement par le développement de nouvelles fonctionnalités et le déploiement sur d'autres AOM de la Somme et de l'Aisne.
- L'existence des sites locaux des différentes AOM de la région (outil du SITUS sur Soissons par exemple).

Il faut signaler les problématiques de connexion de ces systèmes avec les territoires limitrophes, en particulier avec l'Ile-de-France et la Belgique.



Carte 7- N°581-3 - Systèmes d'informations multimodales et système billettique sur le territoire des Hauts-de-France

3. UNE DISPARITE DES TARIFICATIONS ET BILLETTIQUES

Les Hauts-de-France se caractérisent par l'existence de plusieurs systèmes billettiques. Cela s'explique par les initiatives prises par les différentes autorités organisatrices de la mobilité :

- Un système unique dans le département de l'Oise, le SISMO qui équipe depuis 2014 l'ensemble des réseaux de transport hors ferroviaire de l'Oise.
- Le système PassPass mis en place par Hauts-de-France Mobilités (garant du respect des engagements et de l'interopérabilité des systèmes) qui permet de supporter plusieurs systèmes billettiques, avec un référentiel fonctionnel commun élaboré à l'échelle du Nord-Pas-de-Calais et qui couvrira dès 2019 l'ensemble du réseau TER régional.
- Un certain nombre de systèmes locaux, comme celui d'Amiens Métropole et de systèmes billettiques plus légers (CA de St-Quentin, CA du Pays de Laon).

On constate également de grandes disparités dans les tarifications proposées par les réseaux :

- Le déploiement d'intégration tarifaire sur certains périmètres urbains (MEL, Artois-Gohelle…)
- Le développement de tarification différenciée avec prise en compte de la situation sociale des usagers (MEL)
- La gratuité (Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral, Compiègne …)
- L'existence de tarifications intermodales train + bus sur le périmètre de certaines AOM (Saint-Quentin, CA du Beauvaisis par exemple).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

B. OFFRIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORT AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES

Le SRADDET doit préciser les orientations stratégiques de la Région en matière d'infrastructures de transport et d'intermodalité. S'il ne constitue pas un document de programmation, il vise à proposer une vision stratégique à 2050 d'un système régional de transport performant au regard des préoccupations des habitants et des structures de développement, en particulier économiques.

Dans un contexte de mutation mondiale, il doit également prendre en compte les évolutions sociétales, économiques et environnementales majeures de la société susceptibles d'impacter les mobilités dans les années à venir. Celles-ci auront des conséquences sur l'organisation territoriale et sur les besoins en termes de déplacements, d'où l'identification de grands défis pour les transports en Hauts-de-France, dont la maîtrise des flux et la lutte contre l'autosolisme, la gestion des déplacements dans une région multi-polarisée ou encore l'ouverture vers les territoires limitrophes, l'Europe et l'international dans une opportunité de développement.

Au-delà de l'impact de ces évolutions contextuelles, cet exercice de planification est rendu complexe par les transformations rapides que connaissent actuellement les transports avec les avancées technologiques : nouvelles motorisations, véhicules autonomes, nouveaux services à la mobilité, digitalisation … Les nouvelles mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités vont également avoir des répercussions sur le paysage de la mobilité.

I. FAIRE DU RESEAU REGIONAL DES TRANSPORTS L'EPINE DORSALE DE LA MOBILITE EN HAUTS-DE-FRANCE

Forte de ses missions de chef de file de l'intermodalité, d'ancienne autorité organisatrice pour les transports interurbains routiers et ferroviaires et de nouvelle autorité organisatrice de la mobilité, la Région a un rôle central à jouer pour faciliter la mobilité quotidienne des habitants des Hauts-de-France. Le changement d'échelle régionale et le transfert des services routiers interurbains et scolaires des Départements à la Région en septembre 2017, incitent à réviser la stratégie d'intervention en vue d'optimiser les offres régionales tout en participant à l'atteinte des objectifs inscrits au SRADDET, que ce soit sur le champ de l'aménagement du territoire ou sur celui de l'organisation des transports et de l'intermodalité.

Le système intégré de transport régional organisé autour du TER, enrichi par des services à grande vitesse et combiné aux réseaux de transports en commun locaux et interurbains doit être un outil de renforcement de la cohésion territoriale, en reliant les principaux bassins de vie et d'emploi.

1. REPONDRE AUX BESOINS EN DEPLACEMENTS INTERURBAINS EN S'APPUYANT SUR UN SYSTEME DE TRANSPORT INTEGRE

Le décalage de plus en plus prononcé entre lieux de résidence et lieux d'emploi ou d'activité a de fortes conséquences sur les déplacements, et par là même sur l'accessibilité des pôles et l'égalité d'accès pour les habitants. L'irrigation des territoires doit être facilitée par la structuration d'un réseau de transport à l'échelle régionale, s'appuyant prioritairement sur le réseau régional structurant (lignes ferroviaires et routières) et sur des transports en commun interconnectés. Il convient de faciliter le rabattement vers ceux-ci par des modes pertinents et adaptés à la diversité des territoires.

Les Hauts-de-France se caractérisent par l'existence de nombreux réseaux urbains aux périmètres et modes de fonctionnement variables et, depuis le transfert de compétence des Départements, la Région est désormais l'unique autorité organisatrice en charge du transport scolaire et interurbain. Elle doit, par conséquent, veiller au rapprochement des cinq réseaux interurbains et à leurs interconnexions avec les autres systèmes de transports collectifs. L'attraction des aires métropolitaines de Lille et de l'Ile-de-France s'élargissant avec un allongement des temps de déplacements, il convient également de réfléchir à l'organisation d'un système de transport intégré à l'échelle régionale dans une logique de complémentarité et d'offre globale de transport.

Afin de proposer une offre adaptée à la mobilité du quotidien des habitants des Hauts-de-France, des actifs en particulier, et de répondre aux objectifs du SRADDET, les grands principes de desserte sur les lignes régionales structurantes sont les suivants :

Faciliter l'accès en transports collectifs aux métropoles lilloise et parisienne

Les deux métropoles attirent quotidiennement les deux tiers des usagers du TER, auxquels s'ajoutent les habitants de la région qui s'y rendent en voiture. Par conséquent, elles sont confrontées à d'importants problèmes de congestion routière, engendrant à la fois des émissions de gaz à effets de serre, la dégradation de la qualité de l'air tout en représentant une charge financière conséquente pour les acteurs publics. Afin de favoriser l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail, quatre axes prioritaires d'intervention sont identifiés :

- Maintenir ou renforcer l'offre ferroviaire, avec en particulier la création de la liaison Roissy-Picardie.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Maintenir ou renforcer l'offre routière grâce à des lignes express, des lignes autoroutières, la desserte des entrées de villes et des pôles d'échanges, la diffusion à partir des pôles d'échanges …
- Développer l'intermodalité pour faciliter le parcours du dernier kilomètre vers les zones d'emploi, de formation et d'activité.
- Proposer à plus long terme, pour accéder à Lille, une desserte de type RER (réflexions pour un système express métropolitain et projet de Réseau Express Hauts-de-France).

Favoriser les déplacements entre les principaux pôles pour consolider l'armature urbaine régionale

Les nombreuses relations internes à la région représentent un potentiel de déplacements important qui est à ce jour insuffisamment capté par les transports collectifs. Ce qui peut s'expliquer à la fois par une offre inadaptée, insuffisamment développée ou peu connue. Ainsi, il s'agit de dynamiser les relations entre les différents pôles en développant une offre performante autour de deux axes prioritaires, principalement aux heures de pointe :

- Maintenir ou renforcer l'offre ferroviaire.
- Maintenir ou renforcer les lignes express routières.

Améliorer les dessertes périurbaines et l'accès de proximité aux pôles d'emploi et de services

Certaines agglomérations régionales doivent faire face à un trafic routier important, générateur de nuisances. La Région souhaite contribuer à l'amélioration des conditions de déplacement dans celles-ci, en proposant une offre alternative à l'usage individuel de la voiture et en optimisant l'usage du réseau régional ferroviaire et routier. Ces efforts doivent s'inscrire en complémentarité et en articulation avec les actions des AOM urbaines et porter sur différents axes d'intervention :

- Améliorer la desserte des étoiles ferroviaires.
- Travailler à l'adéquation des points d'arrêt en milieu urbain et périurbain aux besoins de mobilité.
- Maintenir ou développer des lignes routières de rabattement des territoires périurbains vers les pôles d'échanges urbains.
- Développer l'intermodalité, en particulier dans le domaine de la tarification.

Renforcer le rôle des transports régionaux en zones rurales ou périurbaines peu denses

Les zones rurales et les zones périurbaines peu denses, peuvent être identifiées comme difficilement accessibles en transport collectif, avec des problèmes de mobilité pour les personnes ne disposant pas de moyen de locomotion individuel ou rencontrant des freins à la mobilité d'ordre psychologique, social ou économique. Cela impose un accompagnement particulier de ces habitants et le développement d'une offre de transport adaptée au contexte de faible densité de ces zones, en particulier par la mise en place de services de rabattement vers les axes de transport plus structurants. Aussi, trois axes prioritaires doivent être visés :

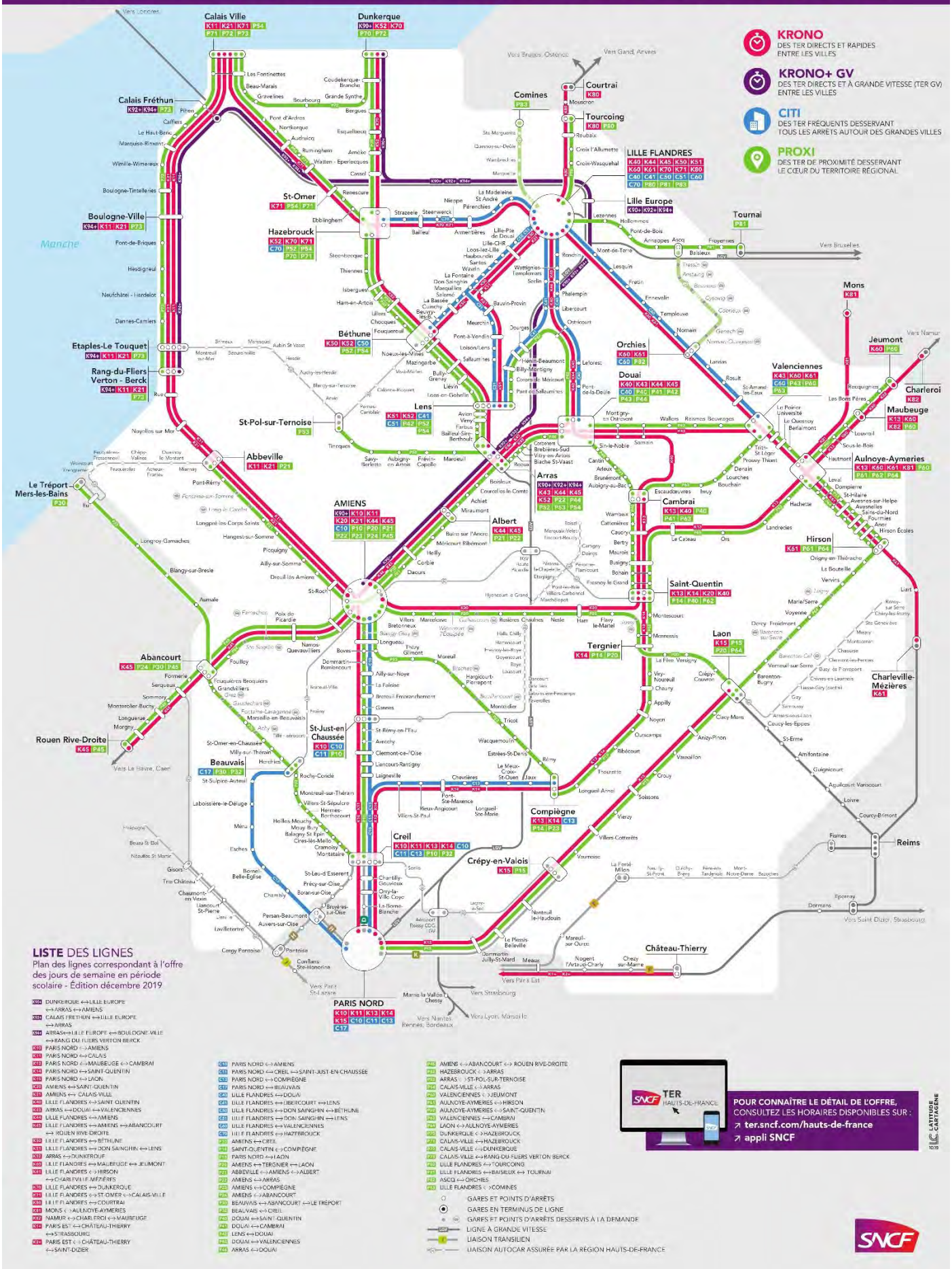
- S'appuyer sur les dessertes routières existantes et sur l'essor de nouveaux services à la mobilité.
- Identifier les modes d'exploitation les plus pertinents en fonction des caractéristiques des espaces concernés.
- Faciliter les synergies avec les offres développées par les acteurs locaux dont les services de transport à la demande.

A titre d'illustration, la Région a retravaillé son offre TER afin de répondre à des besoins varient suivant la nature des déplacements et les territoires traversés. Cette offre TER Hauts-de-France est désormais structurée autour de 3 types de dessertes :

- « Krono » pour proposer des liaisons directes et rapides entre les grands pôles régionaux interdépendants.
- « Citi » pour des missions dédiées aux territoires métropolitains très denses (périurbains) en proposant une forte fréquence cadencée et des capacités d'emport importantes en desservant tous les arrêts situés autour des grandes villes.
- « Proxi » pour offrir une desserte fine sur les territoires moins denses, avec une fréquence plus faible mais une desserte adaptée aux déplacements pendulaires et desservant le cœur du territoire régional.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

MES LIGNES TER HAUTS-DE-FRANCE



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. ASSURER UN MAILLAGE FIN DES TERRITOIRES GRACE A UN RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL HIERARCHISE

Le premier niveau de desserte assuré par le réseau régional structurant ne peut constituer la seule et unique réponse aux besoins de mobilité de l'ensemble des habitants de la région. En effet, si grâce à la nature de son offre et de ses infrastructures, il propose un accès rapide et aisé aux principaux pôles d'emplois, il ne permet pas d'assurer une desserte fine des territoires.

Tout d'abord, le réseau régional doit offrir de bonnes connexions et une articulation efficace avec les réseaux urbains, en particulier avec les lignes principales constituées par les transports collectifs en site propre (TCSP) et les bus à haut niveau de service (BHNS). C'est pourquoi, un important travail de coordination doit être mené avec les différentes AOM afin de parvenir à un système intégré permettant à l'usager d'enchaîner les modes et réseaux sur l'ensemble de son parcours pour parvenir à sa destination finale, et en particulier aux zones d'emploi et de formation.

Les lignes de transport interurbain et scolaire peuvent également constituer une offre de rabattement vers les périmètres de transport urbain, surtout lorsque des lignes interurbaines dites «pénétrantes» viennent compléter l'offre urbaine. Lorsque des accords d'intégration tarifaire existent entre la Région et les AOM, tous les usagers sont autorisés à emprunter ces lignes avec un titre de transport urbain. En termes d'offre, la desserte se fait au cas par cas : soit en rabattement vers les pôles d'échanges de lignes structurantes (stations de métro de la métropole lilloise par exemple) soit jusqu'au cœur de l'agglomération lorsqu'il n'existe pas de TCSP et que la gare constitue le principal pôle d'échanges. Dans le cas des dessertes scolaires, il est recherché la plus grande simplicité d'usage avec, autant que possible, des liaisons directes vers les établissements.

Ensuite, il s'agit de compléter le réseau structurant pour proposer des services dans des zones moins denses, comme le rabattement et la diffusion vers et à partir des gares ferroviaires et routières. Les dessertes interurbaines de proximité ainsi que les dessertes scolaires, si elles sont ouvertes à tous les usagers, constituent le réseau secondaire permettant d'assurer un maillage plus fin des espaces. Certaines lignes, au-delà d'une desserte locale fine, peuvent ainsi favoriser un rabattement vers la gare ou le pôle le plus proche qui ne dispose pas forcément d'une gare ferroviaire. Ces offres de transport sont à concevoir non pas en concurrence du réseau structurant mais bien en complément.

Le réseau interurbain peut ainsi être hiérarchisé autour de lignes régionales assurant des liaisons rapides vers les principaux pôles, de lignes de rabattement sur les axes structurants ou vers les pôles secondaires et de lignes locales ou de proximité irriguant l'ensemble des territoires.

3. TRAITER LES TRANSPORTS DANS TOUTES LEURS DIMENSIONS POUR OFFRIR DES SERVICES DE QUALITE

Au-delà de la mise en œuvre de dessertes régionales adaptées aux différents types de besoins, d'une part, et de la nécessaire articulation avec les réseaux urbains et services locaux, d'autre part, la Région doit jouer sur d'autres leviers afin de développer une offre gagnant en qualité et en robustesse. A cet effet, elle doit fixer des objectifs ambitieux dans les contrats passés avec ses exploitants, faciliter les échanges avec les usagers actuels, susciter les nouvelles pratiques et le changement modal ou accompagner la modernisation du réseau.

Plus précisément, la Région privilégie une approche transversale autour des priorités suivantes :

- Déployer des outils d'information de qualité permettant de sécuriser et de fiabiliser le parcours des usagers, que ce soit sur la régularité, la préparation des déplacements ou la gestion des situations perturbées. Ces outils s'inscrivent également dans une démarche de sensibilisation et d'éducation à la mobilité.

- Proposer une gamme tarifaire pour renforcer l'attractivité du réseau régional, faciliter les combinaisons avec les autres réseaux de manière à faciliter le parcours de l'usager, en traitant à la fois l'amont (achat, distribution, validation) et l'aval (service après-vente).

- Rendre accessible l'offre de transport aux personnes à mobilité réduite (PMR) et, plus généralement, accompagner les publics les plus vulnérables dans leur mobilité au travers d'actions pédagogiques, de communication ou via des partenariats avec d'autres acteurs permettant de relayer l'information relative aux transports.

- Améliorer les points d'arrêt du réseau régional en poursuivant la modernisation des gares et haltes ferroviaires ou routières, en lien avec la création de véritables pôles d'échanges multimodaux et avec les démarches engagées localement.

- Moderniser les parcs de matériels roulants (trains et cars), particulièrement en termes d'accessibilité ou de nouvelles motorisations, afin de proposer aux habitants de la région des conditions de voyage confortables et attractives. Les futures acquisitions de matériel doivent permettre, entre autres, aux usagers de voyager assis,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

dans de bonnes conditions de transport (climatisation, prises électriques, wifi…), et d'être informés en temps réel.

- Faciliter l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux, en intégrant l'ensemble des services de mobilité. Les acteurs publics veillent à faciliter les combinaisons intermodales, que ce soit au travers de l'aménagement des espaces publics, de l'intégration tarifaire des différents services à la mobilité ou de la définition des offres de transport des différents réseaux.

- Mobiliser des moyens adaptés et modernes pour faciliter les échanges et la concertation avec les usagers et les partenaires, par exemple pour qu'ils puissent participer à la définition des offres et à la vie des lignes.

- Expérimenter et innover dans les transports régionaux, spécialement en termes de qualité de l'air et de transition énergétique (en lien avec la Troisième Révolution Industrielle). En particulier, la Région souhaite s'engager dans une démarche visant à décarboner au maximum le transport ferroviaire, même si son impact, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, reste aujourd'hui limité en comparaison de celui du routier. Ainsi, des projets sont en cours d'études afin de trouver des alternatives à la traction diesel, par exemple grâce à des trains au GNV ou au bio-GNV, à hydrogène, à des trains hybrides, etc.

II. ENCOURAGER DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES PUBLICS ET LES TERRITOIRES VULNERABLES

1. APPORTER DES SERVICES DANS LES TERRITOIRES MOINS DENSES, ENCLAVES OU DANS LES QUARTIERS PRIORITAIRES

L'un des défis pour la région est de désenclaver certaines zones fragiles, pour lesquelles la mobilité est un levier important de développement afin de garantir leur viabilité économique et sociale, sachant que les transports «classiques» offrent rarement les bonnes solutions dans ces secteurs.

Un certain nombre de territoires (ancien Bassin Minier, Thiérache, quartiers sensibles, espaces périurbains ou ruraux…) sont plus exposés à des risques de décrochage et il convient de réfléchir à la mise en place de solutions adaptées aux problématiques particulières de ces secteurs en lien avec la capacité des ménages à assumer les coûts de la mobilité (services spécifiques, tarification par exemple).

La desserte des zones rurales ou périurbaines peu denses constitue un défi primordial : lorsque la densité de population est plus faible, on constate une forte dépendance à la voiture liée à une couverture insuffisante du réseau de transport collectif et à un niveau de desserte faible (54% de la population de ces secteurs ne disposent pas d'arrêt à moins de 10 minutes et les fréquences sont dissuasives), des fragilités en terme d'emplois, de formation et des difficultés d'accès aux services de base, avec des risques de précarité énergétique liée à la mobilité dont les coûts peuvent fragiliser les ménages les plus modestes. En ce qui concerne les zones rurales sous faible influence urbaine avec des déplacements périodiques en lien avec l'accès au second cycle d'études ou aux services spécifiques (par exemple le secteur de Chauny-Tergnier), les coûts financiers et écologiques de la mobilité sont élevés. Pour les secteurs ruraux isolés avec des déplacements moins fréquents, la problématique d'accès aux services de santé comme d'enseignement est primordiale.

Par ailleurs, certains territoires identifiés comme fragiles et prioritaires au titre de la Politique de la Ville, concentrent des populations en situation de précarité sociale, victimes d'un certain nombre de freins psychologiques à la mobilité, qui malgré une localisation urbaine, peuvent appréhender aussi bien l'idée de se déplacer que celle de prendre un moyen de transport pour différentes raisons (cognitives, culturelles, handicap…) et de ce fait ont des difficultés de connexions aux pôles d'emplois, de formation comme aux services de santé.

Le développement des nouvelles mobilités et de nouveaux services (covoiturage, autopartage, transport à la demande voire taxis sociaux…) peuvent apporter des solutions intéressantes pour des territoires où les solutions conventionnelles de transport en commun ne sont pas adaptées. Par ailleurs, les conditions de mobilité quotidienne, tant du point de vue des modes de transports que de l'offre en équipements et services sur le territoire, jouent un rôle essentiel dans la prévention des risques de vulnérabilité sociale et énergétique, surtout dans un contexte de raréfaction des ressources et d'augmentation du coût des énergies fossiles.

Pour faciliter l'essor de ces services et aides, il convient que tous les territoires, y compris les moins denses, soient couverts par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en capacité d'identifier les besoins de mobilité et de concevoir des offres adaptées.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2. FACILITER L'ACCES AUX DIFFERENTS SERVICES POUR LES PUBLICS FRAGILES

Il convient de porter une attention particulière pour faciliter la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

a. Lever les freins psychologiques à la mobilité

L'aptitude à la mobilité est une condition indispensable à l'insertion sociale et économique, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. La précarité de certaines catégories de population (jeunes, personnes âgées ou à mobilité réduite) creuse les ruptures en étant source d'inégalité face à la mobilité. Pouvoir être mobile nécessite en particulier une dynamique psychologique qui peut être bloquée par un sentiment d'éloignement, voire un sentiment d'exclusion pour les publics fragiles vivant en milieu rural ou dans les quartiers prioritaires.

Il est indispensable de réduire les inégalités d'accès à la mobilité pour ces publics, que ce soient les difficultés engendrées par l'éloignement des services publics, par la faible densité du réseau de transport en commun ou celles liées au vieillissement, à la limitation des ressources financières… Pour certaines personnes, les principaux obstacles résultent de difficultés pour comprendre les réseaux de transports (horaires, tarifications), pour se situer sur un territoire et pour étendre son horizon de mobilité.

Les autorités organisatrices de la mobilité, en lien avec les départements dans le cadre de la mise en œuvre des Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP), doivent veiller à faciliter la mobilité, en particulier par la recherche de dispositifs adaptés. Dans cet objectif, les actions suivantes sont à encourager :

- Valoriser les initiatives locales comme le covoiturage solidaire, la location de véhicule à tarif social, les autoécoles ou les garages solidaires…
- Contribuer au développement de plates-formes de mobilité qui peuvent jouer un rôle de guichet unique pour répondre aux problématiques de mobilité, étant à la fois dispositif d'accueil et d'accompagnement et proposant des services spécifiques (conseil à la mobilité, prêt de vélos, de scooters, de véhicules) comme des formations et un accompagnement à la mobilité. Il s'agit de permettre aux personnes de se déplacer en leur apprenant à utiliser les différentes ressources de leur territoire : transports en commun, covoiturage, offres de déplacement alternatif.
- Inciter les entités (collectivités, administrations, entreprises) détentrices de flotte professionnelle de véhicules à faibles émissions à ouvrir l'utilisation de leurs véhicules aux particuliers à des tarifs attractifs.

Plus largement, il convient de réunir la sphère sociale et la sphère transports pour accompagner les publics les plus vulnérables dans leur mobilité. L'ensemble des actions correspondantes pourra notamment être formalisé au travers d'un plan d'actions en matière de mobilité solidaire à l'échelle des bassins de mobilité.

b. Permettre à tous les publics et en particulier aux Personnes à Mobilité Réduite de se déplacer

«Les conditions de la mobilité pour tous (notamment via les Schémas d'Accessibilité Programmée) doivent également être réunies afin de garantir l'accessibilité des gares aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)»[3]. La notion de Personne à Mobilité Réduite s'entend comme l'ensemble des personnes éprouvant des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente, c'est-à-dire de toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics comme, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, celles en fauteuil roulant, handicapées des membres, de petite taille, âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ou encore celles accompagnées d'enfants (dont ceux en poussette).

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de rendre accessible leur réseau de transport régulier et dans certains cas de compléter l'offre régulière de transport par des transports de substitution utilisables par les personnes à mobilité réduite.

Pour les PMR résidant dans le ressort territorial d'une AOM et à proximité immédiate d'un point d'arrêt du réseau régulier rendu accessible, sous réserve d'une bonne information et de bonnes conditions de correspondances entre lignes régulières, les déplacements internes au ressort territorial peuvent s'effectuer avec le réseau régulier de l'AOM quand le lieu de destination est desservi par une ou plusieurs lignes régulières. S'agissant des déplacements vers l'extérieur du ressort territorial de l'AOM, une bonne articulation entre l'offre urbaine et l'offre interurbaine ferrée ou routière de la Région doit être recherchée.

[3] Région Hauts-de-France - Rapport prospectif transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France – Juillet 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Pour les PMR résidant en dehors de tout ressort territorial d'AOM et n'étant pas à proximité immédiate d'un point d'arrêt accessible du réseau régional de lignes ferroviaires et routières, la mise à disposition d'un transport spécifique adapté doit être réfléchie pour les déplacements de proximité vers la ville la plus proche comme pour les déplacements plus longs vers un pôle régional ou vers un point d'arrêt accessible du réseau régional de transport. Dans certains cas, les services de transports à la demande (TAD) organisés localement peuvent apporter une réponse satisfaisante à ces besoins. Dans d'autres situations, la création d'un service de transport spécifique et dédié aux PMR peut être envisagée dès lors que le réseau de lignes régulières n'est pas en capacité de répondre à toutes les situations. Ces services de transport peuvent alors être ouverts à d'autres publics vulnérables, voire même à tout public dans certains territoires.

Dans tous les cas, les réflexions et la recherche de solutions doivent englober tous les trajets et traiter le déplacement «porte à porte» en évitant des approches cloisonnées par les périmètres d'intervention des différentes autorités organisatrices concernées.

Pour les PMR, les freins d'ordre psychologique aux déplacements et à l'utilisation de modes de transport sont des difficultés supplémentaires dans la recherche d'un emploi éloigné du domicile. Il convient donc de porter une attention particulière à l'amélioration des conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite pour les trajets domicile-travail sachant que le déficit de solutions de mobilité adaptées peut les empêcher d'accéder à certains emplois.

La réduction des inégalités d'accès aux transports peut se concrétiser sous diverses formes dont l'affirmation du droit à la mobilité pour les personnes les plus en difficulté, isolées (personnes âgées, handicapées…), la réduction de la fracture numérique en donnant un accès à tous et la recherche de possibilités de tarification solidaire (chèque transport à destination des populations les plus fragiles, modulation du prix des tickets en fonction des publics…).

Là-encore, il convient d'identifier collectivement – notamment en associant la Région, les Départements et les organismes publics ou privés au contact des publics fragiles – les actions permettant d'accompagner dans leur mobilité des personnes en situation de vulnérabilité.

III. FACILITER LES LIAISONS AVEC LES METROPOLES ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

1. AMELIORER L'ACCES A LA METROPOLE LILLOISE

L'agglomération lilloise bénéficie d'une desserte routière, ferroviaire et fluviale qui la positionne parmi les grandes métropoles européennes. Le territoire est desservi par une étoile ferroviaire très dense centrée sur Lille, un réseau de transports collectifs urbain composé de deux lignes de métro, deux lignes de tramway, de nombreuses lignes de bus, quatre lignes à haut niveau de service auxquels s'ajoutent des lignes d'autocars, onze pôles d'échanges ferroviaires ou urbains et dix parcs-relais. Sa position de carrefour du réseau de Lignes à Grande Vitesse du Nord de l'Europe lui confère l'opportunité de renforcer son attractivité internationale, que ce soit en matière de culture, commerce, tourisme et tourisme d'affaires.

L'attractivité métropolitaine génère quotidiennement une mobilité intense avec 4,75 millions de déplacements journaliers internes et externes dont 2 millions se font en voiture (50% sur le réseau autoroutier) et 100 000 mouvements de marchandises supportés par l'ensemble des réseaux de transport du territoire. Le réseau routier et autoroutier est à la fois très dense et gratuit, ce qui favorise l'utilisation de la voiture (71% des déplacements domicile-travail avec un taux d'occupation moyen de 1,1 personne par véhicule) et provoque une forte saturation des réseaux.

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les expérimentations destinées à fluidifier la circulation peuvent être poursuivies ou engagées, par exemple l'extension du système d'exploitation dynamique des autoroutes et voies rapides urbaines Allegro (Agglomération Lilloise Exploitation Gestion de la Route), la circulation sur bande d'arrêt d'urgence pour les cars ou les véhicules de covoiturage, la mise en place d'un système de péage inversé ou éco-bonus pour diminuer la congestion et modifier durablement les comportements, en incitant les automobilistes à modifier leurs horaires ou modes de travail pour soulager les différents points de saturation du réseau routier aux heures de pointe.

S'agissant de la saturation du nœud ferroviaire lillois qui limite la capacité de desserte pour les utilisateurs quotidiens, il convient d'engager les réflexions et d'enclencher des opérations permettant notamment de favoriser à terme la mise en place d'une offre de type « RER métropolitain ». Ces opérations pourraient viser, par exemple, des aménagements en gare, la simplification de la gestion de l'infrastructure ou encore la modernisation des systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures. Les réflexions et études correspondantes, associant l'ensemble des parties dont l'Etat, le gestionnaire d'infrastructures et les autorités organisatrices de la mobilité, devront en particulier intégrer les projets de modernisation de l'existant, questionner les différentes options qui se sont exprimées à travers le schéma directeur des infrastructures (SDIT) de la MEL et réinterroger le projet de Réseau Express Hauts-de-France sachant que les principaux objectifs de ce dernier projet sont bien de contribuer à la décongestion des axes routiers et ferroviaires et de répondre au développement des besoins de mobilité entre les grands pôles régionaux. Ce service ferroviaire pourrait relier, sans correspondance, grâce à des liaisons rapides, fréquentes et capacitaires, les principaux pôles urbains de la Belgique (Courtrai et Tournai) par Tourcoing, Roubaix ou Armentières au nord, à l'ancien Bassin Minier (Hénin-Beaumont, Lens, Douai) vers Arras, Cambrai, Amiens et St Quentin au sud en desservant Lille et plusieurs pôles d'échanges.

La vision de la mobilité intègre différents modes de déplacements pour répondre à tous les usages sur une échelle à la fois spatiale et temporelle. Il convient de rechercher un système de mobilité efficace en termes d'accessibilité du territoire, de liens avec les territoires voisins et de mobilités internes au territoire. Pour ce faire, il est indispensable de veiller à l'optimisation de l'usage des réseaux de transport existants (fiabilité, régularité, vitesse relative par rapport au motif de déplacement et à sa distance) et à la limitation des nuisances liées à la circulation automobile en ville, notamment en termes de congestion et de qualité de l'air. En parallèle, les différents acteurs de la mobilité (publics ou privés, voyageurs et marchandises) doivent engager des actions sur les besoins de mobilité, les possibilités de changement de comportements (adaptation du mode de déplacement aux motifs, horaires…) et de ce fait sur les possibilités de développement d'alternatives à la voiture utilisée «seul».

La définition d'un système de mobilité métropolitaine doit également anticiper et accompagner les évolutions sociétales, organisationnelles et technologiques qui sont des leviers d'action pour agir sur la demande de déplacements : aménagement des horaires de travail et d'études (horaires flexibles, optimisation des réseaux par l'étalement des heures de pointe, voire diminution du besoin de déplacement), accès à des modes numériques d'information et de communication et développement de forme et de lieux alternatifs de travail (télétravail, tiers-lieux) contribuant à générer moins de déplacements et à modifier le rapport au temps et au déplacement, développement de services de stationnement intelligents, évolution des motorisations, assistance technique à la conduite, guidage (voitures autonomes, applications numériques d'aide à la mobilité...)

2. FACILITER LES ECHANGES AVEC L'ILE-DE-FRANCE, NOTAMMENT GRACE A LA LIAISON ROISSY -PICARDIE

Les enjeux de mobilité avec l'Ile-de-France sont nombreux, ne se limitent pas aux seuls besoins des actifs mais concernent également les déplacements liés aux loisirs et au tourisme. Aussi, des réflexions sont à mener sur l'offre de transports en commun et le maintien de services réguliers le week-end en veillant à ce que la politique de mobilité ne favorise ni l'étalement urbain ni l'allongement des distances domicile-travail. Chaque jour, 120 000 habitants de la région vont travailler en Ile-de-France dont 15 000 navetteurs sur le pôle d'emploi de Roissy (soit 11% des emplois salariés du pôle). Ces grands mobiles résident en très grande majorité (81%) dans le département de l'Oise, notamment dans le Pays Thelle-Vexin-Sablons, le Pays du Sud de l'Oise et le Grand Creillois, ou encore le sud de l'Aisne.

Les déplacements s'effectuent majoritairement en voiture, ce qui explique l'engorgement du réseau routier vers les pôles d'emplois franciliens. Le sud du territoire se caractérise par une forte utilisation du train (environ 30% des déplacements vers l'Ile-de-France, Paris en particulier) grâce à l'efficacité de la liaison ferroviaire. Les grands mobiles du sud picard consacrent chaque jour plus de 2h30 à se déplacer et parcourent en moyenne plus de 100 km. L'organisation de la vie personnelle et familiale en est impactée, les navetteurs devant s'accommoder d'une large amplitude horaire et du stress lié aux conditions de transport.

Cette mobilité intense s'explique par la proximité de la région parisienne et de certains de ses pôles majeurs (Paris, Roissy, Cergy-Pontoise…). Cette proximité constitue une opportunité pour le territoire mais a des incidences importantes sur l'environnement et le mode de vie des ménages. L'attractivité de l'Ile-de-France augmente la pression foncière et favorise le développement d'une économie résidentielle dans le sud de la région tout en allongeant les distances domicile-travail : les territoires du sud picard sont des lieux de grande mobilité quotidienne, du fait de la

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

proximité des grands pôles d'emplois de la région parisienne. Les échanges doivent se transformer en relation gagnant-gagnant entre Paris et les Hauts-de-France par le rééquilibrage des relations et la diversification de l'économie notamment vers des emplois tertiaires supérieurs. Ce qui permettra de proposer des emplois plus locaux et une augmentation sensible de la qualité de vie pour les grands mobiles. Les enjeux de mobilité sont nombreux et concernent également les déplacements liés aux loisirs et au tourisme.

L'accès ferroviaire à Paris est de plus en plus compliqué, d'autant plus que la gare de Paris-Nord, qui réceptionne l'essentiel des flux ferroviaires provenant des Hauts-de-France, arrive à saturation ; d'où l'importance pour les territoires du sud de la région de bénéficier d'une diversité de points d'entrée en Ile-de-France. Tout comme le projet Roissy-Picardie, les projets de transports franciliens Grand Paris Express (GPE) et Charles-de-Gaulle Express (CDG Express) constituent des opportunités pour diversifier les points d'entrée sur l'Ile-de-France.

Le projet Roissy–Picardie s'inscrit dans cette logique en complétant le raccordement de la région au réseau grande vitesse et à l'aéroport de Roissy, d'une part, et en offrant un accès ferroviaire direct à la plateforme pour les nombreux salariés du pôle de Roissy résidant en Hauts-de-France d'autre part. Pour renforcer les potentialités de la nouvelle liaison, il est nécessaire de favoriser l'intermodalité autour des gares afin d'irriguer de larges territoires, de faciliter les liaisons entre les gares, les entreprises et l'habitat et de permettre la diffusion de l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare en améliorant l'accessibilité en transports. La réussite de ce projet ne dépend pas que d'une politique de mobilité mais bien d'actions coordonnées. En matière d'aménagement urbain, il convient d'initier ou renforcer les projets urbains autour des gares pour faire émerger une offre immobilière de bureaux et logements capable de répondre à la demande, de garantir l'attractivité des quartiers de gare en améliorant la qualité urbaine, de promouvoir des politiques de densification autour des pôles gares, de limiter l'effet de desserrement résidentiel francilien et la dilution urbaine qui en résulte en définissant une stratégie interrégionale. En matière de développement de l'emploi, outre les potentialités d'accessibilité physique, il s'agit de contribuer à une formation adaptée des habitants aux spécificités du pôle d'emploi de Roissy.

Pour proposer de nouvelles portes d'entrée ferroviaires sur l'Ile-de-France, il est indispensable d'analyser les possibilités offertes par le projet de GPE afin de créer des connexions entre ce futur métro automatique et les lignes radiales classiques desservies par les trains venant des Hauts-de-France. Ce métro automatique modifie en profondeur l'aménagement francilien et s'inscrit plus largement dans une nouvelle dynamique d'aménagement et de développement économique. Il a pour ambition de faciliter la vie quotidienne des 8,5 millions de voyageurs qui empruntent chaque jour les transports en commun en Ile-de-France et consiste en la réalisation de 200 km de lignes avec l'aménagement de 140 km² de territoires urbains autour de 68 nouvelles gares. Des premières études font ressortir plusieurs points d'intérêt pour ces connexions entre le GPE et le réseau classique :

- Roissy, accessible des Hauts-de-France via Roissy-Picardie, sera relié à la ligne 17 du Grand Paris Express à l'horizon 2030.
- La gare de Saint-Denis-Pleyel permettant des correspondances avec les lignes 14, 15,16 et 17.
- Le Bourget facilitant l'accès à Roissy et à Paris des habitants de l'Aisne.
- La gare de Chelles-Gournay sur l'axe Paris–Château-Thierry.
- Epinay-Villetaneuse qui permettrait un accès au pôle de Cergy via la tangentielle nord.

Enfin, avec la mise en œuvre du projet Charles-de-Gaulle Express se pose la question de l'opportunité pour la Région de faire arriver tout ou partie des dessertes Paris-Laon en Gare de l'Est et non plus en Gare du Nord. Ces réflexions et travaux sont à mener en concertation entre l'ensemble des parties prenantes : les deux régions, l'Etat, Ile-de-France Mobilités et SNCF Réseau.

Au-delà de ces grands projets assurant la diversification des possibilités d'accès aux pôles franciliens en évitant un transit quasi-systématique par Paris-Nord, de notables améliorations sont attendues par les usagers du train pour se rendre à Paris dans de meilleures conditions. Ces attentes portent autant sur le volume de desserte – et la nécessité par endroit d'augmenter la capacité – que sur la robustesse et la régularité des circulations.

3. MIEUX CONNAITRE LES BESOINS ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

«Les Hauts-de-France se caractérisent par un fait frontalier très important en même temps qu'ils bénéficient d'un avantage géographique majeur. Hormis la Manche, aucun obstacle naturel ne vient contrarier le développement des transports des hommes et des marchandises.»[4] Si la circulation des services et des marchandises au travers des frontières belge et britannique est une réalité bien ancrée dans le paysage des Hauts-de-France, il n'en est pas de même pour les déplacements des personnes où subsiste toujours un certain «effet frontière». Les déplacements des voyageurs s'effectuent majoritairement par la route, les rares points de passage ferroviaire ne permettant pas une fluidité suffisante au quotidien, notamment pour les navetteurs transfrontaliers.

L'amélioration de la connectivité sur la frontière franco-belge, en particulier pour les réseaux de transport en commun, et une plus grande ouverture du territoire vers la façade maritime élargie, doivent contribuer au développement du

[4] Rapport prospectif Transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France – juillet 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

marché du travail transfrontalier et constituer un puissant moteur de croissance pour l'économie à l'échelle de l'Europe du nord-ouest. Les situations et améliorations potentielles sont toutefois très variables le long de cette bande frontalière.

a. *Conforter les connexions au sein de l'Eurométropole*[5]

Le territoire s'organise autour des pôles de Lille, Courtrai et Tournai, desservis par des liaisons ferroviaires et une trentaine de trains par jour. Plusieurs systèmes et exploitants de transport se côtoient sans toutefois être réellement interconnectés : SNCB, SNCF, TEC (Wallonie), De Lijn (Flandre), Transpole (MEL), réseau interurbain. L'utilisation de deux langues (français et néerlandais) a des conséquences en matière d'information et de communication.

L'usage des transports en commun reste faible : sur plus de 160 000 déplacements quotidiens transfrontaliers, seulement 4% se font en train et moins de 1% en bus. Tous modes confondus, les motifs de déplacements vers la métropole lilloise concernent pour 1/3 le travail ou les études.

Il est important, pour les usagers belges, d'accéder facilement à la grande vitesse à partir des gares de Lille-Europe et de Tourcoing, dont les offres (Ouigo en particulier) constituent une bonne alternative à l'offre en gare de Bruxelles-Midi. Il existe également des enjeux de transports en commun dans la zone urbaine dense, en particulier en matière de rabattement sur les axes forts de transports en commun. Au niveau des dessertes, la mise en place d'une liaison directe entre Ypres et Lille, nécessiterait la réouverture de la liaison ferroviaire Comines-Warneton (Belgique) / Comines (France) et l'éventuelle réalisation d'un pont entre les gares de Comines-Warneton et Quesnoy-sur-Deûle.

Un effort important attendu en matière de communication et d'information, avec plusieurs objectifs :

- Faire connaître les offres et les dessertes en valorisant les gammes tarifaires existantes.
- Utiliser les trois langues (français, néerlandais, anglais) dans les distributeurs, au guichet et dans les gares pour développer l'information auprès des usagers potentiels.
- Améliorer le système de distribution de titres de transport en augmentant les possibilités d'achat en guichets et en les rendant accessibles par d'autres moyens dont internet.

En matière de tarification, le titre de transport transfrontalier régulier coûte plus cher que celui d'une liaison nationale de distance équivalente. Il convient d'étudier les possibilités de suppression du surcoût lié au tarif transnational et la mise en place de formules spécifiques permettant de circuler librement sur des axes transfrontaliers identifiés ou de titres de transports «euro métropolitains» permettant d'utiliser tous les moyens de transports collectifs et doux (V'Lille) pendant une période donnée ou lors de grands événements sportifs ou culturels. A plus long terme, il conviendrait d'envisager la création d'un abonnement intermodal transfrontalier, la centrale passpass.fr de Hauts-de-France Mobilités pouvant être utilisée comme support d'intégration intermodal en lien avec la centrale belge Mobib.

Une gouvernance large est à envisager pour développer une politique de déplacements transfrontaliers, en vue de faciliter les trajets domicile-travail et l'intermodalité grâce à l'amélioration de la qualité de service (augmentation de la vitesse commerciale, cadencement, qualité de l'information en temps réel, proposition de moyens alternatifs en cas de suppressions de train…) et des services de transport (mise en place de trains en soirée, en combinant directs et omnibus, RER transfrontalier…).

b. *Améliorer les relations tout au long de la frontière avec la Belgique*

Jusqu'à peu, seules quelques lignes de transport en commun permettaient des relations régulières :

- Dans le Valenciennois, une ligne de bus traverse la frontière vers Péruwelz (Belgique).
- En Sambre-Avesnois, une ligne de bus transfrontalière relie l'agglomération de Maubeuge-Val de Sambre à Erquelinnes en Belgique.
- Sur le Dunkerquois, une ligne de tramway, le «Tram du littoral» (Kusttram), relie Knokke-Heist (à la frontière belgo-néerlandaise) à la gare de La Panne (en permettant la desserte du parc d'attraction Plopsaland) sans prolongation côté français.

En Sambre-Avesnois, la liaison ferroviaire transfrontalière Jeumont-Erquelinnes est fermée aux voyageurs depuis 2012. Après avoir étudié les différentes possibilités de liaison entre Namur, Charleroi et Paris via Maubeuge et entre Mons (Belgique) et Paris via Aulnoye-Aymeries, la SNCB rétablit les liaisons ferroviaires entre Namur-Charleroi-Paris et Mons-Paris et propose deux allers-retours quotidiens entre Namur, Charleroi et Maubeuge et entre Mons et Aulnoye-Aymeries (avec une correspondance de 10 à 30 minutes à Maubeuge).

Différentes perspectives sont aujourd'hui envisagées pour améliorer les relations transfrontalières et proposer des alternatives à la voiture sur les axes les plus empruntés, en particulier pour répondre aux besoins des travailleurs :

- S'il n'existe plus de liaison ferroviaire active entre la France et la Belgique sur le Valenciennois, l'axe ferroviaire Valenciennes-Mons n'est interrompu que sur 1 km au niveau de la gare du Blanc-Misseron à Crespin, où la

[5] L'Eurométropole regroupe les territoires de trois régions : Hauts-de-France, Flandre et Wallonie

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

ligne a été déposée. Les projets envisagés pour la réouverture de cette ligne aux trafics voyageurs n'ont, à ce jour, pas été menés à terme. Par contre, pour le trafic de marchandises, la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons est inscrite au CPER 2014-2020 dans l'objectif de faciliter l'accessibilité ferroviaire des entreprises françaises, notamment vers les ports belges et néerlandais et vers le réseau ferroviaire nord-européen en limitant la saturation du tronçon ferroviaire Lille-Courtrai.

- Entre Lille et Dunkerque, les lignes urbaines ou interurbaines s'arrêtent à la frontière. L'objectif premier du projet Transmobil (programme Interreg V) est la recherche de solutions d'amélioration de la mobilité entre les deux pays, de manière à favoriser l'accès à l'emploi de travailleurs français. Il s'agit, entre autres, de développer une centrale de mobilité franco-belge, s'appuyant sur le dispositif passpass.fr et de mettre en place un réseau transfrontalier de «hubs» ou «points de service mobilité», voire de créer de nouvelles connexions entre la France et la Belgique s'appuyant sur des cars interurbains ou du transport à la demande (TAD).

- Enfin, l'axe ferroviaire traversant la frontière entre Bray-Dunes et Adinkerque-La Panne, n'est plus ouvert aux trafics voyageurs depuis 1958 et fret depuis 2002 (un embranchement permettait de desservir l'usine Ascométal des Dunes à Leffrinckoucke) et Infrabel (gestionnaire belge des infrastructures ferroviaires) a déjà procédé à des travaux de démantèlement.

c. Faciliter les relations transmanche avec le Royaume-Uni

Le trafic transfrontalier avec la Grande Bretagne a profondément évolué depuis la mise en service du tunnel sous la Manche et le trafic global transmanche par la France a augmenté de 1991 à 1998, passant d'environ 25 millions de passagers à plus de 40 millions et oscille entre 40 et 45 millions selon les années. L'ouverture du lien fixe transmanche en 1994 a provoqué un report progressif du trafic maritime vers l'Eurostar et les navettes tourisme. La part du tunnel est passée de 38% des passagers en 2003 à 47% en 2013. C'est surtout l'augmentation du nombre de passagers Eurostar qui explique cette progression : ¼ des passagers transmanche en 2013 et plus de 10,3 millions de passagers en 2017. Le nombre de voyageurs Eurostar repart à la hausse après avoir été impacté par les attentats en 2015 et 2016 (+ 3% par rapport à 2016), la croissance pourrait se poursuivre avec l'ouverture de la ligne Eurostar Londres-Amsterdam depuis le 4 avril 2018.

La part modale des ferries est passée de 45% à 37% au cours des dix dernières années. L'évolution du trafic maritime sur le littoral des Hauts-de-France est marquée par une large prédominance du Port de Calais, malgré la concurrence du tunnel sous la Manche et un rebond du trafic du Port de Dunkerque : en 2014, ce dernier représentait 2,5 millions de voyageurs, contre 10,7 pour le port de Calais.

Enfin, le nombre de passagers prenant l'avion reste quasi constant sur cette période, soit 15% à 18% des passagers transmanche.

La volonté de faciliter les déplacements transmanche, en particulier pour les déplacements domicile-travail, est ancienne et le projet de création d'un métro transmanche a fait l'objet d'études dans le cadre du projet Interreg IV - RoCK (Regions of Connected Knowledge). Son objectif était de développer les services à grande vitesse entre les gares du Nord-Pas de Calais (Lille-Europe et Calais-Fréthun) et celles du Kent (Ashford International et Ebbsfleet). Les résultats de l'étude ont montré que la création d'un nouveau service par un opérateur ferroviaire, que ce soit Eurostar ou un opérateur non présent jusqu'alors sur la liaison transmanche, présenterait un déficit d'exploitation très important. La modification du service existant par Eurostar apparaissait alors comme la solution la plus rapide pour mettre en place le service (matériel homologué, possibilité d'adaptation des horaires existants…) mais ne pouvait être commercialement viable qu'avec la mise en œuvre d'une tarification spécifique.

Le Brexit complexifie le projet de métro transmanche, notamment du fait d'un probable renforcement des contrôles douaniers impliquant des aménagements complémentaires en gare de Calais-Fréthun et un allongement des temps de trajet. Par ailleurs, se posent des questions juridiques (type d'opérateur, partenariats…) et techniques (disponibilité des sillons, homologation du matériel roulant, modification de la signalisation à Ashford…) qui devront être étudiées dans le nouveau contexte. Il conviendrait également de s'assurer du maintien de l'intérêt de cette opération pour le Kent County Council et d'analyser le nouveau potentiel de clientèle.

Ces différents projets illustrent l'intérêt d'affiner la connaissance des besoins en déplacements dans l'espace transfrontalier – plus particulièrement ceux des actifs et autres navetteurs – et de faciliter les réflexions et les projets entre acteurs des différents pays et régions pour améliorer les relations et les connexions transfrontalières. Cela vaut également pour l'identification des services routiers permettant de mieux connecter les principales polarités du Nord et de la Belgique (lignes de cars transfrontalières et nouveaux services à la mobilité), pour envisager le prolongement du projet Réseau Express Hauts-de-France vers la Belgique ou encore pour améliorer les services intermodaux (information, tarifications et coordination des offres).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

IV. PARTICIPER A L'ATTRACTIVITE ET A L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE REGIONAL

L'attractivité régionale relève de la qualité de l'accessibilité qui repose sur les articulations entre les modes de transport, l'organisation des activités et l'urbanisme. Elle dépend également de la capacité à connecter accessibilité longue distance et desserte fine des territoires. Les objectifs de la stratégie régionale des mobilités peuvent être de conforter la place de la région dans les échanges, de permettre l'accessibilité de l'ensemble des points de son territoire et de favoriser les connexions aux flux qui la traversent.

Différentes pistes permettent de renforcer et de développer l'attractivité régionale :

- Attirer les entreprises : les facilités de transport, l'accès au transport en commun sont des critères d'implantation des entreprises, et des facteurs positifs pour la création d'emplois.
- Développer les services aux entreprises.
- Améliorer le niveau de formation de la main-d'œuvre potentielle.
- Etre attentif au cadre de vie : développement d'une économie résidentielle de qualité en lien avec une offre de transports en commun adaptée.
- Conforter les portes d'entrée régionales.

1. PRESERVER ET AMPLIFIER LES SERVICES DE LONGUE DISTANCE POUR CONFORTER UN POSITIONNEMENT AU CŒUR DE L'EUROPE

a. Conforter et développer l'accès à la grande vitesse pour tous les habitants de la Région

La grande vitesse sur le territoire des Hauts-de-France se décline à différentes échelles : internationale, nationale et régionale.

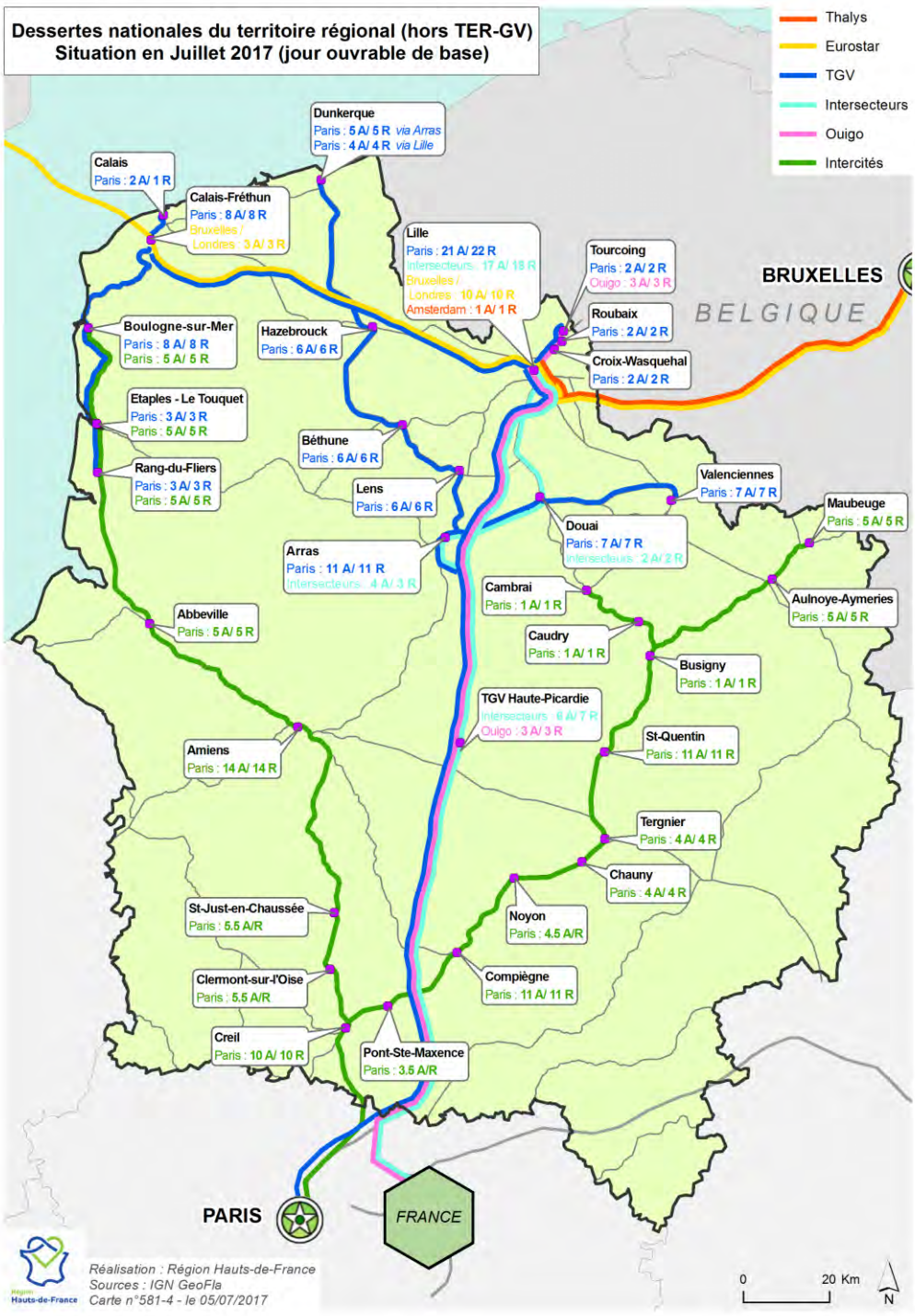
- Le complexe Lille-Flandre/Lille-Europe constitue la plus importante gare TGV de province avec plus de 60 villes desservies. Au cœur du triangle ferroviaire formé par les trois capitales (Londres, Bruxelles et Paris), la gare constitue un hub entre TGV européens.
- La desserte TGV très étoffée entre Lille et Paris attire plus de 20 000 voyageurs par jour, parmi lesquels 1 415 abonnés.
- La desserte TGV Arras-Paris attire 3 400 voyageurs. Les autres dessertes TGV vers Paris à partir de Douai, Dunkerque, Valenciennes, Calais-Fréthun, Lens, Béthune, Hazebrouck ou Boulogne sont relativement nombreuses mais attirent moins de passagers.
- Les habitants du versant sud empruntent principalement les gares TGV parisiennes : gares du Nord, de Lyon ou Montparnasse.
- Les gares TGV Charles-de-Gaulle à Roissy et Marne-la-Vallée sont moins utilisées en raison d'une offre de destinations plus restreinte et d'une accessibilité plus limitée.
- En ce qui concerne la gare TGV Haute-Picardie, sa fréquentation de 324 000 voyageurs annuels varie de 1 200 voyageurs par jour à 2 000 pendant l'été.
- Le TER-GV a permis de valoriser l'utilisation des lignes à grande vitesse pour les déplacements domicile-travail. La fréquentation annuelle de ce service est élevée, avec 260 000 usagers.

De nombreuses incertitudes sur l'évolution de l'offre grande vitesse demeurent en raison de la prochaine ouverture à la concurrence du transport ferroviaire[6] : pour les services commerciaux comme pour les TGV, la libéralisation sera effective à compter de décembre 2020.

Pour les dessertes nationales à grande vitesse, l'Etat envisage de recourir à la concurrence «dans le marché» (open access) c'est-à-dire de permettre le libre accès à l'infrastructure pour toutes les entreprises ferroviaires. Celles-ci seront en compétition et détermineront librement la consistance de leur offre : politique de prix, dessertes, nature du matériel roulant, services à bord … Les marges de manœuvre laissées à l'initiative et à l'innovation pourraient ainsi se traduire par une réduction des prix et des coûts ou encore par l'amélioration de la qualité de service. Il existe cependant, dans ce type de concurrence, un risque de rétraction du réseau : les opérateurs pouvant se concentrer sur les sections les plus rentables, on peut craindre la disparition de dessertes TGV utiles aux territoires, ou de relations province-province essentielles pour l'accessibilité de la région au niveau national. Les liaisons transeuropéennes entre capitales pourraient être favorisées au détriment des liaisons nationales desservant les métropoles et villes intermédiaires.

[6] Prévue par la réglementation européenne depuis l'adoption du quatrième paquet ferroviaire en décembre 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Carte 8 – N°581-4 - Dessertes nationales du territoire régional (hors TER-GV) – juillet 2017

Toutefois, l'État pourrait, dans le cadre de contrats de service public, préserver des dessertes directes pour répondre à des besoins d'aménagement du territoire et, dans un contexte de vive concurrence intermodale, il apparaît primordial de garantir le maintien de dessertes sans correspondances pour préserver l'attractivité du mode ferroviaire. Par ailleurs, les principes de répartition des capacités d'infrastructure devraient évoluer pour favoriser à la fois les services de fret ferroviaire et ceux assurant des dessertes pertinentes pour l'aménagement du territoire.

Il faut également souligner que, si le réseau TGV national ne devrait plus connaître d'évolution structurelle notable dans les prochaines années, la question du devenir de certaines liaisons comme la desserte nord-européenne (Bruxelles, Amsterdam, Cologne) se pose. Il subsiste également de nombreuses interrogations liées à l'arrivée potentielle de nouveaux opérateurs ou aux conséquences du Brexit pour la desserte transmanche.

Pour favoriser l'ouverture de la région et garantir sa connexion aux dynamiques du nord-ouest européen, il est indispensable de renforcer son accessibilité, en particulier par le maintien voire le développement d'une offre ferroviaire à grande vitesse : l'ouverture doit s'appuyer sur une offre ferroviaire transfrontalière et interrégionale, accrue et plus efficace, en particulier avec l'Ile-de-France et la Belgique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Conforter la desserte TGV, principalement depuis Lille et Paris

Si la région est devenue, grâce au complexe ferroviaire de Lille, la porte d'accès TGV à un grand nombre de métropoles européennes, il convient de préserver cet atout pour l'attractivité de la région et de conserver le rôle de hub en matière de relations internationales (Londres-Bruxelles-Amsterdam) et de liaisons TGV intersecteurs depuis Bruxelles. Dans cet objectif, il est indispensable de faciliter l'accès aux gares lilloises : l'amélioration des conditions d'accueil en gare de Lille-Europe y contribuera, comme une meilleure articulation des correspondances ferroviaires avec le TER ou les trains transfrontaliers (Lille-Courtrai, Lille-Tournai).

L'accès aux gares parisiennes, très utilisées par les habitants des Hauts-de-France pour accéder à la grande vitesse, doit également être renforcé. En ce qui concerne l'accès par le réseau classique, en particulier depuis le sud de la région où la régularité et la fiabilité font aujourd'hui défaut pour atteindre la gare de Paris-Nord, les attentes sont fortes pour bénéficier de dessertes de qualité. Dans ce cadre, la création de nouvelles portes d'entrée en Ile-de-France au croisement des lignes classiques radiales et du futur métro automatique du Grand Paris Express – potentiellement à Saint-Denis-Pleyel, Le Bourget et Chelles par exemple - permettrait de diversifier les relations vers les différentes gares TGV franciliennes.

La desserte grande vitesse des autres gares du territoire est également un atout d'importance. Les dessertes nationales doivent être maintenues à partir et vers les gares régionales : complexe Lille-Flandre/Lille-Europe, gare TGV Haute-Picardie, Arras, Douai, Calais, Valenciennes, Tourcoing… En même temps, les services intersecteurs offerts à la gare TGV Haute-Picardie devront être maintenus et développés.

Enfin, il convient d'être attentif au développement attendu de l'offre grande vitesse low cost afin que la desserte des gares régionales continue d'être assurée avec la même qualité de service, ce type d'offre étant susceptible de se développer au détriment de lignes TGV classiques.

Développer le nouvel accès à la grande vitesse via Roissy

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a confirmé l'importance de la création de la liaison Roissy-Picardie à court terme avec l'engagement des études et des travaux sur la période 2018-2022. Cette nouvelle liaison permettant un accès facilité au réseau TGV et aux grandes liaisons aériennes, la diffusion de l'effet TGV doit être assurée au-delà de Creil. De plus, grâce aux futures possibilités de correspondances avec le Grand Paris Express au droit de Roissy, le nouveau lien permettra de diversifier les possibilités d'accès aux principaux pôles franciliens et aux gares parisiennes en particulier.

Renforcer les dessertes rapides et à grande vitesse

L'offre TER et TER-GV envisagée dans le cadre du service annuel 2020 permettra de maintenir voire de développer les dessertes régionales à grande vitesse. La desserte d'Amiens par le TER-GV, tout comme l'amélioration des facilités d'accès et la simplification de la tarification, peut constituer le point de départ d'un nouvel élan pour un mode de transport très apprécié des usagers. Les prochains services annuels TER devraient également renforcer les complémentarités entre TER et TGV sur le territoire régional, en développant davantage de dessertes TER-GV, en augmentant leur part de marché (en particulier sur les axes Dunkerque-Lille, Arras-Lille et Calais-Lille) et en parallèle, en améliorant l'offre TGV par quelques correspondances supplémentaires.

D'autre part, la réalisation du Réseau Express Hauts-de-France, à plus long terme, contribuera au renforcement de la desserte à grande vitesse, que ce soit pour les déplacements domicile–travail ou pour les déplacements occasionnels. Son extension au triangle Lille-Courtrai-Tournai permettra de faciliter et de développer les liaisons transfrontalières.

Grâce au réseau régional à grande vitesse, la Région disposera d'une épine dorsale ferroviaire stratégique, facteur de cohésion pour l'ensemble du territoire des Hauts-de-France.

b. Faire des aéroports régionaux de véritables portes d'entrée du territoire

La région compte une quinzaine d'aérodromes et est également bien desservie par les aéroports internationaux voisins situés à proximité immédiate des Hauts-de-France : Roissy-Charles de Gaulle, Bruxelles–Zaventem et Bruxelles–Charleroi. Les principaux aéroports régionaux, Lille-Lesquin et Beauvais-Tillé, offrent une complémentarité avec les grands aéroports pour des liaisons nationales et internationales.

Globalement, les habitants de la région bénéficient d'une bonne accessibilité à l'offre aérienne nationale et internationale, à la fois par la présence de Lille-Lesquin et Beauvais-Tillé et grâce au réseau ferroviaire à grande vitesse qui dessert efficacement les aéroports parisiens et belges. Une attention particulière doit toutefois être portée sur le renforcement des connexions ferrées aux aéroports voisins à partir des principales villes régionales. Les projets Roissy-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Picardie et Réseau Express Hauts-de-France devront y contribuer, tout comme le renforcement des dessertes rapides de type TER-GV.

Le trafic voyageur dans les aéroports régionaux représente en 2017 plus de 5,5 millions de passagers dont plus de 4,0 millions sur les lignes low cost. Les 2/3 des passagers transitent par l'aéroport de Beauvais-Tillé et 1/3 par celui de Lille-Lesquin.

L'aéroport de Beauvais-Tillé, situé à une centaine de kilomètres de Paris, se place à la 10ème place des aéroports français en termes de trafic et est souvent considéré comme l'un des trois aéroports de Paris. Sa fréquentation est portée par les lignes à bas coût principalement assurées par la compagnie Ryanair. Cet aéroport dessert essentiellement le sud de l'Europe et l'est du continent européen. Dans le cadre d'une politique volontariste de limitation des nuisances, notamment sonores, il n'y a aucun vol entre minuit et 5h du matin.

L'aéroport de Lille-Lesquin est à 6 km de Lille. Depuis 2009, la croissance de son trafic est en moyenne de 10% par an (1,9 million de voyageurs en 2017). Cette forte hausse s'explique par le développement de l'activité low cost qui représente un peu moins de la moitié du trafic. Cet aéroport dessert essentiellement le bassin méditerranéen et les pays du Maghreb. Il est également le premier aéroport de délestage de Roissy-Charles de Gaulle et doit, à ce titre, être accessible à tout moment.

Les deux aéroports voyageurs régionaux sont complémentaires : l'un apparaît comme un aéroport généraliste assurant une mixité de fonctions et accueillant des publics variés tandis que l'autre se développe principalement sur le marché du low cost et des dessertes internationales. Ayant des vocations et opérateurs différents, ils n'entrent pas en concurrence, pour autant, ils doivent relever les mêmes défis pour se développer :

- Améliorer leur accessibilité et étendre leurs zones de chalandise à partir et vers les principaux centres urbains de la région, entre autres par des modes alternatifs à la voiture.
- Valoriser les flux de passagers pour optimiser les retombées économiques sur les territoires, et notamment à l'échelle régionale, en travaillant avec l'ensemble des acteurs économiques et du tourisme en particulier (commerces et services attractifs, évolution des systèmes hôteliers, développement des activités de loisirs, relations vers d'autres destinations en région …)
- Viser une meilleure qualité servicielle grâce, par exemple, à une connectivité grandissante, au décloisonnement des produits et services, à la conception de produits combinant billets et activités…
- Réussir leur insertion urbaine et s'inscrire dans des perspectives de développement économique et d'aménagement plus large, pour arrimer en particulier Lille-Lesquin à la métropole, tout en conciliant le développement des aéroports et de l'habitat.

c. *Favoriser le développement de nouveaux modes de déplacements longue distance*

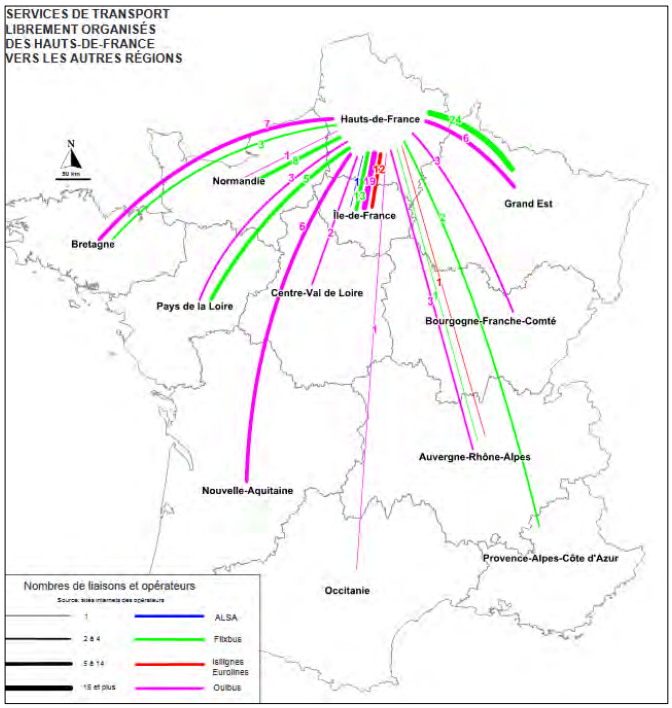
Permettre le maintien et le développement des offres de services de transport librement organisés

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, permet à toute entreprise de transport public routier d'ouvrir une desserte par autocars longue distance, dits «en services librement organisés» (SLO), pour une liaison régulière entre deux villes distantes de plus de 100 kilomètres. Pour des relations inférieures à 100 kilomètres, les AOM ont la possibilité de saisir l'ARAFER dans un délai de deux mois après la déclaration pour interdire le déploiement d'un tel service. Sur 52 liaisons de ce type répertoriées en Hauts-de-France, 19 ont fait l'objet d'une interdiction après saisine et toutes concernaient la relation Paris - aéroport de Beauvais-Tillé.

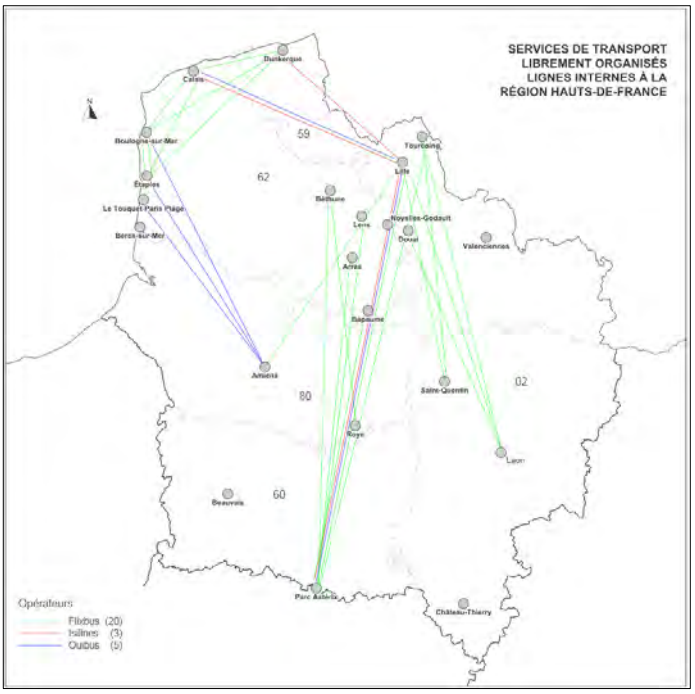
La stratégie de rationalisation des réseaux des transporteurs implique la fermeture des lignes les moins rentables et une diminution de la fréquence journalière pour améliorer le taux de remplissage des autocars et augmenter la rentabilité, ce qui provoque des évolutions très rapides des services et destinations. Les services routiers bénéficient du report modal de la route et du ferroviaire, surtout sur les lignes les plus fréquentées comme Lille-Paris (980 passagers par jour).

Avec 132 liaisons existantes, les Hauts-de-France sont une des régions les moins dotées par ce type de services. Malgré tout, avec plus de 375 000 voyageurs en 2017 pour 56 trajets quotidiens, la liaison Lille-Paris est la plus fréquentée de France, et d'autres lignes desservant la région sont parmi les plus importantes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 9 – SLO des Hauts-de-France vers les autres régions



Carte 10 - SLO : Lignes internes à la Région Hauts-de-France

Source : ORT – Analyse des services de transports librement organisés dans les Hauts-de-France – Edition décembre 2017

En 2017, le marché des cars SLO était détenu par trois opérateurs (Eurolines/Isilines, Flixbus et Ouibus). Ceux-ci effectuent 22 liaisons intra régionales, 120 liaisons avec le reste de la France et 240 liaisons à l'international. Ainsi, 21 villes des Hauts-de-France sont des points d'arrêts pour les services librement organisés, mais seuls les arrêts sur Amiens, Beauvais et Lens sont proposés dans une gare routière.

Les liaisons transversales (ne passant pas par Paris) représentent 86% des liaisons pour seulement 24% de la fréquentation. Pour les liaisons radiales - vers et depuis Paris - il existe une concurrence plus importante entre opérateurs pour capter 76% de la clientèle. Les liaisons infrarégionales ne représentent que 3% de la fréquentation tandis que les liaisons à l'international sont essentiellement tournées vers les pays voisins (43 vers la Belgique, 29 vers les Pays-Bas, 127 pour l'Espagne 127 et 126 vers le Portugal).

Le maintien et le développement des offres de SLO nécessitent des améliorations en matière de services associés principalement concernant la qualité des points d'arrêt, des abris et de l'information. En effet, au niveau national, les enquêtes réalisées auprès des usagers montrent qu'en moyenne 80% des utilisateurs de ces services attendent plus de 15 minutes leur car et 30% plus d'une demi-heure et que, par conséquent, ils sont demandeurs d'un niveau de service correspondant à ces pratiques (information, condition d'attente, sentiment de sécurité). Toutefois, à ce jour, une part importante des aménagements de transports collectifs desservis par ces services ne répondent pas aux attentes des voyageurs.

D'autre part, les cars n'ont pas toujours accès aux aménagements de transport et stationnent aux abords des gares routières ou ferroviaires, ce qui peut poser des conflits d'usages et de sécurité. La signalétique permettant de s'orienter et d'accéder aux points d'arrêts constitue un élément important du bon déroulement du voyage. C'est pourquoi, les besoins en services des usagers portent essentiellement sur l'information et la qualité de services à bord des cars et lors de l'attente.

Encourager les pratiques de covoiturage de longue distance

Le covoiturage peut constituer une bonne alternative à l'autosolisme pour des trajets occasionnels de longue distance. Même s'il peut entrer en concurrence avec le train ou certains services routiers, il comporte un certain nombre d'avantages :

- Economiques en permettant de partager le coût du trajet entre les covoitureurs et de réduire les frais de déplacement pour chacun.
- Sociaux dans la mesure où le covoiturage permet de mutualiser les moyens de transports et de faciliter le déplacement des personnes non motorisées.
- Environnementaux car le partage du véhicule permet une baisse du nombre de kilomètres parcourus en voiture. Il augmente le taux d'occupation des véhicules et contribue à la baisse des consommations de carburant et des émissions de GES et de CO_2.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Convivialité des parcours appréciée par les covoitureurs, où l'on retrouve une certaine forme de communication qui a souvent disparu des trajets en transport en commun.

Les offres de covoiturage peuvent permettre l'augmentation de la mobilité pour des populations captives. Par conséquent, il s'avère nécessaire de développer l'intermodalité et d'intégrer ce mode de transport aux offres existantes. Il apparaît par ailleurs que l'intermodalité est particulièrement forte entre le covoiturage et les transports en commun, les points de rendez-vous les plus fréquents étant les gares et les parkings des centres commerciaux (ou d'autres équipements).

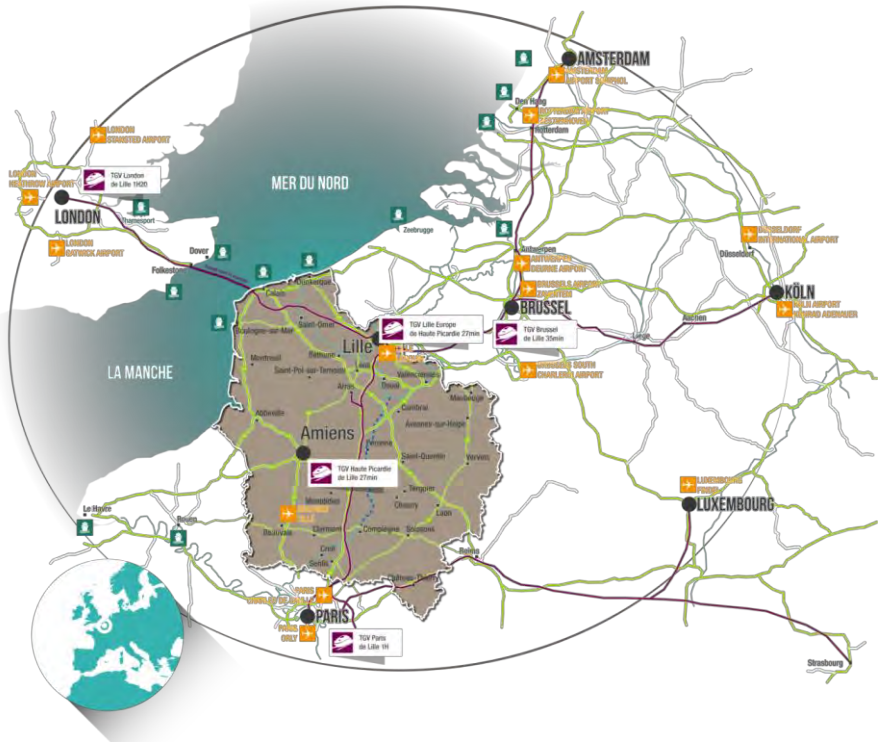
Le covoiturage présente ainsi une offre de mobilité complémentaire au train, au transport collectif routier et à la voiture particulière. En étant moins cher, il peut rentrer en concurrence avec le mode ferroviaire qui reste tout de même un moyen de transport apprécié par les passagers pour sa vitesse, son confort et sa sécurité, surtout pour les longs trajets. Il convient de signaler que la distance moyenne parcourue par les utilisateurs de Blablacar - opérateur qui a démocratisé ces pratiques de covoiturage sur les moyennes et longues distances en France - est proche de 330 km.

Favoriser la complémentarité et la substitution des modes

En novembre 2018, la SNCF a annoncé la revente de son activité OUIBUS à l'entreprise de covoiturage Blablacar, ce qui, selon les deux partenaires permettra de développer des solutions de transport propres, vertes et de bout en bout. Les usagers auront plus de liberté pour se déplacer, plus de facilités dans la préparation et la réalisation des trajets tout en préservant les ressources de la planète. La connexion des deux applications « oui » et « blablacar » permettra de planifier de bout en bout un trajet, les premiers et derniers kilomètres pouvant être assurés en covoiturage (car ou voiture), avec, selon la SNCF, la mise en place d'un seul tarif dès la fin 2019 pour l'ensemble du parcours. Pour l'entreprise de covoiturage, les synergies avec l'activité principale permettront d'optimiser le réseau des cars : l'offre de transport par car pourrait varier, avec par exemple, dans les périodes très creuses, une substitution pure et simple par du covoiturage.

Cette évolution illustre l'adaptation continue des différents opérateurs privés et la capacité d'innovation en vue de proposer des services de plus en plus adaptés aux besoins.

2. RENFORCER L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE



Carte 11- Région Hauts-de-France – Stratégie touristique et AMI – Mars 2017

La Région Hauts-de-France se situe au cœur du bassin de consommation le plus riche d'Europe avec 1 500 milliards d'euros de pouvoir d'achat et 78 millions d'habitants dans un rayon de 300 km.

Les priorités régionales en matière d'investissements touristiques concernent le tourisme de mieux-être autour de l'itinérance douce (voies vertes, véloroutes, chemins pédestres…) et des loisirs fluviaux, le tourisme de découverte patrimoniale en lien avec les nombreux monuments et sites classés, le tourisme de mémoire vers les sites des différents conflits et par extension la mine et le textile.

Le tourisme est à la fois une industrie à part entière créatrice d'emplois et un vecteur de développement et d'attractivité du territoire, fortement dépendant du système de transport que ce soit pour les dessertes moyennes et longues distances ou pour les dessertes fines vers les principaux sites. Le développement touristique de la Région est ainsi fortement lié au transport, que ce soit en matière d'accessibilité des sites ou d'itinéraires touristiques.

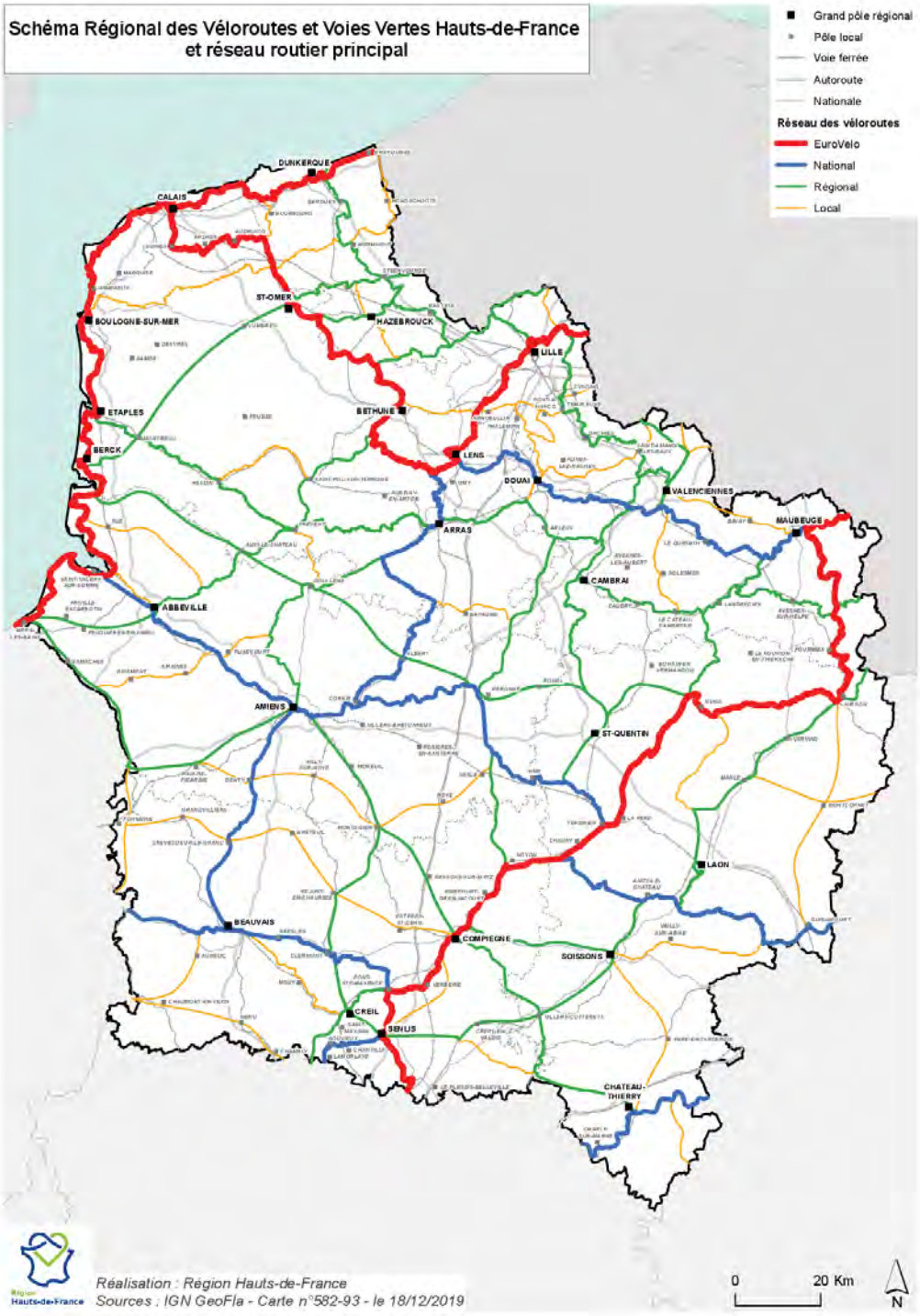
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

a. *Poursuivre le développement et la mise en réseau des véloroutes et voies vertes*

Le territoire des Hauts-de-France est propice au développement du vélotourisme au regard de la diversité de ses paysages, de sa topographie et de la proximité de deux importants bassins de population très tournés vers le «slow tourism». Les véloroutes et voies vertes sont fréquentées aussi bien par les populations locales (pour les loisirs ou pour les trajets quotidiens) que par les touristes (en séjour ou en itinérance). A ce jour, le réseau cyclable régional compte près 1 100 km d'itinéraires cyclables dont 640 km de réseau structurant en site propre. Il se compose entre autres, de trois EuroVélos qui font le lien avec les territoires frontaliers, et de plusieurs véloroutes nationales et régionales.

Il convient de faire des véloroutes voies vertes (VVV) l'un des leviers d'attractivité touristique des Hauts-de-France en accentuant les retombées économiques sur les territoires concernés : plus les points d'attractivité touristiques sont reliés aux VVV et la continuité des itinéraires renforcée, plus les services (hébergements, points de restauration…) situés à proximité du parcours sont valorisés et plus l'impact économique est fort pour les territoires. La création et le développement d'itinéraires cyclables doivent permettre de compléter une offre de transport intermodale et durable, de résorber les discontinuités existantes et de faire des VVV l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France, notamment pour les territoires ruraux en coordination avec les différents maîtres d'ouvrage (Départements, EPCI, communes, syndicats mixtes). De plus, les véloroutes constituent l'armature d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la région et doivent faciliter la hiérarchisation des réseaux cyclables en milieu urbain et périurbain afin de favoriser les déplacements quotidiens.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 12 – N°582-93 - Schéma régional des Véloroutes Voies Vertes Hauts-de-France

b. *Contribuer au développement du tourisme fluvial et nautique*

La filière nautisme et plaisance, qui regroupe les ports de plaisance maritimes et fluviaux, les prestataires de sports et de loisirs nautiques et les entreprises, présente des enjeux et un potentiel important à l'échelle des Hauts-de-France. Aussi il convient de fédérer cette filière génératrice d'emplois et de retombées directes, indirectes et induites.

Le tourisme fluvial connaît une croissance continue en France et a des retombées économiques non négligeables pour les territoires concernés. Sur le versant nord, on compte par exemple 11 ports de plaisance, 38 haltes nautiques et 9 embarcadères pour les bateaux à passagers avec environ 10 000 mouvements de bateaux de plaisance sur le réseau Voies Navigables de France. On compte également 273 km de chemins de halage ouverts à la circulation cycliste.

Le tourisme fluvestre (randonnées et promenades pédestres ou cyclo, course à pied...) découle de la présence des voies d'eau et son développement peut se faire en lien avec les schémas régional et national des véloroutes et voies vertes par l'utilisation des chemins de service comme itinéraires en mode doux. Il peut également être un enjeu de

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

valorisation des réseaux saisonniers et hydrauliques de Voies Navigables de France en donnant une seconde vie aux éléments patrimoniaux : maisons éclusières, ouvrages tels que ponts mobiles ou barrages.

Le tourisme de plaisance, maritime, fluvial, et fluvestre, constitue une opportunité et doit s'appuyer sur la définition d'une politique d'aménagement en matière de plaisance en Hauts-de-France avec une amélioration de la qualité des activités et services sur l'eau et sur les rives et du mode d'organisation des acteurs du tourisme fluvial en région. Cette politique d'aménagement pourrait s'appuyer sur une nouvelle instance de concertation : le Comité Régional du Nautisme et de la Plaisance Hauts-de-France, composé de différents collèges permettant aux acteurs de la filière de contribuer à la définition d'un plan d'actions partagé sur la base d'objectifs communs au service de l'ambition régionale de développement du tourisme de plaisance, fluvial et fluvestre.

Concernant le canal Seine-Nord Europe, le tourisme peut être abordé sous différents angles : tourisme de chantier dans un premier temps puis, plus tard, autour des ouvrages d'art, des véloroutes voies vertes ou encore du tourisme fluvial avec des péniches-hôtels et des paquebots fluviaux. Il conviendra par ailleurs de considérer le périmètre valorisable dans un rayon d'une heure de distance autour de l'infrastructure.

c. *Conforter l'accessibilité des principaux secteurs et sites touristiques*

L'empreinte écologique de l'activité touristique n'est pas négligeable, en particulier au niveau de sa dimension transport. Dans le cadre de la démarche Rev3, la région ambitionne de diminuer son empreinte carbone, tout en opérant une transformation de son appareil productif et une amélioration du cadre de vie des habitants.

Dans ce contexte, l'accessibilité aux sites et équipements touristiques majeurs des Hauts-de-France est un enjeu fort. La chaîne de mobilité doit pouvoir garantir aux visiteurs non véhiculés une expérience de qualité.

Ainsi, il est nécessaire de pérenniser, voire de renforcer l'accessibilité en transports en commun ou modes doux aux principales destinations de la région : le littoral, le bassin minier, la Métropole Lilloise, le triangle Arras–Amiens–Péronne, la Thiérache, le Sud de l'Aisne (Portes de la Champagne) et le Sud de l'Oise.

Il s'agit surtout de développer et déployer des solutions pour résorber les ruptures de charges et ainsi favoriser l'intermodalité.

C. INNOVER ET REPONDRE AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS PAR UNE APPROCHE TRANSVERSALE DE LA MOBILITE

En Hauts-de-France, il convient de transformer les défis de la mobilité en opportunités pour le territoire en s'adaptant aux contraintes environnementales (pollution, qualité de l'air…) pour favoriser les changements de comportements et donner une place de plus en plus centrale à l'intermodalité. Les technologies de l'information et de la communication comme les modèles de mobilité émergents doivent participer à l'atteinte de ces objectifs.

Aussi, les solutions à proposer ne doivent pas se limiter à une intervention sur les infrastructures de transport mais porter sur les services comme sur l'accompagnement des habitants dans leurs démarches de mobilité, pour inciter au changement de comportement modal et favoriser des pratiques de déplacement plus vertueuses.

I. ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT EN S'APPUYANT SUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS ET DES NOUVEAUX SERVICES

Les transports collectifs ne peuvent pas apporter une réponse à tous les besoins en déplacements, en particulier quand les flux correspondants sont faibles et diffus. L'apparition de nouveaux services à la mobilité ainsi que la volonté générale de tendre vers des pratiques plus durables doivent faciliter l'essor de nouvelles pratiques visant principalement à éviter l'autosolisme. Cela vaut pour les trajets les plus courts, pour lesquels les modes actifs peuvent convenir, comme pour les déplacements plus longs où les formules consistant à partager et à mutualiser la voiture peuvent offrir une solution efficace.

1. ENCOURAGER LES MODES ACTIFS ET EN PARTICULIER LE VELO

Le terme de mobilité active renvoie à la fois à une amélioration de la mobilité au sens physique du terme et aux enjeux de santé publique[7] pour les usagers. Près de la moitié des déplacements automobiles concernent des trajets de moins

[7] Enjeu de santé publique = 30 minutes à 1 h de marche ou de vélo par jour

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

de 3 km, distance qui pourrait facilement être parcourue à pied ou à vélo. L'une des priorités peut consister en favoriser la mobilité active en augmentant significativement la part de la marche à pied et du vélo dans les déplacements quotidiens à l'horizon 2030.

La mobilité active contribue fortement à la protection de l'environnement (réduction des nuisances sonores, diminution des émissions de gaz à effet de serre, diminution des particules fines et autres polluants atmosphériques…) et doit être intégrée au développement de zones à faibles émissions dans les grandes agglomérations de la région. De plus, le terme de mobilité active renvoie aux bénéfices pour la santé des pratiquants et pour leur meilleure mobilité au sens physique du terme.

Pour favoriser la pratique du vélo en milieu urbain dense, diverses mesures doivent être accentuées au niveau local, comme l'élaboration de règlement de circulation favorisant les déplacements des cyclistes qui pâtissent d'une cohabitation difficile avec les voitures, la poursuite des aménagements cyclables, le développement des services, la sensibilisation à cette pratique...

Les modes actifs constituent des offres de rabattement très intéressantes pour les transports en commun et les TER en permettant un accès très souple aux points d'arrêts tout en limitant le développement de parkings automobiles. Le vélo est le mode de transport le plus rapide pour les trajets de moins de 3 kilomètres pour les vélos classiques et de 5 à 8 km pour les vélos à assistance électrique. C'est un moyen de transport économique qui permet de libérer du pouvoir d'achat et de favoriser le commerce de proximité. Il peut répondre aux enjeux majeurs de lutte contre la précarité et l'exclusion liée à la mobilité et à la redynamisation des villes moyennes.

La Région soutient d'ores et déjà les modes actifs, en encourageant l'installation d'abris-vélos sécurisés à proximité des gares, haltes ferroviaires et pôles d'échanges multimodaux. Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés doit également contribuer à soulager la contrainte du transport de vélos dans des rames voyageurs : dans les TER, celle-ci est particulièrement délicate sur les axes les plus circulés et aux heures de pointe. On se dirigerait ainsi vers une multimodalité de type «néerlandais» (vélo au départ + déplacement en TER + vélo à l'arrivée), particulièrement efficace sur le plan du développement durable. L'accessibilité et le stationnement vélo sécurisé permettraient également d'engendrer une augmentation du trafic TER, des études ayant montré que pour 50 places créées, on observait 6 à 12 nouveaux passagers réguliers.

Le développement de l'usage du vélo nécessite également un investissement important des collectivités pour la réalisation d'aménagements sécurisés : pistes cyclables, voies réservées des bus ouvertes aux vélos, bandes cyclables, aménagements de carrefours et de «points durs». Il s'agit en particulier d'assurer une continuité maximale des circuits, à l'image de ce qui existe en Flandre, aux Pays-Bas ou au Danemark, en articulation avec la stratégie régionale pour le développement des véloroutes et voies vertes.

2. DEVELOPPER LES NOUVEAUX SERVICES POUR COUVRIR UNE PLUS GRANDE DIVERSITE DE DEPLACEMENTS

a. Réfléchir à une organisation de la mobilité limitant les déplacements non indispensables

Un des premiers impératifs est de limiter les mobilités non indispensables : comme dans le domaine de l'énergie, la mobilité la plus durable est celle qui n'est pas effectuée. Il s'agit à la fois de développer le télétravail, d'aménager des tiers-lieux, mais aussi, dans le cadre de la numérisation de la société, de favoriser les démarches à distance (démarches administratives, télémédecine, télé-enseignement, téléformation professionnelle…).

Il convient toutefois d'être attentif aux effets pervers du commerce électronique qui, s'il permet de s'affranchir des déplacements vers les points de vente, peut se traduire aussi par la multiplication de livraisons individuelles, loin de la massification indispensable à l'efficacité de la logistique et contributrice à l'engorgement routier.

Le développement de ces nouvelles pratiques peut s'accélérer avec l'élaboration et la mise en place des plans de mobilité**,** obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés, les établissements scolaires, les administrations ou les zones d'activités. Les plans de mobilité sont des démarches pertinentes pour faire évoluer les comportements dans le cadre des déplacements domicile-travail. L'expérimentation «Heure de pointe» menée par la métropole Lilloise constitue un exemple d'innovation technique qui pourrait être diffusé vers des territoires aux problématiques de mobilité similaires.

Enfin, la question des transports doit être abordée dans le cadre général de l'aménagement du territoire : les distances de déplacements peuvent notamment être réduites grâce à une construction raisonnée des villes - «la ville des courtes distances» - permettant la mixité des fonctions urbaines : implantation des logements, activités, emplois, commerces… A ce titre, il convient d'être vigilant sur le type d'aménagements à promouvoir aux abords des principaux nœuds de transport et des gares en particulier.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

b. *Inciter les utilisateurs à abandonner l'autosolisme pour des moyens partagés*

Les Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE) du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie ont mis en évidence le faible taux d'occupation des véhicules particuliers (1,1 personne par voiture pour les déplacements domicile-travail) et l'impact bénéfique d'une augmentation de ce taux en termes de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effets de serre. Aussi, toutes les solutions permettant de mutualiser l'usage de la voiture sont recherchées en sachant qu'au-delà de leur intérêt environnemental, elles représentent des gains économiques pour les individus et peuvent permettre à tous de se déplacer en l'absence de moyens de locomotion ou de service de transport adapté.

De nouveaux services à la mobilité apparaissent, essentiellement en lien avec le développement des outils numériques (applications de recherche d'itinéraire, optimisation de l'usage des véhicules…), sous la dénomination «systèmes de transport intelligents». Il s'agit souvent de services tournés vers un usage partagé des véhicules (automobiles, vélos, scooters). D'une part, l'utilisation de la route doit être optimisée et, d'autre part, l'objectif des politiques publiques ne peut être d'encourager l'augmentation constante des capacités de circulation pour répondre à une demande mais bien de veiller à l'augmentation du taux d'occupation des véhicules. La Région a, par ailleurs, contribué à l'émergence de ces nouvelles pratiques via sa politique de soutien à l'innovation. Cependant, ces systèmes tardent à trouver leur équilibre financier, en particulier dans les territoires les moins denses ou dans la mise en relation des utilisateurs potentiels sur des courtes distances.

Le covoiturage

La recherche d'une alternative à l'autosolisme est primordiale, tant en milieu urbain qu'en milieu périurbain et interurbain. Le développement du covoiturage repose sur trois grands piliers : l'aménagement d'aires de covoiturage, la création et le développement de plates-formes de mise en relation et une politique dynamique d'animation et de communication, afin de promouvoir les pratiques et de déclencher le passage à l'acte. Plusieurs initiatives ont déjà été prises :

- Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais ont élaboré, avec l'aide de la Région, un schéma interdépartemental des aires de covoiturage, mis progressivement en œuvre avec le soutien des autres collectivités grâce à l'aménagement d'aires de stationnement.
- Le SMTCO et Hauts-de-France Mobilités ont développé des sites reprenant les offres de covoiturage : pour Hauts-de-France Mobilités, il s'agit d'une solution propre alors que le SMTCO référence les offres de sites privés partenaires. Les deux syndicats développent parallèlement des politiques d'animation et de communication, en particulier dans des territoires spécifiques, qui méritent d'être confortées et amplifiées. Il convient en effet d'harmoniser les démarches pour permette aux covoitureurs potentiels de disposer, sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France, d'une vision globale et d'atteindre ainsi une masse critique d'utilisateurs.

Au-delà de la gestion du stationnement, de la mise en relation des covoitureurs et de l'animation, il serait utile d'expérimenter des dispositifs apportant un avantage concurrentiel à ce type de pratiques, par exemple en proposant des voies réservées au covoiturage aux abords des grandes agglomérations.

L'autopartage

D'autres processus pourraient être expérimentés et développés comme l'usage partagé des véhicules (vélos, scooters, automobiles) afin d'optimiser l'usage de la route. Cette mise à disposition de véhicules peut être imaginée à la fois dans les grandes villes et dans les secteurs les moins denses pour faciliter l'accès aux principaux pôles ou encore pour proposer un rabattement vers les gares et les réseaux de transports collectifs.

L'autostop organisé

Cette solution, développée par la SCIC Rezo Pouce, permet de répondre aux besoins de déplacements de courte distance, en complément des transports en commun classiques : désenclavements des espaces ruraux, rabattement vers les principaux transports collectifs en zones périurbaines ou encore diminution des engorgements routiers en milieu urbain. Les points d'arrêts sont identifiés, les conducteurs et auto-stoppeurs s'inscrivent en mairie ou sur le site. Les premiers apposent un macaron sur leur pare-brise tandis que les seconds se rendent à un arrêt avec une fiche indiquant leur destination finale.

Ce système est en cours de développement en Hauts-de-France, en particulier sur la Communauté de Communes du Plateau Picard où il est envisagé de faire une expérimentation à destination des seniors. Le service se déploie également sur le périmètre du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France et la Communauté de Communes Pays d'Oise et d'Halatte (CCPOH).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Dernièrement, en vue de compléter l'offre de transport, la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois (CA2BM), en partenariat avec les Communautés de Communes du Haut-Pays du Montreuillois et des 7 Vallées a adhéré au Rezo Pouce pour développer des arrêts dans l'ensemble des communes du territoire.

Le Transport à la Demande et les offres «Retour garanti à domicile»

La mobilité en milieu rural présente davantage d'obstacles aux changements de pratiques. L'offre de transports en commun «lourds» n'y est pas pertinente et les services ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins, du fait des déplacements diffus. Par ailleurs, les différentes expérimentations en matière de transport à la demande peinent à trouver leur public et leur efficience.

La Région, désormais organisatrice des services interurbains par autocar dans les territoires ruraux, peut déployer de nouveaux types de service personnalisés (transport à la demande, prêt de véhicules, transport à caractère social…), soit directement, soit en partenariat avec des acteurs locaux. En particulier, le Transport à la Demande (TAD) répond à des besoins de mobilité en cas d'absence ou d'insuffisance de lignes régulières pour réaliser un déplacement en se basant sur l'optimisation des trajets en fonction des personnes transportées. Il faut également signaler que le retour garanti à domicile permet aux usagers de transports alternatifs à l'autosolisme de pouvoir faire face aux imprévus quel que soit leur mode de transport initial (transport collectif, covoiturage, vélo, marche…). La Loi d'Orientation des Mobilités devrait apporter des outils pour développer les services de transport dans les territoires ruraux.

c. *S'appuyer sur le développement du numérique pour faire émerger de nouveaux services à la mobilité*

Le développement des outils numériques doit donc accompagner la création de nouveaux services à la mobilité et de systèmes de transport intelligents. A plus long terme, des pistes prometteuses se dessinent avec le développement des véhicules autonomes, le déploiement de la mobilité comme un service ou MaaS (Mobility as a Service) pour assurer, grâce à des propositions de bouquet de services de mobilité, le déplacement d'un point A à un point B tout en incitant les usagers à renoncer à la propriété d'un ou plusieurs véhicules.

L'un des enjeux facilitant la création de certains de ces services porte clairement sur le partage des informations et des données détenues par les acteurs publics comme privés, avec des attentes fortes sur la mise à disposition des données d'exploitation en temps réel.

II. FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI, AUX FORMATIONS ET A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

«Penser la mobilité de façon globale pour développer l'accès aux activités et réduire le besoin de se déplacer»[8] : il s'agit de permettre à tous les publics et sur l'ensemble du territoire régional d'accéder aux activités (travail, santé, éducation, loisirs…) et d'assurer le droit à la mobilité pour tous. Le lien entre les questions de mobilité et l'emploi est particulièrement fort et des études[9] montre que :

- 19% des français renoncent à se rendre à un entretien d'embauche ou dans un structure d'aide à la recherche d'emploi parce qu'ils n'ont pas la possibilité matérielle de le faire.
- 23% des français déclarent avoir refusé un travail ou une formation par manque de moyen de se déplacer.
- 40% des Français (74% chez ceux en zone rurale) rencontrent des difficultés pour accéder rapidement et facilement à un réseau de transport local (métro, bus, TER…).
- 50% estiment que les transports collectifs ne sont pas assez développés dans leur zone de résidence.
- 43% affirment avoir, au moins de temps en temps, des difficultés lors de leurs déplacements quotidiens pour accéder au lieu de travail, d'études ou à d'autres activités.
- 86% des Français estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi, et plus d'un tiers en sont convaincus.

Les déplacements liés au travail représentent 29% de l'ensemble des déplacements et 41% des distances parcourues d'où l'importance d'encourager la mobilité dite «immobile» en incitant les employeurs à mettre en place des dispositifs comme le télétravail, les visioconférences, le coworking… voire à créer de nouveaux métiers numériques d'aide à la personne.

[8] En lien avec l'Article L1111 du Code des Transports : « Donner la capacité à chacun sur l'ensemble des territoires d'accéder aux activités et services essentiels de façon choisie, par une politique de mobilité inclusive traitant des enjeux et déterminants d'un droit à la mobilité. »

[9] ELABE : Laboratoire de la Mobilité Inclusive – Mobilité et emploi

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1. FAIRE LE LIEN AVEC LA STRATEGIE REGIONALE DE L'EMPLOI

La place de l'automobile dans les transports domicile-travail engendre des coûts importants pour les actifs et confère au permis de conduire un rôle clef dans les mobilités quotidiennes : coût de l'examen, acquisition et entretien d'un véhicule, prix des carburants (en forte hausse au cours des deux dernières décennies). Ces dépenses sont susceptibles de limiter la mobilité géographique pendulaire des salariés et, surtout des personnes en réinsertion professionnelles qui recherchent ou reprennent un emploi nécessitant un véhicule. De plus, le poids de l'automobile dans les trajets domicile–travail contribue à faire du permis de conduire et de l'accès à un véhicule un levier d'insertion professionnelle.

Même si les transports collectifs présentent des niveaux de coûts nettement inférieurs à ceux de la voiture personnelle, tant pour les salariés, qui bénéficient en particulier du dispositif de remboursement partiel de leur abonnement domicile-travail, que pour les demandeurs d'emploi bénéficiant de tarifications réduites, voire de la gratuité d'utilisation selon les opérateurs locaux de transports urbains, ils ne répondent qu'imparfaitement aux besoins.

Le recours aux transports collectifs peut être limité par différents facteurs tels que la très forte augmentation de la durée des trajets dès lors que l'emploi s'éloigne des centres urbains, l'absence de transports collectifs desservant certaines zones peu denses en périphérie urbaine ou en zone rurale, les horaires de fonctionnement des transports collectifs en inadéquation avec les besoins d'actifs travaillant en horaires décalés voire les phénomènes d'enclavement territorial qui allongent considérablement le temps de transport entre le logement et l'emploi, parfois proches d'un point de vue strictement géographique.

C'est pourquoi, il est indispensable d'encourager la mobilité de tous les publics, en particulier des plus fragiles dont les habitants des quartiers prioritaires[10]. En amont, il est important de connaître les pratiques des habitants et d'identifier les moyens rendant possible un éloignement des quartiers ou territoires les plus vulnérables en vue d'une insertion professionnelle. La Région déploie déjà plusieurs dispositifs pour faciliter la mobilité vers l'emploi : Aide au Transport aux Particuliers (ATP), «En route pour l'emploi» (prêt de voiture pour 2 € par jour), «Testez le train»…

Par ailleurs, le développement de services à la mobilité et de plates-formes de mobilité inclusive permet de pallier les difficultés des publics en insertion pour accéder à un emploi, la formation ou à un service (service administratif, santé, achat, loisir, culture…). Il convient de veiller à une bonne couverture régionale par des maisons de mobilité en articulation avec le réseau des associations d'économie sociale et solidaire et avec les dispositions qui pourraient être retenues dans la loi d'orientation des mobilités (LOM). On peut également souligner l'intérêt du développement des garages et auto-écoles solidaires ou de toute autre initiative portant sur le caractère «inclusif» de la mobilité, facteur clé d'insertion et d'accès à l'emploi.

2. ENCOURAGER LA MOBILITE POUR PERMETTRE L'ACCES AUX FORMATIONS ET A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Le manque de mobilité des jeunes dans la région académique Hauts-de-France nuit aussi bien à la diversité et à la continuité qu'à la sécurisation des parcours de formation. Il est souhaitable de mener une réflexion partagée sur les freins à la mobilité, en lien avec la politique d'accueil et d'accompagnement en internat qui inclut les aides financières adaptées, mais aussi à travers les réseaux des transports disponibles. Celle-ci doit s'accompagner d'encouragements aux projets éducatifs et de formation favorisant le développement du potentiel de mobilité des individus.

Pour cela, diverses actions doivent être entreprises comme la réalisation d'une cartographie dynamique permettant de visualiser les formations, les transports et les internats en relation avec le domicile des élèves, le recensement (et la lisibilité) de l'offre des aides à la mobilité, les initiatives innovantes favorisant la mobilité des publics. Il est également important de veiller à garantir des conditions de réussite équitables sur tout le territoire par une offre de transports adaptée et une offre d'hébergement attractive comme de promouvoir et sécuriser les parcours des publics (via des solutions innovantes d'hébergement, la mise en visibilité des conditions logistique des centres de formation, solutions intégrées hébergement-restauration-transport…).

De plus, se former pour se qualifier demande un effort équivalent en termes de mobilité ; ce qui implique de développer la mobilité des publics pour l'accès à la formation, en particulier pour les salariés les moins qualifiés et de partager et expérimenter des pratiques innovantes favorisant la mobilité des publics : offre d'hébergement liée à la formation, solutions opérationnelles pour les publics ayant des difficultés de transport (covoiturage, location de véhicules, de cyclomoteurs ou scooters, garages sociaux...), accès des publics aux plates-formes de mobilité, notamment en milieu rural, développement de formations à distance dans certaines situations et contextes territoriaux et mise en réseau des établissements et des formations (interopérabilité des environnements numériques de travail, des systèmes d'informations, des passerelles…).

[10] Quartiers prioritaires au titre de la Politique de la Ville

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3. DEVELOPPER LES FACTEURS D'ATTRACTIVITE LOCALE DONT L'ACCESSIBILITE DES SITES POUR LES ENTREPRISES ET LES SALARIES

Dans un contexte de chômage durable, la stratégie régionale de mobilité doit être un levier au service du développement économique et de la création d'emplois de bonne qualité. Il convient donc de prendre en considération les besoins des salariés pour venir travailler et ceux des entreprises pour profiter des flux de transports, les services logistiques du territoire et le développement économique issu de ces derniers. En particulier, sur les sites concentrant plusieurs entreprises, il est indispensable de faciliter les pratiques vertueuses des salariés : accès en transports collectifs, covoiturage, modes actifs, bornes de recharge de véhicules électriques... Améliorer la mobilité et développer de nouveaux services peuvent également favoriser le développement des entreprises et, au-delà, permettre aux salariés de bénéficier de diverses aides à coût maitrisé : navettes de transport, aides au transport, regroupement des personnes d'une même équipe habitant dans une zone géographique cohérente de façon à favoriser le covoiturage…

Si les facilités de transport et l'accès aux transports en commun sont à la fois des critères d'implantation des entreprises, et des facteurs positifs pour la création d'emplois, d'autres éléments peuvent concourir au développement de l'attractivité économique en matière de services aux entreprises, de formation de la main-d'œuvre potentielle et de cadre de vie ; ce qui passe également par le développement d'une économie résidentielle de qualité et par de bonnes dessertes en transports. Par ailleurs, la mobilité et l'accessibilité sont des leviers de désenclavement économique et social des territoires plus ruraux ou éloignés des grands axes.

III. TENDRE VERS UNE MOBILITE DURABLE

La politique des transports doit favoriser la mise en place d'un système permettant de soutenir le progrès économique, d'accroître la compétitivité et d'offrir des services de mobilité de haute qualité tout en assurant une utilisation plus efficace des ressources. Dans la pratique, les transports doivent utiliser l'énergie de manière plus limitée et plus propre, mieux exploiter des infrastructures modernes et réduire leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes.[11]

1. FAVORISER LA LIMITATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES DES TRANSPORTS

La région fait face à des problématiques accentuées par les flux qui la traversent : pollution atmosphérique, raréfaction des ressources pétrolières, acceptabilité réduite de nouvelles infrastructures consommatrices d'espace et génératrices de nuisances (sonores, atmosphériques, effets de coupure). Les transports sont fortement émetteurs de gaz à effet de serre (GES), d'oxydes d'azote et de poussières. La route représente près de 95% des émissions de GES du secteur des transports (environ 3/5ème pour les véhicules particuliers, 1/5ème pour les poids lourds et 1/5ème pour les véhicules utilitaires légers). En Hauts-de-France, le secteur des transports (voyageurs et marchandises) est le troisième secteur consommateur d'énergie (4 Mtep en 2014, soit 23% du total régional) et, en termes de gaz à effet de serre, il émet 11,5 Mt eqCO_2 (soit 20%).

Il est indispensable que les transports utilisent l'énergie de manière plus limitée et plus propre, exploitent mieux les infrastructures existantes et réduisent les incidences négatives sur l'environnement. Aussi, il faut concevoir de nouveaux modèles de déplacement, conçus pour amener ensemble à destination davantage de marchandises et de passagers au moyen des modes de transport, ou de combinaisons de modes, les plus efficaces. Les transports individuels sont à réserver de préférence pour les derniers kilomètres du trajet avec des véhicules non polluants (plus économes en énergie et carburants plus propres). Il faut assurer le développement et l'usage de services de transport collectifs (autobus, autocar, tramway, métro, train covoiturage pour les passagers) en favorisant l'intermodalité.

Si la diversification des modes et usages de transports en commun est un défi important, il convient également d'encourager les modes de déplacements doux. En ce sens, la mise en œuvre du Schéma Régional des Vélos Routes Voies Vertes doit notamment faciliter la pratique du vélo, y compris pour les trajets du quotidien permettant d'accéder aux pôles d'emploi et d'activité ou aux réseaux de transport. Il s'agit ainsi d'intégrer les mobilités actives dans une démarche de multimodalités (rabattement vers les gares, stationnement aux abords des pôles d'échanges multimodaux, mobilité urbaine, utilisation dans les transports en commun).

Par ailleurs, l'un des leviers à actionner en faveur de la mobilité durable consiste à favoriser les alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme en soutenant les pratiques de covoiturage et d'autopartage (expérimentation, accompagnement financiers, infrastructures) sachant qu'on ne compte actuellement en moyenne qu'1,1 personne par véhicule pour les déplacements domicile-travail en Hauts-de-France.

L'enjeu commun est la sécurisation des parcours et la fiabilisation des trajets ou de l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les pratiques intermodales. Dans cette optique, la question des mobilités doit s'intégrer dans une

[11] En lien avec la Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Commission européenne – Livre Blanc Mars 2011

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

vision globale de l'aménagement du territoire : urbanisme, habitat, tourisme et développement économique doivent être aujourd'hui pensés en lien avec les possibilités de déplacements au sein des territoires. La gestion intégrée de la demande de mobilité et l'aménagement du territoire peuvent faire baisser les volumes de trafic. Les installations facilitant les déplacements à pied et à vélo doivent devenir une partie intégrante de la mobilité et de la conception des infrastructures.

2. DEVELOPPER LA MOBILITE PROPRE

En milieu urbain, le passage à des transports moins polluants est facilité par des exigences moindres en matière de rayon d'action des véhicules et une densité de population élevée. Les villes offrent un éventail de transports publics et de grandes possibilités de développement de modes doux. Par contre, elles sont victimes de la congestion de la circulation, d'une mauvaise qualité de l'air et de l'exposition au bruit. Les transports urbains sont responsables d'un quart environ des émissions de CO_2 dues aux transports et 69% des accidents routiers se produisent dans les villes.

Le retrait progressif des véhicules utilisant des carburants traditionnels de l'environnement urbain doit contribuer de manière substantielle à réduire sensiblement la dépendance à l'égard du pétrole, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore et atmosphérique locale. Il doit être complété par le développement d'infrastructures appropriées pour ravitailler ou recharger les nouveaux véhicules. Si la part des déplacements utilisant des transports collectifs augmente et se combine à des obligations de services publics, il est possible d'accroître la densité et la fréquence du service en créant un cercle vertueux favorable aux modes de transport publics.

Il convient d'encourager l'utilisation de véhicules plus petits, plus légers et adaptés au transport routier de passagers. Les grands parcs d'autobus urbains, de taxis et de fourgonnettes se prêtent particulièrement bien à l'introduction d'alternatives en matière de systèmes de propulsion et de carburants. Ils peuvent jouer un rôle majeur dans la réduction de l'intensité de carbone des transports urbains tout en fournissant un banc d'essai pour de nouvelles technologies et en offrant une possibilité de mise sur le marché accélérée. La tarification routière et la suppression des distorsions fiscales est une moyen d'encourager l'utilisation des transports publics et l'introduction graduelle de systèmes alternatifs de propulsion.

La Région œuvre à la transition du parc automobile vers des véhicules propres et à faible émissions. Visant l'exemplarité sur son parc de véhicule, elle favorisera en outre la transition vers une mobilité décarbonnée et l'usage de nouvelles énergies de manière appropriée et pertinente (GNV, Hydrogène, Electricité). Toutes les mobilités sont concernées par cette évolution, en écho à la démarche Troisième Révolution Industrielle : le fluvial, le routier, le transport de marchandises et de personnes.
A noter que le groupe Engie a inauguré à Dunkerque, en juin 2018, un démonstrateur «Gestion des Réseaux par l'injection d'Hydrogène pour Décarboner les énergies» (GRHYD). Celui-ci a pour objectif d'analyser les possibilités de développement d'une nouvelle filière à destination de l'habitat et des transports. Son rôle est de tester l'injection d'hydrogène, issu d'électricité renouvelable, dans le réseau de distribution du gaz naturel pour le chauffage urbain et la production d'hythane® (hydrogène + gaz naturel) pour l'alimentation d'une cinquantaine de véhicules du réseau de transport en commun dunkerquois.

En matière de transport ferroviaire, le développement des trains à hydrogène permettrait d'accentuer la sortie du diesel ferroviaire sur les lignes non électrifiées. Les premiers prototypes devraient être expérimentés par la SNCF dès 2019.

3. TIRER BENEFICE DES INNOVATIONS TECHNIQUES POUR LIMITER LES IMPACTS NEGATIFS DES TRANSPORTS

Il faut développer un concept de mobilité innovant s'appuyant sur un ensemble de technologies et de comportements plus durables grâce à l'amélioration des performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport par le développement et le déploiement d'options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion.

L'innovation technologique permet de passer plus rapidement et plus efficacement à un système de transports efficient et durable en agissant sur trois facteurs principaux : une plus grande efficience des véhicules grâce à des innovations dans les moteurs, les matériaux et la conception, une utilisation plus propre de l'énergie avec les nouveaux carburants et modes de propulsion et enfin une meilleure utilisation des réseaux et un fonctionnement plus sûr grâce aux systèmes d'information et de communication.

Le déploiement des stations de recharge pour véhicules électriques doit se poursuivre pour offrir une couverture complète et équilibrée du territoire. Le développement des stations de recharge GNV et hydrogène doit être engagé dans une logique similaire. Le maillage adapté de ces infrastructures contribue à garantir l'autonomie des usagers et est une condition indispensable au développement de ces nouvelles énergies.

D'autres innovations technologiques sont pressenties et vont très certainement modifier le rapport de l'usager à l'automobile : déploiement des véhicules autonomes et des solutions de mobilité associées (réservation à distance d'un véhicule pour un déplacement donné…), gestion des flux de déplacements par la mise en place de systèmes intégrés

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

de gestion et d'information pour les transports qui facilitent la prestation de services de mobilité intelligents, gestion du trafic permettant une meilleure utilisation des infrastructures et des véhicules, systèmes d'information sur les passagers et les déplacements ainsi que des systèmes de réservation et de paiement.

A titre d'illustration, la Métropole Européenne de Lille engage une expérimentation de véhicules autonomes, à compter du 17 décembre 2018. Pendant un an une navette 100% électrique circulera en boucle au large du tracé du métro, entre le parc relais et la zone d'activités des 4 Cantons et la Cité Scientifique avec deux arrêts intermédiaire. La navette roule à 25km/h avec 15 passagers et les rotations sont prévues entre 7H30 et 19H30 à des fréquences de 10 ou 20 minutes selon les horaires.

IV. ETRE UNE REGION D'EXCELLENCE DANS LES TRANSPORTS

1. S'APPUYER SUR LES POINTS FORTS IDENTIFIES PAR LA STRATEGIE RECHERCHE INNOVATION

Les Hauts-de-France sont en tête des régions françaises dans le domaine des industries ferroviaire et automobile et, à ce titre, la thématique des transports et de la mobilité est inscrite en tant que domaine d'activité stratégique majeur de la Stratégie Recherche Innovation.

Le pôle ferroviaire, premier pôle européen, est constitué par l'Association des Industries Ferroviaires des Hauts-de-France, de nombreuses écoles d'ingénieurs, universités et centres de recherche (dont l'IFSTTAR). Il est renforcé, dans le Valenciennois par le CISIT (Campus International Sécurité et Intermodalité dans les Transports), le Technopôle Transalley dans le domaine des Transports Durables, le Centre d'Essais Ferroviaires de Petite-Forêt ou encore par la présence de Certifer, agence française de certification ferroviaire et d'évaluation des systèmes de transports guidés urbains et ferroviaires.

Les Hauts-de-France sont également la première région automobile française avec trois constructeurs mondiaux sur sept sites de production, plus de 550 équipementiers automobiles, fournisseurs et sous-traitants et plus de 80 000 salariés (50 000 personnes dans l'industrie automobile et 17 000 personnes sur les sites de construction) sans compter un Centre de Recherche, d'Innovation Technique et Technologiques en Moteurs et Acoustique Automobile (CRITT M2A).

Enfin les Hauts-de-France sont la troisième région française pour l'emploi dans la logistique avec 89 000 emplois (4,8% de l'emploi régional) dont 37% pour le transport routier de fret, 20% pour les activités postales et 16% pour les activités de stockage et d'entreposage. L'économie maritime représente quant à elle 1,2% de l'emploi régional (25 600 emplois en 2012).

2. SOUTENIR LES POLES DE COMPETITIVITE ET D'EXCELLENCE

Les filières économiques et de recherche en matière de transports couvrent un large éventail sur le territoire régional et concernent l'activité portuaire, l'industrie automobile, la filière aéronautique, les secteurs de la logistique et du transport, ainsi que les grands projets.

L'implantation de l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE), le pôle de compétitivité de classe mondiale pour les transports durables I-Trans qui a pour objectif d'inventer, concevoir, fabriquer et vendre les systèmes de transports du futur ou encore de l'Institut de Recherche Technologique RAILENIUM témoignent de la vitalité et du rayonnement des filières transports et logistique en région. RAILENIUM vise l'amélioration de la performance des systèmes ferroviaires et du train de demain, le renforcement par l'innovation de la compétitivité du secteur ferroviaire et de son industrie au plan international en pilotant des programmes de Recherche & Développement et d'innovation, en développant une stratégie d'essais et en organisant la formation des acteurs du secteur ferroviaire.

Le pôle de compétitivité PICOM (industries du commerce) et le pôle d'excellence Energie 2020 complètent les activités d'I-Trans. Pour la logistique, le pôle d'excellence régional Euralogistic, situé sur le site Delta 3, est une plateforme collaborative et un cluster économique qui propose un bouquet de services aux acteurs de la logistique, met en réseau les entreprises, contribue à la formation et à la recherche autour de projets concrets et innovants.

3. FAVORISER L'EMERGENCE D'UN TRANSPORT DURABLE

La filière économique génère des dynamiques de rapprochement entre les acteurs concernés, conciliant coopérations de proximité et insertion mondiale, comme le pôle de compétitivité I-Trans qui travaille essentiellement sur la question de l'interopérabilité pour le secteur ferroviaire, l'intermodalité pour le transport de fret ou de voyageurs, l'intelligence des systèmes de transport et d'innovation pour le développement économique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Le territoire ambitionne de devenir un acteur central de la recherche dans le domaine des transports. Ce qui se traduit par l'engagement de la Région dans la création du campus international de formation, de recherche et de transfert technologique dans le domaine des transports à Valenciennes. «En matière routière, l'innovation peut être celle des nouvelles motorisations, électricité et hydrogène. La Région peut soutenir leur développement s'il entre en résonance avec des opportunités économiques liées à la filière automobile ou à celle de l'énergie. Toutefois, la Région n'a pas vocation à se substituer au rôle directeur de l'Etat en matière de politique énergétique, ni à celui du secteur privé dans le développement des véhicules et réseaux de recharge[12] ».

Le développement de systèmes de transport intelligents permet de gérer les externalités liées à la mobilité (bruit, pollution, congestion), d'améliorer le confort et la sécurité des biens et des personnes et d'optimiser la gestion des infrastructures et des politiques publiques liées à l'ensemble du système de transport.

Une montée en puissance coordonnée des structures de recherche publique est nécessaire pour accompagner les mutations technologiques à venir, notamment en matière d'environnement et de sécurité. Il s'agit également d'investir plus largement le champ de la sociologie des transports dont celui des stratégies comportementales de manière à identifier les freins aux changements et contribuer à une évolution des choix modaux.

4. ADAPTER LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Des efforts particuliers doivent être consacrés à la formation professionnelle des acteurs des secteurs du transport et de la logistique ainsi que dans les domaines des nouvelles technologies de l'information et de la communication appliquées à ces thématiques.

Plus généralement, le Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelle (CPRDFOP) signé en mars 2017, identifie la question de la mobilité des publics (incluant l'accessibilité des prestations d'orientation et de formation professionnelles) comme enjeu transversal et l'intègre dans chacun des Plans Stratégiques Opérationnels. Il souligne que le manque de mobilité des jeunes nuit à la diversité, à la continuité et à la sécurisation de leur parcours de formation et qu'il est souhaitable de mener une réflexion partagée sur les freins à la mobilité, en lien avec la politique d'accueil et d'accompagnement en internat qui inclut les aides financières adaptées, mais aussi à travers les réseaux des transports disponibles.

Le Campus régional Euralogistic, quant à lui, offre un panel de services innovants dans le domaine de la formation et de la recherche en logistique.

D. PROPOSER DEMAIN UNE VERITABLE INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE

L'intermodalité, caractérisée par l'usage combiné de plusieurs modes de transports pour un déplacement, est un enjeu clé des politiques de mobilité, segmentées par la répartition des compétences entre différents acteurs. La définition d'une stratégie en la matière doit avant tout porter sur la gestion et le traitement des ruptures de charges entre modes. Si, traditionnellement, les réflexions portaient sur la connexion entre deux modes de transport mécanisés, il convient désormais d'appréhender l'intermodalité en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacement, y compris les modes actifs et doux.

Le caractère intermodal de l'usage des transports collectifs peut constituer un frein pour les usagers : des études sociologiques ont montré que, bien souvent, le temps de marche ou d'attente entre modes est ressenti comme deux à cinq fois plus long et contraignant que le temps passé à bord. Les usagers préfèreraient réaliser un trajet de 40 minutes sans changement, plutôt qu'un déplacement de 30 minutes avec rupture de charge. La caractéristique intermodale de l'usage des transports collectifs peut représenter un frein pour les usagers, par la multiplicité des combinaisons et le caractère anxiogène, surtout en cas de perturbations. En raison de la complexité potentielle des enchaînements et éventuellement des appréhensions voire des angoisses en cas de perturbations, faciliter l'intermodalité nécessite de travailler au bon enchaînement des modes et à la gestion du temps passé lors des ruptures de charge.

I. L'INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE

Les déplacements intermodaux ont fortement progressé au cours des dernières décennies, quelle que soit la combinaison des modes et de manière générale leur volume a été multiplié par trois en vingt ans. L'utilisation des transports collectifs associés au vélo a augmenté de 140%, celle des transports collectifs + véhicules particuliers de 66% et l'usage de plusieurs transports collectifs de 45%.

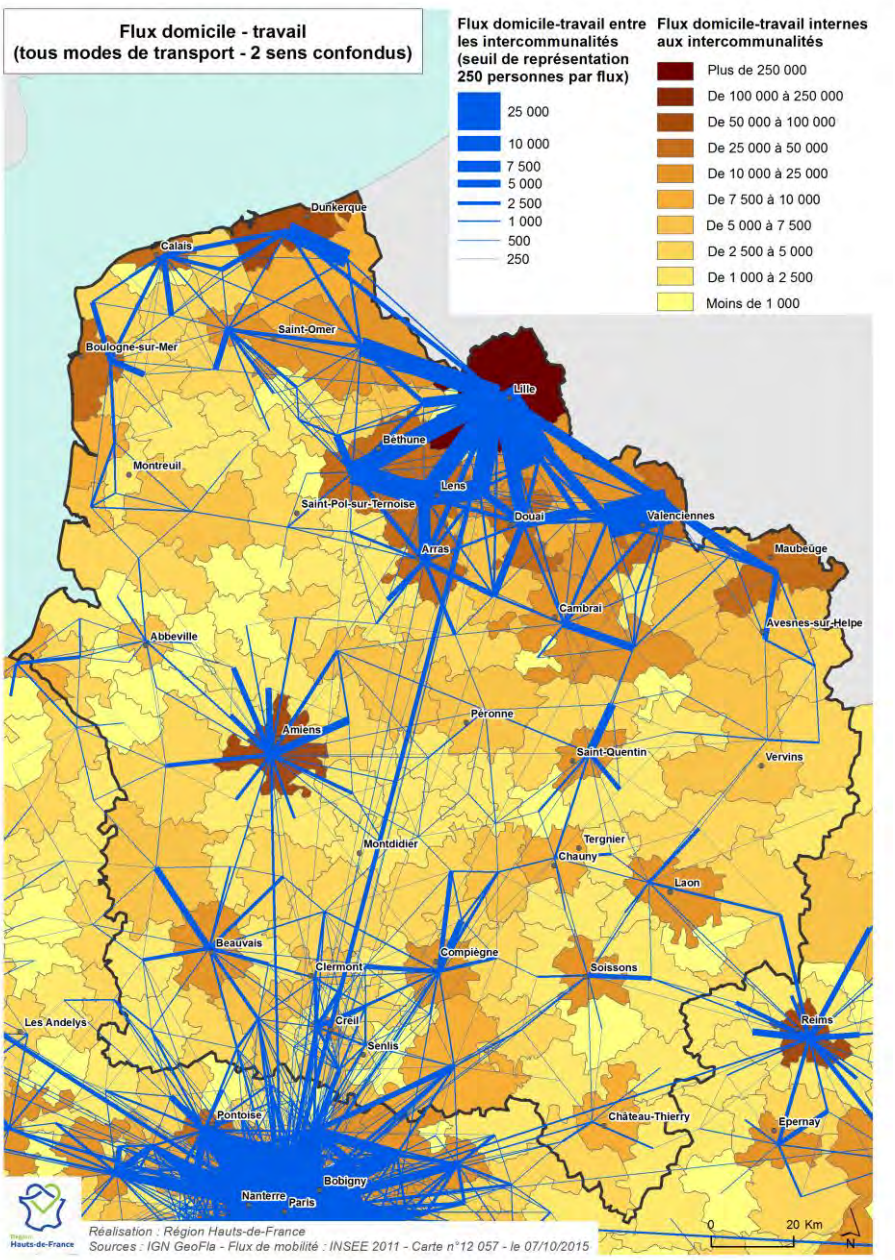
[12] Rapport Prospectif Transports et infrastructures de transport en Hauts-de-France – Juillet 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Toutefois, les pratiques intermodales restent minoritaires dans les déplacements du quotidien et les distances parcourues chaque jour par les habitants sont de plus en plus longues, avec une médiane de 15 km (+2 km en 14 ans) au niveau national. En termes de déplacements domicile-travail, les Hauts-de-France sont la première région française : 70,9% de navetteurs parcourent en moyenne 23 km par jour, distance portée à 83 km par jour pour les grands mobiles de la Région (soit 1/3 des habitants qui s'éloignent chaque jour de plus de 10 km du domicile).

La mobilité est un élément clé pour l'emploi et la qualité de vie des habitants de la région en tant que facteur d'intégration sociale et professionnelle : l'intermodalité est, par conséquent, un enjeu majeur d'amélioration du quotidien, surtout pour accéder à l'emploi ou la formation[13]. La nécessité d'encourager le développement de l'intermodalité est renforcée à la fois par l'accentuation des problèmes de congestion routière et d'accessibilité des centres urbains par l'impact financier de la mobilité dans le budget des foyers et par des problématiques environnementales.

En Hauts-de-France, les flux sont fortement concentrés vers les grands pôles d'emploi et de formation constitués par l'aire métropolitaine lilloise et la région parisienne, qui sont de ce fait fortement congestionnés, chacun concentrant 1/3 des flux quotidiens domicile-travail. Cette attractivité de Lille et Paris a une répercussion directe sur la forte part des usagers du train combinant plusieurs modes pour leurs déplacements : près de 40% des clients du TER Hauts-de-France prennent les transports collectifs à la descente du train.



Carte 13 – N°12 057 - Flux domicile-travail

[13] En France, 1/4 des 18/30 ans ont déjà refusé un emploi pour des réseaux de mobilité, et 1/5 des jeunes ont abandonné une formation pour les mêmes raisons. Cela s'explique notamment par le fait que les habitants se trouvent bien souvent en dehors des périmètres des AOM pour une partie de leur trajet

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Au niveau national, on remarque que la mobilité est à deux vitesses : la première «intermodale» est plus développée en milieu urbain dense tandis que la seconde est essentiellement basée sur l'usage de la voiture particulière (plus de 90% dans les espaces les moins densément peuplés) quel que soit le motif de déplacement (emploi, services, lieux de consommation…). Au-delà du seuil de 100 000 habitants (territoires sur lesquels il existe des réseaux urbains denses) la part modale de la voiture dans les trajets domicile-travail ne représente plus que 43% et celle des transports en commun 35%. La voiture reste toutefois le premier mode de déplacement et elle permet de parcourir 83% des distances.

Les enquêtes nationales de déplacement ont mis en avant le lien entre l'utilisation de la voiture individuelle et des transports collectifs et l'urbanisation des territoires. Les enquêtes « grands mobiles » en région Hauts-de-France soulignent la place prépondérante de la voiture comme mode de rabattement vers une gare avec des différences imputables aux caractéristiques des différents territoires : sur le versant nord, la voiture «conducteur» est utilisée à 24% alors que sur le versant sud, elle l'est à près de 35%. A l'opposé, 16% des usagers du train accèdent en transport en commun à la gare de montée dans le versant nord, alors qu'ils ne sont que 10% sur le versant sud. La prédominance de l'accès en voiture à une gare génère des difficultés de stationnement à proximité de celle-ci : 82% des conducteurs doivent faire face à une situation de saturation des parkings, soit 42% des usagers du TER.

Si, en milieu urbain dense, l'intermodalité et l'usage des transports collectifs font partie intégrante de la vie des habitants, la situation diffère en milieu périurbain et rural, soit en raison d'un déficit de transport en commun soit pour des motifs sociologiques (connaissance, anxiété, habitudes de déplacements…). De même, le développement de la périurbanisation et la multiplicité des motifs de déplacement rendent plus complexe la mise en place d'alternatives à la voiture individuelle au moyen de transports collectifs traditionnels.

On constate une diminution des trajets inférieurs à 10 km tandis que ceux entre 20 et 50 km augmentent. Ces derniers concernent principalement les déplacements des populations de territoires ruraux et franges urbaines vers les zones industrielles et d'activités. Cette tranche de distances correspond au segment des mobilités du quotidien où les autorités organisatrices sont les plus dispersées, avec peu de prise en charge par la gouvernance actuelle des transports publics. De ce fait, faute de densité suffisante pour mettre en place des transports en commun réguliers et fréquents, la voiture reste un moyen de déplacement privilégié dont il convient d'encourager l'usage partagé. C'est dans cette direction que les efforts doivent particulièrement se concentrer pour limiter la croissance du trafic routier et la congestion qui en découle aux entrées des grandes agglomérations.

En Hauts-de-France, l'organisation de la mobilité relève de 34 Autorités Organisatrices de la Mobilité (soit 10% des AOM françaises) qui concentrent 65% de la population régionale avec toutefois de très grandes différences suivant les départements : par exemple, si dans le Nord, 80% des habitants sont dans le ressort territorial d'une AOM, ils ne sont que 43% dans l'Oise. L'intégration au ressort territorial d'une AOM ne garantit pas à une commune une desserte régulière par le réseau de transports en commun. A titre d'illustration, sur le territoire d'Amiens Métropole, seules 61% des communes intégrées à l'AOM sont desservies par une ligne de transport collectif urbain (TCU) et pour celui de Cambrai, elles ne sont que 11%. Comme pour les technologies de l'information et de la communication, on peut parler de «zones blanches» de la mobilité, secteurs dans lesquels les populations sont dépendantes de la voiture particulière et en déficit de mobilité.

La notion de «système de transports» doit primer sur la notion de «réseau de transport» : il ne s'agit pas de superposer des réseaux mais de constituer une chaîne de services de transports complète. Par ailleurs, les différents modes de transports collectifs ont chacun un périmètre de pertinence et la seule intervention des autorités organisatrices de la mobilité ne peut répondre à l'ensemble des problématiques, en particulier en milieu rural où dispersion et faible densité de population ne sont pas toujours compatibles avec des transports collectifs «classiques». Il s'agit donc de rechercher de nouveaux services à la mobilité pouvant également résulter d'initiatives privées. La multiplication des combinaisons possibles complexifiant la planification du système des mobilités il est primordial d'organiser l'intermodalité à différents niveaux territoriaux et d'affirmer la place des pôles d'échanges comme points stratégiques offrant une gamme d'équipements et de services.

Ainsi, il s'agit de faciliter non seulement le passage d'un mode à l'autre mais aussi de traiter les problématiques des premiers et derniers kilomètres qui peuvent constituer des freins à l'utilisation des transports collectifs. Pour ce faire, il faut traiter conjointement les différents volets de l'intermodalité : la coordination et l'articulation des réseaux, services et offres de transport, la mise en place de services et d'outils intermodaux, le développement des nouvelles technologies afin d'offrir aux usagers une large gamme d'outils pour les accompagner tout au long de leur parcours ou encore l'aménagement de véritables nœuds de connexion permettant les échanges entre modes et maillant le territoire.

Derrière ces objectifs, apparaît en filigrane la question de la gouvernance de l'intermodalité et des partenariats à mettre en place entre l'ensemble des acteurs concernés avec, au centre des réflexions, le besoin de l'usager. Avec les lois NOTRe, MAPTAM et la LOM, la concentration des compétences «Transports» et le rôle de chef de file de la Région doivent faciliter les pratiques intermodales. En d'autres termes, la Région est désormais en position d'être le véritable chef d'orchestre d'une mobilité globale et intégrée sur une étendue territoriale significative.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II. COORDONNER ET ARTICULER LES OFFRES DES DIFFERENTS RESEAUX

Quel que soit le motif du déplacement, les usagers des transports collectifs utilisent très souvent un autre mode en amont ou en aval de l'accès au mode principal, surtout quand il s'agit du train : pour les grands mobiles, 80% des déplacements ferroviaires sont intermodaux et 36% sont combinés avec deux autres modes mécanisés.

C'est pourquoi, l'un des enjeux en matière de coordination consiste à sécuriser le parcours des usagers par la définition d'une offre de transports adaptée aux besoins réels et dans de bonnes conditions : s'il est difficile d'accélérer les temps de parcours, il s'agit d'optimiser la liaison et les temps d'échanges entre réseaux. Il convient donc de veiller à la robustesse des horaires et à l'amélioration des correspondances pour permettre à l'usager du gagner du temps sur la globalité du parcours.

Les relations entre modes peuvent freiner la pratique intermodale : l'offre ferroviaire n'est pas souple par nature, la combinaison train + train apparaît souvent complexe pour les usagers tandis que la combinaison car + train ou train + bus est souvent limitée, sauf dans les grandes agglomérations où la densité et la fréquence des réseaux urbains rendent plus aisé le passage d'un mode à l'autre.

L'articulation des modes est un sujet prégnant pour les horaires de début et fin de services. Il est nécessaire de veiller à la fois à la coordination des grilles horaires des différents modes et à leur amplitude. Dans cet objectif, des chartes de coordination et d'information peuvent être proposées aux autorités organisatrices pour les informer des aléas, surtout pour les premiers et derniers départs, et pour développer un cadre d'échanges sur la définition et les évolutions des offres de transport. Ces pratiques nécessitent d'impliquer aussi les exploitants et transporteurs.

Il est utile de s'appuyer sur Hauts-de-France Mobilités et le SMTCO, dont l'une des compétences obligatoires imposées par la loi SRU du 13 décembre 2000 est la coordination des offres, afin d'initier des pratiques de travail, d'échanges et d'information pour la définition, la révision et l'adaptation des offres, voire pour une meilleure gestion des situations perturbées, en s'appuyant sur les outils d'information multimodale déjà mis en place.

Il est essentiel, dans la réflexion, de concevoir les offres non pas comme un empilement de dessertes assurées par les différents réseaux et opérateurs mais bien de manière globale et complémentaire afin d'assurer une couverture pertinente de l'ensemble du territoire régional. Il peut être intéressant de construire ces offres globales à l'échelle des bassins de vie ou de bassins de mobilité – dont les contours sont encore à réfléchir - sans toutefois négliger les interactions entre ces derniers, autour du réseau structurant ferroviaire.

En matière de services interurbains, la coordination est à travailler selon les usages des différentes lignes. A ce jour, l'intermodalité car + train reste très limitée et ne s'explique qu'en partie par les problèmes de coordination dans la mesure où la méconnaissance ou la mauvaise image des transports collectifs constituent un des principaux freins à son utilisation. De plus, certaines lignes interurbaines ont une vocation essentiellement scolaire, et si les usagers «commerciaux» peuvent les emprunter, ils n'en sont pas toujours informés. De même, des réflexions globales doivent être engagées sur l'amplitude des horaires de service des différents modes afin d'éviter, par exemple, qu'il n'y ait plus de services urbains à certaines heures où les trains circulent encore.

Ces principes se résument comme suit :

- Premier niveau : le train a son territoire de pertinence et offre en particulier une solution pour les origines-destinations de longue distance ou pour les relations entre les principaux pôles régionaux (par exemple, sur le versant sud de la région, l'enquête déplacements réalisée en 2014 révèle qu'en moyenne les déplacements des grands mobiles sont de 82 km).
- Second niveau : le train ne pouvant assurer une desserte fine de tous les territoires, il convient de proposer en complément une offre routière aux usagers, pour permettre l'accès aux pôles d'emploi, de services et d'enseignement les plus proches ou le rabattement vers les gares.
- Troisième niveau : sur les espaces les moins denses, y compris sur les plus fragiles, il s'agit de trouver les services de transport adaptés et disponibles pour les personnes les plus éloignées de la mobilité et des facilités de transports : transport à la demande (TAD), covoiturage, autostop organisé…

L'organisation de l'intermodalité peut ainsi se construire autour de lignes dites structurantes reliant les principaux pôles générateurs de déplacements, de lignes secondaires permettant un maillage plus fin des espaces les plus urbanisés et enfin de dessertes périurbaines assurant la connexion des zones les moins denses aux pôles d'emplois ou d'enseignement. Pour faciliter l'articulation entre les modes, il faut s'affranchir autant que possible des contraintes administratives liées aux périmètres des différentes autorités organisatrices, notamment en poussant le déploiement de l'intégration tarifaire ou la mise en place de tarifications combinées et adaptées aux pratiques quotidiennes. Pour que cette organisation fonctionne de manière efficace, l'ensemble des autorités organisatrices de transport doivent travailler en partenariat à chaque étape de la vie du réseau : définition, adaptation en période de travaux ou de perturbation, évolution des offres de transport…

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

III. OFFRIR DES SERVICES INTERMODAUX EQUIVALENTS POUR TOUS LES HABITANTS

Les questions de coordination et d'articulation ne se limitent pas à l'offre et au traitement des correspondances. Elles concernent également la mise en place de services facilitant un enchaînement des modes de transport : il est indispensable de proposer à la population les outils adaptés pour accompagner la préparation de l'itinéraire et pour sécuriser le transport tout en fluidifiant le passage d'un réseau à l'autre.

1. PROPOSER UNE INFORMATION MULTIMODALE RECOUVRANT TOUS LES TYPES DE SERVICES

L'ensemble des informations indispensables à la réalisation d'un parcours dans des conditions optimales est à proposer aux usagers. Dans cet objectif, les acteurs publics doivent travailler en partenariat pour fluidifier les correspondances et sécuriser les trajets. Ce qui passe par une démarche fine en matière d'information multimodale afin d'offrir aux habitants une information pertinente sur chaque mode de transport existant et sur les possibilités d'articulation des différents modes.

Les usagers doivent pouvoir disposer des informations théoriques et également des données en temps réel, circonstanciées pour l'ensemble des trajets, sans être affectés par d'éventuelles limites de compétences. Le développement des systèmes d'informations multimodaux permet d'offrir, en un seul endroit, l'ensemble des données des différents réseaux de transport. Ces outils peuvent aller plus loin en proposant des informations sur les modes doux voire sur les conditions de circulation et de stationnement ou sur les nouveaux services à la mobilité (covoiturage, autopartage, services librement organisés…). De plus, compte tenu des spécificités des Hauts-de-France, il est indispensable de proposer une information sur les transports des territoires limitrophes, tout spécialement de l'Ile-de-France et de la Belgique. Ces outils, en plus de délivrer des informations sur l'organisation ou le déroulement du voyage, doivent être pédagogiques et assurer la promotion de la mobilité.

Un des principaux objectifs est aujourd'hui de parvenir à la couverture intégrale du territoire avec un niveau de services homogène. Pour l'atteindre, il apparaît opportun de s'appuyer sur les investissements déjà réalisés par les autorités organisatrices, par les exploitants et surtout par les syndicats mixtes de type SRU. Actuellement la région est partiellement couverte par deux outils (la centrale de mobilité PassPass et le SISMO) et la Somme et l'Aisne ne disposent d'aucun système d'information multimodale. Hauts-de-France Mobilités a engagé une démarche d'extension progressive vers ces départements en permettant à de nouvelles autorités organisatrices de rejoindre le syndicat. Cette évolution doit se poursuivre, de même que l'interopérabilité des SIM du SMTCO et de Hauts-de-France Mobilités.

Les acteurs publics doivent œuvrer à l'intégration des données de l'ensemble des réseaux du territoire régional ; travail qui devra être progressivement complété par des informations sur les territoires limitrophes comme par des données relatives aux déplacements nationaux, voire internationaux. Cela passe par des partenariats avec ces territoires à l'image de ce qui a été mis en place entre le SMTCO et l'Ile-de-France Mobilités et par des échanges avec des acteurs incontournables comme la SNCF. C'est pourquoi la convention d'exploitation TER peut constituer un socle partenarial pour poursuivre les actions initiées par la Région et les syndicats mixtes, notamment sur la question des données en temps réel.

En parallèle de la collecte et du rassemblement des données, les collectivités ont pour mission de veiller à l'utilisation de l'ensemble des canaux possibles pour diffuser et rendre accessible à tous l'intégralité des informations : d'une part, par l'exploitation des nouvelles technologies (applications, site mobile, site internet, message Push, réseaux sociaux et crowdsourcing[14]...) d'autre part, par des circuits traditionnels (centrale d'appels, informations en gare, plateforme de mobilité, présence physique de personnel dans les points d'arrêts…). En effet, même si une grande partie de la population dispose désormais d'un smartphone, seul un tiers est à l'aise avec l'utilisation d'applications tandis qu'un autre tiers ne l'est pas du tout et il ne faut pas négliger les supports d'information plus classiques.

Les nœuds de connexion ont une place importante dans la délivrance des informations. Ces sites constituent en effet un lieu de référence pour l'usager qui s'attend à y trouver toutes les informations utiles. Aussi, les pôles d'échanges doivent offrir une information claire, lisible et accessible permettant à chacun de se repérer et de rejoindre aisément son espace d'embarquement à l'image de ce qui est proposé sur certains sites de l'Oise à l'initiative du SMTCO avec les bornes d'informations voyageurs. De même, des espaces multimodaux méritent d'être développés dans les principaux pôles d'échanges de la région comme dans les gares de Lille-Flandres ou d'Amiens.

La délivrance d'une information claire et adaptée aux personnes à mobilité réduite (PMR) - en particulier, pour celles qui souffrent de handicap visuel ou auditif – est souhaitée : en plus des informations classiques, il est nécessaire d'intégrer des données relatives à l'accessibilité des réseaux et des points d'arrêts et aux solutions de substitution assurant un déplacement dans les meilleures conditions possibles.

[14] Le crowdsourcing est la pratique qui correspond à faire appel au grand public ou aux consommateurs pour proposer et créer des éléments de politique marketing (choix de marque, création de slogan, création de vidéo, idéation / co-création produit,…) ou même pour réaliser des prestations marketing.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

La disponibilité d'une information de qualité est un enjeu important en termes d'emploi, de formation et d'intégration sachant que certaines personnes sont confrontées à une phobie de la mobilité liée à plusieurs causes telles que la maîtrise insuffisante de la langue, des difficultés de lecture de plan, un sentiment d'incapacité ou une perception biaisée du territoire. Ce type de blocages représente un frein à l'accès à la formation, à la recherche ou au retour à l'emploi. Pour y remédier, les collectivités gagnent à élaborer des partenariats - en particulier avec les organismes de formation, d'orientation ou encore en charge des questions d'emplois - en s'appuyant sur les outils déployés pour que des solutions de mobilité puissent être adaptées et proposées à tous les publics. Les échanges avec les publics sensibles doivent s'enrichir d'éléments relatifs à l'accessibilité et aux déplacements. De manière complémentaire, les plates-formes ou «maison de la mobilité», à l'image de celles mises en place à Saint-Omer ou dans le Cambrésis, offrent d'autres possibilités d'accès aux informations pour les usagers. En ce qui concerne les personnes déconnectées de la mobilité, les questions de réassurance voire d'apprentissage sont essentielles avec le maintien de contacts humains. Ainsi, tout en s'appuyant sur les nouvelles technologies, il convient de conforter les sites d'échanges (centrales d'appel téléphoniques, espaces d'information…) permettant de répondre et d'accompagner tous les publics.

Il faut donc favoriser les interconnexions entre les acteurs des transports et les acteurs sociaux afin de faciliter la mobilité pour tous et pour les publics les plus vulnérables en particulier. Ce qui peut se traduire par un accompagnement individualisé des personnes en difficulté, pour les informer sur les différentes aides à la mobilité comme sur les tarifications sociales adaptées à leur situation. L'intégration de ce type d'informations en complément des données sur l'offre est indispensable.

2. ADAPTER LES GAMMES TARIFAIRES ET LES SUPPORTS BILLETTIQUES ASSOCIES

La tarification est l'un des leviers rendant plus fluide le passage d'un mode à l'autre. En matière d'intermodalité, il existe trois niveaux de tarification :

- La tarification juxtaposée où la billettique permet à l'usager de disposer de tous ses titres sur un seul support.
- La tarification combinée correspondant à la vente simultanée de plusieurs titres pour n'en faire qu'un et permettre de réaliser un déplacement sur plusieurs réseaux avec un seul billet. Ce système s'accompagne en général d'un intérêt financier pour l'usager, le titre combiné étant moins cher que l'addition de plusieurs titres séparés.
- La tarification intégrée avec des tickets permettant la libre circulation sur plusieurs réseaux, dans un périmètre déterminé avec des correspondances comme par exemple la possibilité d'utiliser le train avec un titre urbain au sein de la MEL ou sur le périmètre du Syndicat Mixte Artois-Gohelle. Le retour d'expérience de tarifications intégrées en Hauts-de-France incite à envisager le déploiement de ces dispositifs sur d'autres périmètres urbains.

Proposer à courte échéance à l'ensemble des habitants de la région une carte permettant l'accès à tous les réseaux, comme le Pass Navigo en Ile-de-France, ne semble pas indispensable dans la mesure où la mobilité en Région Hauts-de-France diffère des pratiques en région parisienne où l'essentiel des flux quotidiens sont internes à la région tandis que de nombreux habitants des Hauts-de-France vont travailler hors des limites régionales, principalement en Belgique et en Ile-de-France. De plus, le réseau de transport francilien, beaucoup plus dense que celui des Hauts-de-France, offre des solutions pour réaliser n'importe quelle demande en déplacement (origine-destination) en facilitant l'usage combiné de différents trajets et modes. C'est pourquoi, s'agissant du déploiement d'une billettique commune en Hauts-de-France, il apparaît plus pertinent de travailler par étape de la manière suivante :

- A court terme : travailler avec l'ensemble des AOM pour uniformiser les gammes et les profils tarifaires et faciliter la création de titres intermodaux.
- A moyen terme : proposer un ensemble de produits tarifaires autorisant de nombreuses combinaisons entre autorités organisatrices, notamment en connexion avec les territoires limitrophes.
- A long terme : tendre vers une tarification intégrée, si les premières étapes sont concluantes, pour couvrir l'ensemble du périmètre régional.

Pour y parvenir, les AOM doivent s'appuyer sur les Syndicats Mixtes SRU, leurs canaux de vente des titres et leurs outils d'information. Il convient également de se rapprocher d'Ile-de-France Mobilité pour faciliter les relations avec la région capitale. Enfin une attention particulière doit porter sur la diversification des canaux de distribution et sur la possibilité d'acheter les titres des différents réseaux en un même lieu.

La billettique n'est pas une fin en soi mais simplement le support de déploiement de produits tarifaires intermodaux. Ce support peut également être utilisé pour d'autres services comme, par exemple, le stationnement en gare ou pour les vélos, voire certains péages. Dans la pratique, les services associés à ce support peuvent être élargis à ceux du quotidien via une «carte de vie» (accès à différents services dont les bibliothèques, les piscines…) à l'image des expérimentations prévues par la MEL ou Amiens Métropole.

Comme pour les SIM, plusieurs territoires ont déjà mis en place ou lancé des projets de système billettique assez différents les uns des autres :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- La billettique PassPass, déployée par Hauts-de-France Mobilités sur le Nord et le Pas-de-Calais qui équipera l'ensemble du réseau TER régional. Cet outil rassemble l'ensemble des systèmes billettiques des AOM concernées dans une démarche d'interopérabilité matérialisée par la centrale de mobilité PassPass.
- La démarche SISMO, portée et financée uniquement par le SMTCO, est un système billettique unique couvrant les réseaux des AOM isariennes et les lignes routières régionales de l'Oise. Chaque membre bénéficie d'un niveau de services équivalent sur son réseau et l'interopérabilité est effective par construction entre ces réseaux.
- Dans le cadre du projet Amétis 2.0, Amiens Métropole travaille à la refonte du système billettique pour la mise en service du BHNS en mars 2019. Le nouveau système sera adossé à une carte bancaire sans contact et à une carte de vie du quotidien de la métropole, en post-paiement.
- D'autres systèmes billettique plus légers ont été déployés sur des réseaux moins importants comme ceux de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois ou de la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon.

Le déploiement de systèmes billettiques interopérables se heurte à des contraintes techniques (échange d'informations et respect de spécificités communes) et financières liées à l'importance des coûts et aux capacités financières des collectivités. Compte tenu des systèmes existants en Hauts-de-France et de l'extension de la billettique PassPass à l'ensemble du TER, les travaux sur l'interopérabilité doivent porter sur le respect des documents communs définis dans le cadre de la démarche PassPass et sur la mise en interopérabilité avec le SISMO dans l'Oise.

Par ailleurs, en lien avec l'évolution rapide des technologies, il ne faut pas limiter les réflexions au seul support de la billettique et intégrer de nouvelles solutions s'appuyant par exemple sur les innovations technologiques (NFC, vente dématérialisée sur le net ou sur mobile). Dans cette optique, il s'agit de suivre de près les travaux menés par l'AFIMB (Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique) et les expérimentations en cours ou à venir, comme en région parisienne avec l'utilisation de la technologie NFC en remplacement du Pass Navigo pour certains usages ou gammes tarifaires.

3. REPONDRE AU DEFI PARTICULIER DU PARTAGE DES DONNEES

Il est indispensable pour l'usager de disposer d'une information de qualité en adéquation avec ses besoins. C'est pourquoi, l'insuffisance ou la mauvaise qualité des informations risquent d'avoir des impacts sur l'utilisation des outils et sur la pratique des transports en commun. Dans ce cadre, le partage et les échanges d'informations entre partenaires doivent être renforcés pour permettre à chacun d'être informé en temps réel sur les évolutions d'offres, les conditions de circulation en lien avec les travaux planifiés, ou encore les données de trafic et d'exploitation. L'un des premiers enjeux en matière d'échange de données est la définition de formats et de normes partagés par l'ensemble des acteurs de la mobilité en Hauts-de-France, formalisme qui n'existe pas à ce jour à l'échelle régionale.

L'Open Data peut être utilisé par les collectivités comme source de partage d'informations et d'innovation, avec la mise en place de partenariats avec d'autres acteurs afin que l'information sur les moyens de transports soit relayée et accessible au plus grand nombre. S'appuyant sur la loi Macron[15], les AOM ont la possibilité de mettre en place pour les opérateurs «de masse» des redevances en fonction de seuils de requêtes. C'est une opportunité pour les pouvoirs publics, qui peuvent alors stimuler l'innovation et mener une réflexion plus globale sur la question des données et de l'information des habitants. Cette réflexion ne doit pas se limiter à l'ouverture des données mais porter sur les démarches d'open services : les AOM doivent partager leurs démarches d'open data/open services pour définir de manière commune les données à ouvrir et la manière de le faire (utilisation de licence).

La mise à disposition des données facilitera le développement d'outils, de services innovants, voire le positionnement de nouveaux acteurs sur certains marchés, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire.

L'ouverture des données est un enjeu économique dans la mesure où elles constituent une matière première pour les industries de l'information et de l'économie numérique. Toutefois, il est nécessaire d'être vigilant quant aux conditions de mise à disposition des données pour s'assurer de leur qualité ou encore de leur usage. En effet, l'ouverture des données soulève le point particulier des grands opérateurs type GAFA (Google, Apple, Facebook et Amazon) dont les capacités techniques et d'ingénierie sont beaucoup plus importantes que celles des collectivités. L'utilisation des données transport interpelle sur la pertinence des réponses fournies, leur complétude et leur neutralité. Il importe donc de travailler à la mise en place de démarches de complémentarité et de partenariat entre AOM et acteurs privés pour cadrer le partage des données et leur utilisation, ce qui est en cours de réflexion au niveau national.

Enfin, compte tenu d'une connaissance des pratiques de mobilité intermodale encore relativement limitée, il semble intéressant de s'appuyer sur les outils intermodaux (SIM et billettique) pour disposer de nouvelles sources de données et d'information majeures pour connaître les pratiques et besoins en déplacements, ces informations pouvant alimenter des observatoires de la mobilité.

[15] Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

IV. DEVELOPPER LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Le développement de l'intermodalité impose des réflexions sur la gestion des ruptures de charge, leur perception par les usagers et les améliorations possibles pour les faciliter. Le développement des pratiques intermodales nécessite de s'intéresser à la fois aux services en faveur des usagers et aux aménagements des interfaces physiques entre les réseaux et les modes. A ce titre, l'accompagnement de pôles d'échanges est incontournable et essentiel.

Tous les points d'arrêts des réseaux de transport sont potentiellement des lieux d'intermodalité voire des pôles d'échanges multimodaux. Les pôles d'échanges, espaces de connexion entre plusieurs réseaux et modes peuvent revêtir des fonctionnements très différents, du plus complexe centré sur une gare ferroviaire au simple point d'arrêt en passant par la gare routière. Certains PEM importants sont constitués de plusieurs espaces distincts : gare ferroviaire et ses quais, espaces de stationnement voiture, gare routière, ensemble des cheminements permettant de passer d'une zone à l'autre… Chacun de ces espaces pouvant relever d'une maîtrise d'ouvrage différente, il convient alors de traiter les problématiques spécifiques à chacun des modes.

Deux types de pôles d'échanges multimodaux, les gares routières et les parking-relais méritent un zoom particulier :

- L'ordonnance du 29 janvier 2016 (2016-79) a refondu le cadre applicable aux gares routières et aménagements de transport public routier en mettant en place un dispositif de régulation de l'accès confié à l'ARAFER. Le décret 2017-107 du 30 janvier 2017 précise la nature des équipements que doivent nécessairement comporter ces aménagements. Il est proposé que, dans le cadre du SRADDET, le terme de gare routière recouvre les infrastructures destinées à accueillir des services réguliers de transports en commun routiers de voyageurs, avec plusieurs quais hors voirie. Par conséquent, les gares routières relèvent des mêmes exigences en matière d'aménagement, de services et d'intermodalité que les gares ferroviaires et il s'agit aussi de travailler à la gouvernance et aux modèles économiques des infrastructures de transport. Sur certains sites, des propositions de mutualisation d'espaces d'attente et d'information ou d'exploitation pourront être envisagés, en lien avec la présence de gare ferroviaire à proximité.

- Face aux problèmes de congestion routière dans les centres urbains, des collectivités proposent des espaces de stationnement en entrée d'agglomération, les parkings-relais, à proximité d'une liaison permettant l'accès rapide au centre-ville. Ces lieux d'intermodalité doivent être pensés de manière à assurer l'enchaînement des modes de manière rapide, efficace et simple avec des aménagements sécurisés pour les véhicules, des services performants et un niveau d'offres suffisant pour minimiser la rupture de charge. En outre, l'efficacité de ce type de nœuds n'est optimale que si les aménagements s'inscrivent dans une stratégie globale de mobilité intégrant nécessairement la question du stationnement sur l'ensemble du territoire.

Cependant, même si tous les points d'arrêts sont considérés comme des lieux d'échanges, il est proposé de les regrouper en grandes catégories, ce qui permet de distinguer les problématiques particulières auxquelles ils sont confrontés. A titre d'exemple, une bonne articulation entre le train et les réseaux de transport urbain est essentielle dans les principaux PEM régionaux alors que pour certains points d'arrêt en zone rurale, ce sont plutôt les conditions d'accès en voiture qui doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Il n'est pas question ici de hiérarchiser les différents sites mais plutôt d'afficher un référentiel des pôles d'échanges permettant pour chaque catégorie de faire varier le curseur suivant les ambitions à atteindre autour des principales finalités suivantes :

- Favoriser l'intermodalité et les correspondances avec les transports en commun. Pour chacun des sites, les aménagements doivent faciliter les correspondances et porter à la fois sur la proximité entre les modes (privilégier le quai à quai entre services de transport en commun), la lisibilité des cheminements et la mise en place d'une signalétique claire, lisible et facilement compréhensible. L'organisation du pôle est à envisager de part et d'autre des grandes coupures physiques (faisceau ferroviaire, cours d'eau, etc.) afin de faciliter le fonctionnement du site et son intégration dans l'espace. Le positionnement s'apprécie, non seulement au regard des pratiques et des flux, mais aussi de la faisabilité technique et financière.

- Faciliter l'accès aux sites par les modes doux et actifs, en particulier pour les cyclistes. Pour ce faire, il s'agit de créer des cheminements d'accès sécurisés et confortables et d'offrir, pour l'accès vélo, des stationnements adaptés et sûrs (localisation ou type d'équipement) à proximité du réseau de transports en commun.

- Maintenir une accessibilité voiture en intégrant les nouvelles pratiques automobiles : quels que soient le site et ses dessertes en transports en commun, la voiture conserve un rôle qui doit être pris en compte dans les projets d'aménagement de PEM. Il ne s'agit pas systématiquement de réduire la place de la voiture mais de rationnaliser et d'améliorer la dépose-reprise et le stationnement par des actions sur la voirie et l'aménagement de l'espace. Les projets doivent désormais intégrer les pratiques de type covoiturage ou autopartage et encourager les modes alternatifs.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Proposer une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs, aussi bien en temps normal qu'en situation perturbée. Cela nécessite de s'appuyer sur les différents canaux possibles : écran dynamique, annonce sonore, bandeaux lumineux, affichages…

- Créer une attente confortable et donner un sentiment de sécurité aux usagers sur chaque site. Afin de favoriser la fréquentation du PEM, il est nécessaire d'offrir aux usagers de bonnes conditions d'attente, grâce essentiellement à l'aménagement d'abris ou d'espaces d'attente au sein de gares ferroviaires ou routières. Les sites doivent être traités de manière à donner un sentiment de sécurité, lors de l'attente ou des déplacements sur site, en travaillant sur l'éclairage, l'entretien ou le déploiement d'équipements spécifiques (exemple : vidéo protection).

- Veiller à la bonne intégration du site dans son environnement et dans son bassin de mobilité. De manière plus large, les PEM sont à considérer comme des instruments d'aménagement du territoire à différentes échelles, que ce soit pour participer au renforcement de l'armature régionale en assurant le lien entre les principaux pôles, pour rayonner au sein d'un territoire ou d'un bassin de mobilité, pour connecter les centres villes et certaines zones commerciales au réseau de transport ou encore pour participer au fonctionnement des quartiers de gare où la densité et la mixité des fonctions doivent être recherchées, plus particulièrement dans les grands pôles régionaux.

Ces objectifs génériques concernent l'ensemble des points d'arrêts des réseaux de transport en région et ils doivent être adaptés et déclinés selon les spécificités et usages de chaque site : tous ne proposent pas le même niveau de service, la même complexité d'usages ou ne jouent pas le même rôle au sein de leur bassin de mobilité. Il convient donc d'identifier différents types de nœuds de connexions au travers d'un référentiel des points d'arrêts en fonction de leurs caractéristiques, de leurs usages ou encore de leur rôle dans le territoire régional. Cette typologie permet de définir de manière partagée et partenariale une stratégie en matière d'aménagements des pôles et lieux d'échanges, avec pour point de départ l'usager et ses pratiques en matière de mobilité. La question de l'accessibilité aux réseaux de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est transversale à l'ensemble des finalités. Elle doit particulièrement être réfléchie sur toute la chaîne de déplacements, en passant d'un mode à l'autre, et porter sur les aspects «physiques» permettant les cheminements comme sur des aspects plus qualitatifs pour rendre par exemple les informations plus lisibles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Aussi, il est proposé de regrouper les pôles d'échanges multimodaux et points d'arrêts en sept catégories :

Catégorie	Caractéristiques
PEM régionaux	***Pôles d'échanges les plus fréquentés et offrant le plus de services transport, à la fois lieu de réception vers les zones d'emplois, de formation et services, et lieu d'émission vers d'autres pôles dont les métropoles de Lille et de Paris*** - Situés dans les pôles principaux et les pôles d'envergure régionale identifiés dans le SRADDET. - Offre ferroviaire structurante et multi-transporteurs permettant une relation importante pôle à pôle et avec les territoires limitrophes (notamment la région parisienne), voire au national et à l'international. - Fréquentation et offre importante. - Situés en zone urbaine très dense, desservant les principaux pôles d'emplois, de formation et de services. - Nœuds de connexions entre plusieurs réseaux et plusieurs modes, lieu de rencontre entre les différents niveaux d'autorité organisatrice.
PEM de rabattement vers les métropoles.	***Pôles d'échanges très fréquentés et offrant une bonne desserte, lieu de départ permettant d'accéder aux métropoles et à l'ensemble de leurs services*** - Fonctionnement type « gare de banlieue », essentiellement de départ avec une fréquentation et une offre importante aux heures de pointe. - Gare ferroviaire ou routière proposant une offre régionale, voire longue distance. - Permettant un accès aux principaux pôles d'emplois et de formation de la région, voire de la région parisienne. - Principalement dans des espaces urbains (des espaces multipolarisés ou des grands pôles), avec une forte utilisation de la voiture pour y accéder. - Saturation du stationnement voiture, avec un potentiel report sur la voirie adjacente entraînant des conflits d'usage. - Pouvant être desservis par un réseau urbain proposant une offre moins dense.
Point d'arrêt	***Ensemble des points d'arrêts peu fréquentés, avec une offre faible et un niveau de service de base*** - Gares ou haltes avec une offre et une fréquentation très faibles. - Situés dans des espaces peu denses. - Offre limitée à de l'omnibus ferroviaire ou interurbain. - Accès essentiellement par les modes actifs ou la voiture. - Pas de desserte par transport collectif urbain. - Site émetteur uniquement.
Pôles relais	***Sites avec une fréquentation et une offre moyenne permettant d'accéder aux pôles les plus proches*** - Sites uniquement de départ avec une fréquentation plutôt faible et une offre limitée. - Servant principalement de point de rabattement vers les pôles les plus proches. - Situés en milieu périurbain peu denses ou dans des petits pôles. - Dans certains cas, sites pouvant se trouver dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité mais non desservis par du transport collectif routier, parfois seulement par du transport à la demande. - Accès essentiellement par les modes actifs ou la voiture.
Pôle d'entrée urbain	***Sites de réception donnant un accès rapide à des zones d'emplois, de formation ou de services situés dans les grands pôles de la région*** - Sites essentiellement de réception. - En milieu urbain dense. - Permettant un accès à des zones d'emploi ou de formation particulière. - Disposant d'une offre de transport et une fréquentation moyenne, se rapprochant d'une fonction de desserte urbaine. - Desservis par d'autres réseaux de transport collectif.
Pôle d'interconnexion intra-urbain	***Nœuds de connexion internes à un réseau urbain, présentant pour les plus importants une articulation avec plusieurs lignes de bus (possibilité d'avoir des gares urbaines) ou avec des transports collectifs en site propre*** - P+R ou aire de covoiturage connecté à un réseau de transport en commun. - Usage à vocation locale permettant un rabattement vers le cœur d'agglomération.
Point d'arrêt urbain	Points d'arrêts urbains classiques avec peu ou sans connexion avec d'autres lignes urbaines.

Au travers de ce référentiel, les grands objectifs peuvent être déclinés selon les caractéristiques de chaque site. Ce détail est donné dans le plan d'actions (Partie III).

Le SRADDET n'a pas vocation à qualifier l'ensemble des points d'arrêts routiers et ferroviaires présents en Hauts-de-France. Il permet toutefois préciser dans quelle catégorie il convient de rattacher les gares situées dans les principaux pôles afin de renforcer l'armature régionale. Ces gares sont des PEM régionaux ou des PEM de rabattement vers les métropoles. Pour les autres sites, il revient aux acteurs locaux, en association avec la Région, de préciser le rôle des pôles d'échanges situés sur leur territoire, en particulier lors de l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), Plans Locaux d'Urbanisme intégré (PLUi), Plans de Déplacements Urbains (PDU) ou encore Plans de Mobilité Rurale (PMR).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

V. PRIVILEGIER DES PARTENARIATS SUR-MESURE POUR FACILITER LA MISE EN OEUVRE DES PROJETS INTERMODAUX

Le développement de nouveaux services à la mobilité et l'essor de nouvelles pratiques obligent à considérer l'intermodalité sous un spectre très large pour ne plus se concentrer uniquement sur les réseaux de transports collectifs. A une multiplicité d'acteurs et de services s'ajoutent différentes échelles de projets qui se traduisent par autant de configurations de discussion et de mise en œuvre des actions correspondantes : les partenaires à mobiliser ne sont pas forcément les mêmes si l'on souhaite créer un pôle d'échanges, élaborer un plan de mobilité ou encore développer un système d'information multimodal. Ainsi, mettre en œuvre des projets intermodaux nécessite l'intervention de nombreux acteurs aux profils différents (usagers, institutionnels, transporteurs, structures publiques et privées), ce qui complexifie les partenariats à mettre en place. Pour autant, la Région, dont le chef de filât en matière « d'intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport » a été renforcé et précisé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), se retrouve au centre de ces projets afin de coordonner les diverses actions sur l'offre, la tarification et l'information multimodale en lien avec les autorités organisatrices présentes en Hauts-de-France. Cela invite à réfléchir aux différents modes partenariaux qui doivent avant tout faciliter le montage et la mise en œuvre des projets tout en veillant à proposer des services et un accompagnement des acteurs homogène sur l'ensemble du territoire régional. Aussi, les autorités organisatrices de la mobilité et la Région doivent nécessairement être sur la même ligne stratégique.

Aux échelles les plus fines et dans les territoires, sans parler de « gouvernance », les cadres partenariaux doivent être adaptés à la dimension des projets et au contexte local. En particulier, ils gagnent à intégrer tous les acteurs de la mobilité à l'image des comités de partenaires à mettre en place par chaque AOM et qui devront associer des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants. Ils doivent avant tout permettre de dégager des solutions et d'en faciliter la mise en œuvre. Cela vaut pour le développement de PEM, pour le travail de coordination des offres et des services le long d'un axe, autour d'une étoile ferroviaire ou à l'échelle d'un bassin de mobilité, etc. Les formules partenariales peuvent alors être multiformes, voire très souples et plus «raccourcies», pour proposer par exemple une tarification intégrée à l'échelle d'une agglomération comme c'est déjà le cas sur la MEL, en Artois-Gohelle ou dans le Dunkerquois. La LOM offre toutefois un cadre à privilégier à travers les « contrats opérationnels de mobilité » qui devront être élaborés à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Ces contrats auront ainsi pour but de rendre pleinement opérationnelle l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment en ce qui concerne :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques.
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires.
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité des services au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale.
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transport ou de services de mobilité par les AOM.

Pour les travaux et services relevant du niveau régional, la Région et les AOM peuvent en confier la réalisation à un syndicat mixte de type SRU qui doit à terme être unique et couvrir les Hauts-de-France. Comme souligné dans le rapport prospectif «Transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France», présenté en juillet 2016, il convient de viser la mise en place d'un seul syndicat de transports, puissant, capable de se faire entendre face à Ile-de-France Mobilités, à la SNCF et face aux autres organisations de transports et sociétés spécialisées dans ce domaine. Ce syndicat devra travailler à l'échelle de la Région à une billettique, une tarification, une information unique et commune. C'est de ce lieu unique, qui regroupera toutes les autorités organisatrices de transports, que s'inventera la mobilité intelligente de demain.

La Région Hauts-de-France présente la particularité de disposer actuellement de deux structures de type syndicat mixte SRU : Hauts-de-France Mobilités et le SMTCO. Ces deux structures, bien que de même nature, présentent un fonctionnement, une assise budgétaire, des moyens, des politiques et des projets différents. Prenant acte de cette réalité, il convient de s'inscrire dans des stratégies d'évolution de ces syndicats mixtes convergeant vers une structure unique et visant à couvrir totalement le territoire régional, en proposant un mode d'organisation qui permette de conserver transitoirement des différences dans les politiques menées et les ressources perçues, tout en instituant dès à présent une coordination et une complémentarité dans la gouvernance.

A terme, l'objectif est de disposer de politiques et de services unifiés à l'échelle des Hauts-de-France, synonymes d'un accompagnement homogène des partenaires locaux pour les projets intermodaux structurants, comme les pôles d'échanges multimodaux, et d'un effort des entreprises comparable sur l'ensemble du territoire au travers du versement de transport additionnel. Concernant les services à destination des usagers, leurs évolutions doivent s'imaginer en plusieurs étapes afin de construire avec l'ensemble des partenaires et des syndicats existants une politique intermodale partagée et harmonisée, tout en obtenant l'adhésion de l'ensemble des autorités organisatrices de la région à une future structure unique. Par conséquent, ces différentes étapes portent à la fois sur l'évolution des structures de syndicats mixtes et sur le développement progressif des dispositifs intermodaux à destination des usagers des transports publics.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

PARTIE 2 – TRANSPORT DE MARCHANDISES

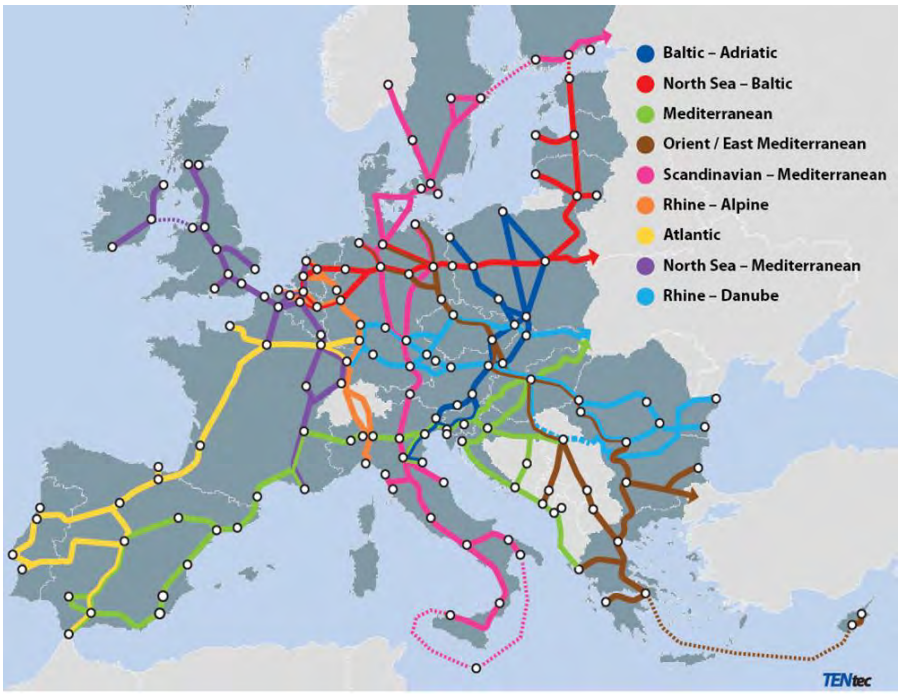


Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Grâce à son positionnement géographique, la région Hauts-de-France figure parmi les zones où les flux d'échanges de marchandises sont les plus intenses d'Europe. Elle se situe au cœur des corridors européens de transport identifiés dans les réseaux transeuropéen de transports (RTE-T).

Cette position, à la jonction de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud lui permet d'intégrer plusieurs corridors internationaux importants : d'une part, l'Euro-corridor Mer du Nord - Méditerranée relie la péninsule ibérique aux pays scandinaves et, d'autre part, le second corridor via le Tunnel sous la Manche constitue l'un des principaux axes de communication entre la Grande-Bretagne et le reste de l'Europe.



Carte 14 – Réseaux transeuropéens de transport (source : Union Européenne)

Les Hauts-de-France sont également en relation directe aux corridors Atlantique via le Bassin Parisien et Mer du Nord-Baltique, et Rhin-Alpes via les connexions avec les réseaux belges. La proximité des grands pôles européens de production et de consommation conforte cette position exceptionnelle.

La région dispose d'un réseau d'infrastructures dense et performant et occupe de ce fait une position centrale dans le triangle Iles Britanniques-Ports du Range nord-européen-Bassin Parisien autour de deux axes majeurs pour le transport de marchandises : l'axe est-ouest, au débouché du trafic transmanche, et l'axe nord-sud, connecté aux ports belges et hollandais, que complètera le canal Seine-Nord-Europe.

Le littoral de la région s'insère dans le grand ensemble portuaire fluviomaritime qui, du Havre à Hambourg, constitue la porte d'entrée maritime de l'Europe avec en particulier le Grand Port Maritime de Dunkerque qui bénéficiera des opportunités liées à la réalisation du canal Seine-Nord-Europe pour élargir son hinterland.

Ce réseau dense d'infrastructures est complété par un ensemble diversifié de plates-formes intérieures (ports fluviaux, équipements ferroviaires et de transport combiné) générant un développement multimodal et intermodal des flux de marchandises en permettant la massification. Cet ensemble, associé à une façade portuaire maritime majeure dotée de trois ports principaux aux activités complémentaires et du terminal du tunnel sous la Manche compose un système logistique performant et attractif.

Au niveau des échanges avec l'Union Européenne, le transport routier est le mode dominant et absorbe plus de la moitié des volumes échangés dans les importations comme dans les exportations. L'un des enjeux principaux de la montée en puissance du hub logistique régional est par conséquent la croissance des modes alternatifs à la route, déjà sensiblement plus développés qu'au niveau national, pour l'acheminement du fret, par voie fluviale ou ferrée.

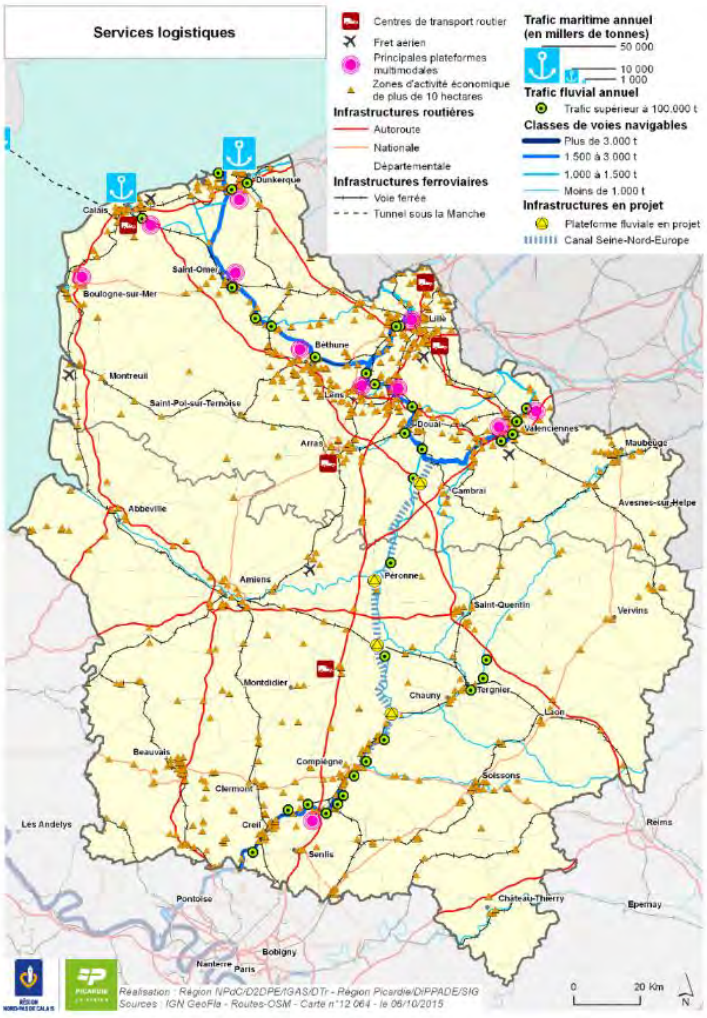
%	Rail	Fluvial	Route
Hauts-de-France	15,0	5,7	79,4
France	9,8	2,4	87,8

Parts modales du transport terrestre de marchandises, hors oléoducs.
Source : SOeS (2014) pour la France, Observatoire Climat-Air-Énergie pour la région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Enfin, les Hauts-de-France ont d'autres atouts comme :

- un savoir-faire régional en transport logistique, avec 150 000 emplois pour le territoire, ce qui place la région en troisième position en termes d'emploi derrière l'Ile-de-France et la région Auvergne-Rhône-Alpes,
- des filières économiques pour lesquelles la fonction logistique est primordiale, pour leur activité, leur organisation industrielle et commerciale : entreprises de distribution, usines d'assemblage automobile, sidérurgie, matériaux de construction, agro-industries, vente à distance, filière halieutique…



Carte 15 – N°12 064 - Services logistiques en Hauts-de-France

A. UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

I. CONTRIBUER A L'ACHEVEMENT DU RESEAU D'INFRASTRUCTURES FRET EN HAUTS-DE-FRANCE

On constate aujourd'hui que la Région, à l'exception de quelques infrastructures complémentaires, possède un système d'infrastructures de transport de marchandises opérationnel et fonctionnel et qui doit monter en puissance : axes fluviaux à grand gabarit, axes ferroviaires, routiers et autoroutiers, ports maritimes et intérieurs, plates-formes multimodales. La stratégie hub logistique régional s'appuie sur la nécessité de passer d'une logique d'infrastructures à une logique de services, de coopération, de promotion et de bonne gouvernance du système.

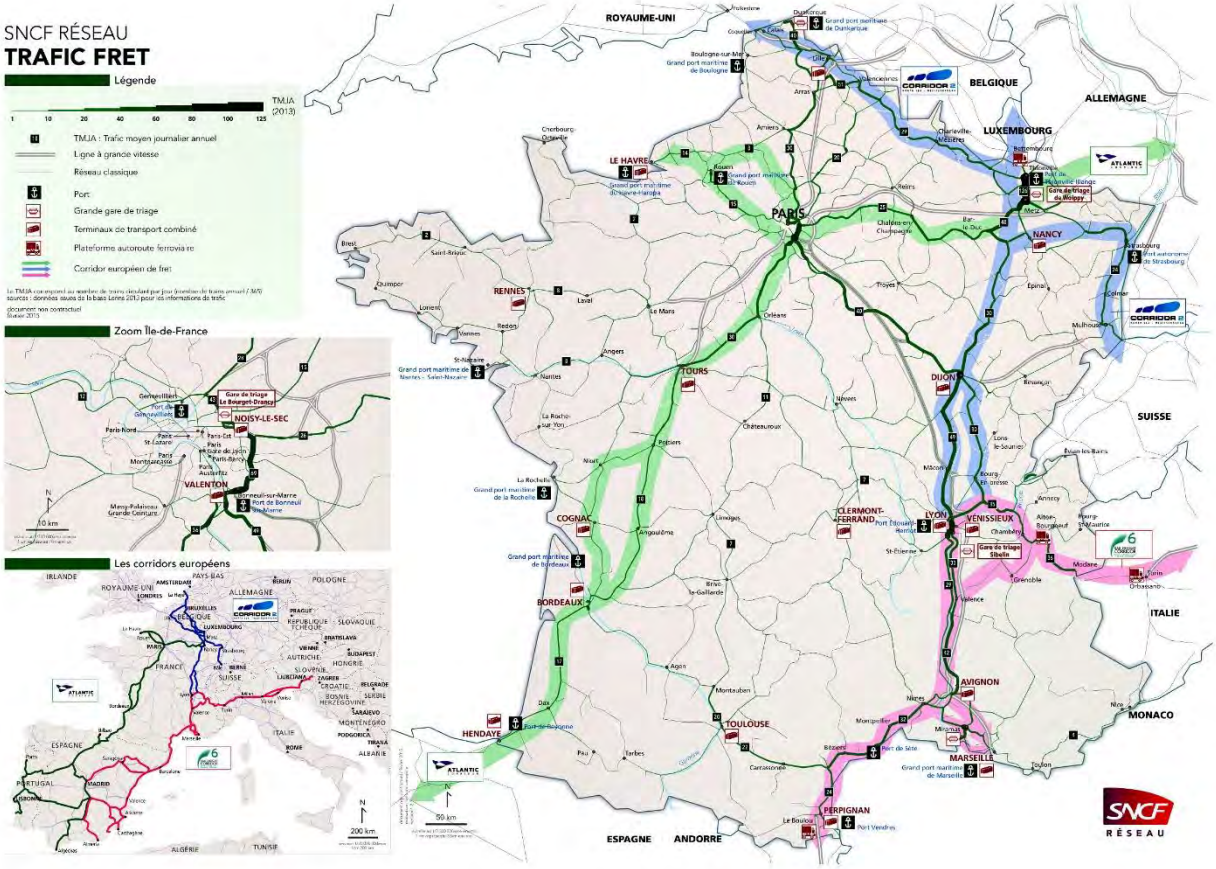
Les différentes opérations engagées dans le cadre des derniers Contrats de Plan Etat-Région (CPER) concourent à l'amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire en permettant l'articulation des différents services TER, TGV et Fret. Ces contractualisations (Nord-Pas-de-Calais et Picardie) ont permis d'investir dans de grands projets décisifs pour l'économie régionale en favorisant le report modal. Par conséquent, il semble essentiel de veiller au positionnement de futurs investissements sur des projets très ciblés, au potentiel avéré, dans l'optique de concentration des interventions publiques, tout en maintenant un objectif de juste consommation foncière.

1. RENFORCER LES ITINERAIRES FERROVIAIRES FRET

Les opérations sur l'infrastructure ferroviaire doivent concourir à améliorer la robustesse du réseau ferroviaire et permettent une nécessaire articulation des services TER-TGV-Fret. Les travaux programmés lèvent notamment des contraintes d'exploitation sur des nœuds importants du réseau.

Le port de Dunkerque, premier port ferroviaire de France est situé sur l'axe ferroviaire fret majeur de la région qui relie le port au bassin lorrain, via la plateforme de Dourges Delta 3 et s'ouvre vers le Luxembourg et l'Europe de l'Est.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 16 – SNCF Réseau – Trafic fret



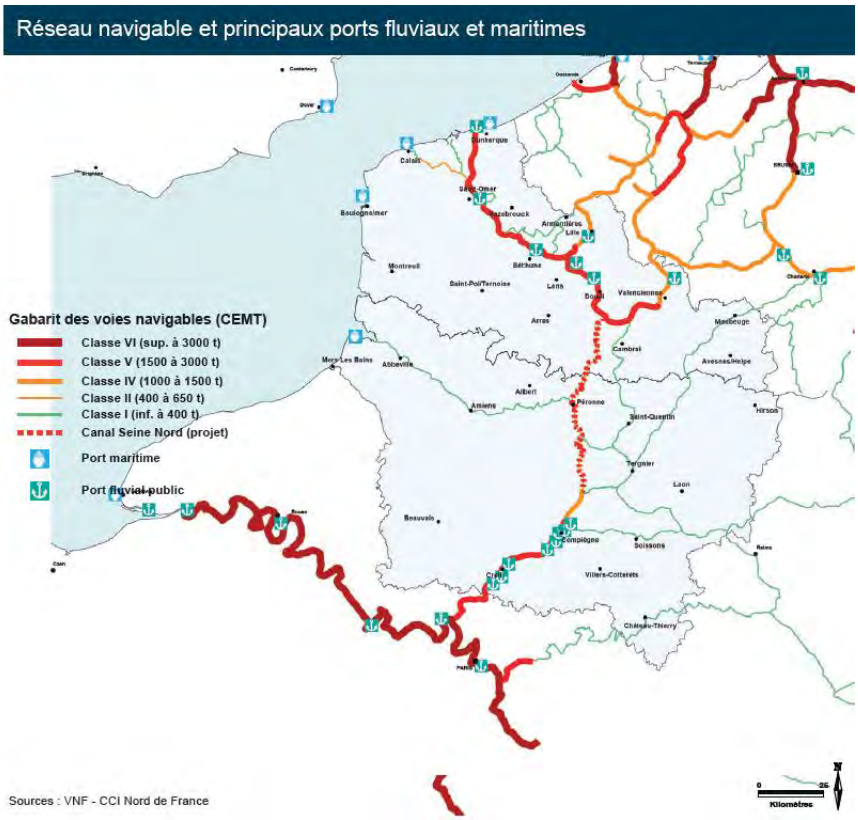
Carte 17- Trafic fret moyen journalier 2016

Les axes de transport nord-sud pourraient être renforcés pour offrir des alternatives à la circulation des poids lourds sur l'autoroute A1 : axe littoral par Abbeville-Amiens puis vers Reims ou Paris, axe central via Amiens ou Tergnier puis Creil. Il convient également de favoriser les contournements des grands pôles, à l'image de ce qui a été réalisé sur Lille où les circulations de transit sont reportées sur l'axe Hazebrouck-Valenciennes par Béthune, Lens, Douai et Somain.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2. COMPLETER LE RESEAU FLUVIAL GRACE A LA REALISATION DU CANAL SEINE-NORD-EUROPE, MAILLON MANQUANT

Le réseau fluvial des Hauts-de-France est partagé entre le bassin Nord-Pas-de-Calais, connecté aux grands réseaux européens, et le bassin Sud Seine-Oise que le Canal Seine-Nord-Europe à grand gabarit permettra de relier, tout en ouvrant de nouvelles opportunités économiques, en particulier pour le Grand Port Maritime de Dunkerque.



Carte 18 – Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Hauts-de-France – Septembre 2016

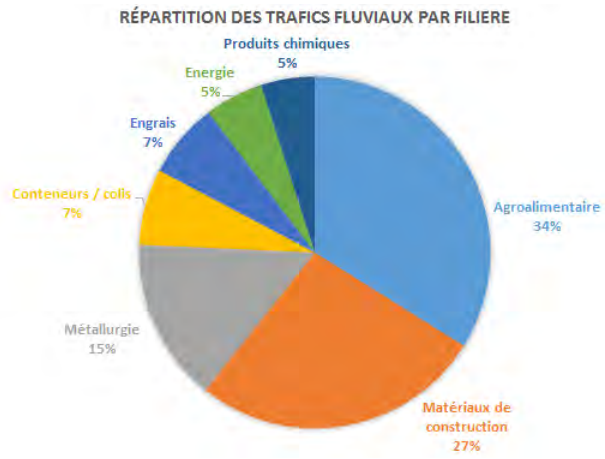
Le réseau fluvial Hauts-de-France compte environ 1100 km de canaux et rivières accessibles à la navigation.

Le bassin nord comprend 503 km de canaux et rivières accessibles à la navigation commerciale dont certains comme le canal de la Sambre à l'Oise, le canal du Nord ou le canal de Saint-Quentin s'étendent également sur le versant sud de la région.

Le versant sud compte un peu plus de 597 km de canaux et rivières accessibles à la navigation.

L'utilisation de la voie d'eau est importante pour de nombreuses activités :

- la métallurgie et la sidérurgie en lien avec l'activité du Grand Port Maritime de Dunkerque (15% du trafic).
- l'industrie automobile nécessitant le transport de pièces par conteneurs (Toyota Onnaing sur le port de Saint-Saulve par exemple).
- l'énergie en lien avec la raffinerie du GPMD.
- le transport de produits charbonniers (houille, coke de houille…)
- la chimie.
- la principale filière utilisant la voie d'eau reste toutefois l'agro-alimentaire (34%). La filière céréalière, préexistante, permettra avant tout au canal Seine-Nord Europe de se développer.



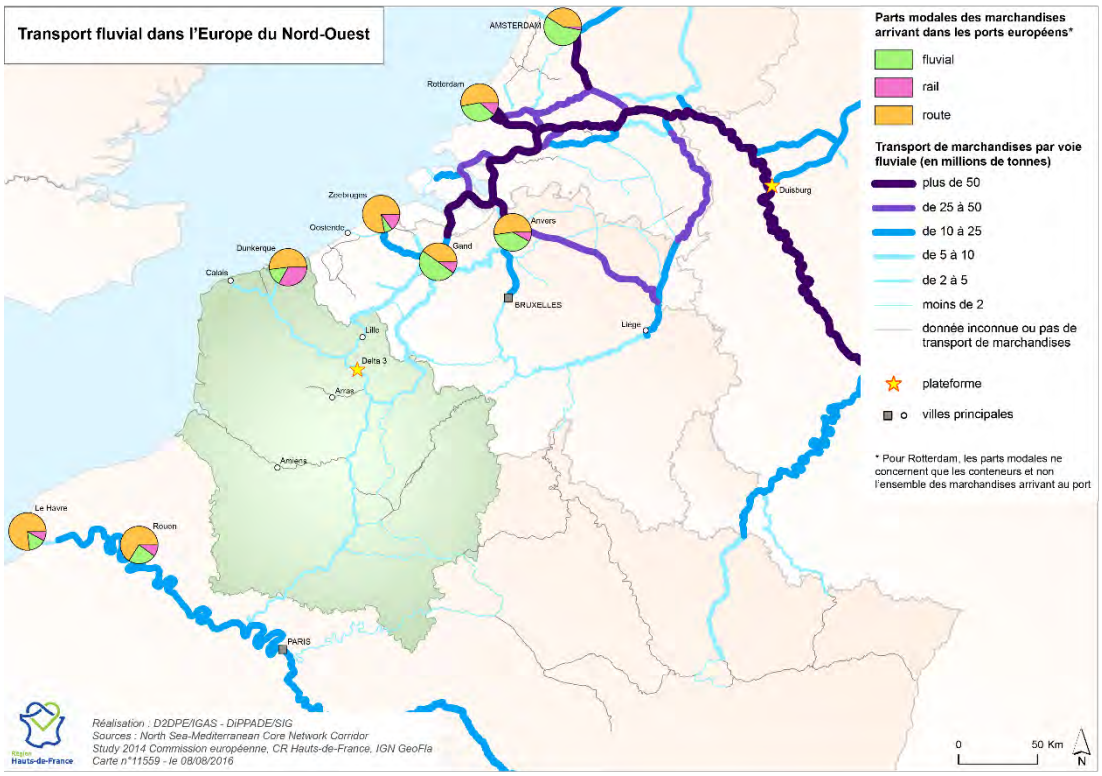
Source : VNF – 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

On constate depuis plusieurs années un développement du trafic conteneur, et les perspectives de croissance sont bonnes pour le transport de matériaux de construction avec les chantiers du Grand Paris et la préparation des Jeux Olympiques de Paris en 2024.

Il convient néanmoins de relativiser le poids du transport fluvial en région comparativement aux trafics observés dans les ports du Range nord-ouest européen, ou sur l'axe Seine.

Les 2/3 du trafic fluvial des Hauts-de-France sont liés à des échanges intracommunautaires avec la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Les trafics internes à la région ou avec le reste de la France, comme ceux de transit restent modestes. Il existe donc un potentiel interne, de courte et moyenne distance, à exploiter. Voies Navigables de France (VNF) considère par ailleurs que le trafic fluvial sur le réseau régional peut aisément doubler sans poser de problème majeur sur les ouvrages.



Carte 19 - Transport fluvial dans l'Europe du Nord-Ouest

Sur le volet fluvial des Contrats de Plan Etat-Région actuels, les interventions sont principalement concentrées sur les travaux d'achèvement de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut : mise au gabarit du réseau, modernisation des ouvrages (allongement - doublement d'écluses, relèvement des ponts…) et opérations techniques nécessaires aux trafics futurs (zone d'attente ou de virement en particulier). Plusieurs opérations fluviales ont été initiées dans le cadre des contractualisations précédentes comme le recalibrage de la Deûle et de la Lys mitoyenne, la réouverture du canal de Condé-Pommeroeul et les études sur le canal de Bourbourg. Les travaux se concentrent également sur l'Oise avec la mise à grand gabarit de l'Oise entre Compiègne et Creil (MAGEO), le dragage entre Creil et Conflans, l'aire de virement de Longueil-Sainte-Marie ou l'écluse de Venette, afin d'améliorer le gabarit au débouché sud du canal Seine-Nord Europe.

Les opérations de fiabilisation de l'axe vers Dunkerque sont indispensables pour doter le Grand Port Maritime des atouts nécessaires au renforcement de sa position face aux ports du Range nord européen.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Le réseau comprend également des points durs ponctuels dont les principaux sont :

- Le pont-rail de Mours sur l'Oise qui nécessite l'accroissement de la hauteur libre sous pont.
- L'écluse de Quesnoy-sur-Deûle.
- Le canal de Condé-Pommeroeul dont la réouverture, attendue par le tissu économique de Valenciennes et les territoires transfrontaliers belges, doit permettre le gain d'une demi-journée de navigation.
- Le canal du Nord.



Carte 20 – N°581-6 - Points durs sur le réseau navigable Hauts-de-France

Le réseau fluvial à grand gabarit Hauts-de-France est en cours de mise à niveau et sera pleinement achevé vers 2027 avec la construction du canal Seine-Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil.

La réalisation du 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).

Cette infrastructure fluviale de dimension internationale, couplée à la création et au renforcement de plates-formes multimodales, permet d'affirmer pleinement la dimension européenne du réseau portuaire régional et d'élargir son hinterland, tout en contribuant à la réindustrialisation du territoire régional. A cette fin, le positionnement des plates-formes multimodales situées le long du canal est déterminant, en particulier en termes de spécialisation, modèle économique ou gouvernance.

Le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) des Hauts-de-France distingue cinq dynamiques stratégiques dont «Euro Hub : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen» qui concerne plus particulièrement la logistique. La réalisation du canal Seine-Nord Europe y est considérée comme «projet majeur à dimension européenne», permettant, outre le développement du transport fluvial de marchandises, de soutenir le développement économique dès la phase chantier en générant près de 10 000 emplois directs et de nombreux emplois induits (entre 30 000 et 50 000). Par ailleurs, l'insertion de clauses d'insertion ambitieuses dans les différents marchés de travaux aura des conséquences directes sur les bassins d'emploi à proximité du chantier.

Au-delà des performances économiques globales attendues, la mise en service du Canal Seine-Nord Europe permet de répondre aux enjeux climatiques de report modal des marchandises vers la voie d'eau, l'infrastructure pouvant assurer le transport de trois fois plus de marchandises, dont 1/3 chargées ou déchargées le long du canal. La réalisation du CSNE s'accompagne de réflexions sur divers aménagements tels que la mise en valeur des voies d'eau régionales, les potentialités de développement touristique et l'amélioration du cadre de vie…

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3. POURSUIVRE LA MODERNISATION DU RESEAU ROUTIER

La route reste le mode le plus utilisé pour le transport des marchandises. Si sa position est majoritaire dans les flux européens et de transit, elle devient prépondérante (88%) dans les flux infrarégionaux français. Le réseau autoroutier dense et d'excellente qualité, structuré par les autoroutes A1, A25 et A26 permet des trajets compétitifs vers Paris, Lyon, Strasbourg et donne accès aux grandes zones d'activités du couloir Rhodanien, du sud de l'Allemagne et au-delà de l'Italie.

En termes de trafics, l'autoroute A1 est le second axe le plus fréquenté des Hauts-de-France par les poids lourds après l'A16, dans les sections proches de Belgique. Ces deux axes connaissent régulièrement des situations d'engorgement routier.

Le trafic concerne essentiellement les échanges entre l'Espagne et le Benelux et les flux de transit depuis la Belgique et les Pays-Bas via l'A16 pour rejoindre le tunnel sous la Manche ou l'A1 vers la région francilienne.

La fermeture de l'autoroute de la mer Bilbao-Zeebrugge en 2014 a entraîné une nette augmentation des flux : 80% des transporteurs ont repris la route (17 000 conteneurs et 13 000 semi-remorques manutentionnés en 2014).

De façon générale, le transport routier se fait en majorité sur des distances de 100 à 200 km. En matière de flux de marchandises, les Hauts-de-France sont d'abord une région d'échanges internes (80% du transport routier).



Carte 21 – Trafic moyen journalier des poids lourds en 2016 (DREAL)

Les CPER 2015-2020 ont permis de prioriser, sur les deux versants de la région, l'axe RN2 avec la programmation des contournements de Maubeuge et d'Avesnes-sur-Helpe au nord et les déviations de Vaumoise et Péroy-les-Gombries au sud. La mise à 2x2 voies de la RN2 permet de fluidifier le trafic sur un axe majeur pour l'est de la région, de préserver les populations de la traversée des poids lourds et de désenclaver le département de l'Aisne et la Sambre-Avesnois.

Le Pacte pour la réussite de la Sambre – Avesnois – Thiérache signé le 7 novembre 2018 souligne l'importance de la RN2 pour le désenclavement et le développement économique de l'est de la région. Les partenaires s'engagent à poursuivre les aménagements engagés lors des contractualisations précédentes pour aboutir à la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la RN2 et valident l'inscription des premières opérations.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

II. GARANTIR LA QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : FLUIDITE, SECURITE, SOUTENABILITE

Le hub logistique des Hauts-de-France est une opportunité économique et environnementale, dont la réussite est liée au report modal du trafic de marchandises. Il est essentiel de garantir que, quel que soit le mode utilisé, il répond aux critères de fluidité (respect des délais), de sécurité et de soutenabilité (réversibilité, respect de l'environnement). L'entreprise qui opte pour une chaîne modale alternative au tout routier attend que le bien transporté bénéficie de bonnes conditions de fluidité, c'est-à-dire avec des ruptures de charge performantes.

Dans cette optique, les travaux d'entretien régulier des infrastructures de transport régionales (et particulièrement des ouvrages d'art), de modernisation, voire d'augmentation des capacités (mise à 2x2 voies), de sécurisation du transport (doublement d'écluses), d'évitement (contournements routiers et ferroviaires…) sur l'ensemble des réseaux sont des garanties pour que les entreprises puissent pérenniser leur activité et se développer en Hauts-de-France.

1. OPTIMISER L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Concernant plus spécifiquement les infrastructures routières, la recherche de solutions permettant de décongestionner le réseau routier et d'améliorer les conditions de circulation est au cœur des réflexions actuelles sur l'accessibilité de la métropole lilloise. Dans ce cadre, une stratégie d'intervention sur le réseau routier structurant de l'agglomération lilloise (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic – SDAGT – mis en œuvre par Direction Interdépartementale des Routes Nord et la MEL) est développée et porte à la fois sur l'exploitation et la gestion intelligente des trafics et sur le traitement ponctuel des points noirs de congestion.

D'autres expérimentations sont également menées comme le déploiement de mesures de régulation dynamiques des vitesses sur le littoral et en particulier sur l'A16, à l'image de ce qui est mis en place sur le réseau métropolitain (information en temps réel, adaptation des vitesses aux conditions de circulation, déviation des flux sur des itinéraires alternatifs identifiés…)

Dans le cadre européen, le projet InterCor[16] vise à l'interopérabilité de l'ensemble des systèmes embarqués des véhicules et des infrastructures des pays traversés (Pays-Bas, Belgique, France, Royaume-Uni) afin de permettre la continuité des flux d'informations en temps réel (statut des cargaisons, aléas routiers ou aux portes du terminal de destination, imprévus affectant le parcours des marchandises…). Ce projet concerne potentiellement 200 kilomètres du réseau national et prévoit l'expérimentation d'un démonstrateur fin 2018 avec le Terminal des Flandres du port de Dunkerque, les ports de Lille, Delta 3, Getlink[17] et des entreprises de transport.

Enfin, la dynamique Rev3 ou Troisième Révolution Industrielle, impulsée par la Région et la CCI Hauts-de-France, a identifié une dizaine de grands projets structurants dont «Faire de l'autoroute A1 une infrastructure de mobilité durable et connectée». Le projet a pour objectif de permettre le développement de nouveaux modes de déplacements grâce au déploiement d'infrastructures de recharge pour différents types de motorisation : électrique, hydrogène, GNC (gaz naturel comprimé) voire bio-méthane ou bio-GNV (Bio Gaz Naturel Véhicule) et d'infrastructures numériques indispensables à la gestion des données puis au développement de véhicules autoguidés. Il sera complété par le déploiement de systèmes de production d'énergies renouvelables. En matière de logistique, il s'agit d'expérimenter le concept de platooning où les camions sont regroupés en convoi pour augmenter la fluidité routière par un système autoroutier automatisé.

2. AMELIORER LA FIABILITE DES OFFRES FLUVIALES ET FERROVIAIRES

Au niveau des infrastructures ferroviaires et fluviales, les possibilités offertes par les modes alternatifs manquent souvent de fiabilité, de souplesse et d'adaptabilité. Les travaux d'entretien du réseau ferroviaire, réalisés de préférence la nuit pour ne pas perturber le trafic voyageurs, impactent la qualité des sillons fret et les temps de parcours. De même, les périodes de «chômage» des canaux, constituent des handicaps pour l'attractivité des modes alternatifs à la route.

Le Plan d'Action pour la Relance du Fret Ferroviaire (2016) souligne la nécessité d'améliorer la qualité de service, «pierre angulaire de l'équilibre du fret ferroviaire», et prévoit plusieurs dispositifs incitatifs dont le développement de sillons prédéfinis adaptés aux besoins, l'amélioration de la coordination en amont de la programmation de travaux et la régulation des demandes d'adaptation des sillons. Pour que les services alternatifs à la route soient fiables et attractifs, il est en effet indispensable de prévoir des itinéraires alternatifs compatibles avec les exigences des entreprises tout en sécurisant les sillons ferroviaires.

[16] Interoperable Corridors dans le cadre du programme européen Connecting Europe Facility
[17] Getlink : anciennement Groupe Eurotunnel

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. MONTER EN QUALITE POUR L'ACTIVITE LOGISTIQUE

La montée en qualité de l'activité logistique implique de mieux prendre en compte les impératifs sociaux et environnementaux dans le développement des infrastructures de stockage, de traitement et de transport des marchandises. Les certifications et labellisations environnementales peuvent contribuer à cette montée en gamme.

Différents moyens contribuent à l'amélioration des services logistiques et sont d'ores et déjà pris en compte par certains acteurs :

- Pour les nouvelles implantations, il s'agit d'analyser les potentialités de sites en friches et d'envisager les possibilités de reconversion comme, par exemple, la transformation de l'ancienne base aérienne 103 en pôle d'activités logistiques «E-valley » dans le Cambrésis.
- De la même manière, il convient de veiller à la préservation et aux possibilités de réutilisation d'anciens triages et embranchements ferroviaires ou de quais fluviaux.
- Afin de limiter les impacts négatifs sur le climat, il faut encourager la prise en compte d'enjeux environnementaux tels que les continuités écologiques, le respect des normes environnementales, l'intégration des équipements, l'utilisation d'énergies propres, la promotion des circuits courts et de la consommation locale… et inciter à la labellisation des nouvelles constructions.
- Enfin, chaque projet de développement d'activités logistiques doit intégrer des réflexions sur l'accessibilité des implantations par les salariés et la promotion de comportements individuels écoresponsables.

A titre d'illustration, en mars 2014, le Conseil de Surveillance du GPMD a validé un Plan d'Aménagement et de Développement Durable [18](PA2D) dont les orientations visent à mettre en œuvre une économie portuaire verte et socialement responsable autour de l'écologie industrielle et l'économie circulaire concrétisée par :

- l'implantation d'une société spécialisée dans le traitement des résidus chlorés qui travaille en synergie avec d'autres entreprises (production d'acide chlorhydrique ou de vapeur valorisable),
- la valorisation des sédiments issus des dragages d'entretien,
- des actions en matière d'assainissement et de qualité des eaux,
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou le transport des matières dangereuses,
- l'adaptation aux changements climatiques en particulier en s'attachant à la réduction des émissions industrielles.

Autre exemple avec Ports de Lille dont les nouveaux bâtiments logistiques construits à Santes en 2019 visent la certification BREEAM[19] «very good» et le label BiodiverCity™[20].

III. ASSURER LA MIXITE DES USAGES SUR LES AXES FERROVIAIRES

1. OPTIMISER LA CO ACTIVITE VOYAGEURS ET FRET

Le développement de la part du ferroviaire dans le transport de marchandises n'est possible que si la capacité du réseau ferré national (RFN) permet d'accueillir les niveaux de services envisagés, principalement depuis les ports et les plates-formes multimodales. L'enjeu est de maintenir et de développer les sillons ferroviaires fret en garantissant la fiabilité de la desserte voyageurs, l'écoulement des trafics fret est étroitement lié à l'évolution des plans de transports voyageurs et aux opérations d'entretien sur les voies. Un renforcement de l'offre de services voyageurs en heures creuses est par exemple susceptible de limiter les possibilités de circulations fret.

Le plan d'action pour la relance du fret ferroviaire initié par l'Etat en 2016 et concrétisé dans le Contrat pluriannuel 2017-2026 entre l'Etat et SNCF Réseau met en avant l'amélioration de la qualité de service des circulations fret et voyageurs avec des actions ciblées sur la définition de sillons mieux adaptés aux besoins, une coordination anticipée avec la programmation de travaux et la régulation des demandes d'adaptation des sillons.

L'ARAFER a mis en place un mécanisme d'incitations réciproques des différents partenaires - entreprises ferroviaires comme Euro Cargo Rail, Voies Ferrées Locales et Industrielles (VFLI), Europorte, T3M et SNCF Réseau - en vue d'une meilleure utilisation du réseau ferré national. Le système[21] instaure les principes suivants :

[18] Issu des travaux d'un groupe technique rassemblant les services de l'Etat, de la région Nord-Pas-de-Calais, du département du Nord, de la Communauté Urbaine de Dunkerque, des représentants d'associations de défense de l'environnement, des professionnels portuaires et des personnes qualifiées.

[19] BREEAM ou Building Research Establishment Environmental Assessment Method est un standard mondial de certification environnementale des bâtiments avec un référentiel adapté à chaque type d'activité.

[20] BiodiverCity™ est un label international pour la prise en compte de la biodiversité dans les projets immobiliers.

[21] Décision 2017-062 du 5 juillet 2017 de l'ARAFER relative à l'établissement de mécanismes incitatifs à la bonne utilisation des infrastructures.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Fournir à SNCF Réseau les incitations nécessaires pour garantir aux différents candidats les sillons attribués et limiter le nombre et l'impact des modifications pour les utilisateurs.
- Inciter les entreprises à mieux calibrer leurs demandes en ne réservant que le nombre de sillons utiles à l'activité.

La planification des sillons réservés au fret se déploie dans un calendrier contraint, structuré par les besoins du transport de voyageurs. Elle nécessite la définition, par axe, de stratégies globales d'amélioration combinant des mesures d'exploitation et d'investissements permettant une meilleure cohabitation des trains de voyageurs et de marchandises.

Dans la région, il convient d'être vigilant sur les possibilités de desserte ferroviaire des différentes plates-formes multimodales et des ports comme sur les capacités de développement de trafic fret, vers l'Ile-de-France en particulier, tout en intégrant l'ensemble des usages actuels et à venir. A cet effet, le maintien d'un itinéraire entre le nord de la région et l'Ile-de-France, soit à l'ouest par Longueau et Creil, soit à l'est par Tergnier et le raccordement d'Ormoy-Villers est incontournable.

Il faut également prendre en compte les projets de Calais Port 2015 et Dunkerque Cap 2020 qui affichent des objectifs volontaristes de développement de la part modale du fer pour les acheminements continentaux avec pour conséquence des surcroîts de trafic sur plusieurs mailles du réseau dont le Contournement Ferroviaire de Lille (CFL) mis en service en 2015.

Dans cet objectif, le Contrat pluriannuel 2017-2026 souligne l'importance des corridors européens fret et de la desserte des ports avec un engagement «à prendre en compte les objectifs de performance pour les trafics des corridors de fret européens dans la planification des opérations travaux consommatrices de capacité et dans la construction des graphiques de circulation.»

2. INTEGRER LES CONTRAINTES D'INSERTION URBAINE DES TRAFICS FRET PAR LA RECHERCHE D'UNE COHABITATION HABITANTS - FRET

Le réseau ferré régional est fortement enchâssé en milieu urbain densément peuplé avec pour conséquence de nombreux bâtiments classés en points noirs du bruit ferroviaire[22] (PNBf) et une forte sensibilité des riverains à l'accroissement des niveaux de services, que celui-ci soit rendu possible par la réalisation d'investissements infrastructurels ou non, particulièrement lorsqu'il s'agit de fret. La faisabilité et le coût des investissements (investissements capacitaires, effacement de passages à niveau…) sont également notablement impactés. Il convient donc de prendre en compte cette situation dans les réflexions sur le développement du report modal par une utilisation plus intensive des infrastructures ferroviaires tout en étant à l'écoute des populations.

C'est pourquoi, lors des études préalables à chacun des projets d'ouverture, de réouverture, d'augmentation de capacité d'infrastructure ou de lancement d'un nouveau service de transport de marchandises, il est nécessaire de prendre en compte différents facteurs tels que les entraves à la circulation induites par la fermeture de passages à niveau ou par l'intensité des flux à proximité des sites de transfert modal, les nuisances sonores et vibrations sources de dépréciation de la valeur du bâti comme les risques d'incidents ou accidents de trains de fret ou ceux liés au transport de matières dangereuses au sein de zones fortement urbanisées. La connaissance des risques potentiels permet d'envisager et de mettre en place des mesures visant à réduire au maximum les effets négatifs de la croissance de l'activité fret.

B. S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

La réussite du hub logistique régional repose également sur le principe que «les petits ruisseaux font les grandes rivières» et que, par conséquent, tous les réseaux secondaires irriguant les territoires et connectant les entreprises constituent un atout majeur pour les Hauts-de-France. Toutefois, certains sont aujourd'hui en difficulté en raison d'entretien et d'investissements limités avec des risques de fermeture à court terme, en particulier sur le réseau ferroviaire.

[22] Un point noir bruit est un bâtiment sensible (habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale), ou un ensemble de bâtiments sensibles distants de moins de 200 mètres les uns des autres, localisé dans une zone de bruit critique avec des niveaux sonores en façade supérieurs à des valeurs limites et la construction est antérieure à celle de l'infrastructure.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

I. ASSURER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

1. SAUVEGARDER LES LIGNES CAPILLAIRES

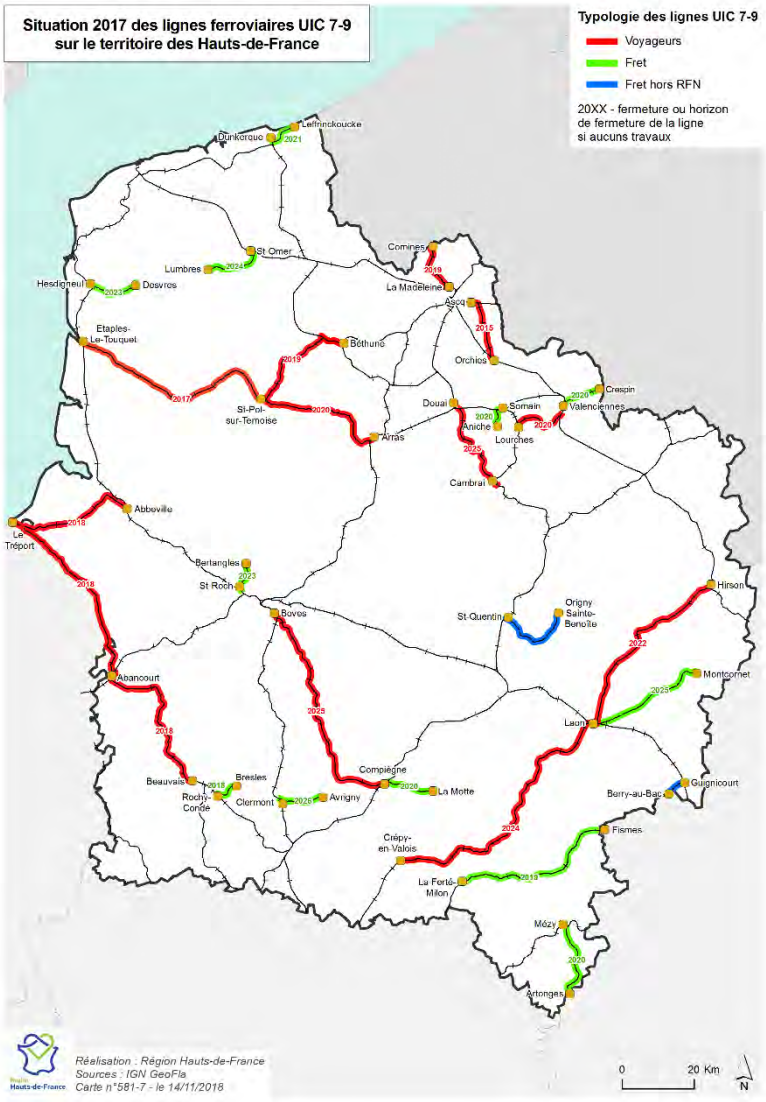
Le plan d'action pour la relance du fret ferroviaire[23] souligne que celui-ci est un «moteur de l'irrigation des territoires […] un enjeu de développement économique et d'aménagement avant d'être une question de transport». Au niveau national, 20% des trains de fret circulent sur une voie capillaire pour assurer une desserte fine d'entreprises. La dégradation des voies dédiées au fret risque d'impacter l'activité économique dans certains territoires. Le fonctionnement des services dépend également des possibilités de circulation de trains de marchandises sur le réseau principal, priorité étant donnée aux trains de voyageurs.

De nombreuses lignes faiblement fréquentées du réseau ferré national (RFN) sont dans un état de vétusté parfois très avancé. L'état de ces voies classées par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) dans les catégories 7 à 9 sans voyageur – c'est-à-dire au niveau le plus bas dans la logique de priorisation de SNCF Réseau – nécessite aujourd'hui de s'interroger sur leur devenir en l'absence de régénération lourde alors que seule une maintenance à minima est assurée.

En région, dix lignes capillaires fret connectées au réseau ferroviaire principal assurent la desserte de sites industriels importants (industrie chimique, agroalimentaire, matériaux, métallurgie…) et la pérennité de certaines lignes est menacée si des investissements lourds ne sont pas programmés afin d'assurer la circulation des trains de fret.

La suppression de lignes peut conduire à la disparition d'activités économiques et d'emplois associés alors que leur régénération pourrait favoriser l'expansion des entreprises, voire l'ouverture à de nouveaux marchés, comme par exemple dans le cadre de la réalisation du Grand Paris.

D'autres infrastructures comme les voies mères et les voies de service peuvent également être concernées par des nécessités de régénération sans que pour l'instant un état des lieux n'ait été réalisé.



Carte 22 – N°581-7 - Lignes UIC 7 à 9 en Hauts-de-France en 2017

Le contrat de performance 2017-2026 entre SNCF Réseau et l'Etat acte que «SNCF Réseau ne participera au renouvellement au maximum qu'à hauteur des économies de maintenance attendues sur une durée d'exploitation pertinente et que des financements des parties prenantes seront nécessaires». Il prévoit également la réalisation de diagnostics approfondis et partagés avec les différentes parties prenantes avant l'engagement de travaux de rénovation. Des contre-expertises sont envisagées pour identifier des points d'optimisation sur les travaux à mener et les économies substantielles sous-jacentes. La recherche de contractualisation avec l'Etat doit être privilégiée pour assurer la régénération de ces voies.

[23] Issu de la 5ème conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire le 6 octobre 2016.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Conformément à la loi NOTRe, deux lignes fret régionales ont été transférées à la Région le 1er janvier 2017, il s'agit de la ligne Saint-Quentin-Origny-Sainte-Benoîte et de celle de Berry-au-Bac – Guignicourt dans l'Aisne. Leur gestion est actuellement déléguée à une société privée. Compte tenu de leur mauvais état, des investissements importants seront nécessaires à moyen terme pour garantir les circulations. Comme pour les capillaires fret du réseau national, la question de la pérennité des trafics sur ces lignes doit être analysée avant d'engager de lourds investissements.

2. SOUTENIR LA MODERNISATION ET LA CREATION DES INSTALLATIONS TERMINALES EMBRANCHEES

En France, 80% du fret ferroviaire est lié à une installation terminale embranchée (ITE).

En Hauts-de-France, une enquête a été menée par le CEREMA en partenariat avec l'Etat et la Région pour recenser les ITE existantes, actives ou non. Il a permis de dénombrer environ 500 ITE dont près de 80% sont géolocalisées. La base de données permet d'identifier les sites actifs source de trafics et ceux pouvant faire l'objet d'une relance du trafic ferroviaire. L'enquête montre également que plusieurs entreprises envisagent soit de développer leur trafic ferroviaire actuel soit de réactiver l'embranchement avec des besoins en matière de financement, d'où la recherche de dispositifs adaptés.

La Commission Européenne a approuvé le 3 janvier 2018[24] un régime français d'aides en faveur de la création et de la modernisation d'installations terminales embranchées doté de 60M€ sous forme de subventions non remboursables. Le dispositif porte sur «le soutien au financement d'investissements concourant à la création, la réactivation, la rénovation ou l'extension de la seconde partie d'une ITE appartenant à une entité privée». Il est limité à cinq ans avec une entrée en vigueur en mars 2018.



Carte 23 – N°581-8 - Utilisation des ITE en Hauts-de-France

Pour l'Europe, la mesure permet le report modal du fret de la route vers le rail, en accord avec les objectifs de la politique commune des transports visant à encourager les modes de transport moins polluants. Le régime d'aides est par ailleurs compatible avec le marché intérieur (article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne).

L'aide octroyée au cas par cas directement aux entreprises privées par les collectivités territoriales concerne les entreprises raccordées au réseau ferré national disposant d'une ITE dont la remise à niveau est indispensable pour l'exploitation et celles qui souhaitent développer le transport ferroviaire de marchandises grâce à la création d'une ITE.

[24] Journal officiel de l'Union européenne C 102 – Aide SA.48483 (2017/N)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

II. MAINTENIR LE RESEAU FLUVIAL SECONDAIRE

Le réseau Freycinet complète le réseau fluvial régional avec une forte capillarité qui lui permet de pénétrer profondément au sein des territoires. Son trafic se concentre essentiellement sur les céréales et les matériaux de construction à destination de l'Ile-de-France. C'est un des maillons majeurs pour la filière agricole dont l'entretien doit être assuré. De plus, la préservation du réseau fluvial secondaire permet de développer les filières d'avenir comme la valorisation des déchets ou d'en faire un vecteur d'expérimentation pour la logistique urbaine.

L'exploitation de ce réseau se heurte toutefois à des difficultés économiques liées au manque d'adaptabilité des bateaux et des canaux : les péniches Freycinet ne peuvent transporter que des produits en vrac et en quantité limitée du fait d'un tirant d'eau réduit tandis que la continuité du trajet est ralentie par un grand nombre d'écluses.

Aujourd'hui, si le système logistique fonctionne avec des trafics constants, la flotte de bateaux Freycinet diminue en raison d'une maintenance et d'opérations d'entretien minimum des bateaux d'une part, et de la transformation pour d'autres usages (habitation, restaurant…), d'autre part. L'offre de cale devient insuffisante pour répondre aux besoins.

Sur le versant sud de la région, le transport fluvial de marchandises se fait majoritairement sur des voies de petit gabarit. Toutefois, avec l'arrivée du canal Seine-Nord Europe, les pratiques d'acheminement et d'expédition de marchandises sont amenées à évoluer : le CSNE est un axe majeur de massification des flux dans le corridor nord-sud et ses connexions avec le réseau à petit gabarit des trois bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine-Oise et Champagne-Ardenne) auront un impact notable sur les flux d'échanges avec les territoires et plus particulièrement au niveau du département de l'Aisne.

Le réseau secondaire représente une opportunité de développement des flux en assurant la desserte des entreprises locales et il a vocation à assurer la capillarité de l'ensemble du réseau. C'est pourquoi, il convient de réfléchir à la mise en place de nouvelles activités permettant de le préserver et de le valoriser. Les projets à développer doivent présenter une faisabilité, une acceptabilité, une rentabilité et une efficacité suffisantes.



Carte 24 – N°581-9 - Gabarit Freycinet en Hauts-de-France

Au niveau de la filière matériaux de construction, les acteurs développent des idées pour pérenniser l'usage du transport fluvial, y compris dans la perspective de diminution de la cale Freycinet disponible et de l'arrivée du canal Seine-Nord Europe. Cela laisse penser qu'une logistique articulant les différents gabarits est envisageable et économiquement viable. Par contre, l'insuffisance d'infrastructures capillaires fluviales de bonne qualité pour la desserte fine des territoires risque de reporter vers la route des marchandises pour éviter les ruptures de charge. L'entretien, voire la remise en état du réseau Freycinet circulé, est donc un préalable au maintien de la préservation de la chaîne logistique à long terme.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

III. PRESERVER ET VALORISER LE FONCIER BORD A QUAI OU EMBRANCHE

La prise en compte de la problématique foncière est un élément majeur pour que le hub logistique Hauts-de-France puisse monter en puissance. Le foncier joue un rôle déterminant dans les projets d'aménagement où l'urbanisation ne doit pas limiter les possibilités de développement économique. Il convient donc de préserver à la fois les disponibilités foncières aux abords des grands axes de transports et particulièrement le long des rivières et canaux et des espaces indispensables à l'extension de plates-formes multimodales.

L'approche stratégique à moyen et long termes doit tenir compte de l'ensemble des possibilités et opérer des choix, qui pourront être déterminant pour le devenir des territoires :

- Maintenir des réserves foncières autour de sites multimodaux de grande envergure pour soutenir une politique de report modal ou limiter la consommation foncière au risque de voir se développer ailleurs des zones logistiques routières.
- Préserver et entretenir les sites bord à quai ou ferroviaires embranchés, parfois inutilisés aujourd'hui qui constituent une opportunité pour la montée en puissance de l'activité logistique dans certains territoires plutôt que de les abandonner ou les reconvertir.
- Céder à une opportunité économique et disposer rapidement du foncier ou réserver les emprises situées à proximité immédiate d'une voie d'eau, d'un embranchement ferroviaire qui pourraient à terme accueillir une activité pour laquelle la multi modalité est indispensable.

Les documents locaux de planification doivent défendre la préservation d'espaces fonciers proches de quais, de plates-formes multimodales ou d'ITE même si ceux-ci entrent en concurrence avec les potentialités de développement urbain dans les secteurs les plus denses.

Il convient donc, en matière de transport durable de marchandises, de créer des outils de maîtrise, de valorisation, et de hiérarchisation du foncier à haute valeur logistique, à proximité des axes fluviaux ou ferroviaires et des bassins d'emplois dans l'objectif de favoriser le développement d'une logistique durable et de créer les conditions d'accueil favorables à l'implantation d'activités directement intéressées par la présence de l'eau et de préserver à long terme le potentiel du réseau ferroviaire.

La stratégie nationale France logistique 2025 suggère «d'engager un programme de préservation des espaces fonciers stratégiques, connectés aux grands réseaux d'infrastructures pour y développer les fonctions logistiques terrestres». La mission Axe Nord[25] propose de mobiliser l'Etablissement public foncier d'Etat, présidé par la Région, pour accompagner les collectivités concernées dans la réalisation de leurs projets de plates-formes portuaires, l'apport d'ingénierie spécialisée en négociation, acquisition et portage foncier en amont de la finalisation des projets constitue un véritable atout, ce qui pourrait aboutir à une extension du périmètre de l'EPF Nord-Pas-de-Calais à l'ensemble des Hauts-de-France est proposée (Proposition 8 du rapport parlementaire).

Le rapport des sénateurs préconise à la fois «une articulation des différents outils du foncier et de l'aménagement que développent la société de projet, VNF, l'EPF et la SAFER dans le cadre du SRADDET et de la bonne mise en œuvre du projet du canal Seine Nord Europe» et de prendre exemple sur la Belgique où «pour optimiser le foncier en bord à canal et de préserver des perspectives d'implantation d'activités industrielles et logistiques fortement utilisatrices de la voie d'eau, le gouvernement flamand donne à la société du Canal Albert des possibilités de préemption dans une bande d'un kilomètre de part et d'autre du canal sur les terrains à vocation d'activité». De telles mesures limiteraient les risques de spéculations foncières aux abords des grands projets comme le CSNE en permettant la constitution de réserves foncières par VNF.

IV. GARANTIR LES POTENTIALITES DE LA ROUTE

1. CONSOLIDER LE ROLE ECONOMIQUE DU RESEAU ROUTIER

Le transport des marchandises par la route est prépondérant, voire incontournable, pour la diffusion fine au sein des territoires, pour assurer les derniers kilomètres comme pour la desserte d'espaces non connectés au ferroviaire ou au fluvial. Il ne peut y avoir d'armature logistique régionale viable sans un réseau routier approprié et adapté à l'intensité des circulations de poids lourds. Cela peut se traduire par la nécessité de réaliser des contournements utiles au fonctionnement logistique dans une logique de continuité des grands itinéraires du réseau structurant et d'améliorer la desserte des grandes polarités logistiques, en particulier celle des ports.

Dans une économie à flux tendu, certaines marchandises ne peuvent être transportées que par camion. Les logiques de transport différent selon la longueur des flux et les ruptures de charges sont dissuasives sur courtes distances. C'est

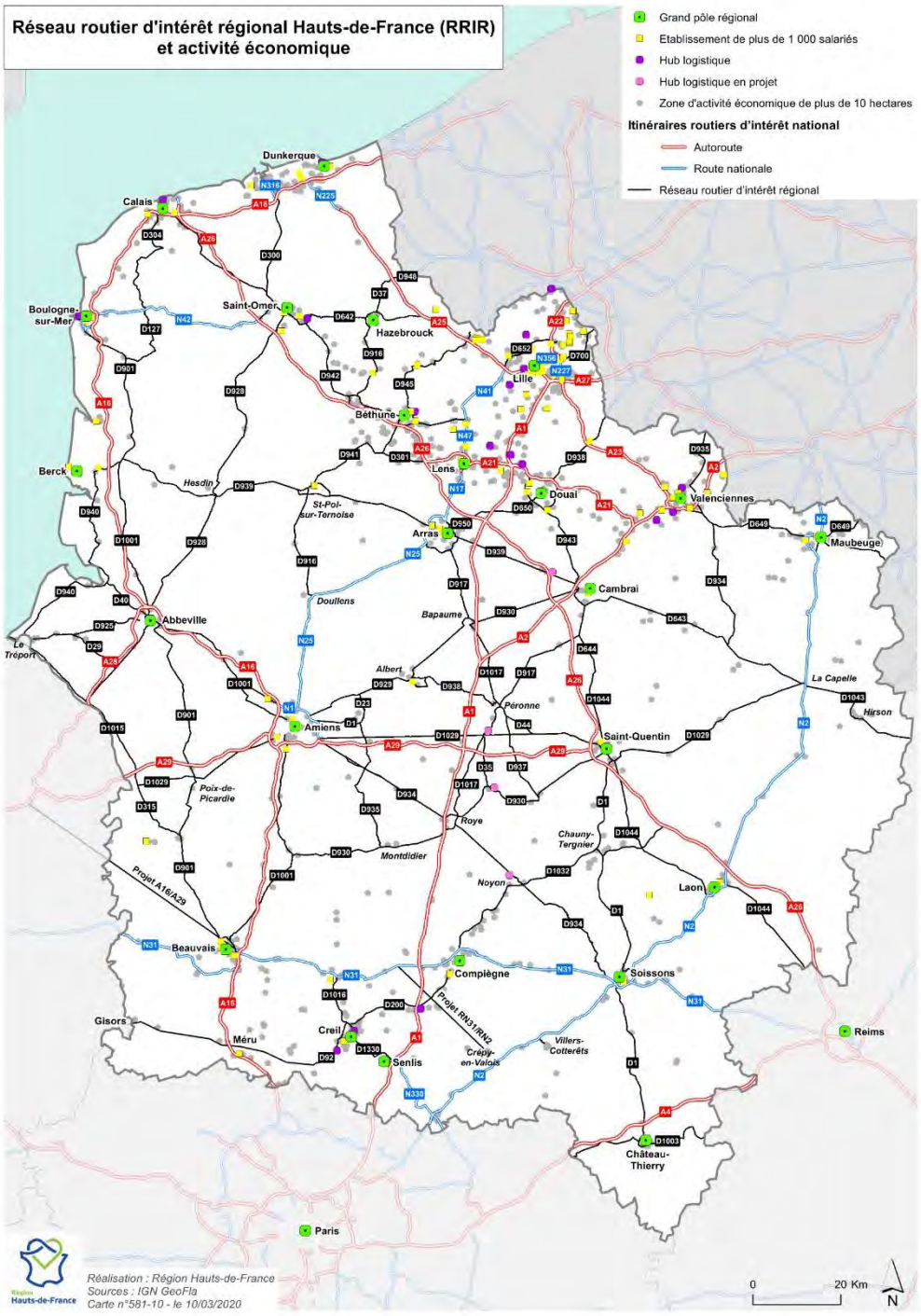
[25] Mission confiée aux Sénateurs Jérôme Bignon et René Vandierendonck qui a donné lieu en juillet 2016 à la publication du rapport «Hauts-de-France-sur-Mer : comment rendre attractive et compétitive la Porte Nord de la France ?»

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

pourquoi le réseau routier secondaire a un rôle important pour la chaîne logistique dans la mesure où il assure les liaisons avec des sites multimodaux (plates-formes ferroviaires, ports fluviaux…) et permet l'accès aux entreprises ne disposant pas de connexion directe aux infrastructures de transport alternatives. Le réseau routier permet également d'assurer le désenclavement de territoires en particulier pour la desserte de pôles économiques.

Avec près de 80% des tonnages transportés par voie routière, la région est confrontée à des problèmes de congestion et de nuisances environnementales qui nécessitent de rechercher une alternative au mode routier à chaque fois que la pertinence de l'usage d'un mode de grande capacité est avérée.

La définition d'un réseau routier d'intérêt régional contribue au renforcement de l'attractivité économique et participe à la mise en cohérence de l'offre de mobilité et de l'activité économique pour permettre aux entreprises de relier plus efficacement les grands corridors de transport et de réduire ainsi les distances et les temps de déplacement.



Carte 25 – N°581-10 - RRIR et activité économique

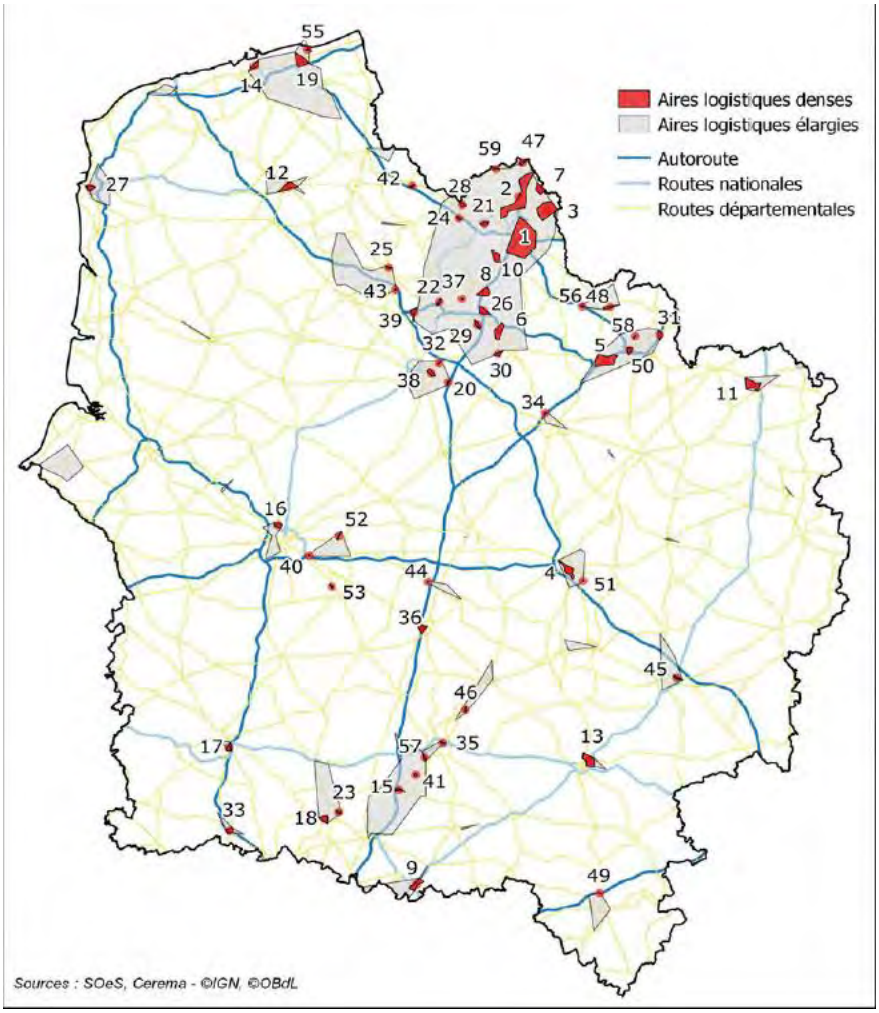
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2. ASSURER L'ACCESSIBILITE ROUTIERE DES ZONES D'ACTIVITES ET DES ENTREPRISES

Le développement économique des territoires est fortement lié aux possibilités d'implantation des entreprises. Si l'offre et la disponibilité foncière sont des critères majeurs d'attractivité, il convient également d'analyser les potentialités de dessertes routières, ferroviaires ou fluviales pour les marchandises comme l'accessibilité en transport en commun et modes doux pour les salariés. La stratégie économique doit prendre en compte les enjeux urbains pour attirer et pérenniser les entreprises tout en garantissant une bonne insertion dans leur environnement : il est indispensable que les principales zones logistiques soient connectées de la meilleure façon possible au réseau routier structurant afin de réduire les nuisances liées au trafic sur des voiries secondaires en milieu urbanisé inadaptées au trafic poids lourds.

Il s'agit donc d'une part de relier des pôles d'activités déjà existants aux réseaux routier principal et autoroutier en remédiant aux insuffisances en matière de desserte pour les implantations économiques et d'autre part, pour les projets d'extension comme les nouvelles implantations économiques de veiller à la prise en compte de :

- l'accessibilité routière pour la desserte du site et la diffusion en aval par les poids lourds et ainsi que les caractéristiques techniques de gabarit pour faciliter les manœuvres des poids lourds (possibilités de giration, stationnement…),
- des possibilités de desserte par des transports collectifs ou modes doux pour les salariés.



Carte 26 – Atlas des entrepôts et aires logistiques en France en 2015 – DATALAB Transport – Mars 2017

Les documents locaux de planification peuvent prévoir les modalités de prise en compte de la logistique en particulier en matière de desserte et veiller à la préservation d'espaces nécessaires. L'attention portée à la qualité de desserte routière et à l'amélioration de l'accessibilité permet de limiter les situations de saturation d'axes routiers peu adaptés à la densité du trafic poids lourds, les éventuels conflits d'usage entre camions et véhicules légers, tout en garantissant une meilleure accessibilité pour les salariés quel que soit leur mode de transport.

Une observation fine du développement des grandes zones logistique permet de garantir un développement équilibré des territoires en cohérence avec les capacités de desserte multimodale - et principalement routière - tout en veillant à limiter la consommation foncière. Les réflexions en matière d'implantation d'entreprises doivent s'élaborer à une échelle supra communale, dans une logique d'adaptation aux besoins de mobilités des biens et des personnes. Elles doivent prendre en considération les volumes de trafics et leur évolution prévisible au rythme de l'activité des entreprises et être intégrées dans les programmes d'amélioration ou de modernisation des réseaux d'infrastructures.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

C. VALORISER LE SYSTEME PORTUAIRE MARITIME

Les Hauts-de-France, bordés par la Mer du Nord et la Manche sur 210 km sont dotés de trois ports majeurs : le Grand Port Maritime de Dunkerque (troisième port de commerce français) et les deux ports régionaux de Calais (tourné vers le trafic transmanche) et Boulogne-sur-Mer (spécialisé dans la pêche et ses industries de transformation). La région a des relations privilégiées avec le Royaume-Uni par la route maritime la plus fréquentée au monde ou par le tunnel sous la Manche, ce dernier pouvant être considéré comme le quatrième port du littoral. Elle bénéficie ainsi de l'accès le plus court aux îles britanniques.

Les ports jouent un rôle fondamental dans l'économie régionale en créant des synergies avec l'activité locale incluses dans leur hinterland. Les ports sont un maillon clef de la chaîne logistique même si, de plus en plus, la compétition porte sur l'accessibilité terrestre sur laquelle les efforts doivent être faits pour améliorer fiabilité, compétitivité, flexibilité et qualité de l'information.

L'activité portuaire régionale s'inscrit également à l'échelle du Range Nord ou «Northern Range», façade littorale nord-ouest européenne entre Hambourg et Le Havre où les ports régionaux sont en concurrence directe avec les grands ports du nord de l'Europe (Rotterdam, Amsterdam, Hambourg ou Anvers) et, à ce jour, totalisent moins de 8% du trafic de marchandises hors conteneurs et moins de 1% du trafic conteneurisé. Pour renforcer la place des ports régionaux, il est indispensable de faciliter le gain de productivité et d'encourager la mise en œuvre d'innovations en lien avec tous les acteurs concernés.

I. MISER SUR LA COMPLEMENTARITE DES PORTS REGIONAUX

Les ports de Calais, à vocation transmanche, et de Dunkerque, aux trafics diversifiés, réalisent ensemble le quart du trafic maritime national. La complémentarité des trois ports constitue un atout dans un contexte international fortement concurrentiel, notamment face aux ports d'Europe du nord. (INSEE Analyses Hauts-de-France n°47 – Mars 2017)

Le Grand Port Maritime de Dunkerque

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), troisième port français, est un établissement public administratif, industriel et commercial, port d'Etat. Sa position centrale au cœur du triangle Londres-Paris-Bruxelles, un marché de plus de 100 millions de consommateurs et sa proximité de la métropole lilloise lui permettent de développer des activités de logistique-distribution en site portuaire. Dunkerque est un centre majeur pour la distribution des fruits et autres marchandises importées par voie maritime et pour la distribution transmanche.

Le trafic repose principalement sur les vrac solides industriels (plus de 45% du trafic), l'accueil de conteneurs, le roulier transmanche vers le Royaume-Uni, les produits agricoles et agroalimentaires… En septième position au sein du Range nord européen, le GPMD est le premier port français pour l'importation des minerais et du charbon, des fruits en conteneurs, le premier pôle de fret ferroviaire français, et le second pour les échanges avec la Grande-Bretagne. Il est par ailleurs le premier port fluvial des Hauts-de-France.

L'activité du Grand Port Maritime de Dunkerque a généré en 2017 un trafic de 50,2 Mt dont 20,6% de marchandises diverses, 20,5% de minerais et charbon, 4,7% d'autres vrac solides et 5,1% de vrac liquides. Le trafic conteneurisé atteint 373 423 EVP[26] et est amené à évoluer avec les travaux d'extension du quai Terminal des Flandres et la réalisation d'un nouveau poste à quai sur celui-ci.

Le port a pour objectif de développer les transports massifiés et les services de transport combiné. En 2017, les parts modales du fluvial et du ferroviaire atteignent respectivement 12% (soit 2,4 Mt et plus de 20 000 EVP) et 33% (soit 13 Mt), la route restant le mode prioritaire avec 46% des trafics. A ces trafics s'ajoutent ceux du terminal méthanier mis en service début 2017 où 1 Mt emprunte les canalisations.

Les services combinés concernent les axes Dunkerque-Lille-Dourges (4 convois par semaine), Dunkerque-Valenciennes (2 convois par semaine), Dunkerque-Béthune (2 convois par semaine) et Dunkerque-Bonneuil-sur-Marne (2 à 3 convois par semaine).

Le port de Boulogne-Calais

Les deux ports régionaux de Boulogne-sur-Mer et Calais ont été transférés à la Région en 2006 et leur gestion commune est confiée dans le cadre d'une délégation de service public de 50 ans, à la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) depuis juillet 2015. Celle-ci rassemble la Caisse des Dépôts, Méridiam, les CCI de Région Nord de France et de la Côte d'Opale ainsi que le Grand Port Maritime de Dunkerque.

[26] EVP = équivalent vingt pieds (mesure de conteneur)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Pour Calais, jumelé avec le port de Douvres dans le Kent, le trafic transmanche fret a retrouvé une dynamique après le démantèlement du principal camp de migrants avec une progression de plus de 4% en 2017 (soit près de 2 M de poids lourds transportés et 49 Mt). Si ce trafic n'atteint pas encore le niveau d'avant la crise migratoire, il représente près de 50% de l'activité portuaire.

Boulogne est le premier port de pêche français avec plus 30 000 tonnes de poissons débarquées. Il est labellisé pôle de compétitivité national (AQUIMER) et concentre toutes les activités de la filière produits de la mer (capture, transformation, commercialisation, distribution jusqu'à la formation et la recherche et développement).

Pour les deux sites, en 2017, l'activité commerciale est en nette progression avec pour Calais 1,34 Mt manutentionnées (matériaux de construction, produits pétroliers, sucre…) et pour Boulogne 0,66 Mt (matériaux de construction, produits d'alimentation pour bétail, trafics auxquels il faut ajouter l'expérimentation du transport de chaux vive).

Le développement des autoroutes ferroviaires, concrétisé par le redémarrage de la ligne Calais-Le Boulou et l'inauguration de la ligne Calais-Orbassano est encourageant pour le trafic de remorques non accompagnées.

L'une des priorités du port de Boulogne-Calais est, grâce à une position privilégiée sur le détroit du Pas-de-Calais, le développement du transport de fret transmanche ; ce qui nécessite une garantie de maintien de fluidité de trafic sur l'axe Calais-Douvres, celle-ci pouvant être impactée de manière plus ou moins sensible par la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.

Les ports régionaux, spécialisés dans des domaines d'activités différents sont donc complémentaires et c'est un atout majeur dans un secteur particulièrement concurrentiel. L'union des ports maritimes, et au-delà des acteurs de la filière, doit permettre de contribuer au renforcement de l'intégration logistique de la région dans les réseaux de transport nationaux et européens, en particulier par le déploiement de nouveaux services de transport bénéficiant à l'économie régionale. Les principaux enjeux sont :

- pour le port de Dunkerque, en lien avec la vaste zone industrialo-portuaire, il s'agit d'attirer de nouvelles industries intéressées par les espaces, les dessertes, le potentiel humain, le poids démographique de la région, ainsi que de développer de nouvelles lignes régulières et des escales de grands services mondiaux,
- pour le port de Calais, situé sur le détroit du Pas-de-Calais et proche de la Grande Bretagne, mais en concurrence avec Eurotunnel, il s'agit d'accompagner une demande croissante en mettant en place les capacités nécessaires pour le maintien d'un service de qualité.

Il convient de structurer un écosystème performant entre les différents acteurs pour concrétiser la coopération interportuaire qui peut s'appuyer sur le renforcement d'alliances commerciales entre les ports, les gestionnaires de réseaux et de plates-formes, les logisticiens et les chargeurs, en lien avec Norlink Ports qui regroupe aujourd'hui une vingtaine de partenaires[27] comme sur les travaux du Conseil de Coordination interportuaire de l'Axe Nord[28] en vue de construire une coopération interrégionale entre la Normandie, l'Ile-de-France, les Hauts-de-France et Grand-Est pour une stratégie partagée.

II. ELARGIR L'HINTERLAND DES PORTS MARITIMES

Le rapport prospectif Transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France adopté par la Région en juillet 2016 précise que «Le transport maritime, intra-européen comme intercontinental, devrait s'accroître dans les années à venir. La façade portuaire des Hauts-de-France dispose de nombreux atouts dont l'accès le plus court à l'Angleterre et des disponibilités foncières importantes. Néanmoins, contrairement à ses concurrents français, belges et hollandais, son hinterland est limité par l'efficience des réseaux navigables et ferroviaires existants. Pour accéder à un niveau logistique de rang européen, il est indispensable d'augmenter la performance des ports maritimes de Dunkerque, Calais et Boulogne par l'aménagement de leurs dessertes routières, ferroviaires et fluviales. Cela permettra de valoriser leur position sur les grands flux internationaux.»

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale Portuaire, orientée sur trois axes (logistique, industrie et aménagement), le GPMD a dès 2014 engagé des actions en vue de renforcer les transports massifiés, la fluidité du passage portuaire, le développement des capacités d'accueil de nouvelles activités, en particulier de niches (logistique marchandises dangereuses, conteneurs…) et, sur le plan industriel, de poursuivre le développement de la filière énergétique et de nouvelles activités industrielles orientées vers l'économie circulaire.

[27] Dont la CCI de région Hauts-de-France, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Détroit, le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe-Escaut, les CCI Grand Lille, du Grand Hainaut, de l'Oise, de l'Aisne, d'Amiens-Picardie, Artois et Côte d'Opale, Delta3 etc.

[28] Issu de la mission confiée en février 2018 au préfet de région Hauts-de-France pour formaliser une stratégie collective, il rassemble les ports maritimes, Getlink, les ports fluviaux (représentés par Norlink Ports et la Société du CSNE), les gestionnaires d'infrastructures (VNF, SNCF, DIR Nord et SANEF), la CCI de région, l'Etat, la Région et les EPCI de Boulogne, Calais et Dunkerque.

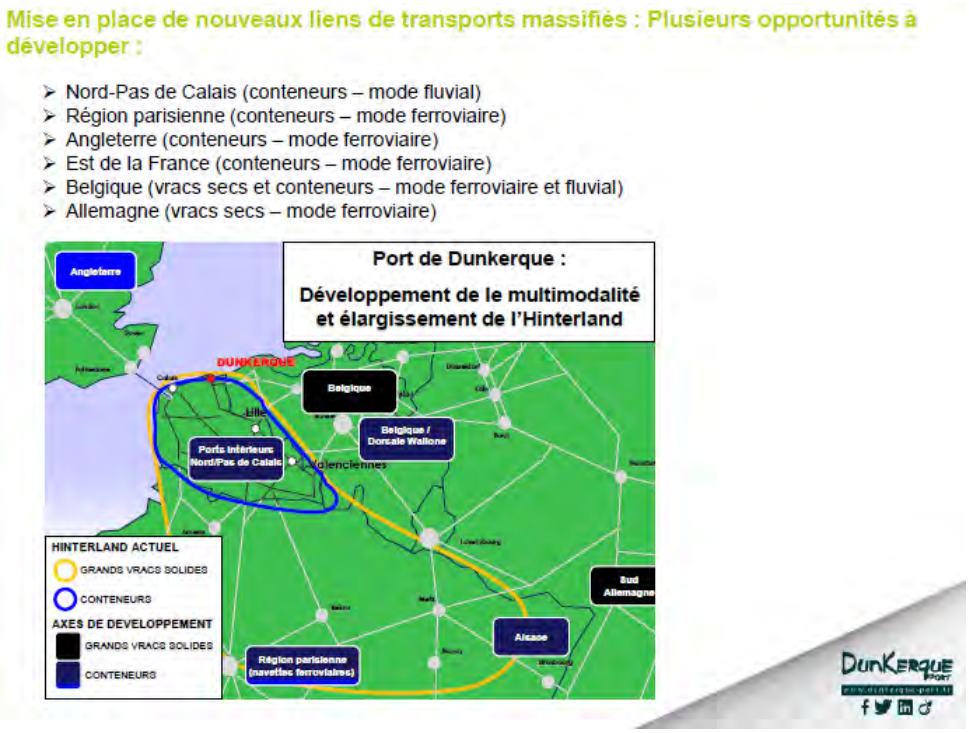
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'orientation 3 «Mettre en œuvre une stratégie portuaire durable par un hinterland élargi et un report modal renforcé» du Plan d'Aménagement et de Développement Durable Dunkerque Port se décline de la manière suivante :

- Favoriser un élargissement de l'hinterland et la complémentarité des ports régionaux et transfrontaliers grâce, d'une part au développement des échanges avec les plates-formes portuaires intérieures (solutions multimodales innovantes, mise en place de navettes fluviales et ferroviaires…) et à l'affirmation du port comme hub européen de distribution de marchandises par voie maritime à courte distance, d'autre part.
- Privilégier la massification et le report modal avec pour principal objectif de positionner le port sur les différents corridors de fret ferroviaire du RTE-T pour élargir son hinterland. Cet axe vise aussi à développer les relations avec VNF et SNCF Réseau pour soutenir le transport massifié par conteneur et optimiser l'efficacité des infrastructures.

Le projet stratégique Dunkerque CAP 2020, «dédié à l'activité conteneur, vise à doter le port de nouvelles infrastructures adaptées à la taille des plus grands porte-conteneurs transcontinentaux, à proposer des services logistiques intégrés ainsi que des pré et post-acheminements multimodaux performants». La réalisation du nouveau terminal conteneur a pour objectif de multiplier par quatre la part de cette filière dans l'activité portuaire entre 2016 et 2035 (de 7% à 28%) en augmentant considérablement les volumes traités (de 0,34 EVP à 2,5 EVP). Le port verra également sa part de marché dans le trafic conteneur du Range Nord doubler.

Il est donc indispensable de soutenir la stratégie de consolidation et d'élargissement de l'hinterland du port envisagée comme suit :



Carte 27 – Développement de la multimodalité et élargissement de l'hinterland du GPMD

La stratégie «Calais Port 2015 : bâtir aujourd'hui le port transmanche de demain», portée par la Société d'Exploitation des Ports du Détroit et soutenue par la Région et l'Union Européenne, vise à doubler les capacités du port grâce à la création d'un nouveau bassin permettant ainsi au port de consolider sa position de maillon essentiel pour les échanges commerciaux européens au sein du RTE-T. L'amélioration des équipements ferroviaires doit offrir de nouvelles opportunités de report modal pour le trafic combiné et les autoroutes ferroviaires et la construction de terre-pleins en arrière des postes RoRo[29] permet d'encourager le développement de nouvelles lignes de remorques non-accompagnées vers le Royaume-Uni, la Mer du Nord et la Baltique.

Pour accompagner ces évolutions, après la modernisation de la ligne ferroviaire Calais-Dunkerque, il convient de travailler à l'amélioration de la circulation des trains de marchandises vers le port de Calais.

[29] RoRo = Roll on / Roll off – Technique de manutention depuis une rampe adaptée au transport de conteneurs

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

III. CONSOLIDER LES FLUX TRANSMANCHE DANS LA PERSPECTIVE DU BREXIT

La place des Hauts-de-France dans le trafic transmanche

Le trafic de transit de la région vers le Royaume-Uni est dense et se concentre majoritairement sur le Calaisis (port et tunnel). Le transport de fret par le tunnel sous la Manche est en hausse constante avec, en 2017, plus de 1,6 millions de poids lourds transportés par navettes dans les deux sens et 2 012 trains opérés par les entreprises ferroviaires (1,20 Mt transportées). Depuis le 1er janvier 2018, près de 1,41 millions de camions ont traversé la Manche avec le Shuttle Freight.

Selon l'étude menée par Ernst & Young sur les «Retombées économiques du Tunnel sous la Manche dans l'UE» en juin 2018, «Plusieurs secteurs industriels clés dépendent du Tunnel sous la Manche pour obtenir un accès fiable et rapide aux marchés, depuis les secteurs automobile et pharmaceutique jusqu'à l'agroalimentaire, alors que les marchandises acheminées vers le marché britannique proviennent de France ou de plus loin, comme la Turquie. […] Le Brexit sera certainement synonyme d'un bouleversement des relations économiques et politiques entre le Royaume-Uni et l'UE mais le Tunnel sous la Manche conservera un rôle clé de facilitateur des liens économiques et culturels entre les deux». Cette étude confirme le rôle du tunnel sous la Manche dans le processus «juste-à-temps», «juste en séquence» en tant qu'infrastructure de transport sécurisée, fiable, rapide et ponctuelle pour optimiser les chaînes d'approvisionnement et maintenir les entreprises dans un système concurrentiel.

En ce qui concerne les autres sites générateurs de flux, l'activité fret transmanche est également en progression pour le port de Calais avec près de 2 millions de camions et 49,2 Mt transportées en 2017, toutefois, corrélativement à la hausse du trafic dans le lien fixe transmanche, la part de marché maritime n'atteint plus que 47%. Le port de Dunkerque est, quant à lui, le second port français après Calais pour les échanges avec le Royaume-Uni et le terminal du Port Ouest a enregistré un trafic de 0,57 millions de poids lourds.

Les impacts potentiels du Brexit pour la région

Le 29 mars 2019, le Royaume Uni sortira de l'Union Européenne, ce qui risque de peser fortement sur la fluidité du trafic en l'absence d'accord (Hard Brexit), seront en effet rétablis :

- Des contrôles sanitaires et phytosanitaires pour les animaux vivants et les produits d'origine animale et végétale ce qui nécessite des installations spécifiques et du personnel dédié. Le nombre de lots à contrôler peut atteindre 970 000 par an à Calais et Dunkerque.
- Des contrôles douaniers sur les personnes et les biens empruntant les ports ou le lien fixe transmanche. Sarah Louadi (European Policy Manager de la FTA - Freight Transport Association) estime que «deux minutes d'attentes supplémentaires à Douvres ou Calais, c'est 27 kilomètres de bouchons assurés».
- D'éventuels droits de douane : les marchandises en provenance du Royaume-Uni seraient taxées en fonction du Tarif Douanier Commun (TDC) de l'Union européenne, soit de la même manière que celles en provenance des Pays tiers, qui n'ont pas signé d'accord de libre-échange avec l'UE.

Les Hauts-de-France sont la région la plus impactée par le Brexit, d'où la nécessité de rester vigilant afin de limiter les risques potentiels et tirer profit de toutes les opportunités en matière d'aménagement de sites logistiques, de création d'emplois et de développement de prestations logistiques liées aux ruptures engendrées par la nouvelle frontière. Le port de Calais, contrairement au port de Douvres, dont le développement est arrivé à terme, dispose d'importantes réserves foncières, ce qui est un atout majeur dans la perspective d'un hard Brexit.

Le Conseil de coordination interportuaire mis en place suite à la mission sur la coopération interportuaire de l'axe Nord (confiée au Préfet de la région Hauts-de-France en février 2018) souligne plusieurs défis à relever pour améliorer la fluidité et la sécurité des trafics dont la nécessité de prévoir la dématérialisation et les moyens techniques adaptés pour une gestion rapide des flux et l'intérêt pour les ports régionaux de «se positionner en tant que ports techniques qui favorisent la fluidité des flux et commerciaux avec des offres logistiques pertinentes sur les bases arrières des liaisons transmanche[30]».

La création d'installations et de locaux dédiés nécessite des financements complémentaires, ce qui impactera sensiblement les collectivités et entreprises. Dans cette perspective, des solutions mutualisées sont d'ores et déjà recherchées comme, par exemple, sur la zone de la Turquerie à Calais, où une implantation commune proposera à terme vingt-deux quais pour les contrôles vétérinaires et phytosanitaires et une station animalière.

Le Brexit pourrait donc modifier fortement les schémas logistiques de part et d'autre du détroit avec des délais de livraisons plus longs, des besoins d'entreposage et des coûts supplémentaires. La compétitivité des ports au niveau européen peut également être impactée par la durée des contrôles, même si les trois ports sont déjà dotés de moyens de contrôle des marchandises en provenance de pays tiers à l'Union Européenne. L'enjeu, selon l'union des entreprises de transport et logistique TLF, est «d'adapter les moyens au volume des procédures douanières à traiter et de chercher

[30] Comité de Pilotage du conseil de coordination interportuaire du 10 avril 2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

une automatisation maximale de ces contrôles». L'une des solutions pour les entreprises est de solliciter une certification OEA (Opérateur Economique Agréé) qui permette d'accélérer les procédures de dédouanement. Les Douanes travaillent sur le développement d'un logiciel gratuit de dématérialisation de celles-ci.

Par ailleurs, le déploiement d'un Cargo Community System (CCS) unique répondrait aux besoins de fluidité, de sécurité et de traçabilité de la marchandise pour les professionnels et les administrations (Douane, Grand Port Maritime, services vétérinaires et phytosanitaires) et permettrait de fluidifier la circulation des marchandises destinées à être importées, exportées ou transbordées : c'est un guichet unique pour les entreprises qui facilite leurs démarches auprès des autorités administratives, il organise, pilote et sécurise l'ensemble des processus de la supply chain et intègre en temps réel les prévisions, annonces, réalisations et contrôles du passage des marchandises tant à l'entrée qu'à la sortie. C'est donc un atout majeur pour le maintien des trafics transmanche, même en cas de renforcement de contrôles aux frontières.

Les perspectives d'évolution du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE)

L'Union Européenne a annoncé le 1er août 2018 des modifications dans le tracé du corridor mer du Nord-Méditerranée par l'ajout de liaisons entre les ports irlandais de Dublin et Cork et les ports de Zeebrugge, Anvers et Rotterdam sans passer par les ports français. Hors, plus de 80% du transport maritime entre l'Irlande et l'Europe se fait aujourd'hui autour de lignes régulières et de lignes feedering[31] et la majeure partie des liaisons se situe sur l'axe maritime Dublin-Holyhead (Pays de Galles) puis routier vers Douvres et le continent. Selon le Central Statistical Office Ireland près de 70% des marchandises en roulier entre l'Irlande et le Royaume Uni transitent par l'Irlande du Nord et empruntent les lignes maritimes les plus courtes : le trajet Dublin-Holyhead-Douvres ou Folkestone-Calais est de 14h en moyenne, durée doublée pour la route maritime longue vers les ports belges et néerlandais.

Suite aux négociations menées par la Région et le gouvernement français, les commissions Transports et Industrie-Energie du Parlement européen ont voté le 22 novembre 2018 le nouveau Mécanisme d'Interconnexion européen (MIE), principal programme de financement européen pour les infrastructures de transports, énergie et télécommunications. La Présidente de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement Européen précise que cette décision entérine «l'ajout de nouvelles liaisons pour les ports de Calais et Dunkerque dans le corridor RTE-T Mer du Nord-Méditerranée […] créant de ce fait des liaisons directes entre les ports irlandais et français, enjeu crucial dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union». Elle précise que «les projets sur le maritime, ferroviaire et fluvial bénéficieront de taux de co-financement plus élevés, 50% au lieu du taux standard de 30%, enfin un signal concret en lien avec l'objectif climatique du programme MIE et la sortie du tout routier». Cette proposition devra être délibérée par le Parlement Européen en séance plénière d'ici début 2019.

Vers une nouvelle organisation des instances ?

Lors du Conseil interministériel de la mer du 15 novembre 2018, le Premier ministre Edouard Philippe a annoncé qu'en raison de l'importance de l'axe nord, premier point de passage européen entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni, un "conseil de coordination interportuaire" associant les ports et Eurotunnel serait mis en place afin que les structures portuaires "travaillent mieux ensemble" dans l'objectif de disposer d'une "instance de dialogue constante entre les ports sur la sécurité et les systèmes de suivi des marchandises".

D. DEVELOPPER LES OUTILS ET SERVICES POUR INCITER AU REPORT MODAL

I. CONSOLIDER LE RESEAU DES PLATES-FORMES MULTIMODALES

1. FAVORISER LA COMPLETUDE DU RESEAU ET LA MUTUALISATION DES INSTALLATIONS MULTIMODALES

Les propositions issues du rapport parlementaire «Hauts-de-France-sur-Mer : comment rendre attractive et compétitive la Porte Nord de la France» soulignent l'intérêt d'élaborer «un schéma directeur de développement des plates-formes portuaires et logistiques […] dans le but d'objectiver les investissements envisagés, de mettre en cohérence les différents projets en cours de définition et de veiller à la cohérence de leur phasage de réalisation.»

De plus, suite à la mission sur la coopération inter-portuaire de l'axe Nord confiée en février 2018 par le gouvernement à Michel Lalande, préfet de Région, un conseil de coordination a été mis en place avec pour missions de formaliser la stratégie collective de développement, d'investissement et de promotion des ports de l'axe Nord.

[31] Action de transbordement entre grands navires de lignes ou navires-mères qui font escale dans les grands ports et petits navires ou feeders qui acheminent les marchandises vers des ports plus petites et assurent des rotations de courte distance complémentaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Plusieurs sites présentent un intérêt majeur au regard de leur positionnement sur les grands corridors fret et forment une offre régionale multimodale (ports maritimes de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, ports fluviaux de Lille, Béthune et Valenciennes, plateforme de Dourges) qu'il est nécessaire de mutualiser voire de compléter par d'autres lieux qui sont d'ores et déjà identifiés compte tenu d'un équipement en infrastructures (quais, triage, foncier…) associé à une proximité avec les grands chargeurs, marchés et bassins de population. Il s'agit des sites ferroviaires de Somain, Longueau, Tergnier, des ports et quais fluviaux de Pont-Sainte-Maxence, Harnes, Arques, Languevoisin-Quiquery, Nogent-sur-Oise, Saint-Leu-d'Esserent, Guarbecque, Noyon, Longueil-Sainte-Marie, Marquion, Douai…

D'autres sites, dont les plates-formes du Canal Seine-Nord Europe sont en cours de réflexion en vue de développement et calibrage. L'enjeu est d'identifier les potentialités de l'ensemble des sites pour assurer leur complémentarité, en particulier en termes de services (entreposage, réparation, entretien véhicules et caisses mobiles, sécurité, bassins de virement, zones de stationnement…) pour garantir une mise en réseau efficace : «il ne s'agit pas seulement de déployer des plates-formes logistiques mais également des aménagements permettant l'implantation de projets industriels créateurs d'emplois et de valeur ajoutée pour le territoire. L'objectif est de faire en sorte que la Région soit celle où on s'arrête et on produit, pas simplement celle où l'on passe».

Il convient à cet effet de hiérarchiser l'ensemble des sites à enjeux (plates-formes multimodales ou ferroviaires, ports, quais, zones d'activités logistiques…) afin d'organiser le plus efficacement possible un système permettant l'accès aux modes massifiés. L'enjeu porte plus sur la montée en puissance d'un système quasi achevé et qui fonctionne que sur la multiplication de plates-formes multimodales en région. On constate l'absence de plateforme logistique importante au sud de l'Oise entre le complexe Ports de Lille-Delta 3 et l'Ile-de-France (Bonneuil ou Valenton), ce qui nécessite de conduire des réflexions sur le réemploi de friches (en particulier ferroviaires) pour le développement d'activités logistiques comme par exemple sur le site de la gare de triage de Petit-Thérain à proximité de Creil.

2. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT DES CONTENEURS PAR VOIE D'EAU

Le transport par conteneur est l'un des leviers de croissance du transport fluvial dans la mesure où il permet la massification des flux et la fluidification du passage dans les ports maritimes sans impacter la circulation sur les réseaux routiers. Les Hauts-de-France, dans l'hinterland des principaux ports conteneurs du Range Nord, disposent d'un réseau portuaire maritime et fluvial doté des équipements nécessaires au traitement des flux conteneurisés (Dunkerque, Béthune, Dourges, Lille, Valenciennes…) qui sera complété par les plates-formes du CSNE.

Actuellement, le trafic conteneur au départ de Dunkerque est essentiellement routier alors que pour Rotterdam et Anvers, plus du tiers emprunte la voie fluviale. La prédominance du transport routier est liée à une grande flexibilité et des coûts relativement bas, ce qui le rend très compétitif dans une région où les distances ports maritimes-hinterland sont courtes. Le maillage du territoire par des services massifiés de proximité participe également à la décarbonation des systèmes logistiques et à la décongestion du réseau routier.

En Hauts-de-France, trois plates-formes sont déjà positionnées sur l'activité conteneurs :

- Le site Delta 3 à Dourges où la société Lille Dourges Conteneur Terminal (LDCT) exploite un terminal de 60 hectares avec 14 voies ferrées qui a permis le traitement de 3 231 trains en 2016. Plusieurs entreprises opèrent des liaisons ferroviaires régulières tandis que de nouveaux projets de liaison sont en cours avec le Royaume-Uni, l'Europe de l'Est et la Chine.
- Lille Conteneurs Terminal (LCT) au sein du port de Lille, connecté au réseau ferroviaire sur Lille et Santes grâce à deux opérateurs principaux, offre 4,5 km de voies ferrées sur 12,5 hectares avec une vingtaine de trains par semaine.
- Le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe / Escaut a pour vocation de développer l'aménagement d'espaces économiques bord à voie d'eau et a aménagé à ce titre un terminal conteneurs Escaut Valenciennes Terminal (EVT) sur le quai public de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve d'une capacité annuelle de de 85 000 EVP, opéré par Contargo North France. En 2017, 76 000 EVP ont été manutentionnés. L'extension sud, en cours de réalisation, doublera la surface actuelle et permettra un traitement de 140 000 EVP par an.

Le renforcement et le développement de liaisons entre les plates-formes et les sites portuaires est en plein essor en région. Par exemple, Nord Ports Shuttle, association qui regroupe les terminaux conteneurs de Dunkerque, Lille et Dourges, développe de nouveaux services fluviaux entre Dunkerque et Béthune ou Valenciennes. Pour le terminal conteneurs des Flandres, «l'axe fluvial Dunkerque-Dourges permet d'offrir aux chargeurs de cette très importante zone logistique un service fluide, rapide et parfaitement cadencé avec les principales lignes régulières qui escalent en direct au terminal».

On peut également signaler que depuis l'abolition des quotas sucriers en Europe en octobre 2017, la production de sucre régionale et, par là-même, le développement des activités d'exportation sont en augmentation avec pour la société Téréos (second producteur mondial de sucre) une production en hausse de plus de 30 % sur un an. Pour accompagner cette croissance et conquérir de nouveaux marchés à l'international, l'entreprise s'est dotée d'un centre logistique export à Escaudœuvres et cette installation est désormais le premier site national d'empotage avec une capacité d'ensachage de 1 700 tonnes et de chargement de 70 conteneurs par jour. Les conteneurs chargés sont acheminés par route

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

jusqu'au port intérieur de Valenciennes puis transbordés sur des barges fluviales à destination d'Anvers et de Dunkerque.

II. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

Pour le gouvernement, «le fret ferroviaire représente un levier essentiel pour le dynamisme économique de notre pays et pour une mobilité propre, un seul train de fret représentant 50 camions en moins sur les routes. Pourtant, le fret ferroviaire est aujourd'hui en mauvaise situation, sa part modale ayant été divisée par deux depuis 1990, au profit de la route[32]». Il convient donc aujourd'hui d'en assurer la croissance et d'amplifier le report modal.

1. OPTIMISER LES SILLONS FRET ET AUGMENTER LA CAPACITE DU RESEAU

Le réseau ferroviaire est un levier majeur pour le développement portuaire et le transport combiné mais les utilisateurs potentiels et les ports ont besoin de visibilité à moyen terme sur la capacité ferroviaire disponible. Actuellement, seules les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés (opérateurs de transport combiné de marchandises, personnes publiques organisant un service de transport de fret sur le RFN et collectivités publiques pour leurs propres besoins) peuvent réserver des sillons à SNCF Réseau, qui doit connaître les besoins pour les intégrer le plus en amont possible dans la répartition capacitaire. Le processus d'attribution des sillons impose aux transporteurs de prévoir leurs demandes entre 7 et 19 mois en amont du trajet sans avoir de garantie immédiate sur la disponibilité effective. Le manque de souplesse du système ne permet donc pas aux différents opérateurs d'être réactifs quand des opportunités économiques se présentent.

Le Plan d'action pour la relance du fret ferroviaire, issu de la conférence nationale du 6 octobre 2016, souligne la nécessité d'améliorer la qualité des sillons par le développement de sillons prédéfinis adaptés aux besoins des opérateurs, une meilleure coordination avec la programmation des travaux pour limiter les modifications et annulations de réservation. Il préconise également la régulation des demandes d'adaptation des sillons et le déploiement d'un nouveau système d'information. L'un des objectifs de «faire des ports français des points d'entrée du fret européen et inscrire le mode ferroviaire dans la politique nationale portuaire» s'est traduit par des actions plus concrètes comme à Dunkerque. En effet, le PA2D du port prévoit de développer les services et infrastructures ferroviaires et d'améliorer les interfaces avec le réseau ferré national. Le GPMD s'est par ailleurs engagé dans un partenariat avec SNCF Logistics pour développer sa zone de distribution et pérenniser son référencement de grande place logistique. Le port a également engagé des démarches de réservation de sillons et développé, dès 2011, une navette ferroviaire vers Bonneuil-sur-Marne.

Dans cette optique, permettre, d'une manière plus large à Norlink Ports[33] d'accéder à la réservation de sillons, au même titre que les entreprises ferroviaires, pourrait encourager le développement de solutions de transport par voie ferrée à partir des différents sites portuaires.

La feuille de route régionale pour la filière ferroviaire, issue de la mission confiée à Philippe Vasseur par le Préfet et le Président de Région en 2017, souligne l'importance du développement du fret ferroviaire et préconise :

- L'identification d'un opérateur capable de fédérer l'ensemble des acteurs en vue de la constitution d'une offre fret compétitive, de promouvoir le système auprès des clients potentiels ainsi que de proposer le déploiement de nouvelles lignes pour développer le trafic vers les régions voisines et anticiper l'intermodalité liée au futur CSNE.
- La mise en œuvre rapide des mesures prévues par l'engagement national 2010-2020 pour le fret ferroviaire dont le développement des autoroutes ferroviaires, la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ou l'amélioration de la qualité de service.
- Le développement de la desserte fret ferroviaire grâce à la rénovation du réseau régional, le développement de nouvelles liaisons internationales comme Dourges-Londres ou Dourges-Lyon pour permettre à la région de pénétrer dans le système chinois One Belt, One Road (OBOR ou route de la soie). A titre d'exemple, depuis fin 2017, Décathlon dans le cadre de sa « Rail'volution » a lancé une liaison de Wuhan en Chine à Dourges, avec un convoi ferroviaire de 41 wagons conteneurs pour 630 000 produits. Le trajet de 10 800 km ne dure que 19 jours à travers sept frontières (41 jours par voie maritime). Les fréquences devraient passer de un train par mois à un train par semaine.

2. TIRER PARTI DE LA DIGITALISATION DU FRET

[32] Communiqué de presse du 16 avril 2018 : Le gouvernement s'engage pour la relance du fret ferroviaire

[33] Association des acteurs du transport de marchandises et des gestionnaires d'infrastructures portuaires maritimes et fluviales de la région des Hauts-de-France qui réunit la CCI de région Hauts-de-France, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD), le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe-Escaut et les CCI Grand Lille, du Grand Hainaut, de l'Oise, de l'Aisne, d'Amiens-Picardie, Artois et Côte d'Opale

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Dans un contexte de développement de la digitalisation, les exigences des clients portent sur la rapidité des livraisons pour des envois dont la taille décroit. Le fret ferroviaire, dont l'atout majeur réside dans la capacité de transport de trafics massifiés, est ainsi confronté à un challenge difficile que la digitalisation croissante peut toutefois lui permettre d'aborder de façon favorable. Il doit tirer parti de toutes les opportunités de la digitalisation et des gains possibles en matière de productivité et de qualité de service pour la clientèle : suivi des envois, informations sur l'état de la marchandise, planification rapide des transports, massification des envois, simplification de la facturation… Il doit aussi maîtriser ces nouvelles possibilités pour optimiser conjointement ses cibles commerciales et le remplissage des trains sans pénaliser les autres trafics. Ce qui suppose que la fiabilité des services soit assurée en particulier par la mise à disposition d'itinéraires alternatifs compatibles avec les exigences de la clientèle.

La digitalisation permet d'optimiser le transport de marchandises. Deux exemples en sont l'illustration :

- S'il est essentiellement dirigé vers le transport routier, le projet européen InterCor, dont l'objectif est d'interopérer les systèmes d'information des infrastructures routières et les véhicules de transport de marchandises, impacte également le fret ferroviaire, le transbordement et le report modal. Les informations en temps réel sur les trajets permettent notamment d'anticiper les flux et de limiter les temps d'attente sur les plates-formes logistiques.
- FretLink est une start-up qui a développé une application de mise en relation entre expéditeurs et transporteurs composé d'un logiciel SaaS[34] et d'une application mobile à destination des chauffeurs en vue de mutualiser les envois et d'exploiter les retours à vide pour en faire bénéficier tous les acteurs :
    - ✓ Pour les transporteurs, il s'agit de préciser les capacités de transport disponibles afin de recevoir des ordres de transport au juste prix, ce qui permet d'augmenter la rentabilité des trajets et de pérenniser l'activité.
    - ✓ Les expéditeurs précisent les caractéristiques de leurs besoins afin qu'un transporteur adapté puisse les prendre en charge. Ils peuvent suivre en temps réel l'acheminement des marchandises.

3. ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES AUTOROUTES FERROVIAIRES

Les différents corridors de marchandises traversant la région contribuent à une saturation du réseau routier. Dans un contexte de prédominance du mode routier et face aux défis de la transition énergétique, les autoroutes ferroviaires constituent une alternative performante au transport routier longue distance et un enjeu majeur des politiques de transport. En acheminant, sur le réseau ferré existant, des ensembles routiers et des semi-remorques sur des wagons spéciaux, elles renforcent les possibilités de transport combiné rail-route. Le développement de services d'autoroutes ferroviaires permet en outre de diminuer les émissions de GES issues du fret routier, et donc d'organiser le territoire régional de manière efficace en termes de mobilité durable des marchandises

Les états européens développent les services d'autoroutes ferroviaires pour assurer en particulier le transit d'une partie du transport de fret routier entre l'Europe du sud et du nord en connexion avec les grands corridors de fret situés au nord de l'Europe. Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) «Services d'autoroute ferroviaire/ferroutage sur l'axe Atlantique» a par ailleurs été lancé en avril 2018, pour le développement d'une autoroute ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Le projet axe Atlantique est complémentaire au réseau d'autoroutes ferroviaires actuel, il est essentiel pour le développement durable des échanges de marchandises et le report modal, à l'image de l'autoroute ferroviaire de l'Est (Luxembourg/Perpignan). C'est également un enjeu majeur pour la région qui doit accueillir le terminal nord. La ligne reliera le nord-ouest de l'Espagne au nord de la France. A ce jour, les sites et le niveau de service proposé restent à définir.

La région est desservie par plusieurs services :

- De Calais au Boulou depuis 2016 (1 500 km).
- De Calais à Orbassano (1 150 km) inaugurée en novembre 2018 avec cinq allers et retours par semaine et d'ici 2020 deux allers et retours quotidiens.
- A ces autoroutes ferroviaires s'ajoute le service transmanche entre Coquelles et Folkestone (50 km) grâce au lien fixe depuis 1994.

[34] SaaS = Software as a service ou logiciel en tant que service ou tout type de logiciel ou d'application mis en place par un fournisseur à distance pour être utilisée via internet. Le service hébergé loué au mois ou à l'usage avec des mises à jour automatiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

III. OPTIMISER ET PROMOUVOIR L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES NOUVEAUX SERVICES

1. INITIER DE NOUVEAUX MODES DE GOUVERNANCE DES INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES

Les ports intérieurs sont des éléments essentiels du développement du trafic fluvial et les possibilités de liaison au Grand Port maritime de Dunkerque via le canal à grand gabarit en font des maillons importants du système de transport. Connectés au réseau routier, voire pour une part au réseau ferroviaire, ils sont en mesure de favoriser l'interconnexion entre les modes massifiés et l'intégration du transport fluvial dans la chaîne logistique.

L'article 22 de la loi NOTRe prévoit que la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du Département peuvent être transférés aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures à compter du 1er janvier 2017. Plusieurs modalités de gouvernance et de réalisation peuvent ainsi être envisagées pour les ports publics :

- Société Publique Locale (SPL) ou société publique Locale d'Aménagement (SPLA) à dominante publique
- Société d'Economie Mixte (SEM) ou Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP) combinant public et privé : la loi NOTRe permet à un syndicat mixte incluant un établissement public de l'Etat disposant d'un domaine public fluvial de créer une SEMOP (CGCT – Article L1541-1).
- Société ou groupement de société à dominante privée.

Si la constitution d'un syndicat mixte ouvert associant VNF apporte de nombreuses réponses aux enjeux portuaires (foncier, capacité d'investissement, vision partagée des acteurs, mobilisation des financements, partage des risques publics-privés), d'autres formes de gouvernance sont offertes aux collectivités. Il convient donc d'apprécier la création de structures de gouvernance au cas par cas en prenant en compte la typologie des situations et la volonté de l'échelon local.

Le trafic fluvial des Hauts-de-France concerne essentiellement les ports publics concédés et les quais VNF bénéficiant d'une autorisation. Les principaux ports intérieurs publics sont les Ports de Lille (7 sites), Valenciennes (5 sites), Béthune, Harnes, Arques, de Douai, Guarbecques, Longueil Sainte-Marie, Nogent-sur-Oise, Noyon, Pont-Sainte-Maxence, Saint-Leu-d'Esserent et de Languevoisin-Quiquery. Ils sont majoritairement concédés aux Chambres de Commerce et d'Industrie. Cependant, de nombreuses conventions signées dans les années 1960 arrivent à échéance ; ce qui peut limiter le développement de nouvelles activités en fin de contrat avec le ralentissement des investissements pour rendre la concession sans engagement, sans amortissement en cours et avec une trésorerie positive. Voies Navigables de France souligne les faiblesses du système concessif où les concessions ont été modifiées par de nombreux avenants sans prise en compte de l'évolution de la législation depuis 50 ans avec un autofinancement des ports insuffisant et une implication faible des collectivités territoriales qui interviennent sur les accès routiers et sur l'aménagement du territoire. Le système reste ainsi fermé, sans vision multimodale et peu ouvert aux opérateurs privés.

De plus, en région, trois ports sont gérés par des syndicats mixtes associant plusieurs collectivités (Delta 3, Longueil-Sainte-Marie et Valenciennes) et, dans une optique de fonctionnement similaire, VNF en tant qu'autorité concédante, envisage la création de Syndicats Mixtes Ouverts (SMO) en charge de l'aménagement, de la gestion et de l'exploitation des ports publics sur les différents axes pour répondre aux enjeux de compétitivité des plates-formes intérieures et au développement du transport fluvial grâce à une meilleure synergie entre les acteurs et la concentration des moyens financiers. Des démarches sont engagées en ce sens sur l'axe Artois autour des sites de Béthune-Beuvry-Essars, Douvrin et Guarbecque.

La constitution de structures de gouvernance élargies à différents acteurs (CCI, collectivités publiques, VNF…) avec un pouvoir d'autorité concédante permet de développer une vision stratégique, d'intégrer les ports dans les choix d'aménagement locaux et régionaux, de favoriser la gestion multi-sites et d'ouvrir des opportunités de constitution de réserves foncières. Dans une telle configuration, l'association d'acteurs, ouverte aux industriels et intégrateurs logistiques, permet une capacité d'investissements plus importante et offre une visibilité renforcée, indispensable pour maximiser les possibilités de financements européens, attirer les investisseurs et les générateurs de trafic et d'emplois. Elle favorise également le développement de partenariats aux différentes échelles régionale, interrégionale ou transfrontalière en garantissant une vision stratégique, en permettant de renforcer la pertinence et la complémentarité de l'offre et en assurant la mobilisation du foncier pour les activités créatrices de ressources, le développement des ports et du transport fluvial.

Ces réflexions sur la gouvernance des plates-formes fluviales pourront être étendues à la plateforme ferroviaire du sud des Hauts-de-France mentionnée plus haut ainsi qu'aux capillaires fret.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

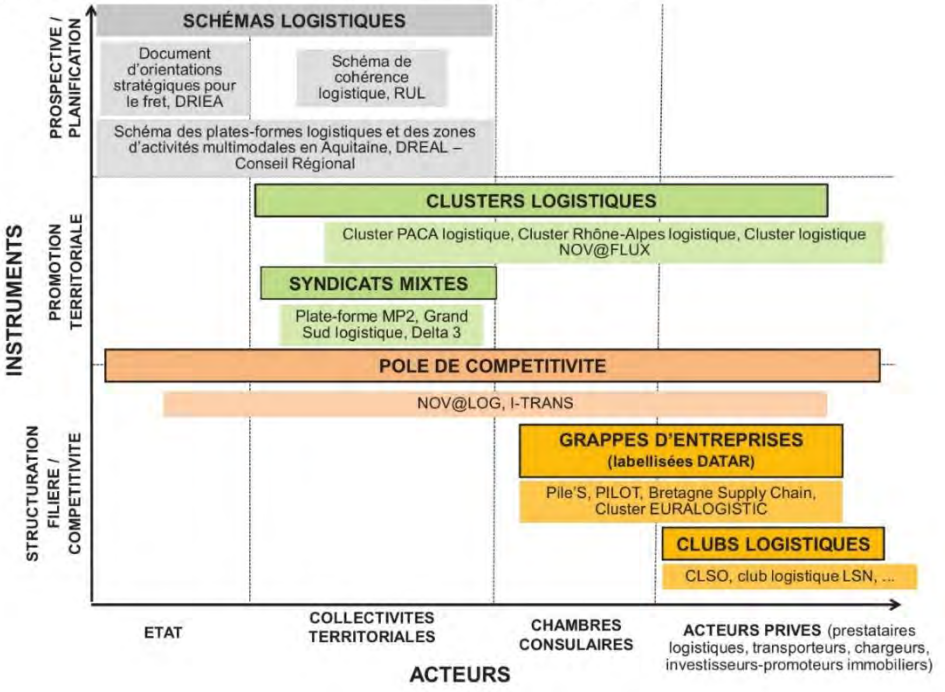
2. PARTICIPER A L'ANIMATION DE LA GOUVERNANCE DE LA LOGISTIQUE

Les implantations logistiques sont étroitement liées à des enjeux territoriaux majeurs et elles impliquent de nombreux acteurs publics et privés à des échelles géographiques variables avec une multiplicité d'échelons institutionnels à l'origine d'une certaine dissolution des compétences. En effet, le développement logistique est porteur d'enjeux en termes d'acceptabilité sociale, d'aménagement du territoire et de développement durable, en particulier en matière de :

- Gestion foncière avec des sites fortement consommateurs d'espace et une multiplication d'entrepôts, favorisée par l'obsolescence rapide des bâtiments.
- Développement économique dans la mesure où la logistique est à la fois source d'emplois et de recettes fiscales pour les territoires mais aussi de problèmes d'accessibilité spatiale pour une main d'œuvre souvent peu qualifiée.
- Lutte contre les nuisances comme le bruit lié au transport et aux opérations de manutention, les émissions polluantes ou la surconsommation foncière…

La gouvernance territoriale de la logistique doit être mixte avec, au-delà des intérêts publics locaux, la prise en compte de ceux des usagers des sites (chargeurs, prestataires…) et des stratégies des promoteurs-investisseurs. Plusieurs types d'instruments de gouvernance territoriale peuvent être mobilisés par les acteurs locaux tels que des outils de prospective et de planification, de promotion territoriale de la logistique ou encore ceux qui relèvent de la structuration de la filière et de compétitivité du secteur.

Figure 3. Structures et instruments de la gouvernance territoriale logistique



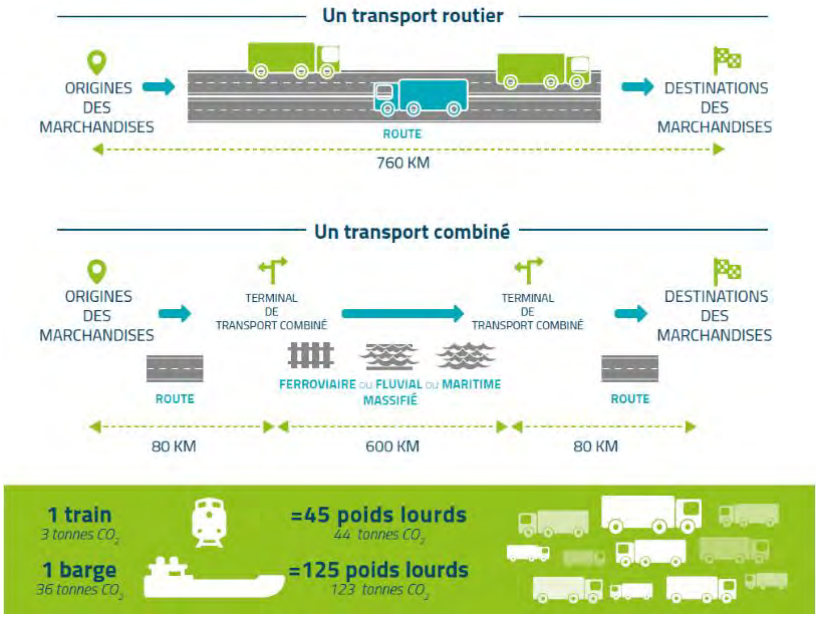
Sophie Masson – La gouvernance territoriale de la production des espaces logistiques : enjeux, rôle des innovations territoriales et limites – Réflexions à partir de l'exemple français – Janvier 2017

La Stratégie Nationale France Logistique 2025 préconise l'instauration et l'animation d'une gouvernance intégrée, souple et opérationnelle associant l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs économiques, les associations et fédérations de professionnels et les acteurs sociaux. L'objectif principal est d'engager une organisation de filière en proposant aux acteurs de la logistique d'installer un comité de filière pour favoriser la mise en réseau, en lien avec un Haut Conseil de la logistique chargé du suivi de la stratégie nationale, en incitant au dialogue interbranches pour encourager la croissance de l'emploi et la montée en compétence et en mettant en place des outils d'observation fixant des indicateurs de performance et précisant les sources de données.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. ACCOMPAGNER LES ACTIONS EN FAVEUR DU REPORT MODAL ET DE LA MASSIFICATION

Le transport routier de fret demeure aujourd'hui le mode dominant, surtout sur de courtes distances, et les possibilités de report modal restent encore méconnues alors que le transport intermodal représente une solution logistique sobre en énergie et pertinent sur longue distance.



Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Il convient de définir une stratégie régionale de soutien au report modal et à la massification des flux. Pour cela, il est indispensable de développer le partage de connaissance sur les pratiques et projets des chargeurs industriels en matière de logistique afin de répondre aux enjeux de massification pour les secteurs phares de l'économie régionale (agroalimentaire, automobile, sidérurgie, métallurgie, grande distribution, chimie…), d'identifier les besoins et d'inciter à la mutualisation des moyens par le repérage d'opportunités de massification. Il importe donc de poursuivre les initiatives en matière de promotion du transport par voie fluviale et ferroviaire.

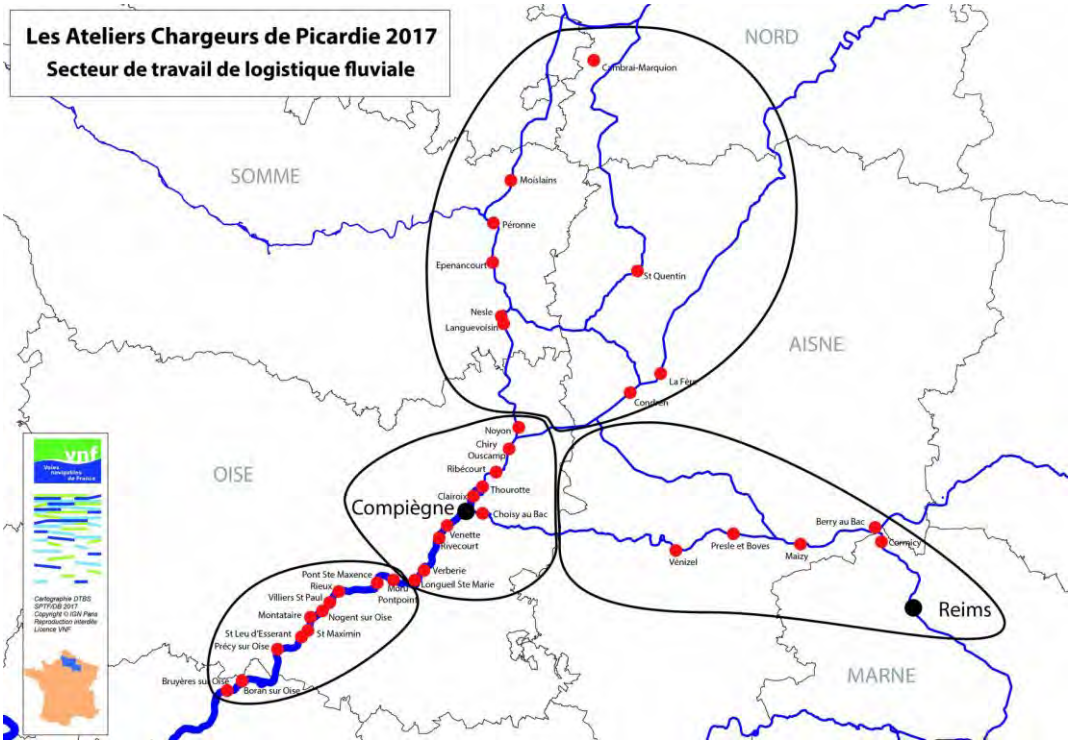
L'Association Activer des Solutions Nouvelles pour le Fret Ferroviaire en Nord de France (2A2F) réunit de nombreux acteurs et œuvre à l'impulsion d'une nouvelle dynamique régionale autour du partage de connaissances, du développement de formations adaptées pour «faire du fret ferroviaire un moteur d'attractivité et de compétitivité des territoires et construire au travers de services et de démarches innovantes le fret ferroviaire de demain».

Le Consortium Fluvial Hauts-de-France qui rassemble autour des Chambres de Commerce et d'Industrie, des collectivités territoriales (Région et Départements Nord, Pas-de-Calais, Somme et Oise, ville de Lille…) des représentants de la filière transport fluvial (Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA), les ports de Lille, le GPMD, VNF, ainsi que des privés (chargeurs utilisateurs de la voie d'eau, armateurs, logisticiens...) encourage les actions visant à soutenir et favoriser l'amélioration et la modernisation du réseau navigable et promeut le transport fluvial par la sensibilisation des acteurs voire grâce à des prêts d'honneur.

De son côté, Voies Navigables de France organise annuellement une grande rencontre ou riverdating à destination des acteurs européens du transport fluvial multimodal, la dernière ayant eu lieu le 28 novembre 2018 à Strasbourg, sur des thématiques variées telles que le Canal Seine Nord Europe, la logistique urbaine, les évolutions en matière de verdissement de la flotte… Le riverdating permet des échanges entre acteurs et le partage d'information, c'est aussi une vitrine du savoir-faire des opérateurs et l'occasion de développer des solutions adaptées aux différentes problématiques des chargeurs tout en créant des liens commerciaux entre opérateurs et transporteurs.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Différentes actions de promotion sont également menées comme l'organisation d'ateliers chargeurs en partenariat avec la Région, les CA de Creil, Compiègne, Saint-Quentin et Soissons et Voies Navigables de France. Les rencontres sont organisées sous forme d'ateliers de travail en quatre secteurs stratégiques et ont pour objectif de proposer des solutions de logistique fluviale adaptées aux entreprises locales et de renforcer la complémentarité des entreprises et des gestionnaires de quais ou de ports fluviaux.



Carte 28 – Les Ateliers Chargeurs de Picardie 2017 (VNF)

Au-delà de l'organisation de forums, il importe de favoriser tous les outils, en particulier le développement d'aides permettant de promouvoir le report modal et la massification des flux. Des mesures d'amélioration de la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire sont, par exemple, envisagées dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités avec en particulier un dispositif en faveur du fret ferroviaire «visant à prendre en charge une part des coûts de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des opérateurs de service de transport de fret, permettant de favoriser ce mode de transport par rapport à d'autres modes qui présentent des externalités négatives plus importantes, tel que le transport routier de marchandises[35]».

Pour attirer de nouveaux chargeurs vers la voie d'eau, le gouvernement souligne l'importance des dispositifs de soutien comme les plans initiés par Voies Navigables de France et dont la Commission européenne a autorisé la prolongation pour une période de 5 ans en mai 2018 :

- Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale[36] (PAMI) qui permet d'adapter l'offre de cale aux besoins de transport de marchandises en accompagnant les acteurs dans la modernisation de la flotte et la construction de nouvelles unités : des bateaux plus économes en énergie, plus sûrs et plus compétitifs. Le plan vise à l'amélioration de la performance de la flotte et l'intégration du maillon fluvial dans les chaînes logistiques et au développement de solutions innovantes.
- Le Plan d'Aide au Report Modal[37] (PARM) qui accompagne les entreprises dans leurs projets de logistique fluviale en apportant des aides à la réalisation d'études logistiques, à l'expérimentation en matière de transport fluvial ainsi que des possibilités de financement d'équipements de manutention.

En ce qui concerne l'aide à la pince permettant de financer le surcoût du transbordement des conteneurs, bénéficiant d'un accord de l'Union européenne jusqu'en 2017, les futures modalités ne sont pas encore connues et devaient être intégrées dans la Loi d'Orientation des Mobilités.

4. DEVELOPPER LES SERVICES DE CARBURANTS ALTERNATIFS

Le développement d'un réseau régional d'avitaillement en énergies propres (électrique, GNL, GNV…) est nécessaire en région. L'objectif est d'assurer le maillage du territoire en stations de ravitaillement à la fois sur les principaux sites multimodaux, les grands axes et à proximité des entreprises logistiques régionales afin de favoriser l'émergence des nouvelles motorisations pour les poids lourds.

Le biométhane carburant est un levier de réduction des émissions de CO2, les véhicules au gaz émettent peu de particules fines, d'oxydes d'azote ou de carbone et constituent une bonne alternative aux motorisations essence ou diesel.

[35] Article 26 – Projet du 27 novembre 2018
[36] Aide d'Etat SA.488804 (2017/N)
[37] Aide d'Etat SA.48332

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'ADEME a lancé en 2016, dans le cadre du Programme Investissements d'Avenir (PIA) un appel à projets « solutions intégrées de mobilité GNV » pour permettre l'émergence d'offres innovantes en matière de déploiement de stations GNV et de flottes de véhicules. Plusieurs projets régionaux ont été retenus dont :

- Pour les nouvelles stations, les projets V GAS2 sur Dourges et Calais, TOTAL GNV à Tilloy-lès-Mofflaines et INNOV'TRANSPORT AIR sur Carvin, Saint-Quentin et Aire-sur-la-Lys.
- Pour les stations existantes INNOV'TRANSPORT AIR à Lens et Amiens.

Un second appel à projet a été lancé en 2018 «GNV/bioGNV» pour développer les stations d'avitaillement ouvertes au public distribuant du GNV ou du bioGNV. Ces stations doivent être équipées pour accueillir tous les types de véhicules à condition de fonctionner au gaz naturel. Il permet de poursuivre le développement initié par le premier appel à projet en permettant à la fois une implantation à l'échelle locale des stations à destination des flottes captives d'un territoire et une disponibilité de stations pour les transporteurs de fret moyenne distance. Deux types de projets ont été retenus en Hauts-de-France :

- Le déploiement d'un nouveau modèle de location de véhicules GNV pour les professionnels par PITPOINTSoluGaz sur Laon et Beauvais.
- L'installation d'une station GNV à destination des professionnels et des particuliers à l'intersection des autoroutes A26 et A29 à Saint-Quentin.

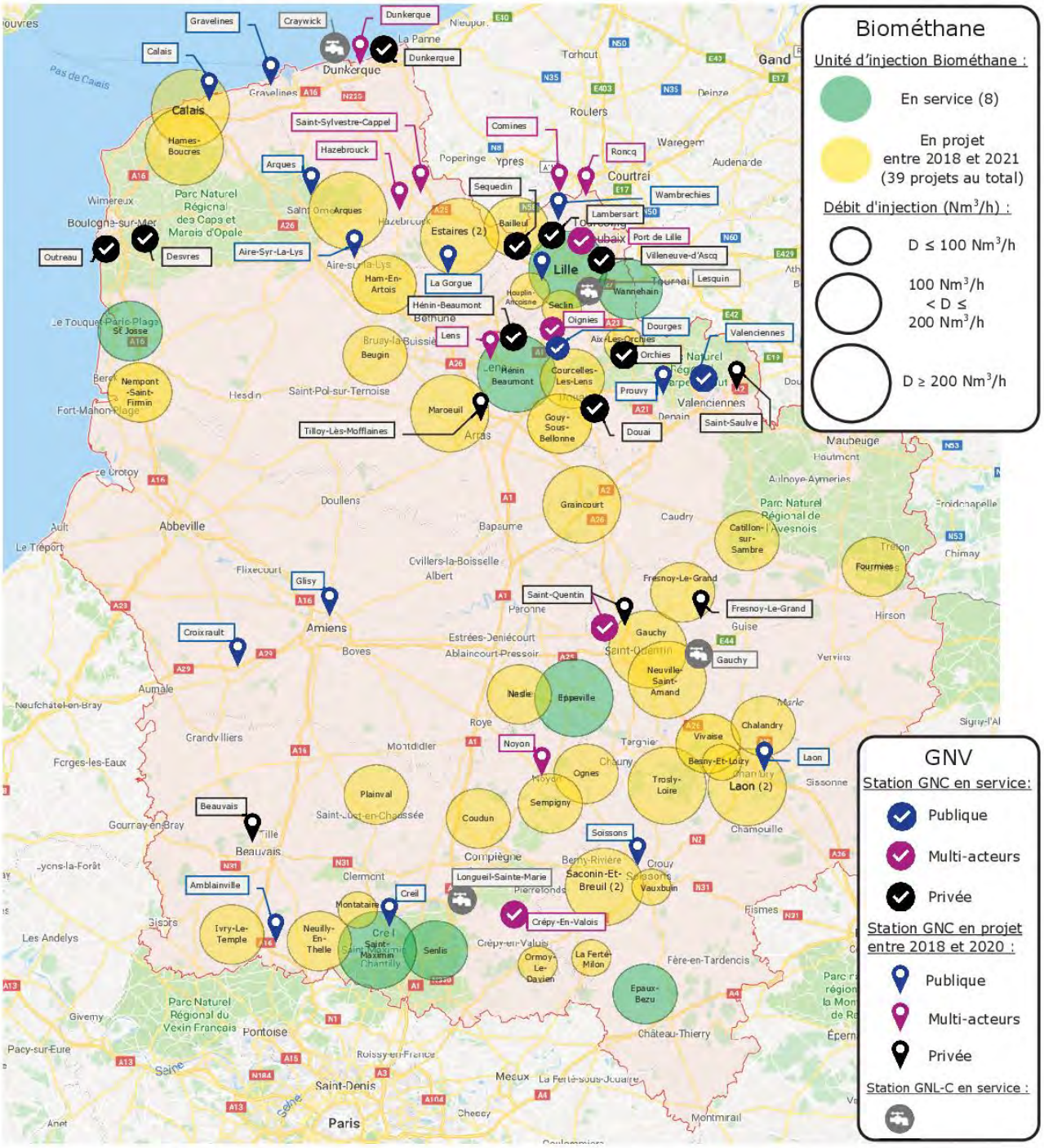
Le déploiement des points d'avitaillement GNV et bioGNV évolue très rapidement : actuellement huit stations sont ouvertes en région (Argoeuves, Crépy-en-Valois, Fretin, Hénin-Beaumont, Lens, Lesquin, Saint-Quentin et Valenciennes), huit sont en cours de réalisation pour une ouverture fin 2018-2019 (Arques, Dourges, Dunkerque, Gauchy, Glisy, Laon, Longeuil-Sainte-Marie et Tilloy-lès-Mofflaines) tandis que d'autres projets font l'objet de réflexion (Beauvais, La Sentinelle, Marq-en-Calaisis et Roye par exemple).

Sur le Port de Dunkerque, le gaz naturel liquéfié (GNL) maritime et routier enregistre des progrès notables, à la fois en matière de commandes de navires et de stations d'avitaillement. A cet effet, deux installations sont prévues : la première pour les camions citernes et la seconde pour l'approvisionnement des navires en GNL. La station-service GNL à destination du transport routier, proche de l'autoroute A16, permettra quant à elle le remplissage de 50 à 75 poids lourds par jour.

De plus, l'expérimentation et le développement de nouvelles motorisations (hybride, hydrogène, solaire…) peut permettre la mutation de la filière logistique, levier de transformation pour le secteur industriel dans le cadre de la transition énergétique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Cartographie des infrastructures GNV et BIOMETHANE en service et en projet sur le territoire de la région Hauts-de-France



En 2021, la production annuelle de biométhane injecté représentera , en Hauts-de-France, l'équivalence de la consommation de plus de **200 000 foyers*** (8% des ménages) ou de plus de **5 000 bus GNC***.

*9 430 Nm³/h injecté soit 80 millions de m³ de biométhane produit par an ce qui représente 857 GWh (Consommation de gaz d'un foyer ~ 4 200 kWh/an ; Consommation d'un bus GNC ~ 15 500 Nm³/an de GNC)

Carte 29 – Infrastructures GNV et Biométhane en service et en projet sur le territoire de la région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

5. ETUDIER LES POSSIBILITES DE CROISSANCE DU FRET AERIEN

Le transport aérien a des avantages en matière de rapidité, incontestables pour le transport de denrées périssables et des marchandises volumineuses mais qui se heurtent à des délais de pré et post-acheminement vers les aéroports, à des formalités de contrôles et à des temps d'attente au sol. Par ailleurs, son coût reste plus élevé que pour d'autres modes de transport. La part du fret avionné est globalement faible en Hauts-de-France, l'essentiel du trafic se faisant par les aéroports parisiens et essentiellement le pôle de Roissy. En 2017, les volumes transportés sont les suivants :

- Albert-Picardie : 2 371 tonnes (trafic en baisse de 50% depuis 2013).
- Lille-Lesquin : 132 t
- Paris Charles-de-Gaulle : 2 011 530 t
- Les autres aéroports ou aérodromes régionaux n'enregistrent aucun trafic fret.

Les possibilités de développement d'une activité fret en région restent limitées. Néanmoins l'aéroport d'Albert-Picardie, dispose d'atouts non négligeables dont un positionnement de carrefour au cœur de la région, des caractéristiques techniques et des disponibilités foncières en bord de piste, qui peuvent favoriser l'implantation d'activités logistiques. Au-delà de son aviation d'affaire, il a en effet vocation à développer des activités aériennes de fret autour des quatre modes de transport présents dans un rayon de 15 kms : aérien, autoroutier (A1- A2), ferroviaire (gare d'Albert en liaison avec les lignes Lille-Amiens et TGV Arras et Haute-Picardie), fluvial (Canal Seine Nord Europe). De plus, ses fonctions d'accueil du Beluga pour les échanges avec l'usine airbus Stelia Aerospace voisine peuvent être renforcées en lien avec le développement d'un cluster aéronautique, d'autant plus que la communauté de communes du Pays du Coquelicot envisage la création d'une zone d'activité.

A noter que la Région développe par ailleurs des formations spécialisées au Centre de Formation pour l'Apprentissage des MEtiers de Services Aéroportuaires (AMESA) à Nogent-sur-Oise en lien avec le leader des services portuaires spécialisé dans la manutention de fret aérien et l'assistance technique au sol, Worldwide Flight Services (WFS), afin de aux besoins de main d'œuvre, en particulier sur la plateforme de Roissy.

E. FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE POUR ASSURER LA DESSERTE DU DERNIER KILOMETRE

I. ANTICIPER LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine est un enjeu majeur pour les pouvoirs publics en charge de la mobilité, l'accessibilité et la durabilité des villes. La livraison de marchandises en milieu urbain est en pleine croissance, ce qui soulève la question de l'acheminement dans des conditions optimales des flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville, en conciliant les intérêts publics et privés, individuels et collectifs et en limitant les impacts environnementaux. La fonction logistique urbaine recouvre à la fois l'approvisionnement en biens de consommation des collectivités, des entreprises, des commerces et des particuliers, le transport de matériaux divers (construction, déchets…) et le déménagement des entreprises et des particuliers. Pour que la chaîne soit efficace, elle doit être fluide en proposant des lieux de stockage et de rupture de charge et des solutions de livraison du «dernier kilomètre» vers le client final.

1. REPONDRE AUX ENJEUX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

La logistique urbaine vise à acheminer des flux de marchandises à destination ou en provenance d'un environnement urbanisé. Elle concerne des secteurs économiques très différents dont les pratiques de livraison varient[38] :

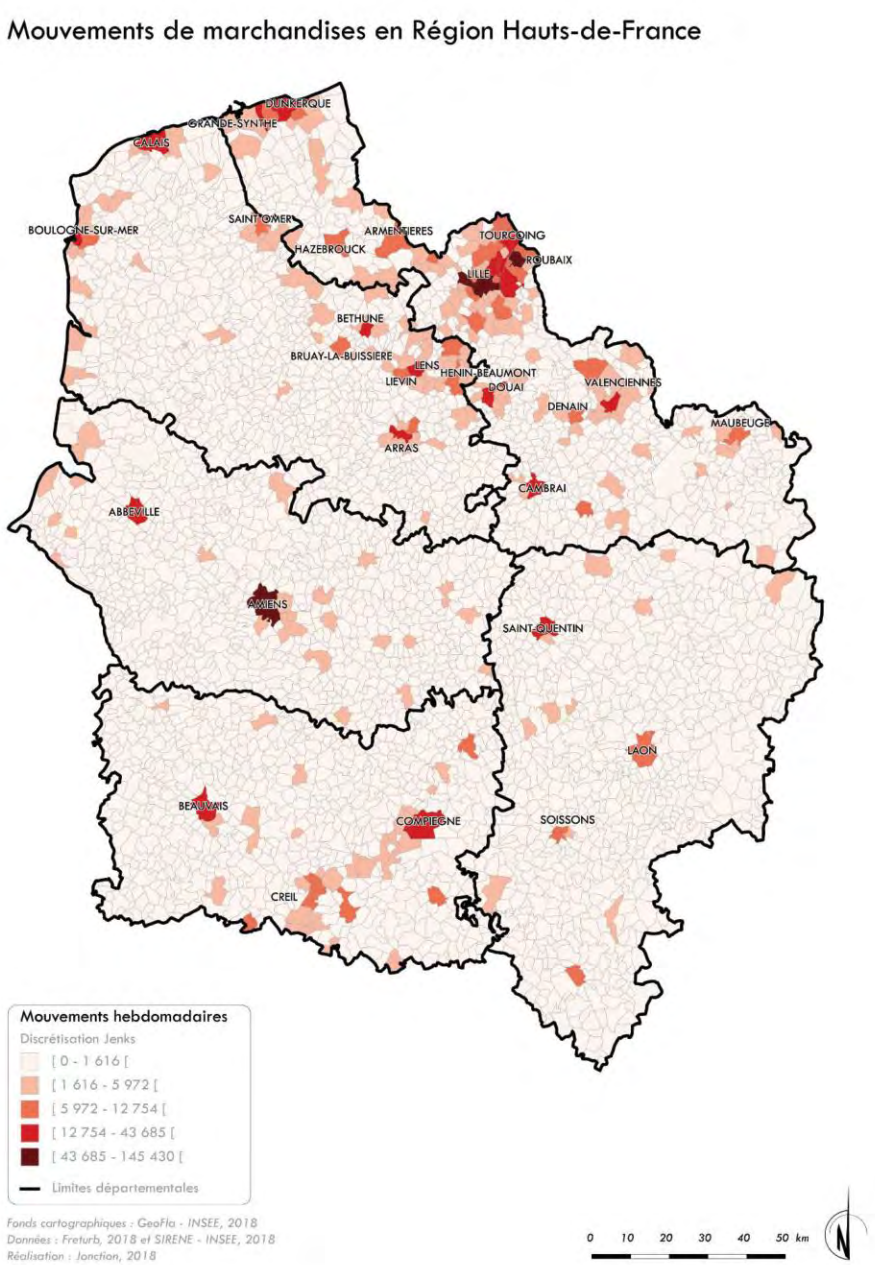
- Près du quart des livraisons concerne l'approvisionnement des petits commerces, sous forme fragmentée et selon les besoins : une grande partie des flux consiste en livraisons fréquentes de petites quantités au moyen de véhicules de capacité limitée et sans recherche d'optimisation.
- La livraison des centres commerciaux est plus massifiée, voire sous forme de palette avec des véhicules plus grands.
- Le développement des activités de messagerie et livraison express est le secteur le plus dynamique et nécessite l'organisation de tournées au départ de sites de stockage externes.
- Le transport des déchets et de matériaux divers restent peu optimisé mais représente des tonnages importants.
- En moyenne, on compte une livraison-enlèvement par jour pour 10 habitants et 15 à 20 tonnes livrées par personne et par an hors livraisons à domicile.

[38] Eléments issus des Assises Nationales de la Mobilité 2017 – Atelier Mobilités plus intermodales

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

«L'organisation logistique s'appuie sur des équipements et infrastructures liés aux territoires qui les accueillent ou qui sont traversés (ports, plates-formes, routes, voies ferrées…). Les enjeux portent sur leur intégration urbaine tout en garantissant les conditions nécessaires à leur fonctionnement sur des territoires urbains denses et étendus : accessibilité, cohabitation avec la ville/espaces tampon, franchissements, intégration paysagère et sonore des axes[39].»

L'acheminement des marchandises en ville est un phénomène contraint par un environnement dense où le coût du foncier dissuade l'implantation d'espaces de stockage tandis que les espaces de livraisons en centre-ville sont à la fois limités et soumis à des contraintes spatiales et temporelles : le milieu urbain dense se caractérise par des accès difficiles, des problèmes de congestion routière et des capacités de chargement - déchargement contraintes et souvent directement sur la voirie. Le mode de livraison reste majoritairement routier avec un coût économique important pour les entreprises et des exigences environnementales de plus en plus fortes dues au durcissement des réglementations françaises et européennes (rejets polluants, bruit, CO_2, performance énergétique…).



Carte 30 – Densité de mouvements sur la région Hauts-de-France – Freturb – Jonction, 2018

[39] Logistique urbaine – Nouveaux enjeux, nouvelles réponses – Cahiers de l'audap – avril 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DU E-COMMERCE

La généralisation de la possession d'ordinateurs, tablettes ou smartphones est à l'origine de l'expansion de l'achat en ligne et ses conséquences sur la mobilité et la congestion urbaines. Depuis une dizaine d'années, l'expansion du e-commerce a engendré une forte demande de services dédiés à la livraison et une augmentation sensible des flux de marchandises dans la partie finale de la filière de distribution. Les stratégies dites de «cross-canal» qui consistent à commander un produit sur internet, le faire livrer en point relais et le retourner en magasin en cas d'insatisfaction de développent.

L'une des alternatives à la livraison à domicile ou sur le lieu de travail est de multiplier les points de retrait, ce qui présente des avantages pour les entreprises qui peuvent massifier les flux de dernier kilomètre et maîtriser les coûts et pour les clients qui peuvent récupérer les commandes à des horaires adaptés à leur mode de vie. Les points relais et les consignes automatiques jouent un rôle important dans le processus de réorganisation commerciale et d'organisation logistique pour les différents acteurs et les livraisons doivent être assurées sans nuisances pour les autres activités urbaines. La multiplication des points-relais en centre-ville nécessite de définir des stratégies logistiques pour assurer les livraisons tout en limitant les nuisances pour les riverains ; ce qui implique la prise en compte des intérêts parfois divergents des acteurs (habitants, chargeurs, professionnels du transport, collectivités publiques…).

Par ailleurs, de nouvelles solutions de retrait voient le jour. Certaines enseignes ont mis en place des services de click & collect qui permettent aux cyberacheteurs de retirer les marchandises dans le magasin de leur choix. Un système de consignes automatiques se développe autour de plusieurs réseaux comme Abricolis (Monop', Leclerc, Promod ou Boulanger) et Packcity présent dans les gares, les centres commerciaux et magasins. Plus récemment, La Poste a développé la livraison en consigne automatique Pickup Station qui vise à capter les flux sur les trajets quotidiens, à proximité du domicile ou du lieu de travail (en bureau de Poste, centres villes…) et sur les grands campus.

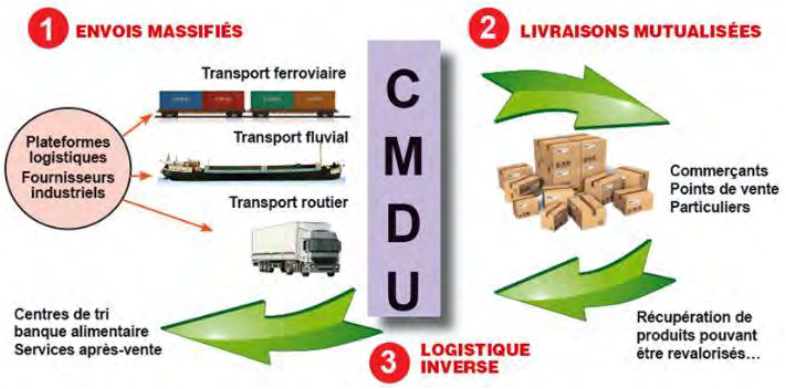
3. MUTUALISER ET OPTIMISER LA DISTRIBUTION POUR FACILITER LA GESTION DU DERNIER KILOMETRE

Pour les territoires, les enjeux d'aménagement portent également sur la massification et la gestion des flux et sur la gestion des impacts en coordination avec l'ensemble des acteurs. Le dernier kilomètre représente en effet près de 20% du coût total de la chaîne logistique avec un impact environnemental important, soit 25% des émissions de GES.

Pour fluidifier la circulation et répondre aux impératifs de livraison urbaine, plusieurs solutions sont envisageables comme la mutualisation des ressources (sites de stockage et moyens de livraison), l'optimisation des déplacements par l'évitement de retour à vide de véhicules jusqu'aux mesures réglementaires en matière de stationnement, d'horaires de livraison ou d'interdiction de circulation en centre-ville d'utilitaires de grand tonnage.

Le développement de centres de distribution

Les collectivités peuvent jouer un rôle en favorisant le développement de plates-formes ou de centres de distribution urbains, suivant des modèles de partenariat public-privé, à l'image de l'opération menée à l'initiative de Ports de Lille. Pour répondre à la problématique du transport de marchandises en centre-ville, un Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU®) a ainsi été inauguré en 2015 et propose aux entreprises un nouveau mode d'approvisionnement évitant les encombrements et la pollution liés aux camions de livraison. Ce concept développé par Ports de Lille consiste en une plateforme de services à disposition des commerçants et des transporteurs de la métropole Lilloise, avec des capacités de stockage et de réserves permettant d'intégrer des solutions de groupage-dégroupage pour les transporteurs et de mettre en place un service de reprise des emballages, cartons, plastiques pour débarrasser les surfaces commerciales. Les livraisons sont optimisées et mutualisées dans une perspective de «just in time» pour diminuer les trafics. Par ailleurs, l'adoption de véhicules de transport propres (triporteurs, véhicules électriques ou propulsés au gaz naturel comprimé) permet de répondre aux enjeux de diminution des nuisances environnementales.



Source : Ports de Lille

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Le déploiement de solutions alternatives

Afin de limiter les nuisances liées à la livraison en voiture en milieu urbain dense, il est possible d'envisager des adaptations des véhicules de livraison, en particulier par le développement des véhicules électriques ou au gaz naturel et des modes actifs tels que les vélos et cargo-cycles à assistance électrique. Des expérimentations ont également été menées par La Poste comme la livraison par drones.

La fluidification du trafic peut également être obtenue par des mesures règlementaires, portant sur les horaires de livraison par exemple.

II. VISER L'INNOVATION DANS UN ECOSYSTEME REGIONAL FACILITANT LES LIENS ENTRE LOGISTIQUE ET COMMERCE

1. S'INSCRIRE DANS LA DYNAMIQUE D'UNE REGION COMMERÇANTE

Le commerce à distance ou vente par correspondance (VPC) a été créé par les grandes entreprises textiles du nord de la France pour écouler le surstock dans les années 1960 avec des sociétés comme La Redoute, Les 3 Suisses ou Vert Baudet qui deviennent des distributeurs de prêt-à-porter et développent un système de catalogues, de centres d'appels et de services de crédit à la consommation. Le développement des technologies de l'information et de la communication a permis la transformation numérique vers la vente à distance (VAD). Les trois sociétés régionales traditionnelles figurent désormais dans le top 10 des sociétés textiles de e-commerce.

Les Hauts-de-France se placent en quatrième position des régions métropolitaines avec 187 établissements de VAD derrière l'Île-de-France (623), Auvergne-Rhône-Alpes (254) et Provence-Alpes- Côte d'Azur (252) et en seconde position derrière l'Île de France en nombre de salariés (10 377).

Pour mémoire, la dynamique «Euro Hub : une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen» du Schéma Régional de Développement Economique, de l'Innovation et de l'Internationalisation (SRDEII) régional a pour objectifs de :

- Encourager les initiatives en matière de mobilité intelligente. Plusieurs expérimentations sont développées par des chercheurs et des entreprises régionales sur la massification dans les transports, le fret intelligent et transfrontalier, les nouvelles mobilités à développer.
- Accompagner la transformation digitale des commerces grâce à la création de nouveaux services et parcours d'achat.
- Développer de nouvelles formes de commerce adaptées aux changements de comportement des acteurs (concepts de vente, services, modes de paiement, logistique…) sous la dénomination «shopping Experience» pour confirmer la position de région pionnière dans l'innovation commerciale.

2. S'APPUYER SUR UN ECOSYSTEME REGIONAL FAVORABLE A L'INNOVATION

Grâce au dynamisme du secteur commercial dans un contexte d'évolution technologique, la région a progressivement construit un écosystème propice à l'entrepreneuriat et à l'innovation avec plusieurs clusters de référence dont :

- Le pôle de compétitivité des industries du commerce (PICOM) qui rassemble à la fois des entreprises et des établissements d'enseignement supérieur et de recherche ayant pour objectif d'anticiper et de construire le commerce du futur en développant les nouvelles technologies pour les besoins de la distribution généraliste ou spécialisée et des nouvelles formes de commerce. Le pôle intervient sur la veille et prospective, l'élaboration de concepts de vente innovants, la proposition de nouveaux services dans le parcours d'achat, la recherche de l'efficience opérationnelle dans les différentes fonctions supports, l'atteinte d'un niveau d'ubiquité permettant de proposer une véritable continuité de services ou encore le développement de nouvelles chaînes de valeur dans une relation distribution-production à repenser.
- Le Shopping Innovation Lab (SILAB) créé en 2015 est une centrale d'innovation mettant à disposition des enseignes commerciales, des entreprises numériques et des laboratoires de recherche différents types de ressources pour la réalisation de projets d'innovation (plateaux d'expérimentation, espaces d'immersion 3D…)
- Blanchemaille by EuraTechnologies qui est un incubateur, accélérateur et hôtel d'entreprises intégralement dédié à l'e-commerce. Il héberge également un pôle de recherche et développement autour du commerce intelligent.

Les Hauts-de-France abritent également plusieurs pôles de compétitivité dont le pôle d'excellence logistique & supply chain Euralogistic qui a pour vocation la diffusion et la promotion du savoir-faire logistique et la logistique orientée production ou supply chain management auprès des entreprises, ports et plates-formes logistiques, organismes de formation et de recherche, collectivités locales, Euralogistic forme 2 000 personnes par an aux métiers de la logistique

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

et du transport. Par ailleurs, le pôle de compétitivité I-TRANS accompagne les projets d'innovation et de R&D dans le thème de la logistique et le transport massifié, et de représentation des acteurs et d'organisation du lobbying de leurs intérêts auprès des instances européennes.

Le projet de reconversion de l'ancienne base aérienne de Cambrai en parc e-logistique est l'un des projets phares de la région. La plateforme e-valley a vocation à devenir la plus importante d'Europe avec 700 000 m² d'entrepôts dédiés au e-commerce (physique et virtuel) et à la e-logistique, 85 000 m² de zone de service et des perspectives de création de 1 500 emplois.

3. METTRE EN ŒUVRE LE VOLET LOGISTIQUE DE LA TROISIEME REVOLUTION INDUSTRIELLE

Parmi les projets identifiés dans la dynamique Rev3 ou Troisième Révolution Industrielle, le développement de l'internet de la logistique vise à mettre en place « une chaine logistique pilote en appliquant aux flux physiques de marchandises les principes liées aux transferts d'informations de l'internet» en lien avec les travaux menés par Euralogistic. Le projet vise à mettre en réseau tous les acteurs (chargeurs, transporteurs, plates-formes logistiques…) pour parvenir à une logistique multimodale et numérisée en capacité de se connecter aux futurs ports numériques.

L'objectif est de développer une filière régionale Rev3 de l'internet de la mobilité qui s'appuie sur :

- Des techniques de traçabilité et de positionnement pour aboutir à des gains de performance et d'efficacité substantiels.
- Le déploiement de nouvelles infrastructures de services, comme le développement de centres de distribution urbaine (type CMDU sur Lille) pour optimiser la logistique.
- La recherche de nouvelles formes de contenants adaptés aux flux de proximité.

III. REGULER LES IMPACTS DE LA LOGISTIQUE

1. REDUIRE LES IMPACTS NEGATIFS ET LES NUISANCES DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Face au constat de développement de l'activité logistique urbaine, les collectivités doivent rechercher les solutions optimales pour répondre à la diversité des enjeux économiques, urbains, humains. En effet, la multiplication des services de distribution est source de nuisances sonores, que ce soient les bruits de circulation ou d'opérations de livraison-retrait de marchandises et de pollution atmosphérique. La logistique urbaine est à l'origine de 25% des émissions de gaz à effet de serre, de polluants tels que les oxydes d'azote (NO_x) et de micros particules rejetées par les véhicules. De plus, elle contribue à la congestion urbaine par l'accroissement du nombre de véhicules en circulation et suscite une problématique de stationnement et d'occupation de voirie… Elle est toutefois indispensable au maintien de la vitalité du commerce de proximité et peut contribuer au développement d'une filière de production de véhicules de livraison urbaine propre.

L'amélioration du processus écologique de livraison est un des moyens de réduire les effets négatifs de la logistique en ville. Des solutions peuvent être trouvées dans le recours aux véhicules propres et la mutualisation des livraisons pour réduire le nombre d'utilitaires polluants. A titre d'exemple, en métropole Lilloise, Citéliv propose un service de livraison à partir d'un micro-dépôt situé au port de Lille au moyen de vélos triporteurs à assistance électrique et d'utilitaires électriques avec une capacité de traitement de 3,5 tonnes de marchandises quotidiennes, soit 1 000 colis livrés sur 400 points différents.

Dans le cadre de la stratégie nationale «France Logistique 2025», l'Etat et l'ADEME ont lancé début 2017 une expérimentation du projet «Cadre national pour des chartes de logistique urbaine durable» pour accompagner les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de politiques de transport de marchandises et de logistique urbaine. Les enjeux de la démarche sont de réduire les nuisances environnementales, d'améliorer le cadre de vie et la santé publique, de fluidifier et d'apaiser la circulation tout en favorisant le développement économique des villes pour renforcer l'attractivité et la compétitivité des territoires. Cette démarche volontaire vise également à favoriser les échanges et la mutualisation de bonnes pratiques ainsi que la concertation entre acteurs publics et privés du secteur (collectivités territoriales, chargeurs, transporteurs, logisticiens, commerçants). L'objectif est de parvenir à la signature d'une charte partenariale de bonnes pratiques logistiques concrétisant les engagements des différents acteurs et la définition d'un plan d'actions. En Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille participe à cette expérimentation.

2. TRADUIRE LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE DANS LA REGLEMENTATION ET LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Les stratégies d'aménagement relèvent à la fois des grandes orientations nationales en lien avec la réglementation en matière de respect de normes environnementales en particulier, et des stratégies régionales et locales au travers des documents de planification. La logistique urbaine indispensable au développement économique est un secteur dynamique et créateur d'emplois non délocalisables pour les territoires qu'il est indispensable d'accompagner.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les enjeux sont donc forts pour les collectivités afin de répondre efficacement aux besoins de livraison sans perturber le fonctionnement urbain. Il s'agit de répondre à des problématiques de :

- Partage de la voirie et des espaces de stationnement pour limiter le stationnement sauvage.
- Réduction des nuisances sonores liées à la circulation et aux opérations de livraison elles-mêmes.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air.
- Gestion de flux divers dont les déchets ménagers.

De nombreuses réglementations sont mises en place par les collectivités en particulier sur la définition d'itinéraires poids-lourds, la limitation de gabarits ou les modalités de livraison (horaires spécifiques, aires dédiées…). Ces mesures, prises à l'échelle locale dans la limite des champs de compétences des acteurs, présentent parfois un manque de cohérence à une échelle plus large. Pour assurer une meilleure lisibilité et efficacité des règlements, une approche partenariale et concertée de la logistique urbaine est indispensable.

Les documents d'urbanisme et de planification (SCoT, PLU(i), PDU) comme la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) peuvent permettre d'assurer des conditions maximales pour développer la logistique sans créer de conflits avec les autres activités urbaines, comme par exemple :

- Les conditions de localisation et de construction d'immeubles dédiés à la logistique : intégration dans l'environnement et qualité paysagère pour les bâtiments neufs, réutilisation de friches…
- L'organisation spatiale et la préservation d'espaces ou la constitution de réserve foncière pour les installations logistique.
- La desserte des commerces en milieu urbain : création d'itinéraires dédiés, emplacements pour des aires de livraison, recours aux circuits courts pour limiter les déplacements…
- Des recommandations en vue du développement de relais logistiques dans les principaux pôles d'échanges, centres commerciaux…
- La mise en place de politiques de stationnement et de développement des modes alternatifs de livraison.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

PARTIE 3 – PROPOSITIONS D'ACTIONS

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

MOBILITE DES PERSONNES



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

OFFRIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORTS AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES

1 Faire du réseau régional des transports l'épine dorsale de la mobilité en Hauts-de-France

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Proposer des conditions de déplacements soutenables.
- ► Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables.
- ► Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.
- ► Améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise.
- ► Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie.
- ► Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.

PROPOSITIONS

1.1 Répondre aux besoins en déplacements interurbains en s'appuyant sur un système de transport intégré

►Offrir un réseau régional structurant articulé avec les services locaux pour favoriser les échanges entre les territoires

- Favoriser les coordinations entre les modes de transport pour accroître les solutions de déplacement et améliorer la continuité des services de transport.
- Améliorer les performances du réseau régional de transport et optimiser son fonctionnement :
  - ✓ Adapter la fréquence de l'offre dans les secteurs denses au potentiel de clientèle important.
  - ✓ Redéfinir les conditions de desserte dans les territoires moins denses (offre adaptée aux besoins).
  - ✓ Améliorer la qualité de service (régularité, information, confort...).
- Renforcer les dessertes inter-territoires :
  - ✓ Favoriser les relations entre pôles via les axes secondaires : renforcement et complétude de la trame ferroviaire par des lignes routières express reliant les principaux pôles dans les secteurs où l'offre ferroviaire est plus faible.
  - ✓ Développer l'accessibilité des territoires par les transports en commun : TCSP, BHNS…
  - ✓ Poursuivre le développement des réseaux urbains pour une meilleure irrigation des centres urbains denses.
- Privilégier des offres cadencées urbaines et interurbaines, en particulier pour le rabattement vers les pôles d'échanges et en correspondance avec les horaires des trains.

►Améliorer le réseau d'infrastructures, support des services ferroviaires

- Poursuivre la modernisation des liaisons ferroviaires.
- Améliorer la robustesse du réseau pour contribuer à une meilleure régularité des trains.
- Réduire la saturation des réseaux via la modernisation, voire la création de nouvelles infrastructures.
- Limiter les conflits d'usage entre les services voyageurs et marchandises grâce à la modernisation d'itinéraires ou au transfert du fret vers des itinéraires moins chargés (Nouveaux Itinéraires de Fret).

►Développer un réseau hiérarchisé de lignes routières interurbaines

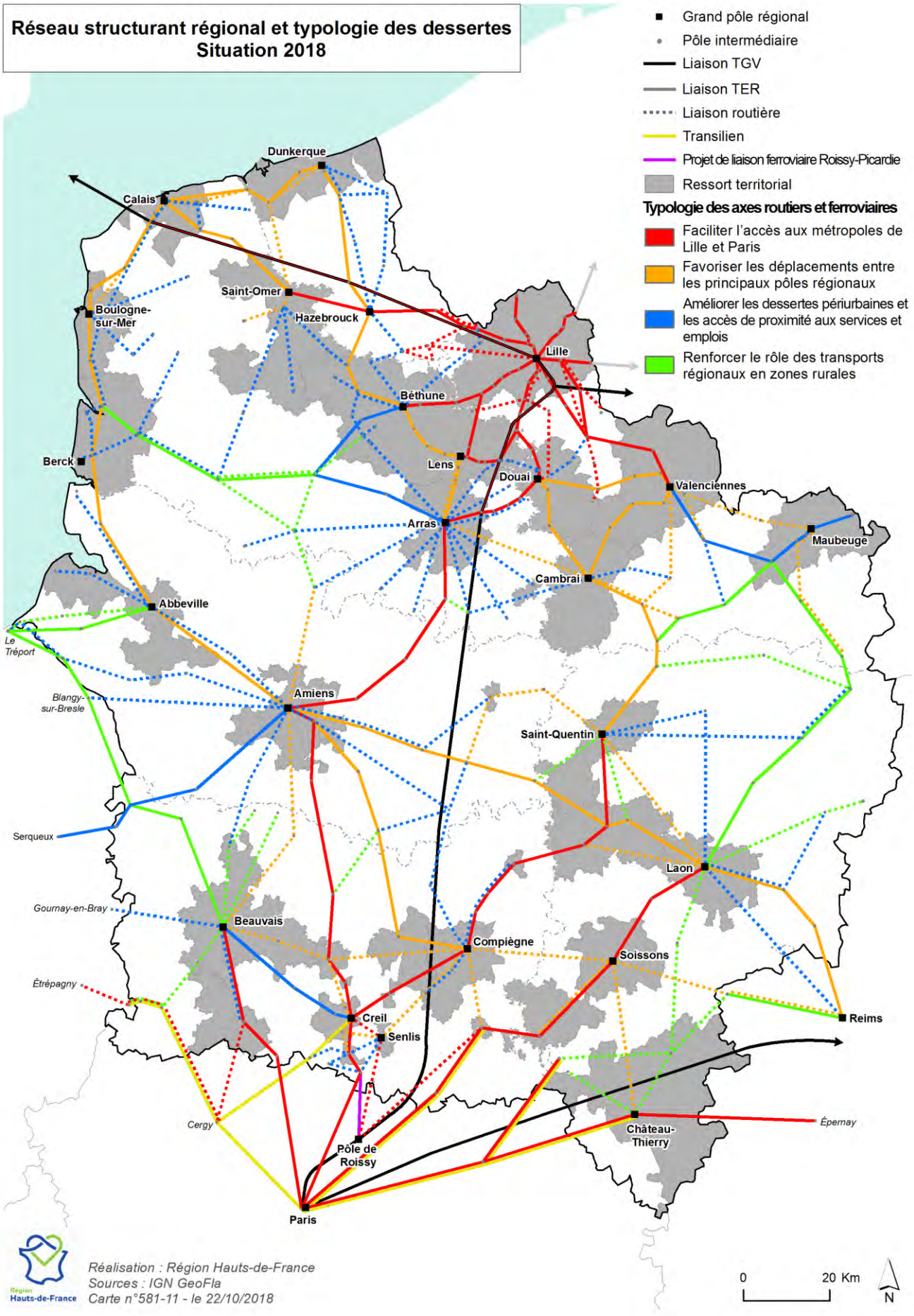
- Proposer des lignes routières express pour compléter ou renforcer l'offre TER dans les secteurs moins desservis par le ferroviaire.
- Hiérarchiser le réseau interurbain en distinguant trois niveaux à minima : les lignes fortes irriguant le territoire et reliant les pôles principaux, les lignes de rabattement sur les réseaux structurants (TER, TCU) et les lignes de desserte des territoires périphériques en rabattement sur les pôles.

1.2 Assurer un maillage fin des territoires grâce à un réseau de transport régional hiérarchisé

►Développer les dessertes en transports en commun et la multimodalité

- Garantir la desserte des principaux axes, gares ferroviaires et points d'arrêts et veiller à la valorisation des gares et nœuds d'échanges principaux.
- Développer un système de transport s'appuyant sur le réseau ferroviaire et sur les projets de transports urbains en sites propres.
- Renforcer les liaisons transversales entre les pôles régionaux.
- Accompagner les projets de transports en commun en sites propres assurant des missions interurbaines.
- Pour les transports collectifs routiers, développer les sites propres en zone dense pour les cars et les bus en particulier depuis les zones périphériques des métropoles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 31- N°581-11 - Réseau structurant régional et typologie des dessertes – situation 2018

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

►Renforcer les liaisons ferroviaires

- Imaginer et adapter les modes d'exploitation aux besoins des territoires, notamment sur les axes les moins fréquentés. Proposer ainsi aux voyageurs des services adaptés autour des lignes de desserte fine du territoire (lignes UIC 7 à 9).
- Développer les liaisons et améliorer les temps de trajet entre les deux versants de la région, comme entre Lille et Amiens.
- Poursuivre la modernisation ferroviaire du littoral.

►Favoriser les mobilités actives

- Développer les aménagements cyclables pour les activités de loisirs et de tourisme comme pour faciliter les déplacements du quotidien.
- Sécuriser les parcours pour les modes actifs, plus particulièrement en améliorant la sécurité routière pour les deux roues.
- Assurer un maillage territorial de voies cyclables pour relier les pôles et permettre la connexion aux centres d'intérêt ainsi qu'aux PEM et gares.

►Contribuer à l'accessibilité des principaux pôles d'emplois et équipements

- Desservir les principaux pôles d'emplois et équipements structurants en prenant en compte l'accessibilité globale (routes, TC et mobilités alternatives).
- Prévoir des moyens de rabattement en TC vers les gares structurantes les plus proches.
- Rendre accessibles les réseaux et les services de transport aux personnes à mobilité réduite (PMR).
- Avoir une vigilance particulière sur le traitement des ruptures de charge pour assurer une accessibilité sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

1.3 Traiter les transports dans toutes leurs dimensions pour offrir des services de qualité

►Articuler développement urbain et organisation des transports

- Inciter les collectivités en charge de la planification urbaine à une meilleure prise en compte dans les documents et les projets d'aménagement de l'offre de transports collectifs et des capacités du réseau routier pour l'organisation et la cohérence du développement urbain.
- Envisager une contractualisation avec les territoires (collectivités, EPCI ou autorité organisatrice des transports) au regard d'objectifs de desserte partagés.
- Veiller à la connexion des nouveaux quartiers aux réseaux de transport et proposer également des liaisons douces vers les centres villes, équipements et services.

►Améliorer la qualité de service dans les transports collectifs

- Contribuer à l'objectif AAA (Avertis, Assis, A l'heure) : développer les systèmes d'informations voyageurs, assurer des capacités d'emports suffisantes (matériel) et gagner en régularité.
- Simplifier l'accès aux transports en commun (information multimodale, tarification multi-réseaux, coordination de l'offre, billettique interopérable).
- Améliorer la continuité et la régularité des services de transport.
- Répondre aux besoins d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).
- Faciliter l'accès des usagers aux titres de transport par une diversification maîtrisée des canaux de distribution guichet, distributeurs de billets, internet…).
- Améliorer l'information en situation perturbée en tirant le meilleur parti des innovations technologiques.
- Améliorer la qualité du service TER et adapter l'offre au regard des attentes formulées par les voyageurs.
- Développer les services en les adaptant à l'ensemble des publics dont les touristes, les personnes à mobilité réduite…

►Rendre les transports plus sûrs

- Renforcer la sûreté et les démarches d'adaptation des points d'arrêt (gares, stations de TC…) et des différents véhicules de transport en coopération étroites avec les communes et les forces de police : vidéo-protection, centres de surveillance, présence humaine…
- Lutter contre la fraude et prévenir les actes d'incivilité en déployant des portiques de validation des billets, en améliorant le recouvrement des contraventions, en développant les opérations de contrôle...

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2 ENCOURAGER DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES PUBLICS ET LES TERRITOIRES VULNERABLES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ► Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables.
- ► Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

PROPOSITIONS

2.1 Apporter des services dans les territoires les moins denses, enclavés ou dans les quartiers prioritaires

- Offrir un accès égal à tous au réseau de transport et atténuer les impacts de la hausse du coût de l'énergie sur les familles.
- Proposer des solutions de déplacements pour les moins mobiles : tarification attractive, accessibilité des cars interurbains et des points d'arrêt.
- Faciliter l'expérimentation et la mise en place de nouveaux services (covoiturage, autopartage, autostop organisé, véhicules autonomes…) pour apporter notamment des solutions de mobilité dans les secteurs peu adaptés au transport collectif classique.
- Contribuer au développement d'une offre à la demande adaptée aux différentes problématiques de mobilité. Proposer par exemple des services de transport à la demande (TAD) pour faciliter la mobilité dans les territoires peu desservis par des lignes régulières de transport en commun, pour assurer le rabattement vers les principaux bourgs constituant des pôles de services, d'emploi ou de formation ou encore pour compléter l'offre de desserte des pôles et équipements touristiques.
- Développer, en lien avec les collectivités locales, des maisons de services publics rassemblant les activités de la Poste, la sécurité sociale, les points d'informations et ventes de titres de transports ou divers services municipaux…
- Permettre la redynamisation des gares par la réappropriation par les collectivités locales des espaces ou bâtiments vacants.

2.2 Faciliter l'accès aux différents services pour les publics fragiles

►Contribuer à la levée des freins psychologiques à la mobilité

- Proposer un accompagnement à la mobilité pour certains publics : jeunes, personnes en insertion professionnel, demandeurs d'emplois, personnes âgées…
- Développer les lieux et les moyens de communication envers les publics les plus fragiles, notamment en proposant des maisons ou plates-formes de mobilité.
- Ne pas limiter les actions aux seuls services et infrastructures de transport en intervenant également sur le changement des comportements, pour permettre par exemple aux habitants de tester les transports collectifs, les modes doux, les nouveaux services à la mobilité…
- S'appuyer sur des plans d'action en matière de mobilité solidaire pour faciliter l'accompagnement des publics vulnérables. La Région, les Départements et les organismes publics ou privés au contact des publics fragiles doivent plus particulièrement être associés à l'élaboration de ces plans d'action.

►Permettre à tous les publics et en particulier aux personnes à mobilité réduite de se déplacer

- Faciliter la mobilité de la jeunesse en généralisant l'écomobilité scolaire et les plans de déplacement.
- Rechercher des possibilités de tarification solidaire : chèque transport à destination des populations les plus fragiles, modulation du prix des tickets en fonction des publics…
- Traiter l'accessibilité au transport pour les PMR en considérant la totalité du déplacement, de porte à porte, pour faciliter le passage d'un mode à l'autre et éviter une approche cloisonnée dans la mise en accessibilité des différents réseaux.
- S'appuyer sur des plans d'action en matière de mobilité solidaire pour faciliter l'accompagnement des publics vulnérables.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3 FACILITER LES LIAISONS AVEC LES METROPOLES ET DEVELOPPER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Proposer des conditions de déplacements soutenables
- ► Améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise
- ► Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie
- ► Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables
- ► Développer les pôles d'échanges multimodaux
- ► Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des hauts-de-France
- ► Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

PROPOSITIONS

3.1 Améliorer l'accès à la Métropole Lilloise

►Améliorer l'offre et les dessertes ferroviaires

- Viser un système express métropolitain (SEM) tout en améliorant l'offre depuis et vers les territoires les plus éloignés de la métropole.
- Augmenter la capacité ferroviaire sur les axes les plus chargés : accompagner le développement de l'Aire métropolitaine de Lille et poursuivre les réflexions et travaux sur le lien rapide entre la métropole lilloise et le bassin minier, qui pourrait être prolongé vers la Belgique (Courtrai et Tournai) et le sud de la Région (Amiens et Saint-Quentin).
- Maintenir et renforcer l'accessibilité à la grande vitesse tout en poursuivant le rapprochement avec Lille des agglomérations les plus éloignées grâce au TER-GV et à l'amélioration des infrastructures.
- Améliorer la robustesse du réseau grâce à un réseau TER cadencé, performant et capacitaire entre Lille et sa zone d'influence afin de garantir la fréquence, la capacité, la réduction des temps de parcours et l'amélioration de la régularité des trains.
- Augmenter la capacité d'emport des trains (longueur de quai, capacité des gares) sur les lignes les plus chargés (ex. Gare Lille-Flandres, quais Lille-Valenciennes, Lille-Libercourt…).
- Proposer, en heure de pointe, les meilleurs temps de parcours sur les longues distances et instaurer une réelle complémentarité entre les TER rapides et omnibus.
- Améliorer les performances du réseau entre le cœur de l'agglomération et les pôles urbains de la couronne métropolitaine.
- Préserver l'avenir des liaisons menant à la MEL (notamment Lille-Comines, Ascq-Orchies…)
- Préserver les emprises foncières nécessaires à la suppression des passages à niveau.
- Insérer le ferroviaire dans le milieu urbain (nuisances et sécurité, franchissement des faisceaux).
- Développer les échanges transfrontaliers : Lille – Courtrai, Lille –Tournai.
- Développer le système de signalisation ERTMS pour permettre l'harmonisation des réseaux.

►Optimiser le mode routier

- Passer d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité, la régularité et la sécurité des flux.
- Adapter les vitesses des déplacements routiers aux contextes urbains et à un meilleur partage de l'espace public avec les TC et modes doux :
  - ✓ Utilisation de la voirie : voies réversibles, utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, couloirs dédiés aux transports en commun ou au covoiturage.
  - ✓ Mener des expérimentations pour réguler les déplacements routiers : réduction et gestion dynamique des vitesses, contrôle d'accès par feux au réseau autoroutier…
- Développer l'information pour permettre aux usagers des choix d'itinéraires en temps réel, en particulier pour emprunter les itinéraires d'évitement du cœur métropolitain pour les flux de transit.
- Faciliter le covoiturage par l'amélioration de l'accès aux gares, la mise en place de parkings de regroupement et par la création de lignes de covoiturage.
- Veiller à l'adaptabilité et à l'évolution de la voirie : profil de voies, intégration urbaine et paysagère, transformation en boulevard urbain…
- Poursuivre la démarche de mise en place de péage urbain ou «péage positif» pour désengorger les abords de la métropole.

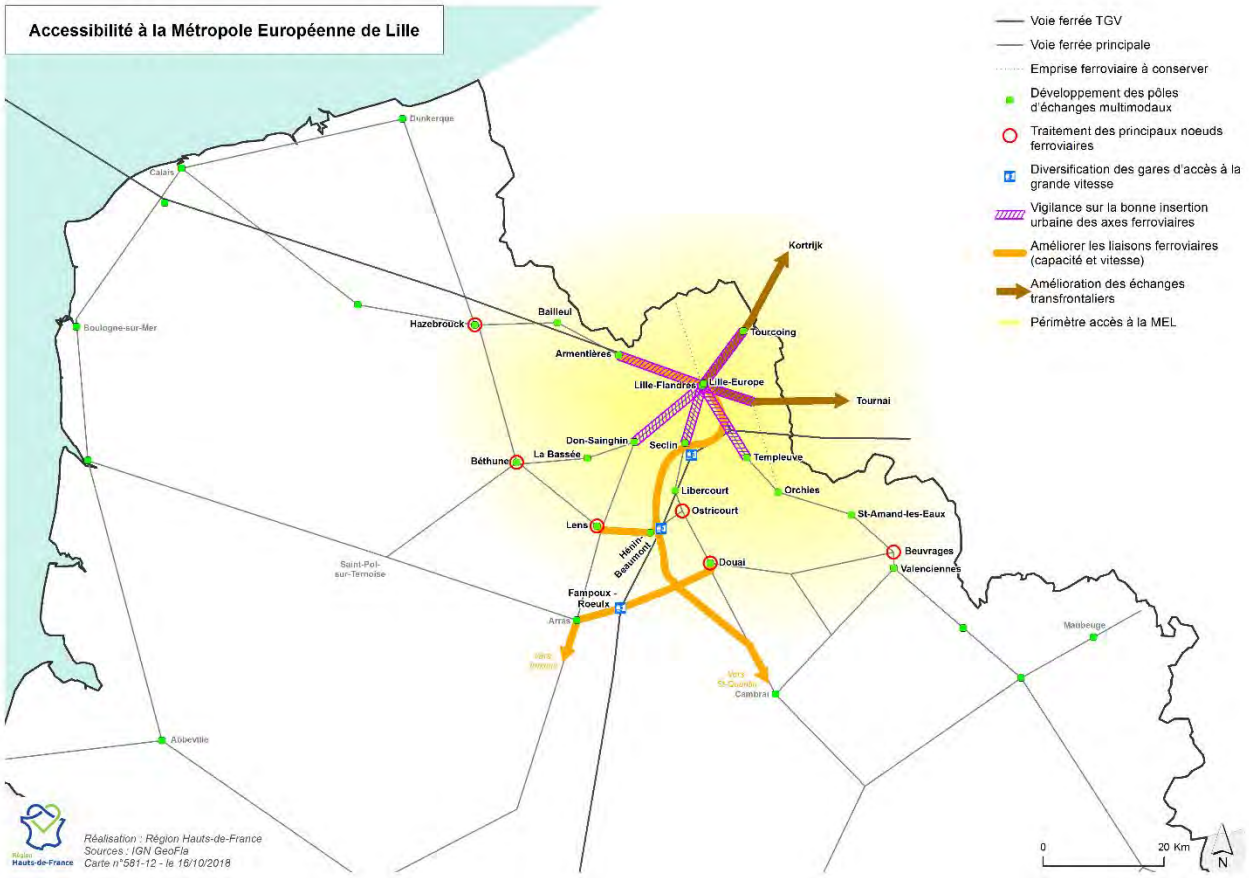
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

►Encourager le développement des modes actifs et des mobilités douces

- Accompagner les usagers et adapter les solutions de mobilité pour accroître l'usage des modes alternatifs à l'autosolisme.
- Renforcer et améliorer le maillage des réseaux de modes actifs et doux en complémentarité avec les TC.
- Inciter à l'utilisation des modes actifs en soignant le traitement paysager, en réduisant les coupures et en améliorant la sécurité.

►Développer et faciliter les pratiques intermodales

- Rationnaliser l'offre de TC (TC, TER, TGV) et articuler les services des différents réseaux.
- Améliorer l'information et la lisibilité des services pour que les usagers puissent appréhender les possibilités offertes par le maillage des réseaux TC et comprendre les gains de compétitivité par rapport à la voiture.
- Bâtir une vision commune des acteurs locaux sur la mobilité.
- Développer les pôles d'échanges : capacité d'accueil, rabattement en TC et en mode doux, positionnement par rapport à leur accès et leur zone d'influence, sur et hors territoire de la MEL.



Carte 32 – N°581-12 - Accessibilité à la Métropole Européenne de Lille

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

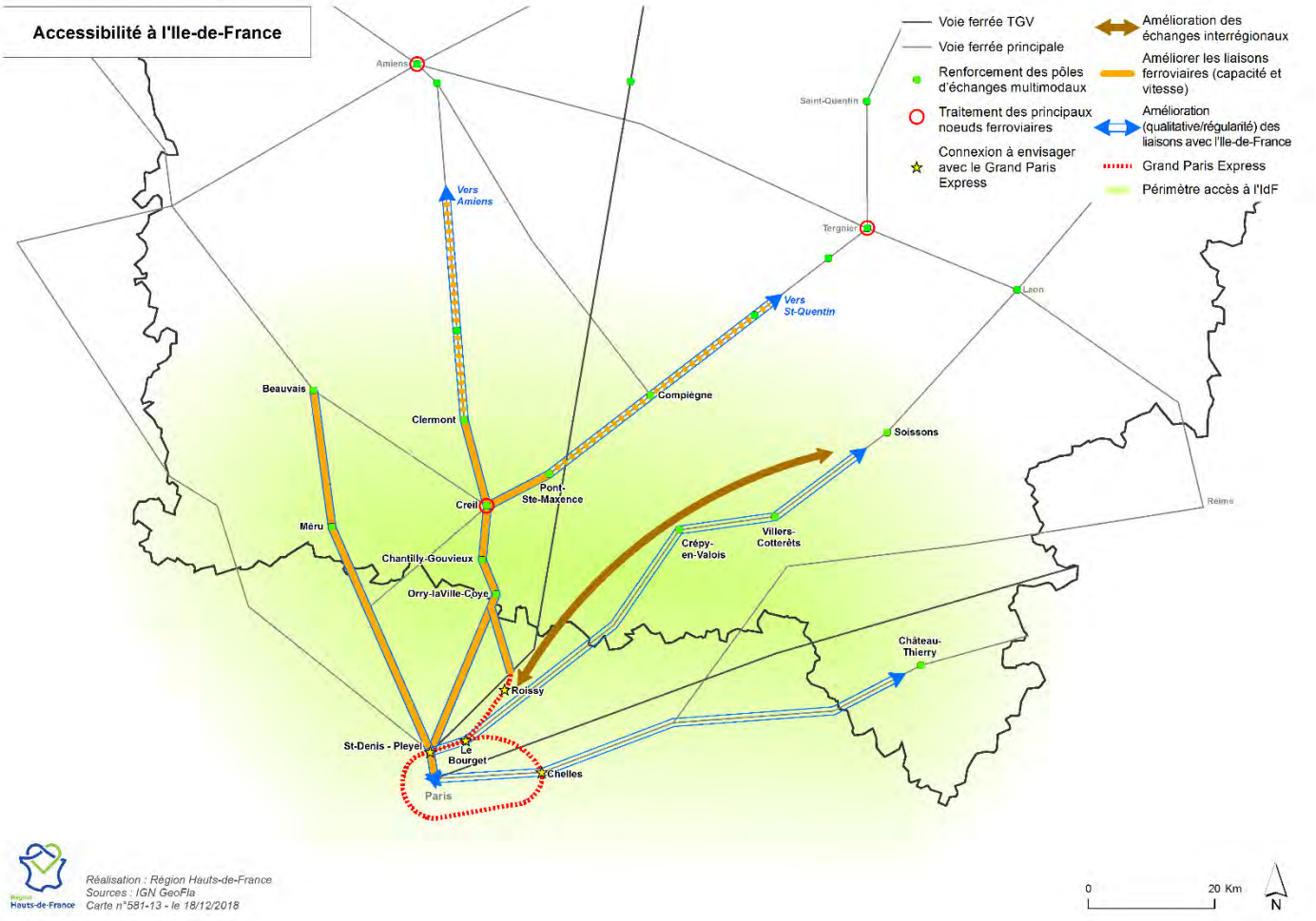
3.2 Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy – Picardie

►Renforcer l'accessibilité de la région parisienne en favorisant l'intermodalité

- Diversifier les possibilités d'accès aux zones d'emplois en créant de nouvelles connexions avec le réseau de transport francilien : liaison Roissy-Picardie et connexions au Grand Paris Express.
- Développer les pôles d'échanges : capacité d'accueil, rabattement en TC et en mode doux, positionnement par rapport à leur accès et leur zone d'influence sur le sud de la région.
- Améliorer l'articulation entre les services TER et Transiliens existants.
- Etre vigilant vis-à-vis de la comptabilité des trains Ile-de-France et Hauts-de-France (hauteur de quais).
- Etudier l'augmentation de capacité des gares et des infrastructures de l'Ile-de-France recevant des trains des Hauts-de-France ainsi que les conditions d'accessibilité de ces trains dans les gares parisiennes.
- Poursuivre les réflexions permettant d'améliorer la connexion du sud de l'Aisne à l'Ile-de-France et à la plateforme de Roissy (virgule ferroviaire).

►Améliorer les liaisons ferroviaires

- Conforter l'étoile ferroviaire de Creil comme porte d'entrée ferroviaire des Hauts-de-France sur l'Ile-de-France.
- Gagner en robustesse sur les liaisons radiales desservant les gares parisiennes afin notamment d'améliorer la régularité des circulations.
- Viser des temps de parcours accélérés, en particulier sur l'axe Paris-Beauvais.
- Augmenter la capacité d'emport des trains (longueur de quai, capacité des gares) sur les lignes les plus chargées (par exemple : Compiègne-Creil-Paris).



Carte 33 – N°581-13 - Accessibilité à l'Ile-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.3 Mieux connaître les besoins et développer les possibilités de déplacements transfrontaliers

►Assurer la continuité des trajets ferroviaires

- Étudier les potentiels de développement des liaisons TER :
  - ✓ Poursuivre les dessertes régionales TER et grande vitesse au-delà des frontières.
  - ✓ Préserver et renforcer les liaisons ferroviaires transfrontalières pour favoriser les accès aux gares de Lille et à l'aéroport de Lesquin. Cela doit plus particulièrement permettre aux actifs transfrontaliers d'accéder au lieu d'emploi.
  - ✓ Elargir l'accessibilité européenne à d'autres villes régionales, notamment au travers du TER-GV.
- Développer le système de signalisation ERTMS pour permettre l'harmonisation des réseaux.
- Doter la métropole lilloise de services réguliers vers les capitales européennes et assurer les conditions de mise en œuvre.
- Développer les services et fréquences en particulier en lien avec les horaires tardifs (TGV, avion, post spectacles…).
- Renforcer le rôle de la gare de Calais-Fréthun pour la desserte grande vitesse du littoral, pour les relations avec la Grande Bretagne et en vue de la poursuite des réflexions sur la mise en place d'un métro Transmanche.
- Développer les échanges transfrontaliers via notamment la liaison Valenciennes-Mons (fret)

►Développer les transports en commun et les alternatives à la voiture

- Développer les services de transports transfrontaliers, notamment pour créer les liens vers les principales polarités au-delà de la frontière.
- Généraliser l'information multilingue : faire connaître les offres et les dessertes et utiliser les trois langues (français, néerlandais et anglais) dans les distributeurs, au guichet ou dans les gares.
- Consolider les connexions interdépartementales des réseaux de transport urbains ou interurbains en :
  - ✓ Valorisant les liaisons à destination des principaux pôles voisins (Calais, Saint-Omer, Carvin, Libercourt, Noyelles-Godault, Arras, Bapaume, Hirson…).
  - ✓ Développant une tarification adaptée et l'interopérabilité des billettiques en s'appuyant sur le système passpass de Hauts-de-France Mobilités.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

OFFRIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORTS AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES

4 PARTICIPER A L'ATTRACTIVITE ET A L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE REGIONAL

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Proposer des conditions de déplacements soutenables
► Améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise
► Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie
► Développer les pôles d'échanges multimodaux
► Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France
► Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle
► Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal
► Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais

PROPOSITIONS

4.1 Préserver et amplifier les services de longue distance pour conforter un positionnement au cœur de l'Europe

►Conforter et développer l'accès à la grande vitesse pour tous les habitants de la région

- Valoriser le réseau ferroviaire à grande vitesse nord-européen :
  - ✓ Intensifier les liaisons avec les villes et capitales européennes.
  - ✓ Elargir la gamme des relations au fur et à mesure de l'ouverture des réseaux ferroviaires GV en France et en Europe.
- Assurer une bonne desserte des gares grande vitesse de la région dans une perspective d'échanges et européens.
- Connecter la région et ses grandes agglomérations au réseau national et européen GV pour améliorer l'intégration des Hauts-de-France dans l'espace international.
- Accélérer les temps de parcours TER longue distance et instaurer une complémentarité efficace entre TER rapides et TER semi-directs ou omnibus par une optimisation des correspondances.
- Conforter la desserte TGV, principalement en facilitant l'accès aux gares TGV lilloises et franciliennes.
- Développer le nouvel accès à la grande vitesse via Roissy et la future liaison Roissy-Picardie.
- Examiner les possibilités de développement de la gare TGV Haute-Picardie et l'amélioration de ses accès.

►Faire des aéroports régionaux de véritables portes d'entrée du territoire

- Améliorer leur accessibilité et élargir leur zone de chalandise par des modes de transport collectifs.
- Développer les services qualifiants, les produits d'appel (voyage+activité+logement), l'information multimodale, l'accueil et la qualité servicielle.
- Poursuivre le développement de Lille-Lesquin : renforcer une vocation de desserte des métropoles européennes, capter du trafic supplémentaire en lien avec le développement de futures zones d'activités liées aux loisirs, vacances, études, coworking…
- Travailler la connexion de Beauvais-Tillé avec son environnement, en particulier l'accès de la plateforme par les transports en commun et le futur PEM de Beauvais.
- Améliorer l'accessibilité et augmenter les zones de chalandises des aéroports.
- Mettre en place une stratégie pour favoriser l'accès aérien à la région et pour renforcer le rôle des sites aéroportuaires comme porte d'entrée du territoire.
- Renforcer l'accès aux aéroports internationaux notamment par le développement de services à grande vitesse : garantir des liaisons rapides et directes avec les aéroports de Roissy et Bruxelles, pour les liaisons long courrier.
- Renforcer les potentialités d'accueil des aérodromes régionaux en matière de voyages d'affaires, de formation ou de tourisme.

►Favoriser le développement de nouveaux modes pour les déplacements de longue distance

- Prendre en compte l'ensemble des services longue distance, y compris le covoiturage et les SLO, dans l'offre intermodale. A cet effet, veiller à leur bonne connexion dans les principaux pôles d'échange et à l'intégration de ceux-ci dans les outils intermodaux (SIM).
- Gagner en qualité pour les services librement organisés (SLO) en travaillant sur les conditions d'attente (points d'arrêts, abris) et sur information.
- Intégrer et prendre en compte les offres de covoiturage longue distance dans les services intermodaux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 34 – N°8183 - Ouverture voyageurs à la grande vitesse

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

4.2 Renforcer l'attractivité touristique

►Poursuivre le développement et la mise en réseau des véloroutes et voies vertes (VVV)

- Assurer un maillage territorial de voies cyclables pour permettre la connexion aux PEM, desservir les sites touristiques, les grands pôles d'emploi, et assurer les continuités cyclables en s'appuyant notamment sur le réseau hydrographique de la région et sur le CSNE dans une perspective de maillage des itinéraires.
- Poursuivre la réalisation des VVV européennes, nationales et régionales en veillant à leur connexion avec les réseaux cyclables locaux – dont les réseaux points-nœuds - et les réseaux de TC (y compris transfrontalier et infra régional).
- Pour atteindre ces objectifs, s'assurer de la bonne mise en œuvre du schéma régional des véloroutes voies vertes ainsi que de sa mise à jour régulière
- Réaliser et mettre en œuvre un plan de développement des itinéraires cyclables afin de permettre la continuité des linéaires et la sécurité des déplacements.
- Encourager le développement de services (hébergement, informations…) et installer par exemple des relais-vélos le long des VVV.
- Permettre l'accessibilité aux vélos dans les trains afin d'encourager le développement du cyclotourisme quand cela est compatible avec les contraintes de trafic.
- Recenser l'ensemble des itinéraires cyclables de la région au sein d'une cartographie interactive et en ligne, recensant notamment les services vélo à proximité (hébergement, restauration, entretien,…).

►Encourager le tourisme fluvial et participer au développement du tourisme fluvestre et des loisirs liés à la voie d'eau

- Soutenir la mise en place de projets pilotes en matière de plaisance maritime et fluviale (exemple : port de plaisance de Boulogne-sur-Mer).
- Mailler l'ensemble des Hauts-de-France d'un réseau cohérent et équipé en faveur de l'itinérance et développer des produits d'itinéraires avec les territoires voisins (Belgique, bassin de la Seine…).
- Permettre le développement des croisières fluviales sur le réseau navigable Hauts-de-France, par l'aménagement d'embarcadères adaptés au niveau de points d'intérêts de rayonnement national et international
- Renforcer et développer l'accueil de la navigation de plaisance dans les ports régionaux.
- Développer sur les plates-formes portuaires des activités de loisirs.
- Concilier le développement des plates-formes portuaires avec le voisinage d'activités de loisirs en bord à voie d'eau, en favorisant par exemple les continuités ou contournements cyclables.
- Faciliter l'accès aux points d'intérêt et aux services ou commerces environnants depuis les haltes aménagées le long des voies d'eau, au moyen d'une signalétique et d'aménagements.
- Faciliter l'accès aux voies d'eau depuis les communes riveraines, les pôles d'échanges multimodaux et les gares environnantes au moyen d'une signalétique et d'aménagements adaptés.

►Conforter l'accessibilité des principaux secteurs et sites touristiques

- Renforcer l'accessibilité en transports en commun et modes doux aux principales destinations de la région : littoral, Bassin Minier, Métropole Lilloise, triangle Arras - Amiens - Péronne - Thiérache - Sud de l'Aisne (Porte de la Champagne) et Sud de l'Oise.
- Améliorer l'acheminement des touristes en transport collectif et veiller à une desserte attractive, tenant compte des usages et attentes de la clientèle touristique (horaires, fréquences, informations, services…)
- Améliorer la mobilité touristique et durable en développant l'intermodalité au droit des principaux pôles touristiques :
  - ✓ Déployer des solutions pour rendre plus fluides les ruptures de charges.
  - ✓ Développer les infrastructures modes doux à proximité des principaux sites touristiques en veillant, si possible, à leurs connexions aux réseaux structurants de transport.
  - ✓ Réfléchir à l'accessibilité des sites et au stationnement (dont modes alternatifs).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

INNOVER ET REPONDRE AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS PAR UNE APPROCHE TRANSVERSALE DE LA MOBILITE

5 ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT EN S'APPUYANT SUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS ET DES NOUVEAUX SERVICES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.
- ► Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants dont électriques et/ou gaz.

PROPOSITIONS

5.1 Encourager les modes actifs et en particulier le vélo

►Faciliter la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens

- Favoriser l'usage du vélo en développant un réseau continu d'itinéraires cyclables aménagés et sécurisés, convergeant vers les principaux pôles du territoire (emplois, formation, services, commerces) et vers les équipements de loisirs. Développer les potentialités de stationnement vélos à leurs abords (établissements scolaires, équipements…).
- Veiller à connecter les itinéraires cyclables structurants aux principaux nœuds de transport et proposer au droit de ces sites de bonnes conditions de stationnement pour les vélos.
- Mettre en cohérence et valoriser les politiques sectorielles régionales en faveur du vélo (tourisme, lycées, enseignement supérieur, aménagement des gares, grands équipements) au sein d'un plan vélo régional à élaborer.
- Participer à la mise en œuvre des différents plans cyclables en partenariat avec les collectivités concernées et veiller à la connexion des différents réseaux cyclables pour assurer la continuité des itinéraires.
- Accompagner les projets de rénovation des gares et de leurs abords pour améliorer leur accessibilité par des modes actifs : stationnement sécurisé des vélos, possibilité d'accéder à certains trains avec les vélos, mise en place d'une tarification attractive train+vélo…
- Favoriser l'équipement cyclable des habitants, en étudiant la possibilité de développer de la location longue durée, une mise à disposition de vélos…
- Privilégier les aménagements assurant une meilleure protection contre les dégradations et le vol.
- Développer des abris vélos résidentiel sur l'espace public.

►Encourager le recours à la marche et développer les aménagements et les services destinés aux modes doux

- Améliorer et sécuriser les conditions de déplacements à pied dans le cadre des opérations de voirie et d'aménagement (accès aux arrêts, aux pôles d'échanges, aux établissements scolaires, aux centres commerciaux…)
- Réfléchir à la mise en œuvre de schéma de circulations douces, voire de charte piétons.
- Informer, sensibiliser et éduquer la population sur les possibilités de déplacements à pieds.
- Veiller, principalement pour le rabattement des piétons vers les gares et arrêts de transport collectif, à la cohabitation piétons - voitures en particulier (stationnement sur trottoirs).

5.2 Développer les nouveaux services pour couvrir une plus grande diversité de déplacements

- Favoriser les pratiques alternatives à l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail en impulsant notamment des comportements vertueux grâce aux plans de déplacements des entreprises (PDE) et des administrations (PDA).
- Repenser les trajets domicile-établissement scolaire autrement qu'en utilisant la voiture (éco mobilité scolaire)
- Soutenir l'élaboration de plans de déplacements dans les principales zones d'emplois situées hors des périmètres de transport urbain.
- Encourager les territoires à favoriser de nouvelles pratiques de mobilité et faciliter l'émergence de nouveaux services à la mobilité, plus particulièrement ceux qui permettent d'intensifier le partage des véhicules (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé…)
- Accompagner les changements de comportement et sensibiliser les habitants. S'appuyer par exemple sur des actions de type « marketing individualisé » pour permettre aux habitants de tester les transports collectifs, les modes actifs et les nouveaux services.
- Proposer des lieux, comme les plates-formes de la mobilité et des services, pour renseigner et accompagner tous types de publics dans leur mobilité.
- Faciliter le développement du télétravail et du coworking en favorisant en particulier l'implantation de tiers lieux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

INNOVER ET REPONDRE AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS PAR UNE APPROCHE TRANSVERSALE DE LA MOBILITE

6 FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI, AUX FORMATIONS ET A L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ► Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables.
- ► Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

PROPOSITIONS

6.1 Décliner le volet mobilité de la Stratégie Régionale de l'Emploi

- Proposer des aides et dispositifs pour aider les publics les plus fragiles à accéder à l'emploi et à la formation (par exemple : Aide au Transport des Particuliers, En route pour l'Emploi...) ou encore pour inciter les actifs à prendre les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail (comme le dispositif Testez-le-train).
- Inciter à l'expérimentation et au développement de pratiques innovantes pour favoriser la mobilité de tous (location de véhicules, deux roues à moteurs, garages solidaires…).
- Favoriser le déploiement de plates-formes de mobilité pour accompagner les habitants, et plus particulièrement les personnes en insertion professionnelle, dans leur mobilité : information sur les offres de transports, sensibilisation à l'usage des TC et des services alternatifs à la voiture, aide au permis de conduire voire à l'achat d'un véhicule…

6.2 Encourager la mobilité pour permettre l'accès aux formations et à l'enseignement supérieur

- Informer sur les moyens de transport et d'internat afin de faciliter l'accès à des sites de formation et d'enseignement ne se trouvant pas nécessairement à proximité immédiate des communes d'origine des jeunes.
- Garantir des conditions de réussite équitables sur tout le territoire en développant des offres de transports adaptées et des capacités d'hébergement attractives grâce à la promotion et la sécurisation des parcours via des solutions innovantes d'internat, des informations claires sur les conditions d'accès et de logement des centres de formation voire des solutions intégrées hébergement-restauration-transport…
- Développer la mobilité des publics pour l'accès à la formation, en particulier pour les salariés les moins qualifiés, en partageant et en expérimentant des pratiques innovantes : offre d'hébergement liée à la formation, solutions pour les personnes sans moyen de transport (covoiturage, location de véhicules, de cyclomoteurs ou scooters, garages sociaux...), accompagnement via des structures ou plates-formes de mobilité, développement de formations à distance, mise en réseau des établissements et des formations (interopérabilité des environnements numériques de travail, des systèmes d'informations, des passerelles…).

6.3 Développer les facteurs d'attractivité locale dont l'accessibilité des sites pour les entreprises et les salariés

- Faciliter les pratiques vertueuses des salariés en les prévoyant notamment dans des plans de déplacements d'entreprise (PDE) : accès en transports collectifs, covoiturage, modes actifs, bornes de recharge de véhicules électriques...
- Proposer des services favorisant le développement des entreprises en permettant aux salariés de bénéficier de diverses aides au déplacement à coût maitrisé : navettes de transport, aides financières, mise en relation des personnes d'un même site pour covoiturer…
- Associer les représentants d'employeurs aux comités des partenaires mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

INNOVER ET REPONDRE AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS PAR UNE APPROCHE TRANSVERSALE DE LA MOBILITE

7 TENDRE VERS UNE MOBILITE DURABLE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.
- ► Réduire les consommations d'énergie et des gaz à effet de serre.
- ► Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz.
- ► Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie.

PROPOSITIONS

- Décarboner le transport et développer des modes non polluants et économes en énergie.
- Déployer les points de recharges et d'avitaillement tels que bornes électriques, stations GNV, hydrogène…
- Encourager le développement de transports urbains respectueux
- Lutter contre l'autosolisme en encourageant l'évolution des pratiques
- Favoriser les expérimentations et l'émergence de projets d'autopartage et de covoiturage
- Faciliter le déploiement des modes actifs et des modes doux (infrastructures, stationnement, usages, report modal)
- S'appuyer sur une mobilité connectée, multimodale, usant de l'ensemble des services territoriaux à disposition, grâce notamment à une information personnalisée et en temps réel, pour rendre plus efficients les déplacements et limiter leur impact carbone
- Favoriser les expérimentations de véhicules autonomes
- Développer les systèmes intégrés de gestion et d'information
- Former les conducteurs (transports tous modes de personnes et de marchandises) à l'écoconduite
- Réfléchir aux possibilités de déploiement des nouvelles motorisations pour les parcs de matériel de transport collectif : autobus électriques, trains hydrogène…
- Accompagner les habitants dans le changement des pratiques et du comportement modal (marketing individualisé, actions portées par les plates-formes de la mobilité, opérations de sensibilisation auprès des publics jeunes en particulier, etc.)

PROPOSER DEMAIN UNE VERITABLE INTERMODALITE EN HAUTS-DE-FRANCE

8 COORDONNER ET ARTICULER LES OFFRES DES DIFFERENTS RESEAUX

Objectifs stratégiques du SRADDET :

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

PROPOSITIONS

- Améliorer, fiabiliser et sécuriser les offres de transport en agissant sur la régularité et sur l'information entre autorités organisatrices des transports et exploitants en prévoyant le cas échéant des chartes de coordination et de correspondance entre certains réseaux.
- Favoriser le développement d'offres cadencées urbaines et interurbaines en particulier pour le rabattement vers les pôles d'échange et en correspondance avec les horaires des trains.
- Mettre en place des instances, des espaces et des pratiques d'échanges sur la construction, l'adaptation et les évolutions des offres afin de s'assurer de la bonne coordination des offres des différents réseaux.
- S'appuyer sur les syndicats mixtes type SRU dont la mission est la coordination des offres.
- Réfléchir à la bonne articulation des offres et services au niveau des bassins de mobilité en élaborant notamment des contrats opérationnels à cette échelle pour préciser les interventions des autorités organisatrices de la mobilité s'agissant des différentes formes de mobilité et d'intermodalité (horaires, tarification, information…), de l'aménagement de pôles d'échanges et d'aires de mobilité, des modalités de gestion des situations perturbées, du recensement des pratiques et actions de mobilité ou encore de l'aide à la conception et à la mise en place de services de mobilité et d'infrastructures de transports.
- Identifier et caractériser les zones blanches de la mobilité de manière à apporter une réponse adaptée et développer éventuellement des partenariats entre la Région et les collectivités qui ne disposent pas de la compétence transport pour préciser des stratégies d'intervention dans ces territoires.
- Prendre en compte les nouveaux services à la mobilité et offres locales (covoiturage, autopartage, auto-stop organisé, TAD, véhicules autonomes…) qui peuvent permettre, en bonne articulation avec les réseaux de transports collectifs, une desserte des espaces les moins denses.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

9 OFFRIR DES SERVICES INTERMODAUX EQUIVALENTS POUR TOUS LES HABITANTS

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ► Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.

PROPOSITIONS

9.1 Proposer une information multimodale recouvrant tous les types de services

- Concevoir une information multimodale couvrant l'ensemble du périmètre régional et connectée aux territoires limitrophes, tout spécialement avec la Belgique et l'Ile-de-France en s'appuyant sur les outils existants.
- Intégrer l'ensemble des modes et services de déplacements dans les systèmes d'information, y compris individuels de manière à couvrir toutes les solutions.
- Proposer de l'information en temps réel donnant aux usagers la capacité de prévoir et réaliser leur parcours en fonction de leurs besoins et des éventuelles perturbations.
- Rendre l'information accessible pour tous, y compris pour les publics fragiles ou pour ceux n'utilisant pas les nouvelles technologies.
- S'appuyer sur l'ensemble des canaux d'information en prenant en compte les évolutions technologiques tout en maintenant des supports de communication plus classiques (papier, assistance téléphonique…) qui peuvent être mieux adaptés à certains publics dont aux personnes âgées.
- Développer une politique d'accompagnement et de communication autour de la mobilité de manière à rassurer et à faire connaître les solutions de transport au plus grand nombre.
- Intégrer les dispositifs d'information et d'orientation dans les aménagements de PEM et de leurs abords

9.2 Adapter les gammes tarifaires et les supports billettiques associés

- Disposer d'une couverture régionale en matière de billettique assurant l'interopérabilité entre systèmes. A cet effet, mettre en place des règles de partenariat et de respect du socle de documents fonctionnels communs permettant d'assurer cette interopérabilité.
- Permettre, voire faciliter l'utilisation de ces supports pour d'autres usages à l'image des «cartes de vie du quotidien».
- Développer des services ou des outils évolutifs, c'est-à-dire pouvant intégrer les changements de pratiques ou de technologies.
- Mettre en place des tarifications intermodales adaptées aux bassins de mobilité et aux capacités financières des collectivités. Privilégier des gammes tarifaires équivalentes sur les différents périmètres afin de faciliter les projets de produits tarifaires entre différents réseaux.

9.3 Répondre au défi particulier du partage des données

- Définir un formalisme des données et de leurs échanges en se basant sur une doctrine nationale.
- S'inscrire dans une démarche d'open data et d'open services partagée entre les différents acteurs de la mobilité en envisageant notamment la création d'une plateforme ou d'un point d'accès régional.
- Intégrer les données relatives à l'ensemble des services de mobilité, y compris celles détenues par des acteurs privés.

9.4 Privilégier des partenariats sur-mesure pour faciliter la mise en œuvre des projets intermodaux

- Elaborer des contrats opérationnels dans les bassins de mobilité pour préciser les interventions des autorités organisatrices de la mobilité s'agissant des différentes formes de mobilité et d'intermodalité (horaires, tarification, information…), de l'aménagement de pôles d'échanges et d'aires de mobilité, des modalités de gestion des situations perturbées, du recensement des pratiques et actions de mobilité ou encore de l'aide à la conception et à la mise en place de services de mobilité et d'infrastructures de transports.
- Mettre en place à l'échelle du territoire de chaque AOM un comité des partenaires associant notamment des représentants d'habitants, d'usagers et d'employeurs.
- Viser à terme un syndicat de transports unique pour couvrir l'ensemble de la région et proposer information, tarification et billettique équivalentes pour tous les habitants des Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

10 DEVELOPPER LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier).
- ► Développer les pôles d'échanges multimodaux.
- ► Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France.

PROPOSITIONS

De manière générale, les principes d'aménagement d'un pôle d'échanges doivent intégrer différentes dimensions relevant des domaines du transport et de l'aménagement du territoire : fonctionnement du PEM (accessibilité, information, signalétique,...), intermodalité, modes d'accès et de diffusion, intégration du site dans son environnement (abords de gare, quartier de gare, zone de chalandise et bassin de mobilité).

Le SRADDET propose un référentiel couplant une typologie des points d'arrêt et des attentes spécifiques pour les différentes catégories de PEM. Celles-ci doivent servir de repère dans le montage des projets et sont reprises dans le tableau suivant. Charge à chaque AOM de préciser les exigences particulières pour les pôles d'interconnexion intra-urbains et les points d'arrêts urbains relevant de son seul réseau.

Les gares situées dans les principaux pôles de l'armature régionale doivent être considérées comme des PEM régionaux ou de rabattement vers les métropoles. La carte ci-dessous permet de les visualiser.



Carte 35 – N°582-97 - Principaux PEM ferroviaires en Hauts-de-France

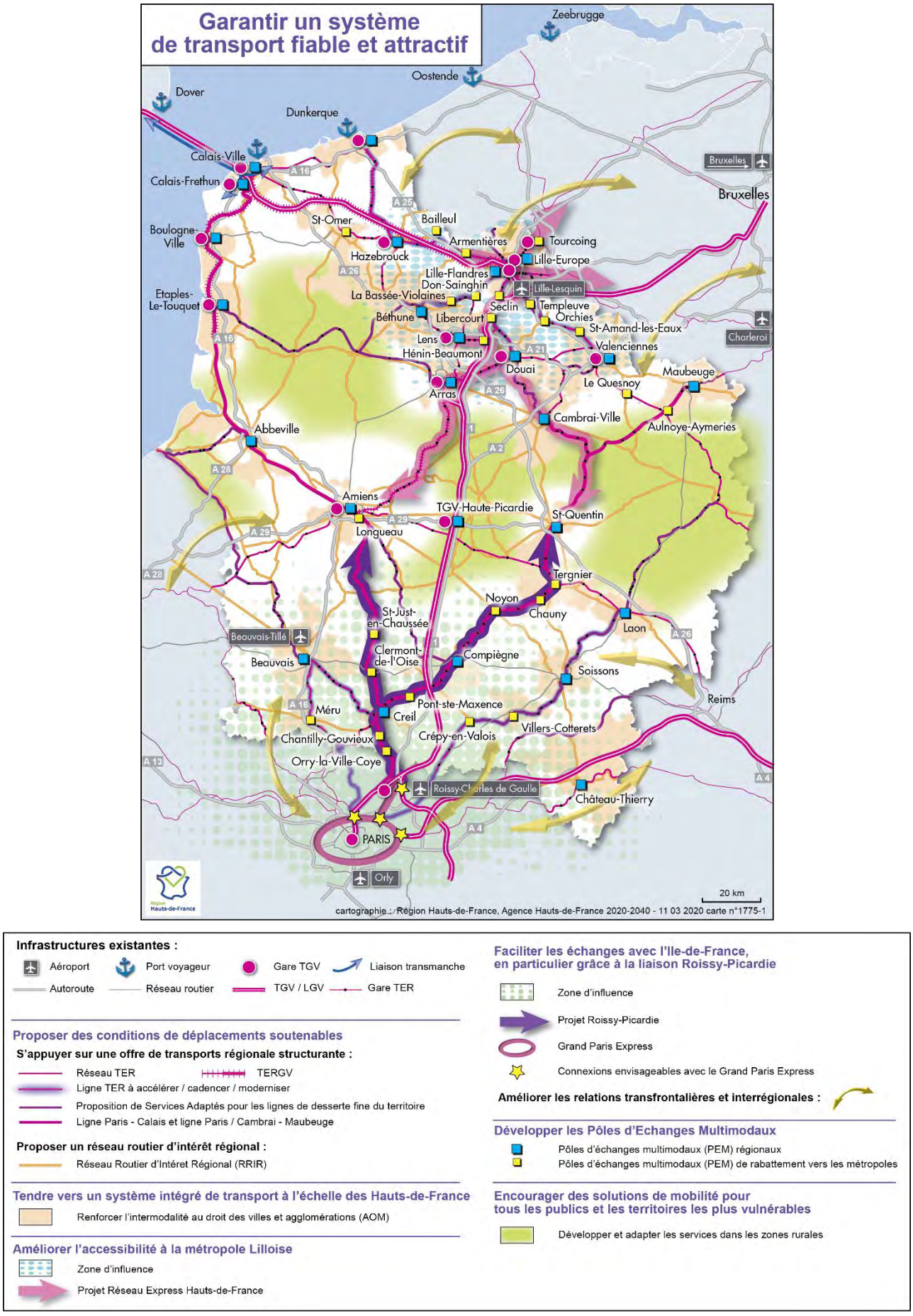
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Niveau d'exigence pour les différentes catégories de PEM.

Catégorie	Attendus spécifiques
PEM Régionaux	**1 - Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité et à son intégration dans son environnement :** - Proposer une offre de transport de rabattement et de diffusion permettant les connexions aux pôles générateurs de déplacements. - Créer ou faire évoluer les liaisons en transports collectifs urbains et circulations douces directes vers les polarités emplois-habitat et équipements régionaux, en cherchant l'efficacité (temps de trajet et fréquence) et l'adaptabilité aux besoins (niveau de service), notamment via l'amélioration de la qualité de stationnement des modes doux. - Veiller à la cohabitation entre l'usage "transport" du site et son usage au quotidien (services, commerces, emploi) au sein du quartier de gare. **2 - Améliorer et développer l'usage des transports collectifs (aussi bien pour le rabattement que pour la diffusion) grâce à une organisation de l'espace optimisée :** - Faciliter le passage d'un mode à l'autre en rapprochant les zones d'embarquement des différents modes. - Veiller à la cohabitation entre les modes afin de fluidifier et sécuriser les flux. - Hiérarchiser l'espace PEM de manière à faciliter l'intermodalité et l'usage des transports en commun. **3 - Maitriser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle :** - Maitriser la capacité de stationnement longue durée autour du pôle, canaliser les flux dépose minute, tout en améliorant l'irrigation utilitaire du quartier, et l'utilisation verte de l'offre de stationnement favorisant les nouveaux comportements de mobilité (covoiturage) ou l'électromobilité. - Assurer la continuité fonctionnelle des axes reliant le quartier du pôle aux centres villes et aux quartiers prioritaires. **4 - Faciliter un usage de proximité du PEM en développant les facilités d'accès en modes doux :** - Augmenter la capacité d'accueil en ménages et en emplois des quartiers de pôle. - Assurer l'isométrie de l'accessibilité au pôle par les cheminements piétons (<1km) et les circulations douces (1<d<3km), respectant l'accessibilité PMR. **5 - Développer des services intermodaux permettant de favoriser les pratiques intermodales : signalétique, information…**
PEM de rabattement vers les métropoles	**1 - Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité :** - Créer ou faire évoluer les liaisons TC (TCU ou TCiU) ou circulations douces directes entre le pôle et les polarités habitat en cherchant l'efficacité (temps de trajet et fréquence) et l'adaptabilité aux besoins (niveau de service), en particulier par l'amélioration de la qualité de stationnement des modes doux, et des dessertes ciblées de TC aux heures de pointe ferroviaire. - Améliorer la cohabitation entre les différents usages du site (transport et résidentiel/serviciel), en veillant à l'intégration du PEM dans son environnement et en travaillant à la mutualisation d'équipements. **2 - Faciliter l'accès au pôle et offrir aux usagers un espace de qualité avec un sentiment de sécurité :** - Faciliter les échanges entre modes par un rapprochement entre les différents points d'arrêt - Organiser les espaces de manière à pouvoir gérer et fluidifier les flux, particulièrement en heure de pointe - Améliorer la cohabitation entre les modes et entre les usages du site. **3 - Rationnaliser la place de la voiture et développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle :** - Maitriser la capacité de stationnement longue durée autour du pôle, par exemple en compensant par l'incitation à l'utilisation verte de l'offre de stationnement de nouveaux comportements de mobilité (covoiturage…) **4 - Développer les services permettant de favoriser les pratiques intermodales : signalétique, information, stationnement pour les voitures partagées…**
Points d'arrêt	1 - Faciliter et sécuriser les accès en modes actifs en offrant des cheminements de qualité et en sécurité. 2 - Améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de transport avec notamment de l'information sur l'offre de transport (en temps réel). 3 - Organiser et proposer une offre de stationnement adaptée aux caractéristiques du site afin de faciliter et sécuriser le rabattement en voiture.
Pôles relais	1 - Faciliter et sécuriser les accès en modes actifs en offrant des cheminements de qualité et en sécurité, bien connectés au centre urbain le plus proche. 2 - Développer et améliorer les conditions d'accès en voiture en proposant : - une voirie adaptée et connectée au réseau viaire principal, - une offre de stationnement de qualité et adaptée dans une logique de parking-relais d'entrée d'agglomération prenant notamment en compte les nouvelles pratiques (covoiturage, autopartage…). 3 - Améliorer les conditions d'attente et d'accès à l'offre de transport avec notamment de l'information sur l'offre de transport (en temps réel).
Pôles d'entrée urbains	Aménager les cheminements piétons afin de faciliter et de sécuriser les flux piétons depuis et vers le pôle et permettre une bonne circulation vers les différents pôles générateurs de déplacements. Assurer l'accessibilité aux pôles d'entrée urbains par des cheminements pour les piétons et circulations douces. Aménager des lieux d'échanges et de connexion avec les autres modes afin d'assurer une intermodalité efficace Veiller à la connexion du PEM avec les différentes polarités de son bassin de mobilité, en faisant évoluer les liaisons en transports collectifs urbains et les circulations douces directes vers les polarités emplois-habitat environnants, en cherchant l'efficacité et l'adaptabilité aux besoins : temps de trajet, fréquence et niveau de service. Veiller à l'intégration du site dans son environnement en travaillant la connexion des cheminements, l'intégration urbaine et la mise en place de services (autres que transports). 5 - Densifier l'habitat et l'emploi des quartiers de ces pôles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 36 - N°507-5 - Carte de synthèse : Garantir un système de transport fiable et attractif

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TRANSPORT DE MARCHANDISES



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

1 CONTRIBUER A L'ACHEVEMENT DU RESEAU D'INFRASTRUCTURES FRET EN HAUTS-DE-FRANCE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
► Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau des sites et infrastructures.
► Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes régionaux.
► Valoriser les portes d'entrée en réduisant l'impact environnemental des flux.

PROPOSITIONS

1.1 Renforcer les itinéraires ferroviaires fret

- Diversifier les grands itinéraires de fret ferroviaire de la Région.

1.2 Compléter le réseau fluvial grâce à la réalisation du canal Seine-Nord-Europe

- Compléter le réseau fluvial grâce à la réalisation du CSNE, maillon manquant (Voir fiche spécifique A) et assurer l'achèvement de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut.
- Traiter les points durs du réseau fluvial : pont-rail de Mours, écluse du Quesnoy-sur-Deûle, canal de Condé-Pommeroeul.
- Assurer la réalisation des opérations de fiabilisation de l'axe fluvial vers le Port de Dunkerque.

1.3 Poursuivre la modernisation du réseau routier

- Contribuer à la mise en œuvre du Pacte pour la réussite de la Sambre – Avesnois – Thiérache en particulier grâce à l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN2.

UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

2 GARANTIR LA QUALITE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : FLUIDITE, SECURITE, SOUTENABILITE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.
► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
► Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants dont électriques et/ou gaz.

PROPOSITIONS

2.1 Optimiser l'usage des infrastructures

- Promouvoir des solutions permettant de décongestionner le réseau routier et d'améliorer les conditions de circulation, en particulier par la mise en œuvre de stratégies de régulation à l'image de celle de l'Etat sur le réseau routier de l'agglomération lilloise.
- Faire de l'autoroute A1 une infrastructure durable et connectée en lien avec la stratégie Rev3 et viser l'expérimentation sur d'autres secteurs autoroutiers tels que l'A29 entre Amiens et Saint-Quentin.

2.1 Améliorer la fiabilité des offres fluviales et ferroviaires

- Développer la qualité de service pour fiabiliser les sillons ferroviaires fret et limiter les impacts liés aux travaux d'entretien des voies.
- Conforter les dessertes ferroviaires du GPMD, de Delta 3 et des principaux ports fluviaux régionaux dont les ports de Lille, Valenciennes…
- Garantir la pérennité et la disponibilité d'itinéraire ferroviaire fret entre le nord de la région et l'Ile-de-France.
- Veiller à la prise en compte des impératifs sociaux et environnementaux dans les projets de développement d'infrastructures de fret ferroviaire.
- Encourager les certifications et labellisations environnementales sur toute la chaîne logistique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

UNE STRATEGIE POUR REUSSIR LE HUB LOGISTIQUE

3 ASSURER LA MIXITE DES USAGES SUR LES AXES FERROVIAIRES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.
► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.

PROPOSITIONS

- Améliorer la qualité de service des circulations fret et voyageurs grâce à une meilleure définition des sillons et à leur adaptation aux besoins en lien avec une réflexion sur la coordination des travaux d'entretien et la régulation des demandes.
- Fiabiliser le réseau des infrastructures fret régionales par leur entretien régulier (notamment les ouvrages d'art), la création d'itinéraires alternatifs et d'évitement des zones générant des ralentissements de circulation et des nuisances pour les populations.
- Veiller à la limitation des impacts négatifs du transport ferroviaire de marchandises pour les populations, en particulier en intégrant dans les projets de création ou de développement d'infrastructures des aménagements permettant d'atténuer les impacts négatifs tout en assurant la circulation des trains.

S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

4 ASSURER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.
► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.

PROPOSITIONS

4.1 Sauvegarder les lignes capillaires

- Proposer une stratégie de sauvegarde des capillaires fret et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires menacées (voies mères et voies de service). Cette stratégie devant être axée sur un bilan de l'état des voies ferrées, de leur durée de vie, de leurs trafics actuels et potentiels.
- Envisager la mise en œuvre de contre-expertises suite aux propositions de travaux et de programme de maintenance de SNCF Réseau dans un objectif de rentabilité économique.
- Utiliser les voies et embranchements désaffectés ou peu utilisés pour renforcer la desserte ferroviaire des pôles d'activité et contribuer à la réussite économique des projets de développement tels qu'E-Valley à Marquion.

4.2 Soutenir la modernisation et la création des ITE

- Soutenir la modernisation et la création des ITE en s'appuyant sur le régime d'aides approuvé par la Commission Européenne.
- Tirer parti des potentialités foncières des embranchements privés pour l'installation d'activités économiques potentiellement utilisatrices du transport ferroviaire.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

5 MAINTENIR LE RESEAU FLUVIAL SECONDAIRE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
► Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau des sites et infrastructures.
► Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité.
► Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières.

PROPOSITIONS

- Pérenniser le réseau fluvial Freycinet : entretient, remise en état…
- Développer les possibilités d'utilisation du réseau secondaire par les filières agricoles et de matériaux de construction.
- En cas de potentiel avéré du réseau Freycinet, mettre en place les conditions de développement de filières d'avenir (déchets, logistique urbaine…) pour garantir sa préservation.

S'APPUYER SUR LES RESEAUX SECONDAIRES POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

6 PRESERVER ET VALORISER LE FONCIER BORD A QUAI OU EMBRANCHE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
► Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau des sites et infrastructures.
► Développer des modes d'aménagement innovants et prenant en compte les enjeux de biodiversité.
► Réduire la consommation des surfaces agricoles, naturelles et forestières.

PROPOSITIONS

- Conserver des réserves foncières autour des plates-formes logistiques multimodales d'envergure régionale.
- Préserver et entretenir les sites bord à quai ou ferroviaires embranchés.
- Maintenir les sites d'activités économiques et portuaires existants (installations portuaires et foncier) pour implanter des activités de filières potentiellement les plus utilisatrices de la voie d'eau. En particulier, réserver le foncier situé à proximité immédiate d'une voie d'eau, d'un embranchement ferroviaire dans l'optique d'accueillir une activité en ayant réellement l'usage.
- Créer des outils de maîtrise, de valorisation, et de hiérarchisation du foncier à haute valeur logistique.
- Elaborer une cartographie des principales zones logistiques pour répondre aux demandes d'implantation en favorisant le développement équilibré des territoires tout en veillant à limiter la consommation foncière et à mettre en cohérence les projets et les capacités de dessertes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

S'APPUYER SUR L'ENSEMBLE DES RESEAUX POUR ALIMENTER LES PRINCIPAUX CORRIDORS DE FRET ET ASSURER UNE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES

7 MAINTENIR ET GARANTIR LES POTENTIALITES DE LA ROUTE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

7.1 Consolider le rôle économique du réseau routier

- Proposer un réseau routier structurant, contribuant au maillage et au développement économique des Hauts-de-France, constitué des réseaux routiers national (autoroutes et routes nationales) et d'intérêt régional (RRIR).
- Optimiser le fret routier en améliorant en particulier le taux de remplissage des poids lourds.
- Encourager l'aménagement des dessertes routières des plates-formes, et en particulier celles du CSNE afin que l'ensemble du territoire puisse bénéficier des retombées économiques de ce dernier.

7.2 Assurer l'accessibilité des zones d'activités et des entreprises

- Assurer la connexion des grandes zones logistiques routières au réseau principal afin de réduire les circulations de transit sur les voies secondaires.
- Permettre aux principaux pôles d'activités et entreprises d'accéder aisément au réseau routier (RRIR, routes nationales, autoroutes).
- Prendre en compte systématiquement dans les projets de création ou d'extension de pôles d'activités économiques les questions d'accessibilité routière que ce soit pour la circulation des poids lourds en lien avec l'activité présente et à venir des sites ou pour le déplacement des salariés.

VALORISER LE SYSTEME PORTUAIRE MARITIME

8 MISER SUR LA COMPLEMENTARITE DES PORTS REGIONAUX ET ELARGIR L'HINTERLAND DES PORTS MARITIMES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.
► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
► Valoriser les portes d'entrée en réduisant l'impact environnemental des flux.
► Assurer les conditions d'un accueil sobre et respectueux sur le littoral.

PROPOSITIONS

- Soutenir la stratégie de consolidation et de développement de l'hinterland du Grand Port Maritime de Dunkerque.
- Participer à l'achèvement des grands projets portuaires (Calais 2015, Cap 2020).
- Accompagner la coopération à la fois entre les ports régionaux et ceux de la façade littorale nord-ouest de la France.
- Engager des partenariats avec les régions voisines et particulièrement la Normandie dans le contexte de concurrence des ports maritimes.
- Améliorer la desserte ferroviaire fret sur le versant sud pour développer le trafic de flux conteneurisés au départ du GPMD.
- Veiller à ce que les ports des Hauts-de-France conservent leur attractivité et leur compétitivité au sein du Range nord dans la perspective du Brexit.
- Pour assurer le développement d'une véritable économie maritime et fluviale, veiller à une meilleure intégration et articulation de l'offre fluviale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

DEVELOPPER LES OUTILS ET SERVICES POUR INCITER AU REPORT MODAL

9 CONSOLIDER LE RESEAU DES PLATES-FORMES MULTIMODALES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

- Développer et calibrer les plates-formes du canal Seine-Nord Europe et s'assurer de leur complémentarité, notamment en termes de services.
- Consolider le hub logistique Hauts-de-France par l'implantation d'une base logistique d'importance au sud de la région, à proximité de l'Ile-de-France.
- Accompagner le développement de l'activité conteneurs, en soutenant notamment les plates-formes Dourges-Delta 3, Lille Conteneurs Terminal ou Escaut Valenciennes Container Terminal.
- Organiser l'intermodalité autour des quais afin de rendre possible le transfert du camion ou train à la voie d'eau.
- Utiliser les anciens triages ferroviaires (Somain, Longueau…) pour redévelopper les activités logistiques.
- Avec les partenaires régionaux et acteurs de la logistique et portuaires, partager et articuler les logiques d'intervention autour du développement des plates-formes portuaires, logistiques et industrielles à l'échelle régionale pour optimiser les investissements, mettre en cohérence les différents projets et veiller aux phasages de réalisation :
    - ✓ Localisation optimale des plates-formes : nouvelles implantations et redynamisation de sites désaffectés.
    - ✓ Renforcement de l'intermodalité et développement du transport combiné.
    - ✓ Développement économique d'activités et création d'emplois régionaux.
    - ✓ Analyse de toute la chaîne logistique.

Ce travail pourra être formalisé au travers d'un schéma directeur de développement des plates-formes.

- Mesurer le poids et le coût des travaux à réaliser pour rétablir des circulations fret sur des lignes d'intérêt régional n'accueillant aujourd'hui que des trains de voyageurs, sur lesquelles des travaux assurant l'aptitude des lignes aux charges lourdes sont à prévoir (comme par exemple les travaux à réaliser sur la voie unique Douai – Cambrai pour la desserte de la future plateforme multimodale de Marquion liée au projet de Canal Seine - Nord Europe).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

DEVELOPPER LES OUTILS ET SERVICES POUR INCITER AU REPORT MODAL

10 CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.
► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport des marchandises.

PROPOSITIONS

10.1 Développer le fret ferroviaire

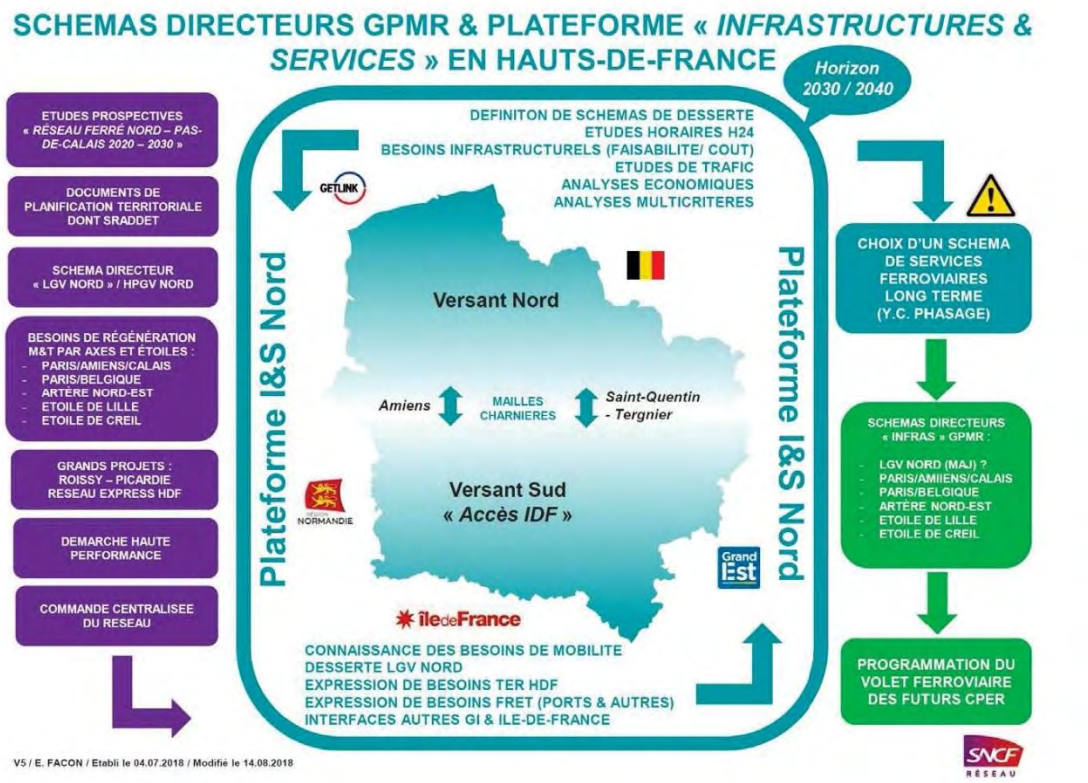
- Encourager les mesures d'amélioration de la qualité de service et la signature d'accords qualité sillons volontaire entre SNCF Réseau et des entreprises ferroviaires pour renforcer les objectifs et les incitations au développement du transport ferroviaire de fret.
- Accompagner le développement des autoroutes ferroviaires.
- Répondre aux objectifs environnementaux et désaturer le transport routier par le report du trafic marchandises sur la voie ferrée, ce qui à terme est une possibilité de rentabilisation des lignes capillaires ou à faible trafic.
- Soutenir le projet innovant Ma-Tri-X (fret Massifié – TRI automatisé – X partagés & digitalisés) engagé par l'Institut de Recherche Technologique Railenium dans l'objectif de concevoir un plan de transport permettant la circulation de trains longs et lourds, partagés et connectés entre des hubs internationaux de tri automatisé.
- Favoriser le développement de trains long à l'image de la « Rail'volution » de Décathlon avec le développement de liaisons vers la Chine.
- Engager des réflexions sur la possibilité d'écouler les trafics fret supplémentaires sur le réseau en prenant en compte l'évolution des plans de transports voyageurs H24 et la capacité nécessaire à la réalisation de l'entretien et des travaux sur le réseau ferré.
- Préserver les itinéraires ferroviaires fret entre le nord de la région et l'Ile-de-France, soit à l'ouest par Longueau et Creil, soit à l'est par Tergnier et le raccordement d'Ormoy et vérifier les capacités du réseau à supporter des développements de trafic fret vers la région parisienne en intégrant l'ensemble des usages actuels et à venir, circulations voyageurs, fret et capacité nécessaire à l'entretien et aux travaux.
- Moderniser les outils d'exploitation du réseau, en particulier par le déploiement d'ERTMS en vue de répondre aux besoins et optimiser l'usage du réseau ce qui passe, pour le trafic fret, par :
  - ✓ Le confortement et le développement du fret ferroviaire depuis et vers les ports fluviaux et maritimes.
  - ✓ Le renforcement de l'utilisation du Contournement Ferroviaire de Lille (CFL) dans un objectif de détourner du cœur de l'étoile ferroviaire lilloise, en heures de pointe, les flux en provenance ou à destination des ports maritimes afin de proposer une meilleur qualité de sillon pour les services fret.
  - ✓ Les possibilités de modernisation des itinéraires sur les 2 axes principaux reliant l'Ile-de-France.
  - ✓ L'analyse des possibilités de transformation de l'exploitation de la section sud (Aulnoye-Aymeries - Hirson) de l'artère-nord-est en liaison avec la région Grand Est.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

10.2 Engager une démarche « Plateforme Infrastructures et Services Nord »

SNCF Réseau propose d'engager une démarche « Plateforme Infrastructures et services Nord » visant à construire une vision globale, cohérente et partagée avec les Autorités Organisatrices de Transport (AOT), les Entreprises Ferroviaires (EF) et les acteurs du fret sur les besoins de service à moyen et long termes (2025, 2030, 2040) et les évolutions de l'infrastructure (renouvellement, modernisation, développement) afin de dégager une réponse globale pertinente adaptée aux différents usages du RFN. Cette démarche doit permettre au système ferroviaire de :

- Garantir la cohérence, dans l'espace et dans le temps, des investissements et des projets de service (nouvelles dessertes…) avec une vision cible.
- Gagner en cohérence et en anticipation, en disposant de davantage de temps pour construire les meilleures réponses à travers plusieurs itérations et évaluer en amont la robustesse des plans de transport envisagés.
- Améliorer la prise en compte des différents usages et anticiper les arbitrages éventuels.
- Mieux prendre en compte les enjeux des travaux à plus forts impacts sur la capacité (renouvellement, modernisation, développement) dès la conception du service horaire.
- Faciliter la production des horaires en aval.
-



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

11 OPTIMISER ET PROMOUVOIR L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES NOUVEAUX SERVICES

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

- Proposer une gouvernance moderne des infrastructures logistiques.
- Améliorer la gestion des flux (marchandises, informations, humains et financiers pour gagner en performance, en réactivité et en satisfaction client.
- Inciter à la création d'outils logistiques pour massifier les flux et pour pouvoir envisager leur intermodalité
- Construire une stratégie logistique régionale autour du CSNE et des autoroutes ferroviaires en partenariat avec l'ensemble des acteurs (CCI, collectivités, 2A2F, Consortium Fluvial, Euralogistic, Norlink Ports…).
- Promouvoir le transport combiné et les alternatives au « tout-routier » auprès des acteurs régionaux.
- Définir une stratégie de soutien au report modal et à la massification des flux.
- Développer un réseau régional d'avitaillement en énergies propres : déployer des points d'avitaillement (GNV, GNL…) à l'échelle régionale pour limiter les externalités négatives du transport de marchandises.
- Accompagner la généralisation de motorisations innovantes pour les véhicules destinés à l'activité logistique.
- Anticiper l'évolution des technologies notamment la robotisation.
- Analyser les potentialités de développement du fret aérien en région.
- Soutenir la mise en place de commissionnaires et d'opérateurs ferroviaires de proximité pour favoriser la mutualisation des flux entre plusieurs chargeurs.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE POUR ASSURER LA DESSERTE DU DERNIER KILOMETRE

12 ANTICIPER LES EVOLUTIONS DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces.
► Optimiser l'implantation des activités logistiques.

PROPOSITIONS

- Soutenir l'implantation de centres de distribution urbains au plus près des consommateurs pour faciliter la livraison des marchandises en cœur de ville à l'image du Centre Multimodal de Distribution Urbaine de Lille.
- Accompagner les pôles urbains pour la mise en œuvre de solutions intelligentes de gestion du dernier kilomètre et de desserte des hyper centres villes.
- Favoriser les expérimentations et les innovations pour l'émergence de modes alternatifs en faveur de la logistique du dernier km
- Développer les activités et services autour des pôles d'échanges multimodaux afin de donner une valeur ajoutée à l'ensemble de la chaîne de transport.
- Réfléchir à l'implantation de plates-formes pour l'acheminement des matériaux de construction et l'enlèvement des déchets issus de l'activité urbaine (déchets de chantier ou ordures ménagères).
- Promouvoir les circuits courts et la consommation locale pour limiter les impacts négatifs du transport de marchandises en ville.
- Etudier les possibilités de desserte ferroviaire d'installations de massification dans un contexte de coexistence des trafics fret avec les trafics ferroviaires voyageurs, sachant que les sites de distribution urbaine se trouvent en majeure partie sur des sections de réseau ferré particulièrement chargées.

FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE POUR ASSURER LA DESSERTE DU DERNIER KILOMETRE

13 VISER L'INNOVATION DANS UN ECOSYSTEME REGIONAL FACILITANT LES LIENS ENTRE LOGISTIQUE ET COMMERCE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Développer les stratégies numériques dans les territoires.
► Déployer l'économie circulaire.
► Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux.

PROPOSITIONS

- S'appuyer sur l'écosystème régional pour développer des innovations en matière de commerce et logistique.
- Accompagner la transition numérique de la logistique et développer la filière régionale de l'Internet de la logistique.
- Profiter de la réalisation du CSNE pour proposer un service de « bout en bout » afin de dynamiser le développement économique et de développer les opportunités d'insertion professionnelle en particulier pour la population la moins qualifiée.
- Promouvoir l'émergence de projets économiques innovants sur les territoires en lien avec l'économie sociale et solidaire.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

FAVORISER LA LOGISTIQUE URBAINE POUR ASSURER LA DESSERTE DU DERNIER KILOMETRE

14 REGULER LES IMPACTS DE LA LOGISTIQUE

Objectifs stratégiques du SRADDET :

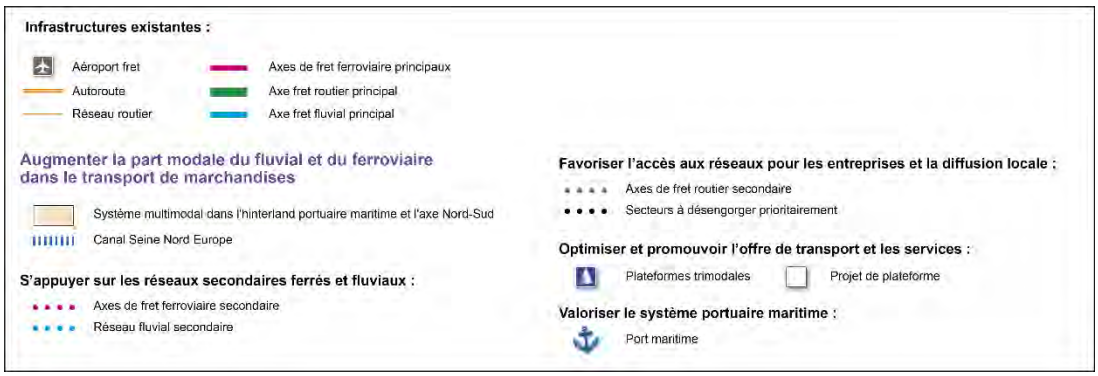
- ► Optimiser l'implantation des activités logistiques.
- ► Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises.
- ► Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants dont électriques et/ou gaz.
- ► Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie.
- ► Déployer l'économie circulaire.

PROPOSITIONS

- Réguler les impacts négatifs de la logistique en développant des alternatives au camion en zone urbaine.
- Réfléchir à optimisation logistique : développement de l'électromobilité, mobilités innovantes pour les livraisons du dernier kilomètre.
- Généraliser l'élaboration de charte de logistique urbaine durable à l'image de l'expérimentation menée dans le cadre de France Logistique 2025 pour accompagner la mise en œuvre des politiques de transport de marchandises et de logistique urbaine :
  - ✓ Réduire les nuisances environnementales et améliorer le cadre de vie.
  - ✓ Assurer des conditions optimales de circulation et de stationnement en centre-ville.
  - ✓ Favoriser le développement économique urbain (commerces de proximité, circuits-courts…)
  - ✓ Encourager la concertation et la coordination des différents acteurs.
- Inciter à l'intégration de la logistique urbaine dans les différents documents de planification dans un objectif de cohérence territoriale, de développement équilibré des fonctions des centres villes, de préservation des espaces indispensables à l'activité logistique (aires de stockage, stationnement…)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024





Carte 37- N°55-2 - Carte de synthèse : Affirmer un positionnement de hub logistique

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

LE CANAL SEINE NORD EUROPE



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

A Le Canal Seine Nord Europe

Objectifs stratégiques du SRADDET :

► Faire du CSNE un maillon structurant du hub logistique HdF en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures.

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

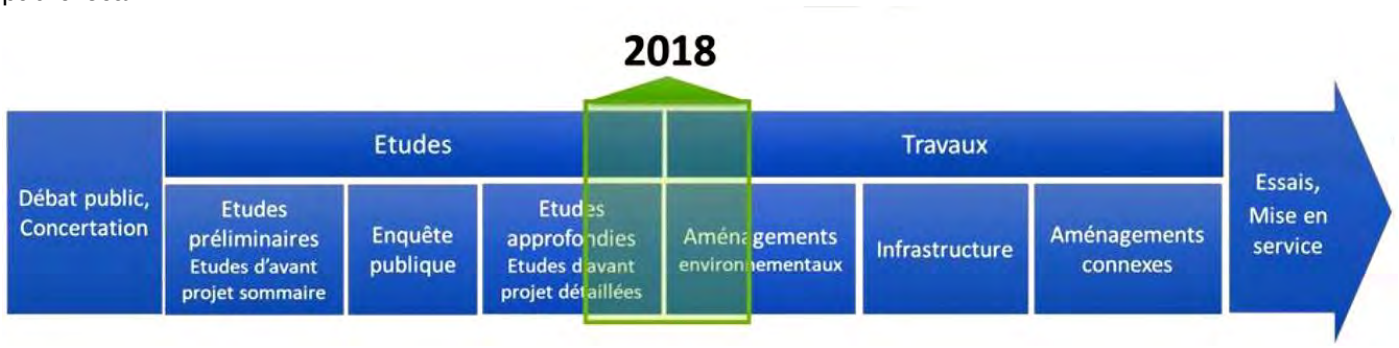
► Tirer parti de la voie d'eau comme armature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais.

► Garantir un cadre de vie de qualité et un maintien de la biodiversité aux abords du Canal.

► Favoriser la diversification économique des territoires en articulation avec les écosystèmes territoriaux.

► Optimiser l'implantation des activités logistiques.

Le Canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison fluviale Seine-Escaut reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit du nord de l'Europe. Long de 107 km, situé entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord), sa réalisation a été confiée en 2017 à la Société du Canal Seine-Nord Europe, Etablissement public d'Etat, dont la Loi d'Orientation des Mobilités devrait permettre la transformation en établissement public local.



PROPOSITIONS

A.1 Renforcer le développement économique et l'attractivité des territoires traversés

En lien avec les propositions 1 - 2 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 – 11 - 12 - 13 - 14 - 4

- Valoriser l'excellence industrielle de la Région, et en particulier des territoires traversés par le canal, en structurant, pour les filières concernées, les débouchés offerts par le fluvial à grand gabarit.
- Accompagner le développement des nouvelles plates-formes en lien avec la création du CSNE et étudier la pertinence de leurs raccordements multimodaux.
- Offrir aux entreprises des territoires traversés un accès facilité à la voie d'eau, via les plates-formes multimodales ou le développement de quais publics ou privés, et via des services de transbordement sur ces sites.
- Développer les activités touristiques et de loisirs en lien avec l'infrastructure fluviale, et organiser leur cohabitation avec les activités économiques.
- Développer une stratégie de valorisation de l'ensemble de la voie d'eau et de ses abords, dans une logique de reconquête des espaces délaissés, de valorisation paysagère et écologique.

A.2 Renforcer la compétitivité des entreprises par une offre logistique massifiée

En lien avec les propositions 1 - 2 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 – 11 - 12 - 13 - 14

- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie pour la logistique fluviale à l'échelle régionale, intégrant des dispositifs financiers incitatifs, afin de contribuer au développement du report modal vers le fluvial.
- Renforcer la compétitivité des entreprises des territoires traversés grâce à des coûts de transport moindres, une sécurité accrue surtout pour le transport de produits dangereux et une régularité plus forte que la route « Avec un litre de carburant, une tonne de marchandise se déplace sur 20 km par la route, 80 km par fer et 100 km par fluvial à grand gabarit. Un seul convoi fluvial de 4 500 tonnes (du type de ceux qui circuleront sur le canal Seine-Nord), transporte autant de marchandises que 250 camions ou 125 wagons (4 trains complets)[40] ».
- Encourager le développement de services liés à la logistique, à l'entretien et la réparation des péniches et bateaux.

[40] Les impacts territoriaux de la réalisation du canal Seine Escaut : principaux enjeux pour les territoires constitutifs de l'aire métropolitaine de Lille - ADULM

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

A.3 Améliorer la compétitivité des ports maritimes de l'axe Seine et du nord de la France en accroissant leur hinterland

En lien avec les propositions 1 - 2 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 – 11 - 13

- Structurer la gouvernance portuaire en région en lien avec le Conseil de Coordination interportuaire.
- Fiabiliser et améliorer les jonctions aux façades maritimes Nord et Seine.
- Favoriser les activités portuaires en garantissant les potentialités de développement en bord de voie d'eau, en particulier en assistant les personnes publiques compétentes dans l'élaboration de stratégies d'anticipations foncières.
- Rechercher des complémentarités et coopérations entre ports maritimes et ports intérieurs.

A.4 Raccorder le réseau fluvial français au réseau européen à grand gabarit

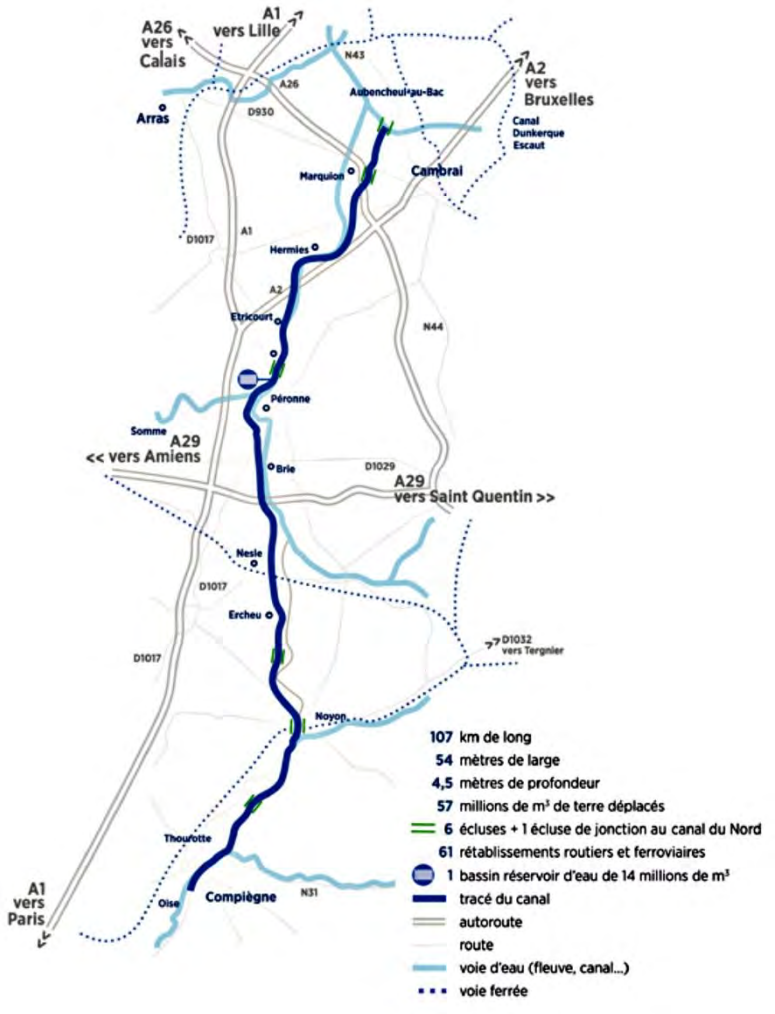
En lien avec les propositions 2 - 5 - 8 - 9 – 11

- Garantir l'achèvement de la mise à grand gabarit de l'ensemble de la liaison Seine-Escaut.
- Développer une stratégie portuaire et tarifaire à l'échelle de l'axe Seine-Escaut, au travers du Groupement Européen d'Intérêt Economique Seine-Escaut (Voies Navigables de France, direction des voies hydrauliques du Service Public de Wallonie – SPW – et Waterwegen & Zeekanal - W&Z -) en concertation avec les principaux acteurs dont HAROPA (Ports de Paris Seine Normandie) et Norlink Ports.

A.5 Favoriser la transition énergétique grâce au report vers le mode fluvial, sûr et sobre en énergie

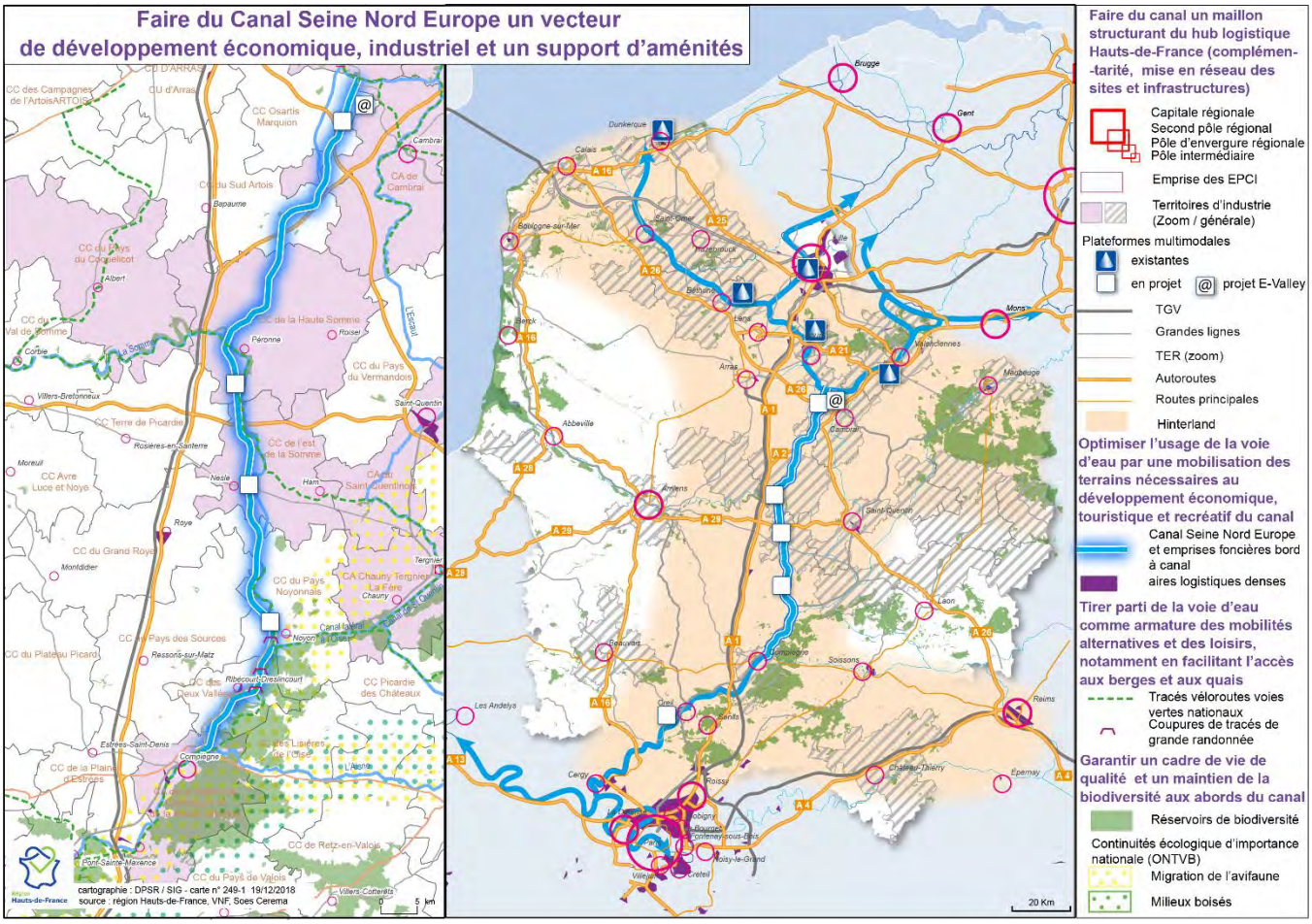
En lien avec les propositions - 11 - 13 - 4

- Assurer l'approvisionnement du chantier du CSNE par des modes à faible émission de CO2.
- Encourager une mobilité durable par le renouvellement et la modernisation de la flotte et par le développement des carburants alternatifs, en particulier en développant des points d'avitaillement le long du CSNE.
- Faire de la voie d'eau un support des mobilités douces : réseau cyclables, cheminements piétons, sentiers de randonnée.



Carte 38 – Tracé du Canal Seine Nord Europe (source : Société du CSNE)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Carte 39 – N°249-1 - Carte de synthèse : Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

LE RESEAU ROUTIER D'INTERET REGIONAL



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

B Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)

Objectifs stratégiques du SRADDET :

- ► Affirmer un positionnement de hub logistique
- ► Faire du canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités
- ► Assurer un développement équilibré et durable du littoral
- ► Garantir un système de transport fiable et attractif
- ► Favoriser un aménagement équilibré des territoires

Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) permet de contribuer à l'atteinte de nombreux objectifs du SRADDET, qu'ils relèvent de l'aménagement du territoire, de l'accès aux services pour tous comme du renforcement de l'attractivité économique de la région, de la complémentarité des différents réseaux de transport ou encore de l'amélioration de l'impact environnemental des transports en Hauts-de-France. Plus largement, le RRIR doit participer à la mise en cohérence de l'offre de mobilité et de l'armature urbaine. Le renforcement de l'armature régionale permettra de relier plus efficacement les pôles régionaux et les pôles intermédiaires et l'équilibre emplois-habitat-mobilité sera encouragé de façon à réduire les distances et les temps de déplacement.

En constituant des itinéraires structurants interdépartementaux et en renforçant les liaisons entres les grands pôles d'habitat et d'activité, le RRIR contribuera ainsi au développement équilibré du territoire régional, au renforcement de l'attractivité économique et à l'accessibilité des pôles d'emplois, de formation et de services. Sur le plan du développement économique en particulier, le RRIR est un élément majeur dans la définition d'un hub logistique régional et peut notamment contribuer au positionnement du Canal Seine Nord Europe comme vecteur de développement économique et industriel. L'optimisation de l'implantation des activités logistiques doit privilégier leur positionnement près des nœuds multimodaux (ferré, fluvial, routier) afin de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux.

La recherche d'un développement équilibré du territoire passe également par le maintien d'un système de transport fiable et attractif. Il s'agit de proposer des conditions de déplacements soutenables quel que soit le mode de transport retenu. Dans ce cadre, une intermodalité efficace entre la voiture et les services de transports est à développer sachant par ailleurs que la route est aujourd'hui le support de nouveaux services à la mobilité (voiture partagée) qui permettent notamment des pratiques plus vertueuses et respectueuses de l'environnement.

Le RRIR vient compléter le réseau routier national (routes nationales et autoroutes) - dont l'amélioration peut être financée dans le cadre du CPER - afin de consolider l'armature régionale proposée par le SRADDET et d'assurer par ailleurs la continuité des itinéraires interdépartementaux dans une logique de maillage régional.

Le RRIR intègre ainsi notamment les routes départementales structurantes à fort trafic, avec un rôle important de desserte, en l'absence de route nationale ou autoroute parallèle. De plus, ce réseau d'intérêt régional facilite l'accès à des sites économiques et logistiques de première importance, dont les futures plates-formes du CSNE, à des équipements métropolitains et à des sites multimodaux : zones d'activité majeures, aéroports, gares ferroviaires, grands équipements attractifs, etc. Enfin, d'autres axes viennent compléter ces itinéraires les plus empruntés afin de désenclaver des territoires moins peuplés qui comprennent un ou plusieurs bassins d'emplois. Il s'agit essentiellement d'assurer un développement équilibré du territoire et de permettre des continuités d'itinéraires entre les différents départements.

Il convient de rappeler un point important : l'inscription au RIRR d'un axe routier ne signifie pas qu'il y aura automatiquement un financement par la Région.

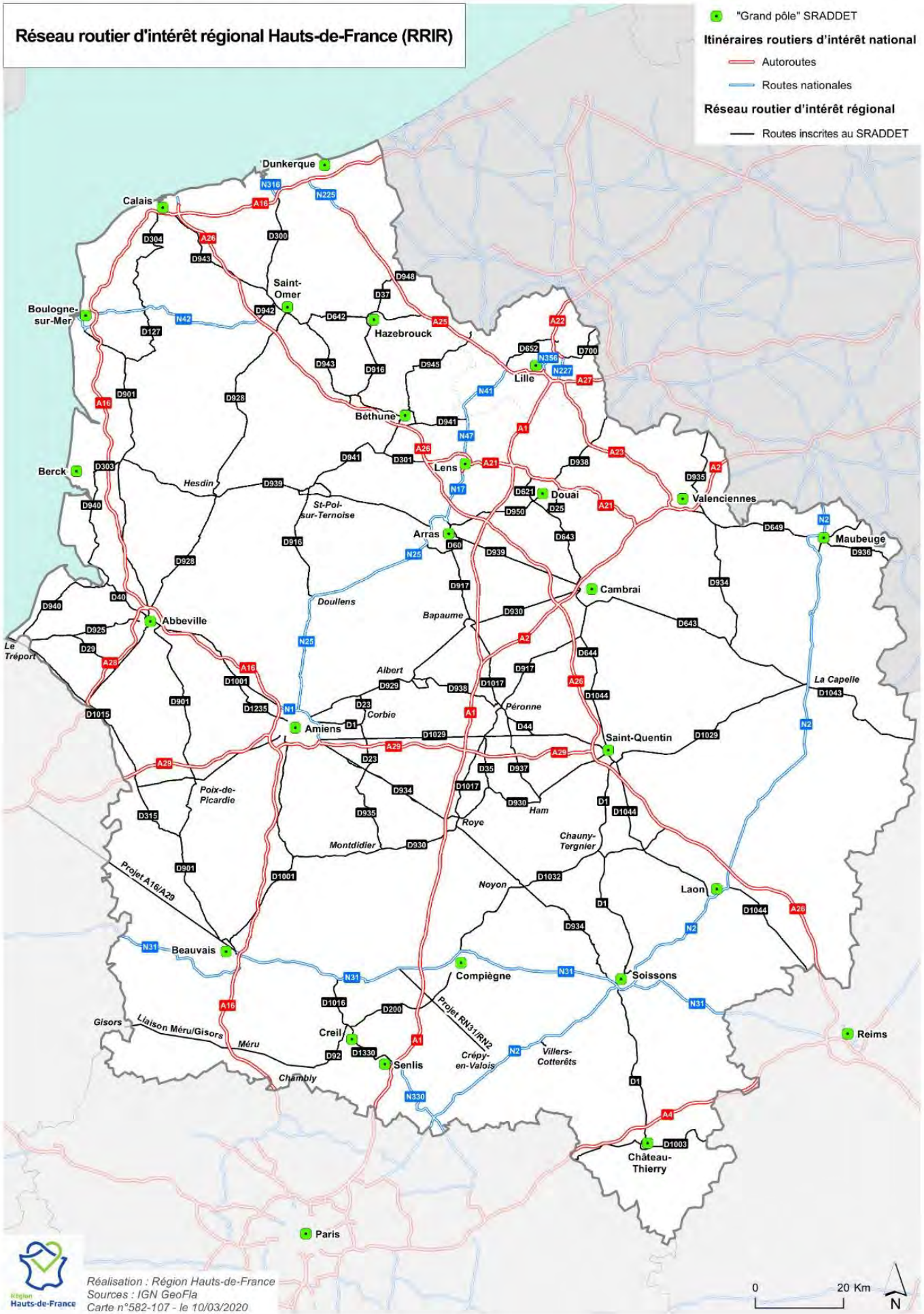
Le réseau comprend près de 2 340 kilomètres et propose une couverture fine de l'ensemble du territoire régional : plus de 80% de la population se trouve à moins de 15 minutes en voiture du réseau routier national et du réseau routier d'intérêt régional et plus de 90% des emplois sont situés à moins de 15 minutes de voiture de ces réseaux routiers structurants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Plus précisément, le RRIR doit offrir un support permettant de déployer les actions qui porteront sur les objectifs particuliers du SRADDET repris ci-dessous.

Thématiques	Grands domaines	Objectifs
Attractivité économique	Affirmer un positionnement de hub logistique	− Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises − Optimiser l'implantation des activités logistiques − Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces
Atouts inter-territoires	Faire du Canal Seine Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités	Faire du Canal Saine Nord Europe un maillon structurant du hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et à la mise en réseau
Modèle d'aménagement	Garantir un système de transport fiable et attractif	− Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) − Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise − Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France − Développer les pôles d'échanges multimodaux
	Favoriser un aménagement équilibré des territoires	− Réduire les disparités d'accessibilité des services au public (SDAASP) − Développer les stratégies numériques dans les territoires − Développer de nouvelles formes de travail grâce à un écosystème numérique, en particulier dans les territoires peu denses et isolés
Gestion des ressources	Encourager la sobriété et organiser les transitions	− Encourager l'usage des véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz − Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Carte 40 – N°582-107 - Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

LISTE DES AXES CONCERNES

	Axes départementaux
Aisne	RD1 - Saint-Quentin / Château-Thierry RD1043 - Cambrai / Hirson + lien Hirson / Y Ardennais RD 1029 - Saint-Quentin / Guise / La Capelle RD1032 - Noyon / A26 échangeur de Courbes Rocade de Villers-Cotterêts en articulation RN2 RD1044 - Cambrai / Saint-Quentin / Laon / Reims RD 1029 - Amiens / Saint-Quentin RD1003 - Desserte du Sud de l'Aisne (Château-Thierry) RN2 RN31
MEL	RM6b RM652 - Rocade de Lille Section N/W RM700 - Rocade de Lille - Antenne Sud de Roubaix RM656 - Rocade de Lille - Pénétrante N/S Autoroute A1 - Lille / Paris Autoroute A22 - Lille / Courtrai Autoroute A23 - Lille / Valenciennes Autoroute A25 - Lille / Dunkerque Autoroute A27 - Lille / Tournai RN356 - Lille / Marcq-en-Baroeul RN41 - Lille / Lens RN47 - Poursuite de la RN41 vers Lens RN227 - Villeneuve d'Ascq (Boulevard du Breucq)
Nord	RD300 - Saint Omer / A16 RD642 - A25 / Hazebrouck / Saint Omer (62) RD945 - A25 / Béthune (62) RD650 - Douai / RD950 Arras (62) RD643 - La Capelle (02)/ Cambrai / Arras (62) RD916 - RD37 - Hazebrouck / A25 RD943 - Cambrai / Douai RD948 - A25 / Frontière belge RD649 - Valenciennes / Maubeuge / frontière belge RD934 - Liaison RD643 / RD649
Oise	RD 901 - Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais RD934- Amiens / Roye / Noyon RD200 - Creil / Compiègne RD 1016 / RD 1330 - Creil / Senlis RD 932 / 1032 - Compiègne / Noyon / Chauny RD 92 Creil / Chambly RD934 + RD6 – Noyon / Soissons Projet liaison Méru / Gisors Liaison A16/A29/Beauvais/ Neufchâtel en Bray Projet liaison RN31 / RN2
Pas de Calais	RD939 - Axe Cambrésis / Côte d'Opale Sud RD941 - Axe Lille - Béthune / Saint-Pol-sur-Ternoise RD928 - Axe Saint Omer / Hesdin /Abbeville RD301 - RD941 → A26 RD940 - Continuité Somme RD901 - Axe Boulogne-sur-Mer/Somme

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

	Axes départementaux
Somme	RD929 - Amiens / Albert / Bapaume RD901- Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais RD928 nord - Axe Saint Omer / Hesdin /Abbeville RD925 - Abbeville / Doullens RD901 - Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais RD934- Amiens / Roye / Noyon RD938 - Albert / Péronne Barreau desserte CHU Amiens RD925 - Le Tréport / Abbeville RD29 - embranchement RD925 / A28 RD40 - Abbeville - Noyelles-sur-Mer RD940 - Pas-de-Calais / Rue / Saint-Valéry → vers Normandie RD44 - Péronne → embranchement RD1029 RD937 - Péronne → embranchement RD1029 RD1 - Amiens / Corbie RD917 - Péronne / Aizecourt → vers Pas de Calais RD1015 - Mers-les-Bains (limite département) RD916 - Doullens → Pas de Calais RD930 - Roye / Montdidier / vers Oise RD935 - Embranchement RD924 / Moreuil / Montdidier RD1029 - Saint-Quentin / Amiens / Poix-de-Picardie / Normandie RD1001 - Amiens → Beauvais RD1001 - Pas-de-Calais / Abbeville / Amiens RD1235 - Amiens- Yseux RD901 - Abbeville / Boulogne-sur-Mer RD928 sud - Abbeville / Normandie RD1017 - Roye / Péronne → Bapaume RD1017 - Roye / Senlis / vers Ile de France RD23 – Corbie / Moreuil RD147 entre RD329 et RD938 RD35 – Nesles / Villers-Carbonnel

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

GLOSSAIRE

2A2F	Association Activer des Solutions Nouvelles pour le Fret Ferroviaire en Nord de France
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AFE	Agence Ferroviaire Européenne
AFIMB	Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique
ALLEGRO	Agglomération Lilloise Exploitation Gestion de la Route
AMESA	Apprentissage des métiers de services aéroportuaires (centre de formation apprentissage)
AMI	Appel à manifestation d'intérêt
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité organisatrice de transport
ARAFER	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
ATP	Aide au transport des particuliers
BHNS	Bus à haut niveau de service
BIV	Borne d'informations voyageurs
BREEAM	Building Research Establishment Environmental Assessment Method
CA	Communauté d'Agglomération
CA2BM	Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois
CAF	Comité des Armateurs Fluviaux
CCIR	Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale
CCPOH	Communauté de Communes Pays d'Oise et d'Halatte
CCS	Cargo Community system
CdG Express	Charles-de-Gaulle Express
CEA Tech	Commissariat à l'Energie Atomique - Direction de la recherche technologique
Certifer	Organisme de certification ferroviaire
CFL	Contournement ferroviaire de Lille
CISIT	Campus International Sécurité et Intermodalité dans les Transports
CITC	Centre d'Innovation des Technologies sans Contact
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport System
CMDU®	Centre multimodal de distribution urbaine
CNBA	Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale
CPER	Contrat de Plan Etat / Région
CPRDFOP	Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelle
CRITT M2A	Centre de Recherche, d'Innovation Technique et Technologiques en Moteurs et Acoustique Automobile
CSNE	Canal Seine-Nord-Europe
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
EF	Entreprise ferroviaire
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EVP	Equivalent vingt pieds (mesure conteneur)
EVT	Escaut Valenciennes Terminal
FedEx	Federal Express
FTA	Freight Transport Association
GES	Gaz à effet de serre
GNC	Gaz naturel comprimé
GNL	Gaz naturel liquéfié
GNV	Gaz naturel de ville
GPE	Grand Paris Express
GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
GRHYD	Gestion des Réseaux par l'injection d'Hydrogène pour Décarboner les énergies
ICPE	Installations classées pour la protection de l'environnement
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IMMD	Institut du Marketing et du Management de la Distribution
InterCor	Projet européen Interoperable Corridors
ITE	Installation terminale embranchée
LCT	Lille Conteneurs Terminal
LDCT	Lille Dourges Conteneur Terminal

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

LOM (loi)	Loi d'orientation des mobilités
MaaS	Mobility as a service
MAGEO	Mise au gabarit européen de l'Oise
MAPTAM (Loi)	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
Ma-tri-X	Fret Massifié – TRI automatisé – X partagés & digitalisés
MEL	Métropole Européenne de Lille
MIE	Mécanisme d'Interconnexion Européen
NFC	Near Field Communication
NOTRe (Loi)	Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République
NO_x	Oxyde d'azote
OBOR	One Belt, One road (route de la soie)
OFP	Opérateur ferroviaire de proximité
PA2D	Plan d'Aménagement et de Développement Durable du GPMD
PAMI	Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation
PARM	Plan d'aide au report modal
PCAET	Plan Climat Air Energie
PDU	Plan de déplacements urbains
PEM	Pôle d'échanges multimodal
PIA	Programme d'Investissement d'Avenir
PICOM	Pôle de compétitivité des industries du commerce
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PMR	Personne à mobilité réduite
PMR	Plan de mobilité rurale
PNBf	Point noir du bruit ferroviaire
R&D	Recherche et Développement
RER	Réseau Express Régional
Rev3 (TRI)	Troisième révolution industrielle
RFN	Réseau Ferré National
RoRo	Roll on / Roll off
RRIR	Réseau Routier d'Intérêt Régional
RET-T	Réseau trans-européen de transport
SaaS	Software as a Service
SCIC	Société Coopérative d'Intérêt Collectif
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAASP	Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
SDAGT	Schéma Directeur d'Agglomération de la Gestion du Trafic
SD'Ap	Schéma d'Accessibilité Programmée
SEM	Société d'Economie Mixte
SEMOP	Société d'Economie Mixte à Opération Unique
SEPD	Société d'Exploitation des Ports du Détroit
SIM	Système d'information multimodale
SISMO	Système intégré de services de mobilité de l'Oise
SITUS	Syndicat intercommunal des transports urbains du Soissonnais
SLO	Service librement organisé ou "Car Macron"
SM SRU	Syndicat Mixte Loi Solidarité Urbaine
SMTCO	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SPL	Société Publique Locale
SPLA	Société Publique Locale d'Aménagement
SRCAE	Schéma régional climat, air, énergie
SRDEII	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
SRI	Stratégie recherche innovation
SRU (Loi)	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
TAD	Transport à la demande
TCSP	Transport en commun en site propre
TCU	Transport collectif urbain

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

TDC	Tarif douanier commun
TEC (Wallonie)	Transport en Commun (Wallonie)
TER	Train Express Régional
TER-GV	Train Express Régional à grande vitesse
TGV	Train Grande Vitesse
TLF	Transport et Logistique de France
UE	Union Européenne
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (classification des voies)
VAD	Vente à distance
VFLI	Voies Ferrées Locales et Industrielles
VNF	Voies Navigables de France
VVV	Véloroute Voie Verte
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zone d'Activités Economiques
VPC	Vente par correspondance.
WFS	Worldwide Flight Services

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Annexe 5

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024



Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)

Annexe 5 : PRPGD
Annexe 5-1 : évaluation des financements (en lien avec le fonds FEDER)
Annexe 5-2 : prévention des dépôts sauvages

SÉANCE PLÉNIÈRE
21 NOVEMBRE 2024

Région Hauts-de-France

12 décembre 2019

Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)



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

Version de décembre 2019 partiellement modifiée en juin 2024 sur les nouveaux objectifs réglementaires et sur le tableau de suivi des ISDND.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Remerciements

La Région Hauts-de-France remercie l'ADEME et la DREAL Hauts-de-France pour leur soutien technique ainsi que les collectivités, les organismes consulaires et institutionnels, les fédérations professionnelles, les éco-organismes, les associations et les acteurs régionaux pour les contributions apportées durant les travaux d'élaboration du PRPGD.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Sommaire

Glossaire 9

Acronymes 16

Introduction 20

1.1 Contexte réglementaire **20**

1.1.1 Un nouveau plan unique, tous flux confondus, à l'échelle régionale 20

1.1.2 Des orientations définies sur la base des implications de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte 21

1.1.3 Périmètres du plan 21

1.1.4 L'élaboration concertée du PRPGD 22

1.2 Opposabilité et compatibilité du plan **22**

1.2.1 Force juridique du plan 22

1.2.2 L'intégration du PRPGD dans le SRADDET, nouvel outil témoignant de la cohérence des politiques publiques 23

Partie 1 - Etat des lieux 26

1.1 Les déchets ménagers et assimilés **26**

1.1.1 Définition 26

1.1.2 Inventaire 27

1.1.3 Mesures de prévention des déchets ménagers et assimilés 28

1.1.4 Collecte des déchets ménagers et assimilés 33

1.1.5 Valorisation des déchets ménagers et assimilés 35

1.1.6 Traitement des déchets ménagers et assimilés 36

1.1.7 Financement du service public 40

1.2 Les déchets des activités économiques **40**

1.2.1 Définition 40

1.2.2 Inventaire des DAE hors déchets du BTP et déchets dangereux 41

1.2.3 Coproduits industriels 43

1.2.4 Les mesures de prévention des déchets des activités économiques 44

1.2.5 Collecte et tri des déchets non dangereux des activités économiques 45

1.2.6 Valorisation et traitement des déchets non dangereux des activités économiques 45

1.2.7 Combustibles solides de récupération (CSR) 48

1.3 Cas spécifique des biodéchets **48**

1.3.1 Définition 48

1.3.2 Inventaire 49

1.3.3 Prévention des biodéchets 51

1.3.4 Collecte des biodéchets 51

1.3.5 Traitement des biodéchets 51

1.4 Cas spécifique des sédiments **52**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

1.4.1 Définition 52
1.4.2 Inventaire 52
1.4.3 Valorisation des sédiments 53
1.4.4 Stockage des sédiments : cas spécifique du canal de Condé Pommereuil 54
1.5 Cas spécifique des boues de stations d'épuration 54
1.5.1 Définition 54
1.5.3 Valorisation des boues de stations d'épuration 54
1.6 Les déchets issus du BTP 55
1.6.1 Définition 55
1.6.2 Inventaire 55
1.6.3 Les mesures de prévention des déchets du BTP 58
1.6.4 Collecte des déchets inertes issus du BTP 59
1.6.5 Installations de regroupement, de transfert et de transformation 60
1.6.6 Valorisation des déchets du BTP 60
1.6.7 Traitement des déchets du BTP 63
1.7 Les déchets dangereux 63
1.7.1 Définition 63
1.7.2 Inventaire 64
1.7.3 Collecte des déchets dangereux 66
1.7.4 Traitement des déchets dangereux 68
1.8 Les déchets collectés de la Responsabilité Elargie des Producteurs (REP) 70
1.8.1 Cadre général des dispositifs de responsabilité élargie des producteurs 70
1.8.2 Panorama des gisements 71
1.8.3 Déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques 71
1.8.4 Déchets de textiles, linge de maison et chaussures 72
1.8.5 Déchets d'éléments d'ameublement 73
1.8.6 Déchets d'activités de soins à risques infectieux 74
1.8.7 Médicaments non utilisés 75
1.8.8 Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) 76
1.8.9 Piles et accumulateurs 77
1.8.10 Déchets Diffus Spécifiques (DDS) 78
1.8.11 Déchets de l'agrofourniture 79
1.8.12 Véhicules hors d'usage 79
1.8.13 Pneumatiques usagés 80
1.8.14 Mobil-homes 81
1.8.15 Pyrotechnie dans le secteur du nautisme 81
1.9 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets 82
1.9.1 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets non dangereux 82
1.9.2 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets dangereux 82
1.9.3 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets issus du BTP 83
1.10 Le transport des déchets 83

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

1.10.1 Le transport par voie ferrée 83
1.10.2 Le transport par voie fluviale 84
1.11 Les déchets aquatiques en eaux douces, portuaires, littorales et marines 84
1.12 Les déchets produits en situation exceptionnelle 86
1.13 Les projets d'installations de gestion des déchets 90
1.14 Les emplois liés à la gestion des déchets 91
2 Partie 2 - Prospective 93
2.1 Méthodologie de la prospective des déchets 93
2.1.1 Deux scénarios à étudier 93
2.1.2 Etat des lieux et hypothèses de contexte retenues 93
2.2 Scénario tendanciel 96
2.2.1 Evolution tendancielle des DMA 96
2.2.2 Evolution tendancielle des DAE 96
2.2.3 Evolution tendancielle des Déchets BTP 96
2.3 Scénario « objectifs TECV- PRPGD» 97
2.3.1 Conditions d'élaboration du scénario « objectifs TECV- PRPGD » 97
2.3.2 Déchets ménagers et assimilés 97
2.3.3 Focus sur les biodéchets 100
2.3.4 Déchets d'activités économiques - hors BTP 101
2.3.5 Déchets issus du BTP 102
2.3.6 Déchets dangereux 105
2.4 Synthèse globale de la trajectoire pour les Hauts-de-France 106
2.4.1 Synthèse globale des scénarii 106
2.4.2 Synthèse pour les DND 107
2.4.3 Synthèse pour les déchets du BTP 108
Partie 3 – Orientations Hauts-de-France 110
3.1 Réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage 113
3.1.1 Objectifs en matière de prévention et gestes de tri 113
3.1.2 Orientations en matière de prévention et gestes de tri 114
3.2 Collecter, valoriser, éliminer 126
3.2.1 Objectifs en matière de gestion des déchets 126
3.2.2 Orientations en matière de gestion des déchets 128
3.2.3 Collecte et tri 129
3.2.4 Recyclage et valorisation matière 141
3.2.5 Valorisation énergétique 146
3.2.6 Elimination 150
3.2.7 Transports 155
3.3 Cas particuliers 156
3.3.1 Gestion des déchets portuaires, marins et subaquatiques 156

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3.3.2 Gestion des déchets de situations exceptionnelles 158
3.3.3 Gestion des dépôts sauvages 161
3.4 Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire 163
3.4.1 Objectifs et orientations régionales 163
3.4.2 Actions en faveur des boucles matières de l'économie circulaire 165
3.5 Gouvernance et actions transversales 177
Annexe 1 – Table des illustrations 184
Annexe 2 – Inventaire des gisements 189
2.1 Les déchets ménagers et assimilés 189
2.2 Les déchets d'activités économiques (hors BTP) 189
2.3 Les déchets issus du BTP 190
2.4 Les déchets dangereux 192
Annexe 3 – Inventaire des installations 194
3.1 Les installations de collecte 194
3.1.1 Les déchets ménagers et assimilés 194
3.1.2 Les déchets des activités économiques 214
3.1.3 Les déchets dangereux 216
3.2 Les installations de traitement 216
3.2.1 Les déchets ménagers et assimilés 216
3.2.2 Les déchets des activités économiques (hors BTP) 229
3.2.3 Les déchets issus du BTP 232
3.2.4 Les déchets dangereux 245
Annexe 4 – Responsabilité Elargie des Producteurs (REP) 249
4.1 Déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques 249
4.2 Déchets de textiles, linge de maison et chaussures 250
4.3 Déchets d'éléments d'ameublement 251
4.4 Déchets d'activités de soin à risques infectieux 254
4.5 Médicaments non utilisés 255
4.6 Déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) 256
4.7 Piles et accumulateurs 259
4.8 Déchets Diffus Spécifiques 260
4.9 Déchets de l'agrofourniture 262
4.10 Véhicules hors d'usage 263
4.11 Pneumatiques usagés 269
4.12 Mobil-Homes 271
Annexe 5 – Flux interrégionaux et internationaux de déchets 272
5.1 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets non dangereux 272

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

5.2 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets dangereux.....274

Annexe 6 – Déchets produits en situation exceptionnelle 276

Annexe 7 – Liste des réunions de concertation 283

Annexe 8 – Liste des indicateurs de suivi 284

Annexe 9 – Table des règles de planification et des recommandations pouvant être prises en considération dans le cadre de la définition des marchés publics 290

Annexe 10 – suivi de la mise en œuvre du PRPGD..... 297

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

GLOSSAIRE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Glossaire

Ce glossaire est établi sur la base du « Lexique à l'usage des acteurs de la gestion des déchets » réalisé en 2012 par le Commissariat général au développement durable – Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable- mis à jour et complété par les notes d'expertise de l'ADEME.

Biodéchets : « tout déchet non dangereux biodégradable de jardin ou de parc, tout déchet non dangereux alimentaire ou de cuisine issu notamment des ménages, des restaurants, des traiteurs ou des magasins de vente au détail, ainsi que tout déchet comparable provenant des établissements de production ou de transformation de denrées alimentaires ». (Article R. 541-8 du code de l'environnement).

Collecte et précollecte : « toute opération de ramassage des déchets en vue de leur transport vers une installation de traitement des déchets ». (Article L. 541-1-1 du code de l'environnement).

L'opération de collecte débute lorsque le service d'enlèvement (que ce soit le service public d'enlèvement ou le prestataire d'une entreprise) prend en charge les déchets.

Collecte en apport volontaire : les déchets sont déposés dans des conteneurs spécifiques qui sont installés en différents points fixes sur la zone de collecte. Ces contenants sont accessibles à l'ensemble de la population.

Les déchèteries sont des installations de collecte de déchets par apport volontaire (ces équipements peuvent être publics ou privés et peuvent concerner aussi bien les déchets des ménages que les déchets des professionnels).

Collecte en porte à porte : lors d'un circuit de collecte prédéfini, le service d'enlèvement ramasse les déchets contenus dans des contenants spécifiques qui sont disposés sur le domaine public ou privé. Ces contenants sont propres à un ou plusieurs producteurs.

Collecte séparée : désigne « une collecte dans le cadre de laquelle un flux de déchets est conservé séparément en fonction de son type et de sa nature afin de faciliter un traitement spécifique ». (Article R. 541-49-1 du Code de l'environnement).

Co-produit industriel : Un coproduit est une matière, intentionnelle et inévitable, créée au cours du même processus de fabrication et en même temps que le produit principal. Le produit fini principal et le coproduit doivent tous les deux répondre à des spécifications de caractéristiques, et chacun est apte à être utilisé directement pour un usage particulier. Le coproduit n'a pas le statut de déchet.

DDAE : Dossier de demande d'autorisation d'exploiter, dans le cadre de la règlementation applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement

Déchet : l'article L. 541-1-1 du code de l'environnement précise que : « toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire » est un déchet.

Déchets assimilés : ils regroupent les déchets des activités économiques pouvant être collectés avec ceux des ménages, eu égard à leurs caractéristiques et aux quantités produites, sans sujétions techniques particulières (article L 2224-14 du Code Général des Collectivités Territoriales). Il s'agit des déchets des entreprises (artisans,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

commerçants…) et des déchets du secteur tertiaire (administrations, hôpitaux…) collectés dans les mêmes conditions que les ordures ménagères.

Déchets des collectivités : ils comprennent les déchets des administrations publiques, les déchets des restaurants scolaires, les déchets du nettoiement (voirie, marchés, cimetières…), les déchets des espaces verts publics, les déchets des services techniques, les dépôts sauvages, les déchets de construction et de rénovation des bâtiments publics, les déchets de l'assainissement (boues d'épuration). Les déchets des collectivités ne sont pas considérés comme assimilés aux déchets ménagers.

Déchets Dangereux (DD) : déchets qui contiennent, en quantité variable, des éléments toxiques ou dangereux qui présentent des risques pour la santé humaine et l'environnement. La définition du déchet dangereux est donnée à l'article R. 541-8 du code de l'environnement. Un déchet est classé dangereux s'il présente une ou plusieurs des 15 propriétés de danger énumérées à l'annexe I de l'article R. 541-8 du code de l'environnement. Ils peuvent être de nature organique (solvants, hydrocarbures…), minérale (acides, boues d'hydroxydes métalliques…) ou gazeuse.

Déchets des Activités Economiques (DAE) : ils sont défini à l'article R. 541-8 du code de l'environnement comme « tout déchet, dangereux ou non dangereux, dont le producteur initial n'est pas un ménage. »

Les activités économiques regroupent l'ensemble des secteurs de production (agriculture-pêche, construction, secteur tertiaire, industrie). Une partie des déchets des « activités économiques » sont des déchets assimilés.

Déchets de situation exceptionnelle (ou déchets post-catastrophe) : « tous les matériaux, matières, objets et dépôts qui, à la suite d'une catastrophe naturelle ou technologique, sont impropres à la consommation, inutilisables en l'état, susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement, la santé humaine et la salubrité publique ou de porter atteinte à la biodiversité (…) produits par la destruction ou l'endommagement des biens et des infrastructures et la dégradation du milieu naturel. Ils peuvent être de toutes natures, dangereux ou non dangereux ».Depuis le 1er janvier 2013 les Plans de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PPGD-ND) et dangereux (PPGD-D) doivent les prendre en compte, de même que les PRPGD. Remarque : Les déchets d'accidents technologiques étaient exclus du périmètre des PPGD[1]. Le Code de l'environnement cite les inondations, les tempêtes, les cyclones, les tornades, les séismes, les feux de forêt, les avalanches et les éruptions volcaniques comme exemples de situation exceptionnelle. Deux évènements peuvent survenir conjointement (ex : tempête + inondation).

Déchets fermentescibles ou organiques[2] : l'ADEME précise que la définition des déchets organiques n'est pas établie en tant que telle dans la réglementation mais la liste des déchets de ce type auxquels il est fait référence par ce terme peut être déduite de l'analyse de la nomenclature des déchets du 18 avril 2002. Ce sont l'ensemble des résidus ou sous-produits organiques engendrés par l'agriculture, les industries agroalimentaires ou les collectivités composés de matière organique non synthétique caractérisée par la présence d'atomes de carbone issus d'organismes vivants, végétaux ou animaux.

Déchets Inertes (DI) : déchets qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune autre réaction physique ou chimique avec l'environnement. Ils ne sont pas biodégradables et ne se décomposent pas au contact d'autres matières. Les définitions européennes qualifient ces déchets de déchets minéraux, dont ils proviennent en quasi-totalité.

[1] Ademe (2013) Mémo : "Intégration des déchets en situations exceptionnelles dans les plans de prévention et de gestion des déchets non dangereux et dangereux" ADEME Éditions, Angers 2013 http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90475_7925-integration-dechets-situations-exceptionnelles.pdf ; ISBN 978-2-35838-478-0 (PDF – 942.78 Ko – 01/08/2014) ADEME Éditions, Angers 2013 ISBN 978-2-35838-478-0

[2] www.dictionnaire-environnement.com

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les déchets inertes sont principalement issus du secteur de la construction et des travaux publics. Pour être comptabilisés en tant que déchets, les déblais ou les remblais doivent quitter le chantier où ils ont été produits. Dans le cas contraire ils ne sont pas considérés comme déchets (Règlement n°2150/2002 du25/11/02 relatif aux statistiques sur les déchets modifié par le règlement (UE) n° 849/2010 de la Commission du 27 septembre 2010 (JOUE n° L253 du 28 septembre 2010))

Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) : déchets issus des ménages et des déchets assimilés. Les déchets produits par les services municipaux, déchets de l'assainissement collectif, déchets de nettoyage des rues, de marché… ne relèvent pas de ce périmètre.

Déchets municipaux : Définition donnée par la directive (UE) 2018/851 du Parlement européen et du conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets Ils comprennent :

- les déchets en mélange et les déchets collectés séparément provenant des ménages, y compris le papier et le carton, le verre, les métaux, les matières plastiques, les biodéchets, le bois, les textiles, les emballages, les déchets d'équipements électriques et électroniques, les déchets de piles et d'accumulateurs, ainsi que les déchets encombrants, y compris les matelas et les meubles ;
- les déchets en mélange et les déchets collectés séparément provenant d'autres sources lorsque ces déchets sont similaires par leur nature et leur composition aux déchets provenant des ménages.

Déchets Non Dangereux (DND) : déchets définis par défaut comme ne présentant pas les caractéristiques spécifiques des déchets dangereux.

Déchets Non Dangereux non inertes (DNDNI) : déchets définis par défaut comme ne présentant pas les caractéristiques spécifiques des déchets dangereux ou des déchets inertes.

Déchets non dangereux de l'assainissement : ils comprennent les boues des stations d'épuration gérées par les collectivités qui en ont la compétence et par les entreprises qui produisent des boues non dangereuses (principalement les industries agro-alimentaires et papeteries), les matières de vidange, les sables issus des stations d'épuration et du curage des réseaux, les graisses, les refus de dégrillage.

Déchets putrescibles[3] : ce sont des déchets fermentescibles susceptibles de se dégrader spontanément dès leur production. Ils ont un pouvoir fermentescible intrinsèque. Exemples : déchets de légumes ou de fruits, déchets de viande, tontes de gazons, etc. (le bois ou les papiers/cartons qui peuvent être stockés séparément sans se dégrader, ne sont pas putrescibles).

Déchets relevant de la Responsabilité Elargie des Producteurs : le principe de la responsabilité élargie du producteur (REP) a été acté il y a plus de 35 ans par la loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux. Il a été codifié à l'article L. 541-10 du code de l'environnement. Il est également inscrit au plan communautaire dans la directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets, en son article 8.

En application de ce principe, les metteurs sur le marché français de produits (les fabricants nationaux, les importateurs et les distributeurs pour les produits de leurs propres marques) ont l'obligation de contribuer ou de pourvoir à la gestion des déchets issus de leurs produits. Ils peuvent remplir leurs obligations :

- Soit individuellement, par la mise en place d'un système individuel de collecte et de traitement.
- Soit de manière collective en adhérant et en contribuant à un éco-organisme, auquel ils délèguent leurs obligations. La plupart des metteurs sur le marché choisissent cette dernière solution.

La première filière REP a vu le jour en 1993 et concernait les emballages ménagers. Depuis, les catégories de produits qui relèvent de la responsabilité élargie des producteurs n'ont cessé de croître, notamment en raison de l'extension du périmètre des types de produits soumis à une filière REP.

3 www.dictionnaire-environnement.com

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Les filières REP peuvent être classées selon deux catégories :

- les filières dites financières, dans lesquelles les metteurs sur le marché apportent un soutien financier aux acteurs de la gestion des déchets et participent à l'amélioration de la performance de la filière sans pour autant assumer directement la responsabilité et l'organisation de la gestion des déchets. Exemples, la filière des emballages ménagers ou celle des papiers.
- les filières dites opérationnelles, dans lesquelles les metteurs sur le marché assument individuellement ou via des éco-organismes, la responsabilité et l'organisation de la gestion des déchets. Exemples, La filière des piles et accumulateurs ou celle des pneumatiques.

Déchets verts : ce sont des résidus d'origine végétale issus des activités de jardinage et d'entretien des espaces verts. Les déchets verts des particuliers sont dits « de jardins » et les déchets verts produits par les services techniques des collectivités sont appelés « déchets verts municipaux ». Les déchets verts sont des biodéchets.

Digestat[4] : c'est un produit humide, riche en matière organique partiellement stabilisée, issu de la méthanisation.

Eco-organisme[5] **:** il s'agit d'une société de droit privé investie par les pouvoirs publics de la mission d'intérêt général de prendre en charge, dans le cadre de la Responsabilité Elargie des Producteurs (REP), la fin de vie des équipements qu'ils mettent sur le marché.

Eco-organisme opérationnel[6] : il assume la responsabilité des metteurs sur le marché par la prise en charge directe des flux de déchets. Cette posture le conduit à faire appel à des prestataires sélectionnés sur appel d'offres (exemple de filières concernées : piles et accumulateurs ; déchets d'équipements électriques et électroniques).

Effet rebond : Appliqué au domaine des déchets électroniques, l'« effet rebond » évoque le fait que plus la miniaturisation des composants progresse, plus leur prix baisse, plus leur consommation d'énergie et leur prix diminue ; plus le numérique est naturellement utilisés dans le monde (avec des fonctions nouvelles et par chacun ; ex : smartphone, objets connectés...). Lors de ce processus le renouvellement et l'usage croissant des produits et logiciels "effacent" la réduction de l'empreinte écologique obtenue par unité de produit grâce aux « progrès de l'informatique».

Sans freiner l'obsolescence rapide (ou programmée) des outils informatiques, leur usage croissant, associé à l'utilisationde l'internet par les publicitaires et le e-commerce aboutissent finalement à une augmentation de la production des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE).

Elimination : « toute opération qui n'est pas de la valorisation même lorsque ladite opération a comme conséquence secondaire la récupération de substances, matières ou produits ou d'énergie » (article L. 541-1-1 du code de l'environnement).

L'élimination est une opération de traitement de déchets qui comprend notamment le stockage ou l'incinération de déchets non dangereux dont la performance n'atteindrait pas les critères de l'arrêté ministériel du 20 septembre 2002 modifié.

Hiérarchie des modes : la directive cadre déchets n°2008/98/CE du 19 novembre 2008 introduit l'obligation de hiérarchiser les orientations de la politique de prévention et de gestion des déchets suivant les modes de gestion. Elle

4 Source ADEME

5 Source Wikipédia

6 Source ADEME - http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/rep-panorama-edition2017_8816.pdf

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

place en tout premier lieu la prévention notamment par le réemploi, puis la réutilisation, le recyclage, la valorisation et enfin l'élimination. Le plan retenu dans cette partie respecte cette hiérarchie.

Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) : exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains, et qui, à ce titre, est soumise à autorisation, enregistrement ou déclaration suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter son exploitation (cf. articles L. 511-1 et L. 511-2 du code de l'environnement). Les différents types d'installations concernées sont précisés dans une nomenclature des installations classées définie réglementairement (cf. article R. 511-9 du code de l'environnement). Dans ce cadre, les installations de transit, de regroupement, de tri et de traitement de déchets, par exemple, sont susceptibles d'être classées.

Ordures Ménagères et Assimilés (OMA) : ce sont les déchets ménagers et assimilés qui sont produits « en routine » par les acteurs économiques dont les déchets sont pris en charge par le service public de collecte des déchets (ordures ménagères résiduelles et déchets collectés sélectivement, soit en porte à porte, soit en apport volontaire : verre, emballages et journaux-magazines). En sont exclus les déchets verts, les déchets d'encombrants, les déchets dangereux, les déblais et gravats, ... c'est-à-dire les déchets qui sont produits occasionnellement par les ménages et ce, quel que soit leur type de collecte. (Article 46 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement).

Opérateur de collecte : opérateur assurant la logistique de ramassage des déchets.

Opérateur de tri : exploitant d'une installation réalisant le tri des déchets en vue de leur traitement final.

Planification : Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets prévu à l'article L.541-13 a pour objet de coordonner à l'échelle régionale les actions entreprises par l'ensemble des parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets. Il est établi dans les conditions et selon les modalités définies à la sous-section de l'article 1 du Décret n°2016-811 du 17 juin 2016 relatif au PRPGD.

Point d'Apport Volontaire (PAV) : lieu adapté où un ménage peut apporter de façon régulière certains déchets préalablement triés en vus de leur recyclage. Il peut s'agir d'un conteneur (sur domaine public ou privé), d'un local associatif, d'un local communal ou d'un espace dédié d'une déchèterie, d'un dépôt en magasin.

Préparation en vue de la réutilisation : « toute opération de contrôle, de nettoyage ou de réparation en vue de la valorisation, par laquelle des produits ou des composants qui sont devenus des déchets sont préparés de manière à être réutilisés sans autre opération de prétraitement. ». (Article L. 541-1-1 du code de l'environnement).

L'opération de réutilisation est toujours précédée d'une opération de préparation, a minima, par une opération de contrôle. Il s'agit d'une opération de traitement de déchets. Les substances, matières ou produits déposés dans des points d'apports volontaires (hors substances, matières ou produits déposés dans une zone de réemploi, y compris celle connexe aux déchèteries) prennent le statut de déchets.

Prévention : « toutes mesures prises avant qu'une substance, une matière ou un produit ne devienne un déchet, lorsque ces mesures concourent à la réduction d'au moins un des items suivants :

- la quantité de déchets générés, y compris par l'intermédiaire du réemploi ou de la prolongation de la durée d'usage des substances, matières ou produits ;
- les effets nocifs des déchets produits sur l'environnement et la santé humaine ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- la teneur en substances nocives pour l'environnement et la santé humaine dans les substances, matières ou produits ». (Article L. 541-1-1 du code de l'environnement).



Cadre de la prévention (source Programme national de prévention des déchets 2014-2020, Ministère de l'Environnement - ADEME)

Pyrogazéification : La gazéification ou pyro-gazéification des déchets consiste à les chauffer à des températures comprises entre 900 et 1 200 °C en présence d'une faible quantité d'oxygène. L'ensemble du déchet est ainsi converti en un gaz que l'on appelle gaz de synthèse (ou syngaz).

Recyclage : « toute opération de valorisation par laquelle les déchets, y compris les déchets organiques, sont retraités en substances, matières ou produits aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. Les opérations de valorisation énergétique des déchets, celles relatives à la conversion des déchets en combustible et les opérations de remblaiement ne peuvent pas être qualifiées d'opération de recyclage ». (Article L. 541-1-1 du code de l'environnement).

Le recyclage est une opération de traitement de déchets. C'est également une opération de valorisation matière. Le recyclage permet de substituer des substances, des matières, ou des produits à d'autres substances, matières ou produits. Certaines opérations de recyclage s'accompagnent de la sortie du statut de déchet. Le compostage est une opération de recyclage.

Recyclage - « down cycling » : recyclage de déchets conduisant à un matériau recyclé ou un produit aux qualités ou fonctionnalités moindres que celles d'origine.

Recyclage - « up cycling » : recyclage de déchets conduisant à un matériau recyclé ou produit de qualité ou d'utilité supérieure à plus forte valeur ajoutée.

Réemploi : « toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus ». (Article L. 541-1-1 du code de l'environnement). Le réemploi est une opération de prévention. Les substances, matières ou produits qui sont réemployés ne prennent pas le statut de déchet. Le nouvel usage est identique à celui pour lequel le produit a été conçu. Les substances, matières ou produits peuvent être de tout état (liquide, solide, gazeux).

Régénération : il s'agit d'une opération de recyclage basée sur des procédés de raffinage d'un fluide ou d'un solide, impliquant l'extraction de la fraction polluante ou indésirable contenue dans le déchet.

Cette opération peut être réalisée pour des huiles, des solvants, des gaz fluorés, des plastiques, des catalyseurs, …

Régénération des huiles usagées : « toute opération de recyclage permettant de produire des huiles de base par un raffinage d'huiles usagées, impliquant notamment l'extraction des contaminants, des produits d'oxydation et des additifs contenus dans ces huiles ». (Article R. 543-3 du code de l'environnement).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Réutilisation : « toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau ». (Article L. 541-1-1 du code de l'environnement). L'opération de réutilisation est toujours précédée d'une opération de préparation (voir définition ci-dessus).

Valorisation : Terme générique recouvrant les opérations de valorisation organique, matière et énergétique.

« toute opération dont le résultat principal est que des déchets servent à des fins utiles en substitution à d'autres substances, matières ou produits qui auraient été utilisés à une fin particulière, ou que des déchets soient préparés pour être utilisés à cette fin, y compris par le producteur de déchets ». (Article L. 541-1-1 du code de l'environnement).

Valorisation matière : utilisation de tout ou partie d'un déchet en remplacement d'un élément ou d'un matériau. L'opération de production de combustibles de substitution issus de déchets est une opération de valorisation matière.

Valorisation énergétique : Destinée aux déchets qui ne peuvent être recyclés ou valorisés sous forme de matière, la valorisation énergétique consiste à récupérer et valoriser l'énergie produite lors du traitement des déchets par combustion ou méthanisation. L'énergie produite est utilisée sous forme de chaleur ou d'électricité. La valorisation énergétique peut être directe (le déchet est brûlé dans une installation dédiée), ou différée (soit par la production d'un combustible solide de récupération, soit par la production d'un gaz ou d'un coke dans des procédés de gazéification ou de pyrolyse).

Valorisation organique : Utilisation pour amender les sols de déchets organiques transformés par un traitement organique aérobie (compostage) ou anaérobie (méthanisation).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Acronymes

ACV	Analyse du Cycle de Vie
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AGRESTE	Service de la Statistique et de la Prospective du Ministère de l'agriculture et de l'alimentation
BIM	Building Information Modeling
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CAPEB	Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment
CCES	Commission Consultative d'Elaboration et de Suivi
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CEPRI	Centre de Prévention des Risques d'Inondation
CERC	Cellule Economique Régionale de la Construction
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CESER	Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
CEV	Charte d'Engagement Volontaire
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CMA	Chambre de métiers et de l'artisanat
CNIDEP	Centre National d'Innovation pour le Développement durable et l'Environnement dans les Petites entreprises
CO_2	Dioxyde de carbone (gaz carbonique)
COMES	Comité pour les Métaux Stratégiques
CORBI	Comité d'Orientation Régional pour le Biométhane Injecté
CSR	Combustibles Solides de Récupération
CTAP	Conférence Territoriale de l'Action Publique
CVE	Centre de Valorisation Energétique
CVO	Centre de Valorisation Organique
DAE	Déchets d'Activités Economiques
DASRI	Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux
DD	Déchets Dangereux
DEEE (ou D3E)	Déchets d'Équipements Électriques et Électroniques
DDAE	Dossier de demande d'autorisation d'exploiter,
DDRM	Dossiers Départementaux des Risques Majeurs
DDS	Déchets Diffus Spécifiques
DEA	Déchets d'Eléments d'Ameublement
DI	Déchets Inertes
DICA	Fédération Nationales des Distributeurs de véhicules de loisirs
DICRIM	Dossiers d'Information sur les Risques Majeurs
DMA	Déchets Ménagers et Assimilés
DND	Déchets Non Dangereux
DNDNI	Déchets Non Dangereux Non Inertes
DGPR	Direction Générale de la Prévention des Risques
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
DRAAF	Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
ECOSED	ECOnomie Circulaire des SEDiments
EGIDA	Estimation des Gisements de Déchets de l'Artisanat
EIDER	Ensemble Intégré des Descripteurs de l'Environnement Régional
EIE	Espace Infos Energie
EIT	Ecologie Industrielle et Territoriale
ESS	Economie Sociale et Solidaire
FNADE	Fédération Nationale des Activités de la Dépollution et de l'Environnement
FEDEREC	Fédération Professionnelle des Entreprises du Recyclage.
FFB	Fédération Française du Bâtiment
FFCC	Fédération Française du Camping Caravaning
FNBM	Fédération du Négoce de Bois et Matériaux
FNHPA	Fédération Nationale de l'Hôtellerie de Plein Air
FRTP	Fédération Régionale des Travaux Publics Hauts-de-France
GASPAR	Gestion Assistée des Procédures Administratives relatives aux Risques
GEM	Gros Electro Ménager
GEREP	Gestion Electronique du Registre des Emissions Polluantes
GIRE	Gestion Intégrée des Ressources en Eau
GIZC	Gestion intégrée des Zones Côtières

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
IAA	Industrie Agro Alimentaire
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
ISDD	Installation de Stockage de Déchets Dangereux
ISDI	Installation de Stockage de Déchets Inertes
ISDND	Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
MAGEO	Mise Au Gabarit Européen de l'Oise
MARPOL	Marine Pollution : prévention de la pollution marine par les navires
MEL	Métropole Européenne de Lille
MIDND	Mâchefers d'Incinération des Déchets Non Dangereux
MNU	Médicaments Non Utilisés
MOOC	Massiv Open Online Courses (cours en ligne ouverts à tous)
MTES	Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
NIMBY	Not In My BackYard
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OMA	Ordures Ménagères et Assimilés
OMR	Ordures Ménagères Résiduelles
ONG	organisation non gouvernementale
ORDECO	Observatoire Régional des Déchets d'Occitanie
ORCP	Observatoire Régional de la Commande Publique
ORSEC	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
PA	Piles et Accumulateurs
PAMM	Plan d'Actions pour le Milieu Marin
PAV	Point d'Apport Volontaire
PCA	Plans de Continuité d'Activité
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDP	Plan Départemental de Prévention
PDU	Plan Déplacement Urbain
PE	Polyéthylène
PET	Polyéthylène Téréphtalate
PIB	Produit intérieur brut
PLP	Plan Local de Prévention
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PNPD	Programme National de Prévention des Déchets
PNR	Parc Naturel régional
PNSE	Plan National Santé-Environnement
POLMAR	POLlution MARitime (plans POLMAR)
PP	Polypropylène
PPRN	Plans de Prévention des Risque Naturels
PPRI	Plans de Prévention du Risque d'Inondation
PREDD	Plans Régionaux d'Elimination de Déchets Dangereux
PRPGD	Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets
PRQA	Plan Régional de Qualité de l'Air
PS	Polystyrène
PVC	Polychlorure de vinyle
R&D	Recherche et Développement
REFIDI	Résidus d'Epuration des Fumées d'Incinération des Déchets industriels
REFIOM	Résidus d'Epuration des Fumées d'Incinération des Ordures Ménagères
REP	Responsabilité Elargie du Producteur
REOM	Redevance d'Enlèvement des Ordures Ménagères
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SATEGE	Service d'Assistance Technique à la Gestion des Epandages
Scot	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SGP	Société du Grand Paris
SINOE	Système d'INformation et d'Observation de l'Environnement
SNBPE	Syndicat National du Béton Prêt à l'emploi
SOeS	Service de l'Observation et des Statistiques
SOGED	Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

SPAN	Sous-Produits Animaux
SPPGD	Service Public de Prévention et de Gestion des Déchets
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRB	Schéma Régional Biomasse
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRDEII	Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation
SRE	Schéma Régional Eolien
SRIT	Schéma Régional des Infrastructures de Transport
SRI	Schéma Régional de l'Intermodalité
TECV	Transition Energétique pour le Croissance Verte
TEOM	Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères
TGAP	Taxe Générale sur les Activités Polluantes
TLC	Textiles, Linge de maison et Chaussures
TPE	Très Petite Entreprise
UNIVDL	Union Des Industries du Véhicule De Loisirs
VHU	Véhicules Hors d'Usage
VNF	Voies Navigables de France
ZNIEFF	Zone Naturelle d'intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

INTRODUCTION

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Contexte de l'élaboration du plan

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (dite loi NOTRe) a confié aux Régions la planification des déchets. Le contenu et les modalités de cette planification ont été précisés par le décret n°2016-811 du 17 juin 2016 relatif au plan régional de prévention et de gestion des déchets (décret PRPGD). La Région Hauts-de-France a acté, le 2 février 2017, par délibération de son assemblée, le lancement de la démarche d'élaboration du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD). Cette ambition d'exercer pleinement ses nouvelles prérogatives s'est traduite en interne par la mise en place d'une équipe dédiée. La Région Hauts-de-France s'est également attachée à élaborer un PRPGD en concertation active avec l'ensemble des acteurs de son territoire, en tenant compte des travaux déjà réalisés ou engagés dans chacun des départements qui la composent. Le 15 mai 2017, elle a procédé à l'installation de la Commission Consultative d'Elaboration et de Suivi (CCES) du PRPGD, composée de 92 membres.

1.1 Contexte réglementaire

Le présent chapitre vise à rappeler de façon synthétique le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le présent PRPGD. Il ne vise en aucune façon l'exhaustivité : le lecteur est encouragé à se reporter aux textes réglementaires.

1.1.1 Un nouveau plan unique, tous flux confondus, à l'échelle régionale

La loi NOTRe a confié de nouvelles compétences aux Régions parmi lesquelles, la réalisation d'un plan de prévention et de gestion des déchets unique à l'échelle régionale. Ce plan se substitue aux trois types de plans préexistants : le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux, le plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics et le plan régional de prévention et de gestion des déchets dangereux. Le décret PRPGD a précisé les modalités d'élaboration et le contenu de ce nouveau plan, qui sont désormais décrits dans la sous-section 1 de la section 2 du chapitre Ier du titre IV du livre V de la partie réglementaire du code de l'environnement, articles R. 541-13 et suivants. Le

Le **décret du 11 décembre 2020** relatif à diverses dispositions d'adaptation et de simplification dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets est venu compléter les attendus de l'Etat. Le PRPGD comprend ainsi :

- **Un inventaire des déchets** par nature, quantité et origine ;
- **Un descriptif des mesures existantes à l'échelle régionale en faveur de la prévention des déchets**, notamment celles prévues par les programmes locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés prévus à l'article L. 541-15-1, en identifiant, le cas échéant, les territoires encore non couverts par de tels programmes ;
- **Une description de l'organisation de la collecte des déchets**, notamment un état des lieux de la mise en place de la tarification incitative et une analyse de ses performances en termes de prévention et de collecte séparée des déchets ;
- Un **recensement des installations et des ouvrages existants** qui gèrent des déchets et des capacités de déchets qu'ils peuvent accepter y compris les éventuelles dispositions particulières concernant les huiles usagées, les déchets dangereux, les déchets contenant des quantités non négligeables de matières premières critiques, les véhicules hors d'usage, les déchets de piles et accumulateurs, les déchets d'équipements électriques et électroniques, et les déchets d'emballage ;
- Un **recensement des projets d'installation de gestion de déchets** pour lesquels une demande d'autorisation d'exploiter, une demande d'enregistrement ou une déclaration a été déposée en application du titre Ier du livre V du Code de l'Environnement, ainsi que des projets de grands travaux prévus dans d'autres documents de planification.
- **Une prospective à terme de six ans et de douze ans** de l'évolution tendancielle des quantités de déchets produits sur le territoire,
- **Des objectifs** en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets, déclinant les objectifs nationaux de manière adaptée aux particularités régionales et des indicateurs qui pourront en rendre compte lors du suivi du plan,
- **Une planification** de la prévention et de la gestion des déchets à terme de six ans et de douze ans, qui recense

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

les actions prévues et identifie les actions à prévoir par les différents acteurs concernés pour atteindre les objectifs de prévention et de gestion des déchets. Le plan mentionne notamment les installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer afin d'atteindre ces objectifs et de gérer l'ensemble de déchets pris en compte. Cette planification est complétée par une évaluation des financements, en particulier des investissements, nécessaires pour satisfaire les besoins identifiés en matière d'installations de traitement, y compris les financements à la charge des collectivités territoriales. **Un plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire.**

- **Une synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets.**

Sont également prévues : des planifications spécifiques à la prévention et à la gestion de certains flux (biodéchets, déchets du BTP, déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques), et des orientations concernant les unités d'élimination par stockage ou par incinération des déchets non dangereux non inertes (DNDNI). Les DMA, déchets amiantés, déchets d'emballages ménagers et papiers graphiques, VHU et déchets de textiles, linge de maison et chaussures font également l'objet d'une planification de leur collecte, de leur tri ou de leur traitement selon les cas.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

1.1.2 Des orientations définies sur la base des implications de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte et la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire

La loi sur la Transition Energétique pour la Croissance Verte (TECV) et la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC) fixent les objectifs nationaux en matière de prévention et de gestion des déchets, et le plan régional doit en décliner les objectifs nationaux de manière adaptée aux particularités régionales.

La hiérarchie des modes de traitement des déchets reste en vigueur, à savoir privilégier dans l'ordre :

- La préparation en vue de la réutilisation, le réemploi et la réutilisation ;
- Le recyclage ;
- Toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique
- L'élimination.

L'organisation du transport des déchets de façon à le limiter en distance et en volume selon **un principe de proximité**, l'organisation de la gestion des déchets sans mettre en danger la santé humaine et sans nuire à l'environnement et le respect du **principe d'autosuffisance** sont confortés.

Les principaux objectifs repris à l'article L.541-1 du code de l'environnement, sont :

- Réduire de 15% les quantités de déchets ménagers et assimilés et de 5% des déchets d'activités économiques,notamment de ceux issus du secteur du bâtiment et des travaux publics,
- Atteindre 65% de déchets non dangereux non inertes, valorisés sous forme de matière, notamment organique, en 2025
- Augmenter la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025,60 % en 2030 et 65 % en 2035
- Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 202
- La valorisation sous forme de matière de 70% des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics,
- Assurer la valorisation énergétique d'au moins 70 % des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière ou organique d'ici 2025
- Limiter les DMA admis en installations de stockage des déchets à 10 % des DMA produits en masse en 2035
- Réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux non inertes admis en installation de stockage en 2020 par rapport à 2010, et de 50 % en 2025
- Collecter pour recyclage 77 % des bouteilles en plastique pour boisson en 2025 et de 90 % en 2029
- Tendre vers l'objectif de 100 % de plastique recyclé d'ici 2025
- Atteindre 5 % d'emballages réemployés (par rapport aux emballages à usage unique) mis en marché en France en 2023 et 10 % en 2027
- Réduire le gaspillage alimentaire, d'ici 2025, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective et, d'ici 2030, de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale
- La progression dans le tri à la source des déchets organiques pour le service public, jusqu'à sa généralisation pour tous les producteurs de déchets,
- L'extension des consignes de tri à l'ensemble des emballages plastiques,
- La progression de la tarification incitative

La loi AGEC renforce les objectifs en exigeant la réalisation d'un diagnostic Produit Équipement Matériaux Déchet (PEMB) pour les déchets du BTP, ou encore à travers la mise en place de nouvelles filières à Responsabilité élargie des producteurs (REP). Ainsi, la loi Climat et Résilience promulguée le 22 août 2021, portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience intègre de nombreuses dispositions de la loi AGEC et renforce dans 8 dispositions la réalisation

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

d'expérimentations pour lutter contre l'utilisation du plastique à usage unique ou exige la mise en place d'une nouvelle filière REP pour les emballages professionnels de la restauration.

1.1.3 Périmètres du plan

1.1.3.1 Périmètre géographique

Le PRPGD couvre l'ensemble du territoire des Hauts-de-France, soit les cinq départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. La population INSEE de la région au 1er janvier 2015 est de 6 009 976 habitants.

1.1.3.2 Périmètre technique

L'article R541-15 du Code de l'Environnement précise le périmètre technique du PRPGD : « Le plan régional de prévention et de gestion des déchets concerne l'ensemble des déchets suivants, qu'ils soient dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes:

- Les déchets produits dans la région par les ménages, les activités économiques, les collectivités, les administrations ;
- Les déchets gérés dans la région collectés ou traités dans une installation de collecte ou de traitement de déchets, utilisés dans une installation de production en substitution de matière première, dans une installation de production d'énergie, dans une carrière ou dans la construction d'ouvrages de travaux publics en substitution de matière première ;
- Les déchets importés pour être gérés dans la région, exportés pour être gérés hors de la région».

Néanmoins, le PRPGD ne concerne pas les déchets nucléaires qui font l'objet d'un plan de gestion spécifique au niveau national.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.1.3.3 Périmètre temporel

Le PRPGD doit réaliser une planification à 6 et 12 ans de la prévention et de la gestion des déchets à partir de la date d'approbation, prévue en 2019. La planification est donc réalisée pour les années 2020 (pour intégrer le 1er jalon réglementaire de la LTECV), 2025 (6 ans) et 2031 (12 ans).

1.1.4 L'élaboration concertée du PRPGD

Les travaux ont été menés dans une démarche de concertation forte avec les différents acteurs concernés démarrée dès 2017. L'élaboration du plan a suivi quatre étapes :

- Etape 1 : état des lieux, analyse de la prévention et de la gestion actuelle des déchets en Hauts-de-France sur la base des données transmises par les différents acteurs (ADEME, DREAL, Fédérations professionnelles, Cellule Economique Régionale de la Construction (CERC), Chambres consulaires, …)
- Etape 2 : prospective
- Etape 3 : élaboration de la planification des déchets et définition d'objectifs
- Etape 4 : évaluation environnementale du PRPGD.

La Région s'est appuyée sur plusieurs organes de concertation :

- **Une Commission Consultative d'Elaboration et de Suivi du plan**, composée de représentants des collectivités locales, de l'État et des organismes publics concernés, de représentants des organisations et des fédérations professionnelles, de représentants des collecteurs et éliminateurs des déchets, des éco-organismes concernant les emballages ménagers, des chambres consulaires, d'associations de protection de l'environnement et de protection du consommateur et de personnalités qualifiées.
- **Des ateliers thématiques**, réunissant des représentants des organismes membres de la commission consultative ainsi que des acteurs publics et privés concernés par la thématique.

Ces organes ont pu alimenter la réflexion amont sur les différentes phases de travail, valider les éléments présentés et orienter les travaux du plan.

L'élaboration du PRPGD a ainsi donné lieu à 22 réunions :

- 6 réunions de la Commission Consultative d'Elaboration et de Suivi,
- 16 réunions en ateliers thématiques (voir annexe 7).

Environ 70 contributions ont été reçues durant les différentes phases d'élaboration du projet de PRPGD.

1.2 Opposabilité et compatibilité du plan

1.2.1 Force juridique du plan

1.2.1.1 La compatibilité avec le PRPGD

L'obligation de compatibilité (absence de contradiction avec la norme supérieure), plutôt que de conformité (respect strict de la norme supérieure), s'explique par la nature des plans de gestion des déchets puisqu' il s'agit d'outils de planification. Ainsi la notion de compatibilité est distincte de celle de conformité. Alors que cette dernière interdit toute différence entre la norme supérieure et la norme subordonnée, l'obligation de compatibilité est beaucoup plus souple. Elle implique qu'il n'y ait pas de contrariété avec le plan, c'est-à-dire qu'il y ait contribution à sa mise en œuvre, et non mise en cause de ses orientations ou de ses options.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.2.1.2 Compatibilité de certaines décisions avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets

En vertu de l'article L541-15 du code de l'environnement, dans sa rédaction issue de l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 et aux termes de l'article L541-15 du code de l'environnement, les décisions suivantes doivent être compatibles avec les plans régionaux de prévention et de gestion des déchets :

- Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment :
- Les décisions prises en application du chapitre unique du titre VIII du livre 1er du code de l'environnement : procédure d'autorisation environnementale,
- Les décisions prises en application du titre Ier du livre V du code de l'environnement : ICPE,
- Les délibérations d'approbation des PLP et PDP des déchets.

En ce sens, le plan régional de prévention et de gestion des déchets est opposable à toutes les décisions publiques prises en matière de déchets, d'autorisations environnementales ou d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

1.2.1.3 Compatibilité des délibérations d'approbation du plan avec les autres documents de planification

Ces décisions doivent également être compatibles avec :

- Le plan national de prévention des déchets défini à l'article L 541-11 du code de l'environnement,
- Les plans nationaux de prévention et de gestion pour certaines catégories de déchets dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat, à raison de leur degré de nocivité ou de leurs particularités de gestion définie à l'article L. 541-11-1 du code de l'environnement,
- Les objectifs et règles générales du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des Territoires (SRADDET).

De plus, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les Plans Locaux d'Urbanisme communaux (PLU) ou intercommunaux (PLUi), les cartes communales, les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans Climat Air-Energie Territoriaux (PCAET) et les chartes de Parc Naturel Régional (PNR) doivent, dès la première élaboration/révision qui suit l'approbation du SRADDET :

- Prendre en compte les objectifs du SRADDET,
- Etre compatibles avec les règles générales de son fascicule.

1.2.2 L'intégration du PRPGD dans le SRADDET, nouvel outil témoignant de la cohérence des politiques publiques

La loi NOTRE confie également à la Région l'élaboration d'un nouvel outil d'aménagement du territoire : le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Celui-ci concerne de nombreuses politiques publiques et permettra de :

- Construire le projet de territoire grâce à **une vision partagée à l'échelle des Hauts-de-France** ;
- Simplifier et rationaliser l'action publique, par **l'intégration au sein d'un document unique de plusieurs schémas sectoriels** existants ou à venir : Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) et Schéma Régional de l'intermodalité (SRI) ; Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ; Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE), dont le Schéma Régional Eolien et le Schéma Régional Biomasse ; **Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD**) ;
- **Renforcer le lien entre planifications régionales et locales**, puisque ce schéma d'aménagement sera opposable aux documents d'urbanisme et à certains documents sectoriels locaux. Le contenu et les modalités de réalisation du SRADDET sont notamment précisés au chapitre 1 du titre V du livre II de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales, articles R. 4251-1 et suivants.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Evolutions du PRPGD Hauts de France

La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (2020), la loi Climat et Résilience (2021) ou encore le Plan National de Prévention et Gestion des Déchets (2021-2027) ont prescrit l'intégration rapide de certaines dispositions dans les SRADDET, auquel le PRPGD a été annexé en juin 2020.
Ces modifications du SRADDET devaient être intégrées avant juin 2023.
Le périmètre de la modification du SRADDET et du PRPGD est déterminé par les orientations de ces lois. En complément, des évolutions européennes comme les conditions favorisantes du fonds FEDER sont intégrées dans cette planification régionale.
Les modifications apportées ont été présentées et approuvées par la CCPGD du 24 mars 2023.
Elles ne constituent pas une révision du SRADDET. Une modification ne doit pas remettre en cause l'économie générale du plan et doit se restreindre à l'intégration des nouvelles dispositions des récentes lois.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

PARTIE 1
ETAT DES LIEUX

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Partie 1 - Etat des lieux

Préambule : l'état des lieux présenté ci-après est une synthèse de l'analyse des données recueillies. Un inventaire détaillé par nature et flux de déchets et la liste des installations de gestion des déchets sont fournis en annexes.

Le gisement total de déchets en Hauts-de-France est estimé à 31,5 millions de tonnes pour l'année 2015, à comparer aux 324 millions de tonnes de déchets[7] produits en France. La région pèse ainsi 9,5% du gisement national des déchets. Ce poids est proportionnel à la fois au poids économique et démographique de la région. En effet, selon l'Insee, la région Hauts-de-France représente 9% de la population nationale et produit 7% du PIB national. Les déchets des activités économiques représentent 85% des déchets. 65% proviennent du secteur du BTP. Les déchets ménagers et assimilés ne représentent que 11% de l'ensemble et les déchets dangereux 3%.

Tableau 1 : Bilan du gisement des déchets Hauts-de-France en 2015

<table>
<tr><td colspan="4">Gisement Hauts-de-France
31,5 MT</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Déchets ménagers et assimilés (hors déchets des collectivités)
3,6 MT
11%</td><td colspan="2">Déchets d'activités économiques
26,9 MT
85%</td><td rowspan="2">Déchets dangereux
1 MT
3%</td></tr>
<tr><td>Déchets d'activités économiques hors BTP
6,3 MT
20%</td><td>Déchets issus du BTP (hors sédiments)
20,6 MT
65%</td></tr>
</table>

1.1 Les déchets ménagers et assimilés

1.1.1 Définition

Les Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) sont les déchets en provenance des ménages et de producteurs non ménagers pris en charge par le service public (déchets dits « assimilés »). Ils comprennent les ordures ménagères, qui englobent les ordures ménagères résiduelles (OMR) et les collectes séparées en porte à porte ou en apport volontaire, ainsi que les déchets collectés en déchèteries, déchets verts, cartons, ferraille, bois...

Les déchets des collectivités comprennent les déchets des administrations publiques, des restaurants scolaires, du nettoiement (voirie, marchés, cimetières…), des espaces verts publics, des services techniques, mais aussi les dépôts sauvages, les déchets de construction et de rénovation des bâtiments publics et les déchets de l'assainissement (boues d'épuration). Ils ne sont pas considérés comme assimilés aux déchets ménagers.

Cependant, ces déchets, hors ceux de l'assainissement, sont principalement collectés avec les déchets ménagers, soit dans le cadre de la collecte en porte-à-porte, soit par apport en déchèteries, ce qui rend difficile l'estimation du gisement. De ce fait, il n'a pas été possible de les quantifier de manière spécifique.

Les déchets non dangereux de l'assainissement comprennent les boues des stations d'épuration gérées par les collectivités qui en ont la compétence et par les entreprises qui produisent des boues non dangereuses (principalement les industries agro-alimentaires et papeteries), les matières de vidange, les sables issus des stations d'épuration et du curage des réseaux, les graisses et les refus de dégrillage.

7 ADEME « Chiffres clef », édition 2016

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.1.2 Inventaire

1.1.2.1 Méthodologie de construction de la donnée

Les chiffres sont issus de la base de données de l'ADEME intitulée SINOE. Comme il n'est pas possible de différencier les collectes de déchets ménagers des collectes de déchets d'activités économiques, les tonnages présentés ci-après concernent à la fois les déchets ménagers et les déchets d'activités économiques collectés en mélange avec les déchets ménagers.

1.1.2.2 Panorama du gisement

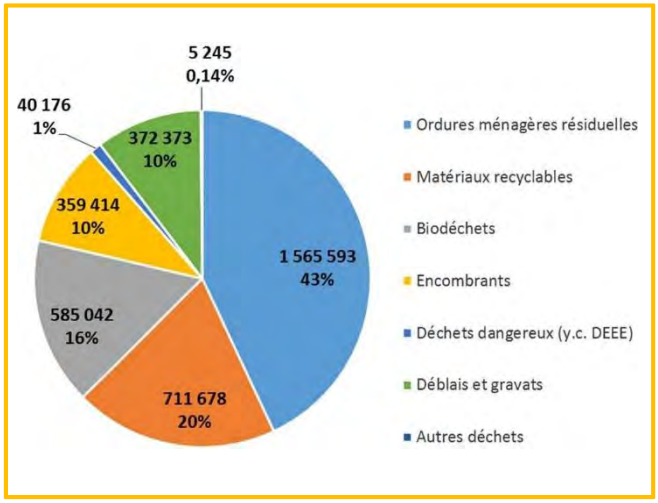
En 2015, les DMA, hors déchets des collectivités, représentent un total de 3,6 millions de tonnes, soit 604 kg/hab./an, en baisse de 5% depuis 2010 (en cohérence avec l'objectif national de – 10 % entre 2010 et 2020). A titre de comparaison, la production nationale de DMA a diminué de 3% de 2010 à 2015.

Tableau 2 : Bilan de la gestion des déchets ménagers et assimilés - hors déchets des collectivités

<table>
<tr><td colspan="3">Déchets Ménagers et Assimilés
3 639 521 tonnes</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Déchets occasionnels (encombrants, déchets verts, déblais et gravats… principalement collectés en déchèteries)
1 478 791 tonnes
41%</td><td colspan="2">Ordures ménagères et assimilées
2 160 730 tonnes
59%</td></tr>
<tr><td>Ordures ménagères résiduelles
1 565 593 tonnes
43%</td><td>Déchets collectés sélectivement soit en porte à porte soit en apport volontaire (emballages, verre…)
595 137 tonnes
16%</td></tr>
</table>

Ces déchets se répartissent en majorité en ordures ménagères résiduelles, puis en matériaux recyclables, biodéchets, et encombrants et déblais gravats à parts égales. Pour finir, les déchets dangereux représentent 1% du total.

Figure 1 : Bilan des déchets ménagers et assimilés collectés en 2015 (en tonnes) - hors déchets des collectivités



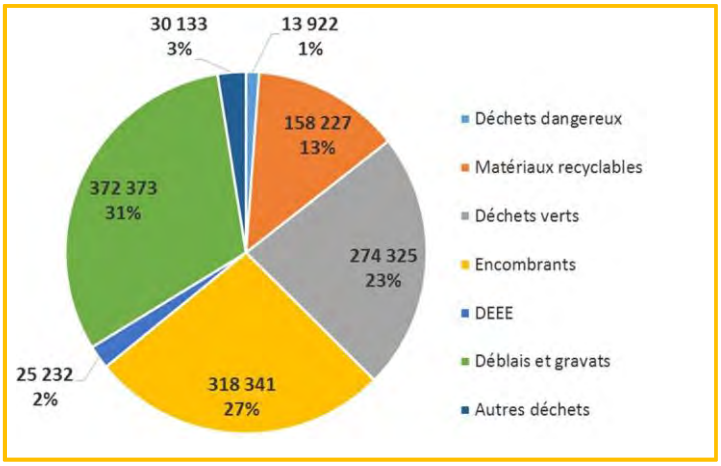
Source : SINOE (2015)

Les OMR représentent 256 kg/hab./an en 2015, en baisse de 8% depuis 2010.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les déchets collectés en déchèterie représentent 208 kg/hab., en hausse de 10% depuis 2010. Il s'agit principalement de matériaux recyclables (cartons, papiers, ferraille), de déchets verts, de bois, d'encombrants, de déchets d'éléments d'ameublement (DEA), de déblais et gravats, de déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), de déchets dangereux (piles, accumulateurs, huiles minérales, peintures, solvants…) et d'autres déchets comme les pneus, les huiles alimentaires, le polystyrène… En 2015, ils se répartissent de la façon suivante :

Figure 2 : Bilan des déchets collectés en déchèteries en 2015 (en tonnes)



Source : SINOE (2015)

Des compléments à cet inventaire sont fournis en annexe 2.1.

1.1.3 Mesures de prévention des déchets ménagers et assimilés

1.1.3.1 Cadre général de la prévention des déchets

La prévention des déchets consiste à réduire la quantité de déchets produite ainsi que la nocivité des déchets produits.

Le Programme National de Prévention des Déchets 2021-2027 propose 5 axes pour prévenir la quantité et la nocivité des déchets produits :

- Intégrer la prévention des déchets dès la conception des produits et des services
- Allonger la durée d'usage des produits en favorisant leur entretien et leur réparation
- Développer le réemploi et la réutilisation
- Lutter contre le gaspillage et réduire les déchets
- Engager les acteurs publics dans des démarches de prévention des déchets

La hiérarchie des modes de traitement des déchets donne la priorité à la prévention et à la réduction de la production de déchets. Pour cela, plus spécifiquement pour les DMA, la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV) et la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC) fixent comme objectifs de réduire les quantités de déchets ménagers et assimilés produits, de développer le réemploi , de sortir du plastique jetable, de mieux informer les consommateurs, de lutter contre le gaspillage, de mieux produire et de progresser vers la généralisation d'une tarification.

1.1.3.2 Mesures de prévention des déchets ménagers et assimilés existantes

Les mesures mises en place à l'échelle régionale s'organisent dans le cadre des dispositifs nationaux soutenus par l'ADEME comme par exemple les programmes locaux de prévention et le dispositif Zéro Déchet Zéro Gaspillage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les programmes locaux de prévention des déchets ménagers assimilés (PLPDMA) :

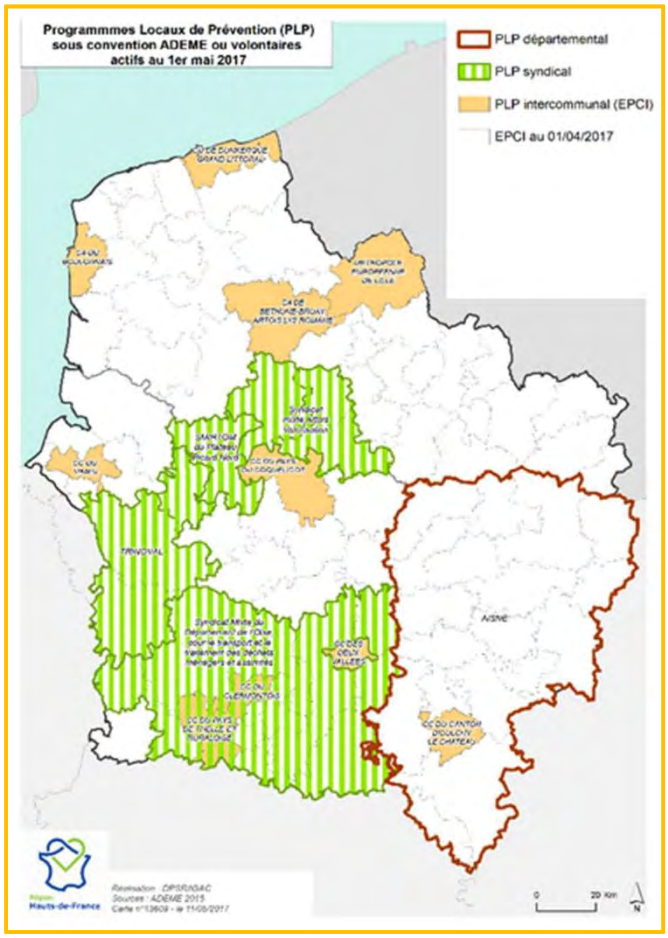
Les mesures mises en place à l'échelle régionale ont été organisées dans le cadre des dispositifs nationaux soutenus par l'ADEME, à savoir les Plans et Programmes Locaux de Prévention des déchets (dispositif sur 5 ans mis en place par l'ADEME en 2009 et qui est arrivé à son terme). L'objectif pour les collectivités porteuses de PLP est d'avoir réduit de 7% la production d'Ordures Ménagères et Assimilées (OMA) à la fin du contrat de performance.

L'article L. 541-15-1 du Code de l'Environnement prévoit que « *les collectivités territoriales responsables de la collecte ou du traitement des DMA doivent définir, au plus tard le 1er janvier 2012, un PLP indiquant les objectifs de réduction des quantités de déchets et les mesures mises en place pour les atteindre* ». Chaque PLPDMA doit permettre de coordonnerles actions des personnes publiques et privées en matière de prévention des déchets, sur la totalité du territoire de la collectivité en charge de son élaboration.

En Hauts-de-France, 24 EPCI sont engagés dans un PLPDMA en partenariat avec l'ADEME, représentant environ2 800 000 habitants, soit 47% de la population régionale. Il s'agit de territoires de 5 600 à 575 000 habitants, à compétence collecte et/ou traitement. **D'autres collectivités se lancent dans des PLPDMA de manière volontaire, portant à 3 954 000 habitants la population régionale engagée dans un PLPDMA, soit 66% du territoire.**

Il existe aussi des Plans Départementaux de Prévention (PDP) portés par les conseils départementaux, avec pour objectif qu'au moins 80% de la population départementale soit couverte par un PLP. Un seul conseil départemental est encore engagé dans un PDP, l'Aisne.

Figure 3 : Territoires engagés dans un PLPDMA ou PDP en 2017



Source : ADEME (2017)

Les territoires Zéro Déchet Zéro Gaspillage :

Plusieurs collectivités ont répondu aux appels à projets portés par le Ministère de la Transition Energétique et Solidaire

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

(mis en œuvre par l'ADEME) « territoires Zéro Déchet Zéro Gaspillage » lancés en 2014, puis en 2015. Les territoires retenus s'engagent à mettre en œuvre une politique exemplaire concernant la prévention et la gestion des déchets, dans une dynamique d'économie circulaire autour des objectifs suivants :

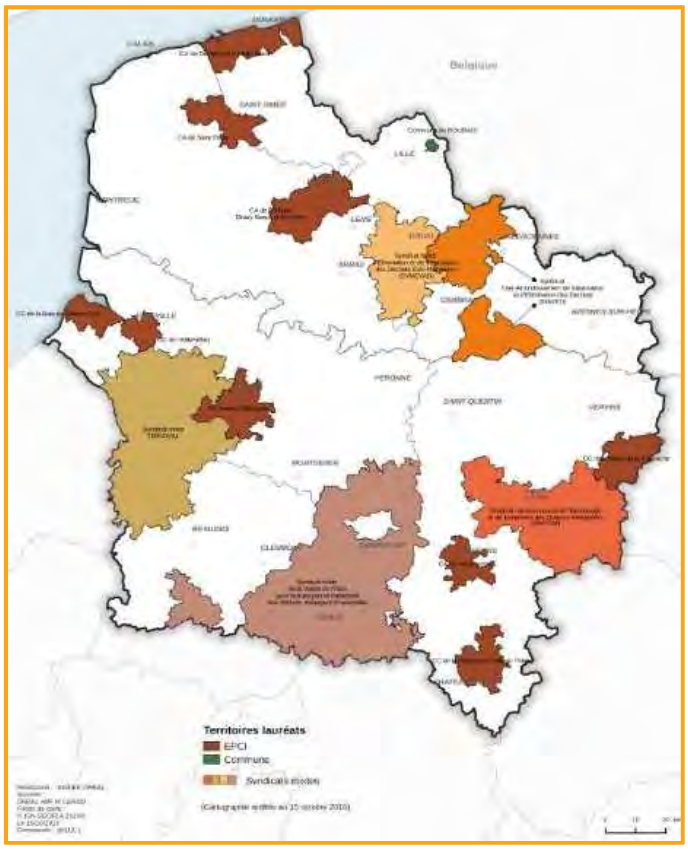
- réduire toutes les sources de gaspillage,
- limiter au maximum la production de déchets,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- donner une seconde vie aux produits,
- réemployer localement,
- valoriser au mieux en respectant la hiérarchie des modes de traitement,
- recycler tout ce qui est recyclable,
- limiter au maximum l'élimination,
- s'engager dans des démarches d'économie circulaire.

15 territoires représentant 36% de la population sont ainsi engagés dans une dynamique ZDZG :

Figure 4 : Territoires lauréats du dispositif ZDZG en 2016



* La CC de la Région de Château Thierry a été lauréate ZDZG. La CA de la Région de Château Thierry n'a pas contractualisé avec l'ADEME préférant s'engager dans un PLPD

Source : DREAL HdF et CERDD (2016)

Les autres actions de prévention :

La sensibilisation à l'éco-consommation permet de mettre en avant la responsabilité et les possibilités d'intervention des consommateurs qui deviennent alors consom'acteurs. Diverses actions de sensibilisation ont été mises en place à destination de divers publics (habitants, agents publics, bénéficiaires des minima sociaux…) via des articles, outils numériques, concours, animations…

Ces actions ont également un impact sur les distributeurs et les industriels qui, à terme, peuvent prendre des mesures d'éco-conception de leurs produits ou de diminution de leurs suremballages, afin d'être en accord avec les attentes des consommateurs.

Le compostage est l'une des actions les plus visibles et historiques qui aient été mises en œuvre. Trois types de compostage sont répertoriés : le compostage domestique, réalisé par les particuliers pour leur usage personnel, le compostage collectif, réalisé pour un quartier ou un immeuble par exemple, et le compostage autonome qui est une

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

opération de compostage de déchets de cuisine et/ou de déchets verts réalisée par un établissement, lycée, établissement médico-social, maison de retraite par exemple. En région Hauts-de-France, 98 collectivités ont mis en place une action en faveur du compostage domestique.

D'autres actions existent concernant **la réduction du gaspillage, en particulier alimentaire,** via la mise en place de campagnes de sensibilisation dans les restaurations scolaires collectives ou avec les distributeurs, et via la promotion de l'utilisation de poules. 19 collèges du département de la Somme participent à des actions de lutte contre le gaspillage alimentaire (suivi des pesées, ajustement des grammages…). Cinq collèges tests ont ainsi diminué de 19% leur gaspillage alimentaire, soit 540 kg de déchets évités en trois semaines.

Le Réseau des Ressourceries, concept importé du Québec, est une association au rayonnement national qui regroupe les ressourceries de France et dont le siège est en Hauts-de-France. Cette association regroupe des spécialistes du réemploi et de la réutilisation des objets avec deux objectifs : aider les personnes à se réinsérer dans le monde du travail et proposer des biens d'équipement réparés ou rénovés à des prix attractifs. A ce jour, elle comprend 13 ressourceries adhérentes qui couvrent 448 communes et un total de 1 018 190 habitants. Le tonnage total collecté s'élève à 10 389 tonnes, dont 665 tonnes réemployées/réutilisées, 9 538 tonnes recyclées et 50 tonnes ne peuvent être valorisées. A ce jour, cette association a porté 551 actions de sensibilisation, sensibilisant 35 582 personnes.

La liste des ressourceries de la région Hauts-de-France est fournie en annexe 3.1.1.

Le Repair café est un atelier consacré à la réparation gratuite d'objets. Ces ateliers se tiennent périodiquement en un lieu déterminé et rassemblent des personnes souhaitant faire réparer des objets et des bénévoles ayant des connaissances dans le domaine de la réparation. Les objectifs de cette démarche sont notamment de réduire les déchets, de prolonger la durée de vie des objets et de participer au changement des habitudes de consommation.

Le concept des Repair cafés a été initié en 2009 aux Pays-Bas. En 2013, il en existait plus de 150 et le concept a rapidement été repris dans d'autres pays. Il en existe aujourd'hui 1 500 dans le monde.

En région Hauts-de-France, les Repair cafés ont été initiés courant 2014 à Lille et Villeneuve d'Ascq. En 2018, ils sont une quarantaine. Par ailleurs, une feuille de route régionale des Repair cafés est en cours d'élaboration sous la conduite de la MRES[8].

En 2017, pour la ville de Lille, on estime à 649 kg le poids des déchets évités (principalement électroniques) grâce aux Repair cafés.

La tarification incitative :

Pour financer le Service Public de Prévention et de Gestion des Déchets (SPPGD), les collectivités ont plusieurs choix :

- la Redevance d'Enlèvement des Ordures Ménagères (REOM) ;
- la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) ;
- le budget général (en complément de la TEOM ou par ce seul moyen) ;
- et la redevance spéciale pour les déchets des activités économiques en complément de la TEOM ou du budget général.

On parle de tarification incitative quand la redevance ou la taxe d'enlèvement des ordures ménagères inclut une part variable en fonction de la quantité de déchets produite (évaluée selon le volume, le nombre de présentations du bac et/ou le poids). En moyenne, la mise en place de la tarification incitative sur un territoire dure trois ans. Au 1er janvier 2017, en Hauts-de-France, **10 territoires ont mis en place une tarification incitative, représentant 213 300 habitants, soit 3,5% de la population régionale**.

[8] MRES - Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités (réseau associatif)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 5 : Territoires à tarification incitative au 1er janvier 2017



Source : ADEME (2017)

L'incidence des actions de prévention sur la quantité de DMA produite :

Ces actions de prévention ont une incidence sur le tonnage de DMA collecté et sur la performance de la collecte. On observe ainsi une inflexion des tonnages de DMA collectés à partir de 2011, diminution qu'on peut attribuer en partie aux diverses politiques de prévention menées :

Tableau 3: Tonnages de DMA collectés de 2005 à 2015

	En 2005 (t)	En 2007 (t)	En 2009 (t)	En 2011 (t)	En 2013 (t)	En 2015 (t)
Tonnages de DMA collectés	3 740 182	3 779 822	3 755 519	3 797 101	3 685 509	3 639 521

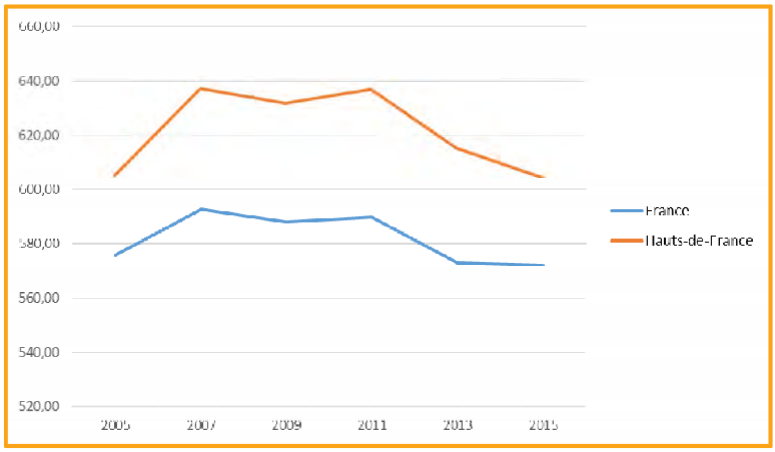
Source : SINOE (2017)

Concernant les collectes d'OMA, l'ADEME observe que les ratios à l'habitant ont baissé en Hauts-de-France de - 8% à - 28%. Les baisses sont fonction notamment de la typologie du territoire, du niveau de service des collectes en porte à porte et de la part des assimilés.

Concernant les collectes de DMA, l'ADEME observe que les ratios à l'habitant ont baissé de - 2,5% à - 6%. Il n'y a pas de complète répercussion de la baisse des OMA du fait de l'augmentation des quantités collectées en déchèteries.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

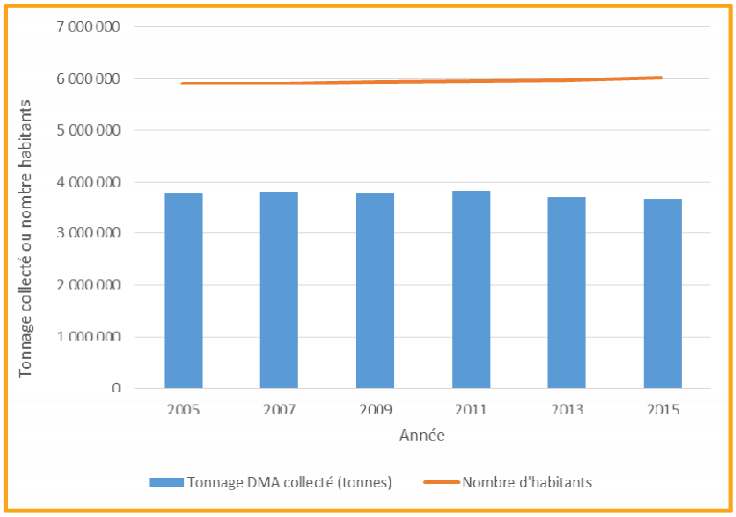
Figure 6 : Evolution de 2005 à 2015 des performances de collecte des DMA (en kg/hab./an)



Source : SINOE (2017)

Alors que les tonnages collectés en OMR et en collectes sélectives diminuent respectivement de 11% et 12%, les tonnages collectés en déchèterie ont augmenté de 20% de 2009 à 2015.

Figure 7 : Evolution de 2005 à 2015 du tonnage de DMA collectés et du nombre d'habitants



Source : SINOE (2017)

1.1.4 Focus sur les dépôts sauvages

Les dépôts sauvages sont les dépôts des ménages ou des professionnels sur des zones non autorisées (bord de route, forêts…).

Le cadre réglementaire concernant les dépôts sauvages est le suivant :

Décret n° 2020-1573 du 11 décembre 2020 : Présentation dans le PRPGD d'une synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets.

Article 28 directive cadre révisée en 2018 – Gestion des déchets 1/2 /f (FEDER) : Indiquer dans le PRPGD les mesures visant à empêcher et prévenir toute forme de dépôt sauvage de déchets et faire disparaître tous les types de déchets sauvages.

PNPD 2021-2027 et Loi AGEC : Mettre en place des campagnes de communication à destination du grand public pour sensibiliser à la prévention des déchets, y compris de prévention des dépôts sauvages

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.1.5 Collecte des déchets ménagers et assimilés

1.1.5.1 Organisation administrative

Le territoire régional apparaît morcelé avec 120 zones de collecte des DMA en 2015 :

Figure 8 : Organisation administrative de la collecte des DMA en 2015



Source : ADEME (2015)

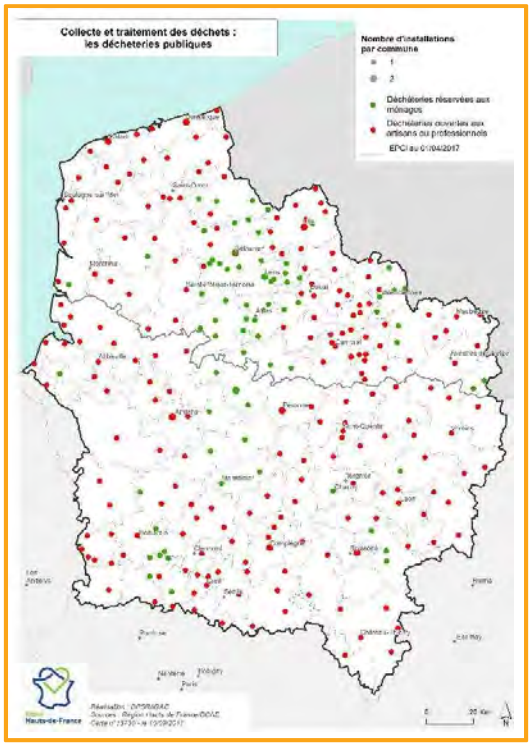
La liste des EPCI et syndicats à compétence collecte est fournie en annexe 3.1.1.

1.1.5.2 Déchèteries publiques

En 2017, la région Hauts-de-France compte 291 déchèteries publiques, ce qui représente environ une déchèterie pour 20 000 habitants. Leur répartition sur le territoire régional est satisfaisante.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 9 : Localisation des déchèteries publiques

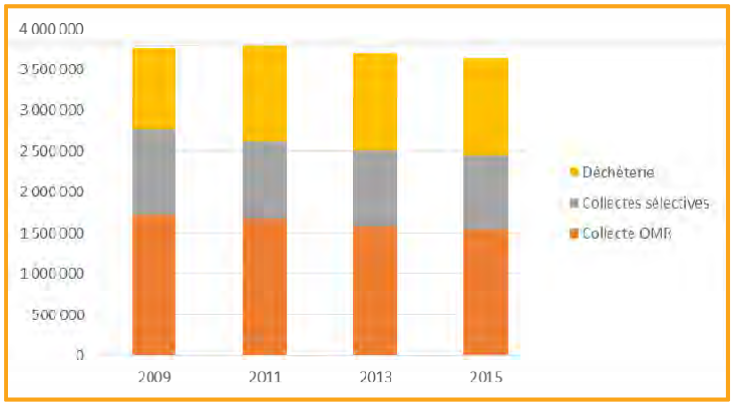


Source : SINOE (2017)

La liste des déchèteries publiques de la région Hauts-de-France est fournie en annexe 3.1.1.

1.1.5.3 Evolution des types de collecte

Figure 10 : Evolution de 2009 à 2015 des tonnages de DMA collectés par type de collecte



Source : SINOE (2015)

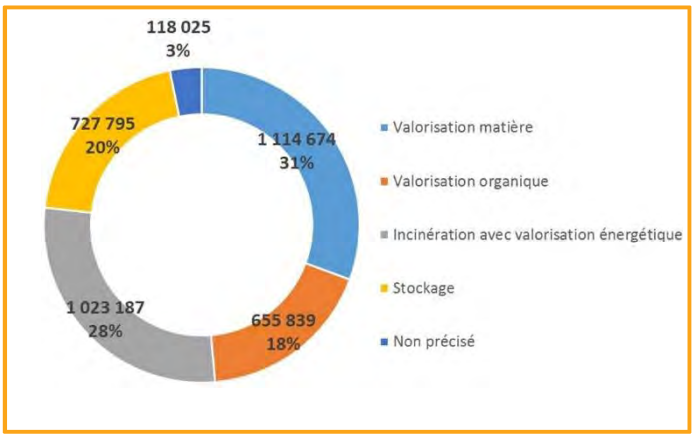
Des informations complémentaires sur la collecte des déchets ménagers et assimilés sont fournies en annexe 3.1.1.

1.1.6 Valorisation des déchets ménagers et assimilés

En 2015, hors déchets des collectivités, les DMA sont valorisés sous forme matière ou organique à hauteur de 49%, incinérés avec valorisation énergétique à hauteur de 28% et enfin stockés à hauteur de 20% :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 11 : Bilan des modes de traitement des déchets ménagers et assimilés (en tonnes)



Source : SINOE (2015)

Entre 2010 et 2015, on constate une diminution de 29% du stockage, la disparition de l'incinération sans valorisation énergétique, une augmentation de 16% de la valorisation matière et organique et de 7% de l'incinération avec valorisation énergétique.

Concernant les boues des stations d'épuration, des données ont été fournies par les services des Chambres d'Agriculture experts des filières de recyclage des matières organiques en agriculture, les SATEGE. Ces données concernent la région Hauts-de-France mais hors département de l'Oise. Environ 500 stations d'épuration produisent des boues dans les Hauts-de-France, ce qui représente 93 102 tonnes de matières sèches évacuées. 65% de ces boues sont directement recyclés en agriculture et 25% partent dans les filières de compostage et de méthanisation

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

avant retour aux sols des composts et digestats, soit 90% des boues urbaines valorisées en agriculture directement ou indirectement. On assiste à une montée progressive des filières de compostage et de méthanisation au cours de la dernière décennie. En région, ce sont près de 17 700 ha qui sont utilisés pour recycler des boues de stations d'épuration provenant de la région et des régions limitrophes. On constate aussi une amélioration constante de la qualité de ces boues et également une amélioration des capacités de stockage.

1.1.7 Traitement des déchets ménagers et assimilés

1.1.7.1 Organisation administrative

Un effort a été fait pour mutualiser les unités de traitement avec 54 zones de traitement des DMA en 2015.

Figure 12 : Organisation administrative de la gestion des DMA



La liste des EPCI et syndicats à compétence traitement est fournie en annexe 3.1.1.

1.1.7.2 Unités de traitement

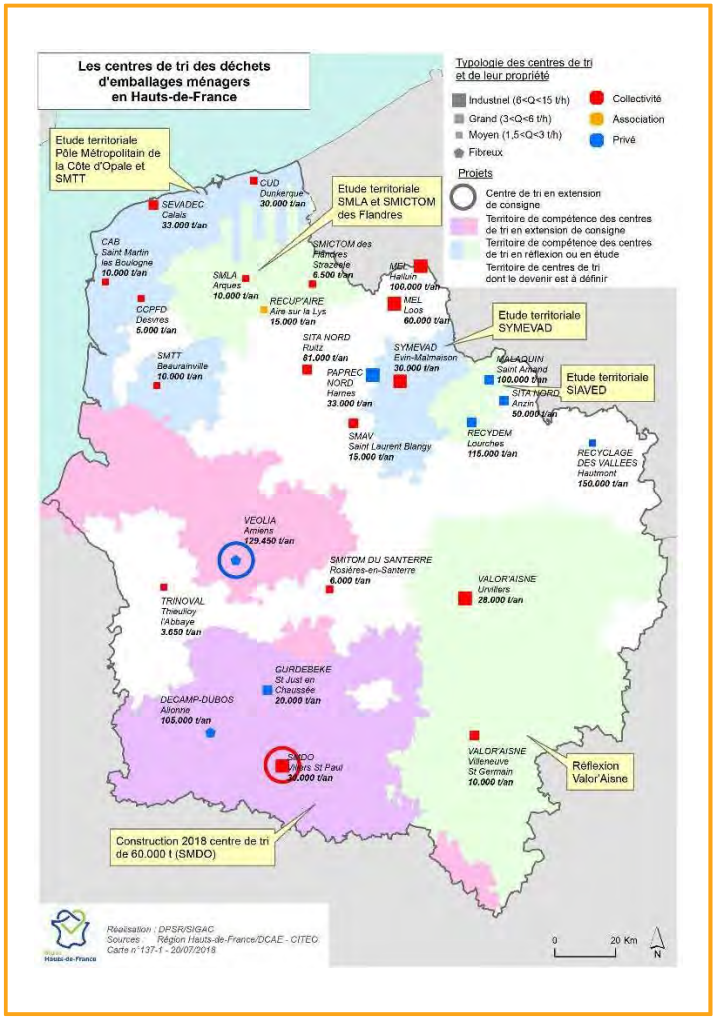
En 2017, concernant les DMA, on compte 119 unités de traitement en Hauts-de-France, dont : 26 unités de tri des déchets d'emballages ménagers, 62 unités de compostage, 4 unités de méthanisation, 9 unités d'incinération avec valorisation énergétique et 18 unités de stockage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les centres de tri des déchets d'emballages ménagers :

En 2017, la région Hauts-de-France compte 26 centres de tri des déchets d'emballages ménagers qui se répartissent de la manière suivante :

Figure 13 : Centres de tri des déchets d'emballages ménagersavec leur typologie, leur propriété et leur capacité (non remis à jour)



Cette carte révèle les différents positionnements face à l'obligation d'extension des consignes de tri aux emballages plastiques d'ici 2022. Ainsi par département:

- l'Aisne (0,5 M hab. soit 73 hab. /km²) compte 2 centres de tri ce qui fait un centre pour 259 000 habitants
- le Nord (2,6 M hab. soit 452 hab. /km²) compte 8 centres de tri ce qui fait un centre pour 281 000 habitants
- l'Oise (0,8 M hab. soit 140 hab. /km²) compte 3 centres de tri ce qui fait un centre pour 257 000 habitants
- le Pas-de-Calais (1,5 M hab. soit 220 hab. /km²) compte 10 centres de tri ce qui fait un centre pour 181 000 habitants
- la Somme (0,6 M hab. soit 93 hab. /km²) compte 3 centres de tri ce qui fait un centre pour 190 000 habitants.

La stratégie des territoires est en construction avec 4 études en cours visant à déterminer l'évolution des centres de tri à des échelles élargies de coopération.

Les flux interdépartementaux ont été pris en compte.

La liste des centres de tri ainsi que leurs capacités autorisées sont fournies en annexe 3.2.1.

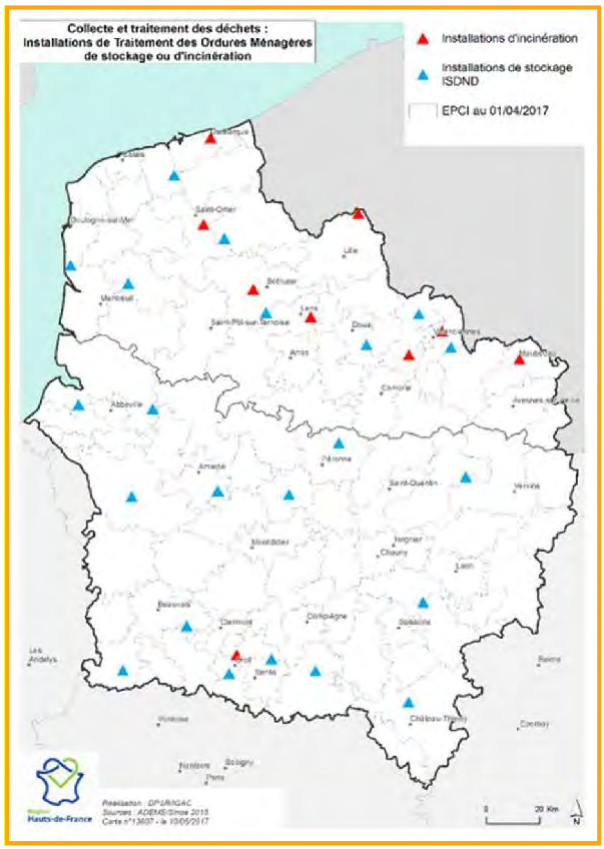
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les unités de valorisation énergétique et de stockage :

Il n'y a plus d'unité d'incinération sans production d'énergie en région depuis le 31 décembre 2013. En 2017, 2 unités d'incinération n'atteignent pas le seuil de performance énergétique R1 (voir tableau n°39).

On constate une dominante incinération avec valorisation énergétique au nord de la région et une dominante stockage au sud de la région.

Figure 14 : Localisation des unités de stockage des déchets non dangereux et des unités d'incinération



Source : SINOE (2015)

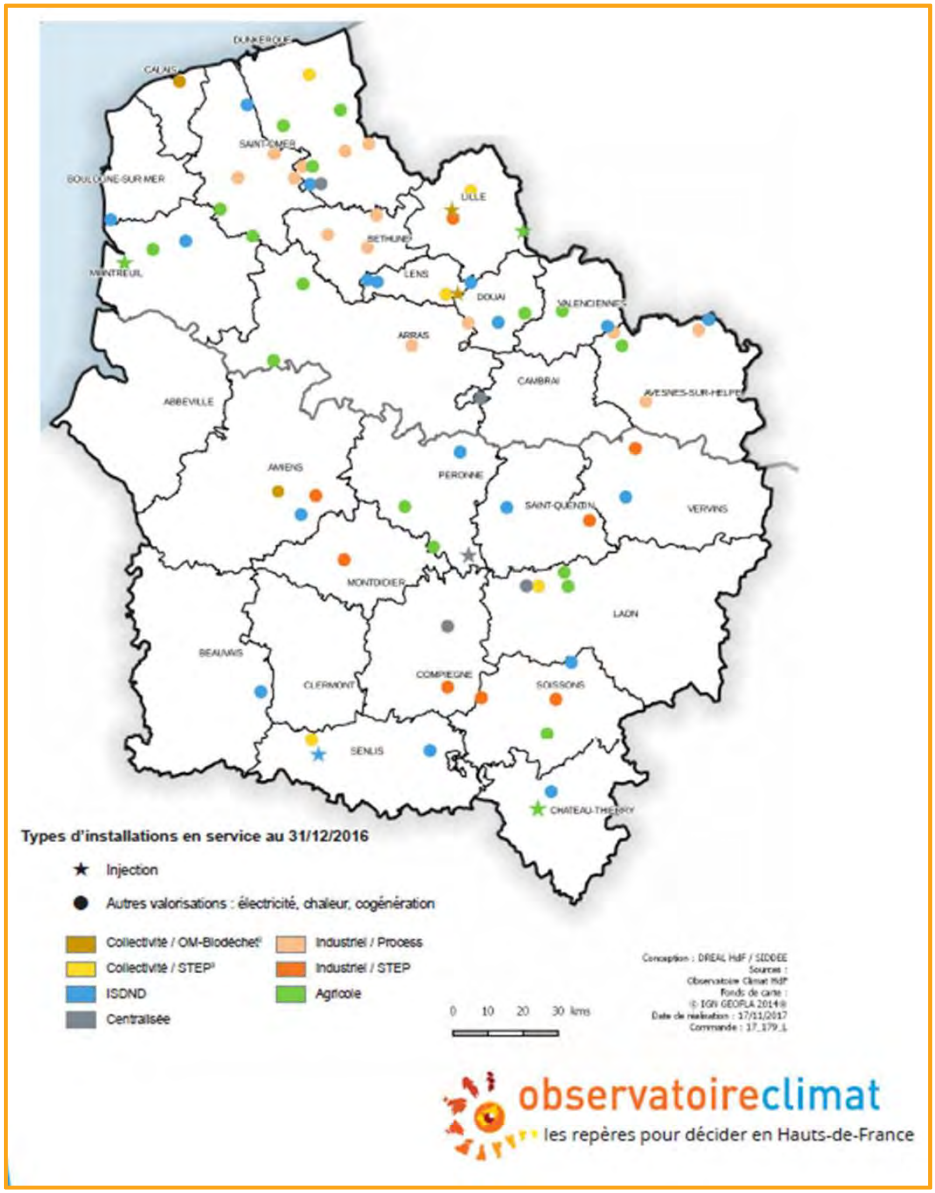
Des informations complémentaires sur les installations de traitement des DMA sont fournies en annexe 3.2.1.

Les unités de méthanisation :

On compte en Hauts-de-France 89 unités de méthanisation (cf localisation sur la carte ci-dessous)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 15: Localisation des unités de méthanisation



Le biogaz est valorisé sous 3 formes : le biométhane (pour 8 % de l'énergie produite) , la chaleur (pour 43% de l'énergie produite) et l'électricité (pour 49 % de l'énergie produite).

Le tableau suivant reprend la production de biogaz en 2018 par catégorie d'installation :

Tableau 4 : Catégories d'installations produisant du biogaz

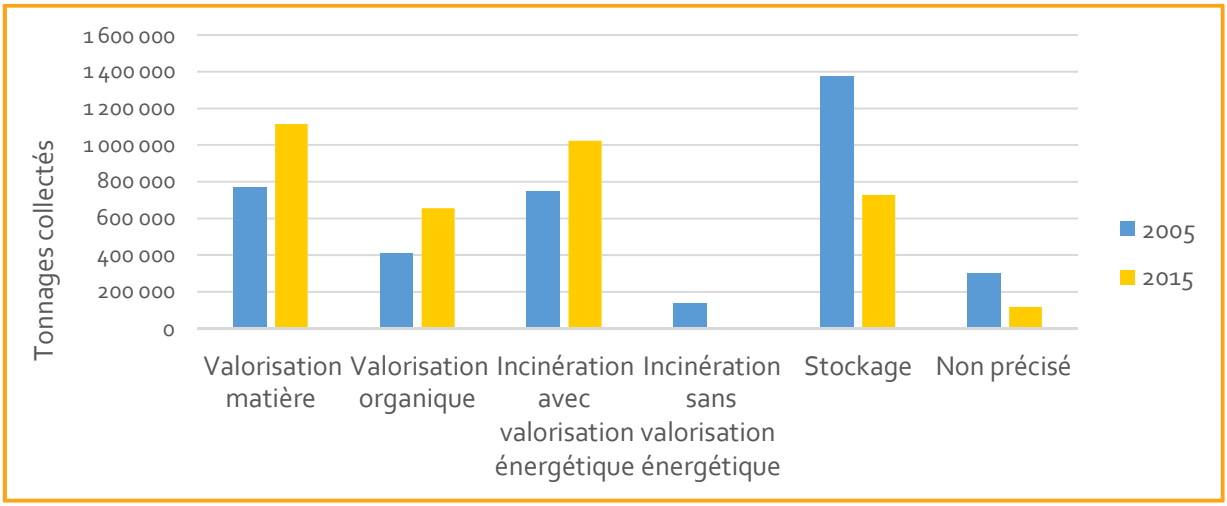
Catégories		Agricole	industrielle	ISDND	Collectivités	Centralisée	total
Nombre d'unités		37	20	18	9	5	89
production (Gwh)		179,4	405,6	127	114,8	83	909,9

51 installations sont en co-génération alors 11 installations sont en injection directe de biogaz.

1.1.7.3 Evolution des modes de traitement

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 16 : Evolution de 2005 à 2015 de la destination des DMA collectés



Source : SINOE (2015)

1.1.8 Financement du servicepublic

Selon le référentiel national des coûts du Service Public de Gestion des Déchets , le coût de ce service s'élève en 2014 en Hauts-de-France à 93 € HT par habitant pour la gestion globale des déchets ménagers (moyenne du coût aidé), dont 56 € pour les OMR, 9 € pour les emballages hors verre et les papiers des ménages, 1,7 € pour le verre, 20 € pourles déchets des déchèteries et 6,3 € pour les autres flux.

82% du total des charges correspondent à la collecte et au traitement des déchets ménagers et 22% des charges de gestion des déchets ménagers sont couverts par les produits perçus par les collectivités (vente de matériaux, soutiens des éco-organismes, aides...).

1.2 Les déchets des activités économiques

1.2.1 Définition

Les Déchets d'Activités Economiques (DAE) comprennent « **tout déchet, dangereux ou non dangereux, dont le producteur initial n'est pas un ménage** » *(Article R. 541-8 du Code de l'environnement).*

Ces déchets sont produits par tous les secteurs économiques : administrations, industries, commerces, services, agriculture, chantiers de constructions et de travaux publics. Ils comprennent les déchets non dangereux non inertes des activités économiques, les déchets inertes des activités économiques et les déchets dangereux des activités économiques.

Ils sont collectés et traités par le service public pour les déchets d'activités économiques **assimilés aux déchets ménagers** et par des moyens privés pour tous les autres déchets d'activités économiques.

1.2.1.1 Cadre réglementaire et législatif applicable aux DAE

Tout acteur professionnel est responsable de la gestion de ses déchets jusqu'au traitement final.

Les principaux flux de DAE soumis à une exigence de valorisation sont les suivants :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Les emballages :** obligation de tri et recyclage (si la production de déchets est supérieure à1 100 litres/semaine) – Décret n° 94-609 modifié du 13 juillet 1994 (art. R. 543-66 a R. 543-74 du Code de l'environnement) ;
- **Les 5 flux matières** métaux/verre/bois/plastiques/papier : obligation de tri à la source pour être valorisés (si la production de déchets est supérieure à 1100 litres/semaine) Conformément à la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC) cette obligation s'étend, pour les déchets de construction et démolition, aux déchets de fraction minérale et aux déchets de plâtre (« 7 flux »), et, à compter du 1er janvier 2025, aux déchets de textile ;Décret du 16 juillet 2021 -
- **Les papiers de bureau** : obligation de tri à la source (pour les implantations de plus de 20 personnes) - décret du 10/3/2016 applicable au 1/1/2018 ;
- **Les biodéchets** : obligation de tri à la source pour une valorisation organique (si production supérieure à 10 tonnes/an) – Décret du 11/7/2011 et arrêté du 12/2011. Conformément à la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (LAGEC) cette obligation fait l'objet d'un renforcement progressif en vue de sa généralisation. Elle s'applique en effet dès le 1er janvier 2023 à tous les professionnels produisant plus de 5 tonnes par an de biodéchets, avant d'être étendue à l'ensemble des acteurs professionnels, sans seuil minimum, à la date du 1er janvier 2024

La loi TECV et Loi AGEC fixent des objectifs de prévention et de valorisation en matière de DAE :

- Découplage de la production de DAE par rapport aux unités de valeurs produites
- Augmentation de la valorisation des déchets non dangereux ;
- Réduction du stockage des déchets non dangereux;
- Maillage des installations sur le territoire ;
- Identification des possibilités de mutualisation des collectes et traitements des flux des biodéchets des ménages, des entreprises et des déchets organiques agricoles.

1.2.2 Inventaire des DAE hors déchets du BTP et déchets dangereux

1.2.2.1 Méthodologie de construction de la donnée

Il existe des données nationales relatives aux DAE transmises à Eurostat. Ces données ne peuvent cependant pas être régionalisées. En outre, il n'existe aucun outil régional de recensement systématique de la production et du traitement des DAE. En conséquence, l'inventaire des DAE ne peut s'appuyer que sur des estimations :

- du gisement des DAE en Hauts-de-France, réalisées à partir de plusieurs sources :
  - données EUROSTAT (déclaration nationale sur la production des déchets d'activités économiques – 2004-2014) ;
  - méthode statistique de l'ORDECO - Observatoire Régional des Déchets d'Occitanie / CCI de Toulouse / CMA Haute-Garonne (ratios de déchets par salarié en fonction du type d'activité - 2009) ;
  - méthode statistique EGIDA du CNIDEP et CMA Meurthe et Moselle (sur base de 120 enquêtes métiers de l'artisanat et du commerce pour les établissements inférieurs à 20 salariés- 2014) ;
  - déclarations annuelles dans la base de données GEREP pour les établissements industriels soumis au régime ICPE produisant plus de 2000 t/an de déchets ;
- et du traitement des DAE en Hauts-de-France à partir des sources suivantes :
  - déclarations dans GEREP des installations classées de traitement des déchets (cependant il n'y a pas d'agrégation des quantités entrantes et sortantes que ces installations doivent déclarer annuellement) ;
  - données sectorielles des fédérations professionnelles du déchet (FEDEREC, FNADE, Snefid).

Prise en compte du profil des activités économiques, productrices de déchets :

- La région Hauts-de-France est la première région française pour l'industrie sidérurgique, ferroviaire et automobile. Elle dispose à **Dunkerque du plus grand site de production d'acier en Europe,** où près de 7 millions de tonnes annuelles de brame d'acier sont produites.

  Elle compte près de 420 000 établissements à **dominante tertiaire, devant le secteur de la construction et de l'industrie**. Plus des 90% de ces établissements ont moins de 10 salariés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Malgré la désindustrialisation qui a affecté la région depuis les années 1970, certains territoires affichent des spécialisations dans des secteurs industriels traditionnels (métallurgie, industrie des produits minéraux). D'autres territoires, anciennement industriels, ont réalisé leur mue économique et affichent aujourd'hui une spécialisation dans les services opérationnels qui représentent le 1er secteur employeur dans plusieurs territoires (voir carte en annexe 2.2).
- La région Hauts-de-France est la première région agricole française. L'industrie agroalimentaire en Hauts-de-France est très diversifiée et présente sur tout le territoire au travers de grands groupes, mais aussi de nombreuses PME familiales (près de 900 entreprises). Elle s'appuie sur un lien historique fort entre producteurs et industriels (contractualisation de la pomme de terre, du sucre, des légumes de plein champ).

Les méthodes de ratios existantes ne prenant pas en compte les spécificités sectorielles régionales, en particulier celles de l'industrie lourde, les tonnages estimés sont basés sur une combinaison :

- Des ratios de production de déchets par activités établis par la CCI de Toulouse **pour les activités hors industrie** ;
- Des données GEREP pour les entreprises ICPE produisant et déclarant plus de 2000 tonnes de déchets/an.

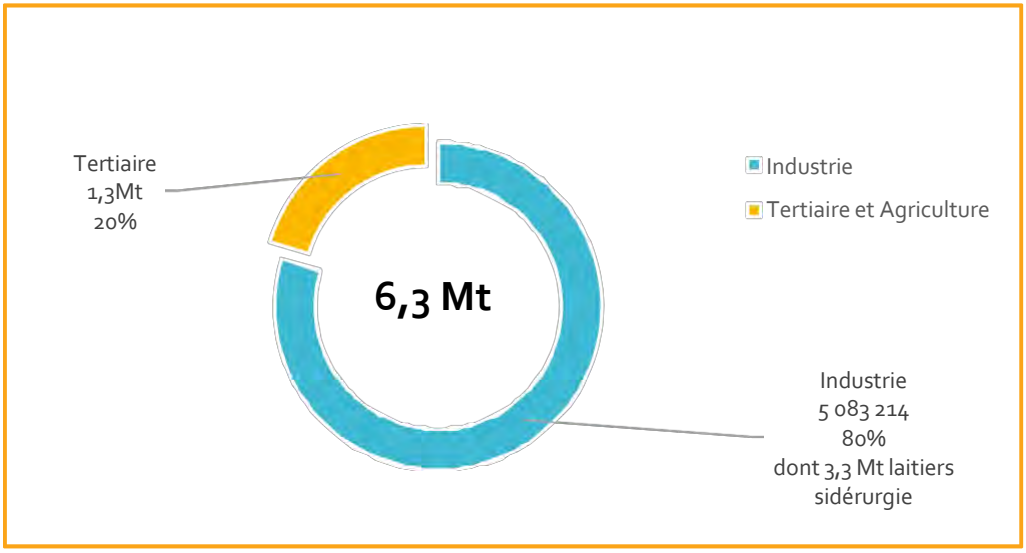
Précautions et limites de l'inventaire du gisement des DAE

Ces différentes sources de données et méthodologies conduisent à des évaluations partielles du gisement des DAE et ne prennent en compte ni les flux non déclarés (licites ou illicites), ni les flux entrant ou sortant du territoire régional.

1.2.2.2 *Panorama du gisement de DAE non dangereux non inertes hors BTP :*

Le gisement global de DAEndni hors BTP est ainsi estimé à 6,3 millions de tonnes en 2015.

Figure 17 : Production des déchets des activités économiques en 2015 (DAEndni hors BTP)



Sources : GEREP et CCI Toulouse

La quantité de déchets non dangereux des activités économiques, hors BTP, est restée stable entre 2004 et 2010. Elle est en progression globale depuis 2012 avec, de manière contrastée, une progression sensible pour le secteur industriel mais une légère baisse pour le secteur tertiaire.

1.2.2.3 *Analyse sectorielle*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Déchets de l'industrie : près de 5 Mt en 2015

La production de déchets par les ICPE (hors BTP et installations de traitement des déchets - base code APE / NAF) estla suivante :

Tableau 5 : Déchets non dangereux produits par les installations classées des différents secteurs d'activités

Secteur d'activités	Codes NAF	DNDNI produits (tonnes)
Industrie	5 à 37	5 083 214
Services	45 à 99	276 675
Agriculture - pêche	1 à 3	23 226
Total ICPE hors construction et hors traitement des déchets		**5 383 115**

Source : GEREP (2015)

Le gisement de déchets DND non inertes produits par les établissements ICPE (hors construction et traitement de déchets) **déclaré dans GEREP est de 5,3 millions de tonnes dont environ 5 millions de tonnes pour le secteur de l'industrie.** Ce chiffre est largement supérieur au gisement calculé selon la méthodologie définie par la CCI de Toulouse et par les ratios Eurostat (3,6 millions de tonnes).

Les chiffres issus de GEREP, base de données déclarative et non fiabilisée, montrent l'écart qu'il peut y avoir avec les autres données issues d'estimations sur base de ratios. Ils confirment que seule la détermination d'un ordre de grandeur du gisement de DAE peut être proposée pour ce 1er exercice de PRPGD.

Déchets du tertiaire (commerce et services) **: près de 1,3 Mt**

Les résultats de la mise en œuvre de la méthodologie de la CCI de Toulouse sont partiellement utilisés, en reprenant les déchets produits par les acteurs économiques, hors industrie et construction. Ils établissent une estimation de la production de déchets non dangereux non inertes de l'ordre de 1 108 000 tonnes par an pour les entreprises de plus de 20 salariés.

Ces données, complétées des données Gerep (services), conduisent à une estimation d'environ 1,3 Mt de déchets des activités du tertiaire.

Déchets de l'artisanat : entre 0,5 et 0,6 Mt

- Les données EGIDA (CMA / CNIDEP) portent sur l'artisanat (c'est-à-dire les entreprises de moins de 20 salariés enregistrées auprès des Chambres des Métiers et l'Artisanat des Hauts-de-France). Cette étude, réalisée en 2017, estime que les entreprises artisanales inscrites dans les 24 métiers étudiés dans EGIDA2 (9 métiers du bâtiment, 3 métiers de l'alimentaire, 8 métiers de services, 4 métiers de production) produisent 558 354 tonnes de déchets par an (tous déchets confondus), dont **542 000 tonnes de déchets non dangereux, répartis en 407 000 tonnes de déchets inertes et 135 000 tonnes de DND non inertes.**
- Les données issues de la méthodologie de la CCI de Toulouse fournissent une estimation de l'ordre de **660 000 tonnes par an** pour les entreprises de moins de 20 salariés (correspondant aux artisans).

En dehors des déchets des entreprises du bâtiment, il est probable qu'une très large part des entreprises artisanales analysées dans l'étude EGIDA2 et l'estimatif CCI de Toulouse soit collectée par le service public de collecte et relève des déchets ménagers et assimilés.

Des compléments à cet inventaire sont fournis en annexe 2.2.

1.2.3 Coproduits industriels

Les coproduits industriels proviennent de la récupération et de la valorisation de sous-produits de l'industrie. Ils ne sont pas considérés comme des déchets (à l'exception des mâchefers d'incinération d'ordures ménagères). L'objectif est de

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

remettre ces matériaux, normalement destinés à l'enfouissement, dans le circuit des produits réutilisables en remplacement des matières premières prélevées dans le milieu naturel. La région Hauts-de-France génère de grandes quantités de coproduits et est fortement concernée par la valorisation des coproduits industriels. Les coproduits industriels présents sur le périmètre régional sont les suivants : Mâchefers d'Incinération des Déchets Non Dangereux (MIDND), cendres volantes de charbon, laitiers (de hauts fourneaux, d'aciérie de four électrique, de conversion), coproduits de carrières, schistes houillers et sables de fonderie. La valorisation en techniques routières représente l'exutoire principal des coproduits industriels.

Les co-produits de carrières situés en grande partie dans le boulonnais restent difficiles à valoriser en raison de leur qualité, du coût de traitement et de transport.

Pour la Région Hauts de France, les gisements annuels de coproduits et les stocks potentiels en Hauts-de-France sont les suivants :

Tableau 6 : Coproduits industriels

Coproduit	Production (t/an)	Année de référence	Stock ou potentiel	Année de référence
Mâchefers (MIDND)	255 000 t	2013		2013
Cendres Volantes de charbon	Aucune	2015	6 à 8 000 000 t	
Laitiers de Hauts Fourneaux (LHF)	2 000 000 t	2009		
Laitiers d'Aciéries de Conversion (LAC)	700 000 t	2009	590 000 t	2013
Laitiers d'Aciéries de Four Electriques (LAFE)	200 000 t	2009		2013
*Coproduits de carrière	1 à 2 000 000 t	estimation	5 à 20 000 000 t	estimation
Schistes Houillers	2 000 000 t (extrait des terrils)	2008	3 700 000 t	de terrils autorisés en 2008
* Sables de fonderie	80 000 t	2011		

* Données pour le Nord et le Pas-de-Calais selon le projet de plan interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais

Source : Projet de plan interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais (2013)

1.2.4 Les mesures de prévention des déchets des activités économiques

La prévention des déchets produits par les activités économiques concerne les déchets directement issus desprocessus de production, les déchets de fonctionnement, ainsi que les déchets qui seront issus des produits ou services mis sur le marché par l'entreprise, notamment ceux qui seront soumis à une filière de Responsabilité Elargie des Producteurs (REP) de déchets.

- La Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV) et loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (LAGEC) fixe, plus spécifiquement pour les DAE,comme objectifs :

Réduire de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant et en réduisant de 5 % les quantités de déchets d'activités économiques par unité de valeur produite, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics, en 2030 par rapport à 2010

  - de lutter contre l'obsolescence programmée des produits manufacturés,
  - de réduire de 50% les quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché, avant 2020.
- Réduire de 50% le gaspillage alimentaire,
  - Le Plan National de Prévention des Déchets 2021-2027 vise plusieurs actions ciblant les DAE dont certaines

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

sont reprises de la LAGEC, résumée ci-après :

LAGEC PNPD 2021-2027	Art 112 Axe 1.2.3	Supprimer les huiles minérales dans les emballages et les impressions à destination du public	Ecoconception	DMA + DAE
PNPD 2021-2027	Axe 1.2.1	Intégrer la prévention des déchets et les démarches d'éco-conception dans les accords volontaires établis entre l'Etat et les secteurs économiques, notamment dans les secteurs de l'agrofourniture et de la pêche	Ecoconception	DAE
LAGEC PNPD 2021-2027	Art 31 Axe 4.3.1	Mise en place d'une démarche de lutte contre le gaspillage alimentaire (y compris diagnostic) par les opérateurs agroalimentaires avant le 01/01/2021	Gaspillage alimentaire	DAE
LAGEC PNPD 2021-2027	Art 11 Objectif	Réduction du gaspillage alimentaire à 50 % du niveau de 2015 : - D'ici 2025 dans les domaines de la restauration collective et de la distribution alimentaire - D'ici 2030 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale	Gaspillage alimentaire	DMA + DAE
PNPD 2021-2027 LAGEC	Axe 4.3.2 Art 32	Favoriser le don de denrées alimentaires et la récupération des invendus alimentaires	Gaspillage alimentaire	DAE
LAGEC PNPD 2021-2027	Art 3 Objectif	Réduction de 5 % des DAE par unité de valeur produite, notamment du secteur du BTP, en 2030/2010	Prévention	DAE + DBTP
LAGEC PNPD 2021-2027	Art 7 Objectif	Objectif d'atteindre la fin de la mise sur le marché d'emballages en plastique à usage unique d'ici à 2040	Prévention	DMA + DAE
PNPD 2021-2027	Axe 1.2.2	Prévenir la teneur en substances dangereuses des matériaux et des produits, en incitant les fabricants à substituer les substances dangereuses dans les objets du quotidien	Prévention	DMA + DAE
PNPD 2021-2027	Axe 1.3	Lutter contre l'obsolescence des produits	Prévention	DMA + DAE
PNPD 2021-2027	Axe 4.4.1	Interdire l'élimination de produits non-alimentaires neufs invendus	Prévention	DAE
PNPD 2021-2027 LAGEC	Axe 4.1.5 Art 77	Réduire la consommation de bouteilles de boissons en plastique, notamment dans les établissements recevant du public (ERP), les locaux professionnels ou dans le cadre d'évènements culturels ou sportifs	Prévention	DMA + DAE
PNPD 2021-2027 LAGEC	Axe 5.2.1 Art 58	Prendre en compte les enjeux de l'économie circulaire dans la commande publique, notamment à travers l'achat de matériels et de consommables issus du réemploi	Prévention	DMA + DAE
PNPD 2021-2027 LAGEC	Axe 5.2.2 Art 77	Mettre fin aux achats d'objets en plastique à usage unique utilisés sur les lieux de travail et lors d'événements	Prévention	DMA + DAE
PNPD 2021-2027 Loi Climat et résilience	Axe 4.4.2 Art 10	Interdire la distribution d'échantillons gratuits dans le cadre de démarches commerciales, sauf demande des consommateurs	Prévention	DAE
LAGEC PNPD 2021-2027	Art 9 Axe 3.1.3	Atteindre 5 % d'emballages réemployés (par rapport aux emballages à usage unique) mis en marché en France en 2023 et 10 % en 2027	Réemploi	DMA + DAE
PNPD 2021-2027	Axe 5.2.3	Favoriser le don de biens et matériels (de l'Etat) aux associations	Réemploi	DMA + DAE
PNPD 2021-2027 LAGEC	Axe 3.2.2 Art 35 Art 39	Faciliter le don aux associations (d'invendus, de matériel médical) à travers la mise en place de conventions de don.	Réemploi	DAE

1.2.4.1 Les actions de prévention des DAE en région

Sans pouvoir faire l'objet d'un recensement exhaustif, des actions de prévention des déchets sont menées dans les

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

différents secteurs d'activité. La démarche REV3 (Troisième Révolution Industrielle), portée par la Région et la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Hauts-de-France, soutient en particulier la prévention des déchets au travers des démarches d'économie circulaire mises en œuvre par les acteurs économiques régionaux : écoconception, écologie industrielle, et économie de la fonctionnalité.

La plateforme collaborative AvniR (portée par le CD2E) est un centre de ressources établi en Hauts-de-France pour favoriser l'intégration de l'Analyse du Cycle de Vie dans les démarches de développement des acteurs économiques. Elle s'adresse aux entreprises, mais aussi au monde de la recherche et de l'enseignement supérieur, et aux collectivités.

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat (CMA) et la CCI Hauts-de-France proposent aux entreprises, sur certains territoires de la région, un accompagnement pour améliorer la prévention et la gestion de leurs déchets. Les entreprises volontaires ont la possibilité de bénéficier d'un pré-diagnostic gratuit pour identifier les actions à mettre en place afin de réduire leurs déchets et trouver des solutions de valorisation.

Sous l'impulsion de l'ADEME et en partenariat avec la CCI Hauts-de-France, une nouvelle démarche a été lancée en novembre 2017, destinée aux établissements de moins de 250 salariés de l'industrie, de la distribution, de la restauration et de l'artisanat : « TPE & PME gagnantes sur tous les coûts ! ». Il est proposé un accompagnement permettant d'identifier les pertes cachées, de calculer leurs coûts, puis de proposer un plan d'actions pour les réduire et optimiser les flux énergie, matières - déchets et eau.

1.2.5 Collecte et tri des déchets non dangereux des activités économiques

Les DAE sont collectés en déchèteries publiques ou professionnelles, ou par des entreprises de collecte des déchets.

Depuis juillet 2016, tous les DAE collectés par un prestataire sont soumis à l'obligation de tri 5 flux. Ils peuvent être collectés, selon les flux, soit séparément les uns des autres, soit en tout ou partie en mélange entre eux. Le prestataire en charge de la collecte doit remettre au producteur des déchets une attestation annuelle de collecte et de valorisation. Les collectes des monomatériaux et des matériaux valorisables mélangés sont orientés vers des centres de transfert (préparation – reconditionnement) ou des centres de tri (pré-tri, tri, conditionnement/préparation des fractions triées en vue de leur valorisation matière ou énergétique, gestion des refus de tri- CSR).

La carte des déchèteries professionnelles de la région Hauts-de-France est fournie en annexe 3.1.2.

La liste des centres de tri DAE et leurs capacités autorisées sont fournies en annexe 3.2.2.

1.2.6 Valorisation et traitement des déchets non dangereux des activités économiques

Selon une note DGPR de mars 2016, les flux de DAE les plus importants sont déjà largement triés à la source par matériaux. Dans le cas où il y a eu tri à la source, 90% du flux pourra être valorisé sous forme matière et 10% valorisé énergétiquement. Dans le cas des DAE non triés à la source, en moyenne 30% du flux entrant en centre de tri est valorisé sous forme matière et 70% constituera le refus de tri.

- Le gisement de 6,3 millions de tonnes de DAE hors construction fait l'objet d'une valorisation matière pour 1,6 millions de tonnes, hors valorisation spécifique des laitiers sidérurgiques en techniques routières et cimenteries :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 7 : Valorisation et traitement des DAE (hors construction)

Source données 2015-2016	Destination	2016 (millions tonnes)
Total DAE		**6,3**
FNADE	**Stockage DAE**	**1,4**
FNADE, GEREP	**Valorisation énergétique DAE**	**0,1**
FEDEREC	**Valorisation matière DAE**	**2,0**
	Ferraille *(hors construction)*	0,75
	Métaux non ferreux	0,34
	Papier, carton	0,21
	Bois	0,06
	Verre	0,02
	Plastiques	0,07
	Organiques	0,5
GEREP	Laitiers sidérurgie	2,8

Sources : FNADE, FEDEREC et GEREP (2016)

Le taux de valorisation matière moyen (hors laitiers sidérurgie) est d'environ : 56%.

Le taux de valorisation énergétique est d'environ : 3%.

- Les DAE font l'objet d'une valorisation ou d'un traitement dans les principales installations suivantes (voir détail en annexe 3) :

Tableau 8 : Installations de traitement des DAE

Types d'installations	Nombre
Déchèteries publiques acceptant les déchets des professionnels	214 *
Déchèteries professionnelles autonomes ou adossées à une activité complémentaire de tri/ traitement	54
Centres de tri des déchets non dangereux des activités économiques	*43*
Filières spécifiques (papier carton, plastique, bois, métaux…)	*NC*
Centres de valorisation énergétique	9
Installations de stockage des déchets non dangereux	22

Sources : SINOE et GEREP (2015)

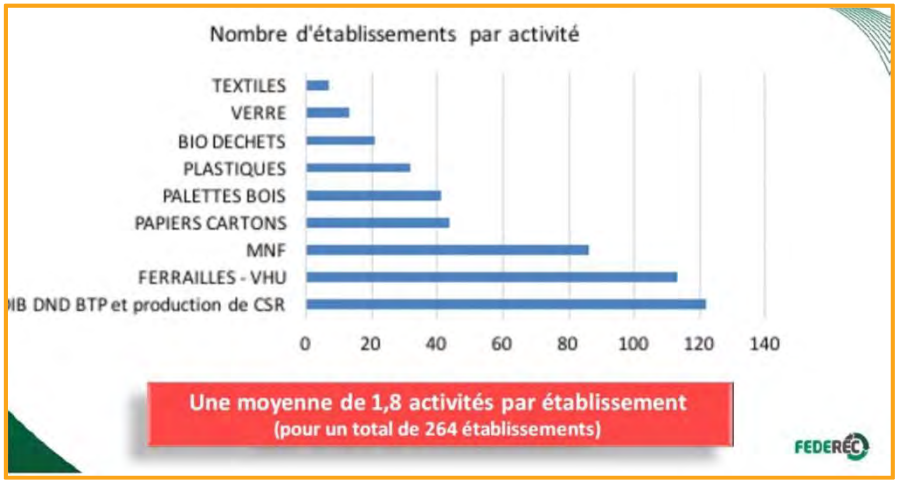
* 73% des déchèteries publiques acceptent les déchets des professionnels (artisans). Cependant plusieurs grandes agglomérations n'ouvrent pas leurs déchèteries aux professionnels en raison d'un apport trop important pouvant saturer ces installations.

Les données issues des fédérations professionnelles :

On dénombre en Hauts-de-France plus de 90 entreprises liées aux activités de recyclage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 17 : Répartition des activités de recyclage



Source : FEDEREC (2016)

MNF : Métaux Non Ferreux

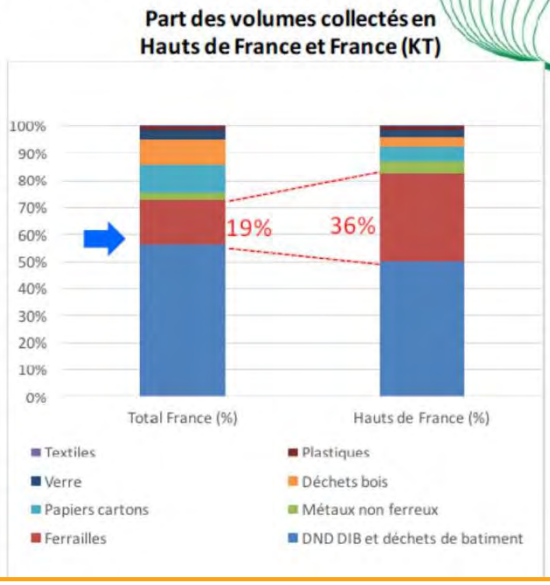
En 2016, la FEDEREC a présenté les chiffres de son enquête auprès des professionnels du recyclage (étude nationale déclinée en région Hauts-de-France). Cette étude fournit des précisions sur les volumes et la nature des déchets collectés auprès de tous types de producteurs de déchets. Hors déchets de construction, environ 3,8 millions de tonnes ont été collectées en vue d'une valorisation. Cette étude permet aussi de faire ressortir des spécificités régionales, comme la part importante des ferrailles et métaux, liée au profil industriel régional, mais aussi le risque de concurrence transfrontalière sur ce flux.

Tableau 9 : Répartition des DND collectés en vue du recyclage

CARACTERISTIQUES DE LA PROFESSION

Tonnages collectés (2015)	Hauts de France (KT)	Total France (KT)
DND DIB et déchets de bâtiment	**3 900**	39 000
Déchets organiques	**2 700**	30 000
Ferrailles	**2 500**	11 600
Métaux non ferreux	**340**	1 720
Papiers cartons	**430**	7 130
Déchets bois	**270**	6 800
Verre	**201**	2 260
Plastiques	**110**	880
Textiles	**20**	200
Total	**7 770**	**99 590**

LES DÉCHETS COLLECTÉS EN 2015

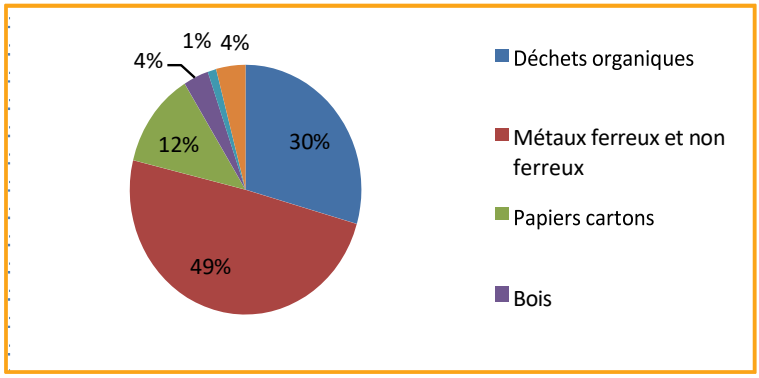


Source : FEDEREC - observatoire statistique - chiffres régionaux du recyclage (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La FNADE recense environ 3,8 Mt valorisées en recyclage matière via les filières dédiées :

Figure 18 : Estimation de la valorisation matière des DAE



Source : FNADE (2017)

Les chiffres provenant des professionnels montrent leur apport en termes de quantification et de qualification des gisements des DAE notamment. Il convient d'encourager leur transmission en vue de consolider la connaissance en matière de DAE.

1.2.7 Combustibles solides de récupération (CSR)

Les CSR constituent une des familles de combustibles de substitution produits à partir de déchets non dangereux, au côté des biocombustibles solides (déchets de bois non traités), des combustibles issus des Déchets Dangereux (solvants, huiles, etc.) ou encore des combustibles spécifiques (pneus, farines animales, etc.).

Il s'agit de combustibles préparés à partir de déchets ménagers assimilés et de déchets d'activités économiques broyés. Le terme regroupe donc des combustibles dont la composition peut sensiblement varier en fonction des déchets utilisés par le producteur. Ils doivent être exempts de déchets dangereux.

Les débouchés des CSR en Hauts-de-France sont les cimenteries et les producteurs de chaux. La cimenterie de Lumbres traite annuellement 25 000 tonnes de CSR majoritairement produites dans les Hauts-de-France. L'industrie de la chaux consomme également annuellement 25 000 tonnes de CSR produites sur le territoire régional.

1.3 Cas spécifique des biodéchets

1.3.1 Définition

L'article R. 541-8 du Code de l'Environnement définit comme biodéchet « tout déchet non dangereux biodégradable de jardin ou de parc, tout déchet non dangereux alimentaire ou de cuisine, issu notamment des ménages, des restaurants, des traiteurs ou des magasins de vente au détail, ainsi que tout déchet comparable provenant des établissements de production ou de transformation de denrées alimentaires ». Les biodéchets incluent donc les déchets verts (parcs et jardins), les déchets alimentaires, les déchets de transformation de denrées alimentaires et les huiles alimentaires usagées (cf. article R. 543-226 du Code de l'Environnement).

Sont exclus de cette catégorie les boues d'épuration, les déchets de bacs à graisse, les déchets de la transformation du bois, les déchets d'animaleries, les déchets d'abattoirs, les sous-produits animaux des catégories 1 et 2 (Règlement 1069/2009), les déchets de la production primaire, les déchets de l'agriculture, de la sylviculture et de la pêche.

Les producteurs de biodéchets sont les ménages, les collectivités et les activités économiques (industries agroalimentaires, restaurations, commerces, distribution alimentaire, marchés).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.3.1.1 *Cadre réglementaire et législatif applicable aux biodéchets*

Le décret n°2011-828 du 11 juillet et l'arrêté du 12 juillet 2011 imposent un **tri à la source** pour une valorisation organique à tout producteur de plus de 10 tonnes/an de biodéchets et de 60 litres/an d'huiles. Cette obligation est mise en place progressivement avec des seuils décroissants de 2012 (gros producteurs de plus de 120 tonnes/an - industries agroalimentaires, grande distribution, restauration) au 1er janvier 2016 (producteurs de plus de 10 tonnes/an). Conformément à la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (LAGEC) cette obligation fait l'objet d'un renforcement progressif en vue de sa généralisation. Elle s'applique en effet dès le 1er janvier 2023 à tous les professionnels produisant plus de 5 tonnes par an de biodéchets, avant d'être étendue à l'ensemble des acteurs professionnels, sans seuil minimum, à la date du 1er janvier 2024.

La réglementation relative aux **sous-produits animaux** (SPAN) et aux produits qui en sont dérivés (notamment à base d'œuf, lait, viande…) fixe des conditions de collecte, de transport, d'entreposage, de manipulation, de traitement et de transformation, d'utilisation et d'élimination de l'ensemble de ces matières tout au long de la chaîne alimentaire humaine et animale[9]. Les SPAN sont classés en 3 catégories (catégories 1 - risque important pour la santé publique, 2 - risque moins important pour la santé publique, 3 - pas de risque sanitaire pour la santé animale ou publique).

Les biodéchets des gros producteurs relèvent le plus souvent de la catégorie SPAN 3. En découlent diverses obligations : enregistrement des collecteurs, agrément sanitaire des installations de traitement (compostage et méthanisation) et règles d'hygiénisation.

Par ailleurs le décret PRPGD prévoit la mutualisation des collectes et traitements des biodéchets : identification des possibilités de mutualisation entre les flux de biodéchets des ménages et des entreprises et des déchets organiques agricoles.

Focus gaspillage alimentaire

La loi n ° 2016-138 du 11 février 2016 relative à **la lutte contre le gaspillage alimentaire**, dite loi Garot prévoit l'obligation, à partir de février 2017, pour les commerces alimentaires de plus de 400 m² de proposer à une ou plusieurs associations d'aide alimentaire de conclure une convention de don des denrées alimentaires. Elle prévoit aussi depuis le 11 février 2017 l'interdiction de rendre impropre à la consommation ou à la valorisation des invendus alimentaires encore consommables.

La Loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentation et une alimentation saine et durable (EGALIM) du 30 octobre 2018, prévoit plusieurs dispositions de lutte contre le gaspillage alimentaire dans la restauration collective. Dans les établissements scolaires, le gestionnaire des services de restauration collective doit présenter un état des lieux du gaspillage alimentaire dans le cadre de l'éducation et depuis le 1er juillet 2021, le « doggy bag » est obligatoire en restauration commerciale.

La loi AGEC de 2020 introduit une série de mesures en faveur de la lutte contre le gaspillage alimentaire. Elle renforce les dispositions introduites pour lutter contre le gaspillage alimentaire. La loi se fixe comme objectif de réduire le gaspillage alimentaire de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la distribution alimentaire et de la restauration collective d'ici 2025 et de 50 % par rapport à son niveau de 2015 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale d'ici 2030.

1.3.2 Inventaire

1.3.2.1 *Méthodologie de construction de la donnée*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Il n'existe pas de données précises sur la production de biodéchets en région Hauts-de-France ni d'outil d'observation globale de cette filière.

L'état des lieux s'appuie donc sur des données fournies par les sources suivantes :

- « Estimation des gisements potentiels de substrats utilisables en méthanisation » Solagro-Inddigo (avril 2013) qui fournit une extraction aux niveaux départemental et régional ;

[9] Règlement (UE) N°142/2011 de la Commission du 25 février 2011 portant application du règlement (CE) n°1069/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine.

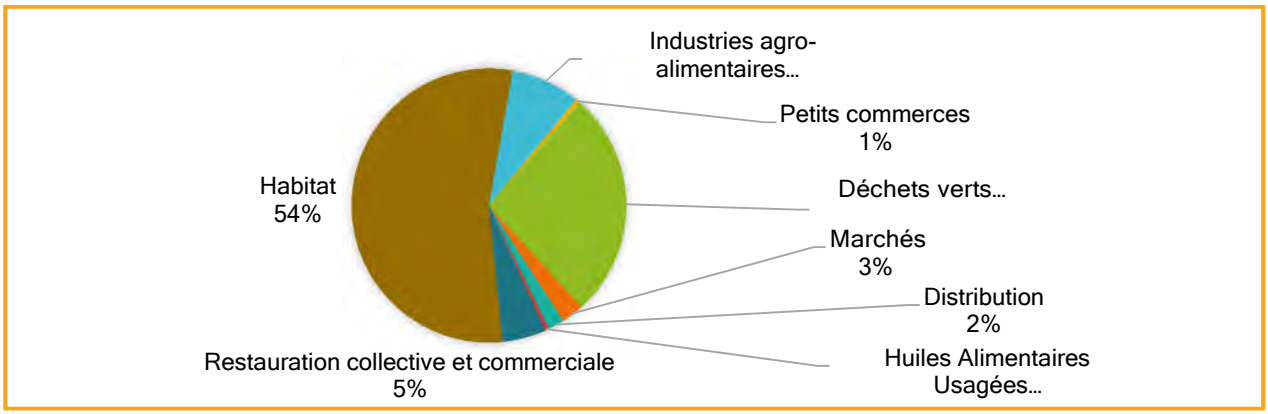
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- contribution au PRPGD de la Chambre régionale d'agriculture des Hauts-de-France – juillet 2017 ;
- méthode statistique de l'ORDECO - Observatoire Régional des DEChets d'Occitanie / CCI de Toulouse / CMA Haute-Garonne (ratios de déchets par salarié en fonction du type d'activité - 2009) ;
- données issues du site AGRESTE (Ministère de l'agriculture et de l'alimentation) - 2010 ;
- données issues de SINOE pour les biodéchets des ménages et des assimilés aux ménages - 2015.

1.3.2.2 Panorama du gisement des biodéchets

A l'échelle des Hauts-de-France, **le gisement est estimé à 2 millions de tonnes**. Les producteurs se répartissent ainsi :

Figure 19 : Répartition des producteurs de biodéchets



Sources : ADEME - Solagro - Inddigo (avril 2013)

Concernant les DMA, selon l'étude MODECOM[10] 2007 de l'ADEME, 32% des OMR sont fermentescibles (soit un gisement mobilisable de 501 000 tonnes).

En 2015, concernant les biodéchets issus des ménages et des assimilés aux ménages, 585 042 tonnes sont collectées :

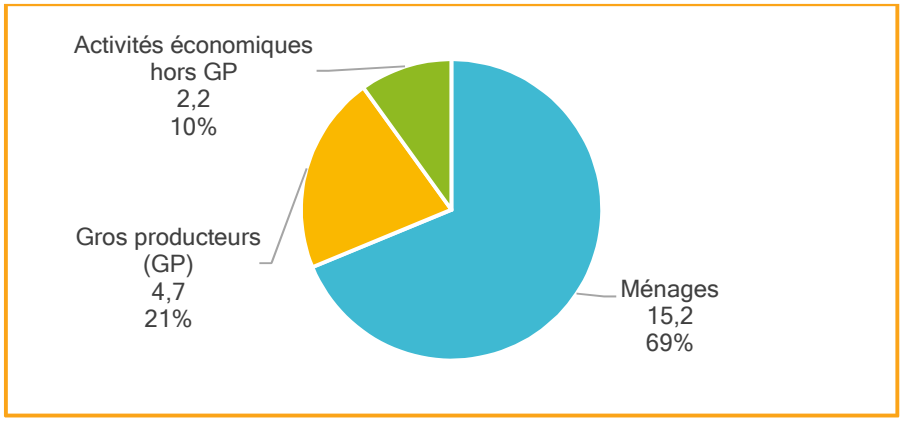
- 274 325 tonnes de déchets verts sont collectées en déchèteries ;
- 310 717 tonnes de FFOM (Fraction Fermentescible des Ordures Ménagères) et de déchets verts sont collectées en porte à porte.

A l'échelle nationale, les gros producteurs produisent 4,7 millions de tonnes de biodéchets (à 70% issus du commerce alimentaire et des marchés de gros) dont 3,2 millions de tonnes sont des déchets verts, aujourd'hui largement collectés et valorisés. La nouvelle réglementation concerne donc un gisement de 1,5 millions de tonnes, composé à 95% de déchets alimentaires et à 5% de déchets verts.

10 Le MODECOM est une méthode de caractérisation des ordures ménagères basée, en particulier, sur des principes statistiques et créée par l'ADEME

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 20 : Répartition nationale des producteurs de biodéchets



Source : ADEME (2016)

1.3.3 Prévention des biodéchets

Dans le domaine des DAE, la prévention des biodéchets passe par l'éco-conception, le réemploi de coproduits des industries agroalimentaires et la lutte contre le gaspillage (exemple : gestion des dates de consommation, dons...).

Par exemple, la DRAAF a financé une étude sur l'analyse du cycle de vie (ACV) de la filière brassicole. Elle a, en 2016, identifié des pistes d'éco-conception pour les brasseurs (mutualisation de pratiques, emballages, politique d'approvisionnement et transport). Un outil d'autoévaluation des impacts environnementaux a été finalisé pour structurer la démarche de progrès de l'ensemble de la filière agroalimentaire[11].

Concernant la distribution alimentaire, l'ADEME Hauts-de-France a aidé dix magasins de 5 grandes enseignes à réduire le gaspillage alimentaire et leurs déchets (opération collective en 2016-17). Le gaspillage a pu être réduit de 22% en 3 mois pour ces dix magasins (soit 160 tonnes et une économie de 70 000 euros/an par magasin). Extrapolé à la France, le dispositif permettrait d'éviter le gaspillage de 300 000 tonnes par an et d'économiser plus de 700 millions d'euros[12].

Plusieurs acteurs de la grande distribution en région Hauts-de-France (notamment Auchan, Leclerc…) se sont déjà engagés dans des actions de lutte contre le gaspillage alimentaire et de partenariats locaux.

1.3.4 Collecte des biodéchets

La collecte des biodéchets est peu développée au niveau régional (seules huit collectivités ont développé la collecte en porte-à-porte de biodéchets en mélange avec les déchets verts).

Les déchets verts sont de moins en moins collectés en porte-à-porte au profit des déchèteries publiques. Les déchets verts issus du BTP peuvent aussi être collectés en apport volontaire sur quelques sites industriels.

Les produits alimentaires emballés venant des gros producteurs (grande distribution, ratés de fabrication) doivent être déconditionnés dans des centres de tri pertinents pour séparer la matière organique des emballages.

1.3.5 Traitement des biodéchets

Deux grandes filières valorisent les biodéchets : le compostage et la méthanisation.

11 Rapport ACYVIA « Bilan, enseignements & perspectives », février 2017

12 Rapport ADEME « Distributeurs engagés contre le gaspillage alimentaire », 2016 ; TRINOV, OID, COMERS

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Compostage : les déchets verts peuvent être broyés, compostés puis valorisés en compost. Certaines stations d'épuration en utilisent pour les mélanger aux boues afin de donner de la structure au compost.En région Hauts-de-France, on compte 62 plateformes de compostage, relativement bien réparties en région (voir figure 49). Parmi elles, 41 accueillent uniquement ou pour partie des déchets des entreprises. Au 31/10/23 – 146 unités de méthanisation agricoles sont en fonctionnement – hors unités territoriales.

Les déchets traités par compostage dans les Hauts-de-France sont composés à près de 55% de déchets verts et de bois, à 7% de biodéchets alimentaires, et pour le reste principalement de boues et digestats de méthanisation. Plus de 75% de ces composts sont ensuite épandus en agriculture. La majorité de ces produits sont commercialisés sous les normes NFU 44051 et NFU 44095.

Méthanisation : en Hauts-de-France et à fin 2016, 48 unités de méthanisation produisent du biogaz à partir de déchets non dangereux, dont quatre valorisent des DMA et treize des boues de stations d'épuration (voir figure 49). Elles contribuent à produire de la chaleur et de l'électricité à hauteur de 575 GWh/an en 2016 au total[13]. A noter que 19 installations de stockage des déchets non dangereux récupèrent du biogaz. Les digestats sont généralement valorisés en épandage agricole pour retour au sol.

Retour au sol : en 2015, 1,3 millions de tonnes de matières sèches ont été épandues en Hauts-de-France sur une surface représentant environ 26% de la surface agricole utile régionale. Les différents effluents organiques épandus chaque année dans la Région proviennent en majorité des effluents d'élevage (plus de 70%), les effluents des industries agroalimentaires (environ 10%), le traitement des biodéchets (environ 8%), les boues de stations d'épuration (environ 4%)[14].

Des compléments d'information sont fournis en annexe 3.2.1.

1.4 Cas spécifique des sédiments

1.4.1 Définition

L'accumulation de sédiments dans les ports, les canaux, les rivières et les plans d'eau empêche la circulation des bateaux et perturbe les équilibres physico-chimiques des milieux aquatiques. Pour assurer le transport fluvial et portuaire, mais également participer à l'entretien et la restauration des milieux naturels aquatiques, les gestionnaires doivent entreprendre des opérations de dragage. Les sédiments de dragage sont considérés comme des déchets dès lors que leur gestion à terre doit être envisagée en dehors des aménagements dans la zone DUP (en particulier pour les sédiments marins non-immergeables et les sédiments fluviaux).

1.4.2 Inventaire

Les volumes en jeu sont très importants en Hauts-de-France.

1.4.2.1 Sur le domaine maritime

Le volume de sédiments marins à draguer annuellement s'élève à près de 5 millions de m^3 en région, principalement produits par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD).

La quasi-totalité des sédiments marins dragués sont immergés. Toutefois, depuis 2009, le GPMD gère à terre environ 50 000 m^3/an de sédiments marins dont les seuils de contamination rendent les autorisations d'immersion trop complexes à obtenir, soit environ 1% du volume total de sédiments marins dragués en région. Sur les 10 prochaines

13 Fiche Observatoire Climat HdF « Production de biogaz en Hauts-de-France, Etat des lieux 2016 » (en cours de validation)

14 Source : Chambre d'agriculture Hauts-de-France 2017

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

années et hors évolution des seuils réglementaires, les volumes de dragage nécessaire à l'entretien des installations portuaires des Hauts-de-France sont estimés à près de 7 millions de m^3/an, dont 5 à 10% devront être gérés à terre.

1.4.2.2 Sur le domaine fluvial

Pour les Hauts-de-France, le volume de sédiments fluviaux curés représente, sur les trois dernières années, entre 140 000 et 230 000 m^3/an. Ces volumes sont en décroissance constante depuis plusieurs années, principalement du fait de la baisse des budgets alloués aux opérations de curage, alors que les besoins ont été estimés en 2008 à 10 millions de m^3 sur 20 ans pour répondre aux besoins de navigabilité des seuls départements du Nord et du Pas-de-Calais. A ces aspects budgétaires, qui obligent désormais les Voies Navigables de France (VNF) à prioriser les opérations de curage sur le réseau principal de navigation, viennent s'ajouter de nombreuses autres contraintes de gestion des sédiments non inertes : baisse très importante des capacités actuelles autorisées de stockage interne des VNF, renforcement des conditions d'autorisation et d'exploitation pour la création de nouveaux centres de stockage internes, difficultés d'acceptabilité par les populations locales et coûts très élevés du stockage en centres collectifs externes (Installations de Stockage de Déchets Non Dangereux - ISDND).

1.4.3 Valorisation des sédiments

En France, l'encadrement réglementaire des sédiments de dragage et de curage reste aujourd'hui à préciser concernant les conditions générales de leur gestion à terre, en particulier vers des filières de valorisation alternatives au stockage : définition de seuils réglementaires par filières de valorisation, responsabilités juridiques des acteurs impliqués, conditions de sortie du statut implicite de déchets,... De fait, l'absence de solutions pérennes alternatives au stockage génère, depuis plusieurs années, des situations de blocage problématiques et parfois préjudiciables pour de nombreuses collectivités territoriales, ainsi que pour les gestionnaires portuaires et fluviaux confrontés à la gestion de sédiments non inertes.

De plus, les conditions de valorisation à terre des sédiments de curage étant plus structurées dans d'autres pays européens limitrophes, les entreprises belges remportent actuellement la grande majorité des marchés d'appels d'offres pour les opérations de curage et gestion des sédiments non inertes (pour un montant d'opérations d'environ 5 M€/an). Cette question a bien été identifiée par certaines entités françaises, comme les VNF

L'émergence et le développement de filières de valorisation des sédiments en Hauts-de-France, en permettant de faciliter les opérations de dragage, répondraient à de multiples et importants enjeux régionaux : économiques (compétitivité des ports régionaux, développement de filières industrielles innovantes de gestion et de valorisation des sédiments et des activités économiques liées à l'usage des voies d'eau,…), environnementaux (hausse des capacités de transport par voies d'eau, amélioration de la qualité des milieux naturels aquatiques, préservation des ressources naturelles) , d'aménagement du territoire (travaux et entretien du canal seine-nord et des canaux associés, prévention contre les inondations, lutte contre l'érosion littorale et la submersion, facilitation de la gestion des conflits autour des zones de dépôt et de stockage des sédiments), mais aussi réglementaire et normatif à l'échelle européenne compte tenu des différences de pratiques de gestion des sédiments entre certains pays (Pays-Bas, Belgique,…).

Au regard de la problématique régionale et des enjeux identifiés, les premiers programmes de R&D pour la valorisation des sédiments marins ont été lancés dès le début des années 2000. Depuis, la région Hauts-de-France se positionne comme territoire pilote et exemplaire au niveau national et européen sur la problématique de valorisation des sédiments, avec notamment l'établissement de guides méthodologiques à destination des gestionnaires portuaires et des industriels, la création du premier Centre de ressources sur les sédiments SEDILAB, le lancement d'une Chaire industrielle de recherche sur la valorisation des sédiments ECOSED (ECOnomie circulaire des SEDiments), l'implication

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

de nombreux acteurs régionaux dans plusieurs projets européens Interreg sur la valorisation des sédiments marins et fluviaux (projets « USAR » et « VALSE » notamment)

1.4.4 Stockage des sédiments : cas spécifique du canal de Condé Pommereuil

Les sédiments issus du dragage du canal (déchets non inertes non dangereux) 'Condé Pommereuil ' seront stockés dans trois Installations de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) : Maing, Fresnes-sur-l'Escaut et Condé sur l'Escaut…)

1.5 Cas spécifique des boues de stations d'épuration

1.5.1 Définition

Les boues de stations d'épuration résultent de l'activité biologique des micro-organismes vivant qui transforment les matières transportées par les eaux usées. Elles sont composées essentiellement de bactéries mortes, de matière organique stabilisée, de sels minéraux et d'eau…

1.5.2 Inventaire

Environ 500 stations d'épuration produisent des boues dans les Hauts-de-France ; correspondant à 93 102 t de matière sèche (donnée 2015 hors département de l'Oise, dont les données agrégées ne sont pas disponibles). Une extrapolation basée sur la moyenne produite par habitant permet d'estimer la production du département de l'Oise à hauteur de 13 000 t/an MS. Dans ce cadre, la région serait concernée par la production d'environ 105 000 t/an MS.

1.5.3 Valorisation des boues de stations d'épuration

Les boues d'épuration constituent des matières valorisables dans la mesure où elles sont déshydratées, compactées et dépolluées. Les exploitants doivent les caractériser selon leur origine et selon leurs propriétés chimiques, physiques et microbiologiques. La majorité des boues est directement recyclée en agriculture (moyenne 65 %). Les filières compostage et méthanisation sont en progression depuis ces 10 dernières années.

La région Hauts-de-France n'est pas saturée par la pression des épandages organiques mais des variations importantes de pression des épandages sont à signaler selon les départements et les secteurs en raison des densités urbaines, dutissu industriel, des zones d'élevage… Les épandages de boues de stations d'épuration sur les terres agricoles concernent 17 700 ha soit environ 1,5 % de la SAU. La qualité physico-chimique des boues urbaines valorisées est enamélioration constante notamment pour ce qui concerne la siccité et les éléments traces métalliques et composés organiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 10 : Production et destination des boues de stations d'épuration (2015)

	Nord	Pas-de-Calais	Somme	Aisne		Oise
Nombre d'habitants	2577700	1456000	555551	535489		780000
Total production de boues (t de matières sèches)	48178	27660	9325	7939		Estimé 13000
Moyenne (kg/an/hab)	53	52	59	67		Estimé 60
Valorisation en agriculture (t MS)	26974	17436	7787	6478		Estimé 9100
Compostage (t MS)	13660	4752	813	1459		Estimé 2340
Méthanisation (t MS)	0	556	40	0		nc
Autres (décharge, incinération, cimenterie) (t MS)	4894	3917	201	6		nc
Mélanges sur autres stations (t MS)	613	208	175	0		nc

Source : Source SATEGE Hauts-de-France, Les données de l'Oise ont été estimées sur la base de la moyenne des valeurs des autres départements

1.6 Les déchets issus du BTP

1.6.1 Définition

La nomenclature des déchets et matériaux utilisés dans le cadre du volet BTP est la suivante :

Les déchets inertes sont définis comme ne subissant au cours du temps aucune modification physique, chimique ou biologique et ne réagissant pas au contact d'autres déchets : bétons, briques, tuiles et céramiques, terres, granulats, gravats et gravats non pollués… **Les déchets non dangereux** sont des déchets qui, par opposition aux déchets inertes, peuvent brûler, produire des réactions chimiques, physiques ou biologiques, mais sans présenter de caractère dangereux ou toxiques vis-à-vis de l'environnement ou de la santé humaine. **Les déchets dangereux** sont des déchets qui contiennent des substances toxiques ou dangereuses.

Les déchets pris en compte dans ce plan sont l'ensemble des déchets issus des chantiers, produits sur le territoire du plan par le Bâtiment et les Travaux Publics.

Si la totalité des déchets inertes peuvent être considérés comme liés spécifiquement à l'activité BTP, il n'en est pas de même pour un certain nombre de déchets non dangereux et dangereux. À titre d'exemple, le bois, les plastiques, les papiers/cartons, les métaux, le verre ne sont pas exclusivement générés par ce secteur.

1.6.2 Inventaire

1.6.2.1 Méthodologie de construction de la donnée

La collecte des données nécessaires à la réalisation de cet état des lieux a fait l'objet de deux méthodologies différentes.

Pour les départements de l'Aisne et de la Somme, qui n'avaient engagé aucune démarche de planification, c'est **la méthodologie développée par le réseau des Cellules Economiques de la Construction (CERC) qui a été**

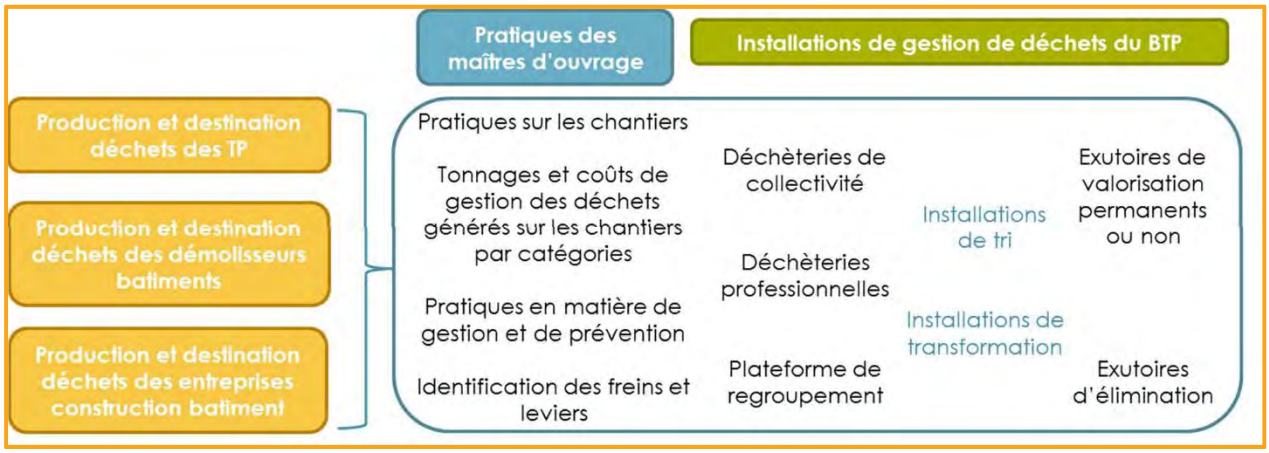
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

déployée. Des questionnaires d'enquête basés sur une triple approche, pratiques, gisements et installations de valorisation et de traitement, ont été envoyés à 5 types d'acteurs différents :

- exploitants d'installations de gestion des déchets du BTP
- entreprises de travaux publics
- entreprises du bâtiment spécialisées dans la déconstruction
- entreprises du bâtiment (hors démolition)
- maîtres d'ouvrage

Une enquête exhaustive auprès des exploitants des installations recevant des déchets du Bâtiment et des Travaux Publics (plateformes de regroupement, plateformes de tri, etc.) a été effectuée afin d'identifier les flux et les caractéristiques des installations. Trois autres questionnaires ont également été établis pour interroger les entreprises de travaux publics, les entreprises de bâtiment spécialisées dans la démolition et les autres entreprises de bâtiment dont les artisans (entreprises hors démolition). En complément, les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre ont été interviewés pour connaître leurs pratiques, en particulier en amont des chantiers (prescriptions environnementales, réalisation de diagnostics déchets, etc.).

Figure 21 : Présentation de l'outil d'évaluation des états des lieux des déchets du BTP



Source : Document extrait de la méthodologie de la CERC

Pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais, qui avaient engagé une démarche de planification interdépartementale, ainsi que pour celui de l'Oise, qui avait finalisé un plan BTP en 2015, une autre méthodologie basée sur deux approches complémentaires avait été mise en place :

- une approche gisement reposant sur des ratios issus du Commissariat général au développement durable, Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS), basée sur l'année 2008 et réactualisée afin d'estimer les gisements pour l'année 2013 ;
- une approche installation par l'intermédiaire d'enquêtes permettant de connaître les caractéristiques du parc, ainsi que les flux transitant sur les installations.

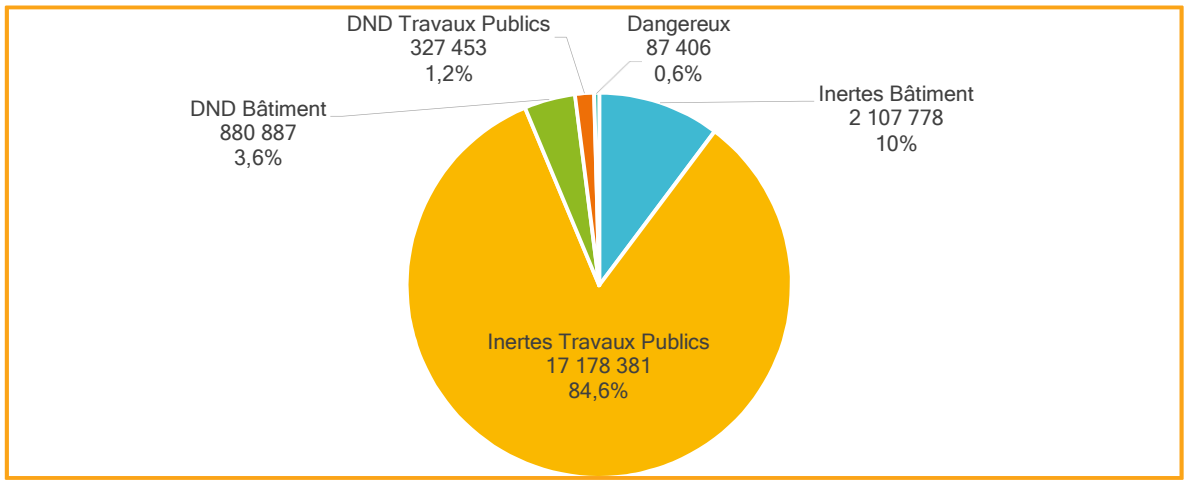
Cette méthodologie avait été précédée pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais par celle développée par les CERC qui s'est avérée insuffisante en raison d'un faible taux de retour d'enquête.

1.6.2.2 Panorama du gisement

Le gisement est estimé en 2015 à un peu plus de 20 millions de tonnes (hors grands travaux), réparties comme suit :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 22 : Répartition du gisement des déchets issus du bâtiment et des travaux publics par nature de déchets



Sources : CERC Picardie (2012) ; bureau d'étude GIRUS (2012) ; bureau d'étude SP 2000 (2013)

Les déchets inertes représentent 94% du tonnage global. Ils sont essentiellement issus de la filière travaux public. Les déchets non dangereux non inertes représentent 5% du tonnage. Ils sont essentiellement issus de la filière bâtiment. Les déchets dangereux représentent quant à eux moins de 1% du tonnage global.

Répartition du gisement des déchets inertes produits par l'activité BTP :

Les déchets inertes produits par l'activité du BTP sont estimés à 19,2 millions de tonnes. La majorité des déchets inertes, soit 75% du gisement, est composée de terres et des cailloux non pollués issus de travaux de terrassement, devoirie et de réseau.

Répartition du gisement des déchets non dangereux non inertes des travaux publics par type de déchet :

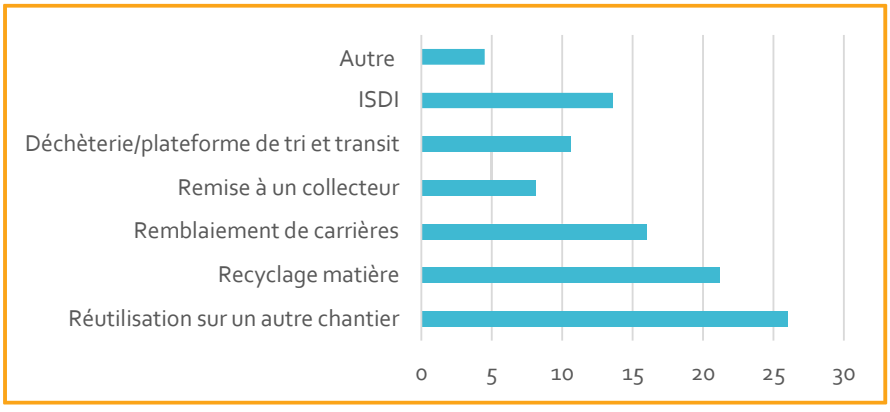
Les déchets non dangereux sont estimés à 1,2 millions de tonnes, dont près de 42% de mélanges (DND et DI) et plus de 27% pour le bois et le plâtre.

Approche des destinations des déchets du BTP accueillis par les installations de la région Hauts-de-France :

Les extrapolations d'une étude nationale permettent d'identifier les principales destinations (en pourcentage) des déchets issus du secteur du bâtiment et des travaux publics.

Pour le secteur des travaux publics :

Figure 23 : Modes de gestion des déchets produits par le secteur des travaux publics

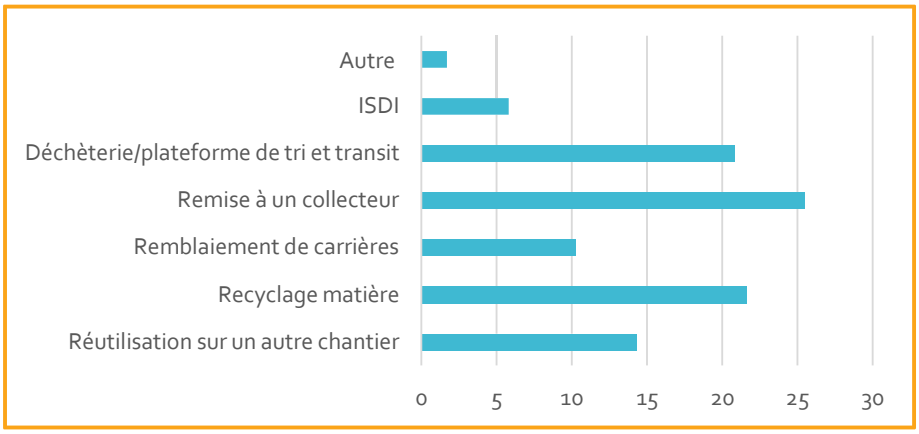


Source : Enquête « Déchets et déblais produits par l'activité de la construction en 2014 » SOeS

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Pour le secteur du bâtiment :

Figure 24 : Modes de gestion des déchets produits par le secteur du bâtiment



Source : Enquête « Déchets et déblais produits par l'activité de la construction en 2014 » SOeS

Des compléments à cet inventaire sont fournis en annexe 2.3.

1.6.3 Les mesures de prévention des déchets du BTP

1.6.3.1 Actions menées à l'échelle nationale

Le Plan National de Prévention des Déchets 2014-2020 prévoit une généralisation de la Charte d'Engagement Volontaire (CEV) des secteurs d'activité pour encourager la prévention des déchets, par des actions qualitatives et quantitatives :

- **Formation / communication** : sensibilisation des entreprises et de leur personnel à la thématique « prévention et gestion des déchets du BTP » lors des formations initiales et continues afin de faire prendre conscience des gains potentiels associés à cette démarche, communication vers les entreprises portant à la fois sur la prévention et la gestion des déchets en amont et lors des chantiers, en mettant en avant les gains économiques et le coût complet du déchet, formation à l'éco-conception, par des réseaux d'animateurs formés sur les possibilités pratiques d'éco-conception par métier ;
- **Mise en œuvre d'opérations exemplaires** : développement du réemploi, mise en œuvre d'opérations démontrant la faisabilité du réemploi de certains matériaux ou produits ;
- **Réalisation de guides et outils** : mise à disposition d'outils et de guides pratiques auprès des entreprises, en les personnalisant au secteur d'activité du BTP, à la cible et par thématique ;
- **Diffusion et généralisation des bonnes pratiques identifiées**, soutien aux entreprises volontaires qui souhaitent réaliser des opérations de prévention des déchets, sur le modèle par exemple des « opérations pilotes » promues par l'ADEME.

Le PNPD 2021-2027 dans l'axe 3.1.4 insiste sur le développement du réemploi des produits et des matériaux du secteur du bâtiment en particulier via le déploiement de la REP PMCB et de la réalisation des diagnostic Produit Équipement Matériaux Déchet (PEMD) pour les opérations de démolition / réhabilitation significative (+1000m2).

L'ADEME s'est également engagée dans le projet Démoclès mené par Ecosystem. Ce groupe de travail, composé de vingt-huit organismes, entreprises et administrations, lancé en novembre 2014, vise à augmenter le taux de recyclage des déchets de second œuvre de 30% à 70% à travers dix chantiers-test en régions Île-de-France et Rhône-Alpes.

1.6.3.2 Actions menées à l'échelle locale

Peu d'actions de communication portant spécifiquement sur les déchets du BTP ont été recensées sur le territoire des Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.6.3.3 Actions portées par les collectivités

Les collectivités territoriales sont très engagées dans la communication sur le tri et la prévention des Déchets Ménagers et Assimilés mais elles n'ont pas déployé d'action ciblée sur les déchets du BTP, hormis parfois dans le cadre d'actions de communication sur l'apport et le tri des déchets en déchèteries publiques qui concernent uniquement de petites quantités gérées par des artisans ou des particuliers.

Néanmoins, la majorité des Maîtres d'Ouvrages publics intègre des clauses portant sur la prévention (réemploi) et la gestion des déchets dans leurs cahiers des charges à destination des entreprises de travaux. Les référentiels nationaux (SOGED, SOSED) sont bien connus des grandes collectivités, mais un peu moins des collectivités de petites tailles.

1.6.3.4 Actions portées par les fédérations professionnelles

La Fédération Française du Bâtiment (FFB) propose sur son site internet dédié aux déchets de chantiers une signalétique adaptée aux chantiers afin qu'ils soient bien identifiés dans les différents contenants. Cela permet d'améliorer le tri des déchets inertes et des déchets non dangereux. Elle propose également des guides et brochures sur la bonne gestion des déchets du BTP et un moteur de recherche pour les centres de traitement et valorisation des déchets par localisation et par flux.

La Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment (CAPEB) propose un guide pratique "Déchets de chantier", spécialement conçu pour les entreprises artisanales du bâtiment (TPE). Ce guide est téléchargeable gratuitement. La CAPEB a également développé des partenariats de proximité avec les principaux opérateurs de la collecte et du traitement des déchets, afin d'optimiser les filières de valorisation des déchets du BTP.

L'Union Nationale des Industries de Carrières et des Matériaux de Construction (UNICEM) dispose d'un site internet qui recense un certain nombre d'études sur la valorisation des déchets issus des chantiers du BTP.

1.6.4 Collecte des déchets inertes issus du BTP

1.6.4.1 Déchèteries publiques

La région Hauts-de-France compte 291 déchèteries publiques acceptant des déchets issus de chantiers du bâtiment des particuliers. Sur ces 291 déchèteries, 83 sont réservées aux particuliers, dont 16 dans le Nord, 39 dans le Pas-de-Calais, 8 dans l'Oise, 10 dans l'Aisne et 10 dans la Somme. Les 208 autres déchèteries acceptent les déchets générés par les particuliers et par les professionnels, dont les artisans du bâtiment.

1.6.4.2 Déchèteries professionnelles

On dénombre sur le territoire régional 54 sites pouvant accueillir des déchets des professionnels. Ces installations sont essentiellement situées sur la métropole lilloise. De ce fait, le maillage reste à développer sur le périmètre régional. Une enquête menée en partenariat avec la CAPEB auprès des installations existantes a révélé également que la quasi-totalité des sites étaient adossés à une activité principale (tri/regroupement et centres de tri). Ces installations ne sont pas dotées de quais et possèdent en moyenne 12 alvéoles. D'une manière générale, les déchets collectés sont les déchets inertes (en mélange ou non), les déchets non dangereux et dangereux déposés par les artisans. Les installations sont toutes équipées de pont à bascule.

1.6.4.3 Evolution de la réglementation concernant le négoce

À compter du 1er janvier 2017, tout distributeur de matériaux, produits et équipements de construction à destination des professionnels doit s'organiser, en lien avec les pouvoirs publics et les collectivités compétentes, pour reprendre, sur ses sites de distribution ou à proximité de ceux-ci, les déchets issus des mêmes types de matériaux, produits et équipements de construction à destination des professionnels, qu'il vend.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le champ d'application de cette nouvelle règle concerne tous les distributeurs qui « exploitent une unité de distribution dont la surface est supérieure ou égale à 400 m² et dont le chiffre d'affaires annuel est supérieur ou égal à 1 million d'euros ». Cette reprise doit être « réalisée sur l'unité de distribution ou dans un rayon maximal de dix kilomètres ». Dans les faits, ces dispositions réglementaires créent ainsi l'obligation de mise en œuvre d'un réseau de déchèteries professionnelles.

Une carte des déchèteries publiques, déchèteries professionnelles et des négoces est fournie en annexe 3.1.2.

1.6.5 Installations de regroupement, de transfert et de transformation

Ce volet recense les installations de regroupement, de transfert, de tri et de transformation de déchets pouvant provenir de chantiers du BTP sur la région des Hauts-de-France, ainsi qu'en périphérie en fonction de la zone de chalandise des différents types de déchets.

Ces installations sont classées selon plusieurs catégories :

- Installations de regroupement/stockage temporaire ;
- Installations de tri et/ou de transformation par concassage/criblage de déchets inertes ;
- Installations de recyclage des déchets inertes qui correspondent au recyclage des bétons et matériaux de démolition de bâtiments ou de voiries après opération de concassage, criblage et déferraillage, ou au recyclage de terres et matériaux meubles après criblage et/ou traitement à la chaux ou aux liants hydrauliques.

Le maillage régional d'installations apparaît insuffisant (cf. figure 50 pour les départements de l'Aisne et de la Somme en particulier). La liste des installations et la carte sont fournies en annexe 3.2.3.

1.6.6 Valorisation des déchets du BTP

Approche du taux de valorisation

En l'absence de données fiables et exhaustives sur les gisements et de l'appropriation du taux de valorisation sur les chantiers, les taux de valorisation ne peuvent être estimés de manière précise. La directive cadre 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 précise que « d'ici 2020 la préparation en vue du réemploi, le recyclage et les autre formules de valorisation de matières, y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux, des déchets non dangereux de construction et de démolition, à l'exclusion des matériaux géologiques naturels définis dans la catégorie 17 05 04 de la liste des déchets, passent à un minimum de 70% en poids ».

La formule de calcul du taux de valorisation est précisée par le Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie, Direction Générale de la Prévention des Risques, dans la circulaire du 9 juillet 2013[15].

La CERC Picardie avait estimé au travers de son étude les taux de valorisation suivants : Aisne : 60% ; Oise : 55% (source : bureau d'étude mandaté par le Département de l'Oise) ; Somme : 54%. A partir de ces études, on peut évaluer à environ 55% les taux de valorisation pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais qui présentent des similitudes avec l'Oise. On peut ainsi en déduire pour la région Hauts-de-France un taux de valorisation en dessous du seuil réglementaire des 70%.

[15] Circulaire DGPR du 9 juillet 2013 ref : BPGD 13-164

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.6.6.1 Centrales d'enrobage fixes

Une majorité de centrales d'enrobage fixes peut intégrer dans leur formulation une certaine quantité d'agrégats d'enrobés provenant de travaux routiers. Elles contribuent de ce fait à la valorisation des déchets inertes issus des chantiers du BTP. Sur le territoire régional, on compte 29 centrales d'enrobage. Elles peuvent selon leurs caractéristiques incorporer jusqu'à 40% d'enrobés.

La liste des installations et la carte sont fournies en annexe 3.2.3.

1.6.6.2 Carrières

Les carrières sont des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) destinées à l'extraction des matériaux. En fin et en cours d'exploitation dans le cadre de leur remise en état, elles peuvent recevoir de l'extérieur des matériaux inertes pour leur comblement.

Elles ne sont pas considérées comme des installations de traitement de déchets mais comme des exutoires de valorisation de déchets inertes. Sur le territoire régional, 51 carrières sont autorisées à recevoir des déchets inertes dans le cadre de leur réaménagement. La liste des installations et la carte sont fournies en annexe 3.2.3.

Les schémas des carrières ont pour objectif de planifier dans le temps la politique d'approvisionnement et de gestion des matériaux. Ils mesurent par ailleurs l'impact des activités des carrières sur l'environnement et définissent l'autorisation de nouvelles carrières. Ces documents, conformément l'article L535-3 du Code de l'Environnement, édictent les conditions générales d'implantation des carrières dans la région Hauts-de-France. Ils fixent notamment les objectifs à atteindre en matière d'économie de matières premières et de remise en état et de réaménagement de sites. Les décisions d'autorisation des carrières doivent être compatibles avec les prescriptions reprises dans ces documents.

Sur le périmètre des Hauts-de-France, quatre schémas des carrières ont été élaborés et approuvés :

- le schéma départemental des carrières de l'Oise approuvé le 14 octobre 2015,
- le schéma départemental des carrières de la Somme approuvé le 24 novembre 2015,
- le schéma interdépartemental des carrières du Nord et du Pas-de-Calais approuvé le 7 décembre 2015,
- le schéma départemental des carrières de l'Aisne approuvé le 15 décembre 2015.

Ces schémas fixent également comme objectif la recherche d'une optimisation pour un usage rationnel des matériaux primaires en développant l'emploi de matériaux alternatifs, comme par exemple les granulats recyclés issus du béton, compte tenu de l'épuisement de certains matériaux.

Pour les départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme, les schémas fixent un doublement de production de matériaux issus du recyclage d'ici 2020 soit une augmentation globale de 680 000 tonnes. Quant au schéma interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais, il préconise une progression annuelle des granulats recyclés de420 000 tonnes dans les dix prochaines années.

Les travaux d'élaboration du Schéma Régional des Carrières ont été lancés en avril 2018.

1.6.6.3 Cas particulier des déchets à base de plâtre

Les déchets de plâtre concernés sont ceux issus de la pose de plaques et carreaux, ainsi que de la dépose des mêmes produits en fin de vie. La valorisation des déchets à base de plâtre est possible après traitement dans la fabrication de la plaque.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La collecte est confiée à des collecteurs agréés par les fabricants de plaques. Il existe 12 sites de collecte en Hauts-de-France, inégalement répartis sur le territoire. Les déchets collectés sont valorisés sous forme matière dans la fabrication de plaques de plâtre dans 2 usines françaises de recyclage, dont une située à Auneuil dans l'Oise.

Cette filière est insuffisamment développée, tant sur le réseau de déchèteries, que sur les chantiers de déconstruction.

Il convient de massifier les tonnages afin d'alimenter les unités de recyclage implantées en Hauts-de-France.

La liste des installations et la carte sont fournies en annexe 3.2.3.

Un engagement pour la croissance verte relatif à la collecte et à la valorisation des déchets de plâtre a été signé le 27 avril 2016.

En 2014, selon le ministère de l'environnement (source SOeS), le gisement national pris en compte est évalué à 400 000 tonnes soit 36 600 tonnes à l'échelle des Hauts-de-France.

1.6.6.4 Cas particulier des déchets de bois du BTP

Le bois est une matière très utilisée dans le bâtiment et les travaux publics. Les déchets concernés sont les bois d'emballages (palettes, tourets), les bois de coffrage et les bois de déconstruction (volets, rambardes, clôtures, charpente, châssis de fenêtres). Au niveau national, le gisement est estimé à 2 millions de tonnes.

Les déchets de bois sont majoritairement des déchets non dangereux. Ils sont classés en trois catégories, A et B étant des déchets non dangereux et C des déchets dangereux.

Les deux principaux exutoires, fonction de la qualité du déchet, sont la valorisation énergétique et la valorisation matière. Les déchets de bois admis en valorisation énergétique sont acheminés principalement dans les 5 chaufferies bois situées sur le territoire des Hauts-de-France Les déchets de bois admis en valorisation matière sont majoritairement acheminés chez SPANO / UNILIN Panels en Belgique.

1.6.6.5 Cas particulier du verre plat

Dans le second-œuvre, on trouve les déchets de verre plat bénéficiant d'une filière de valorisation dans les cloisons, les menuiseries, les équipements sanitaires, les miroirs et les murs rideaux.

Le recyclage est le mode principal de valorisation du verre plat. Il est au niveau national à un taux extrêmement modeste de 4 %.

Il peut s'effectuer en boucle fermée (dans le verre plat) ou en boucle ouverte (laine de verre ou verre creux).

D'autres types de valorisation matière existent comme la valorisation des fines en sous-couche routière, dans la fabrication de peinture de route ou d'additif dans les bétons.

Le verre est recyclé par Saint-Gobain. Cette filière présente un potentiel important de développement et de création d'emplois.

Par exemple, les fenêtres sont collectées par via le réseau de distribution du groupe Lapeyre. Elles sont ensuite démantelées et traitées par le groupe PAPREC qui a mis en place en 2013 sur son site de Pont-Saint-Maxence une unité de démantèlement de fenêtres pour en séparer les différents constituants (verre, PVC, bois et aluminium).

Le verre est recyclé par Saint-Gobain. Cette filière présente un potentiel important de développement et de création d'emplois.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.6.6.6 Analyse des différentes filières

De nombreuses autres filières dans le domaine de la déconstruction devraient être amenées à se développer (cf. chiffres ADEME de valorisation des matériaux de déconstruction).

Tableau 11 : Matériaux issus de la déconstruction (ADEME)

Filières	Gisement	Valorisation
Déchets inertes	~30 Mt	~70%
Verre plat	200 kt	3%
Métaux	3 Mt	90%
Bois	2 Mt	60 à 70% (dont valo énergétique)
Plâtre	400 kt	15 à 20%
Laines minérales	250 kt	<1% une seule unité industrielle à Orange
PVC rigide	60 kt	30%
PVC souple	50 kt	2%
Moquettes	30 kt	2%
Isolants PSE	20 kt	50%
Plastiques PE/PP	20 kt	15%
Isolants PU	10 kt	0%

1.6.7 Traitement des déchets du BTP

Les Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI)

Ces installations sont vouées à accueillir des déchets inertes en vue de leur élimination. La région compte 56 ISDI en fonctionnement, bien réparties sur le territoire régional. La liste des installations avec leurs capacités autorisées et la carte sont fournies en annexe 3.2.3 (source DREAL).

1.7 Les déchets dangereux

1.7.1 Définition

Les déchets dangereux sont des déchets qui contiennent en quantité variable des éléments toxiques ou dangereux qui présentent des risques pour la santé humaine et l'environnement. Ils sont définis à l'article R541-8 du code de l'environnement comme « tout déchet qui présente une ou plusieurs des propriétés de dangers énumérées à l'annexe III de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives. Ils sont signalés par un astérisque dans la liste des déchets mentionnée à l'article R541-7».

Les déchets dangereux, en raison des risques plus importants liés à leur manipulation, sont soumis à plusieurs règles strictes : un emballage ou conditionnement et un étiquetage spécifiques, conformément aux règles internationales et européennes en vigueur, une interdiction de mélange avec toute autre substance ou objet, qu'il soit déchet ou non, et un suivi particulier grâce à un bordereau de suivi des déchets dangereux, permettant de tracer le déchet et d'identifier les acteurs de sa gestion depuis son lieu de production jusqu'à son élimination.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Ils nécessitent par ailleurs des installations spécifiques pour leur gestion (entreposage, traitement) afin de gérer au mieux les risques et nuisances associées : protection des eaux et des sols, gestion des risques accidentels, traitement et surveillance des émissions dans l'eau, l'air…

La gestion des déchets dangereux s'effectue dans la majorité des cas dans des installations soumises au régime de la déclaration ou de l'autorisation au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (IPCE), selon le volume et la nature de l'activité.

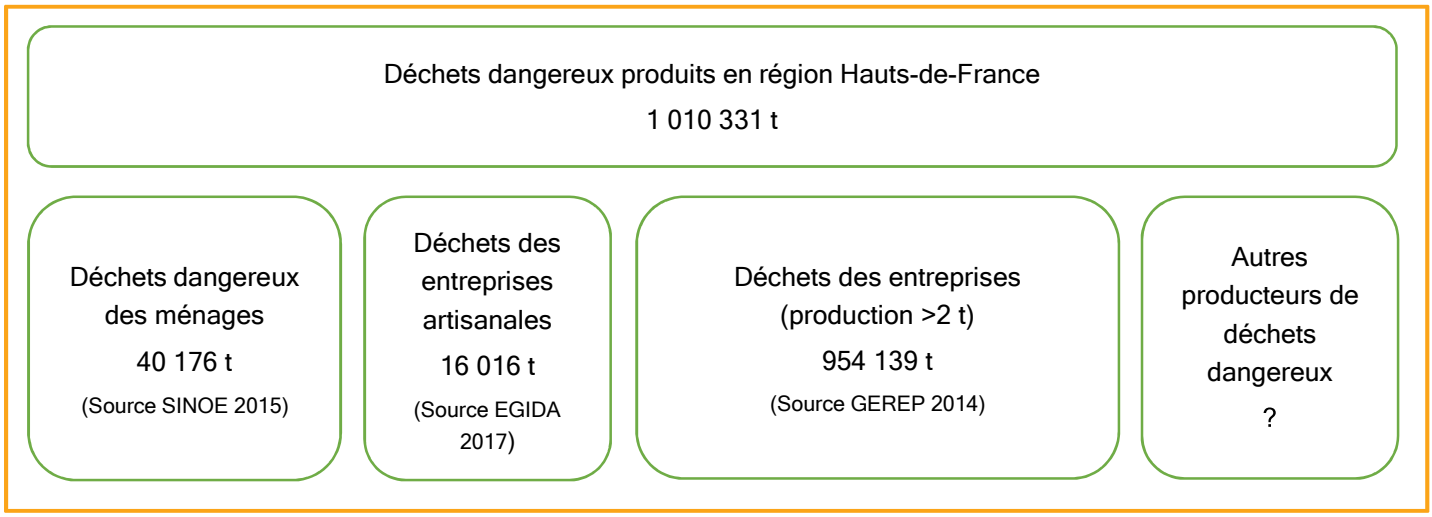
Les entreprises qui transportent des déchets dangereux sont soumises à déclaration dès lors qu'elles collectent ou transportent une quantité supérieure à 0,1 tonne par chargement de déchets dangereux (article R541-50 du code de l'environnement). Ce transport peut également relever de la réglementation du Transport des Matières Dangereuses (TMD).

1.7.2 Inventaire

1.7.2.1 Méthodologie de construction de la donnée

Les données présentées sont issues des déclarations administratives de la base GEREP (Gestion électronique du registre des émissions polluantes) relative aux émissions de polluants dans l'air, l'eau, le sol et les déchets des installations classées du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES), de la base SINOE de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) et de l'outil EGIDA2 du Centre National d'Innovation pour le Développement Durable et l'Environnement dans les Petites entreprises (CNIDEP) et des Chambres de Métiers et de l'Artisanat (CMA).

1.7.2.2 Panorama du gisement



1.7.2.3 Déchets dangereux des entreprises

Tout établissement produisant une quantité de déchets dangereux supérieure à 2 t/an se doit de déclarer dans la base nationale GEREP la nature et la quantité des déchets produits, mais également le mode de valorisation ou d'élimination ainsi que les coordonnées de la société qui s'en est chargée.

En 2014, 954 139 tonnes de déchets dangereux ont été produits en région Hauts-de-France. Quatre catégories de déchets représentent les 2/3 de ce total :

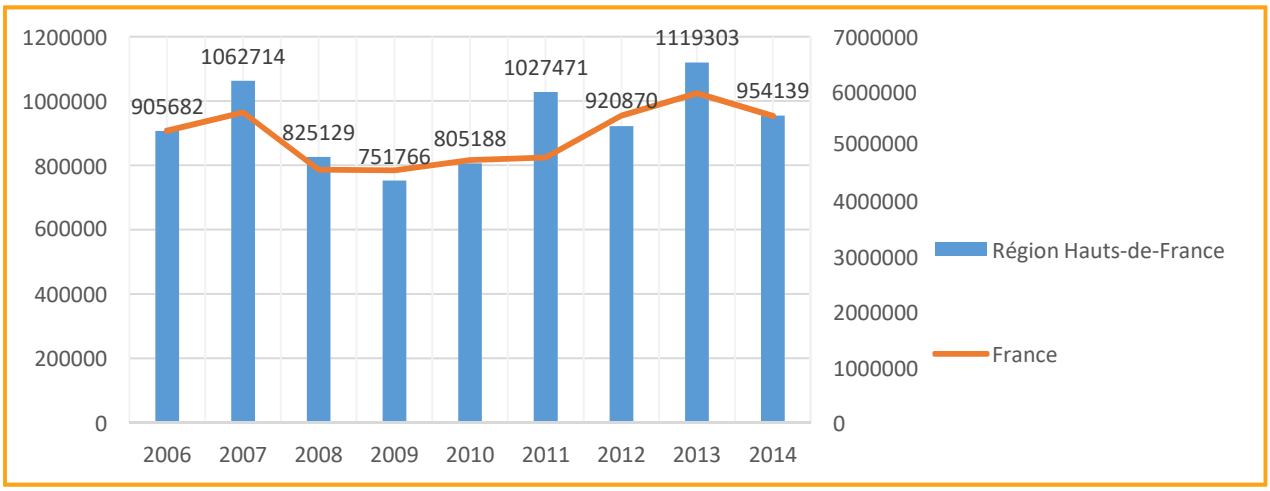
- Les déchets de préparations chimiques : 20% du total ;
- Les boues, dépôts et résidus chimiques : 19% du total ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Les résidus d'épuration des fumées d'incinération des ordures ménagères (REFIOM), les résidus d'épuration des fumées d'incinération des déchets industriels (REFIDI) et les résidus d'opérations thermiques : 18% du total ;
- Les piles et accumulateurs : 9% du total.

Les industries de l'assainissement, de la métallurgie et de la chimie représentent plus de 80% de la production des déchets dangereux. La production de déchets dangereux par les entreprises en région Hauts-de-France suit une courbe relativement similaire à celle de la production nationale :

Figure 25 : Evolution du tonnage de déchets dangereux produits par les entreprises de 2006 à 2014



Source : GEREP (2006 à 2014)

On constate en 2011 et 2013 en région une forte augmentation de la production de déchets acides, alcalins ou salins.

1.7.2.4 Déchets dangereux des ménages

En 2013, les déchets dangereux des ménages collectés en région Hauts-de-France représentaient 37 595 tonnes. Ils sont constitués à 58% par des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), à 16% par des déchets amiantés et à 14% par des petits déchets chimiques en mélange.

Ils ont fortement augmenté depuis 2009, passant de 23 951 tonnes en 2009 à 40 176 tonnes en 2015. Ils représentaient 1,23% des déchets ménagers et assimilés en 2015.

Les déchets dangereux relevant de la Responsabilité élargie des producteurs sont traités au chapitre 2.7.

1.7.2.5 Cas particulier des mégots de cigarettes

Toxiques et non biodégradables, les mégots de cigarettes sont une source négligée mais importante de pollution, difficiles à gérer quand ils ont été dispersés dans la nature.

Un mégot contient plusieurs centaines de produits toxiques, cancérigènes ou mutagènes : nicotine, traces de pesticides, phénols, ammoniaque, cadmium, arsenic, mercure, plomb, etc. Un seul mégot peut polluer jusqu'à 1 m^3 d'eau ; assez pour y tuer tout ou partie des invertébrés marins les plus vulnérables.

De plus son filtre est en acétate de cellulose, une matière plastique photodégradable qui va lentement se décomposer en milliers de particules (« micro-plastiques » ensuite retrouvés dans le sol et l'océan).

Quelques 4 300 milliards de mégots finissent dans la nature chaque année, ce qui en fait le déchet le plus commun au monde. Ils constituent près de 2,3 millions de tonnes de déchets (1/3 du total annuel de déchets urbains ramassés aux Etats-Unis). En France, on estime à 40 milliards le nombre de mégots jetés à terre chaque année. La seule Ville de Lille en ramasse annuellement 18 tonnes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Des initiatives ont vu le jour pour la collecte et la valorisation des mégots de cigarettes en entreprises ou dans la rue. On citera notamment GreenMinded à Lille.

Des compléments à cet inventaire sont fournis en annexe 2.4.

1.7.3 Collecte des déchets dangereux

Tableau 12 : Déchèteries publiques accueillant les déchets dangereux

	02 - Aisne	59 - Nord	60 - Oise	62 - Pas-de-Calais	80 - Somme	Total Hauts-de-France
Déchets chimiques en mélange	32	66	55	64	35	252
Déchets de peintures, vernis, encres et colles	30	57	29	49	26	191
Huiles usées	36	65	53	64	34	252
Piles et accumulateurs	40	70	54	66	35	265
DEEE	42	66	52	63	33	256
DASRI	10	17	7	17	1	52
MNU	0	13	8	1	0	22
Déchets amiantés	1	40	26	16	7	90

Source : SINOE (2015)

1.7.3.1 Cas particulier des déchets amiantés

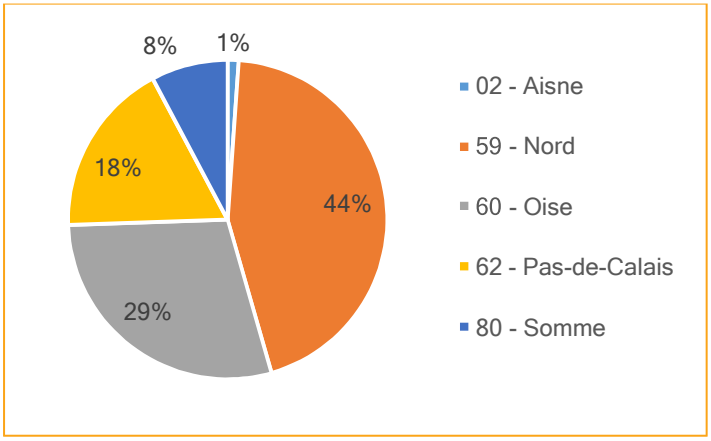
L'utilisation de l'amiante étant interdite depuis le 1er janvier 1997, les déchets d'amiante proviennent de la déconstruction des bâtiments et des travaux publics (tuyaux d'amiante ciment, enrobés fibrés) ou de l'extraction de terres amentifères. Selon la base GEREP, la production d'amiante en région Hauts-de-France pour l'année 2015 s'élève à 1 140 tonnes. Cette production est constituée à 80% par des matériaux de construction et à 14% de matériaux d'isolation.

Les acteurs s'accordent pour dire que cette production paraît fortement sous-estimée et qu'elle devrait s'accroître notamment avec la montée en puissance des chantiers de rénovation de l'habitat et le renouvellement des réseaux d'adduction d'eau. Ainsi, Noréade, la régie du SIDEN-SIAN, qui regroupe 674 communes de l'Aisne, du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme, estime que 40% de ses réseaux sont en amiante-ciment (Eternit).

31% des déchèteries de la région Hauts-de-France accueillent des déchets amiantés, avec de fortes disparités suivant les départements :

Figure 26 : Répartition des déchèteries accueillant des déchets amiantés

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Source : SINOE (2015)

1.7.3.2 Cas particulier des déchets d'engins de guerre

Les deux guerres mondiales ont laissé des séquelles particulièrement importantes dans la région Hauts-de-France, touchée par près de 10 ans de conflits et 10 ans environ de reconstruction. Ces périodes ont laissé des « déchets de guerre » présentant des risques agroécologiques et sanitaires sérieux, car les « engins de guerre » perdus ou abandonnés peuvent contenir des produits toxiques, souvent accompagnés de déchets métalliques.

La 1ère guerre mondiale a été caractérisée par une production et une utilisation massive d'obus chimiques et un usage intensif de mines. A l'arrière des lignes, de nombreux dépôts de munitions étaient destinés à alimenter le front. La 2nde guerre mondiale a laissé de nombreux blockhaus (mur de l'Atlantique, ligne Maginot,…) et des bunkers souterrains des bases V1 et V2 (Nord, Pas-de-Calais), réalisés sous l'occupation.

Lors de ces deux guerres, d'intenses bombardements alliés ont ciblé les ports, les ponts, les nœuds ferroviaires, certaines forêts, des dépôts de carburants et sites d'armes secrètes et des plages. De nombreux obus et bombes non-explosés persistent dans les sols régionaux et sont en grande partie responsables de la pollution des nappes par le perchlorate, perturbateur endocrinien avéré[16].

Des munitions toxiques et non explosées sont régulièrement retrouvées par des agriculteurs, pêcheurs et forestiers. Cependant, selon les démineurs, il faudrait, au rythme actuel, 700 ans pour nettoyer les sols de ces déchets de guerre. La quantification et bonne gestion de ces déchets est un exercice difficile, relevant en grande partie de l'Etat, mais leur dangerosité et les milliers d'appels annuels reçus par les services de déminage en font un enjeu régional spécifique et important.

[16] Source : É. Blain-Lefèvre, S. Jacob, C. Douché, S. Gaudré, J.-J. Hérin et Y. Van Es (2016) - Recherche de sources de perchlorates dans les ressources en eau du Nord-Pas-de-Calais ; TSM, 9 (2016) 14-28, publié: 28 septembre 2016 ; DOI : https://dx.doi.org/10.1051/tsm/201609014

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.7.4 Traitement des déchets dangereux

Tableau 13 : Installations d'élimination des déchets dangereux

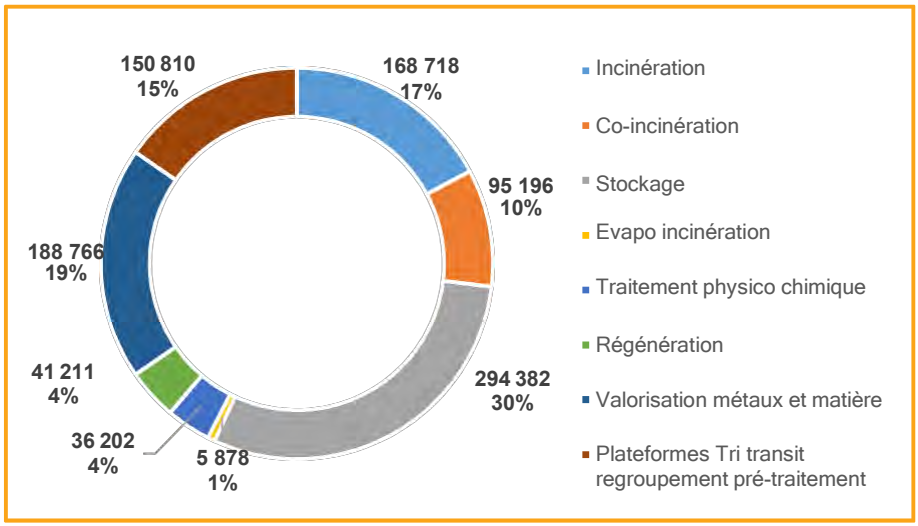
	02 - Aisne	59 - Nord	60 - Oise	62 - Pas-de-Calais	80 - Somme	Total Hauts-de-France
Régénération de solvants	2					2
Traitement et valorisation des aérosols	1					1
Centres de traitement physico-chimique	1	5			2	8
Stockage avant valorisation			1			1
Centres de regroupement		4		1	1	6
Recyclage des huiles		2				2
Co-incinération				2		2
Incinération	2					2
Valorisation organique		2		1		3
Recyclage de matières inorganiques		2				2
Recyclage de métaux dangereux			2			2

Source : SINOE (2015)

Il n'existe pas en région Hauts-de-France d'installations de stockage des déchets dangereux (ISDD). Anciennement appelées « centres d'enfouissement technique de classe 1 », ces installations de stockage permettent l'élimination des déchets dangereux par dépôt ou enfouissement sur ou dans le sol.

Il existait en 2014 en région Hauts-de-France 125 établissements traitant des déchets dangereux (centres collectifs de traitement, cimenteries, établissements du secteur de la récupération, …).

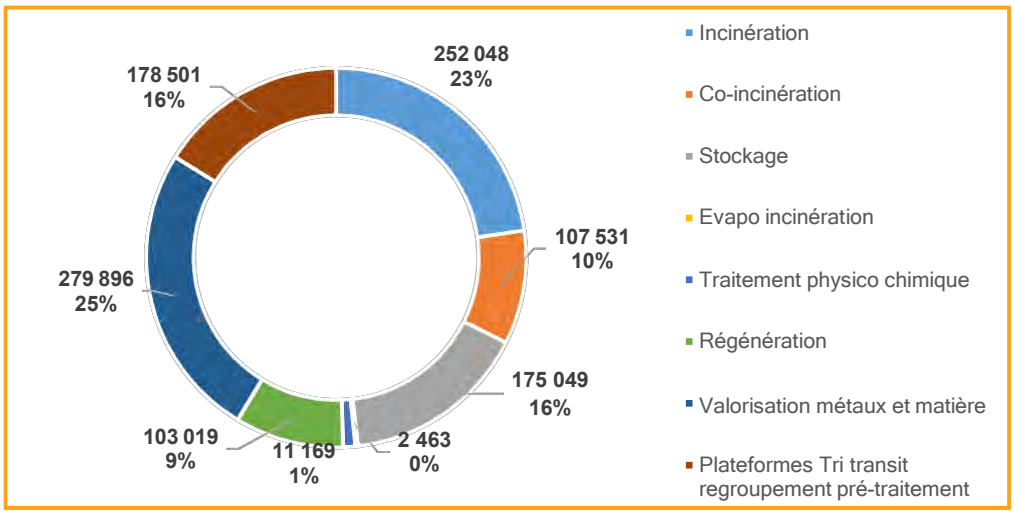
Figure 27 : Modes de traitement des déchets dangereux produits en région, hors DEEE et VHU (tonnes)



Source : SYPRED (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 28 : Modes de traitement des déchets dangereux traités en région, hors DEEE et VHU (tonnes)



Source : SYPRED (2015)

Hors DEEE et VHU, ce sont 931 115 tonnes de déchets dangereux qui sont produites en région Hauts-de-France et 1 109 676 tonnes qui y sont traitées. Si le stockage ne représente que 16% du traitement réalisé en région, il représente 30% des déchets dangereux produits en région. Il semble donc qu'une part non négligeable sort de la région pour être stockée.

1.7.4.1 Cas particulier des déchets amiantés

Depuis le 1er juillet 2012, les déchets d'amiante liés à des matériaux inertes ne peuvent plus être stockés dans des installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) ou relevant du régime juridique des carrières.

Les arrêtés du 12 mars 2012, relatif au stockage des déchets d'amiante, et du 15 février 2016, relatif aux installations de stockage des déchets non dangereux (ISDND), autorisent le stockage en ISDND dotées de casiers mono déchets dédiés des déchets d'amiante liés à des matériaux inertes, de déchets de terres naturellement amiantifères et de déchets d'agrégats d'enrobés bitumineux amiantés.

En région Hauts-de-France, trois ISDND accueillent des déchets amiantés : une dans le Nord, une dans le Pas-de-Calais et une dans la Somme. En revanche, sur les départements de l'Oise et de l'Aisne, aucune installation ne dispose de casier spécifique.

Les déchets d'amiante non liés à des matériaux de construction inertes ayant conservé leur intégrité doivent être éliminés dans des installations de stockage de déchets dangereux (ISDD). Dans la mesure où il n'existe pas d'ISDD en Région Hauts-de-France, ces déchets sont exportés pour être stockés dans d'autres régions. Certains sont envoyés vers le site de vitrification au plasma de la société Inertam, basé dans les Landes.

1.7.4.2 Cas particulier des terres polluées (hors site)

Le gisement de terres polluées ayant fait l'objet d'un traitement hors site sur le territoire régional est estimé en 2013 à 17 000 tonnes (source GEREP). Selon les acteurs économiques du secteur (FNADE), ce gisement serait bien supérieur, de l'ordre de 500 000 à 700 000 tonnes.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La production de terres polluées résulte essentiellement de la résorption d'un stock existant, héritage d'un passif industriel important dans la région Hauts-de-France. Une part de ce gisement est constituée par des remblais.

La production de ce gisement devrait considérablement augmenter en raison de la loi Alur qui incite les communes à s'orienter vers une réutilisation et une requalification de friches pour limiter la consommation d'espaces agricoles. Le projet du Canal Seine-Nord devrait également contribuer à une augmentation sensible de la production régionale de terres polluées.

Le gisement est valorisé après traitement :

- Sur des sites régionaux (principalement localisés sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais),
- Sur des sites situés dans d'autres départements de France,
- Sur des plateformes situées en Belgique et au Benelux (qui capte une partie significative du gisement).

Les installations en région Hauts-de-France se composent de :

- 7 plateformes de transit,
- 3 sites de stockage,
- 4 sites de traitement biologique et physico-chimique.

La liste des installations et la carte sont fournies en annexe 3.2.4.

1.8 Les matières premières dites critiques

1.8.1 Définition

Les matières premières dites critiques sont des matières premières pour lesquelles un risque pèse sur la chaîne d'approvisionnement, soit parce que celle-ci est concentrée dans un très petit nombre de pays, soit parce que la stabilité politique des pays fournisseurs est limitée, alors qu'elles présentent un intérêt économique ou industriel fort pour les pays demandeurs. Certaines sont très utilisées pour le développement des nouvelles technologies, notamment celles des transitions énergétique et numérique. Elles sont donc au cœur d'enjeux stratégiques importants, allant même jusqu'à toucher directement à l'indépendance des pays.

Ces matières premières peuvent être aussi bien des métaux que des éléments chimiques.

En France, le Comité pour les métaux stratégiques (Comes) publie depuis 2015 une matrice de criticité permettant d'identifier des métaux stratégiques pour la France, c'est-à-dire des métaux indispensables notamment pour l'économie du pays, l'indépendance énergétique et la défense. Cette liste spécifique à la France inclut notamment l'argent, le chrome ou encore le cuivre, qui ne sont pas identifiés comme critiques au niveau européen.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Ces matières premières ont généralement une production (extraction et raffinage) concentrée dans quelques pays. Or, pour certaines d'entre elles, la demande se fait croissante, comme dans le domaine des batteries, des panneaux photovoltaïques ou des moteurs électriques. Les batteries des véhicules électriques contiennent ainsi du lithium, du cobalt et du graphite, trois matières premières critiques. Or, l'Agence Internationale de l'Energie estime par exemple que la demande en lithium sera multipliée par 10 à 40 d'ici à 2040, par rapport à 2020.

Autre exemple, les aimants permanents. Utilisés dans la plupart des moteurs des voitures électriques ou dans les génératrices d'éoliennes en mer, ils contiennent des « terres rares », dont 75 à 80 % sont extraites en Chine, ce qui rend difficile la diversification des sources d'approvisionnement. Le besoin en matières premières pour le marché européen est stratégique et pourtant l'Europe reste dépendante à plus de 95 % de sociétés hors de l'Union Européenne.

La France est principalement un pays importateur de produits semi-finis et finis. L'enjeu est donc non seulement de sécuriser les chaînes d'approvisionnement des métaux stratégiques que l'on retrouve dans ces produits mais aussi de maîtriser, à terme, les filières technologiques associées. **Cela passe notamment par le développement du recyclage**.

1.8.2 Quantité produite

A ce jour, il n'est pas possible d'identifier les quantités de matières premières utilisées puis recyclées à l'échelle régionale. Le suivi des quantités recyclées est réalisé au niveau national via les rapports des éco-organismes qui présentent par exemple les ressources minérales économisées via le recyclage. Cette communication est toutefois réalisée sans détail des ressources minérales ou géographique (cas d'Ecosystem pris pour exemple).

La Région Hauts de France est à la pointe dans le domaine du recyclage des batteries, elle accueille les trois premières usines françaises de fabrication de batteries et de leurs composants dans sa dynamique rev3: ACC (Automotive Cell Company) à Douvrin en 2023, AESC Envision à Douai en 2024 et Verkor à Dunkerque en 2025.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Avec environ 700 000 véhicules construits chaque année. https://www.hautsdefrance.fr/categorie/dossiers/les-hauts-de-france-la-vallee-de-la-batterie/

1.8.3 Gestion au niveau national voire européen

En France, le ministère de l'Industrie et le ministère de la Transition Ecologique ont créé le Comes (Comité aux métaux stratégiques) en 2015. Il regroupe entre autres des organismes de recherche français - CEA, BRGM - et des industriels avec trois objectifs :

- Sensibiliser les filières industrielles sur les risques d'approvisionnement en matières premières ;
- Valoriser les ressources primaires (extraites) et secondaires (recyclées) du territoire ;
- Engager une diplomatie des matières premières.
-

D'autre part, le plan d'actions à l'échelle nationale et européenne est décomposé en deux axes :

- Développement de la R&D :
  - Réduire la teneur en matériaux critiques
  - Recycler les matériaux
  - Eco-innover
- Réglementaire :
  - Des réglementations européennes sont en préparation, comme pour les batteries, et visent à la fois un meilleur taux de collecte (100 % dans le cas de la mobilité), un taux minimum d'incorporation de matériaux recyclés (pour le lithium et le cobalt notamment) ainsi qu'une meilleure traçabilité.

1.9 Les déchets collectés de la Responsabilité Elargie des Producteurs (REP)

1.9.1 Cadre général des dispositifs de responsabilité élargie des producteurs

En France, le principe de la Responsabilité Elargie des Producteurs (REP) existe dans la loi depuis 1975 et est codifiédans l'article L. 541-10 du code de l'environnement : « Il peut être fait obligation aux producteurs, importateurs et distributeurs de ces produits ou des éléments et matériaux entrant dans leur fabrication de pourvoir ou de contribuer à l'élimination des déchets qui en proviennent ». Ainsi, dans le cadre de la REP, les fabricants, distributeurs pour les produits de leurs propres marques, importateurs qui mettent sur le marché des produits générant des déchets doivent prendre en charge, notamment financièrement, la gestion de ces déchets.

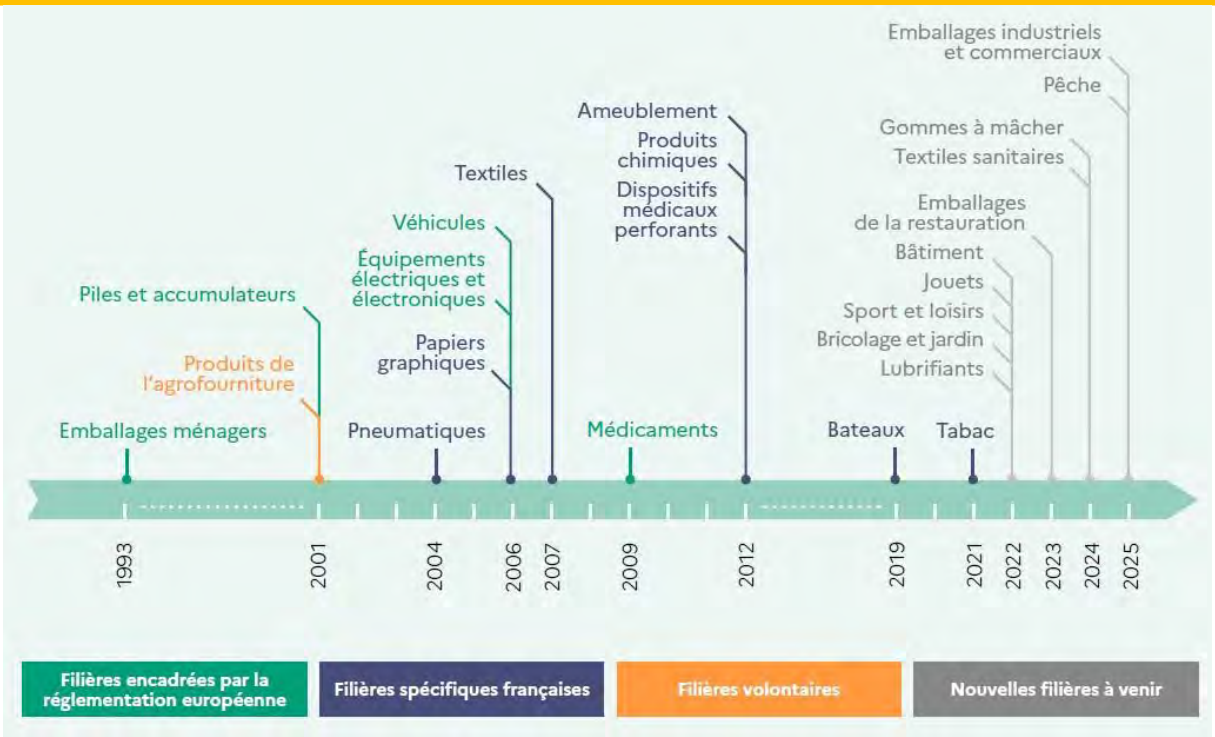
Bien que basée sur la responsabilité individuelle du producteur, la REP peut être assurée par les metteurs sur le marchéde manière individuelle ou collective, au travers d'un éco-organisme.

Les filières à responsabilité élargie des producteurs ont trois objectifs principaux :

- développer le recyclage de certains déchets et augmenter la performance de recyclage de ces déchets,
- décharger les collectivités territoriales de tout ou partie des coûts de gestion de ces déchets et transférer lefinancement du contribuable vers le consommateur,
- et internaliser dans le prix de vente du produit neuf les coûts de gestion de ce produit une fois usagé, afind'inciter les fabricants à s'engager dans une démarche d'écoconception.

La première filière nationale et réglementée de responsabilité élargie des producteurs a été mise en place pour la collecte des emballages ménagers en 1992. D'autres filières ont suivi :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024



Sources : Extrait du panorama des filières à responsabilité élargie du producteur - ADEME 2015

La loi AGEC a introduit la mise en place de nouvelles filières REP sur des catégories de produits non-couvert à ce jour par ce dispositif. Le calendrier de la mise en place de ces nouvelles filières REP selon les objectifs de la loi AGEC est le suivant :

2021	Produits du tabac (mégots)
2022	Les jouets Articles de sports et de loisir Articles de bricolage et de jardin Produits et matériaux de construction du bâtiment Huiles minérales
2024	Textiles sanitaires à usages uniques
2025	Engins de pêche en plastique

On entend par :

- VHU : Véhicule Hors d'Usage
- DEEE : Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques
- DEA : Déchets d'Eléments d'Ameublement
- DDS : Déchets Dangereux Spécifiques
- DASRI : Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux.

1.9.2 Panorama des gisements

Au total, ce sont 786 566 tonnes de matières qui ont été collectées dans ce cadre en 2015, plus de la moitié étant constituée par des emballages et papiers graphiques :

Tableau 14 : Tonnage collecté par les REP en 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Emballages et papiers graphiques	493 218
Textiles, linge de maison et chaussures	22 222
Eléments d'ameublement ménagers	84 249
Déchets d'activités de soins à risques infectieux	69
Médicaments non utilisés	1 294
Déchets d'équipements électriques et électroniques	52 626
Piles et accumulateurs portables	896
Déchets diffus spécifiques	3 861
Déchets de l'agrofourniture	2 303
Véhicules Hors d'Usage	92 634
Pneumatiques usagés	32 639
Mobil-homes	555
Total Hauts-de-France	786 566

Sources : ADEME et REP (2015)

Des compléments à cet inventaire sont fournis en annexe 4.

1.9.3 Déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques

Eco-emballages est une entreprise privée à but non lucratif, agréée par l'Etat, qui assure depuis 25 ans, le pilotage du dispositif national de tri et de recyclage des emballages ménagers. Eco-Emballages accompagne également les actionsde réduction des emballages. Adelphe est une structure dédiée, créée en 1993 par le monde des Vins et Spiritueux associé aux verriers pour prendre en charge leur Responsabilité Elargie de Producteurs et leurs spécificités pour le recyclage du verre. Adelphe assure la gestion des contributions au financement du dispositif et accompagne à la mise en œuvre d'actions d'éco-conception des emballages et de sensibilisation des consommateurs. En 2005, Adelphe a rejoint Eco-emballages et fait entrer dans le dispositif les entreprises de l'emballage du médicament.

En 2017, l'agrément d'Eco-Emballages et Adelphe a été renouvelé pour la période 2018-2022. L'objectif fixé est d'atteindre 75% d'emballages recyclés à 2022. L'arrêté du 30 septembre 2022 portant modification du cahier de charges, prolonge l'agrément sur 2023 et modifie le cahier de charges de la filière pour introduire les dispositions prévues par la LAGEC du 10 février 2020. Les nouvelles dispositions entrant en vigueur en 2023 sont les suivantes :

- La prise en charge des coûts de nettoiements des déchets d'emballages abandonnées en métropole
- La généralisation d'ici le 1er janvier 2025 de la collecte séparée des emballages ménagers dans l'espace public
- La réaffectation des soutiens non-dépensés du fait de la non -atteinte des objectifs de recyclage

On retiendra également les modifications des objectifs suivants :

- Objectif de prévention et d'éco-conception des déchets d'emballages ménagers : les éco-organismes devront contribuer à l'objectif de réduction de 15% des déchets ménagers et assimilés produits par habitant entre 2010 et 2030, ainsi qu'à l'objectif de réduction de 50% des quantités de produits manufacturés non recyclables mis sur le marché avant 2020 prévus à l'article L. 541-1 du Code de l'Environnement.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Objectif de réduction d'emballages en plastique à usage unique, soit une réduction de 20% pour l'ensemble de metteurs sur le marché par rapport à 2018, dont au moins 50% obtenus par recours au réemploi et à la réutilisation d'emballages à l'échéance du 31 décembre 2025.
- Objectif de tendre vers 100% des emballages en plastique recyclés en 2025 prévu à l'article L-541-1 du Code de l'Environnement.
- Objectif de recyclage des déchets d'emballages ménagers : Les éco-organismes mettent en œuvre les actions nécessaires pour que soit atteint, en 2023, l'objectif national de 75% de recyclage de l'ensemble des emballages ménagers (dont leurs détenteurs se défont au domicile des ménages comme en dehors des foyers) mis sur le marché en France.

Les principales actions visant à atteindre l'objectif sont :

- mobiliser de façon accrue tous les acteurs concernés pour augmenter le taux de collecte et de tri des déchets d'emballages ménagers d'ores et déjà collectés et triés en vue de leur recyclage ;
- l'achèvement du programme de déploiement de l'extension des consignes de tri à tous les emballages plastiques ménagers en 2023 pour les collectivités qui ne sont pas, à la fin 2022, passées en extension;
- la généralisation de la collecte hors foyer à travers un soutien à des expérimentations des collectivités en 2023 et 2024 pour une généralisation en 2025.
- accompagner la progression vers une harmonisation des schémas de collecte en cohérence avec les recommandations de l'ADEME au niveau national.

Ecofolio a été créée en 2006 par 33 associés fondateurs, qui représentent les secteurs émetteurs de papiers visés par la réglementation. Au 1er septembre 2017, Eco-Emballages et Ecofolio ont fusionné et donné naissance à CITEO. La filière des déchets de papiers graphiques a vu son champ d'application s'élargir progressivement depuis sa mise en place en 2006 :

- En 2006, seuls les imprimés graphiques non sollicités (annuaires, prospectus, dépliant publicitaires…) étaient soumis au dispositif ;
- En 2008, le périmètre s'est élargi aux éditions d'entreprises et de publipostage ;
- En 2010, tous les papiers graphiques restants ont été intégrés au dispositif (papiers bureautiques, enveloppes, pochettes postales…) à l'exception des produits exemptés (les imprimés papiers délivrés dans le cadre d'une mission de service public et découlant d'une loi ou d'un règlement ainsi que les livres et les publications de presse, telle que la loi les définit, sont exclus du dispositif).
- En 2017, le périmètre a évolué aux publications de presse, notices d'utilisation et modes d'emploi, papiers décoratifs, papiers fiduciaires et billetterie, publications des collectivités et services de l'état

Le cahier de charges de la filière a été modifié par les arrêtés du 4 janvier 2019, du 29 octobre 2019, du 25 décembre 2020 puis du 21 décembre 2021 afin d'introduire les dispositions prévues par la loi du 10 février 2020. L'objectif de recyclage des papiers reste le même que le cahier de charges initial, soit atteindre un taux de recyclage de 65% en 2022. Puis, l'arrêté du 23 décembre 2022 prolonge l'agrément de CITEO jusqu'au 31 décembre 2023.

En 2016, la gestion du tri des emballages en Hauts-de-France était assurée par 94 collectivités sous contrat (CAP - contrat pour l'action et la performance) avec Eco-Emballages et Adelphe : 21 EPCI avec la compétence collecte, 67 EPCI avec les compétences collecte et traitement et 6 EPCI avec la compétence traitement. Pour le traitement, la région compte 26 centres de tri (CDT) pour les emballages ménagers.

En 2015, 128 515 tonnes d'emballages légers, 227 039 tonnes d'emballages en verre et 137 664 tonnes de papiers

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

graphiques ont été recyclées. La performance de recyclage est de 73,1 kg/hab./an, selon la répartition suivante : emballages légers : 19,3 kg/hab./an, emballages en verre : 34,8 kg/hab./an et papiers graphiques : 23 kg/hab./an. Ces performances de tri sont supérieures aux moyennes nationales qui sont respectivement de 16 kg/hab./an, de 30,5 kg/hab./an et de 21,1 kg/hab./an. Ces bonnes performances s'expliquent notamment par l'ancienneté du geste de tri dans la région avec un démarrage de la collecte sélective en porte à porte des recyclables, avec un mélange du verre dans les emballages, en 1989 pour la Communauté Urbaine de Dunkerque et en 1991 pour celle de Lille.

Le taux de recyclage des papiers était de 55% en 2015.

La collecte en porte à porte est prédominante pour les emballages légers (96%) alors que pour le verre les deux modes de collecte, en porte à porte et par apport volontaire, sont assez proches (53% en porte à porte et 47% en apport volontaire). Il est à noter que la collecte du verre en porte à porte est prédominante dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

La collecte multimatériaux est la plus pratiquée en région. Seul le département de la Somme privilégie la collecte séparée fibreux/non fibreux. On constate une disparité des couleurs des bacs de collecte : 64% des poubelles sont de couleur jaune, 14% de couleur bleu et 22% d'une autre couleur.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.1.

1.9.4 Déchets de textiles, linge de maison et chaussures

En France, 600 000 tonnes de Textiles, Linge de Maison et Chaussures (TLC) sont mis sur le marché chaque année, soit 9,2 kg par habitant. Refashion (anciennement Eco TLC) est l'éco-organisme, créée au 1er janvier 2007 et agréé pour la filière en 2009, qui vise à mobiliser tous les acteurs concernés tout au long du cycle de vie du produit de sa conception jusqu'à sa transformation en seconde vie matière ou énergie, visant à créer de nouvelles ressources à partir des TLC usagés. La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC) a modifié en profondeur le cadre de la REP en France .

L'arrêté du 23 novembre 2022 portant cahiers des charges des éco-organismes et systèmes individuels de la filière REP TLC définit de nouveaux objectifs et modalités d'organisation de la filière pour 2023-2028.Le cahier des charges 2023-2028 définit les objectifs à atteindre en matière de collecte et de valorisation des textiles usagés :

- Taux de collecte des TLC usagés : 60% en 2028,
- TLC usagés triés devant être réemployés ou réutilisés : 120 000 tonnes en 2024,
- Taux de réutilisation / réemploi à moins de 1 500 km du lieu de collecte : 15% en 2027,
- Taux de recyclage des TLC usagés non réutilisées : 70% en 2024, 80% en 2027,
- Taux de recyclage des TLC usagés intégrant au moins 90% de matières synthétiques plastiques non réutilisées : 50% en 2025, 90% en 2027,
- Au plus 0,5 % des TLC collectés ou soutenus sont éliminés (stockage, incinération sans valorisation énergétique).

La collecte en région se fait à 73% sur l'espace public et à 27% sur l'espace privé. Avec 4307 points d'apport volontaire (PAV) autotal, la région dispose d'un PAV pour 1 387 habitants. Le maillage est donc supérieur à la moyenne nationale de 1 667habitants. On constate une corrélation entre la quantité et le nombre de PAV. Plus le nombre d'habitants par PAV est faible, plus le poids collecté est important.

En 2015, en région 22 222 tonnes de TLC usagés ont été détournées des ordures ménagères, soit 3,72 kg par habitant. Ce poids collecté par habitant en région Hauts-de-France est supérieur de 24% au poids collecté au niveau national. Le niveau régional de collecte est néanmoins inférieur à l'objectif national de 60% du gisement de TLC usagés) à horizon 2019. Cependant, deux départements se distinguent : l'Aisne avec 4,5 kg/hab. et la Somme

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

avec 4,8 kg/hab.

En 2015, en région Hauts-de-France, huit centres de tri étaient conventionnés avec Eco TLC et ont traité 42 255 tonnes, soit près du double du tonnage collecté en région.

Par ailleurs, la Région Hauts-de-France accueille la plus importante unité d'effilochage de France, la société Minot Recyclage Textile à Billy-Berclau.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.2.

1.9.5 Déchets d'éléments d'ameublement

Le décret n°2012-22 du 6 janvier 2012 relatif à la gestion des déchets d'éléments d'ameublement (DEA) définit les obligations des metteurs sur le marché et répartit en dix catégories ces éléments d'ameublement, qu'ils soient de type ménager ou professionnel (article R 543-240 du code de l'environnement)

Deux éco-organismes, Écomaison (anciennement EcoMobilier) et Valdélia, ont été ré-agréés pour la gestion des déchets d'éléments d'ameublement (DEA) collectés auprès des ménages et des professionnels, jusqu'au 31 décembre 2023 par les pouvoirs publics selon les dispositions de l'arrêté du 27 novembre 2017. L'agrément pour la période allant jusqu'à décembre 2023 couvre désormais les produits de décoration textile. Concrètement, Ecomaison et Valdelia prendront en charge une partie des coûts supportés par les acteurs de la collecte des vêtements qui récupèrent déjà une partie de ces textiles de décoration. Les objectifs de la filière fixés par l'arrêté du 27 novembre 2017 sont :

- un taux de collecte en 2023 des DEA collectés séparément des autres déchets de 40 % des quantités d'éléments d'ameublement mis sur le marché ;
- un recyclage en 2022 de 50 % des DEA collectés séparément des autres déchets ;
- une valorisation (réutilisation, recyclage et valorisation énergétique) en 2022 de 90 % des DEA collectés séparément des autres déchets ;
- mettre à disposition des acteurs de l'économie sociale et solidaire 1,5 % des DEA collectés à partir de 2021 pour ceux détenus par les ménages, 5 % pour les autres détenteurs, et selon un critère de qualité permettant un taux de réutilisation de 60 % de ces DEA

1.9.5.1 Déchets d'éléments d'ameublement ménagers

Écomaison est agréé pour contribuer et pourvoir à la gestion des DEA auprès des détenteurs ménagers et non ménagers. L'éco-organisme a pour mission de collecter et valoriser le mobilier usagé en lui offrant une deuxième vie, en le recyclant ou en l'utilisant comme source d'énergie. Créé par 12 distributeurs et 12 fabricants français, il est financé par l'éco- participation que chaque consommateur paye lorsqu'il achète un meuble neuf. En région Hauts-de-France en 2015, Ecomaison a signé 41 contrats avec des collectivités, ce qui représente une population sous convention de 4,7 millionsd'habitants. A travers ces contrats, Écomaison prend en charge la collecte et la valorisation des vieux meubles collectés sur le territoire. Cette prise en charge peut être directe, via des bennes Éco-mobilier installées en déchèterie, ou financière lorsque la collectivité se charge elle-même de la collecte.

La collecte de déchets d'éléments d'ameublement réalisée en région Hauts-de-France s'élève à 84 249 tonnes, soit 10% des tonnages collectés au niveau national. 21 082 tonnes sont collectées directement par Eco-mobilier tandis que63 167 tonnes sont collectées par les collectivités. Ces dernières représentent 92% des quantités collectées pour 46%des points de collecte (108 déchèteries en contrat dont 68 dotées d'une benne de 30 m^3). 83 distributeurs en contrat avec Ecomaison collectent 1 766 tonnes, tandis que les structures de l'économie sociale et solidaire réalisent 6% de la collecte avec 19% des points de collecte. Au total, ce sont 13,4 kg/hab./an de déchets d'éléments d'ameublement qui ont été collectés en 2015 en région Hauts-de-France.

36% des déchets d'éléments d'ameublement sont recyclés, 29% valorisés et 36% partent en élimination. Il existe 8

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

centres de tri et de traitement en marché avec Eco-mobilier en région Hauts-de-France.

1.9.5.2 Déchets d'éléments d'ameublement professionnels

Fondé en 2011, Valdelia est un éco-organisme, agréé par l'Etat, dont la mission est de collecter et de recycler les Déchets d'Éléments d'Ameublement Professionnels (DEA Pro). Valdelia a été créé par 13 industriels du secteur, et compte aujourd'hui plus de 1200 adhérents : fabricants, distributeurs, importateurs de meubles professionnels neufs, dont 113 en Hauts-de-France.

La filière Valdelia des DEA Pro est composée en 2015 de :

- Points d'Apport Volontaire (PAV) : répartis à travers le territoire, ils accueillent les détenteurs professionnels souhaitant se débarrasser de petites quantités de meubles usagés (moins de 2,4 tonnes et 20 m3). On compteaujourd'hui 120 PAV en France, dont 12 en région Hauts-de-France ;
- Opérateurs de collecte : leur mission au sein de la filière est d'assurer la collecte sur site des déchets d'ameublement professionnel auprès des détenteurs et partenaires de collecte, ou dans les PAV. Ils les acheminent vers un centre de traitement Valdelia. La filière Valdelia compte près de 300 collecteurs ;
- Centres de traitement : ils démantèlent, trient, puis regroupent les matériaux par grandes catégories (bois, plastique, métal) afin qu'ils soient valorisés de façon optimale. Il existe 62 centres de traitement ;
- Structures de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS) : elles ont pour mission le réemploi et la réutilisation du mobilier professionnel collecté. Valdelia travaille avec une centaine de partenaires de l'ESS en France.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.3.

1.9.6 Déchets d'activités de soins à risques infectieux

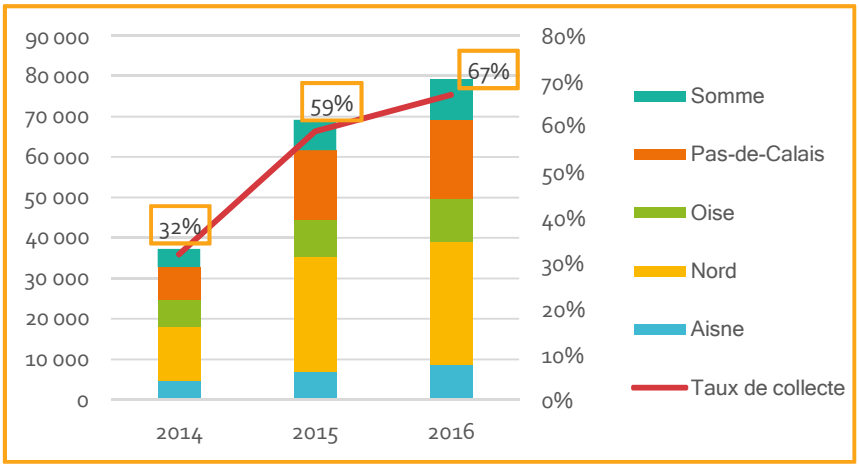
Les gros producteurs de Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux (DASRI) (établissements hospitaliers, cliniques, grands laboratoires) sont identifiés et sensibilisés à la gestion des DASRI. A contrario, les flux plus diffus, notamment ceux des professionnels, sont plus difficiles à apprécier. Enfin, pour les patients en auto-traitement il existe DASTRI, éco-organisme agréé par l'Etat pour la collecte des DASRI, produits par les patients en auto-traitement ou par les utilisateurs d'autotests de diagnostic de maladies infectieuses transmissibles. Créée en février 2012, DASTRI rassemble 65 entreprises adhérentes qui financent à 100% le dispositif. DASTRI a été agréée pour la première fois en décembre 2012 pour une durée de 4 ans puis en décembre 2016 pour une période de 6 ans : 2017- 2022, avec un objectif de collecte national fixé à 80%. L'arrêté du 23 décembre 2022 porte agrément de l'éco-organisme DASTRI jusqu'au 31 décembre 2028 pour atteindre les objectifs fixés par le nouveau cahier de charges (arrêté du 2 novembre 2022) :

- Objectif de collecte de 82% en 2023 et 85% en 2025
- Objectif de collecte de déchets d'équipements électriques ou électroniques présentant un risque infectieux ou un caractère perforant (DASRIe) de 50% en 2023, 55% en 2025 et 60% en 2028
- Objectif de recyclage des DASRIe de 60% en 2025 et 70% en 2028

DASTRI a trois missions principales : la mise à disposition gratuite de contenants spécifiques appelés « Boîtes à Aiguilles » (BAA), la collecte et l'élimination de ces BAA, l'information, la communication et la sensibilisation de l'ensemble des acteurs de la filière.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

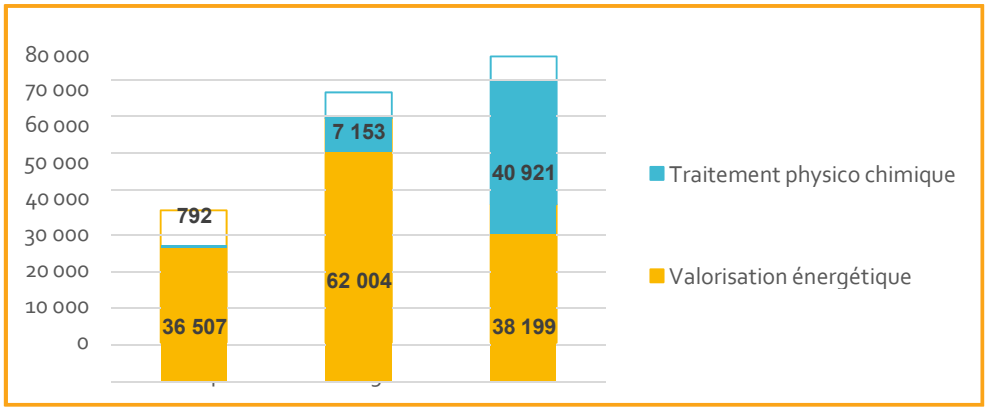
Figure 29 : Evolution de la collecte par DASTRI de 2014 à 2016 (kg)



Source : DASTRI

En 2015, DASTRI a collecté 69 157 kg de DASRI en région Hauts-de-France, ce qui correspond à un taux de collecte de 59%, en forte évolution. A cette date, il existait 1 405 points de collecte, constitués à 95% de pharmacies, soit 4 353 habitants par point de collecte.

Figure 30 : Evolution des modes de traitement des DASRI de 2014 à 2016 (kg)



Source : DASTRI

DASTRI a recours à quatre centres de traitement en région Hauts-de-France : deux en valorisation énergétique (réalisation de 93% de la valorisation énergétique) et deux en traitement physico-chimique (réalisation de 100% du traitement physico-chimique). Ces modes de traitement évoluent rapidement.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.4.

1.9.7 Médicaments non utilisés

La mise en place d'un système spécifique de collecte et de destruction des Médicaments Non Utilisés (MNU) répond à l'obligation prévue par la directive 2004/27/CE du 31 mars 2004, qui précise que « les États membres veillent à la mise en place de systèmes de collecte appropriés pour les médicaments inutilisés ou périmés ». Les modalités de collecte

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

et de destruction des MNU en France sont précisées par le décret n°2009-718 du 17 juin 2009 qui instaure le principe de la responsabilité élargie du producteur à cette filière.

C'est dès 1992 que l'association Cyclamed, qui regroupe désormais 187 laboratoires pharmaceutiques, a initié la réflexion sur une filière spécifique pour la prise en charge des déchets issus des médicaments non utilisés des ménages. Cyclamed a reçu le renouvellement de l'agrément de son dispositif pour une durée de 6 ans, de 2022 à 2027 (arrêté publié au JO le 31 décembre 2021).

En 2015, environ trois milliards de boîtes de médicaments ont été mises sur le marché en France, soit l'équivalent d'environ 170 000 tonnes, dont 70 000 tonnes d'emballages.

Tableau 16 : Tonnage de MNU collectés en 2015

	Tonnage global collecté	Tonnage de MNU collecté	Grammage valorisé par habitant
Hauts-de-France	1 667	1 294	217
National	15 477	12 108	185

* tonnage de MNU = tonnage global - tonnage des cartons Cyclamed - le tonnages des autres déchets (produits de parapharmacie, …)

Source : Cyclamed (2015)

7,5% des déchèteries de la région Hauts-de-France acceptent les MNU (source SINOE 2015) et quatre usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM) avec valorisation énergétique permettent l'élimination des MNU (source SINOE 2015).

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.5.

1.9.8 Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE)

Le démarrage opérationnel de cette filière s'est fait en deux temps : en août 2005 pour les DEEE professionnels et en novembre 2006 pour les DEEE ménagers. Les équipements électriques et électroniques, qu'ils soient ménagers ou professionnels, sont classés en catégories définies par la directive 2012/19/UE, transposée en droit français par le décret 2014-928. Il existe actuellement sept catégories d'équipements[18]. La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire a modifié le cadre de la responsabilité élargie du producteur en France. Dans ce cadre, le nouveau cahier de charges de la filière pour la période 2022-2027 prévoit :

- Un agrément des systèmes individuels mis en place par les producteurs pour remplir leurs obligations de REP ;
- La définition d'objectifs de réparation, de réemploi et de réutilisation dans les cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels ;
- La création de fonds destinés à soutenir financièrement la réparation, le réemploi et la réutilisation des équipements électriques et électroniques usagés ;

[18] Les 7 catégories à venir : Équipement d'échange thermique, Écrans, moniteurs et équipements, Lampes, Gros équipements, Petits équipements, Petits équipements informatiques et de télécommunications, Panneaux photovoltaïques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Le cahier des charges des éco-organismes agréés pour la gestion des DEEE ménagers et professionnels précise les objectifs de collecte suivants :

- 85% à partir 2024 des quantités totales (en masse) de DEEE collectés durant l'année considérée rapportées aux quantités (en masse) de DEEE produits estimés
- 65% à partir 2024, pourcentage minimal des EEE mis sur le marché les trois années précédentes
- A noter que les cartouches d'impression sont incluses dans la REP DEEE depuis le 15 août 2018

La filière des DEEE ménagers

Différents éco-organismes se sont portés candidats à l'agrément 2022 – 2027 pour la filière DEEE ménagers et professionnels (arrêté du 27 octobre 2021 portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière)

Trois éco-organismes ont été agréés le 4 mars 2022, pour 6 ans, pour assurer la collecte et le traitement des DEEE ménagers :

- Soren (anciennement PV Cycle) pour les panneaux photovoltaïques,
- Ecologic et Ecosystèm pour les autres catégories.

OCADE3E est l'organisme coordonnateur qui assure le versement du soutien à la collecte séparée des DEEE supportée par les collectivités locales. Les pouvoirs publics ont aussi agréé jusqu'à fin 2023 la société ABBOTT France, spécialisée dans les capteurs d'autosuveillance de glucose (arrêté du 14 avril 2021) dans le cadre de la REP des DEEE ménagers.

En 2015, 52 626 tonnes d'équipements ménagers ont été collectées par les éco-organismes agréés. Avec 8,76 kg collectés par habitant, la région Hauts-de-France est légèrement au-dessus de la moyenne nationale de 8,71 kg.

En région Hauts-de-France les collectivités collectent 60% des DEEE, les structures qui relèvent de l'économie sociale et solidaire 23% et la distribution 17%. 256 déchèteries accueillent les DEEE des ménages, soit 87% des déchèteries de la région. Ecologic travaille avec neuf prestataires de traitement en région Hauts-de-France et Ecosystèm sept prestataires.

Pour l'année 2015, les performances nationales de traitement des DEEE ménagers sont les suivantes : réutilisation et recyclage 82%, valorisation énergétique 8%, élimination 10%.

La filière des DEEE professionnels

Les entreprises qui mettent des DEEE professionnels sur le marché assurent la responsabilité de la gestion des produits usagés, soit dans le cadre d'un système individuel de traitement, soit en adhérant à un des trois éco-organismes suivants:

- Ecologic (pour les catégories 1, 2, 4, 5, 6 et 8 d'équipements électriques et électroniques professionnels
- Ecosystem (pour les catégories 1, 2, 4, 5 et 6 d'équipements électriques et électroniques professionnels

Enfin, jusqu'à fin 2027 trois systèmes individuels sont également agréés dans le cadre de la REP des DEEE professionnels (arrêtés du 29 novembre 2022) : NCR France et Dielbold Nixdorf, spécialisés de la distribution de billets, et Châteaud'eau, spécialisée dans la fourniture de bonbonnes et fontaines à eau.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En 2015, les performances nationales de traitement des DEEE professionnels sont les suivantes: Réutilisation et recyclage 90%, valorisation énergétique 4%, élimination 6%.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.6.

1.9.9 Piles et accumulateurs

La directive 2006/66/CE du 6 septembre 2006 qui prévoit l'application du principe de la REP à tous les types de piles et accumulateurs (portables, automobiles et industriels) a été transposée par le décret n°2009-1139 du 22 septembre 2009 relatif à la mise sur le marché des PA et à l'élimination des déchets de PA.Les principaux objectifs réglementaires sont :

- des objectifs nationaux de taux de collecte pour les PA portables : 25% en 2012 et 45% en 2016, avec comme référence la moyenne des mises sur le marché des trois dernières années (dont l'année en cours) ;
- des objectifs de rendement de recyclage : au minimum 75% pour les accumulateurs au cadmium, 65% pour les accumulateurs au plomb et 50% pour les autres PA.

La Commission européenne a proposé en décembre 2020, un projet de règlement européen qui abrogera la directive 2006.

Corepile et Screlec sont les deux éco-organismes agréés pour assurer la collecte et le traitement des PA portables. Leur agrément a été renouvelé pour 3 ans à compter le 1er janvier 2022. Ils assurent, pour le compte de leurs adhérents, l'organisation, les campagnes de sensibilisation et le déploiement ainsi que le suivi des points de collecte sur le territoire national et l'acheminement vers les sites de traitement. Les campagnes de sensibilisation sont principalement menées en collaboration avec les collectivités locales ou les enseignes de la distribution, en s'appuyant sur les outils de de communication développés et mis à disposition gratuitement par les éco-organismes.

Le décret n°2009-1139 prévoit l'agrément d'un ou plusieurs organismes collectifs pour la filière des accumulateurs automobiles afin de permettre aux producteurs de cette filière de remplir leurs obligations. A ce jour, aucun éco-organisme n'est agréé et 74% des producteurs sont déclarés en 2020 en système individuel et 26% ont transfèré la responsabilité à l'utilisateur final.

La majorité des producteurs industriels (environ 51%) se sont organisés de manière individuelle, en faisant appel à des prestataires de collecte privés ou en incluant la collecte et l'élimination des piles et accumulateurs industriels dans le cadre de leurs opérations de maintenance et service
Cette responsabilité peut également être déléguée à l'utilisateur final : les détenteurs des piles et accumulateurs industriels gèrent alors eux-mêmes la collecte et le traitement, au travers de dispositifs de collecte qui leur sont propres. Ce type d'organisation concerne environ 26% des producteurs de PA industriels. Enfin, 22% des producteurs ont aussi recours aux éco-organismes Screlec et Corepile pour la collecte de batteries des engins de la petite mobilité électrique (vélos, trottinettes, scooters…).

Les piles et batteries sont composées presque exclusivement de métaux. Leur recyclage permet d'en extraire 50 à 65% de matières valorisables. Avec 1 tonne de piles alcalines/salines, on peut récupérer :

- 300 kg de métaux riches en fer,
- 300 kg de poudre métallique riche en zinc,
- 200 kg de papiers/plastiques (brûlés lors du procédé),
- 200 kg de scories (remblai routier).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

-

Les métaux récupérés vont permettre de fabriquer des objets courants : couverts, gouttières, voitures, clous, grillages,dents de pelleteuses, etc… ou être valorisés par l'industrie métallurgique (données FIRP&A).

En 2015, 897 tonnes de piles et accumulateurs ont été collectées en région Hauts-de-France, soit 7,3% du tonnagenational. Si la moyenne nationale de collecte en 2015 est de 185 g/hab., avec 149 g/hab., la région Hauts-de-France affiche un des taux de collecte les plus faibles de France métropolitaine. On peut noter cependant le très bon taux de collecte du département de l'Oise (235 g/hab.). Avec un taux de collecte au niveau national de 38,4% à fin 2015 et un objectif de 45% à fin 2016, les deux éco-organismes de la filière P&A ont mis en place différentes actions de dynamisation. Celles-ci ont permis une augmentation du taux de collecte au niveau filière à 44,5% en 2016.

Corepile dispose de deux opérateurs de collecte en Hauts-de-France, Lumiver Optim et Chimirec, et de deux centres de traitement. Screlec dispose également de deux opérateurs de collecte, Lumiver Optim et Remondis, et d'un centre de tri, Lumiver Optim.

La région Hauts-de-France abrite trois opérateurs de traitement sur son territoire, dont deux producteurs d'accumulateurs au plomb industriels : Exide technologies à Lille et Enersys à Arras.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.7.

1.9.10 Déchets Diffus Spécifiques (DDS)

La société EcoDDS a été créée en avril 2012 à l'initiative de 48 acteurs du marché de la fabrication et de la distributionde produits grand public (31 fabricants et 17 distributeurs). EcoDDS est une société à but non lucratif dont la mission est d'encourager le tri, de collecter et de traiter les déchets diffus spécifiques des particuliers.

Les « déchets diffus spécifiques ménagers » au sens de la loi sont issus de produits contenant une ou plusieurs molécules chimiques, qui peuvent constituer un risque pour la santé et/ou l'environnement. La liste de ces produits pouvant présenter un risque significatif pour la santé et l'environnement est définie par l'arrêté du 16 août 2012 modifié par l'arrêté du 4 février 2016, puis par l'arrêté du 1er décembre 2020 fixe la liste des produits chimiques mentionnés au 7° de l'article L. 541-10-1 du code de l'environnement. Les déchets diffus spécifiques (DDS) sont des déchets issus de produits chimiques pouvant présenter un risque significatif pour la santé et l'environnement en raison de leurs caractéristiques physico-chimiques et relevant d'au moins une des catégories suivantes :

1. produits pyrotechniques,
2. extincteurs et autres appareils à fonction extinctrice,
3. produits à base d'hydrocarbures,
4. produits d'adhésion, d'étanchéité et de préparation de surface,
5. produits de traitement et de revêtement des matériaux,
6. produits d'entretien spéciaux et de protection,
7. produits chimiques usuels,
8. solvants,
9. biocides et phytosanitaires ménagers,
10. engrais ménagers,
11. produits colorants et teintures pour textile,
12. encres, produits d'impression et photographiques,
13. générateurs d'aérosols et cartouches de gaz.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Catégorie 1 : le produits pyrotechniquesPYRéO (anciennement APER-PYRO) est une association loi 1901 à but non lucratif qui a pour objet d'organiser et d'animer la filière à responsabilité élargie des producteurs engins de signalisation de détresse utilisés, périmés, ou tout simplement dont les détenteurs souhaitent se défaire dans le secteur du nautisme. Elle organise la collecte et le traitement des fusées et signaux de détresses pyrotechniques périmés, qui peuvent représenter un risque sanitaire et environnemental. Elle a été créée par les principaux metteurs sur le marché, sous l'impulsion de la Fédération des Industries Nautiques, le 6 décembre 2015 et agréée en tant qu'éco-organisme le 22 décembre 2015.

PYRéO prend en charge les produits de sécurité pyrotechniques dont les navires de plaisance doivent être équipés. Cela concerne trois types de produits : les feux à main (FAM), les fumigènes (FUM), les fusées parachutes (FUS) au format « standard » comme au format « mini ».

Suite à l'arrête du 1er décembre 2020, élargissant la filière, les metteurs sur le marché d'engins de signalisation de détresse, quel qu'en soit l'usage (plaisance, professionnelle ou autre) sont soumis à l'obligation REP visée à l'article L. 541-10 du code de l'environnement. Ces dispositions ont entrée en vigueur au 1er janvier 2022. L'arrêté d'agrément de PYREO a été prolongé jusqu'à 2027, par l'arrêté du 13 juillet 2022. L'éco-organisme doit élaborer un plan d'actions visant à développer la collecte des déchets issus de produits pyrotechniques dans un délai d'un an à compter de la date de son agrément. L'éco-organisme met en œuvre les actions nécessaires pour s'assurer que les déchets de produits pyrotechniques collectés fassent l'objet d'une opération de valorisation.

Pour l'année 2016, 98 kg de produits pyrotechniques ont été collectés en région Hauts-de-France. Cette quantité collectée correspond à 115 feux à main, 22 fumigènes et 178 fusées parachutes. Il existait à fin 2016, trois points de collecte actifs en région, ce qui représente 1% du niveau national (310 points de collecte). Cette collecte est assurée par un prestataire unique pour l'ensemble du territoire national, la société Alphachim basée à Fos-sur-Mer.

Les objets pyrotechniques sont traités chez SOLAMAT MEREX, filiale de la société SARPI. Le site de destruction est autorisé à l'activité de destruction d'engins explosifs non détonants d'origine maritime. L'ensemble des déchets sont incinérés avec valorisation énergétique.

Catégorie 2 : extincteurs et autres appareils à fonction extinctrice

L'éco-organisme Ecosystème est agrée pour les DDS de la catégorie 2, extincteurs et autres appareils à fonction extinctrice, jusqu'à 2024 (arrêté du 20 décembre 2020). L'éco-organisme a demandé un agrément partiel (le cahier d echarges porte jusqu'en 2027). L'arrêté du 1er octobre 2021 portant cahier des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière fixe les objectifs suivants :

- Objectif de collecte de 21% en 2024 et 25% en 2026 pour la catégorie 2 « extincteurs et autres appareils à fonction extinctrice »
- Objectif de recyclage de 45% en 2024 pour la catégorie 2 « extincteurs et autres appareils à fonction extinctrice »

Catégories 3 à 10

EcoDDS a été ré-agréé pour une durée six ans par l'arrête du 28 décembre 2021 pour les déchets des catégories 3 à 10. Il a pour mission de contribuer et de pourvoir au développement, au fonctionnement efficace et à la pérennisation de la filière DDS, en respectant la hiérarchie des modes de traitement des déchets, en favorisant la

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

prévention de la production des déchets au travers de la promotion de l'écoconception, du développement de la collecte séparée de ces déchets et leur traitement dans des conditions respectueuses de la santé et de l'environnement.

L'arrêté du 1er octobre 2021 portant cahier des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière fixe un objectif régionalisé de collecte (pour les produits de catégories 3 à 10) à hauteur de 0,60 kg/hab./an à compter de 2024. Et un objectif de recyclage minimum de 5% à compter de l'année 2023.EcoDDS prend en charge la collecte, le regroupement et le traitement de ces déchets, mais aussi l'optimisation de la gestion et de la valorisation, la formation, la communication et la sensibilisation.

En 2015, EcoDDS couvrait 74% de la population française avec 648 collectivités adhérentes et 76% de la population régionale avec 44 collectivités adhérentes.

Au 31 décembre 2015, 30 390 tonnes de DDS des particuliers ont été collectées au niveau national et 3 861 tonnes enrégion Hauts-de-France, soit 12,7%. Cela représente un poids moyen collecté par habitant couvert de 0,8 kg. Ce poidsvarie de 0,4 kg pour le Pas-de-Calais à 1,6 kg pour l'Aisne.

En 2016, en région Hauts-de-France, EcoDDS recensait 210 déchèteries adhérentes (soit 7% du total national) et 40 points de collecte ponctuels.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.8.

1.9.11 Déchets de l'agrofourniture

Les professionnels de l'agro fourniture ont mis en place, dès 2001 et de façon volontaire, une organisation spécifique de gestion des produits phytopharmaceutiques en fin de vie : A.D.I.VALOR. Le périmètre de collecte s'est étendu depuis aux autres emballages, aux plastiques usagés et aux déchets dangereux issus de l'agriculture. Cette filière rassemble 330 metteurs en marché (fabricants, conditionneurs, importateurs), 1 300 distributeurs (coopératives et négociants) qui organisent la logistique des collectes, 300 000 utilisateurs professionnels qui rapportent leurs emballages vides, plastiques usagés, produits périmés et déchets dangereux. La France est le seul pays à disposer d'une organisation nationale ayant vocation à récupérer les déchets d'agrofourniture.

A.D.I.VALOR a été créée le 4 juillet 2001 et a signé le 6 juillet 2016 un troisième accord-cadre pour la période 2016- 2020 avec le Ministère en charge de l'environnement. Puis, après une prorogation de l'accord-cadre initial (2016-2020) pour la période 2021-2023, un premier accord-cadre a été signé en février 2018 avec le Ministère en charge de l'agriculture. le 15 janvier 2021. A.D.I.VALOR et ses partenaires ambitionnent d'atteindre, d'ici 2023, un taux de collecte moyen de 78% (sur l'ensemble de leur périmètre) et un taux de recyclage de 74%

Les objectifs des accords-cadres visent un taux de collecte moyen de 59% en 2014 et de 78% en 2020, et un taux de recyclage moyen de 55% en 2014 et de 74% en 2020.

La filière collecte 3 grandes catégories :

- Les emballages vides (ayant contenu des produits phytopharmaceutiques, des engrais, des semences ou des produits d'hygiène),
- Les plastiques usagés (films, ficelles, filets),
- Les déchets dangereux (les Produits Phytopharmaceutiques Non Utilisables (PPNU), les Equipements de Protection Individuelle chimique usagés, les déchets d'effluents phytopharmaceutiques).

Les objectifs des accords-cadres visent, un taux de collecte moyen de 59% en 2014 et de 78% en 2020, et un taux

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

de recyclage moyen de 55% en 2014 et de 74% en 2020.

Tableau 17 : Tonnage collecté par type d'emballages

	Tonnage collecté	Taux de collecte estimé
Emballages (EVPP / EVPHEL / EVPF / EVS)	1 394	61%
Plastiques (FAU / FIFU)	895	22%
Déchets dangereux (PPNU / EPIU / Osmofilms / Héliosec)	14	non pertinent

Source : ADIVALOR (2015)

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.9.

1.9.12 Véhicules hors d'usage

La directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux Véhicules Hors d'Usage (VHU) encadre la gestion de ces véhicules. Elle conduit à concevoir des véhicules davantage susceptibles d'être valorisés, à réduire l'utilisation de substances dangereuses, à prévoir des solutions qui facilitent le démontage et à promouvoir l'utilisation de matériaux recyclés et la revente de pièces de réutilisation.

La directive fixe des objectifs à atteindre au plus tard le 1er janvier 2015 en termes de performances environnementales :un taux minimum de réutilisation et de recyclage de 85% en masse du VHU et un taux minimum de réutilisation et de valorisation de 95% en masse du VHU. Plusieurs textes réglementaires récents favorisent le réemploi et la réparation ainsi que la réutilisation de pièces détachées :

- La loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation (dite loi Consommation) aborde les volets d'information sur la disponibilité et de mise à disposition des pièces détachées en vue de consolider les filières de réparation et de réemploi. Le fabricant a l'obligation :
  - d'informer de la date jusqu'à laquelle les pièces détachées nécessaires à la réparation de ses produits seront disponibles ;
  - de fournir sous un délai de deux mois les pièces détachées nécessaires à la réparation des produits.
- La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte devrait favoriser le marché de la pièce de réutilisation notamment au travers de la modification de l'article L121-117 du Code de la consommation qui dispose que :«Tout professionnel qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles permet aux consommateurs d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves».

La loi du 10 février 2020 prévoit l'extension de la filière REP applicable aux voitures particulières et camionnettes aux véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur à compter du 1er janvier 2022. Elle opère également une harmonisation du cadre applicable à l'ensemble des filières REP dont la filière VHU. Le décret du 24 novembre 2022 fixe le périmètre de création de la filière de responsabilité élargie du producteur (REP) pour les véhicules hors d'usage (VHU). Le texte encadre aussi la reprise gratuite des voitures en fin de vie et leur traitement. Le texte prévoit d'ailleurs que les centres VHU remettent les déchets relevant d'une autre filière REP, tels que les batteries, les fluides frigorigènes ou encore les pneus, aux éco-organismes agréés pour ces filières.

Au niveau européen, la Commission européenne a engagé une procédure de révision de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux VHU dans le cadre de laquelle elle a réalisé une évaluation de la directive qui devrait déboucher sur une proposition en 2023.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Avec 167 centres VHU sur son territoire et 88 651 VHU pris en charge en 2015, la région Hauts-de-France représente 9,92% des centres agréés VHU de France (y compris Départements et régions d'Outre-Mer) et 8,72% des véhicules pris en charge. Le département du Nord présente la plus forte concentration de centres VHU avec 60 centres et le Pas- de-Calais se classe troisième avec 39 centres. Sur la base d'un poids moyen de 1 066 kg par VHU, le tonnage estimatif pris en charge en 2015 serait de 94 502 tonnes.

Les professionnels estiment qu'un peu plus de 50% des VHU sont traités dans la filière légale et que ce chiffre est en progression, grâce notamment aux pièces de réemploi ainsi qu'à la prime à la conversion pour le remplacement d'un ancien véhicule diesel ou essence.

En 2015, la région compte six broyeurs (cinq dans le Nord et un dans l'Oise) qui ont pris en charge 93 249 carcasses, soit 11% des quantités prises en charge au niveau national. Ces quantités sont supérieures de 5% à celles prises en charge dans les centres VHU régionaux.

En moyenne, au niveau national, les broyeurs sont en relation avec 29 centres VHU, contre 28 en région Hauts-de- France.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.10.

1.9.13 Pneumatiques usagés

Le décret n°2015-1003 du 18 août 2015 relatif à la gestion des déchets de pneumatiques, entré en vigueur le 1er octobre2015, rénove le dispositif réglementaire encadrant la filière REP pour les pneumatiques, mise en œuvre en 2004. Il rappelle la hiérarchisation des modes de traitement des pneus usagés (réutilisation, recyclage, valorisation), tout en veillant à ce que le principe de proximité soit respecté. Il étend le périmètre des catégories de pneumatiques concernéespar la réglementation aux cyclomoteurs et fixe de nouveaux objectifs. Enfin, la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dite loi « AGEC » a prévu l'agrément par l'Etat des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à compter du 1er janvier 2023 dans le cadre de la réforme plus générale de la responsabilité élargie des producteurs. Le décret d'application devrait être publié en 2023. Une des nouveautés est la reprise sans achat (reprise « un pour zéro ») qui s'imposera à partir de 2024 à tous les magasins de pneus pour véhicules légers ou motos disposant d'une surface de vente consacrée à ces produits d'au moins 250 m2 (en intégrant la surface consacrée au stockage).

Deux Organismes Collectifs (OC) ont une activité couvrant la France métropolitaine, ALIAPUR, créé en 2003, et FranceRecyclage Pneumatiques (FRP), créé en 2004. Ces organismes collectifs regroupent 516 producteurs en 2015, soit 48% des producteurs inscrits, qui ont choisi de confier à ces OC la mission de remplir collectivement leurs obligations en matière de traitement des déchets de pneumatiques.

Les acteurs de la filière des pneumatiques usagés doivent assurer la collecte et le traitement des pneus usagés à hauteur de 100% des pneus neufs mis sur le marché l'année N-1. Tous les types de pneus sont concernés (voitures, poids lourds, motos, engins de travaux publics, tracteurs, cyclomoteurs, etc.), à l'exception des pneumatiques équipant les cycles (vélos). Par ailleurs, le volume des pneus usagés valorisés énergétiquement ne doit pas dépasser 50% du volume total traité annuellement par les éco-organismes.

Hors centres VHU, ce sont 32 639 tonnes de pneumatiques usagés qui ont été collectées en 2015, en baisse par rapportaux deux années précédentes. Il existe huit collecteurs agréés et 62% des déchèteries de la région Hauts-de-France accueillent les pneus usagés. L'augmentation de pneus collectés dans le Nord (+13% par rapport à

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2014) s'explique par la présence d'un nouvel acteur dans ce département qui a collecté plus de 1 000 tonnes de pneus VL en 2015.

Il existe trois familles de traitement : la réutilisation (occasion, rechapage), le recyclage (granulation, aciérie/fonderie) et les autres valorisations (bassins d'infiltration ou de rétention d'eau, travaux publics, valorisation énergétique en cimenterie, autre valorisation énergétique). En 2015, en Hauts-de-France, 2 340 tonnes de pneumatiques usagés ont été valorisés sur des chantiers de travaux publics selon la répartition suivante : 758 tonnes dans le Nord, 502 tonnes dans l'Oise et 1 080 tonnes dans le Pas-de-Calais.

Par ailleurs, la chambre d'agriculture a signalé qu'il existait encore en région, comme au niveau national, des « stocks historiques » de pneus d'origine non agricole utilisés pour bâcher des silos d'ensilage. Des actions ponctuelles et localisées ont déjà été menées notamment avec l'accompagnement de la chambre d'agriculture et avec le soutien technique et/ou financier des collectivités territoriales. Le 15 juillet 2019, un accord volontaire a été signé entre les pouvoirs publics et les représentants des producteurs de pneumatiques (constructeurs automobiles, importateurs, manufacturiers) pour une économie circulaire et la réduction des impacts environnementaux. Cet accord comprend notamment une solution de collecte et de traitement pour les agriculteurs qui souhaitent se débarrasser de leurs pneus usagés pour l'ensilage. A cette fin, l'association ENSIVALOR a été créée pour assurer la gestion de ce nouveau dispositif.

Ces approches locales et ponctuelles nécessiteraient d'être élargie à l'échelle des Hauts-de-France pour une quantification du stock et l'organisation des collectes et du traitement.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.11.

1.9.14 Mobil-homes

Entreprise privée sans but lucratif, Eco Mobil-Home a été créé en février 2011 par les six principaux constructeurs de mobil-homes français, IRM, Louisiane, Ohara, Rapidhome, Mobilhome Rideau, Résidences Trigano, avec le concours de la Fédération Nationale de l'Hôtellerie de Plein-Air (FNHPA), l'Union Des Industries du Véhicule De Loisirs (UNIVDL), la Fédération nationale des distributeurs de véhicules de loisirs (la DICA) et la Fédération Française du Camping Caravaning (FFCC).

Issue d'une démarche volontaire pour prendre en charge et financer la fin de vie des mobil-homes, Eco Mobil-Home centralise et traite gratuitement les demandes d'enlèvements provenant des campings, des distributeurs ou des particuliers.

Eco Mobil-Home finance son activité grâce à une éco-contribution prélevée sur la vente des produits neufs. D'un montant de 100 € HT, cette éco-contribution est payée par le client puis reversée par les constructeurs adhérents à Eco Mobil-Home.

Eco Mobil-Home répond à une double mission :

- Favoriser la valorisation des matériaux issus de la déconstruction et moderniser le parc au sein de l'hôtellerie de plein air,
- S'inscrire dans une démarche globale de développement durable de la conception à la déconstruction ; choix de matériaux et composants plus respectueux de l'environnement et de la santé : produits sans phtalates, boisissus de forêts éco gérées et labellisées PEFC, acier, laine de verre et bardages recyclables ; optimisation de la consommation énergétique : réducteurs de débit d'eau, utilisation de LED, électroménager A+ ; mise en place de processus de production visant à réduire l'empreinte écologique ; anticipation des enjeux de la déconstruction par l'utilisation limitée de produits non-écologiques et la réduction des déchets.

Le démantèlement d'un mobil-home s'effectue soit sur place (in situ) soit dans un centre spécialisé.

Les partenaires d'Eco Mobil-Home pour la déconstruction et le recyclage en région Hauts-de-France sont :

- Eco Débarras, Dunkerque (59) : Déconstructeur IN SITU
- Derichebourg Revival, Condette (62) : Déconstructeur IN SITU
- MVS Recup, Marquise (62) : Déconstructeur IN SITU
- Suez, Noyelles Godault : Centre de Déconstruction.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Un mobil-home représente une emprise au sol d'environ 40 m^2 pour un poids moyen de 2,1 tonnes.

Pour l'année 2015/2016, 267 mobil-homes ont été déconstruits en région Hauts-de-France, soit 19% du total national. Cela représente un poids global de 555 tonnes.

Des informations complémentaires sont apportées en annexe 4.12.

1.9.15 Les bateaux de plaisance et de sport

Le périmètre de la filière REP de gestion des déchets issus de bateau de plaisance ou de sport est défini par les décrets du 23 décembre 2016 et du 31 août 2018. L'association pour la plaisance éco-responsable (APER) a été agréée en qualité d'éco-organisme de la filière le 2 mars 2019. Au niveau national, la Fédération des industries Nautiques estime le gisement de BPHU à 20 000 tonnes d'ici 2025, dont environ 1 000 tonnes de déchets dangereux.

1.9.16 Les jouets

Les arrêtés des 27 octobre 2021 et 14 décembre 2021 portant cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie du producteur des jouets assurent la mise en place du cadre réglementaire nécessaire au déploiement de cette filière, introduite par la loi du 10 février 2020, à compter du 1er janvier 2022.
Le périmètre de la filière REP des jouets est défini par le décret du 22 septembre 2021 :

- 1° Les jouets, tels que définis à l'article 2 du décret n° 2010-166 du 22 février 2010 relatif à la sécurité des jouets;
- 2° Les maquettes, les puzzles, les jeux de société.

Les arrêtés des 27 octobre 2021 et 14 décembre 2021 portant cahiers des charges des éco-organismes fixent des objectifs de collecte, de recyclage et de réemploi. Le cahier de charges fixe des objectifs de collecte de 28% en 2024 à 45% en 2027. La filière vise également à développer le réemploi et la réparation des jouets, en lien notamment avec les opérateurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) avec un objectif minimal de 6% en 2024 et 9% en 2027.
Ecomaison a été agréé en qualité d'éco-organisme de la filière le 21 avril 2022.

L'ADEME a estimé qu'au niveau national, près de 100 000 tonnes de jouets sont jetées chaque année.

Compte-tenu du récent démarrage de la filière, aucune donnée régionale n'est encore disponible.

1.9.17 Les articles de sport et de loisirs (ASL)

La loi du 10 février 2020 a prévu la mise en place d'une filière à responsabilité élargie des producteurs des articles de sport et de loisirs pour assurer la gestion des déchets qui en sont issus à compter du 1er janvier 2022. Le périmètre de la filière REP des articles de sport et de loisirs (ASL) est défini par le décret du 22 septembre 2021 :
Les cycles définis au 6.10 de l'article R. 311-1 du code de la route et les engins de déplacement personnel non motorisés définis au 6.16 du même article
Les produits destinés à la pratique sportive et ceux destinés aux activités de plein air.

Les arrêtés des 27 octobre 2021 et 14 décembre 2021 portant cahiers des charges des éco-organismes fixent des objectifs déclinés par catégorie de produit pour 2024 et 2027. Les objectifs de collecte vont de 18% (1° catégorie) à 20% (2° catégorie) en 2024. La filière vise également à développer le réemploi et la réparation des jouets, en lien notamment avec les opérateurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) avec un objectif minimal de 4% à 9% en 2024 selon la catégorie.

Ecologic a été agréée en qualité d'éco-organisme de la filière le 31 janvier 2022.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

L'ADEME estime qu'au niveau national, près de 70 000 tonnes d'articles de sport (hors cycles) et 30 000 tonnes de cycles et trottinettes sont jetées chaque année dans les ordures ménagères résiduelles, les encombrants et les déchèteries. Compte-tenu du récent démarrage de la filière, aucune donnée régionale n'est encore disponible

1.8 Les articles de jardin et de bricolage (Ajb)

La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire a prévu la mise en place d'une filière à responsabilité élargie des producteurs des articles de jardin et bricolage pour assurer la gestion des déchets qui en sont issus à compter du 1er janvier 2022. Le périmètre de la filière REP est défini par le décret du 22 septembre 2021 :

- 1° Les outillages du peintre ;
- 2° Les machines et appareils motorisés thermiques ;
- 3° Les matériels de bricolage, dont l'outillage à main, autres que ceux relevant des 1° et 2° ;
- 4° Les produits et matériels destinés à l'entretien et l'aménagement du jardin, à l'exception des ornements décoratifs et des piscines relevant du 12° de l'article L.

Les arrêtés des 27 octobre 2021 et 14 décembre 2021 portant cahiers des charges des éco-organismes fixent des objectifs de collecte, de recyclage et de réemploi. Ces objectifs sont déclinés pour 2024 et 2027 par catégorie. En exemple les objectifs de collecte en 2024 sont de 13% (matériels de bricolage) à 28% (machines et appareils motorisées). Les objectifs de réutilisation vont de 2% à 5% selon la catégorie en 2024.

3 éco-organismes ont été agrées :

- Ecologic (éco-organisme spécifique aux machines et appareils motorisés thermiques) a été agréé en qualité d'éco-organisme de la filière le 24 février 2022.
- EcoDDS (éco-organisme spécifique aux outillages du peintre) a été agréé en qualité d'éco-organisme de la filière le 24 février 2022.
- Ecomaison (éco-organisme spécifique aux matériels de bricolage, et aux produits et matériels destinés à l'entretien et l'aménagement du jardin) a été agréé en qualité d'éco-organisme de la filière le 21 avril 2022.

L'ADEMEa estimé au niveau national qu'environ 84 000 tonnes de ces articles sont jetées chaque année dans les ordures ménagères résiduelles, les encombrants et les déchèteries.

Compte-tenu du récent démarrage de la filière, aucune donnée régionale n'est encore disponible.

1.9 Les produits de construction du bâtiment (PCMB)

La loi du 10 février 2020 a prévu la mise en place d'une filière REP pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment destiné aux ménages ou aux professionnels à compter de 2022 en vue de :

- Réduire les dépôts sauvages en améliorant la collecte par la reprise sans frais des déchets, la densification du maillage des points de collecte, et l'amélioration de la traçabilité ;
- Développer des filières de réemploi, de réutilisation et de recyclage dans un secteur où les marges de progrès sont substantielles ;
- Le décret n°2021-1941 du 21 décembre 2021 a été publié le 1er janvier 2022 précise notamment le périmètre des produits et matériaux concernés et la possibilité d'agrément des éco-organismes selon deux catégories : les PMCB à base de minéraux (sauf le plâtre) et les PMCB à base d'autres matériaux tels que le bois, le métal, le verre, les plastiques.

Le cahier de charges de la filière a été publié le 21 juin 2022 (arrêté du 10 juin 2022). Les objectifs de collecte en vue d'une valorisation sont calculés en fonction de la catégorie :

- Pour les PCMB de la catégorie relevant du 1° du II de l'article R. 543-289 (constitués majoritairement en masse de minéraux ne contenant ni verre, ni laines minérales ou plâtre), l'objectif de collecte est de 82% en 2024 à 93% en 2027.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Pour le reste l'objectif de collecte est de 53% à 62% en 2024 et 2027 respectivement. Les objectifs de recyclage sont déclinés par typologie de flux (béton, métal, bois…). Le cahier de charges vise le réemploi et la réutilisation d'au moins 5 % de la quantité totale de PMCB en 2028.

Tout éco-organisme doit mettre en place un maillage des points de reprise pour chaque région de France Les zones d'emploi définies par l'atlas de l'INSEE dans lesquelles la distance moyenne à l'échelle régionale entre le lieu de production des déchets et les installations de reprise des déchets peut être de l'ordre de 20 km répondent aux critères cumulatifs suivants :

- La densité moyenne d'habitants de la zone d'emploi est inférieure à la moyenne nationale de densité par zone d'emplois définie par l'INSEE, et
- La part des emplois liés au secteur de la construction de la zone d'emploi est inférieure à la moyenne nationale définie par l'INSEE.

L'annexe III relative au cahier des charges des organismes coordonnateursprévoit, entre autres, les mesures suivantes :

- un service de guichet unique proposant un accès simplifié au service de collecte pour l'ensemble des usagers d'une part et une interface administrative unique pour les collectivités territoriales d'autre part ;
- la coordination des travaux entre éco-organismes agréés, en particulier l'élaboration de la proposition conjointe de maillage des points de reprise et de contrat-type unique relatif à la prise en charge des PMCB collectés par les collectivités dans le cadre du service public de gestion des déchets, y compris lorsque les éco-organismes sont agréés sur des catégories de PMCB disjointes.

4 éco-organismes ont été agrées : Valobat, Ecominero, Valdelia et Ecomaison . La filière devrait être opérationnelle en mai 2023.

1.10 Les produits à tabac

La loi du 10 février 2020 a prévu la mise en place d'une filière à responsabilité élargie des producteurs des produits de du tabac équipés de filtre (principalement des cigarettes) et les filtres destinés au tabac à rouler, qu'ils comportent ou non du plastique. Dans ce cadre, les éco-organismes doivent contribuer ou pourvoir, pour le compte des producteurs :

- à la gestion des mégots (collecte, enlèvement, transport et traitement) ;
- à la prévention des abandons illégaux de mégots ;
- aux opérations de nettoiement des mégots abandonnés dans les espaces publics.

ALCOME a été agréé par les pouvoirs publics en juillet 2021. A la suite de différents contentieux engagés par la Fédération des fabricants de cigares contre l'arrêté cahier des charges de la filière REP des produits du tabac ainsi que le décret définissant le périmètre de cette filière, le Conseil d'État a annulé le 28 juillet 2022 l'arrêté d'agrément et le cahier des charges (arrêté du 5 février 2021). L'arrêté ministériel du 7 décembre 2022 fixe le nouveau cahier de charges de la filière (arrêté du 22 novembre 2022). ALCOME devrait renouveler sa procédure d'agrément courant 2023, sur la base du nouveau cahier des charges qui prévoit de réduire le nombre de mégots abandonnés dans les espaces publics par rapport à 2022 :

- de 20% en 2023
- de 35% en 2025
- de 40% en 2026

1.11 Les autres REP à venir

D'autres filières REP sont prévues :

- Les emballages professionnels (2025) et les emballages de la restauration (2023)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- les gommes à mâcher (2024),
- les textiles sanitaires à usage unique (2024),
- les engins de pêche contenant du plastique (2025)

Le décret de la REP relatif aux emballages de restauration a été mis en consultation en septembre 2022 et actuellement (décembre 2022) n'est pas encore publié . Le projet de décret prévoit les dispositions permettant l'articulation de cette nouvelle filière avec la filière des emballages ménagers. En effet, un grand nombre de produits emballés sont consommés à la fois par les ménages et les professionnels de la restauration, leurs emballages étant souvent similaires ou identiques. Les déchets d'emballages correspondants font, pour certains produits consommés par les restaurateurs, déjà l'objet d'une contribution auprès de la REP des emballages ménagers car ils seront vendus à emporter et consommés hors foyer par les ménages. Par ailleurs, un grand nombre de restaurateurs ont accès et recourent au service de public de gestion des déchets pour la collecte et le tri en vue du recyclage des déchets liés à leur activité. Le décret prévoit de conserver la possibilité de collecte des emballages par le service public de gestion des déchets.

Le projet de décret introduit un principe général de reprise sans frais des déchets d'emballages détenus par les professionnels de la restauration :

- au-dessus d'un seuil de production hebdomadaire de déchets d'emballages de 1 100 litres, la reprise des emballages (format ménagers et format restauration) est par défaut assurée par un éco-organisme agréé pour la filière REP des emballages de la restauration ;
- en-dessous de ce seuil, la reprise par l'éco-organisme est possible sous conditions, notamment que la collectivité ait indiqué à l'éco-organisme qu'elle ne prenait pas en charge ces déchets et que l'établissement ayant

Une étude de l'Ademe a cependant montré que l'accès au service public pour les professionnels ayant une activité de restauration n'était pas possible partout du fait des sujétions techniques particulières déterminées par chaque collectivité. Pour le reste des nouvelles filières qui doivent entrer en vigueur entre 2024 et 2025, les travaux doivent encore commencer.

1.10 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets

Les transferts transfrontaliers de déchets sont régulés à l'échelle internationale par la Convention de Bâle (pour les déchets dangereux), transposée en droit de l'Union européenne par le règlement (CE) 1013/2006 du 14 juin 2006 (pour les déchets dangereux et non dangereux).

1.9.1 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets non dangereux

Au total, en 2015 :

- 781 620 tonnes de déchets non dangereux ont été importées des autres régions et 362 962 tonnes ont étéexportées vers les autres régions françaises ;
- 87 153 tonnes de déchets non dangereux ont été importées de pays européens et 820 072 tonnes ont étéexportées ;
- 585 tonnes de déchets non dangereux ont été importées d'autres régions du monde et 34 116 tonnes ont étéexportées, principalement vers la Chine (32 015 t) et l'Inde (1 224 t).

Des cartes représentant ces flux sont jointes en annexe 5.1.

1.9.2 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets dangereux

En 2015, 347 927 tonnes de déchets ont été importées des régions métropolitaines pour être traitées en région Hauts-de-France, tandis que 297 967 tonnes étaient exportées vers des régions métropolitaines. Les principaux échanges se font avec les régions limitrophes à savoir l'Île de France, la Normandie et Grand Est.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

206 199 tonnes de déchets étaient importées de pays européens pour être traitées en région Hauts-de-France, dont 124 313 tonnes de Belgique soit 60% des déchets importés hors métropole. 129 136 tonnes étaient exportées vers des pays européens, principalement l'Allemagne et la Belgique.

Enfin, 5 673 tonnes étaient importées d'autres régions du monde et 6 565 tonnes y étaient exportées, notamment versla Corée du Sud (5 580 tonnes).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Des cartes représentant ces flux sont jointes en annexe 5.2.

1.9.3 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets issus du BTP

Il y a assez peu d'interactions avec la région Ile-de-France concernant les déchets issus des chantiers du Bâtiment et des Travaux Publics. Les flux se concentrent sur le territoire frontalier entre les deux régions, les entreprises ayant tendance à privilégier les exutoires de proximité.

En 2016, la région Hauts-de-France a exporté vers l'Ile-de-France un peu plus de 61 000 tonnes de déchets (hors carrières), dont 87% de déchets inertes, 5% de déchets non dangereux et 8% de déchets dangereux. Ces déchets ont été envoyés principalement en Installation de Stockage pour les Déchets Inertes et les Déchets Dangereux à Villeparisis.

En 2016, la région Ile-de-France a exporté vers les Hauts-de-France près de 50 000 tonnes de déchets (hors carrières), dont 90% de déchets inertes, 9% de déchets non dangereux et 1% de déchets dangereux. Ces déchets ont été réceptionnés sur des installations de stockage de déchets inertes et de déchets non dangereux.

Une augmentation des interactions avec la région Ile-de-France devrait être observée dans le cadre des chantiers du Grand Paris. Cependant, la demande croissante en matériaux naturels et le besoin d'évacuation des déblais pourraient créer des possibilités nouvelles de gestion de flux en double fret à partir notamment des centres de production d'agrégats naturels.

1.9.3.1 Echanges avec la Belgique

En matière de déchets la France et la Belgique sont soumises à la même réglementation issue de la directive européenne (2008 / 98 / CE) du 19 novembre 2008. Les transports des déchets inertes entre les deux pays sont très limités. En moyenne, les déchets accueillis sur les installations régionales proviennent d'un périmètre de 15 kms pour les déchets inertes et de 45 kms pour les déchets non dangereux. Certains flux qui convergent vers des installations de regroupement, de tri ou de traitement peuvent être dirigés vers des filières spécifiques de valorisation en Belgique (exemple déchets de bois).

1.11 Le transport des déchets

1.10.1 Le transport par voie ferrée

En 2016, 95 725 tonnes de déchets ont été transportées pour le compte du SMDO (Syndicat Mixte du Département de l'Oise), seule opération de transport par voie ferrée des déchets en Hauts-de-France.

Sur le territoire situé à l'est du département de l'Oise, près de 60% des ordures ménagères et de la collecte sélective (hors verre) ont ainsi été transportées par le train. Seuls les déchets collectés dans les communes proches du centre de traitement principal de Villers-Saint-Paul sont transportés par camion.

Deux trains circulent du lundi au samedi pour relier les quatre quais de transfert et le centre de valorisation énergétique de Villers-Saint-Paul.

Les bennes de collecte rejoignent les quais de transfert et déversent les déchets dans des trémies avec compacteur pour charger des caissons ferroviaires Ampliroll. Les caissons pleins sont ensuite positionnés par des camions équipés d'un bras ampliroll sur les wagons plat multiberces qui accueillent chacun trois caissons ampliroll.

La technique du caisson déposable est en cours d'introduction sur certains quais pour éviter l'étape du transfert des déchets depuis la benne de collecte dans un caisson ferroviaire : ce sera le camion de collecte latérale robotisée qui déposera son caisson de collecte directement sur le wagon, sans recours à la trémie.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les tonnages transportés par voie ferrée via les quatre quais de transfert en 2016 sont repris dans le tableau suivant :

Tableau 18 : Déchets transportés par voie ferrée

Quai		Tonnage 2016 (annuel)			
		Ordures Ménagères résiduelles OMr	Collecte Sélective (Hors verre)	Déchèterie (Tout Venant valorisable)	Tonnage total
Saint-Leu-d'Esserent		14 567	3 188	0	17 755
Compiègne		28 625	7 692	3 140	39 457
Noyon		12 375	3 648	2 692	18 715
Ormoy-Villers		14 192	3 077	2 529	19 798
TOTAL		**69 759**	**17 605**	**8 361**	**95 725**

En 2019, le dispositif ferroviaire sera étendu à l'ouest du département de l'Oise, ce qui devrait quasiment doubler le volume de déchets transportés par voie ferrée entre les quais de transfert et le centre de valorisation énergétique de Villers-Saint-Paul.

1.10.2 Le transport par voie fluviale

Les déchets ménagers et assimilés

La Métropole Européenne de Lille (MEL) assure un transport par voie fluviale entre les centres de valorisation organique de Sequedin et Halluin. Les biodéchets en provenance du secteur nord de la MEL sont transférés au centre de valorisation organique de Sequedin et les ordures ménagères résiduelles transitent via Sequedin pour être transférées au centre de valorisation énergétique d'Halluin. Les tonnages annuels concernés sont de l'ordre de 200 000 tonnes.

Les déchets d'activités économiques

Le tonnage transporté par voie d'eau représente environ 1,3 MT, soit 11,8% du trafic.

L'activité est très nettement dominée par le secteur de la sidérurgie et de l'affinage des métaux (ferrailles, laitiers, scories, poussières d'aciéries, calamine, fines de plomb) pour 689 000 tonnes. Puis, viennent les déchets du BTP (particulièrement en Picardie) pour 277 000 tonnes. Enfin, les sédiments représentent 120 000 tonnes.

1.12 Les déchets aquatiques en eaux douces, portuaires, littorales et marines

Les déchets aquatiques et marins sont à 80% « terrigènes » (apportés par les fleuves côtiers, les inondations, le ruissellement, des effluents mal épurés ou les tempêtes). Le reste provient des navires commerciaux, de guerre, de pêche et des bateaux de plaisance et dans une moindre mesure des usagers du littoral (mégots, restes de pique-niques, sacs plastiques, etc.). Les déchets produits en mer (20% des déchets marins) proviennent des activités de pêche, conchyliculture, navigation, tourisme, plaisance, activités portuaires et de dépôts sauvages.

La région Hauts-de-France se caractérise par :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Des fleuves plutôt lents et plats qui lors d'inondations ou de crues épisodiques peuvent emporter des déchets et de grandes quantités de sédiments[19] vers les estuaires puis la mer.
- Un réseau dense de voies navigables**,** en partie au « grand gabarit », qui dessert de nombreuses zones industrielles et habitées. Ces canaux drainent des sédiments, des flocs bactériens (matière organique en décomposition) et une quantité significative de microdéchets (microplastiques notamment) directement vers les ports de Calais, Dunkerque, Gravelines et/ou vers la mer, notamment via l'Escaut.
- En Manche, les courants dominants, influencés par le Gulf Stream qui balayent les fonds marins et poussent les détritus vers la mer du Nord.
- Des estuaires picards qui se déversent dans le fleuve côtier issu de l'estuaire de la Seine, en entretenant un courant moins salé, dont le flux dominant tend à transporter les déchets flottants ou en suspension qu'il reçoit vers la mer du nord (cas unique en France). Ce fleuve côtier représente un enjeu écologique et halieutique majeur car il abrite la plupart des frayères et nourriceries de poissons et autres organismes marins de toute la Manche-Est. Les conditions hydrodynamiques favorisent l'échouage de déchets flottants sur le trait de côte, principalement de l'estuaire de la Seine au cap Gris-Nez.
- De nombreux navires qui empruntent le détroit du Pas-de-Calais et perdent ou rejettent des déchets susceptibles de couler ou de s'échouer. Dans le détroit, le courant accélère fortement, pouvant entrainer vers le nord des déchets qui ailleurs sédimenteraient.
- Des grands polders qui doivent impérativement être vidés vers la mer à chaque marée basse ; lors de crues ou pollutions accidentelles, ils peuvent également être sources de déchets.
- Des territoires et littoraux de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord qui ont été particulièrement concernés par les deux guerres mondiales, qui expliquent la présence d'un grand nombre de déchets de guerre et en particulier d'épaves (plus de 70) et de munitions immergées.

On distingue généralement deux types de déchets aquatiques :

- Les macro-déchets ; ce sont souvent des emballages ou leurs fragments, des filets de pêche, des objets de plastique, des mégots, etc. Ils sont visibles et donc plus faciles à gérer. Il est estimé en Manche que 15% des macrodéchets marins vont s'échouer, 70 à 75% vont couler sur le fond[20], tandis que les 15% restant, en suspension dans la colonne d'eau ou flottant en surface, seront emportés vers la Mer du nord. Une partie des déchets coulés sont régulièrement remobilisés ou déplacés par les chaluts ou, notamment dans le détroit, par les courants de fond. De 2016 à 2018, plusieurs rejets massifs de « galettes » de paraffine industrielle se sont ainsi échoués sur les côtes (plusieurs dizaines de tonnes en un peu plus d'un an).

- Les microdéchets, parce qu'invisibles, sont méconnus. Légers, ils sont facilement remobilisés par le courant. Aucune étude n'a concerné tout le littoral, ni tout l'espace maritime Manche-Est/Sud Mer-du-Nord. Des microplastiques (fragments et fibres) sont de plus en plus retrouvés dans les moules et dans plus de 35% des poissons de la Manche (10 espèces testées)[21], avec des conséquences inconnues mais préoccupantes pour la santé. Les « *laisses de mer* » naturelles, essentiellement végétales ne sont pas des déchets et présentent un grand intérêt écologique (pour la stabilisation des sables et des dunes notamment et comme habitat et source de nourritures pour certaines espèces). Elles sont à conserver.

80% de ces déchets sont en plastique, polystyrène ou caoutchouc. Le reste est constitué de cadavres d'animaux domestiques, aquatiques ou marins (poissons, cétacés, oiseaux morts et échoués) voire de déchets toxiques ou dangereux. Ce sont souvent des déchets « à responsable défaillant et d'origine indéterminée » qui échappent au principe pollueur-payeur.

[19] Les cas particuliers des sédiments et des déchets issus de situations exceptionnelles font l'objet de chapitres spécifiques.

[20] D'après des études faites en Mer-du-Nord et en Australie.

[21] 73% de 233 poissons mésopélagiques (7 espèces) de l'Atlantique N-W (-200 à - 1.000 m) ont ingéré des microplastiques (Revue *Frontiers in Marine Science* ; 16 février 2018) ; En Manche, sur 504 poissons (de 10 espèces) plus du tiers (36,5%) en avaient mangé. Source : Occurrence of microplastics in the gastrointestinal tract of pelagic and demersal fish from the English Channel – Science direct – 26 Déc. 2012.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

On estime dans le monde qu'en moyenne 13 000 débris de plastique flottent ou circulent entre deux eaux par kilomètre carré. En Mer du Nord, la moyenne serait de 3 875 débris par km^2, composée pour 95,7% de plastique. Sur le fond, près de 3 125 morceaux de déchets reposeraient par kilomètre carré, en partie régulièrement déplacés par les chaluts. En Hauts-de-France aucune évaluation précise n'est disponible.

1.13 Les déchets produits en situation exceptionnelle

Définition : Une situation exceptionnelle désigne des circonstances émergentes, inhabituelles et/ou méconnues en termes d'ampleur et/ou de gravité pour la santé, la société ou l'environnement, qui génèrent une nature ou un afflux inhabituel de déchets. L'évènement peut aussi freiner ou paralyser la collecte et le traitement des déchets. Il peut être bref ou non. Il est souvent d'occurrence imprévisible. Il peut avoir généré des blessés, des malades ou des morts, des mouvements de population, des pénuries (ex : carburant, d'électricité, d'eau, de nourriture), un blocage des transports. Il peut être immédiatement perçu comme d'échelle inhabituelle, ou au contraire jugé bénin, mais, en générant des effets insidieux, s'avère ensuite désastreux.

Les déchets issus de ces situations exceptionnelles (dangereux ou non) sont :

- des matières, objets et dépôts, en l'état inutilisables ou impropres à la consommation ou susceptibles d'avoir un impact sur la santé et la salubrité publique ou de porter atteinte à la biodiversité et à l'environnement. Ils sont par exemple issus de la destruction, la submersion ou l'endommagement de biens ou d'infrastructures et de la dégradation de milieux naturels, habités ou cultivés.
- des déchets normaux, qu'on ne peut plus collecter ou traiter suite à la situation exceptionnelle.

Pour mémoire, le périmètre du PRPGD exclut les déchets radioactifs et ceux issus d'un éventuel conflit militaire ou d'une crise de santé publique à long terme (de type *sang contaminé, ESB/vache folle*). Il en va de même pour l'élimination des cadavres animaux en cas d'épidémie zoonotique ; ces situations sont gérées par l'Etat. Il ne traite pasnon plus d'évènements prévisibles (ex : braderie de Lille, carnaval de Dunkerque, festivals, etc…) qui mettent en œuvre des dispositifs éprouvés.

A l'exception des cas cités ci-avant, les déchets de situation exceptionnelle sont gérés par les collectivités ayant compétence en gestion des déchets ou, sous leur égide, avec les éco-organismes concernés et avec l'aide exceptionnelle de l'Etat si nécessaire; ceci jusqu'au retour à la salubrité publique et/ou à la normale. Certains acteurs de la filière déchets ont obligation à intervenir en cas de situation exceptionnelle. D'autres peuvent être réquisitionnés par le préfet, et d'autres encore intervenir sans obligation (par exemple Croix-Rouge, ONG humanitaires et environnementales sous l'autorité de leurs tutelles respectives, riverains, bénévoles qui devraient être encadrés...). A chaque étape, l'enjeu est de prévenir ou réduire les risques sanitaires, environnementaux et socioéconomiques «*sans préjudice des dispositions relatives à la sécurité civile*». Pour cela des zones et sites de stockages temporaires potentiels et des exutoires doivent être prévus, et la gestion de ces flux de déchets ainsi que leurs moyens de traitement doivent être anticipés. De manière dérogatoire, des exutoires peuvent être recherchés dans une région limitrophe, en concertation avec celle-ci [22] et le rayon de collecte d'une installation ICPE de gestion des déchets peut être provisoirement modifié par le préfet compétent pour répondre à la situation de crise.

Depuis 2013, les plans déchets doivent synthétiser les *«enseignements tirés des situations de crise, notamment en cas de pandémie ou de catastrophe naturelle […]»*[23]. Par exemple les grandes inondations de la Somme et quelques tempêtes ou mini-tornades très localisées ont laissé des retours d'expériences. Les plans départementaux ont pu s'en

[22] Article L541-14 du CGCT.

[23] Décret n° 2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

inspirer, de même le dispositif « pandémie » mis en place à partir de 2005. Une synthèse des préconisations relatives aux déchets issus de situations exceptionnelles inscrites dans les plans départementaux figure en annexe 6.

Le périmètre du PRPGD est limité aux installations aptes à collecter et traiter les déchets produits en situation exceptionnelle, notamment en cas de pandémie ou de catastrophe naturelle. Le risque lié à un attentat majeur est traité par les services de l'Etat.

Deux cas de figure sont à distinguer :

- les déchets « *dont la production trouve sa cause dans le caractère exceptionnel de la situation* » sont des déchets spécifiques, éventuellement dangereux et/ou produits en quantité exceptionnelle, par exemple suite à des inondations, une submersion marine, un tsunami, un accident majeur (sur terre ou en mer), un attentat, etc.

  Concernant les Hauts-de-France, le risque sismique est considéré comme faible, mais il a été revu à la hausse en 2011 pour une partie du territoire[24]. Enfin, pour rappel, le bassin minier (déjà concerné par d'importants affaissements miniers, des émissions de radon, une remontée de nappe et de graves séquelles de pollution) est traversé par la faille du midi qui, depuis la Belgique, rejoint l'Angleterre, en traversant le détroit, parallèlement au tunnel sous la Manche.

- les déchets dont la collecte et le traitement pourraient être affectés par cette situation. En effet, une grande grève, une pandémie, une inondation majeure, un accident nucléaire ou d'une usine Seveso impliquant une évacuation peuvent rendre plus ou moins indisponible le service de la collecte ou du traitement des déchets (indisponibilité du personnel, restrictions d'accès aux sites, perte d'intégrité physique ou d'alimentation énergétique des installations ...).

L'organisation dans ces situations est pilotée par l'Etat qui coordonne les moyens de réponse, le cas échéant via les dispositifs ORSEC[25] (qui intègrent notamment les plans POLMAR et POLMAR-terre) de lutte contre les pollutions accidentelles, et avec les autres dispositions de sécurité civile (prises notamment par les autorités qui en ont la charge, dont communes et groupement de communes). Pour rappel le plan initial ORSEC/POLMAR-Terre du Nord a été adopté en 1983. Ceux du Pas-de-Calais et de la Somme datent de 1979. Depuis, douze exercices ont été faits dans le Nord, huit dans le Pas-de-Calais et deux dans la Somme[26].

Type d'évènement / risque à caractère exceptionnel et état des lieux

La base de données nationale GASPAR[27] (Gestion ASsistée des Procédures Administratives relatives aux Risques) regroupe :

- Des risques dont le déterminant principal est géoclimatique :
  · Inondation (par remontée de nappes, ruissellement, coulées de boue, par submersion marine, par crue ou débordement lent de cours d'eau, rupture de barrage). En termes de probabilité, les grandes inondations sont considérées comme étant les évènements produisant le plus de déchets (ex : les inondations liées à

[24] 1er mai 2011 : l'article D. 563-8-1 du code de l'environnement (créé par le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 et modifié par le décret n°2015-5 du 6 janvier 2015) modifie le zonage du risque sismique en France.

[25] ORSEC (« Organisation des secours » signifie depuis 2006 « Organisation de la réponse de sécurité civile ». Prévu pour les catastrophes à moyens dépassés (CMD), le plan ORSEC remplace les plans d'urgence des accidents catastrophiques à effet limité (ACEL). Il est actuellement cadré par la loi de modernisation de la sécurité civile (13 août 2004) et de ses trois décrets d'application du 13 septembre 2005 : *ORSEC* (nº 2005-1157), *PPI* (nº 2005-1158) et plan communal de sauvegarde *PCS* (nº 2005-1156). Art. L 741-1 et L 741-2 et R 741-1 et suivants du code de la sécurité intérieure, abrogeant le décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC et pris pour application de l'article 14 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile.

[26] Source : http://polmar.cetmef.developpement-durable.gouv.fr/polmar/index.php?page=references-centre-de-dunkerque.

[27] Accès : www.georisques.gouv.fr

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

la tempête Xynthia sur le littoral français ont généré parfois jusqu'à l'équivalent de 12 années cumulées de collecte normale[28]). Elles mobilisent des moyens humains et financiers très importants.
  - Séisme (zone de sismicité 1, 2 ou 3).
- Des risques industriels
  - Risque industriels (avec effet de surpression, thermique, toxique) ;
  - Risques nucléaires ;
  - Transport de marchandises dangereuses.
- Des risques liés aux séquelles du passé
  - Emissions en surface de gaz de mine ;
  - Mouvements de terrain minier (avec effondrement localisé ou généralisé, glissements ou mouvements de pente, tassements) ;
  - Engins de guerre.

Cette base de données ne prend pas en compte les tempêtes/grêles exceptionnelles qui peuvent aussi être des sources importantes de déchets. Il est à noter que la législation permet maintenant que des produits agricoles invendables (maladies, grêles, gel…) soient méthanisés. La hiérarchisation des risques peut s'appuyer sur les Dossiers Départementaux des Risques Majeurs (DDRM), les Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) et les Plans de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI).

Ces déchets présentent des **spécificités générales** : ils sont souvent variés, encombrants, souillés, mélangés brutalement et massivement produits, sans propriétaires identifiables, ce qui rend leur récupération, tri, stockage et gestion plus complexe, avec de possibles facteurs aggravants. Ces spécificités sont détaillées dans le tableau A en annexe 6.

La région Hauts-de-France présente aussi des spécificités en termes de risque (naturel, technologique, pandémique) et au regard de ce type de déchets. Ces spécificités sont décrites dans un chapitre « Détail des spécificités régionales» en annexe 6 du présent document.

Responsabilités juridiques :

Le dernier producteur ou détenteur du déchet en reste théoriquement responsable jusqu'au traitement final conforme. Les déchets de situation exceptionnelle sont cependant souvent « orphelins » (car déplacés, mélangés…). Pour les biens restés en place, le responsable identifié doit pourvoir à leur sécurisation, et si nécessaire à leur reconditionnement, transport et traitement[29].

Les collectivités conservent globalement leurs responsabilités :

- Le maire a pouvoir de police concernant la salubrité (nettoiement, enlèvement des encombrements, répression des dépôts et déversements sauvages...,[30]
- Les communes et établissements publics de coopération intercommunale, ou syndicats mixtes en cas de transfert de compétence, sont responsables de la gestion.

L'Etat via le Préfet, peut prendre, pour toutes ou partie des communes du département, lorsque cela n'aurait pas été pourvu par les autorités municipales, toutes mesures relatives au maintien de la salubritén, notamment si l'ampleur du sinistre l'impose ou en cas de défaillance du maire ou si ce dernier en fait la demande [31] . Le président de l'intercommunalité peut demander l'assistance des services de l'État pour un appui technique et réglementaire. Le préfet

[28] Source : CEPRI Gestion des déchets produits par les inondations http://www.cepri.net/gestion-des-dechets-produits-par-les-inondations.html

[29] Article L541-2 du Code de l'environnement.

[30] Article L2212-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

[31] Article L2215-1 du CGCT.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

validera certaines actions (ex. : installation temporaire de transit de déchets issus de catastrophes naturelles, dont il délivrera le récépissé de déclaration après vérification de la conformité du dossier).

Les services sanitaires et vétérinaires, en cas d'épizootie, encadrent l'élimination des cadavres d'animaux et matières à risques.

Responsabilités financières :

Le coût de la gestion des déchets de situation exceptionnelle est partagé entre les communes (ou les intercommunalités en cas de transfert de compétence), les producteurs et les détenteurs de déchets et les éco-organismes, pour les déchets dont ils ont la responsabilité en situation ordinaire. Il comprend les frais de déblaiements et nettoyage (des voiries et sites encombrés) et souvent la remise en état des réseaux (d'assainissement, avec curage …), l'aménagement et le fonctionnement des sites de stockage temporaires (ICPE 2719), les coûts de transport et de traitement puis la remise à l'état initial des voies et sites de stockage temporaires, ainsi qu'éventuellement les coûts de diagnostic environnemental s'il y a suspicion de pollution.

La TGAP (Taxe Générale sur les Activités Polluantes) ne s'applique plus depuis 2012 aux réceptions de déchets non dangereux générés par une catastrophe naturelle, dont l'état est constaté par arrêté, entre la date de début de sinistre et soixante jours après la fin du sinistre[32], les quantités non taxables devant alors être décomptées séparément.

Les assurances aident les particuliers et les entreprises si l'état de catastrophe naturelle est reconnu (les frais de démolition et de déblais des biens assurés sinistrés peuvent être compris dans la garantie). Les collectivités peuvent s'auto-assurer ou s'assurer pour leurs biens propres. Aucun contrat d'assurance ne couvre spécifiquement les coûts de gestion des déchets post-catastrophe (collecte sur l'espace public, transport et traitement).

Des aides exceptionnelles (financement, remboursement, aides matérielles ou en moyens humains) peuvent être apportées par l'État et les collectivités, les agences de l'eau et l'Union européenne.

[32] Art 266 sexies, Code des douanes, modifié par la loi 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.14 Les projets d'installations de gestion des déchets

Liste des projets d'installations de gestion des déchets ayant fait l'objet d'un dépôt officiel auprès des services de l'Etat (connus en 2019 lors de l'élaboration du PRPGD et actualisé en 2022):

Tableau 19 : Recensement des projets d'installations de gestion des déchets

Opération	Département	Installation	Projet	Maître d'ouvrage	Commune
Collecte et tri (à complét er selon l'appel à projets 2022 CItéo)	59	Déchèterie	Création	MEL	Villeneuve d'Ascq
	60	Centre de tri DAE	Création		Villers Saint Sépulcre
	60	Centre de tri	Extension	SMDO	Villers Saint Paul
	62	Centre de tri par flottation	Création	Baudelet	Garlinghem
	59	Centre de tri	extension/ reconstruction	Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral	Dunkerque
	62	Déchèterie	Création	CA du Boulonnais	Saint Martin les Boulogne
	59	Méthanisation	Création	Agri Flandres Energie	Renescure
	59	Méthanisation	Création	SARL Energie verte du Bayard	Estaires
	59	Méthanisation	Création	Méthaflandres	Worhmout
	60	Carrières	Extension	Antrope	Chevincourt
	60	Carrières	Extension	Chouvet	Warluis
Recyclage et valorisation matière	60	Carrières	Extension	Imerys TC	Cuigy en Bray
	60	Carrières	Extension	BPE Lecieux	Saint Maximin
	60	Carrières	Extension	MRB	Warluis
	60	Carrières	Extension	Lafarge Holcim	Pimprez
	62	Méthanisation	Extension	Le pré du loup Energie	Saint Josse
	62	CVOMR	Création	SEVADEC	Calais
	62	Méthanisation	Création	Bio Energie 7 VT	Eclimeux
	80	Recyclage sur carrières	Création	SAMOG	Quend
	62	CVOMR	Création	SEVADEC	Calais
	59	TTR D 3 E	Création	ENVIE 2 E	Lille
	59	Incinérateur DD	Création	Indachlore Sasu	Loon Plage
	59	Centre de valorisation pneumatiques	Création	RENOVA	Ferrière la Grande
	59	Centre de stockage sédiments	Création	Vnf	Château l'Abbaye
	59	Centre de Transit sédiments	Création	VNF	Wambrechies
Elimination	02	ISDND	Extension	SITA	Flavigny le Grand
	80	ISDND	Extension	SMIRTOM	Thieulloy l'Abbaye
	80	ISDND	Prolongation	COVED	Nurlu
	80	ISDND	Prolongation	VEOLIA	Boves
	59	ISDND	Prolongation	Baudelet	Blaringhem

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	60	ISDND	prolongation et/ou extension	SUEZ	Liancourt St Pierre
	60	ISDND	prolongation et/ou extension	SUEZ	St Maximin
	60	ISDND	Mutualisation avec Liancourt et St Maximin	SUEZ	Crépy en Valois
	62	ISDND	prolongation	SUEZ	Dannes
	59	ISDI	Extension	Recynov	Haubourdin
	60	ISDI	Extension	Carrière de Boran	Boran
Valorisation énergétique	60	CVE	Extension	SMDO	Villers Saint Paul
	59	CVE	Extension (étude en cours)	CUD	Dunkerque
	62	CVE	Reconstruction	CABBALR	Labeuvriere
CSR	62	unite de prepa	création	N+Precycling	Isebergues
	62	unite de prepa	extension	Vanheede	Billy Berclau
	80	unite de prepa	création	Veolia	Boves
	59	unite de prepa	extension	Baudelet	Blaringhem
	80	unite de prepa	création	Paprec	Nurlu
	59	unite de prepa	création	Suez	Lourches
	2	unite de prepa	création	Suez	Flavigny
	62	unite de prepa	création	Astradec	Arques
	60	unite de prepa	création	Agri développement	Auneuil
	2	chaudière	création	Suez	origny
	62	chaudière	création	Astradec	Arques
	60	chaudière	Creation	Agri développement	Auneuil

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Ecopole multi filières	60	ISDI	création	Lafarge Holcim	Longueil Sainte Marie
	59	ISDI	Extension	Recynov	Haubourdin
	59	ISDI	Création	Secab	Bellignies
	62	ISDND	Extension	Ikos	Bimont
	62	ISDND	Extension	Séché	Sainte Marie Kerque
	60	Ecopôle du Bois du Roi	Création	Société du Bois du Roi Paysagé	Péroy-les-Gombries
Ecopole de Moislans	80	méthaniseur centre de tri/transit/valo chaine prépa CSR compostage stockage amiante ISDND (60 000 t sur 20 ans)	création création extension durée exploit	COVED	nurlu

Source : DREAL Hauts-de-France

1.15 Les emplois liés à la gestion des déchets

L'évaluation des impacts économiques du PRPGD sur l'emploi a fait l'objet d'un chapitre spécifique repris au sein de la note « Evaluation des enjeux économiques du PRPGD des Hauts-de-France » d'octobre 2018.

Ainsi, le nombre d'emplois sur la filière « déchets », est estimé à 13 320 ETP pour l'année 2015 selon la répartition ci-dessous :

Tableau 20 : Estimation des emplois de la filière déchets (2015)

<table>
<tr><td colspan="4">Emplois Hauts-de-France (2015)
13 320 ETP</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Déchets ménagers et assimilés (hors déchets des collectivités)
4 610 ETP</td><td colspan="2">Déchets des Activités Économiques
7 430 ETP</td><td rowspan="2">Déchets Dangereux
1 280 ETP</td></tr>
<tr><td>Déchets des Activités Économiques (hors BTP)
7 300 ETP</td><td>Déchets issus du BTP (hors sédiments)
130 ETP</td></tr>
</table>

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTIE 2

Prospective

Partie 2 - Prospective

2.1 Méthodologie de la prospective des déchets

2.1.1 Deux scénarios à étudier

L'approche prospective de l'évolution des quantités de déchets produits sur la région a été réalisée en référence aux échéances réglementaires de 6 et 12 ans. Elle a été établie sur la base de l'approbation du PRPGD en 2019 déclinant une prospective pour les années 2020 (année réglementaire pour certains objectifs de la LTECV), 2025 et 2031.

Deux scénarios sont établis,

- Le scénario « ***tendanciel*** » : avec un point zéro 2010, présente l'évolution, pour 2020, 2025 **(6 ans)** et 2031 **(12 ans)**, de la production de déchets au regard des dynamiques démographies et économiques prévisibles ;
- Le scénario alternatif dit « ***objectifs TECV- AGEC*** » : avec un point zéro 2010, définit l'évolution de la productionet de la gestion des déchets répondant aux objectifs de prévention et de valorisation de la loi Transition Energétiqueet Croissance Verte (TECV) complétée en 2022 par les dispositions de la Loi Anti-gaspillage et économie circulaire (AGEC)., pour 2020, ce scénario est amplifié des objectifs du PRPGD aux horizons 2025 (6 ans) et 2031 (12 ans).

Tableau 21 : Contexte réglementaire des scénarios étudiés

Scénario « *tendanciel* »	Prolongement des tendances observées en intégrant les évolutions démographiques attendues pour les déchets ménagers et assimilés et les effets attendus de la croissance économique sur la production des déchets des activités économiques et du BTP.	
Rappel des objectifs réglementaires de la Loi TECV et la Loi AGEC du Scénario « *objectifs TECV-AGEC*» (cf. article R-541-16-I -2° Code de l'Environnement).	- DMA : Réduction de 15% d'ici 2030 par rapport à 2010 - DAE (y compris DBTP) : Réduction de 5% d'ici 2030 par unité de valeur produite par rapport à 2020 -	Gisement
	- Valorisation de 70 % des déchets du BTP en 2020 - Valorisation matière et organique de 55% des déchets non dangereux non inertes (DNDNI) en 2020 et 65% en 2025 - Valorisation sous forme matière 55% des déchets ménagers et assimilés (DMA) en 2025 et 60% en 2030 et 65% en 2035 - Extension des consignes de tri (d'ici 2022) - Mise en œuvre du tri à la source des biodéchets d'ici 2024 et du tri 5 flux (obligatoire depuis le 1er juillet 2016), puis le tri 7 flux et 8 flux - Diminution de 30% des quantités de déchets non dangereux stockés ou incinérés sans valorisation énergétique en 2020, et de 50% en 2025 par rapport à 2010.	Modes de gestion

2.1.2 Etat des lieux et hypothèses de contexte retenues

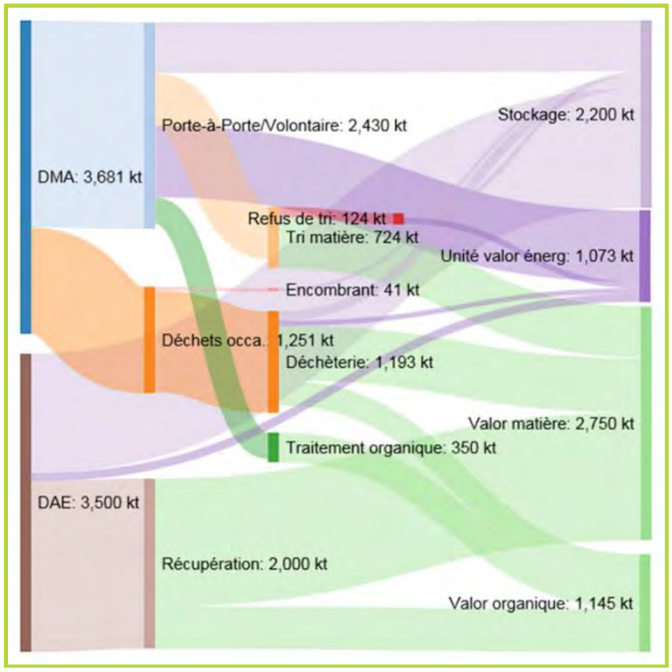
2.1.2.1 Etat des lieux simplifiés des flux de déchets régionaux

Pour identifier les efforts que présente l'application des scénarios, le graphique ci-dessous **présente l'organisation simplifiée des flux des déchets régionaux en 2015** afin d'étudier les principaux paramètres à faire évoluer sur un périmètre des Déchets Non Dangereux, hors laitier, importations et exportations et déchets du BTP. En 2015, la production représentée est de l'ordre de 7,2 millions de tonnes (soit 3,7 au titre des DMA et 3,5 au titre des DAE, hors laitiers).

Force est de constater que la région a un taux de valorisation de 54%, supérieur à l'objectif réglementaire. La part d'enfouissement est en moyenne de 30%, elle est cependant déséquilibrée entre les DMA et les DAE ; ces derniers étant en priorité mis en stockage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 31 : Production et gestion des déchets non dangereux en 2015



En 2015 ;

30 % des DND partent en stockage

Pour les DMA : 18%

Pour les DAE : 40%

54 % des DND sont recyclés ;

Pour les DMA : 52%

Pour les DAE : 56%

Nb : Les déchets du BTP, les laitiers sidérurgiques et les importations ou exportations ne sont pas pris en compte

La prospective intègre les évolutions démographiques et économiques prévisibles.

2.1.2.2 Evolutions démographiques et de la taille des ménages

Selon l'Insee, la population régionale a augmenté **de 0,9% entre 2010 et 2015**. Les projections de population réalisées par l'Insee prévoient une **croissance de 1,48 % de 2020 à 2031**, pour atteindre 6 155 171 habitants.

Tableau 22 : Evolutions démographiques

Insee	2010	2015	2020	2025	2031	2020-2031
Population en milliers	5 954	6 010	6 065	6 108	6 155	+ 90,136
Ménages en milliers	2 424	2 508	2 575	2 639	2 718	+ 143,323
Personne par ménage	2,456	2,396	2,356	2,315	2,264	-0,091
Evolution de la taille des ménages		-0,060	-0,042	-0,041	-0,050	-0,091
Impact sur DMA de l'évolution de la taille des ménages (Kg/hab.)		+ 11,0	+ 7,7	+ 7,5	+ 9,2	+ 16,7

Selon l'analyse économétrique réalisée par la Région à l'échelle départementale[33], la croissance de la population a induit une contribution à la hausse du volume des DMA de 9 kg/hab./an entre 2010 et 2015. Cette analyse met en

[33] Reprise du modèle CREDOC développé dans « Prévision à l'horizon 2023 de la production des déchets ménagers et assimilés dans le secteur sud-est du territoire du SYCTOM », juillet 2009. Les variables testées dans le modèle sont l'évolution de la population,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

évidence l'importance de la taille des ménages dans la production des déchets. Une **réduction de la taille moyenne des ménages** de 0,1 personne se traduit par une augmentation de la production de déchets par habitant et par an de 19 kg.

Ainsi, la réduction de la taille moyenne des ménages de 0,06 personne sur 5 ans (2010-2015) a induit une hausse de 11 kg/hab./an de la production de déchets. Cette tendance se poursuivra à horizon 2031 ; la baisse de la taille de ménage entrainera une production supplémentaire de 16,7 kg

2.1.2.3 Evolution des logements par type

Pour estimer les actions de prévention en compostage, il convient d'identifier la répartition entre logements collectifs et logements individuels. Le parc de logements recensé en 2014 s'élève à 2,795 millions de logements. Sur les Hauts-de-France, ce parc de logements se décompose entre 71,2% de maisons individuelles et 27,9% de collectif. Entre 2009 et 2014, la part des logements collectifs a augmenté de 1,1 point. La répartition entre habitat collectif et habitat individuel ne devrait pas connaître d'évolution significative, même si les nouveaux logements se feront vraisemblablement majoritairement en individuel.

2.1.2.4 Les hypothèses d'évolutions économiques

Dans le cadre du suivi de la conjoncture, l'OCDE publie des prévisions de croissance à deux ans pour la France. Cette croissance est estimée à 1,8% pour l'année 2018 et 1,7% en 2019[34]. En parallèle de ces estimations conjoncturelles, des projections de plus long terme ont été réalisées par l'OCDE pour les différents pays membres en 2014. Pour la France, ces projections représentent une croissance moyenne de 2,4 % jusqu'à 2030 correspondant ainsi à un scénario plus optimiste[35]. A l'échelle des Hauts-de-France, la croissance moyenne au cours de la période 2010-2014 a été de 1,4% contre 1,6% à l'échelle nationale. **Les hypothèses de projections économiques retenues** pour la projection relative aux DAE dans la suite du document mettent en valeur un maintien de cette croissance de 1,4% et un scénario de croissance moyenne à 2,4% correspondant à une vision de rattrapage économique de la région cohérente avec les perspectives de croissance de long terme.

Sur la période 2004-2015, le ratio production de déchets sur valeur ajouté a tout d'abord baissé entre 2004 et 2008 laissant entrevoir un découplage entre croissance et déchets. Après la crise, la période 2010-2014 s'est à l'inverse traduite par une progression de ce ratio de 0,3%. Ainsi, la production de déchets a augmenté de 1,8% par an entre 2010 et 2014 tandis que la croissance économique régionale hors construction était en moyenne de 1,4% par an[36].

la taille des ménages, le niveau de revenu et la densité d'emplois par départements. Seuls les deux premiers facteurs ont été retenus dans la projection du fait de leur significativité.

[34] Perspectives économiques de l'OCDE, Volume 2017, OECD, novembre 2017

[35] OCDE – « Prévisions du PIB à long terme », Tendance du produit intérieur brut (PIB), y compris prévisions de référence à long terme (jusqu'en 2060), en termes réels. Les prévisions sont établies sur la base d'une évaluation de la situation économique dans chaque pays et du climat de l'économie mondiale, en ayant recours à des analyses reposant sur des modèles et à des avis d'experts.

[36] Le croisement entre l'évolution des déchets et l'évolution de l'activité économique par secteur montre un premier niveau de découplage pour les activités tertiaires. Ainsi, la production de déchets du secteur tertiaire s'est réduite en moyenne de 2,1% par an sur la période 2004-2015 tandis que la croissance économique du secteur a été de 2,2%. Toutefois, ce découplage n'est pas observé dans l'industrie où la production de déchets a augmenté alors que le chiffre d'affaire de l'industrie a diminué. Cette croissance est en partie liée à une croissance de la gestion des déchets dont une partie des déchets finaux ont été transférés du tertiaire vers ce secteur. Ces transferts incitent à une analyse globale de ce découplage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.2 Scénario tendanciel

2.2.1 Evolution tendancielle des DMA

Entre 2020 et 2031, la taille moyenne des ménages devrait, d'après les données de l'Insee, diminuer de 0,091 personne par ménage, contribuant à augmenter de 16,7 kg/hab./an la production de déchets, et se traduisant par une augmentation tendancielle de 103 KT dont 51 KT dues à l'accroissement de la population.

Tableau 23 : Scénario tendanciel DMA

DMA	2010	2015	2020	2025	2031
Scénario « tendanciel » (kT)	3 785	3 629	3 407	3 476	3 560
Ratio de production (Kg/hab.)	636	604	562	569	578

2.2.2 Evolution tendancielle des DAE

A croissance équivalente, une projection de la tendance 2010-2014 engendrerait une hausse de 11% de la production de déchets d'activité économique en 2025 et de 23% en 2031, soit 0,6 millions de tonnes de supplémentaires en 2025 et 1,3 millions de tonnes en 2031.

Tableau 24 : Evolution tendancielle des DAE

DAE	2010	2015	2020	2025	2031
Scénario « tendanciel » (kT)	nc	6 381	6 708	7 051	7 734
Dont DAEndni hors coproduits et hors boues	2867	3 081	3 708	4 051	4 734

2.2.3 Evolution tendancielle des Déchets BTP

Le scénario « tendanciel » est construit à partir d'indicateurs macro-économiques fournis par Eurostat et l'Insee. L'analyse comparée de l'évolution de la production de déchets et de l'activité économique du secteur montre une variabilité importante du ratio de production de déchets par valeur ajoutée. En particulier, la période de crise économique s'est traduite par une croissance importante de ce ratio. Depuis 2010, la tendance semble plus linéaire avec une diminution progressive de ce ratio. En effet, ce ratio a baissé de 1,66 % par an au cours des dernières années.

L'estimation de la production tendancielle de déchets du secteur repose sur un maintien de la tendance d'évolution de ce ratio et sur une estimation de l'activité économique du secteur entre 2018 et 2030. Cette estimation tendancielle est réalisée hors très grands travaux qui font l'objet d'une estimation particulière. Le secteur de la construction regroupe deux grands secteurs : le secteur du bâtiment et celui des travaux publics, qui représentent au total 85 % de la production de déchets.

En prenant en compte, la tendance d'évolution du ratio déchets sur activité économique, une hypothèse de croissance moyenne de 2 % du secteur de la construction entre 2018 et 2030 se traduirait par une augmentation de 5 % de la production de déchets en 2030, soit 1 millions de tonnes supplémentaires.

Tableau 25 : Evolution tendancielle des Déchets du BTP

BTP	2010	2015	2020	2025	2031
Scénario «*tendanciel*» (kT)	nc	20 446	20 761	21 080	21 469

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.3 Scénario « objectifs TECV- AGEC»

2.3.1 Conditions d'élaboration du scénario « objectifs TECV- AGEC »

A partir d'une année de référence 2010, le scénario « *objectifs TECV- AGEC* », définit l'évolution de la production et de la gestion des déchets répondant aux objectifs de prévention et de valorisation de la loi Transition Energétique etCroissance Verte (TECV) et de la loi anti-gaspillage pour une croissance verte (LAGEC), amplifié des objectifs du PRPGD aux horizons 2025 **(6 ans)** et 2031 **(12 ans) tantpour la prévention que la valorisation.**

2.3.2 Déchets ménagers et assimilés

2.3.2.1 Evolution des gisements de DMA après intégration des objectifs de prévention

Le gisement de DMA, estimé à 3,6 millions de tonnes en 2015, est passé de 636 à 603 kg/hab./an entre 2010 et 2015 soit une baisse de 5% en 5 ans. Depuis 2010 les actions de prévention compensent la hausse de la population et la baisse de la taille moyenne des ménages.

Tableau 26 : Analyse des effets sur les DMA de 2010 à 2015

2010-2015	Evolution globale observée	Effet accrois. Pop. (1,4%)	Effet taille ménages (-0,06)	Effet prévention
kg/hab./an	-32	6	11	-49
%	-5%	0,9%	1,7%	-8%

En 2019, les DMA ont atteint un ratio de 602 kg/hab. La réduction envisagée initialement selon le rythme observé dans le tableau ci-dessus ne peut être tenu, à savoir l'atteinte en 2020 d'une production de 3 407 K tonnes (562 kg/hab) en 2020. Cette trajectoire intermédiaire en 2020 est actualisée pour tenir compte de l'évolution entre 2015 et 2019 à savoir pour 2020 un ratio à 596 kg/hab soit 3,613 millions de tonnes de DMA.

Cette réhausse permet de tenir compte de la réalité des évolutions constatées sans compromettre les objectifs réglementaires visés à 2030. Dans le prolongement des échéances, à horizons 2031, le scénario « objectifs TECV-AGEC », vise à réduire la production de DMA à 3 327 K tonnes (541 kg/hab).

Tableau 27 : Scénario TECV- AGEC pour les DMA

DMA	2010	2015	2020	2025	2031
Scénario TECV-AGEC (KT)	3 785	3 629	3 613	3 448	3 327
Ratio de production (Kg/hab.)	636	604	596	564	541

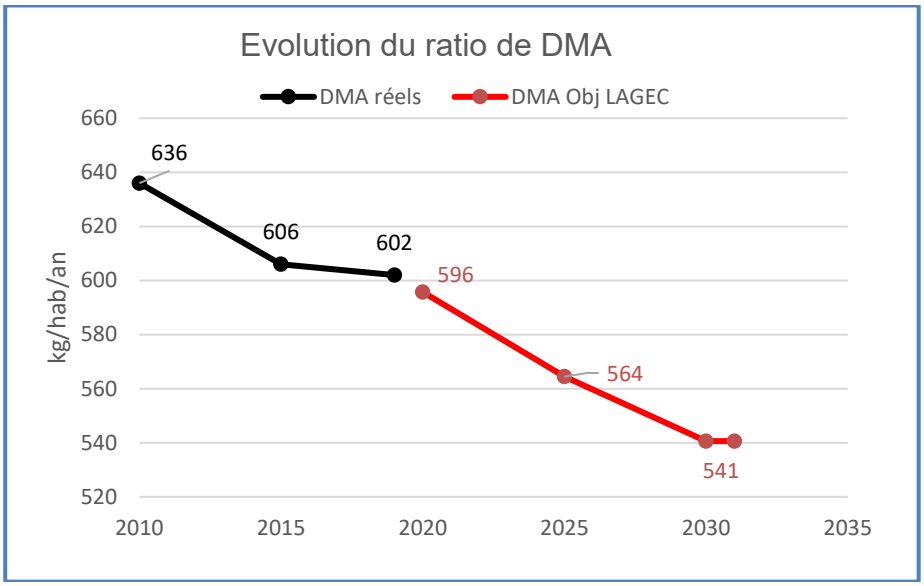
Les indicateurs et études aujourd'hui mobilisables, ne permettent pas de mesurer précisément l'impact de chaque action de prévention à l'échelle régionale. Néanmoins toutes les actions identifiées dans le tableau ci-dessous sont des leviersde la prévention.

A l'échelle régionale, l'étude des actions de prévention « mesurables », en termes de « réduction à la source », « réduction autour l'achat » et « l'évitement de l'abandon » confirme la faisabilité de la trajectoire à 6 et 12 ans. En effet, la somme des seules actions mesurables permettrait de réduire entre 130 000 tonnes et 240 000 tonnes la production de DMA.
Deux grandes mesures représentent 60% des effets calculés : la **lutte contre le gaspillage alimentaire** (30kg/h./an dont 10 emballés) et le développement du **compostage généralisé** à « *tous les étages* » à la fois pour lesdéchets de cuisine, les déchets verts, dans les maisons individuelles, les immeubles collectifs, en proximité et dans les

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

établissements. Pour le compostage individuel, l'atteinte du gisement repose sur l'hypothèse que 50% des ménages bénéficieront d'un équipement chez eux, ou en proximité en 2030.

Figure 32 : Scénarii tendanciel et « objectifs TECV- AGEC »pour les DMA (Milliers de tonnes)



Source : Région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 29 : Impacts des actions de prévention sur les DMA en 2031

Actions de prévention				Mini		Maxi		Résultats Hauts de France (pop. + 2,1%)		Sources
		Gisement d'évitement kg/hab./an	Taux d'efficacité	Pop. ménage, logement %	Potentiel réduction kg/hab./an	Pop. ménage, logement %	Potentiel réduction kg/hab./an	Mini	Maxi	
Réduction à la source	Réduction du poids des emballages									CITEO
	"Stop pub"	13,6	0,9	10%	1,2	30%	3,7	7 525	22 575	ADEME 2016 Evaluation des gisements d'évitement
	Promotion de l'eau du robinet	4	1	10%	0,4	15%	0,6	2 459	3 689	ADEME Etude Château Thierry
	Promotion de produits peu générateurs d'emballages	8,5	1	20%	1,7	30%	2,6	10 451	15 677	ADEME Etude Château Thierry
	Réduction des sacs à usage unique	2	1	20%	0,4	30%	0,6	Effets de substitution négatifs		ADEME 2016 Evaluation des gisements d'évitement
	Consigne et réemploi des bouteilles en verre	28			nc		nc	nc	nc	ADEME 2016 Evaluation des gisements d'évitement
	Vente en vrac	2,4			nc		nc	nc	nc	ADEME 2016 Evaluation des gisements d'évitement
	Recours aux couches lavables	9,4			124 - 210 à 299 kg/enfant/an pour 10% à 20% des familles avec des enfants de - de 2,5 ans			nc	nc	ADEME 2016 Evaluation des gisements d'évitement
Réduction autour de l'achat	Gaspillage alimentaire	30 (dont 10 kg emballés)			7		10	43 034	61 478	ADEME - AMORCE
	Compostage domestique et de proximité	80	80%	16%	10,24	50%	32	23 607	73 773	ADEME AMORCE SYMEVAD
	Compostage partagé	74,9	67%	23%	11,5	50%	25	1 767	3 842	ADEME AMORCE (ref. Rennes)
	Compostage autonome en établissement				nc			nc	nc	Ateliers 11/17
	Gaspillage alimentaire rest coll.	167g/perso./repas		référence	-10%	Limite haute	-33%	nc	nc	ADEME - Girus 2016 Evaluation des gisements (p 31)
	Réduction des papiers d'impression dans le tertiaire	62,4	1	20%	12,5	40%	25	21 275	42 551	ADEME - Girus 2016 Evaluation des gisements (p46)
Evitement de l'abandon	Réemploi TLC	9,2		Ratio de réemploi : de 55,7% des tonnes collectées à 60,9% du gisement trié				12 378	13 615	ADEME - Girus 2016 Evaluation des gisements (p35)
	Réemploi mobilier	26		1,3				5 200	5 720	ADEME - Girus 2016 Evaluation des gisements (p39)
	Réemploi EEE	20,4		1,6% des tonnages collectés				842	926	ADEME - Girus 2016 Evaluation des gisements (p39)
Réduction à la source								20 435	41 940	
Réduction autour de l'achat								89 685	181 644	
Évitement de l'abandon								18 420	20 262	
Total des effets de prévention								128 540	243 846	

2.3.2.2 *Evolution des modes de gestion DMA*

Intégration des objectifs en termes de valorisation matière

En 2015, la région valorise 185 kg/hab./an de DMA, représentant un taux de valorisation de 30% des déchets non organiques.

Pour les emballages ménagers, le ratio pour la collecte sélective est de 55 kg/hab./an (19,3 d'emballages légers et 34,8 de verre) pour une quantité moyenne au plan national de 46,5 kg/hab./an.

Pour le scénario « objectif TECV-AGEC », la priorité retenue est de développer les collectes séparées à la source pour assurerune valorisation maximale, répondant aux exigences réglementaires et passer à un taux de recyclage de 40% en 2031,soit 226 kg/hab./an :

- ***Pour les flux d'emballages ménagers*** : il s'agit d'accentuer le recyclage des déchets d'emballages, dont les flux de collecte devraient augmenter en moyenne de 4 à 5 kg/hab./an (dont 50% relatif aux plastiques en 2022 - *source Citéo*) avec l'extension des consignes de tri, pour passer à près de 60 kg/hab./an.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 30 : Evolution du ratio de collecte des emballages ménagers en région

	2015	2020	2025	2031
Taux de collecte	55 kg/hab./an	57 kg/hab./an	60 kg/hab./an	62 kg/hab./an

- ***Pour le flux des DEEE :*** l'objectif est de passer d'un taux de collecte des DEEE de 49% soit 10 kg/hab en 2016à 85%, soit 18 kg/hab. en 2024.[37]

Intégration des objectifs en termes de *valorisation organique*

En 2010, les biodéchets représentent 94 kg/hab./an avec un taux de valorisation de 15%. Ce taux est passé à 18% en2015.

Les objectifs du scénario « ***objectifs TECV- AGEC »*** visent à éviter qu'un objectif de collecte des biodéchets trop ambitieux ne conduisent à privilégier la collecte organisée des déchets végétaux au détriment de la prévention (compostage individuel, de proximité…). Les objectifs sont donc à la fois :

- D'augmenter le taux de captage de la fraction organique des ordures ménagères résiduelles (FFOM) de18% en 2015 à 25% en 2031 ;
- De stabiliser la collecte des biodéchets autour de 110 kg/hab./an à horizon 2025 (107 en 2015) ;
- De faire progresser le taux de valorisation des biodéchets des ménages de 16% en 2015 à 20% en 2031.

Impact sur la valorisation énergétique

La Loi AGEC intègre un nouvel objectif de valorisation énergétique de l'ordre de 70% pour tous les DNDNI ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière ou organique. Les DMA font partis des DNDNI, cela représente 690 000 tonnes à orienter vers la valorisation énergétique en 2025 et 610 000 tonnes en 2031.

Les capacités des CVE sont de 1,28 Mtonnes et couvrent les besoins pour les DMA à minima pour atteindre l'objectif réglementaire.

Impact sur l'élimination

En 2015, il est constaté une réduction de 300 000 tonnes des DMA admis en décharge, soit une réduction 30% par rapport à 2010. Cette tendance pour les DMA est en cohérence avec les objectifs réglementaires de réduction des capacités annuelles régionales de stockage des DNDNI.La Loi AGEC introduit un nouvel objectif de limite d'enfouissement pour les DMA (tous flux confondus) à 10% (en masse) à horizon 2035. En appliquant cet objectif à 2031, la limite maximale pour le stockage des DMA est de 65 kg/hab soit 400 000 tonnes.

A noter que si les objectifs de valorisation matière et énergétique présentés ci-avant sont respectés les besoins en stockage seraient inférieurs aux limites réglementaires et de l'ordre de 265 000 tonnes à horizon 2031.

[37] En 2015, la part de collecte des DEEE par les collectivités s'élève à 60%, 40% par les distributeurs et les acteurs de l'ESS.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.3.3 Focus sur les biodéchets

Pour un gisement des biodéchets estimé à 2 millions de tonnes en 2013, en prenant en compte les objectifs de lutte contre le gaspillage alimentaire et de compostage, la généralisation du tri à la source des biodéchets en 2024 se traduira par une augmentation significative des tonnages de biodéchets collectés sur le territoire régional, qui devraitpasser de 1 095 KT à 1676 KT entre 2015 et 2031.

Tableau 31 : Quantité de biodéchets collectés

Années	2010	2015	2020	2025	2031
Biodéchets issus des ménages (kT)	559	604	592	558	553
Biodéchets des professionnels (kT)	non connu	500	716	950	1050
Total (kT)	non connu	1 104	1 308	1 508	1 603

2.3.4 Déchets d'activités économiques - hors BTP

La production de déchets d'activités économiques hors construction est estimée à 6,3 millions de tonnes[38] en 2015. L'industrie représente le principal producteur avec 5,1 millions de tonnes, dont 3,3 millions pour le seul secteur de la sidérurgie. Les déchets des secteurs tertiaire et agricole représentent 1,2 millions de tonnes.

2.3.4.1 Evolution des gisements DAE intégrant les objectifs de prévention

Le scénario « *objectifs TECV- AGEC»* vise le découplage entre production de déchets et croissance de l'activité. Il s'agit donc de stabiliser la production des déchets tout en permettant une croissance économique.

Pour mesurer l'effort que représente cette stabilisation, une analyse du découplage entre la croissance économique etla production de déchets a été réalisée à l'échelle des Hauts-de-France sur la base d'une estimation des tendances passées à partir des données nationales et du poids des secteurs d'activité[39].

L'écart entre ce scénario tendanciel et la stabilisation du niveau actuel de production de déchets met en valeur la nécessité d'accroître la prévention pour réduire en moyenne de 0,1 million de tonnes par an la production de déchets par rapport à la tendance. L'objectif du scénario « *objectifs TECV- PRPGD»* pour une stabilisation de la production desdéchets des activités économiques est donc de réduire de 700 000 tonnes en 2025 et de 1,4 millions de tonnes en 2031par rapport au scénario tendanciel.

Pour les déchets non dangereux et non inertes des activités économiques (hors BTP), en prenant en compte les actionsde prévention, la production attendue de déchets non dangereux des activités économiques est stabilisée à 6 300 000tonnes d'ici à 2031.

Tableau 32 : Scénario "TECV AGEC" pour les DAE

Années	2010	2015	2020	2025	2031
k tonnes	non connu	6 300	6 300	6 300	6 300
Dont DAE hors coproduits		3 081	3 081	3 081	3 081

Par ailleurs, une croissance économique plus forte pourrait avoir un impact conséquent sur la production de déchets d'activités économiques. Ainsi, une croissance de l'activité économique d'un point supérieur à la croissance actuelle avec une structure sectorielle équivalente se traduirait **par un effort de 400.000 tonnes supplémentaires à l'horizon 2025**[40].

[38] Sources : GEREP 2015 et CCI Toulouse

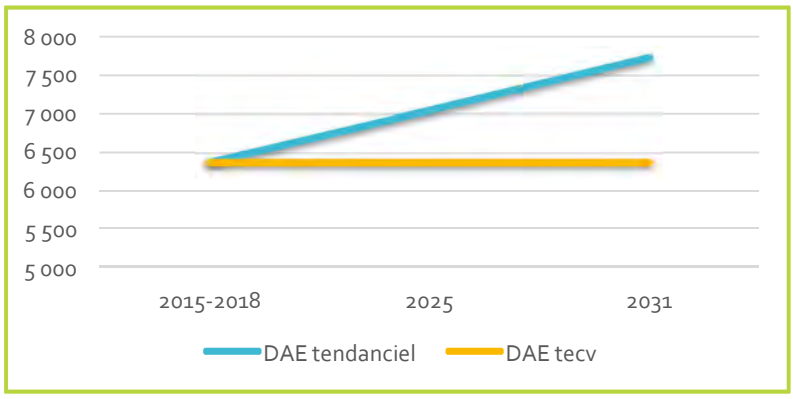
[39] Eurostat - ADEME

[40] La production de déchets d'activité économique est également fortement liée à la structure sectorielle : une accentuation de la tertiarisation

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

de l'économie ou un positionnement industriel sur des industries à plus fortes valeurs ajoutées contribuerait à diminuer la production de déchets d'activité économique.

Figure 33 : Scénarii tendanciel et objectifs TECV- AGEC pour les DAE (Milliers de tonnes)



Source : Région Hauts-de-France

Adéquation des projections du scénario TECV-AGEC avec l'objectif de réduction de LAGEC

La loi AGEC introduit un objectif chiffré de réduction des DAE de 5% par unité de valeur produite entre 2030 et 2010.

Pour vérifier si les trajectoires du scénario TECV-AGEC respectent l'objectif en vigueur la méthodologie et les hypothèses suivantes ont été prises :

- **Périmètre des DAE** pris en compte identique à celui utilisé pour les projections DAEndni hors BTP et hors boues. Les coproduits sont jugés stables car leur gestion est maîtrisée in situ. Les projections suivantes sont réalisées hors BTP hors boues et coproduits.
- **Indicateur retenu pour l'unité de valeur produite** : La valeur ajoutée est l'indicateur retenu pour calculer l'objectif de réduction sur les DAE. Elle est donnée par l'INSEE jusqu'en 2020, par extrapolation pour 2019, 2025, 2030 et 2031 sur la base de l'évolution constatée entre 2015 et 2020.

Les valeurs pour la région HDF sont les suivantes :

2010	2015	2025	2030	2031
130 537	140 267	147 741	151 478	152 225
INSEE	INSEE	Extrapolation à partir de l'évolution 2015-2020 (+747 M€/an)		

Méthode et hypothèses

- L'objectif s'applique entre 2010 et 2030. Le PRPGD ne disposait pas de la valeur de gisement de DAE pour 2010.
- La valeur ajoutée pour 2010 est une donnée connue (source INSEE).
- Pour estimer le tonnage 2010, le même ratio t/M€ que 2015 a été appliqué, considérant que 2010 et 2015 sont similaires en termes d'évolution de PIB (respectivement +1,5% [1]et +1,3% [2]de progression en moyenne annuelle) et n'ont pas connu de crises économiques particulières.
- En 2030, l'objectif réglementaire s'applique (-5% par rapport à 22,0t/M€).
- En 2031, stabilisation de l'objectif réglementaire.

[1] https://www.insee.fr/fr/statistiques/1280978

[2] https://www.insee.fr/fr/statistiques/2121563#:~:text=Les%20comptes%20de%20la%20Nation%20en%202015Le%20PIB%20et,acc%C3%A9l%C3%A8rent%2C%20l'investissement%20se%20redresse&text=En%202015%2C%20la%20croissance%20de,0%2C6%20%25%20en%202014.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- En 2025, lissage par rapport à l'évolution prévue entre 2019 et 2030.

En tenant compte de ces hypothèses, les valeurs seraient les suivantes :

	2010	2015	2025	2030	2031
Valeur produite = Valeur ajoutée (M€)	130 537	140 267	147 741	151 478	152 225
Par unité de valeur produite (t/ M€)	22,0	22,0	21,2	20,9	20,9
Tonnages DAEndni produits (Mt) hors BTP, hors boues et hors coproduits et projeté en considérant l'objectif réglementaire	2,867	3,081	3,088	3,169	3,184

Les projections du scénario « TECV-AGEC » PRPGD sont plus ambitieuses que l'objectif fixé par LAGEC.

	2025	2030	2031
DAE projetés (plan) hors coproduits, hors boues	3 081 000 t	3 081 000 t	3 081 000 t
DAE (obj fictif LAGEC)	3 088 000 t	3 169 000 t	3 184 000 t

Les projections du scénarios « TECV-AGEC » entrainent une réduction de 8% de DAE par unité de valeur produite d'ici 2031 et dépassent l'objectif réglementaire AGEC fixé à 5%.

2.3.4.2 Evolution des modes de gestion DAE

2.3.4.3 La valorisation matière et organique

La priorité retenue est de développer le tri pour assurer une valorisation matière et organique maximale, afin d'atteindre les objectifs réglementaires tant en valorisation qu'en stockage.

En 2015, hors laitiers, 2 millions de tonnes sont valorisées, soit 56% du gisement. La région a donc dès à présent atteintles objectifs de 2020[41].

Au regard des attendus réglementaires à l'horizon 2031, l'objectif, hors laitiers, est de valoriser 2,35 millions de tonnes à l'horizon 2020, 2,60 millions de tonnes en 2025 et 2,67 millions de tonnes en 2031.

Cet objectif ne peut être qu'encouragé par la mise en place de nouveaux leviers prévus par la loi, qui n'ont pas encore produit tous leurs effets, comme la mise en place du tri 5 flux, puis 7 et 8 flux, le tri à la source pour les biodéchets, la mise en place des déchèteries pour les professionnels, la reprise des déchets de la construction par les distributeurs ...

La valorisation énergétique

Les DAE sont concernés par l'objectif AGEC de 70% de valorisation énergétique pour les DNDNI ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière ou organique, cela représente 980 000 tonnes en 2025 pour les DAEndni hors coproduits et 923 0000 tonnes en 2031.Afin de limiter le stockage, de plus en plus contraint, la mise en place de solutions innovantes en matière de valorisation énergétique, comme les CSR, la pyrogazéification, seront nécessaires pour valoriser, à terme, de l'ordre de 480 KT. KT en complément des CVE. L'accueil de DAE dans les CVE concernent des DAE résiduels respectant la hiérarchie des modes de traitement. Les DMA ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière ou organique restent prioritaires dans les CVE par rapport aux DAE.

Impacts sur le stockage

A noter que si les objectifs de valorisation matière et énergétique présentés ci-avant sont respectés les besoins en stockage seraient inférieurs aux limites réglementaires et de l'ordre de 701 000 tonnes à horizon 2031. Les ambitions

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

du plan sont plus importantes. Le plan s'oriente vers une réduction significative des capacités de stockage tout en veillant à disposer de capacités suffisantes et équilibrées sur les territoires, notamment durant les phases transitoires de montée en puissance de la valorisation matière, organique et énergétique.

Tableau xx : Traitement des tonnages DNDNI résiduels (ne pouvant pas être valorisés en matière)

Tonnages des DNDNI	2025	2031
Tonnages de déchets résiduels (ne pouvant pas être valorisés)	**2 516 910**	**2479 810**
Tonnages orientés vers la valorisation énergétique	1 761 837	1 636 674
Tonnages orientés vers le stockage	755 013	701 431
% par rapport au tonnage stocké en 2010 (2,439Mt*) avec la mise en application de LAGEC sur VE	**- 69%**	**- 71%**
Objectif LTECV (capacités)	- 50%	
Objectif LAGEC DMA (tonnages)		10% en 2035

2.3.5 Déchets issus du BTP

Le secteur du BTP représente le principal producteur de déchets en masse sur le territoire régional. La production de ce secteur est en effet estimée à près de 20 millions de tonnes en Hauts-de-France en 2015.

L'objectif fixé est le découplage entre la production de déchets et la croissance de l'activité du secteur. Il s'agit donc de stabiliser la production des déchets tout en permettant un développement du secteur.

La prospective est réalisée en deux temps : dans un premier temps une prospective globale sans prise en compte des grands chantiers, puis, dans un deuxième temps l'analyse des impacts en termes de déchets des grands chantiers.

2.3.5.1 Evolution des gisements des déchets du BTP intégrant les objectifs sur la prévention

Pour les déchets du BTP (hors grands chantiers), le PRPGD fixe un objectif de stabilisation de la production des déchets d'ici à 2031.

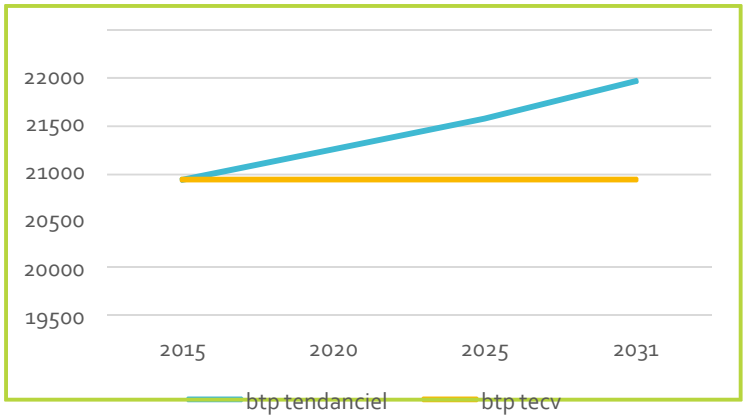
Tableau 33 : Effet de la prévention sur l'évolution des déchets du BTP

Années	2010	2015	2020	2025	2031
Production de déchets non inertes du BTP (kT)	non connu	1 160	1 160	1 160	1 160
Production de déchets inertes du BTP (kT)	non connu	19 286	19 286	19 286	19 286

[41] Au total, laitiers compris, 4,7 millions de tonnes sont valorisées, soit 75% du gisement.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 34 : Scénario tendanciel et objectifs TECV- AGEC pour les déchets du BTP hors grands chantiers (k de tonnes)



Source : Région Hauts-de-France

Comme pour les DAE, les déchets du BTP sont visés par l'objectif de réduction de 5% par unité de valeur produite entre 2010 et 2030. La même méthodologie a été employée pour vérifier l'adéquation des trajectoires du scénarios TECV-AGEC avec l'atteinte de l'objectif AGEC. La projection basée sur un découplage est plus ambitieuse que l'objectif réglementaire puisque 8% de réduction sont attendues sur la période 2010 -2031.

2.3.5.2 Evolution des modes de gestion des déchets du BTP

Tableau 34 : Evolution des modes de gestion des déchets du BTP

Années	2010	2015	2020	2025	2031
Taux de valorisation	non connu	54%	70%	72%	75%
Quantités valorisées (kT)	non connu	11 041	14 313	14 721	15 335
Quantités éliminées en stockage (kT)	non connu	9 405	6 134	5 725	5 112

Les excédents inertes n'ayant pas été réemployés, réutilisés ou recyclés seront envoyés en élimination vers les Installations de Stockage des Déchets Inertes.

2.3.5.3 Impact des grands chantiers

Au moment de la rédaction du PRPGD, seule la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE) a été en mesure de fournir un échéancier des quantités annuelles prévisionnelles des déchets produits sur la période du PRPGD. Les autres grands chantiers ont communiqué des quantités globales des déchets ainsi que les exutoires envisagés pour ce qui concerne Magéo.

✓ *Le Canal Seine Nord*

Le projet de canal Seine-Nord Europe prévoit la réalisation d'un canal à grand gabarit, long d'environ 100 km, entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai).

Les volumes prévisionnels de déchets sont évalués à 12,5 millions de tonnes (dont 86% de terres inertes). La part de déchets recyclables est estimée selon la SCSNE à 85%. A ce jour, les exutoires sont en cours d'identification.

Tableau 35 : Quantités prévisionnelles des déchets produits par le Canal Seine Nord

Type de déchets /années	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Déchets inertes recyclables	540	1 080	13 570	12 370	24 645	24 645	24 645	519	102 014
Déchets inertes non recyclables	0	0	11 685	11 685	12 127	12 127	12 127	0	59 750
Terres inertes à évacuer	0	0	300 000	1 000 000	1 000 000	2 013 333	2 013 333	1 713 334	8 040 000
Terres non inertes à évacuer	0	0	0	250 000	250 000	303 333	303 333	53 334	1 160 000
Déchets non inertes non dangereux	0	0	0	0	0	25 000	25 000	0	50 000
Déchets dangereux	9	19	9	20 000	20 000	20 000	0	0	60 038
Total déchets prévisionnels	**549**	**1 099**	**325 264**	**1 294 055**	**1 306 772**	**2 398 438**	**2 378 438**	**1 767 187**	**9 471 802**

Source : SCSNE (2018)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Ainsi, on peut estimer que la production de déchets issus des grands travaux viendrait accroitre la production actuelle du BTP dans les dix prochaines années. Toutefois, 70% devront trouver une source de valorisation.

✓ *La Société du Grand Paris (SGP)*

Le projet de la SGP consiste en la construction de 200 kms de lignes de métro et de 68 nouvelles gares. La production de déblais est évaluée à 45 millions de tonnes sur les 10 prochaines années.

La SGP a référencé 285 exutoires susceptibles d'accueillir ces déchets, répartis sur l'Ile-de-France (pour presque la moitié des sites), les régions limitrophes (dont 19 pour la région Hauts-de-France) et la Belgique. La SGP est très attachée à la gestion des déchets produits, et a fixé deux objectifs : 70% minimum de taux de valorisation et 30% au moins de transport par voie d'eau et ferrée.

La production de déchets par les travaux de la société des Grands Paris est évaluée à 45 Mt sur 10 ans.

Tableau 36 : Production de déchets des travaux de la Société du Grand Paris

	Déchets Dangereux	Déchets Non Dangereux	Déchets Inertes
Total des déchets produits (45 MT)	0,9 MT	26,1 MT	18 MT
Valorisation 70% soit 30, 9 MT		18,3 MT	12,6 MT
Elimination 30% soit 14,1 MT	0,9 MT	7,8 MT	5,4 MT
Production annuelle (hyp :10 ans)			
Valorisation 70% soit 30,9 MT		1,83 MT	1,26 MT
Elimination 30% soit 14,1 MT	0,09 MT	0,78 MT	0,54 MT

En 2017, **1% des déchets produits** par la Société du Grand Paris sont orientés **vers des exutoires situés en Hauts-de- France.** Sur la base d'une hypothèse haute de 5% (qui reste un exercice théorique), les tonnages valorisés ou éliminés en Hauts de France pourraient être les suivants :

Tableau 37 : Estimation de la production annuelle des déchets du Grand Paris réceptionnés en région 2018 - 2028

	Déchets Dangereux	Déchets Non Dangereux	Déchets Inertes
Valorisation 154 500 t		91 500 t	63 000 t
Elimination 70 500t t	4 500 t	39 000 t	27 000 t
Total 235 000 t	4 500 t	130 500 t	100 000 t

✓ *Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO)*

Le projet de mise au gabarit européen de l'Oise s'inscrit dans le cadre de la liaison Seine Escaut, au même titre que le projet de canal Seine-Nord Europe. Au débouché sud de ce canal, le projet MAGEO permettra d'améliorer la navigabilité des convois au gabarit Vb (4400 tonnes, 180 mètres de long, 11,4 mètres de large) à deux couches de conteneurs entre Compiègne et Creil (22 communes concernées par les travaux). Le début des travaux est prévu fin 2021, sous réserve d'un démarrage des études et d'une notification du marché de maîtrise d'œuvre à l'été 2018. La durée des travaux est estimée entre 4 et 6 ans.

Estimation des déchets

Les études de projet n'ayant pas encore démarré, il n'est pas possible d'établir un échéancier annuel de production des matériaux extraits dans le cadre du projet.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 38 : Volumes prévisionnels MAGEO (au stade des études Avant-Projet) :

Types de déchets	Volumes prévisionnels (en m³)	Filières	Mode de traitement	Type de transport
Terres inertes	3 385 000	Carrières	Valorisation	Routier et fluvial
Sédiments inertes	458 000	Plateforme de traitement de terres et sédiments	Valorisation	Fluvial et routier
Sédiments non inertes non dangereux	325 000	Plateforme de traitement	Valorisation	Fluvial
Sédiments non inertes dits « dangereux » au sens de la directive 12/2002	11 200	Plateforme de traitement ou/et traitement	Stockage	Fluvial

L'ensemble des déblais du projet, y compris les déblais « dangereux » au sens de la directive de décembre 2002 pourra être pris en charge par les entreprises et carriers locaux. La gestion des déblais ne nécessitera pas la création de terrains de dépôts et ne fera pas appel aux ISDD (Installation de Stockage de Déchets Dangereux).

A ces 3 projets d'envergure, il convient d'ajouter le projet de barreau ferroviaire entre Roissy et Creil pour lequel aucune donnée relative à la gestion des déchets n'est encore répertoriée à ce stade.

2.3.6 Déchets dangereux

Pour les déchets dangereux en prenant en compte les actions de prévention, la production attendue est stable.

Tableau 39 : Effets de la prévention sur la production des DD

Production de Déchets Dangereux					
Années	**2010**	**2015**	**2020**	**2025**	**2031**
k tonnes	non connu	1 129	1 129	1 129	1 129

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.4 Synthèse globale de la trajectoire pour les Hauts-de-France

2.4.1 Synthèse globale

Le tableau de synthèse ci-après présente la synthèse du scénario dit « TECV - AGEC» qui prend en compte les objectifs fixés par les lois, amplifié des objectifs du PRPGD. Afin de distinguer les objectifs réglementaires de la loi TECV et de la loi-AGEC, ceci sont en gras surlignés en jaune dans le scenario « alternatif » dit TECV-PRPGD.

Tableau 40 : Tableau de synthèse des scénarii

En milliers de tonnes			2010	2015	2020	2025	2031
Les objectifs réglementaires de la loi TECV sont donnés en gras et surlignage jaune dans le scénario alternatif dit "TECV" & PRPGD							
Prévention							
	DMA	*Tendanciel*	3 785	3 629	3 407	3 476	3 560
		Objectifs TECV & AGEC	3 785	3 629	**3613**	3448	**3 327**
	DAE (dont 2,8 MT de laitiers)	*Tendanciel*	nc	6 300	6 676	7 051	7 734
		Objectifs TECV & AGEC	nc	6 300	**6 300**	6 300	**6 300**
	BTP	*Tendanciel*	nc	20 446	20 761	21 080	21 469
		Objectifs TECV & AGEC	nc	20 446	**20 446**	20 446	**20 446**
Valorisation matière (hors laitiers)							
	DMA	*Tendanciel*	1 606	1 881	1 766	1 802	1 846
		Objectifs TECV & AGEC	1 606	1 881	**1909**	**1992**	**2 077**
	DNDNI (DMA, DAE, DBTP)	*Tendanciel*	nc	3870	3874	4028	4 288
		Objectifs TECV & AGEC	nc	3870	**4255**	**4674**	4746
	BTP	*Tendanciel*	nc	11 041	11 211	11 383	11 593
		Objectifs TECV & AGEC	nc	11 041	**14 313**	14 721	15 335
Valorisation énergétique (CVE et autres valorisations énergétiques)							
	DNDNI	*Tendanciel*	nc	1 178	1 178	1 178	1 178
		Objectifs TECV & AGEC	nc	1 178	1386	**1761**	1636
Stockage							
	DNDNI	*Tendanciel*	2 439	2 080	2 112	2 205	2 366
		Objectifs TECV & AGEC	2 439	2 080	**1 695**	**755**	701
	BTP	*Tendanciel*	nc	9 405	9 550	9 697	9 876
		Objectifs TECV & AGEC	nc	9 405	6 134	5 725	5 112

Au total les travaux de prospective affichent des objectifs qui permettent à la fois d'atteindre les objectifs (surlignage jaune) de la loi TECV e tla loi AGEC, tout en affichant des ambitions plus fortes sur la prévention des DMA (-15% en 2020) et des DAE (-8% sur la valeur produite) et sur la valorisation (DNDNI 65% en 2025 et déchets du BTP 70% en 2020) :

- pour la prévention des DMA, après 2020 la prospective du PRPGD vise le maintien de l'objectif en kg/hab/an malgré l'augmentation de la population, la baisse attendue de la taille des ménages ;
- pour la prévention des DAE et des DBTP la prospective du PRPGD vise la stabilisation afin de décorréler la croissance économique de la production des déchets et fixer des objectifs plus ambitieux que la loi AGEC
- pour la valorisation matière, la prospective du PRPGD fixe des objectifs de valorisation pour 2025 et 2031 plus ambitieux que la loi TECV ;

De plus, la valorisation énergétique met l'accent sur les nouvelles formes de valorisation (CSR …) hors CVE.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.4.2 Synthèse pour les DNDNI

Tableau 41 : Trajectoire de la gestion des DNDNI entre 2015 et 2031

DNDNI	2015		2020		2025		2031	
	Milliers tonnes	taux	Milliers tonnes	taux	Milliers tonnes	taux	Milliers tonnes	taux
Valorisation matière et organique	3870	54%	4255	58%	4674	65%	4746	67%
Valorisation énergétique	1178	17%	1386	19%	1761	25%	1636	23%
Elimination en stockage	2080	29%	1695	23%	755	11%	701	10%

Figure xx : Bilan des modes de traitement pour atteindre les objectifs sur les DNDNI

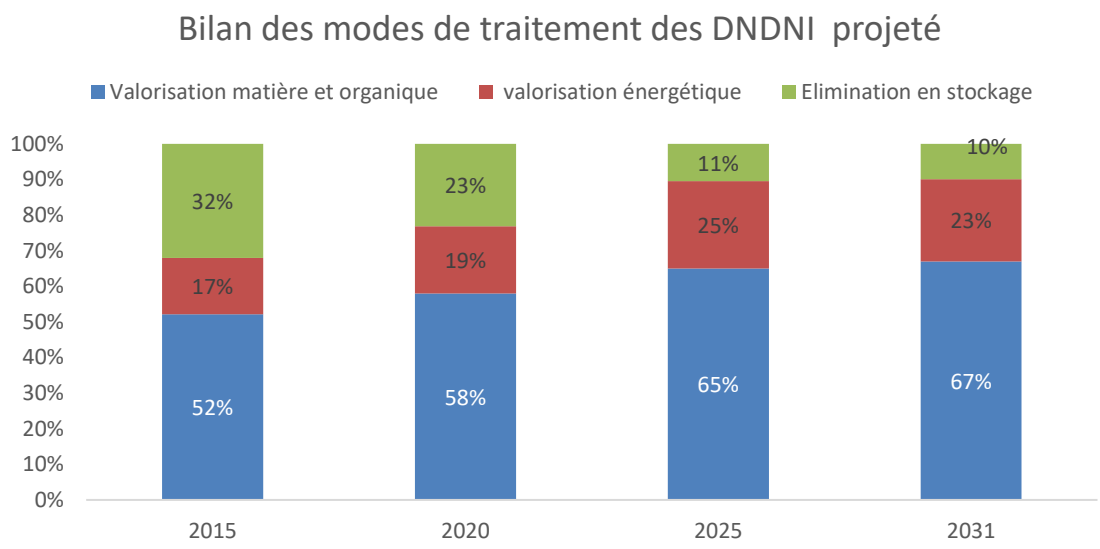


Figure xx : Schéma global des objectifs de valorisation et traitement des DNDNI en 2025

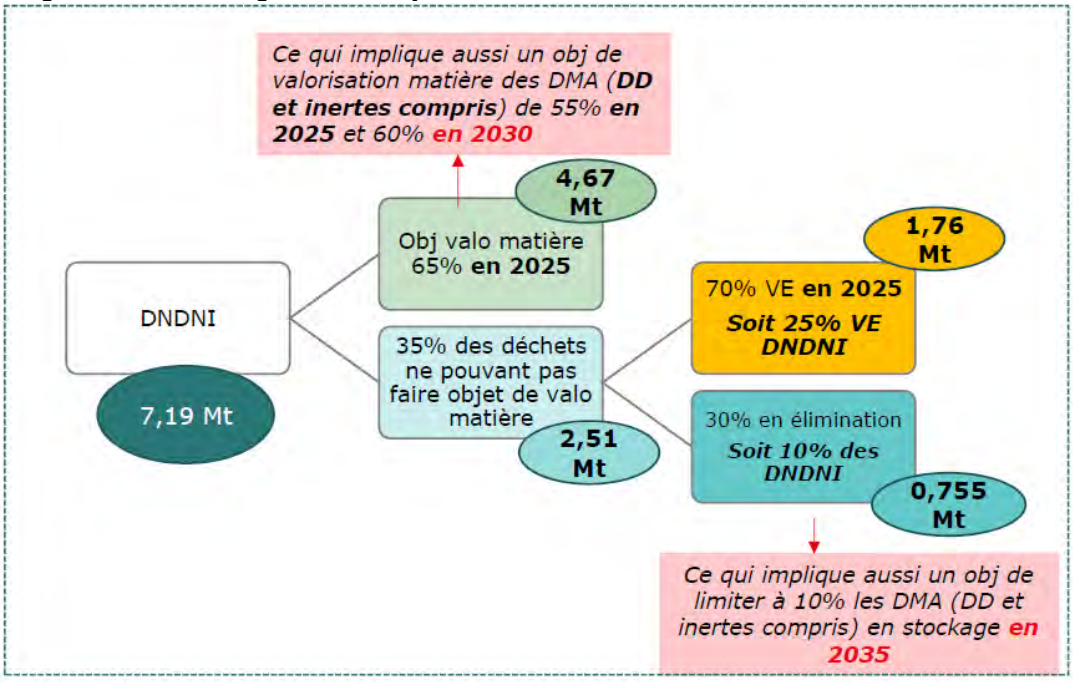
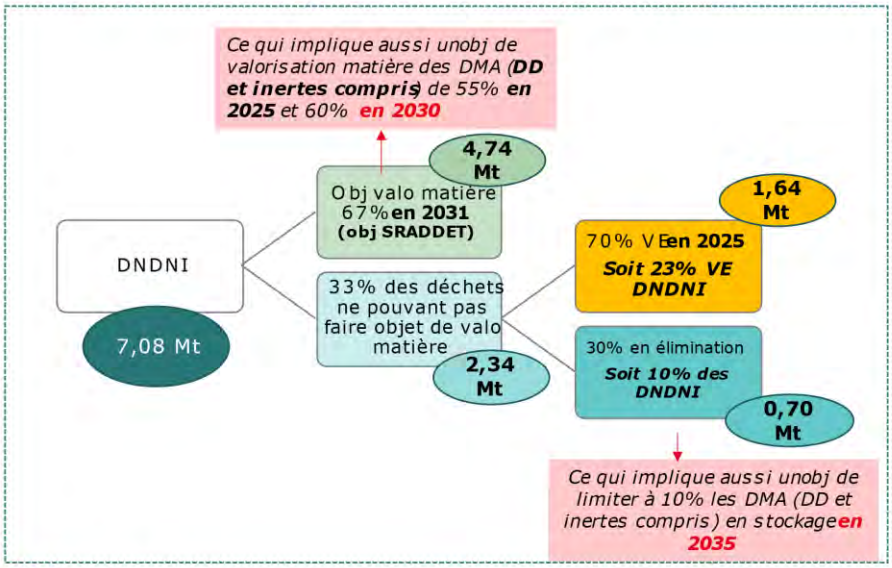


Figure xx : Schéma global des objectifs de valorisation et traitement des DNDNI en 2031

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. Actualisation des objectifs de valorisation matière et organique

Le schéma global en 2031 (Traitement des DNDNI)



Rappel de 2019, sur les 6,88 MT de DNDNI:

VM: 3,372 Mt soit **49%**

VE: 1,348 Mt soit **20%**

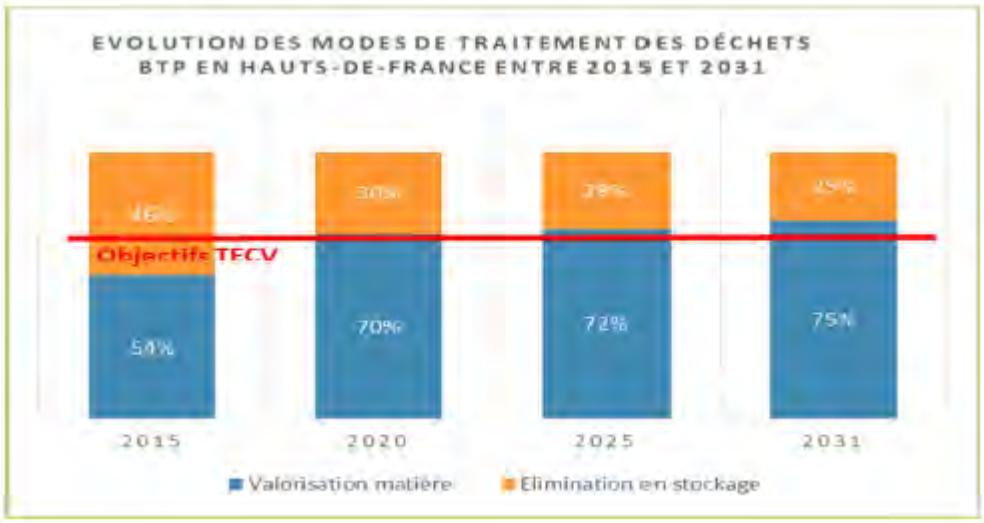
Elimination: 2,1 Mt soit **31%**

elcimaï Page 27 • 1000181 / HdF/ SRADDET COTEC/ 13/12/2022

2.4.3 Synthèse pour les déchets du BTP

Tableau 43 : Trajectoire de la gestion des déchets BTP entre 2015 et 2031

BTP	2015		2020		2025		2031	
	Milliers tonnes	taux	Milliers tonnes	taux	Milliers tonnes	taux	Milliers tonnes	taux
Valorisation matière	11041	54%	14313	70%	14721	72%	15335	75%
Elimination en stockage	9405	46%	6134	30%	5725	28%	5112	25%



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

PARTIE 3

Orientations

(Objectifs, planification, plan régional d'actions en faveur de l'économie circulaire, gouvernance et actions transversales)

Partie 3 – Orientations Hauts-de-France

Au travers du PRPGD, il s'agit d'engager une politique renouvelée sur les déchets Hauts-de-France afin de :

- privilégier la prévention en visant le « zéro déchet » ;
- faire du déchet une ressource pour apporter des réponses concrètes aux limites des ressources naturelles indispensables au bon fonctionnement de l'économie régionale et à la qualité de vie des habitants ;
- renforcer l'économie circulaire sur les territoires pour sortir d'un modèle linéaire non durable « extraire, produire, consommer, jeter » et recréer de la valeur de proximité ;
- encourager les acteurs régionaux à innover et investir dans les filières de valorisation du futur et soutenir la transition vers les changements de modèle économique porteur d'emplois non délocalisables ;

C'est pourquoi, la Région Haut-de-France simultanément à l'approbation du PRPGD porte un cadre d'actions pour accompagner les ménages, les entreprises et les collectivités dans l'ambition du PRPGD autour du déploiement du « **Zéro déchet » et d'une économie circulaire** des déchets ancrée dans les territoires.

Le PRPGD des Hauts-de-France s'appuie ainsi sur quatre piliers principaux :

- la prévention au travers notamment du déploiement de l'économie circulaire,
- la valorisation matière et l'amélioration de la valorisation énergétique
- l'accompagnement dans sa mutation de la filière économique de traitement des déchets,
- l'animation des dynamiques régionales.

La prévention, et plus largement l'économie circulaire, est un objectif-clé de la transition vers un nouveau modèle économique permettant de concilier enjeux économiques et environnementaux. Le PRPGD vise à réduire la production de déchets ménagers et assimilés (DMA) par étapes successives de 74 kg/habitant en 2020 , de 72 kg/an/hab en 2025, de 95 kg/an/hab en 2031 par rapport à 2010 (-15% en 2030 stabilisé en 2031), et plus globalement de découpler croissance et production de déchet. L'ampleur de ce changement est inédite.

Le PRPGD mobilise à cet effet prioritairement les leviers suivants : lutter contre toute forme de gaspillage, notamment le gaspillage alimentaire, promouvoir la réutilisation et la réparation, généraliser le compostage, systématiser le geste de tri qui permet en premier lieu d'éviter la production de déchets, en particulier en matière de BTP où le réemploi massif et de proximité des matériaux déconstruits ou excavés doit être une priorité régionale, compte tenu des volumes déjà en jeu et des grands chantiers à venir, mais aussi promouvoir de nouveaux modes de production (éco-conception notamment) et de consommation. Il s'agit aussi de déployer un plan d'actions autour de 6 filières d'excellence: les plastiques, les terres rares et métaux stratégiques, les sédiments, les textiles, les biodéchets et les matériaux issus du BTP.

Concernant la valorisation matière, l'objectif du plan est **d'atteindre une valorisation matière des déchets non dangereux de 58% en 2020 et de 65% en 2025 et de 67% en 2031.** Cela représente, pour les déchets non organiques, un taux de valorisation de 30%. Pour les déchets non organiques, il s'agit de développer la collecte sélective pour assurer une valorisation maximale en s'appuyant sur une généralisation progressive de dispositif de responsabilité élargie de producteurs et mettre en œuvre en particulier l'extension des consignes de tri.

A travers la valorisation énergétique, il s'agit de valoriser au mieux les déchets ne pouvant pas faire l'objet d'une valorisation matière à hauteur de 70% et d'optimiser le potentiel énergétique de l'incinération, contribuant ainsi à la production de chaleur en local et au positionnement de la région comme leader européen du biogaz injecté. De plus, leplan engage des réflexions sur d'autres formes de valorisation énergétique, en particulier la méthanisation, les combustibles solides de récupération (CSR) et la pyrogazéification,.

Conséquence des nouvelles orientations nationales, la filière économique des déchets connaîtra d'importantes évolutions dans les prochaines années, à la recherche de nouveaux modèles économiques sur l'ensemble de ses segments. **Pour appuyer cette filière dans sa mue, le PRPGD comprend plusieurs mesures de transition :**

- Les **centres de tri** devront être adaptés pour gérer l'augmentation des emballages recyclés et le doublement du taux de recyclage des plastiques. Le plan porte aussi une réflexion sur l'installation d'unités de sur tri

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

mécanique en complément au tri pour la récupération des matériaux recyclables ou valorisables et améliorer ainsi la valorisation matière.

- Concernant l'**incinération**, il s'agit à court terme **d'améliorer la performance énergétique des installations** en encourageant les exploitants et maîtres d'ouvrage à s'engager dans une trajectoire permettant d'atteindre une performance énergétique minimale de R1 sur l'ensemble des sites, ou dans un dialogue permettant le cas échéant une sortie de l'incinération pour certains sites. Il s'agit ainsi d'assumer le rôle de l'incinération avec valorisation énergétique dans la transition vers un changement de modèle, afin d'assurer une solution de gestion des déchets non dangereux (DNDNI), dans la limite des capacités actuelles autorisées. A moyen terme, il s'agira de rationaliser les installations d'incinération existantes pour adapter l'outil industriel régional aux capacités prévisionnelles à traiter en 2030, en soutenant une approche coordonnée et en assurant une lisibilité des investissements à l'échelle régionale, en encourageant le dialogue sur les territoires, toujours en renforçant la performance environnementale des installations de valorisation énergétique restantes.
- Concernant le stockage, l'objectif du plan est une réduction de 30% des quantités de déchets stockés en 2020 et de 50% en 2025 par rapport à 2010. Si on assiste à une réduction de 30% des DMA stockés entre 2010 et 2015, Il est cependant nécessaire de poursuivre la réduction déjà engagée principalement pour les déchets d'activités économiques présents à 70% dans le stockage. Il conviendra de rechercher une baisse progressive des capacités de l'ensemble des installations, tout en autorisant un redéploiement territorial éventuel de ces capacités au plus près des besoins. Le dialogue territorial sera dans ce domaine également recherché, ainsi que l'optimisation des transports des matières, en particulier par le développement du transport fluvial, notamment pour les déchets inertes issus des grands projets régionaux ou limitrophes.

Facilitateur et catalyseur, le PRPGD Hauts-de-France se veut un outil au service des dynamiques partenariales que sa conception a permis de lancer et/ou de renforcer. Il s'agit d'encourager au travers du plan les engagements de chaque partie prenante, et les actions menées, individuellement ou en commun, ainsi que d'anticiper collectivement les évolutions du cadre réglementaire.

De manière générale et transversale, le PRPGD inscrit dans ses principes les moyens de prolonger dans la durée les dynamiques créées lors de sa conception : création d'un observatoire régional, bilan annuel par la CCES sur toute la durée du Plan, installation de Comités Ressources Régionaux pour les 6 filières du Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire, et, selon les besoins, de groupes de travail ad-hoc, participation aux travaux de l'observatoire des marchés publics,…

Ce suivi dans la durée associera étroitement territoires, industriels, chercheurs, la Région, l'Etat, l'ADEME, et représentants de la société civile (ONG, associations de consommateurs, CESER…)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les orientations régionales s'articulent autour de 21 orientations et un plan en faveur de l'économie circulaire

L'axe stratégique n°1 « réduire nos déchets à la source, transformer nos modes de consommation, inciter au tri et au recyclage » reprend notamment les objectifs et la planification en matière de prévention des déchets. Il se compose de 5 orientations.

L'axe stratégique n°2 « Collecter, valoriser, éliminer » décline les objectifs et la planification en termes de gestion des déchets. Il se compose de 10 orientations.

L'axe stratégique n°3 correspond au « Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire ».

Deux cas particuliers sont également traités : la gestion des déchets portuaires, marins et subaquatiques (orientation 16), et la gestion des déchets issus de situations exceptionnelles (orientation 17).

Guide de lecture des fiches « Orientation »

Chaque fiche « Orientation » se compose :

- d'un titre indiquant la finalité poursuivie, en lien avec le(s) objectif(s) réglementaire(s) concerné(s),
- d'une liste des acteurs ciblés, en distinguant « acteurs principaux », directement en charge de la mise en œuvre des orientations, et acteurs « en appui »,
- d'une description du périmètre de l'orientation,
- d'une description des enjeux propres à l'orientation,
- d'une ou plusieurs règles de planification à portée prescriptive dès lors que celle-ci est prévue par le Décret n°2016-811 du 17 juin 2016, qui pourront être utilisées dans le cadre de l'instruction des dossiers ICPE
- de recommandations d'actions (à caractère non prescriptif) articulées autour de 4 leviers :
    - **AGIR** : actions pouvant être mises en œuvre immédiatement, sans nécessiter d'évolutions réglementaires et/ou technologiques.
    - **EXPERIMENTER** : actions nécessitant une évolution dans la réglementation et/ou les pratiques d'un ou plusieurs acteurs avant de pouvoir être mises en œuvre.
    - **INNOVER** : évolutions envisageables moyennant un saut technologique ou une évolution importante des pratiques.
    - **ANIMER** : actions nécessitant une animation régionale pour une mise en œuvre optimale.
- d'indicateurs qui permettront le suivi du PRPGD.

  Les indicateurs du PRPGD, sont classés en deux catégories distinctes :
  - Des indicateurs globaux qui permettent de suivre l'évolution de la gestion des déchets au regard des principaux objectifs réglementaires majeurs ;
  - Des indicateurs de suivi du PRPGD repris dans les fiches de planification.

  La mise place d'un observatoire permettra d'élargir le suivi à d'autres indicateurs.

- d'une liste des plans, schémas ou démarches en lien avec l'orientation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

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

3.1.1 Objectifs en matière de prévention et gestes de tri

La prévention des déchets s'inscrit dans un cadre défini par les stratégies européennes relatives à la prévention et au recyclage des déchets ainsi qu'à l'utilisation durable des ressources naturelles (notamment le Paquet européen sur l'économie circulaire adopté le 23 avril 2018 et la stratégie européenne sur le plastique), notamment :

- Découplage entre la croissance économique et la production de déchets ;
- Optimisation de l'utilisation des ressources naturelles et des matières premières ;
- Promotion du réemploi et de la réutilisation des produits et déchets.

Le PRPGD doit réaliser une planification de la prévention des déchets à 6 et 12 ans, à partir de sa date d'approbation, prévue en 2019. La planification est donc réalisée pour les années 2020 (pour intégrer le 1er jalon des objectifs réglementaires), 2025 (6 ans) et 2031 (12 ans).

Les objectifs de prévention à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France déclinent les objectifs nationaux de la loi TECV, de la loi AGEC et le PNPD 2021-2027 et s'inscrivent dans la dynamique de la « feuille de route nationale économie circulaire » du 24 avril 2018. Ontégalement été intégrés les trois chantiers majeurs qui vont influencer la gestion des déchets issus du BTP en Hauts- de-France (Canal Seine-Nord Europe, Mageo, Grand Paris).

Les objectifs sont les suivants :

⇨ **Concernant les DMA :**

- d'ici à 2025, l'objectif est d'atteindre une production de 564 kg/habitant, pour arriver à une production de 541 kg/habitant/ an en 2030 ; puis jusqu'en 2031 rechercher une stabilisation pérenne de la production de déchets en compensant l'augmentation attendue de population et la baisse de la taille des ménages ; à cet effet, il s'agit :
  - d'ici 2025 de diminuer la production des déchets de 72 kg/an/hab. par rapport à 2010 ;
  - d'ici 2031, de diminuer la production des déchets de 95 kg/an/hab. par rapport à 2010.

  Pour y parvenir, il convient d'encourager le développement de la tarification incitative (TI) et des plans locaux de prévention de déchets ménagers et assimilés (PLPDMA).
  - la tarification incitative est un outil économique de prévention de la production des déchets ménagers et assimilés, l'objectif est de tendre vers 30% de la population couverte à niveau régional, soit 2,3 millions d'habitants couverts en 2025
  - le plan vise atteindre une couverture régionale totale (100%) des plans locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) conformément à l'article L. 541-15-1 du code de l'environnement

⇨ **Concernant les DAE** :

- La planification régionale vise à réduire de 8% les DAE (en tonnes par valeur ajoutée) entre 2010 et 2031 permettant de dépasser la réduction de 5% des déchets d'activités économiques en 2030 par rapport 2010. La stabilisation des tonnages projetée (cf PRPGD annexé) entre 2015 et 2031 est plus ambitieuse que l'objectif de prévention des DAE prescrit dans la loi AGEC.

⇨ **Concernant les Biodéchets (professionnels et particuliers)**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

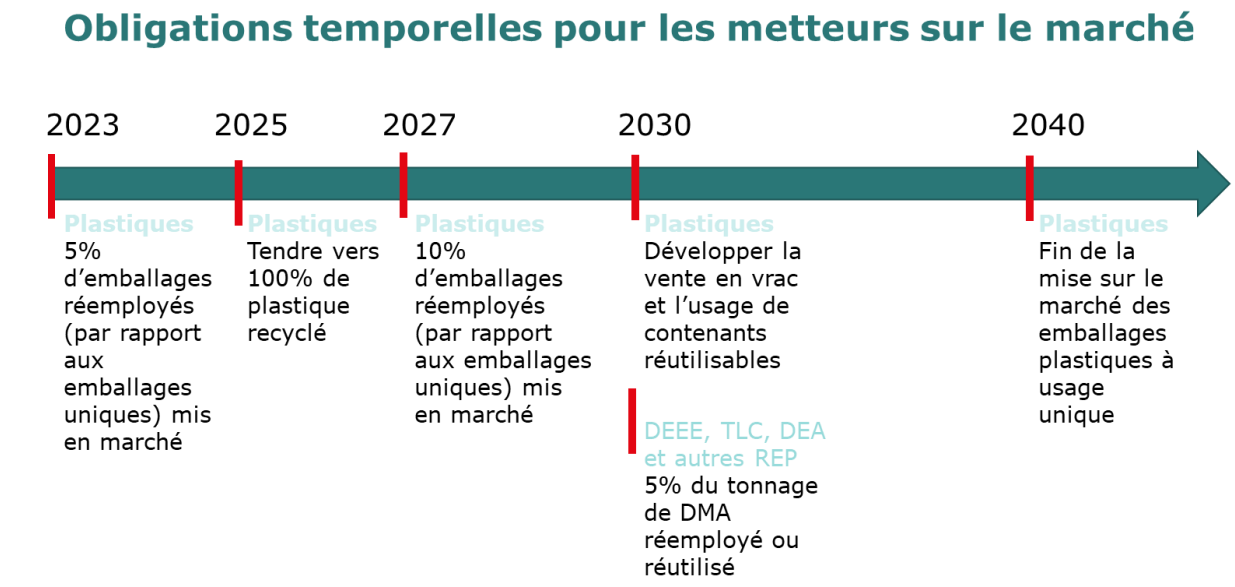
- d'ici à 2031, diminuer de 500 000 tonnes la production de déchets, par rapport à 2015, principalement par le compostage et la lutte contre le gaspillage alimentaire ;
- d'ici 2025, généraliser le tri à la source des biodéchets.

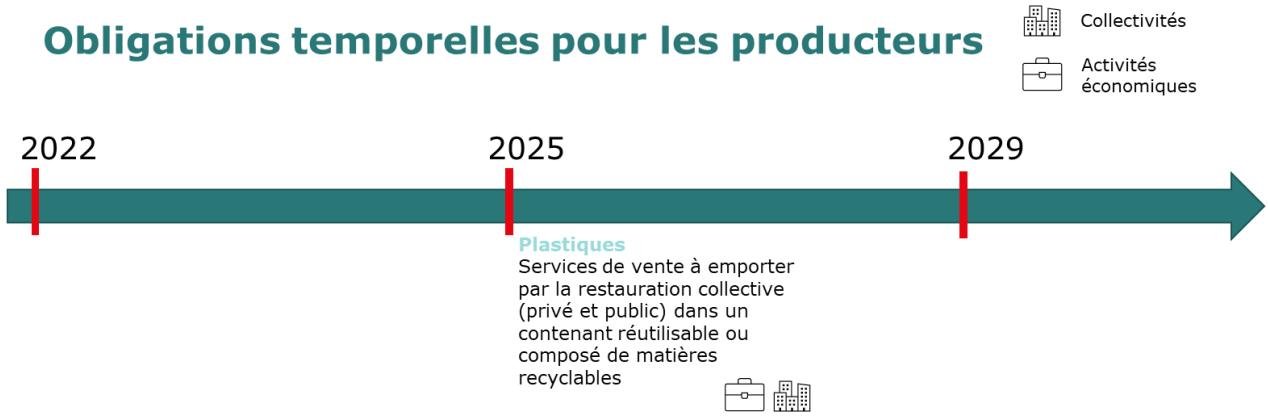
⇨ **Concernant les déchets du BTP :**

- la planification régionale vise à limiter la production de déchets et développer le réemploi in situ pour contribuer à l'objectif global de 70% de valorisation des déchets du BTP. La planification régionale vise à réduire de 8% les DBTP (en tonnes par valeur ajoutée) entre 2010 et 2031 permettant de dépasser la réduction de 5% des déchets d'activités économiques, notamment du secteur du bâtiment et des travaux publics en 2030 par rapport 2010. La stabilisation projetée des tonnages (cf PRPGD annexé) est plus ambitieuse que l'objectif de prévention des DAE prescrit dans la Loi AGEC.

Des ambitions renforcées concernant le plastique

Les récentes réglementations Loi AGEC et Loi Climat et Résilience ont renforcé les objectifs en matière de réduction du plastique en agissant notamment sur le réemploi et l'éco-conception des emballages. Ces obligations concernent les DMA comme les DAE, les metteurs sur le marché comme les producteurs.
Ces objectifs sont les suivants :





Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les déclinaisons d'actions proposées dans ces textes sur le volet prévention sont les suivantes :

Document réglementaire concerné	Obligation réglementaire à prendre en compte
PNPD 2021-2027 Axe 4.1.1 LAGEC Art 41	Développer la vente en vrac et inciter à l'usage de contenants et d'emballages réutilisables dans les commerces
PNPD 2021-2027 Axe 4.1.5 LAGEC Art 77	Réduire la consommation de bouteilles de boissons en plastique, notamment dans les établissements recevant du public (ERP), les locaux professionnels ou dans le cadre d'évènements culturels ou sportifs
PNPD 2021-2027 Axe 5.2.2 LAGEC Art 77	Mettre fin aux achats d'objets en plastique à usage unique utilisés sur les lieux de travail et lors d'événements
LAGEC Art 66	Mise en place d'un dispositif de consigne à l'échelle régionale lorsqu'au moins 90 % des EPCI représentant plus de 2/3 de la population en font la demande et que la collectivité en charge de la planification émet un avis favorable
PNPD 2021-2027 Axe 4.2	Limiter les impacts environnementaux associés à la production et la consommation de produits contenant des matières plastiques
Loi Climat et résilience Art 24	Expérimentation de 18 mois dans les collectivités définies (par voie réglementaire) de l'obligation aux établissements de restauration commerciale, aux débits de boissons et aux plateformes facilitant par l'utilisation d'une interface électronique la vente à distance de repas ou de denrées alimentaires de proposer au consommateur final la livraison dans un contenant réutilisable et consigné

La Région, au-delà du contexte réglementaire et législatif, a identifié la ressource plastique comme un sujet à enjeux et souhaite structurer un panel d'actions afin d'agir en faveur de la prévention de production des déchets plastiques. Pour cette stratégie encore en réflexion, une approche globale sera privilégiée, en vue d'une meilleure prise en compte des enjeux de la ressource plastique (allant de l'impact sur la biodiversité au recyclage), avec tous les acteurs concernés.

3.1.2 Orientations en matière de prévention et gestes de tri

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie régionale s'attache à :

- Renforcer l'exemplarité des autorités publiques ;
- Promouvoir les modes de production et de distribution prévenant les déchets, en quantité et nocivité, (éco-conception, choix des matières, etc.), une consommation responsable (prévention aval des déchets, allongement de la durée de vie des produits, réemploi, réutilisation, etc.) ;
- Renforcer la recherche et l'innovation au service de la prévention.

Elle se décline en 5 orientations de prévention s'adressant aux grandes catégories d'acteurs :

- Orientation n°1 : Renforcer l'exemplarité des acteurs publics en matière de prévention et tri
- Orientation n°2 : Contribuer à la transformation des modes de consommation des citoyens et acteurs économiques assimilés
- Orientation n°3 : Contribuer à la transformation des modes de production et de consommation des acteurs économiques – hors biodéchets et BTP
- Orientation n°4 : Déployer le tri à la source des biodéchets des activités économiques
- Orientation n°5 : Contribuer à l'évolution des modes de production et de consommation du BTP

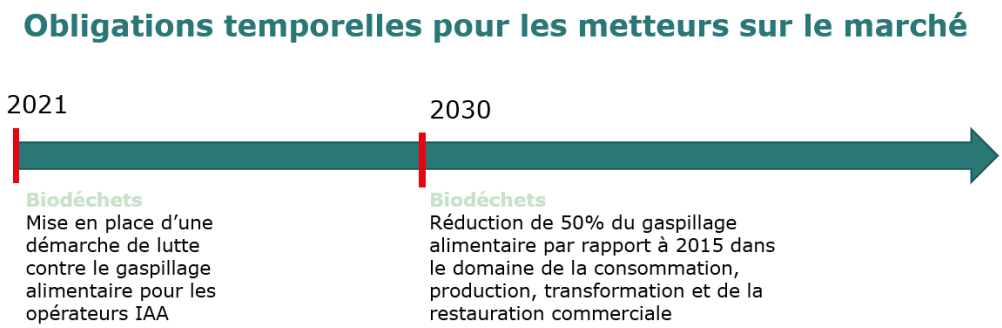
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation n°1	Renforcer l'exemplarité des acteurs publics en matière de prévention et tri
Cibles	Etat, collectivités territoriales et leurs groupements Etablissements publics à caractère administratif, établissements scolaires et universitaires, établissements de santé, administrations
Acteurs	Acteurs principaux : collectivités territoriales et leurs groupements, leurs établissements Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME Professionnels de la grande distribution, entreprises, chambres consulaires, fédérations professionnelles, producteurs, metteurs sur le marché, acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS), associations de consommateurs et de défense de l'environnement
Déchets	Déchets Non Dangereux (Déchets Ménagers et Assimilés, Déchets d'Activités Economiques), Déchets Dangereux et Déchets Inertes
Enjeux	Réduire les déchets produits par les acteurs publics et améliorer leur valorisation. Augmenter l'utilisation des matières recyclées par les acteurs publics.
Recommandations d'actions	**1.1 – Réduire ses déchets et favoriser par ses pratiques l'usage de matières recyclées** AG Etablir un diagnostic interne des déchets produits et des pratiques en matière d'achat et de consommation, mettre en place un plan interne suivi et évalué de réduction et de tri des déchets. Renforcer sa politique de consommation éco-responsable, en particulier en orientant sa politique d'achat, en réduisant ses papiers d'impression, en luttant contre les gaspillages de toute nature, en dématérialisant ses procédures. Informer et sensibiliser aux enjeux de la prévention, régulièrement et de manière coordonnée à l'échelle régionale et en lien avec le niveau national, tous les acteurs de la chaîne et plus particulièrement les agents et élus. Sensibiliser et former les personnels à la gestion éco-responsable des déchets. Etre exemplaire dans ses pratiques de tri (papiers, emballages, biodéchets). **1.2 – Lutter contre le gaspillage alimentaire et développer le tri à la source des biodéchets (déchets verts et déchets alimentaires) dans ses établissements, équipements et espaces publics** AG Lutter contre le gaspillage alimentaire dans les établissements publics (établissements administratifs, scolaires, universitaires, médicaux,…). Gérer en proximité les biodéchets et aider au développement du compostage autonome des établissements publics (établissements scolaires, administrations publiques et établissements médicaux). Déployer le tri à la source des biodéchets. Réduire la production de déchets verts en promouvant la gestion in situ et en utilisant des essences, en priorité locale, nécessitant peu de tailles. La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire introduit des objectifs de réduction du gaspillage alimentaire à 50 % du niveau de 2015 : • D'ici 2025 dans les domaines de la restauration collective et de la distribution alimentaire • D'ici 2030 dans les domaines de la consommation, de la production, de la transformation et de la restauration commerciale

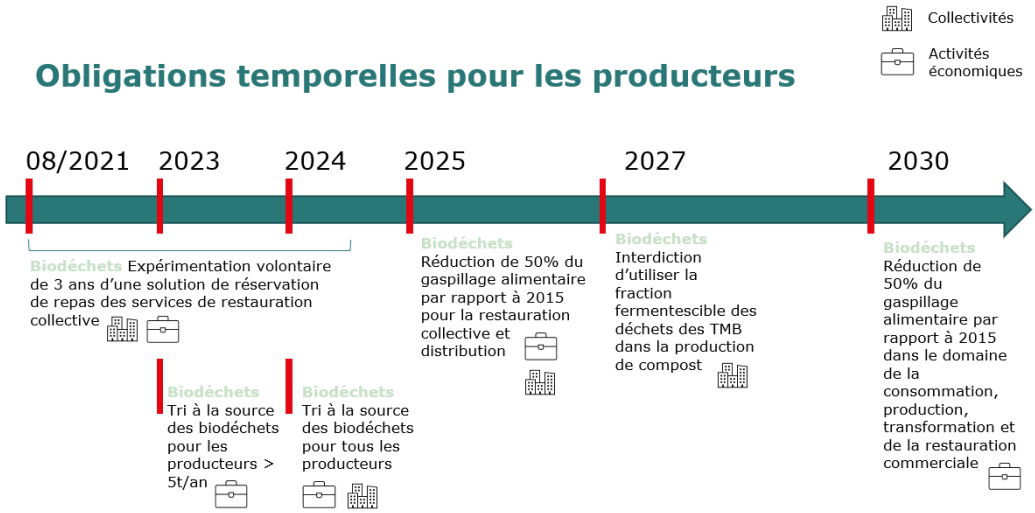
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

La frise ci-dessous fait le bilan des objectifs imposés par les lois :

- Pour les ménages :



- Pour les collectivités et activités économiques :



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

1.3 – Transformer sa politique d'achat vers un achat éco-responsable

Contribuer au développement d'un réseau régional d'échanges sur la commande publique notamment pour :

- Réduire l'impact de la commande publique en introduisant une clause sur la durabilité, en favorisant des formes de mutualisation comme le groupement de commande permettant d'éviter la redondance d'achats ;
- Rédiger des marchés de restauration collective permettant de réduire le gaspillage alimentaire ;
- Intégrer des variantes notamment pour les matériaux recyclés et les coproduits industriels.

L'élaboration d'un plan national d'action de promotion des achats publics durables répond à une politique européenne impulsée dès 2003 et soutenue par plus d'une vingtaine d'Etats européens qui ont d'ores et déjà adopté des plans d'actions. Juridiquement non contraignant, il a pour vocation première d'inspirer les organisations publiques et de les inciter à adopter une politique d'achats durables. Plus largement, ce nouveau Plan national pour des achats durables (PNAD) 2022-2025 a vocation à formaliser la politique nationale en faveur de l'achat durable, tant public que privé.

Le Plan National de l'Achat Durable 2022-2025 (PNAD) se donne 2 objectifs :

- D'ici 2025, 100% des contrats de la commande publique notifiés au cours de l'année comprennent au moins une considération environnementale,
- D'ici 2025, 30% des contrats de la commande publique notifiés au cours de l'année comprennent au moins une considération sociale

Il contient 2 axes :

- Axe 1 : Aider les acheteurs à s'emparer des objectifs du PNAD
- Axe 2 : Mobiliser, animer, promouvoir et suivre le PNAD

1.4 – Poursuivre le déploiement de la tarification incitative sur le territoire et, le cas échéant, de la redevance spéciale

Afin de contribuer à atteindre les objectifs fixés par la loi de transition écologique et de croissance verte pour la mise en place de la tarification incitative en 2025, l'objectif est d'assurer un accompagnement des décideurs locaux.

- Aider les élus locaux et les services des collectivités dans leur décision de développer la tarification incitative au travers notamment d'une mise en réseau qui favorisera le partage d'expériences et de connaissances par :

. un porté à connaissance des retours d'expérience
. des veilles techniques, fiscales, réglementaires…
- des exemples de communication auprès des habitants
- les effets négatifs qui ont pu être constatés notamment en termes d'incivilités
- les bénéfices financiers engendrés pour les habitants
- les conséquences budgétaires pour la collectivité
- les résultats de diminution des tonnages de DMA à gérer…

- Accompagner les collectivités dans la réalisation de leurs études de faisabilité

- définition du modèle d'incitation (poids, volume du conteneur, nombre de présentations à la collecte)
- définition des équipements nécessaires
- mesure de l'impact global sur le schéma de collecte la collectivité

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	- estimatifs budgétaires - identification des besoins humains - définition de la campagne de sensibilisation…
Indicateurs	Population régionale couverte par la tarification incitative.
Plans, schémas ou démarches en lien	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), Schéma Régional Biomasse, Programmes Locaux de Prévention des déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA), Plan Régional Santé Environnement (PRSE3), Feuille de route économie circulaire.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Orientation n°2	Contribuer à la transformation des modes de consommation des citoyens et acteurs économiques assimilés
Cibles	Grand public, acteurs économiques relevant du service public
Acteurs	Acteurs principaux : collectivités territoriales et leurs groupements, éco-organismes, acteurs de la grande distribution, acteurs de l'ESS, associations de consommateurs et de défense de l'environnement, maîtres d'ouvrage de centre de tri Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME
Déchets	Déchets Non Dangereux (Déchets Ménagers et Assimilés) et Déchets Dangereux
Enjeux	Réduire les déchets produits par les ménages et les acteurs économiques. Inciter à la transformation des modes de production et à la réduction de la nocivité des produits par la modification des modes de consommation des ménages.
Recommandations d'actions	**2.1 – Développer la couverture du territoire régional par des Programmes Locaux de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés – PLPDMA et des démarches de type « Zéro déchet, zéro gaspillage »** AG S'assurer du déploiement des PLPDMA, de leur suivi et de leur évaluation Encourager les initiatives territoriales collectives et/ou coordonnées comme les initiatives ZDZG et organiser les retours d'expérience. A Organiser la remontée au niveau régional des PLPDMA et des indicateurs clefs retenus par ces derniers, dans le cadre des missions du futur observatoire régional des déchets et des ressources. **2.2 - Inciter les citoyens à la réduction de leurs déchets** AG **Développer l'éducation et la sensibilisation** auprès des élèves, consommateurs, habitants pour élever la conscience des défis des déchets et de l'intérêt de l'économie circulaire, en priorisant : - La lutte contre le gaspillage alimentaire ; - La promotion du compostage de proximité des biodéchets, sous toutes ses formes : compostage individuel, de proximité et partagé. - L'incitation à des pratiques d'achat moins génératrices de déchets : achat en vrac et utilisation de contenants réutilisables, privilégier les produits locaux éviter les suremballages et les produits jetables, ... - Le développement de la mise en place de l'étiquette « Stop pub » ; - La promotion de la consommation de l'eau du robinet ; - L'incitation à l'utilisation de produits moins nocifs pour la santé et l'environnement pour le jardinage, l'entretien ou la rénovation des logements (produits d'entretien, peintures sans solvant, bois non traités ou traités avec des produits non dangereux, …) ; **Multiplier les vecteurs d'information et de communication** en matière de prévention des déchets et renforcer l'échange de bonnes pratiques: ▪ Relayer et articuler au niveau régional les campagnes de communication nationale (de l'ADEME, du ministère de l'environnement et de la transition écologique…) ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Développer l'usage du numérique en matière de prévention par exemple :
  - des formations en ligne (MOOC) (sur la réparation, le gaspillage alimentaire, la réduction des emballages…)
  - des applications de géolocalisation des points de collecte des déchets, des acteurs de la prévention et de la réparation, des points de vente de produits en vrac ou engagés dans la réduction des emballages…

Soutenir la mise en œuvre d'actions concrètes de prévention :

- en facilitant l'accès au compostage individuel ou partagé des biodéchets ;

- en promouvant la gestion in situ des déchets verts et l'utilisation d'essences locales nécessitant peu de tailles ;

- en instaurant des lieux de nature sans déchet (en s'attaquant en particulier aux principaux déchets retrouvés : plastiques, mégots…).

2.3 - Promouvoir l'économie de la fonctionnalité et inciter à l'allongement de la durée d'utilisation des produits



Faciliter la réparation et le réemploi, que ce soit pour les textiles, linges de maison et chaussures, les déchets d'équipements électriques et électroniques ou encore pour les éléments d'ameublement.

Veiller au développement des « Repair cafés », à leur structuration en vue de la création d'une fédération régionale et à informer le grand public de leur existence.

Encourager le recours au réseau des ressourceries, recycleries, Repair cafés…

Développer une plateforme digitale pour mieux identifier les acteurs de la réparation.

Encourager la mutualisation d'équipements électroménagers, de bricolage et de jardinage ou le prêt via des plateformes collaboratives.

Promouvoir l'économie de la fonctionnalité comme solution intégrée de mise à disposition d'un bien ou d'un service se substituant aux achats classiques (automobile, vélo,…).

Informer sur les enjeux liés à la durée des produits et équipements.

Développer les zones de dépôt destinées aux produits pouvant être réemployés dans les déchèteries publiques en lien avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire.

La loi AGEC introduit la création d'un observatoire du réemploi et de la réutilisation, qui sera porté par l'ADEME au niveau national.

Cet observatoire aura la charge d'évaluer la pertinence des solutions de réemplois et de réutilisation d'un point de vue environnemental et économique, de définir la trajectoire nationale visant à augmenter la part des emballages réutilisés et réemployés mis en marché par rapport aux emballages à usage unique et d'accompagner, en lien avec les éco-organismes, les expérimentations et le déploiement des moyens nécessaires à l'atteinte des objectifs définis dans les cahiers des charges de ces derniers.



Mettre en place une filière organisée, contrôlée et garantie de pièces de rechange d'occasion pour favoriser la réparation. Labelliser les acteurs de la réparation pour garantir la qualité des appareils réparés.

2.4 - Développer et renforcer les gestes de tri

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Informer régulièrement sur les consignes de tri applicables et l'obligation pour les surfaces commerciales de plus de 2 500 m2 de mettre en place des points de reprise des déchets d'emballages Favoriser le développement de la consigne des déchets d'emballages ménagers, et en particulier du verre. Déployer le tri à la source des biodéchets. Sensibiliser aux enjeux du tri à la source des déchets dangereux (impacts sur la santé et l'environnement; amélioration de la valorisation).
Indicateurs	Quantités de DMA collectés ▪ Nombre de collectivités territoriales et leurs groupements couverts par un PLPDMA
Plans, schémas ou démarches en lien	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), Plan Régional Santé Environnement (PRSE3), Plan national de prévention des déchets, Stratégie nationale en faveur de l'économie circulaire, PLPDMA

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation n°3	Contribuer à la transformation des modes de production et de consommation des acteurs économiques – hors biodéchets et BTP
Cibles	Fabricants et metteurs sur le marché, négoce et distribution, services
Acteurs	Acteurs principaux : organisations patronales, fédérations professionnelles, chambres consulaires, éco-organismes Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME, pôles de compétitivités et d'excellence, associations environnementales, collectivités territoriales et leurs groupements (au travers de leurs compétences PLP et développement économique)
Déchets	Déchets Non Dangereux (Déchets d'Activités Economiques) et Déchets Dangereux (hors BTP)
Enjeux	Stabiliser la production de déchets des activités économiques. Renforcer, aux plans national et européen, l'excellence régionale en matière d'éco conception
Recommandations d'actions	**3.1 - Développer la réduction à la source des DAE** Développer l'éco-conception et son intégration dans la production de biens et services, en particulier l'éco-conception des emballages et la suppression des sur-emballages. Développer la prise en compte de la « pensée cycle de vie » permettant notamment une réduction du déchet à tous les stades de la vie d'un produit. Former et sensibiliser les maîtres d'œuvre aux techniques alternatives ou substitutives favorisant l'usage de produits moins nocifs ou toxiques. Construire un cadre favorable au développement de l'économie de la fonctionnalité (renforcer la dynamique de réseau, la diffusion des retours d'expérience…). Promouvoir le réemploi. Promouvoir l'usage de matériaux recyclés dans les procédés de production. Informer, communiquer sur les labels reconnus en matière de qualité, recyclabilité et durabilité des produits, affichant l'impact environnemental. Promouvoir les démarches d'économie circulaire. Dans le cadre du programme Territoire Engagé pour la transition Ecologique de l'ADEME accompagner les industriels ainsi que les territoires dans une prise en compte exemplaire de leurs déchets (de la prévention à la valorisation). Renforcer l'échange d'information et de bonnes pratiques en matière de production responsable et la mutualisation des besoins nécessaires à l'évolution des process ou produits. Accompagner les collectivités à améliorer la connaissance et la traçabilité des déchets assimilés provenant des activités économiques Encourager l'extension volontaire de la durée de garantie des produits par les fabricants et/ou distributeurs. Encourager la recherche et l'innovation permettant d'anticiper les déchets émergents (nanoparticules, micro-polluants, filtres de cigarette…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	3.2 - Transformer les modes de consommation des acteurs économiques Identifier les leviers et les freins à la prévention en fonction de la taille et des secteurs d'entreprises. Sensibiliser et systématiser la diffusion d'un outil d'auto-diagnostic incluant le calcul du coût des déchets. Encourager le développement des chartes d'engagement volontaire des secteurs d'activité pour encourager à la prévention des déchets (achats responsable, réparation…). Capitaliser, mettre à disposition et promouvoir les bonnes pratiques en entreprise en lien avec les démarches d'économie circulaire. Favoriser les approches collectives de la prévention des déchets. Promouvoir les démarches d'écologie industrielle et territoriale intégrant la prévention des déchets. Expérimenter en matière d'affichage du taux de recyclabilité sur les produits. Porter au niveau national la réflexion sur l'intégration d'une taxe environnementale en fonction de leur durée de vie, qui rende la réparation plus intéressante financièrement que le remplacement, afin de favoriser les produits et équipements aux durées de vie plus longues. Accompagner l'innovation dans les process et les pratiques des acteurs économiques du territoire en matière de prévention des déchets. Participer au développement des labels sur la qualité, la recyclabilité et la durabilité des produits, affichant l'impact environnemental (y compris la gestion de fin vie des produits). **3.3 - Amplifier le tri à la source des acteurs économiques** Accompagner le déploiement opérationnel du tri 5 flux, 7 flux puis 8 flux et renforcer sa traçabilité. S'appuyer sur les actions nationales (ADEME, éco-organismes) de sensibilisation desacteurs économiques aux gestes de tri et les relais professionnels sectoriels pour proposerdes initiatives régionales de sensibilisation d'envergure. Capitaliser les bonnes pratiques par secteur d'activité. Renforcer les réseaux d'échange entre territoires, acteurs économiques et relais professionnels en lien avec la dynamique TRI – Rev3.
Indicateurs	Production de DAE (t/an).
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension Climat Air Énergie du SRADDET, Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), Contrat de Plan Régional de Développement et de l'Orientation des Formations Professionnelles Feuille de route économie circulaire.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation n°4	Déployer le tri à la source des biodéchets des activités économiques
Cibles	**Commerce et grande distribution, restauration commerciale et collective, industrie agro-alimentaire**
Acteurs	**Acteurs principaux : fédérations professionnelles, REP** **Avec l'appui de : Région, DREAL, ADEME, pôles de compétitivités ou d'excellence, chambres consulaires, associations environnementales, les gestionnaires publics ou privés de restaurations collectives**
Déchets	**Biodéchets**
Enjeux	Réduire les volumes des biodéchets produits. Accompagner le déploiement opérationnel du tri à la source des biodéchets des activités économiques.
Recommandations d'actions	**4.1 - Amplifier la lutte contre le gaspillage alimentaire (en lien avec le Pacte national de lutte contre le gaspillage alimentaire 2017-2020) :** AG Soutenir le déploiement d'un diagnostic préalable de lutte contre le gaspillage alimentaire pour les acteurs de la restauration commerciale et collective. Encourager la mise à disposition, par les acteurs de la restauration, de contenants réutilisables ou recyclables permettant d'emporter les aliments non consommés sur place. Encourager le développement de solutions de collecte des denrées invendues Communiquer sur l'interdiction de l'élimination de produits non-alimentaires neufs invendus, Renforcer l'engagement volontaire et les partenariats en faveur du don des denrées invendues et rappeler l'obligation de réemploi ou réutilisation ou recyclage des produits non alimentaires neufs destinés à la vente et le don des produits de première nécessité à des acteurs de l'ESS, et dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement. **4.2 - Prévenir la production de biodéchets et mettre en œuvre le tri à la source :** AG Développer l'éco-conception et la prise en compte de la « pensée cycle de vie » dans les activités génératrices de biodéchets. Encourager les initiatives de mise en relation entre producteurs et utilisateurs de biodéchets dans une perspective de prévention. Favoriser les approches collectives de la gestion et du tri à la source des biodéchets. Accompagner le déploiement opérationnel du tri à la source des biodéchets par tous les producteurs de biodéchets visant à assurer la qualité des flux valorisés. Capitaliser les bonnes pratiques de prévention et tri issues des « gros producteurs » et les diffuser à l'ensemble des producteurs de biodéchets. Communiquer sur les démarches exemplaires de réduction et tri des biodéchets mises en place en Hauts-de-France. A Consolider les réseaux d'acteurs concernés par les biodéchets et intégrer la prévention comme un des axes de travail pour notamment identifier les leviers et les freins à la prévention et au tri des biodéchets en fonction de la taille et des secteurs d'entreprises : industrie agroalimentaire, restauration, distribution. E Expérimenter de nouveaux modes d'accompagnement des TPE et PMEpour sensibiliser à la prévention et au tri des biodéchets, déployer l'outil d'auto-diagnostic

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	incluant le calcul du coût des biodéchets et mettre en place des plans d'actions sur la prévention et le tri des biodéchets.  Intégrer la prévention des biodéchets dans les projets de recherche et d'innovation portés par les filières d'économie circulaire sur les biodéchets et coproduits.
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension «Climat Air Énergie» du SRADDET, Schéma régional biomasse **4.3** Pacte national de lutte contre le gaspillage alimentaire 2017-2020.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Orientation n°5	Contribuer à l'évolution des modes de production et de consommation du BTP
Cibles	Maîtres d'ouvrages publics et privés, entreprises du BTP
Acteurs	Acteurs principaux : fédérations professionnelles Avec l'appui de : CERC, chambres consulaires, pôles de compétitivité, Région, Etat, ADEME
Déchets	BTP – DNDNI, DI et DD
Enjeux	Réduire les déchets à la source en favorisant l'utilisation in situ de matériaux issus des chantiers (travaux publics ou bâtiment) afin de contribuer à la valorisation de 70 % des déchets issus du BTP. Réduire la nocivité des déchets issus du BTP.
Recommandations d'actions	**5.1 - Réduire la production de déchets sur les chantiers** Intégrer une exigence de priorité à l'utilisation des matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets dans tout appel d'offres, que l'Etat ou les collectivités territoriales publient pour la construction ou l'entretien routier. Réaliser le diagnostic Produit Équipement Matériaux Déchet (PEMD) pour les opérations de démolition / réhabilitation significative (+1000m2) en vue de favoriser le réemploi des matériaux Mettre en œuvre la prévention des déchets tout au long d'un projet et en particulier dès la programmation : - Concevoir dès la programmation un ouvrage à durée de vie optimisée en favorisant les possibilités de reconversion et/ou réhabilitation afin de reporter au maximum sa démolition, notamment en appréhendant dès la conception la fin de vie de l'ouvrage et son potentiel pour d'autres fonctions. Par exemple, un ancien bâtiment peut devenir un parking ou des ressources exploitables : granulats réutilisables, remblais ; - Limiter les extractions de terres non polluées en fournissant une analyse des sols pour que les différentes alternatives possibles soient étudiées et que les ouvrages soient adaptés au terrain naturel ; - Choisir des matériaux standardisés, adaptables, repositionnables, démontables et réutilisables ; - Etudier la possibilité d'un recours à des plateformes de matières premières. Favoriser le réemploi et la réutilisation des matières issues de la déconstruction **:** - Systématiser, quand les conditions le permettent, le recyclage sur site des bétons de démolition et des enrobés ; - Systématiser les techniques de déconstruction permettant un recyclage optimal des matériaux récupérés ; - Evaluer la possibilité de réutiliser les déblais en réaménagement urbain, sur site ou hors site ; - Soutenir la déconstruction durable en lien avec le Building Information Modeling (BIM). Promouvoir dans les marchés des technologies se concentrant sur des produits durables et recyclables. Développer la réutilisation des emballages avec les fournisseurs (consigne de palettes, optimisation du rangement…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Optimiser les conditions de stockage et de mise en œuvre des matériaux afin de limiter les risques d'endommagement (casse, pluie…). Sensibiliser au non mélange des déchets non dangereux inertes, déchets non dangereux non inertes et déchets dangereux. Eviter les déversements de produits toxiques au sol lors des chantiers afin de limiter les terres polluées. Dans le cas de sites pollués, favoriser les techniques de dépollution in situ afin d'éviter les excavations de terres polluées. **5.2 - Favoriser l'éco conception sur les chantiers du BTP**  Concevoir des ouvrages démontables pour éviter leur remplacement total lors de maintenance ou de déconstruction. Choisir des matériaux adaptables, repositionnables, démontables et réutilisables. Recourir aux éléments préfabriqués moins générateurs de déchets. Poursuivre et soutenir les actions de substitution des produits toxiques moins néfastes pour l'environnement et la santé. Promouvoir l'utilisation de peintures sans solvant, de bois non traités ou traités avec des produits non dangereux qui préservent l'environnement et la santé ainsi que la qualité de l'air intérieur. Inciter à l'utilisation de produits moins nocifs pour la santé et l'environnement (peintures sans solvant, de bois non traités ou traités avec des produits non dangereux, …). Former et sensibiliser les maîtres d'ouvrages et les maîtres d'œuvre aux techniques alternatives ou substitutives favorisant l'usage de produits moins nocifs ou toxiques.  Identifier des dispositifs d'aide à la recherche et au développement. Encourager l'écoconception des matériaux et produits utilisés (de l'extraction de matières premières au process de recyclage).
Indicateurs	Tonnage des déchets issus des grands chantiers du BTP Tonnage de sédiments produits (en t/an)
Plans, schémas ou démarches en lien	Démarche Démoclés, chantiers verts, Plan d'actions en faveur de l'économie régional, Schéma Régional des Carrières.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.2 Collecter, valoriser, éliminer

3.2.1 Objectifs en matière de gestion des déchets

Le PRPGD doit réaliser une planification de la gestion des déchets à 6 et 12 ans, à partir de sa date d'approbation, prévue en 2019. La planification est donc réalisée pour les années 2020 (pour intégrer le 1er jalon des objectifs réglementaires), 2025 (6 ans) et 2031 (12 ans).

Les objectifs à 6 et 12 ans retenus pour la région Hauts-de-France en matière de gestion des déchets reprennent les objectifs de la loi TECV et s'inscrivent dans la dynamique de la « feuille de route nationale économie circulaire » du 24 avril 2018. Ils n'ont donc pas donné lieu à territorialisation.

Les objectifs sont les suivants :

⇨ **Pour la collecte et le tri:**

L'article L541-4 bis du Code de l'environnement exige un taux de valorisation matière des DMA totaux (dangereux et inertes compris) de 50% en 2025 et 60% en 2030. La projection 2025 du PRPGD dépasse les 50% avec 1,992 millions de tonnes de DMA orientés vers cette filière (58%). Des actions sont à renforcer pour atteindre l'objectif 2030 et atteindre 1,994 millions de tonnes en 2030 et 1,996 millions de tonnes en 2031 de DMA orientés en valorisation matière et organique. Pour y parvenir, le plan vise à :

- développer les collectes séparées à la source pour assurer une valorisation maximale, répondant aux exigences réglementaires et passer à un taux de recyclage minimum de 40% en 2031, soit 226 kg/hab./an pour 185 kg/hab./an en 2015
- développer le tri à la source des biodéchets d'ici 2024 pour assurer une valorisation organique maximale, répondant aux exigences réglementaires

Pour les flux d'emballages ménagers

- Etendre les consignes de tri à l'ensemble des déchets d'emballages ménagers plastiques d'ici 2022 ;
- La priorité est de développer la collecte séparée (55 kg/hab/an) pour augmenter le recyclage à : 57 kg/hab/an en 2020 ; 60 kg/hab/an en 2020 et 62 kg/an/hab en 2031 :

- améliorer le recyclage des emballages lègers à : 21 kg/hab/an en 2020; 23 kg/hab/an en 2025 et 24 kg/an/hab en 2031
- améliorer le recyclage du verre à :36 kg/hab/an en 2020; 37 kg/hab/an en 2025 et 38 kg/an/hab en 2031

Pour les papiers graphiques

L'objectif national de recyclage des papiers graphiques est de 65 % en 2022. Le taux de recyclage en 2017 est de 57,6% avec une performance de 20,4 kg/an/hab pour une moyenne régionale de 23 kg/hab/an en 2015.

- Les objectifs de performance de recyclage pour la région Hauts-de-France sont les suivants :

- 24 kg/an/hab pour 2020,
- 25 kg/an/hab pour 2025
- 25,7 kg/an/hab pour 2031

Pour les biodéchets

- Identifier des possibilités de mutualisation des collectes et traitements des flux de biodéchets des ménages, des entreprises et des déchets organiques des exploitations agricoles – art. D541-16-1 – 1°) Code Env. ;

Pour les Textiles, Linges de maison et Chaussures (TLC)

L'objectif est de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux de collecte, valorisation matière et réutilisation soit :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- un taux de collecte des TLC de 60% en 2028
- un taux de valorisation matière de 70% en 2024 et 80% en 2027
- un taux de 15% réutilisation / réemploi en 2027 à moins 1500km du lieu de collecte

Pour les Déchets Dangereux

- Disposer d'un maillage satisfaisant d'installations acceptant l'amiante : à titre indicatif zone de chalandise inférieure à 10 km et temps de parcours inférieurs à 20 min.

Pour les Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

- Contribuer à l'atteinte d'un taux national de collecte des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) de 85 % en 2024

⇨ **Pour le recyclage et la valorisation matière :**

Pour les DNDNI

- Augmenter les taux de valorisation matières des déchets non dangereux non inertes (DNDNI) de 54 % à 58% en 2020, à 65% en 2025 et 67% en 2031

Pour les déchets issus du BTP (inertes compris)

- d'ici à 2020, développer le recyclage sur site et hors site pour atteindre l'objectif global de 70% de valorisation des déchets du BTP, soit 14 millions tonnes valorisés chaque année (hors grands travaux), et de faire progresser ce taux respectivement à 72% et 75% pour les années 2025 et 2031;

Pour les VHU

- Atteindre, pour l'ensemble des broyeurs régionaux, un taux minimum de réutilisation et de valorisation de 95% en masse du Véhicule Hors d'Usage (VHU).

⇨ **Pour la valorisation énergétique**

D'ici à 2025, il convient d'assurer la valorisation énergétique des déchets qui ne peuvent être recyclés en l'état des techniques disponibles et résultant d'une opération de tri (art L541-1 9° du Code de l'Environnement), notamment dans le cadre de la performance énergétique R1 applicable aux Centres de Valorisation Energétique (CVE) et des nouvelles formes de valorisation (CSR…). Les flux de déchets de la valorisation énergétique portent :

- d'ici à 2020, sur 1 million de tonnes de DNDNI ;
- d'ici à 2025 sur 1,8 million de tonnes de DNDNI ;

⇨ **Pour l'élimination :**

- Pour les DNDNI : s'inscrire dans la trajectoire fixée par la loi TECV limitant les capacités annuelles de stockage des déchets non dangereux non inertes, respectivement en 2020 et 2025, à 70% et 50% des tonnages admis en ISDND en 2010, soit 1,7 millions de tonnes en 2020 et 1,2 millions tonnes en 2025 (sur base des 2,4 millions tonnes admises en 2010 en Hauts-de-France) ;
- En résultante des objectifs de prévention, de collecte et de valorisation matière et énergétique les flux de DNDNI mis en décharge seront ;
  - D'ici à 2025, de 0,755 millions de tonnes, soit une réduction de 1,68 millions de tonnes par rapport à 2010 ;
  - D'ici à 2031, de 0,701millions tonnes, soit une réduction de 1,73 millions de tonnes par rapport à 2010.
- Le plan vise également à atteindre l'objectif de la loi AGEC de réduire les quantités de DMA (tous flux confondus) admis en installation de stockage en 2035 à 10 % des quantités de déchets ménagers et assimilés.
- Pour les déchets du BTP le plan vise une diminution de 4,3 millions de tonnes en 2031 (par rapport à 2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

⇨ **Pour le transport des déchets**

Optimiser les modes de transport au regard de leur pertinence pour tous les flux de déchets.

3.2.2 Orientations en matière de gestion des déchets

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie régionale se décline en 10 orientations articulées autour des modes de gestion et valorisation :

- La collecte et le tri
- Le recyclage et la valorisation matière
- La valorisation énergétique
- L'élimination

Collecte et tri

- Orientation n°6 : Améliorer la collecte et le tri des déchets ménagers et assimilés ;
- Orientation n°7 : Augmenter la collecte et la valorisation des biodéchets ;
- Orientation n°8 : Améliorer la collecte et le tri des déchets d'activités économiques et du BTP ;
- Orientation n°9 : Améliorer la collecte des déchets dangereux, des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et des Véhicules Hors d'Usage (VHU) ;

Recyclage et valorisation matière

- Orientation n°10 : Développer la valorisation matière ;

Valorisation énergétique

- Orientation n°11 : Développer la valorisation énergétique des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière ;
- Orientation n°12 : Renforcer les performances des centres de valorisation énergétique et rationaliser les investissements ;

Elimination

- Orientation n°13 : Adapter les installations de stockage des déchets non dangereux à la réduction des gisements ;
- Orientation n°14 : Limiter la part des déchets inertes destinés aux Installations de Stockage de Déchets Inertes en fonction des besoins ;

Transports

- Orientation n°15 : Recourir aux modes de transport durable ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3.2.3 Collecte et tri

Orientation n°6	Améliorer la collecte et le tri des déchets ménagers et assimilés
Cibles	**Collectivités territoriales et leurs groupements, éco-organismes, entreprises du recyclage, opérateurs de la gestion des déchets**
Acteurs	**Acteurs principaux : collectivités territoriales et leurs groupements, maîtres d'ouvrages de déchèteries publiques et exploitants, maîtres d'ouvrages de centres de tri et exploitants, associations de consommateurs et de défense de l'environnement, REP, structures de l'ESS, fédérations professionnelles, industriels du déchet** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME**
Déchets	**DNDNI (DMA, DAE, BTP) – Déchets d'emballages ménagers et papiers graphiques,déchets de textile, linge de maison et chaussures (TLC)**
Enjeux	Augmenter les taux de collecte et de valorisation matière des déchets ménagers et assimilés. Doubler le taux de recyclage du plastique et augmenter les tonnages d'emballages recyclés. Accroître la valorisation des déchets ne pouvant être qualifiés de déchets ultimes au regard des conditions technico-économiques du moment. Réduire les tonnages envoyés en installations d'élimination, notamment des Installations de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND).
Règles de planification	Adapter le parc de centres de tri à l'extension des consignes de tri pour l'ensemble des déchets d'emballages ménagers d'ici à 2023, dans le cadre de démarches territoriales concertées, intégrant une étude, à l'échelle géographique qui paraîtra la mieux adaptée, de l'évolution de la fonction tri des emballages et papiers/journaux des DMA, en vue notamment de définir, dans le cadre d'une réflexion multi filières déchets : - la bonne zone de collaboration entre collectivités ; - le service public souhaité à cette échelle, dont le niveau de tri souhaité ; - le cadre juridique et financier de cette collaboration ; - les modalités d'optimisation des transports, en vue d'une réduction de l'impact CO_2 de la gestion des déchets ; - l'identification des sites dont l'activité de tri pourrait s'arrêter et les modalités de reconversion de ces sites, en préservant le foncier et les emplois existants ; - l'adaptabilité de l'installation dans le temps. Les demandes de création, adaptation et fermeture d'installation seront examinées au regard de cette règle. Les capacités des centres de tri agréés par ECO TLC en région Hauts de France sont suffisantes dans la mesure où les quantités triées représentent le double des quantités collectées en région Hauts-de-France.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Recommandations d'actions	**6. 1– Préconisations techniques pour l'atteinte des objectifs de qualité matière dans le contexte de l'extension des consignes de tri** La mise en œuvre de l'extension des consignes de tri aura des conséquences sur la quantité et la qualité des déchets triés (taille, nouveaux composants, souillures...) : . Des investissements devront être réalisés pour atteindre des objectifs de tris fins permettant un recyclage matière aux standards des filières de valorisation. . Les unités de tri devront également pouvoir faire face à de nouveaux objectifs de valorisations matière qui pourront être mises en œuvre à terme. Principes généraux de l'organisation des schémas de fonctionnement des centres de tri dans un contexte d'extension des consignes de tri : - **Films plastiques**, o Dans toutes les installations, prévoir une extraction d'un flux de films plastiques - **Flux en multimatériaux**, le choix d'un tri en une étape ou tri en deux étapes des fibreux et des plastiques rigides : o Pour les installations jusqu'à 15000 t/an, le tri en deux étapes est recommandé o Pour des capacités de 15 à 25 000 t/an le choix d'un tri en une ou deux étapes nécessite une évaluation des coûts et une analyse économique au niveau localement en tenant compte des spécificités du territoire (distances, proximité d'usines de recyclages,…) o Au-delà de 25 000 t/an, le tri en une étape est adapté. - **Papiers de bureautique**, le tri peut être étudié pour des unités de plus de 30 000 t/an - **Flux supplémentaires de petits déchets d'aluminium ou d'acier et les déchets souples**, le tri d'un flux supplémentaire est à étudier pour des unités de plus de 20 000 t/an. **6.2 - Augmenter la collecte des DMA, des déchets d'emballages ménagers et papiers graphiques, des déchets de textile, linge de maison et chaussures (TLC)** Dans le cadre de l'optimisation de l'organisation de la collecte et au cours des renouvellements de marchés, il convient pour les collectivités de mener une réflexion sur l'harmonisation de la couleur des contenants utilisés. Les éventuelles modifications de couleurs doivent se faire à l'occasion du passage à l'extension des consignes de tri plastiques, ou de la mise en œuvre de la collecte des biodéchets ou lors de changements des contenants pour ne pas engendrer des coûts supplémentaires. Le code couleur peut ne porter que sur une partie des contenants (couvercle, volet de remplissage, rebord autour des ouvertures, signalétique….). La planification régionale recommande de se baser sur les couleurs qui sont aujourd'hui majoritairement utilisées en France, telles que définies par l'ADEME (schémas, consignes, couleurs) : • pour les schémas papiers / emballages ou papier-carton / plastiques-métaux : bleue pour le flux contenant les papiers et jaune pour le flux contenant les plastiques ; • pour le schéma multimatériaux : jaune • pour le verre : vert • pour la collecte séparée des bio-déchets : brun • pour les OMR : gris

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	6.4 - Faire évoluer le parc de centres de tri en vue de l'extension des consignes de tri à l'ensemble des emballages plastiques d'ici 2022 Si les capacités administratives de nombreux centres de tri sont suffisantes, leurs capacités techniques sont à moderniser pour traiter les nouveaux tonnages triés dans le cadre de l'extension des consignes de tri (collectes séparées, tri matière des DAE/encombrants). Des investissements sont à prévoir pour moderniser les sites ou en créer de nouveaux. Accompagner l'évolution des emplois d'opérateurs des centres de tri vers les emplois des nouveaux centres de tri modernisés et vers d'autres emplois tels que ceux liés à la prévention et au tri.
Indicateurs	Nombre de centres de tri (dont ceux en extension de consigne de tri) et tonnages traité Variation du nombre de centres de tri adaptés à la gestion territoriale de l'extension des consignes de tri
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension «Climat Air Énergie» du SRADDET, Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), Schéma régional des formations- Feuille de route REV 3 – 2022-2027

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation n°7	Augmenter la collecte et la valorisation des biodéchets
Cibles	**Collectivités territoriales et leurs groupements, producteurs de biodéchets**
Acteurs	**Acteurs principaux : Collectivités territoriales et leurs groupements, Fédérations professionnelles, Associations environnementales, Chambres consulaires** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME, Pôles d'excellence et de compétitivité, Universités et centres de recherche**
Déchets	**DNDNI (DMA, DAE)**
Enjeux	Développer les valorisations en circuit court. Construire une filière multiacteurs.
Recommandations d'actions	La valorisation des biodéchets repose sur un tri à la source de qualité (voir orientations n°1, 2 et 4) et une collecte séparée. Elle doit aussi intégrer : - la hiérarchie des modes de valorisation : valorisation matière à haute valeur ajoutée par extraction des molécules d'intérêt (voir Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire – filière biodéchets), valorisation matière par compostage et retour au sol, valorisation énergétique (voir orientation n°11) et retour au sol des digestats ; - les principes de transparence et de traçabilité des filières, garants de la qualité et l'intérêt agronomique du retour au sol des matières organiques. **7.1- Améliorer le tri à la source des biodéchets des ménages et assimilés** AG Atteindre une performance satisfaisante en quantité et en qualité du tri des biodéchets des ménages : - Mettre en place les systèmes les mieux adaptés aux typologies d'habitats en favorisant le compostage individuel quand cela est possible ou collectif pour des quartiers ou des ensembles résidentiels ou en contenant auprès de chaque usagers ou groupes d'usagers selon le code couleur marron - Qualifier les produits issus des filières de valorisation par compostage ou méthanisation des biodéchets des ménages par la mise en place, préalablement ou de façon concomitante, d'une collecte de déchets dangereux à destination des ménages. - Mobiliser les habitants pour cet acte de tri, par le déploiement d'une tarification incitative sur la collecte des déchets ménagers afin de favoriser le tri des biodéchets A Favoriser la mise en réseau des retours d'expériences régionaux par profil de territoire en matière de collecte des biodéchets des ménages et assimilés Accompagner les citoyens dans leur geste de de tri par la mise en place d'actions de communication et de sensibilisation **7.2 – Améliorer le tri à la source des biodéchets des activités économiques** AG Développer l'offre de collecte des biodéchets.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Soutenir l'offre de solutions de collecte innovante répondant aux contraintes des différents producteurs de biodéchets, notamment celles des petits producteurs devant mettre en place le tri à la source des biodéchets à horizon 2025. Développer l'acquisition de références sur la valeur agronomique des déchets organiques. **7.3 – Améliorer la valorisation des biodéchets** En lien avec les travaux du CORBI (Comité d'Orientation Régional Biométhane Injecté) et du schéma régional biomasse : - renforcer la connaissance des gisements et du flux de biodéchets ; - analyser le positionnement des filières de valorisation des biodéchets (valorisation agricole et retour au sol, valorisation énergétique) et veiller à l'articulation de leur développement avec celui des filières organiques déjà en place, afin d'éviter le risque de déstabilisation de celles-ci. Développer des filières locales de valorisation **dans la logique du principe de proximité** : - Développer l'offre régionale de déconditionnement des biodéchets ; - Développer le maillage d'installations d'hygiénisation permettant de traiter les biodéchets alimentaires soumis à la règlementation sanitaire des sous-produits animaux (SPAn 3). Développer la valorisation des composts et digestats et garantir leur qualité pour un retour au sol en associant en amont tous les acteurs de la chaine. Encourager une communication sur les débouchés des composts et digestats pour améliorer la qualité des produits dès le tri et la collecte. Renforcer la recherche et l'innovation au service de la valorisation haute qualité et la valeur ajoutée des biodéchets. **7.4 – Promouvoir la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets des ménages, des entreprises, des activités agricoles** Identifier les leviers et les freins à la mutualisation de la collecte des biodéchets. Encourager le dialogue territorial favorisant l'ouverture des acteurs à la mutualisation de la collecte et du traitement des biodéchets et l'émergence de projets collectifs d'installations. Expérimenter en région de nouvelles approches filières. S'appuyer sur la dynamique du CORBI pour élargir et conforter une démarche territoriale de concertation sur les filières de valorisation des biodéchets intégrant les différents producteurs (boues, déchets verts compatibles , effluents agricoles, biodéchets du commerce alimentaire, de la restauration collective et commerciale, de l'industrie agroalimentaire…), en référence au guide méthodologique « ConcerTO » de l'ADEME.
Indicateurs	Quantité de biodéchets collectés par le service public et traités (y compris par le réseau des déchèteries publiques) Nombre de collectivités ayant mis en place le tri à la source des biodéchets
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension «Climat Air Énergie» du SRADDET, Schéma régional Biomasse. Pacte national de lutte contre le gaspillage alimentaire 2017-2020.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation n°8	**Améliorer la collecte et le tri des déchets d'activités économiques et du BTP**
Cibles	**Acteurs économiques, entreprises du BTP, professionnels des déchets**
Acteurs	**Acteurs principaux : Chambres consulaires, fédérations professionnelles, entreprises, associations environnementales, CERC, maîtres d'ouvrages publics et privés, maîtres d'œuvres** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME, organisations patronales**
Déchets	**DNDNI (DAE), déchets du BTP- DI, DD (issus essentiellement du second œuvre)**
Enjeux	Trier à minima les emballages, déchets inertes, déchets dangereux, et déchets non dangereux. Limiter la présence de dépôts sauvages. Faire prendre en compte les besoins d'installations dans les documents d'urbanisme.
Règle de Planification	Evaluer les besoins d'installations notamment celles de tri, transit et regroupement (temporaires ou définitives) liées à la gestion des déchets du BTP et les traduire dans les avis émis lors de l'élaboration des documents d'urbanisme PLU, PLUI, SCOT.
Recommandations d'actions	**8.1 - Développer les centres de tri des DAE** AG Développer l'outil industriel de tri et de préparation de matières de recyclage au travers d'un maillage adapté : - en privilégiant la consolidation de filières tri – valorisation de proximité, - en encourageant les centres de tri intégrés aux activités génératrices de grandes quantités de déchets valorisables (notamment les plateformes logistiques) ou mutualisés entre plusieurs activités d'un même site. Développer les performances des centres de tri des DAE et leur adaptabilité aux nouvelles filières de valorisation. Renforcer la traçabilité des flux traités. Accompagner l'évolution des métiers du tri et l'apport du numérique. A Faciliter la collaboration entre les industriels du tri et les filières de valorisation matières pour renforcer l'adaptabilité des outils du tri aux exigences des nouvelles filières. **8.2 - Moderniser et compléter le réseau des 54 déchèteries professionnelles** Le réseau régional des déchèteries publiques ou professionnelles en Hauts-de-France est actuellement globalement suffisant pour répondre aux obligations de reprise des déchets par les distributeurs de matériaux, produits et équipements de construction à destination des professionnels. AG Maintenir un réseau cohérent de proximité des déchèteries en lien avec les négoces. Doter certaines zones du territoire dépourvues de déchèteries professionnelles (toute la partie Ouest et Est des Hauts-de-France). Le développement des déchèteries est suspendu à la clarification et à l'harmonisation à l'échelle des intercommunalités des conditions d'accès des professionnels aux équipements publics, pour éviter toute distorsion de concurrence, et assurer la viabilité des projets privés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Promouvoir la création de déchèteries automatisées en libre-service.

Améliorer la connaissance du réseau des déchèteries professionnelles existant et du réseau de reprise des déchets par les négoces.

Diffuser les informations auprès des détenteurs de déchets.

Faciliter l'articulation avec les acteurs publics et privés.

8.3 - Renforcer le maillage des installations de collecte, tri, regroupement des déchets et systématiser la pratique du tri des déchets du bâtiment

Favoriser la proximité des équipements de collecte, tri, regroupement et la valorisation des déchets, particulièrement des inertes, sur l'ensemble du territoire régional.

Compléter l'offre de collecte, regroupement, transfert pour les déchets inertes destinés à la filière de recyclage.

Créer, au niveau régional de nouvelles plateformes de tri et de valorisation des déchets issus des chantiers BTP avec recyclage des déchets inertes en particulier pour les départements de l'Aisne et de la Somme, en :

- Favorisant l'implantation de plateformes en couplage sur des sites existants d'ISDI et de carrières, permettant un tri préalable amont avant stockage ou remblaiement avec pour objectif : une utilisation rationnelle et économe des ressources minérales primaires pour les carrières, une économie des capacités de stockage en ISDI et de capacités en remblaiement des carrières afin de les réserver aux déchets non recyclables, une économie de transport en double fret pour les carrières…
- Favorisant l'adaptation des plateformes existantes par une modernisation des équipements de tri et production de ressources secondaires, pour améliorer les produits triés et leur qualité, par l'accueil d'un plus large éventail de déchets du BTP

Localiser les zones blanches pour les Installations de Stockage de déchets Inertes (ISDI).

Compléter l'offre de collecte, regroupement, transfert pour les déchets dangereux (déchets amiantés tout particulièrement), et proposer un maillage pour les zones non couvertes.

Systématiser le diagnostic PEMD quelle que soit la superficie du bâtiment à démanteler.

Développer le tri des déchets réutilisables (filières réemploi) ou valorisables (privilégier le non-mélange).

Prévoir des espaces de tri adaptés et dédiés.

Savoir renseigner et piloter un SOGED (schéma d'organisation et de gestion des déchets).

8.4 - Mobiliser la commande publique pour inciter au tri

Inciter les maîtres d'ouvrages à faire apparaître dans les appels d'offres des prix unitaires dédiés au tri et à l'évacuation des déchets plutôt que des prix forfaitaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

	8.5 – Développer la production et l'utilisation de granulats de béton recyclés (GBR) Inciter dans les constructions l'utilisation de béton recyclé La norme NF EN 206/CN autorise l'utilisation de granulats de béton recyclés dans les bétons avec des valeurs spécifiques à leurs caractéristiques et à la classe d'exposition du béton. Pour les produits préfabriqués en béton, il convient de se référer à la norme spécifique de produit et/ou à la norme NF EN 13369. Il n'y a pas par ailleurs de contre-indication à l'utilisation de GBR dans les bétons constitués de ciment bas carbone. Des caractéristiques conventionnelles normalisées requises pour les types de granulats et les sables sont précisées dans la norme NF EN 206/CN, ainsi que les taux maximums de substitution autorisés actuellement dans la construction correspondant à des bétons non armés. Les rédacteurs de CCTP sont encouragés à intégrer les dispositions normatives et réglementaires applicables aux granulats de béton recyclé utilisables pour la réalisation du projet. Il existe en Hauts-de-France de nombreux fournisseurs de GBR.
Indicateurs	Nombres de déchèteries publiques accessibles aux professionnels Nombres de centre de tri des DAE
Plans, schémas ou démarches en lien	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), Feuille de route REV3 - 2022-2023 ; Schéma régional des formations, Dimension «Climat Air Énergie» du SRADDET- nouveau mix énergétique régional. Schémas d'urbanisme (PLU, PLUI et Scot…). Démarche Démoclés.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation n°9	**Améliorer la collecte et le traitement des déchets dangereux (incluant les déchets d'activités de soin à risques infectieux et l'amiante), des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et des Véhicules Hors d'Usage (VHU)**
Cibles	**Grand public, collectivités territoriales et leurs groupements, entreprises de traitement des déchets**
Acteurs	**Acteurs principaux : éco-organismes, Chambres consulaires, fédérations, entreprises de traitement des déchets, fabricants, metteurs sur le marché, distributeurs, acteurs de l'ESS, associations de consommateurs et de défense de l'environnement.** **Avec l'appui de : fédérations, organisations patronales, Région, Etat, ADEME**
Déchets	**DD dont DASRI, déchets amiantés, DEEE, VHU**
Enjeux	Améliorer le taux de collecte et favoriser le traitement en région Haut-de-France
Règle de Planification	VHU : le parc actuel des installations de collecte agrées est adapté aux besoins. Les gestionnaires d'installations agrées de collecte de VHU et de broyeurs doivent maintenir un parc d'installations adapté à une logique de gestion de proximité.
Recommandations d'actions	**9.1 - Sensibiliser aux enjeux du tri des déchets dangereux et augmenter leur taux de collecte** Ac Favoriser la communication et la sensibilisation à l'intérêt du tri pour les habitants (messages transversaux et par filières). Sensibiliser les particuliers et les professionnels aux enjeux des déchets dangereux, de leur collecte et de leur traitement spécifique, afin notamment de limiter les erreurs de tri et permettre une meilleure valorisation des produits. Mettre en œuvre des expérimentations de collecte séparée des déchets dangereux produits par les ménages. Développer le nombre de déchèteries acceptant les déchets dangereux. Optimiser le réseau d'installations de transit et de valorisation des déchets dangereux. **9.2 - Améliorer la collecte des déchets des activités de soins** Ac S'appuyer sur DASTRI pour renforcer la communication visant à prévenir les erreurs de tri (DASRI jetés avec les déchets ménagers) en lien avec les professionnels de la santé. Renforcer l'information et la formation des professionnels libéraux sur les obligations relatives aux DASRI. **9.3 - Améliorer la collecte de l'amiante** Ac Sensibiliser le grand public aux risques liés à l'amiante, à sa collecte et à son élimination notamment via les collectivités territoriales et leurs groupements, les Espaces Info Energie (EIE) et les artisans. Diffuser des bonnes pratiques auprès des particuliers en matière de manipulation et d'élimination (apport en déchèterie) de l'amiante.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

En vue d'une répartition homogène des solutions de traitement en région et dans une logique de proximité**:**

- augmenter le nombre de points de collecte acceptant l'amiante : déchèteries publiques (notamment dans les départements de l'Aisne et de la Somme) et professionnelles, ainsi que des plateformes.
- favoriser la création de casiers de stockage dédiés à l'amiante dans les ISDND existants pour disposer d'un maillage comportant à minima un casier de stockage de déchets amiantés ou un centre de regroupement par département , compte tenu du nombre actuel de casier amiante (3 en 2018).


Veiller à une bonne répartition territoriale des sites de collecte des déchets amiantés, tant pour les particuliers (déchèteries publiques) que pour les professionnels (déchèteries privées).

Sensibiliser les bureaux d'étude réalisant les diagnostics Amiante préalables aux ventes immobilières et les artisans aux risques liés à l'amiante et aux solutions possibles pour l'élimination des déchets (liste des déchèteries qui acceptent les déchets amiantés, les filières d'évacuation et les coûts).

9.4 - Améliorer la collecte des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE)


Développer les points de collecte pour les DEEE et prévoir des locaux dédiés aux DEEE dans les déchèteries pour permettre une collecte dans de bonnes conditions.

Etudier, dès la conception de la déchèterie, une configuration permettant d'installer des bennes pour les petits appareils en mélange ou des unités froid ou hors froid.

Favoriser la mise en place de zones de stockage adaptées aux DD et aux DEEE, permettant l'optimisation des ramassages.

Promouvoir/faciliter auprès des maîtres d'ouvrages publics le déploiement d'infrastructures publiques de collecte (points d'apport multi flux) en milieu urbain très dense.

Favoriser le lien entre les Repair Cafés et les points de collecte sur un même territoire pour collecter les objets électroniques non réparés (40%).

Inciter les particuliers, les professionnels et le monde agricole à restituer les machines obsolètes.


Consolider en Hauts-de-France une filière d'intérêt national de collecte et de réemploi des téléphones portables.

9.5 - Lutter contre les transferts transfrontaliers illicites et les abandons sauvages


Pour les VHU et les DEEE, engager une réflexion aux côtés des services de l'Etat afin d'intensifier les contrôles douaniers et les contrôles des installations et de lutter contre les transferts transfrontaliers illicites.

Contribuer, au niveau régional, à lutter contre la criminalité environnementale en appuyant l'action des services déconcentrés de l'Etat.

Engager des campagnes de communication régionales pour informer les automobilistes des risques encourus à ne pas faire éliminer son véhicule par une filière légale, rassurer sur l'utilisation de pièces de réemplois pour les véhicules.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Mettre en place une animation régionale pour la réduction des déchets dangereux et l'échange de bonnes pratiques.  Lutter contre les abandons sauvages, par exemple par la mise en place de gardes assermentés dans les collectivités.  Etudier la faisabilité de mettre en place l'obligation de fournir un contrôle technique en règle pour l'export de véhicules (comme c'est le cas en Italie). **9.6 – Etudier l'opportunité d'un site de stockage de Déchets Dangereux en région Hauts-de-France** Depuis la fermeture du site de Menneville, il n'existe plus en région Hauts-de-France d'Installation de Stockage de Déchets Dangereux (ISDD). En conséquence, ces déchets sont acheminés vers des régions limitrophes françaises ou transfrontalières, qui offrent pour le moment des capacités suffisantes. Afin de répondre aux principes de proximité et d'autosuffisance, une étude sur l'opportunité de créer une ISDD à moyen-long terme en Hauts-de-France, pourra être engagée. Cette étude pourra notamment évaluer les besoins de stockage de déchets dangereux produits en région Hauts-de-France, identifier les meilleurs techniques de stockage disponibles, proposer une optimisation des modes de transports afin de limiter les transports en distance et en volume et justifier de bénéfices environnementaux, dans le respect des populations environnantes, et prévoir l'adaptabilité du site pour l'intégration de futures avancées technologiques. Une commission chargée du suivi de l'étude sera créée, composée des différentes parties prenantes (maître d'ouvrage, exploitant, collectivités locales, Région, Etat, ADEME, associations locales, personnalités qualifiées…). Parallèlement, des actions de Recherche et Développement seront engagées afin de développer des solutions permettant de réduire le stockage des déchets dangereux, notamment par la réduction de l'usage de produits nocifs.
Indicateurs	Taux de collecte des DEEE, des DASRI et VHU Nombre de déchèteries accueillant des déchets amiantés.
Plans, schémas ou démarches en lien	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), Feuille de route REV3 – 2022-2023 ; Plan Régional Santé Environnement (PRSE 3). Programmes locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.2.4 Recyclage et valorisation matière

Orientation n°10	Développer la valorisation matière
Cibles	**Maîtres d'ouvrage publics et privés, maîtres d'œuvre, entreprises du BTP, entreprises du recyclage, fédérations professionnelles, FNSA, Agences de l'eau, collectivités compétentes dans le domaine de l'assainissement** **Collectivités territoriales et leurs groupements, éco-organismes, entreprises du recyclage, opérateurs de la gestion des déchets**
Acteurs	**Acteurs principaux : chambres consulaires, collectivités territoriales et leurs groupements, tous les secteurs d'activités économiques, fédérations professionnelles, Cellule Economique Régionale de la Construction, entreprises de recyclage du secteur des TP, maitres d'ouvrages publics et privés, Etablissement Public Foncier, aménageurs, promoteurs, industriels, Fédération Nationale des Syndicats de l'Assainissement, agences de l'eau, éco-organismes, acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire.** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME, universités et centres de recherche, pôles d'excellence et de compétitivité, associations de consommateurs et de défense de l'environnement**
Déchets	**DNDNI hors biodéchets, déchets du BTP, déchets d'assainissement, déchets dangereux, DEEE, VHU**
Enjeux	Accroître le taux de valorisation matière des DAE et la robustesse des filières. Atteindre un taux de valorisation matière de 70 % pour les déchets issus du BTP. Développer des filières de recyclage de matières stratégiques pour la transition de l'industrie régionale (REV3) Remettre les coproduits industriels dans le circuit des produits réutilisables en remplacement des matières premières.Développer une filière de gestion des terres polluées fortement concurrencée par le Beneluxsur le territoire régional et accroître la reconversion des friches urbaines. Accroître la valorisation des déchets issus du pré-traitement des stations d'épuration ne pouvant être qualifiés, au regard des conditions technico-économiques du moment, de déchets ultimes. Veiller à l'application des bonnes pratiques dans le domaine de la gestion des matières de vidange. Accroître la valorisation des sédiments. Accroître la valorisation matière des matériaux issus des opérations de broyage des Véhicules hors usage.
Règle de planification	Afin d'accroître à son maximum la valorisation des matières en amont de l'incinération ou du stockage, et dans le respect de la hiérarchie de gestion des déchets, des unités de sur-tri mécaniques pourraient être développées sous réserve : o De la mise en œuvre de toutes les opérations de tris sélectifs en amont des emballages, des papiers-carton, des biodéchets et des déchets dangereux, o D'une valorisation et d'un traitement à proximité des produits issus de ces unités, o Que les exutoires définis soient pérennes et justifiés et qu'ils fassent l'objet de contractualisation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Recommandations d'actions

10.1 - Développer les filières de valorisation

Améliorer les performances des process et procédés de valorisation.

Développer des filières locales de valorisation matière dans la logique du principe de proximité et identifier les freins à la rentabilité des filières de valorisation.

En lien avec la **Feuille de route REV3 pour 2022-2027** (axe 6 - économie circulaire) et le SRDEII 2022- 2027 (orientation 2 - axe 3 - objectif 1) :

- Faire émerger des filières « productrices de ressources » (métaux stratégiques et rares, plastiques, sédiments...) et des filières « utilisatrices de ressources » (textile, mode, construction, mobilité, numérique, industrie automobile et ferroviaire), notamment en identifiant les gisements de matières/matériaux/déchets et leur potentiel de réemploi afin de limiter la production de déchets non valorisés et de relocaliser les approvisionnements
- Favoriser la structuration d'une filière de **recyclage des batteries** en lien avec la création des trois Gigafactories de l'électromobilités en Hauts-de-France (objectif 2)

En lien avec le **Fonds de Transition Juste (FEDER 2021-2027)** (action 4 Investissements dans le renforcement de l'économie circulaire) :

- Renforcer les filières de valorisation des déchets plastique en lien avec les industries régionales consommatrices de ces matières (sur les principales résines, augmentation de la matière première recyclée et de leur incorporation pour des applications à haute valeur ajoutée).
- Développer de la chaîne de valeur du **recyclage des métaux** , en particulier pour apporter une réponse à la décarbonation de la sidérurgie intégrée et de la filière d'aluminium
- Favoriser les filières de recyclage des métaux stratégiques , notamment en lien avec les gisements croissants de batteries en fin de vie ; ainsi que d'une filière de **recyclage des aimants**.

Contribuer à l'émergence de nouveaux leviers (fiscalité, certificats d'économie d'énergie…) pour rendre les matières premières recyclées plus compétitives.

Développer les marchés pour les matières premières recyclées : utilisation de matières recyclées dans les produits, commande publique, communication sur la recyclabilité des produits.

Expérimenter en région de nouvelles approches filières et services en lien avec les initiatives du Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire.

Déployer l'approche Sédimatériaux pour d'autres catégories de déchets, en particulier issus du BTP.

Renforcer la recherche et l'innovation au service de la valorisation haute qualité et valeur ajoutée (« up cycling ») ; anticiper la valorisation de nouveaux produits complexes ; prévenir le « down cycling » (recyclage entraînant une diminution de valeur de la matière).

10.2 - Développer les dispositifs permettant par un sur-tri d'améliorer la valorisation matière en amont de la valorisation énergétique ou du stockage

Réaliser des bilans et retours d'expériences des installations existantes pour permettre une capitalisation à l'échelle régionale.

10.3 – Suivre la filière prétraitement mécanique de la fraction fermentescible des ordures ménagères résiduelles - FFOMR

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- L'implantation d'une unité de prétraitement mécanique de la FFOMR est conditionnée par la mise en place au préalable d'un tri à la source efficace de la fraction organique des déchets ménagers ; cette obligation entraînera une baisse des quantités de biodéchets à traiter.
- La technique de prétraitement mécanique de la FFOMR en référence à la Directive européenne déchet de 2018, ne pourra plus être considérée comme une technique de valorisation sans mise en place d'une collecte de qualité des biodéchets en amont – dans le cas contraire les produits issus de ces unités ne pourront plus bénéficier des filières de valorisation actuelles.



- Mettre en place un suivi technico économique et une veille technologique et réglementaire de la filière de pré-traitement mécanique de la FFOMR
- Informer les collectivités compétentes déjà engagées dans cette filière ou souhaitant s'y engager dans ce contexte technique et réglementaire

10.4 - Améliorer le tri et le réemploi des matériaux et emballages de chantier

 Mettre en place des outils de traçabilité permettant d'évaluer l'atteinte de l'objectif de valorisation matière (outil informatique, pesées, Bordereaux de Suivi de Déchets…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Favoriser l'implantation d'installations de massification, regroupement/tri de proximité permettant la valorisation des flux triés.

Mutualiser les opérations de déblais/remblais sur des chantiers de proximité.

Etudier les possibilités de réemploi des excédents de déblais le plus en amont possible.

Renforcer et améliorer le tri des DND, DI, DD et emballages des chantiers du BTP permettant de limiter la production des déchets ultimes et favoriser la valorisation matière.

Encadrer l'utilisation des déchets inertes dans les exhaussements de sols.

Accentuer les mesures de prévention visant les dépôts sauvages et les aménagements illégaux.

Accompagner les autorités compétentes lors de l'examen d'une déclaration préalable ou de la délivrance d'un permis d'aménager (dans le cas de travaux d'exhaussement).

10.5 - Développer l'usage des coproduits industriels contribuant aux objectifs de recyclage

AG Elaborer des planches d'essais sur les chantiers routiers.

Systématiser l'intégration de variantes dans les marchés publics à caractéristiques équivalentes aux matières premières.

E Améliorer la traçabilité des produits sortants.

A Améliorer l'image de marque des coproduits industriels en passant par un logique de produits.

Sensibiliser les Maîtres d'ouvrages publics et privés à l'utilisation de coproduits industriels.

Créer un groupe d'échange composé essentiellement de maîtres d'ouvrage, professionnels et fédérations (connaissance du gisement, débouchés).

10.6 - Renforcer la filière de gestion des terres polluées

AG Faciliter la mise en relation entre les producteurs et les récepteurs pour la réutilisation des terres polluées inertes.

Privilégier une filière intégrée terres polluées /déchets non dangereux.

A Développer la traçabilité de cette filière (tonnages, exutoires…).

A Mettre en place une instance de coordination régionale sur la gestion des déblais et terres polluées

10.7 - Développer les filières de valorisation des sédiments de dragage et curage

A Encourager la signature d'un engagement pour la croissance verte à l'échelle nationale relatif à la valorisation des sédiments, avec les Hauts-de-France comme région pilote, afin de favoriser le développement de filières industrielles de valorisation des sédiments et de faciliter la sortie du statut de déchets des sédiments dès lors qu'ils sont gérés à terre.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Favoriser l'émergence de plateformes collectives de transit et préparation des sédiments de dragage portuaires et de curage fluviaux en vue de leur utilisation dans les différentes filières industrielles de valorisation.

Développer l'usage des sédiments en Travaux Publics, Travaux Maritimes et Travaux d'Aménagement, à titre d'exemple et de façon non exhaustive :

- pour la lutte contre l'érosion littorale et la submersion marine,…
- pour la lutte contre les inondations, de reconstitution de sols dégradés, de réfections de berges,…
- pour les travaux d'étanchéité,…

En ce sens et dans le cadre de la démarche Sédimatériaux, encourager la réalisation d'ouvrages expérimentaux permettant de démontrer la faisabilité technique, environnementale et économique de la valorisation des sédiments.

Faciliter les transferts technologiques, l'innovation et la recherche dans les différents domaines liés à la valorisation des sédiments marins, fluviaux et lacustres.

10.8 - Améliorer la gestion des matières de vidange et la valorisation des déchets issus de l'assainissement

Compléter l'offre de dépotage des matières de vidange en stations d'épuration pour proposer un maillage satisfaisant (identification des zones non couvertes).

Assurer une meilleure traçabilité des matières de vidange.

Faciliter au sein des stations d'épuration urbaines le dépotage des matières de vidange pour les professionnels (plage horaire pour l'accueil, conditions tarifaires identiques quelle que soit l'appartenance ou non des professionnels au territoire de l'EPCI).

Créer un groupe de travail pour structurer la filière de valorisation matière des sables de curage (identification du maillage d'installations, capacités, élaboration de fiches produits, applications).

10.9 - Améliorer la valorisation des déchets dangereux

S'assurer que les DEEE non réutilisés et transitant via des acteurs de réemploi soient bien gérés in fine par la (les) filière(s) pour dépollution et recyclage.

Promouvoir un démantèlement performant pour permettre le recyclage des matières et extraire les matériaux stratégiques.
Améliorer les performances de valorisation.
Développer des filières locales de valorisation, économiquement viables, dans la logique du principe de proximité.
Développer l'économie circulaire en matière de déchets dangereux et de DEEE.
Pour les VHU, veiller à optimiser les capacités de broyage existantes et à une répartition territoriale adaptée aux besoins afin de limiter les transports.

Labelliser les acteurs du réemploi/réutilisation sur des standards élevés (CENELEC Reuse sur les DEEE par exemple).
Envisager la création d'une filière pièces détachées pour les DEEE.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Trouver de nouvelles filières de valorisation de déchets dangereux. Identifier de nouveaux leviers (dont taux des taxes locales et nationales) permettant de lever les freins aux initiatives privées.
Indicateurs	Tonnage DNDNI valorisé sous forme matière et organique (t/an) Variation du tonnage des DMA et DAE valorisés sous forme de matière et organique (%) Variation des tonnages des sédiments produits à l'échelle régionale Nombres d'opération réalisées ou tonnages valorisés pour les filières spécifiques des déchets du BTP (t/an) Tonnage de DMA recyclés par les filières REP Quantités des déchets produits dans la cadre des grands travaux et importés pour le traitement dans les Hauts de France (t/an) Taux de valorisation des déchets issus des grands chantiers (%)
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension «Climat Air Énergie» du SRADDET, Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), Schéma régional biomasse, Schéma régional des carrières, Plan Régional Santé Environnement (PRSE 3). Programmes locaux de prévention, SCOT, PLU, SDAGE, SAGE, Convention d'engagement volontaire, Société du Grand Paris (traçabilité des déchets), guides (CEREMA).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.2.5 Valorisation énergétique

Orientation n°11	**Développer la valorisation énergétique des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière**
Cibles	**Maîtres d'ouvrage et exploitants d'unités de méthanisation, producteurs et consommateurs de bois B, professionnels du déchet et de l'énergie**
Acteurs	**Acteurs principaux : Chambres consulaires, GrDF et GRT Gaz, SEM Energies HDF, Cluster Méthania, Pôle 2020, producteurs et consommateurs de CSR (industriels du déchet et de l'énergie)** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME, CERDD**
Déchets	**DND (DMA, DAE et BTP, Bois B issus majoritairement du BTP**
Enjeux	Développer l'énergie produite localement en Hauts-de-France et contribuer à l'amélioration de l'autonomie énergétique régionale. Contribuer à positionner la région Hauts-de-France comme leader européen en matière de production de biogaz. Réduire la quantité de déchets résiduels envoyés en installation de stockage.
Règles de planification	En lien avec l'objectif Climat d'atteindre une puissance de 9 TWH issue de la méthanisation en 2031, créer environ 150 d'unités de méthanisation « agricole », ouvertes à une approche multifluxet inciter à l'émergence d'une dizaine d'unités de méthanisation traitant les biodéchets des collectivités et leurs boues d'assainissement, également ouvertes à une approche multi flux. Afin de limiter les quantités de déchets ultimes à stocker, soutenir l'émergence d'une filière de Combustibles Solides de Récupération (CSR) dans le respect de la hiérarchie des modes de gestion des déchets et aux conditions suivantes : - Une phase d'expérimentation d'installations réversibles, dimensionnées au regard d'un besoin local (chauffage urbain ou industriel) et adaptables à différents gisements ; - La définition de prescriptions techniques minimales visant à homogénéiser et à sécuriser la composition des CSR, compte tenu de la réglementation et des attentes des utilisateurs.
Recommandations d'actions	**11.1 - Contribuer au développement du biogaz et d'autres productions énergétiques émergentes issues de la biomasse** Dans le cadre du développement de la filière méthanisation et les travaux du CORBI (Comité d'Orientation Régional Biométhane Injection) et du technocentre régional : AG Soutenir divers projets de méthanisation, agricoles, industriels ou publics, traitant des déchets et sous-produits agricoles, d'industries agro-alimentaire et déchets ménagers, valorisant le biogaz produit en cogénération, en injection dans le réseau ou en carburant. Veiller à la participation des collectivités et des habitants dans les projets de méthanisation, notamment en s'appuyant sur la Charte de bonnes pratiques en cours d'élaboration par le CORBI. E Expérimenter la création d'unités de méthanisation intégrant des **procédés innovants** : traitement par voie sèche, micro-méthanisation.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Mobiliser les ressources agricole et non agricole (biodéchets diffus, biodéchets de restauration, déchets carnés, fauches de bords de route,...), afin de s'assurer d'une bonne valorisation de l'ensemble de ces déchets et de l'arrêt de leur départ vers des filières de traitement non adaptées, voire proscrites à terme.

Créer des structures juridiques innovantes sur le plan de l'actionnariat, impliquant des territoires, des agriculteurs, des entreprises, des particuliers,...

Expérimenter la pyrogazeification pour certains déchets de biomasse (type Bois B ou paille en excédent ou déchets d'élagage) soit trop ligneux pour être méthanisés, soit trop humides pour être brûlés.

11.2 - Accompagner le développement d'une filière régionale autour du Combustible Solide de Récupération (CSR) :

AG Identifier le gisement potentiel de CSR à l'horizon 2025 et 2031.

Contribuer à identifier un modèle économique pérenne pour la filière CSR : identifier et accroitre les débouchés au niveau régional pour la valorisation des CSR, homogénéiser la composition des CSR et en améliorer la traçabilité, anticiper les conséquences de la fiscalité environnementale pour le développement de cette filière, orienter les investissements dans des équipements industriels adaptables, en capacité de fonctionner sans recourir à des combustibles provenant de la gestion des déchets.

Identifier les installations potentielles (chauffage urbain et industriel) réunissant les conditions les plus favorables en matière de modèle économique et d'acceptabilité, les articuler avec les besoins du territoire et démontrer la réduction de leur impact environnemental (logique de proximité, stratégies d'écologie Industrielle et Territoriale, limitation des transports).

La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (Loi AGEC) impose, un objectif de valorisation énergétique des déchets non dangereux non inertes, ne pouvant pas faire l'objet d'une valorisation matière et/ou organique, de 70% en 2025.

Les prospectives identifient un déficit de capacité à combler à hauteur de 500 kt en 2025 à condition de respecter la hiérarchie des modes de traitement et de détourner des flux destinés initialement au stockage en ISDND (notamment des DAE en mélange) et des refus de tri.

Les futurs projets doivent s'articuler avec les besoins du territoire régional et démontrer la réduction de leur impact environnemental (logique de proximité, stratégies d'écologie Industrielle et Territoriale, limitation des transports)

En 2022, les projets de fabrication de CSR sont les suivants :

PRODUCTION CSR exploitant	commune	departement	capacité autorisée t/an sortie
Opale Environnement	Calais	62	12000
Agri developpement	Auneuil	60	35000
N+P recycling	Isebergues	62	220 000
Paprec	Nurlu	80	30 000
Syndicat Mixte Artois Valorisation	Arras	62	9380
Symevad	Evin Malmaison	62	25 000
	Flavigny	2	
Suez	Lourches	59	159 000
Astradec	Arques	62	100 000
AmiensMetropole	Amiens	80	19 000
Veolia	Boves	80	60 000
Baudelet (Eqiom)	Blaringhem	59	150 000
			6 334
Sevadec		62	5 657
Vanheede	billy berclau	62	100 000
TOTAL estimé			781 371

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Expérimenter des procédés de pyrolyse ou de gazéification capables de transformer le CSR en carburant liquide ou gazeux dans un large éventail d'applications industrielles. Mettre en place un collectif régional de travail CSR, en vue du suivi technique, réglementaire, retour d'expérience. **11.3 - Ouvrir le Bois B à la valorisation énergétique** Améliorer le tri et la préparation (déferraillage…) des bois-déchets pour répondre aux cahiers des charges de plus en plus restrictifs des opérateurs de chaudières-bois. Encourager le développement de chaudières industrielles et de réseaux de chaleur fonctionnant au bois B (sous la rubrique 2771). Améliorer la qualité du Bois B et en réduire la nocivité. Encourager la Recherche et le Développement en matière de carbonisation et de gazéification du bois B.
Indicateurs	Tonnage de déchets valorisés par méthanisation Tonnage de DNDNI valorisé énergétiquement hors UVE
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension «Climat Air Énergie» du SRADDET, Schéma Régional Biomasse. Plan climat air énergie territorial (PCAET). Territoires TEPCV, Contrats de transition écologique.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Orientation n°12	**Renforcer les performances des centres de valorisation énergétique et rationaliser les investissements**
Cibles	**Maîtres d'ouvrage et exploitants de Centres de Valorisation Energétique (CVE)**
Acteurs	**Acteurs principaux : Maîtres d'ouvrage et exploitants, fédérations professionnelles** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME, Associations environnementales**
Déchets	**DNDNI (DMA, DAE)**
Enjeux	Renforcer l'efficience des installations d'incinération régionales (performance énergétique et environnementale). Garantir lisibilité et cohérence dans l'évolution de l'outil industriel régional.
Règles de planification	En 2020, atteindre le seuil R1 de performance énergétique pour toutes les installations d'incinération existantes. A défaut, les installations d'incinération n'atteignant pas le seuil R1 seront considérées comme un mode d'élimination et devront faire application des limitations prévues à l'article R.541-17-II du Code de l'environnement. Adapter les capacités régionales d'incinération avec valorisation énergétique en cohérence avec le développement de la prévention et de la valorisation matière conformément à la hiérarchie des modes de gestion des déchets et dans le respect du principe de proximité. Aucun besoin de création d'unité de maturation des mâchefers n'est identifié.
Recommandations d'actions	**12.1- Renforcer la performance énergétique des installations d'incinération** : AG Encourager l'engagement des exploitants et maitres d'ouvrage sur la trajectoire permettant d'atteindre en 2020 la performance énergétique R1 (en lien avec la DREAL et les dispositifs d'aides ADEME) ; **A moyen terme**, développer la performance énergétique des installations existantes dans une logique de cohérence (approche territoriale des besoins et des potentiels énergétiques locaux) et de lisibilité des investissements pour les territoires. **Conditions de mise en œuvre de l'article R.541-17-II du Code de l'environnement en cas de non atteinte du seuil R1 en 2020** : la diminution des capacités de l'installation d'incinération concernée (25% en 2020 et 50% en 2025 par rapport aux quantités admises en 2010) sera appliquée dans le cadre : - d'une demande d'extension de capacités - ou d'une demande de modifications substantielles de la nature des déchets admis **12.2 - Acter le rôle de l'incinération avec valorisation énergétique pendant la transition vers un changement de modèle** AG Pour permettre d'assurer une solution de gestion des DNDNI équilibrée pendant la période de transition des outils industriels de l'élimination vers la valorisation : réorienter de l'élimination vers la valorisation énergétique en priorité les gisements les plus appropriés au traitement en CVE, ne pouvant pas faire l'objet d'une valorisation matière (pour autant que ces déchets non recyclables soient compatibles avec ce type de traitement), et concourant au mieux au principe de proximité afin de limiter les nuisances et l'impact CO_2 du transport de ces déchets. **Soutenir la recherche et l'innovation** pour développer les process, réseaux et partenariats contribuant à améliorer la performance énergétique des installations

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	d'incinération dans un contexte d'évolution de la qualité des gisements à valoriser énergétiquement. **12.3 - Rationaliser à moyen terme les installations d'incinération existantes pour adapter l'outil aux capacités prévisionnelles à traiter en 2031** Renforcer la performance environnementale des installations de valorisation énergétique en appliquant le principe de proximité et en prenant en compte l'impact CO_2 des zones de chalandise. Utiliser prioritairement les capacités d'incinération pour les déchets ménagers et assimilés résiduels. Pour tout projet de modernisation des installations de valorisation énergétique, tenir compte de l'évolution des nouvelles normes européennes à l'horizon 2022- 2024. Faciliter une bonne gouvernance des installations : réunions des Commissions de Suivi des Sites (CSS), communication des données d'exploitation. Soutenir une approche coordonnée à l'échelle régionale de l'évolution des solutions de gestion sur les territoires par la mise en place d'un collectif de travail régional sur les installations de valorisation énergétique, en lien avec une approche globale de l'ensemble des modes de traitement des DNDNI. Encourager le dialogue sur les territoires et expérimenter des solutions de valorisation énergétique complémentaires dans une logique d'Ecologie Industrielle et Territoriale (chaudière de combustibles solides de récupération, pyrogazéification). Réaliser une étude régionale pour optimiser l'évolution et la complémentarité des installations.
Indicateurs	Tonnage de DNDNI valorisés énergétiquement Capacités autorisées et vides de four (par département) Indicateur R1 de performances énergétiques.
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension « Climat Air Energie » du SRADDET

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.2.6 Elimination

Orientation n°13	Adapter les installations de stockage des déchets non dangereux à la réduction des gisements
Cibles	**Maîtres d'ouvrage et exploitants d'Installations de Stockage de déchets Dangereux (ISDND)**
Acteurs	**Acteurs principaux : Fédérations professionnelles, Associations environnementales** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME**
Déchets	**DNDNI (DMA, DAE)**
Enjeux	Accompagner le changement de modèle en faveur de solutions de substitution à l'élimination. Assurer la transition des outils industriels. Prendre en compte les spécificités des territoires et développer de nouvelles logiques de coordination.
Règles de planification	Les capacités annuelles de stockage déjà autorisées jusqu'en 2031 en Hauts-de-France excédant les limites fixées à l'article R 541-17-I du Code de l'Environnement (1,74 millions de tonnes en 2020 et 1,24 millions de tonnes en 2025), et en considérant les capacités restantes, il n'apparait pas nécessaire de créer de nouvelles installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) ni d'accroitre, à l'échelle régionale, la capacité annuelle globale des installations existantes, mais au contraire de rechercher sur la durée du plan une réduction de celles-ci (voir annexe 3- figure 43). L'extension des capacités annuelles d'une ou plusieurs ISDND peut être autorisée de manière temporaire afin de gérer les déchets générés par des situations exceptionnelles telles que visés par l'orientation n°17. Au regard des besoins identifiés en termes d'évolution du gisement, et dans le respect des règles relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et des objectifs de la loi TECV et de la loi AGEC, toute demande de modification d'une ISDND existante (durée d'exploitation, capacité totale, emprise foncière de l'exploitation, zone de chalandise) pourra être autorisée à condition de démontrer sa contribution à l'atteinte des objectifs des loisTECV et AGEC : - Soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 25% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée ; - Soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 15% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée, associée au développement de nouvelles solutions de valorisation à hauteur de 10% des capacités annuelles de stockage ; - Soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 25% par rapport aux capacités annuelles cumulées de 2 installations existantes dans le cadre d'une modification de la répartition entre ces 2 installations. Les demandes relatives à chaque site (Dossier de demande d'autorisation d'exploiter - DDAE) se feront de manière concomitante ; - Soit, en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 10% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

susmentionnée, associée au développement de solutions de valorisation en substitution au stockage. Cette modification est conditionnée à la réalisation d'une étude justifiant un besoin d'équilibrage territorial (à l'échelle du bassin de vie) et démontrant le déficit de capacités d'élimination au regard des gisements du territoire, la mise en place pérenne de démarches de prévention et de tri des déchets sur le territoire, l'insuffisance des solutions de substitution au stockage, et la prise en compte de l'impact CO2 du projet et du principe de proximité.

Le PRPGD autorise, dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement et des objectifs de valorisation des déchets des BTP, à titre dérogatoire et à l'appréciation du Préfet de région, la création d'installations de stockage (ISDND) pouvant conduire à des dépassements de la limite de capacité régionale de stockage des déchets non dangereux non inertes. Cette dérogation ne pourra intervenir que pour répondre spécifiquement aux besoins des grands chantiers des Hauts-de-France en cas de déficit avéré de la capacité de stockage à l'échelle régionale, et lorsque toutes les alternatives au stockage auront été mises en œuvre et dans un souci d'équilibrage territorial.

Recommandations d'actions

AG **Accélérer les alternatives au stockage des DND :**

E En substitution au stockage, expérimenter en Hauts-de-France une démarche globale **d'accélération des filières de valorisation des DNDNI** issus des principaux chantiers régionaux :

- Approfondir la démarche ECV Terre (Engagement pour la Croissance Verte), dont les recommandations méthodologiques ne permettent pas encore d'atteindre des taux de valorisation suffisamment ambitieux
- Capitaliser et appliquer la méthode « Sédimatériaux » développée en région surla valorisation des sédiments, à la gestion des terres non dangereuses non inertes;
- Accompagner le changement d'approche tournée vers la valorisation et les métiers du futur plutôt que le stockage. A l'instar des évolutions rapides constatées sur les grands chantiers actuels (Grand Paris, MEL…) la « logistique reverse » permet, par une caractérisation méthodique des terres et leur préparation sur des plateformes de proximité implantées sur les territoires, d'augmenter très significativement leur taux de valorisation matière (de 1 à 40%). Cette logique est dès lors favorable au développement d'activités économiques sur ces plateformes sans besoin de capacités nouvelles de stockage. Elle pourra également s'appliquer à des chantiers de plus petite taille ;
- Appel à projets ou Appel à manifestation d'intérêt pour le soutien à des process innovants sur la valorisation des terres non dangereuses non inertes, contribuant à des boucles d'économie circulaire territoriale, sur une durée adaptée aux contraintes techniques (stockage < 3 ans) et de modèle économique .

AG Analyser les besoins en capacités de stockage des déchets amiantés et terres polluées au regard de l'évolution des alternatives au stockage, de l'évolution

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	du tri des déchets du BTP et de l'émergence de filières de valorisation matière, et des productions estimées des chantiers à caractère exceptionnel situés en région (Canal Seine-Nord Europe, Mageo) ou dans des régions limitrophes (Grand Paris), en articulation avec l'orientationn°14- recommandation 1.  Développer des solutions permettant de réduire le stockage des DNDNI, notamment celui des **DAE**, en systématisant le tri haute performance et la valorisation en amont du stockage par le développement de filières (appel à projets). Renforcer la R&D pour apporter des solutions alternatives au stockage de l'amiante lié à coût maitrisé.  Etudier la création de casiers spécifiques pour le stockage de l'amiante dans les départements qui n'en sont pas dotés ou de centre de regroupement de déchets amiantés en vue de leur stockage dans les ISDND qui en sont dotés. En matière d'échanges interrégionaux, étudier la possibilité de transfert de déchets avec les régions limitrophes en respectant le principe de proximité et la définition du déchet ultime.  Expérimenter la mise en place d'un engagement volontaire des exploitants/maîtres d'ouvrage de diminuer leurs capacités annuelles de stockage dans le cadre d'un allongement de la durée d'exploitation (dans le respect de la règlementation ICPE).  Renforcer l'innovation destinée à améliorer la performance énergétique des sites de stockage : valorisation du biogaz des ISDND, notamment en vue de son injection sur les réseaux, développement d'autres énergies renouvelables sur les sites de stockage (centrales solaires…).  Favoriser la coopération entre territoires sur la meilleure utilisation des installations de traitement de DND dans une perspective d'un maillage équilibré de solutions de traitement des DNDNI sur ces territoires. Diminuer les quantités admises en ISDND en veillant à les justifier par rapport aux besoins des territoires visés et au développement des filières de valorisation matières et énergétique, dans le respect du principe de proximité. Identifier des solutions alternatives à l'élimination dans une logique d'Ecologie Industrielle et Territoriale : mettre en place un collectif de travail régional sur les modes de traitement des DNDNI.
Indicateurs	Quantité annuelle de DNDNI stockés Quantité annuelle de DMA stockées Capacités annuelles autorisées
Plans, schémas ou démarches en lien	Dimension «Climat Air Énergie» du SRADDET

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation n°14	**Limiter la part des déchets inertes destinés aux Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) en fonction des besoins et en limiter les impacts**
Cibles	**Aménageurs, collectivités, professionnels du déchet, entreprises de Bâtiment et de Travaux Publics**
Acteurs	**Acteurs principaux : fédérations professionnelles** **Avec l'appui de : Etat, Région**
Déchets	**DI**
Enjeux	S'assurer le plus en amont possible, des capacités de stockage et de valorisation des déchets inertes pour les besoins du territoire régional tout en prenant en compte les flux provenant des grands chantiers. Développer autant que possible l'utilisation de transports alternatifs compte tenu de la présence sur le territoire concerné de voies navigables et ferrées. Même si les capacités disponibles pour les besoins de stockage et de valorisation des déchets sont globalement suffisantes, créer les sites (ISDI et carrières) nécessaires au regard du principe de proximité (en réduisant la distance parcourue entre chantiers et installations).
Règle de planification	La création d'Installation Stockage de Déchets Inertes prend en compte, de manière approfondie et en amont, les modalités de transport et d'approvisionnement, dans une logique de proximité et de performances environnementales et requiert pour la gestion des déchets des grands projets régionaux et ceux des régions limitrophes, d'aboutir à des modalités de transport alternatives aux transports routiers, pour au moins 50% du tonnage effectif, tout en assurant un équilibrage entre les différents départements des Hauts-de-France. Pour les déchets issus des grands projets des régions limitrophes, cette obligation s'applique dès l'adoption du plan. Une charte d'engagement volontaire autour des meilleures pratiques de gestion des déchets inertes adaptées aux territoires sera élaborée.
Recommandations d'actions	AG Réaliser, dès l'adoption du PRPGD, d'une étude régionale ayant pour objectif d'élaborer une charte d'engagement volontaire autour des meilleures pratiques de gestion des déchets inertes adaptées aux territoires. Cette étude portera notamment sur la recherche à l'échelle des territoires de la meilleure adéquation offre/ demande de solutions de stockage et valorisation des déchets inertes, le potentiel de modes de transport alternatifs à la route des déchets inertes et la définition des modalités de mise en œuvre du « principe de proximité. Elle associera les maîtres d'ouvrages des grands chantiers, les exploitants d'installations de stockage ou de valorisation des déchets inertes et leurs représentants ainsi que ceux des territoires concernés. Elle s'appuiera sur une gouvernance territoires- maitres d'ouvrages – exploitants permettant d'intégrer l'ensemble des points de vue. AG Suivre l'évolution des capacités des installations, quantités reçues et résiduelles, ainsi que les besoins en stockage.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Privilégier l'accueil des déchets inertes produits par la région, et favoriser le traitement des déchets provenant des bassins économiques et de vie des installations, dans le respect des principes d'autosuffisance et de proximité. Ne stocker que des déchets inertes ultimes en créant des installations de tri/broyage/concassage et criblage en amont du stockage. Mettre sur place des outils de traçabilité des déchets (registre de suivi de déchets). Rechercher la réduction des impacts environnementaux et privilégier le double fret. AG Assurer un équilibrage territorial des capacités de stockage et encadrer les zones de chalandise. Les services de l'Etat définiront pour chaque nouvelle installation une zone de chalandise dans le respect du principe de proximité en favorisant un bon équilibrage territorial. Accompagner toute nouvelle création d'ISDI d'un projet d'économie circulaire visant à valoriser ou recycler les déchets de chantier en amont de leur stockage. Développer la valorisation des déblais en aménagement Inciter à régulariser les installations illégales, lorsque la demande d'autorisation d'exploiter est conforme et recevable et répond au principe de gestion de proximité A Réaliser dans le cadre du suivi du plan un bilan annuel de la gestion des déchets inertes des grands travaux : bilan des installations existantes, projets en cours, flux reçus, bilan des transports, échéancier.
Indicateurs	Tonnage et volume des déchets inertes stockés en ISDI Capacité totale des ISDI.
Plans, schémas ou démarches en lien	SCOT, PLUI, PLU. Schéma Régional des Carrières.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3.2.7 Transports

Orientation n°15	Développer le recours aux modes de transport durable
Cibles	**Collectivités, acteurs publics et privés**
Acteurs	**Acteurs principaux : VNF, SNCF réseaux, NORLINK,** **Avec l'appui de : Région, Etat, ADEME, fédérations professionnelles**
Déchets	**DNDNI, DD et DI**
Enjeux	Diminuer les impacts liés au transport des déchets. Renforcer le développement de certaines filières (terres polluées notamment) avec l'utilisation d'un réseau fluvial ou ferré. Tirer parti du Canal Seine-Nord.
Recommandations d'actions	AG Pour tous les types de déchets, recourir de manière privilégiée à du transport alternatif à la route. Cet objectif sera tout particulièrement développé pour l'acheminement des déchets produits par le BTP, notamment des terres polluées, vers les installations de traitement ou de valorisation. Favoriser le recours au transport fluvial ou ferré des déchets dans le cadre des appels d'offre. Faciliter l'usage du transport alternatif à la route des déchets avec des infrastructures adaptées. Identifier la faisabilité du déploiement en région Hauts-de-France du recours à du transport alternatif à la route des déchets. Identifier les opportunités pour renforcer le recours au fer ou à la voie fluviale (favoriser le foncier bord à voie d'eau pour les entreprises de l'économie circulaire). Systématiser l'étude de logistiques alternatives pour les dossiers ICPE, afin de promouvoir l'usage de modes de transport alternatifs à la route en matière de déchets. Identifier de nouvelles solutions logistiques en matière de déchets offertes par le projet de Canal Seine-Nord Europe. A Sensibiliser les acteurs du déchet aux coûts externes.
Indicateurs	Nombre de tonnes transportées par voie fluviale ou ferroviaire
Plans, schémas ou démarches en lien	Guide VNF « intégrer un maillon fluvial dans la logistique des appels d'offres des grands chantiers » Dispositif Plan d'Aide au Report Multimodal 2018-2023.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.3 Cas particuliers

3.3.1 Gestion des déchets portuaires, marins et subaquatiques

Orientation n°16	Réduire les déchets dans les milieux aquatiques, littoraux et marins
Cibles	Grand public, collectivités territoriales et leurs groupements, gestionnaires des ports maritimes et fluviaux
Acteurs	Acteurs principaux : collectivités, ports maritimes et fluviaux, VNF, Comité régional des pêches, IFREMER, CEDRE, Agence française pour la biodiversité, Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale, Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard, professionnels et usagers de la mer (ports, plongeurs, plaisanciers, surfeurs, etc.), CROSS Gris-nez, associations Avec l'appui de : Etat, Préfet maritime, Région et ADEME
Déchets	DNDNI (DMA, DAE) et DD
Enjeux	Réduire significativement la quantité de déchets présents et arrivant dans les milieux aquatiques, littoraux et marins ; Réduire les impacts de ces déchets sur les paysages, les habitats et les espèces et sur les activités économiques (pêche et tourisme).
Recommandations d'actions	AG Elargir et diffuser les inventaires et la connaissance de ces déchets (nature, flux, localisation, quantités…). **Agir « en amont »,** sur les réseaux de gestion des eaux pluviales des bassins-versants au milieu aquatique. Sécuriser le transport et le stockage de produits et déchets dangereux dans les ports. Renforcer le contrôle des navires, de leurs déchets et résidus de cargaison. Là où des géotextiles sont nécessaires pour conforter des berges ou des talus, privilégier les fibres végétales pour réduire les apports de fragments de géotextiles synthétiques dans l'eau. Provisionner des garanties financières pour la «déconstruction soutenable» des installations assujetties à étude d'impact situées en bord de mer, de cours d'eau ou de zone humide. Pour mieux gérer les déchets des navires : encourager pour chaque port la mise en place de plans appropriés de réception et de traitement des déchets des navires. **Agir en « aval ».** Identifier et promouvoir des dispositifs limitant le transfert de macro et micro-déchets lors des opérations de curage/dragage et d'immersion des sédiments de dragage. Promouvoir le « zéro déchets de conchyliculture en mer ». Généraliser un volet « déchets marins » dans les Schémas halieutiques et de mise en valeur de la mer. Suivre les actions de l'Etat concernant les déchets de guerre immergés ou retrouvés sur le littoral et dans les cours d'eau. Sanctionner les incivilités.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Veiller à l'inscription des ports régionaux dans les démarches *« Ports propres en France », « Ecoport », ou « port de plaisance exemplaire »* et mutualiser les moyens pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Veiller à ce que les collectes de déchets et les opérations de nettoyage des plages respectent les habitats naturels (laisses de mer, sites de reproduction, de nidification, dont l'intégrité conditionne l'équilibre du milieu littoral,…). Promouvoir la mise en place de dispositifs de captage dans la voie d'eau, les plans d'eau et les ports, incluant les micro-déchets.  Développer la veille, la sensibilisation, la communication, la formation et la prévention à destination des professionnels et usagers concernés, et du grand public. Encourager à intégrer la prévention des déchets maritimes dans les PLPDMA Développer, soutenir et diversifier la construction, la déconstruction et la réparation des navires, notamment à travers la REP bateaux de plaisance ou de sport Encourager la récupération des engins de pêche en informant les acteurs et soutenir le déploiement opérationnel de la filière à REP engins de pêche à horizon 2025 afin d'apporter des solutions concrètes pour la région
Plans, schémas ou démarches en lien	Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE), Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) Manche-mer du Nord/ Document stratégique de la façade Manche Est - Mer du Nord, Schéma régional de développement de l'aquaculture marine, Plans ORSEC/POLMAR - Document stratégie de Façade Manche Est-Mer du Nord

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

3.3.2 Gestion des déchets de situations exceptionnelles

Orientation n°17	Gérer les déchets issus de situations exceptionnelles
Cibles	Grand public, collectivités territoriales et leurs groupements, entreprises
Acteurs	Acteurs principaux : collectivités territoriales et leurs groupements Avec l'appui de : DREAL, Préfet maritime, éco-organismes
Déchets	DNDNI (DMA, DAE) et DD
Enjeux	Analyser les risques et vulnérabilités. Se préparer à la gestion de situations exceptionnelles. Atténuer les coûts humains, socio-économiques et environnementaux par une préparation individuelle et collective adaptée. Favoriser une résilience après crise.
Règle de Planification	Il apparait nécessaire de disposer d'une capacité de stockage de 100 000 tonnes/an dédiée à la gestion de crises à l'échelle régionale et répartie sur l'ensemble du territoire. Les déchets issus des situations exceptionnelles et acceptés en ISDND seront comptabilisés lors de l'établissement des bilans pluriannuels d'exploitation comme quota de réserve (minimum de 5% de la capacité annuelle autorisée)
Recommandations d'actions	Ces recommandations s'appuient sur les définitions et recommandations des guides spécialisés et du groupe de travail « déchets post-catastrophe » du Grenelle de l'environnement en 2008.  **17-1 Principes d'organisation de la gestion des déchets produits en situation exceptionnelle** La quantité et l'hétérogénéité des déchets situations exceptionnelles conduisent à mobiliser des moyens humains et financiers conséquents et imposent un choix de techniques de collecte et de traitement qui sortent de la gestion ordinaire des déchets ménagers etassimilés, notamment pour séparer les déchets dangereux des déchets non-dangereux, maisaussi les valorisables des non valorisables. **Prévention et anticipation** : • mettre en place de plan de continuité d'activité (PCA) pour l'ensemble des collectivités et des prestataires. • Préparer la gestion du risque de manière concertée, notamment par l'organisation de réunions de travail entre les différents acteurs de la gestion des déchets afin de prévoir une coordination des actions de chacun. • Intégrer un volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » dans les démarches prospective et de planification des services de l'Etat et des collectivités, et en particulier dans les démarches de Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux/Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE/SAGE), de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), de Gestion Intégrée des Ressources en Eau (GIRE), dans les SCOT/PLUi, les plans communaux de sauvegarde (PCS) dossiers d'information sur les risques majeurs (DICRIM), les dossiers départementaux des risques majeurs (DDRM), les plans de prévention des risques (naturels, technologiques et miniers), et les plans de continuité d'activité (PCA),…

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Anticiper et modéliser des événements exceptionnels (par exemple : pandémie humaine ou zoonotique ou autres contextes nécessitant de fonctionner en mode dégradé), en s'appuyant sur les guides existants et sur des retours d'expériences (régionaux ou non), afin d'anticiper le tri et l'évacuation rapide des déchets dangereux ou à risque sanitaire et environnemental vers les sites (ISDND, ISDD, certains sites ICPE) et filières adaptés à leur traitement. Ce travail est à mener avec les éco-organismes concernés, afin de préparer leur intervention dans le cadre de leurs obligations, et en formant les agents ambassadeurs de tri et les habitants des « zones à risque ».
- Identifier des zones de regroupement pour ces situations. Ces zones sont prévues par le dispositif ORSEC (et complétées sous l'égide des préfets de départements si les besoins dépassent les capacités existantes) :

- aires de stockage de déblais provenant de routes, canaux, ports, aéroports, … ;
- aires de dépose pour les apports spontanés faits par les populations sinistrées ;
- sites d'entreposage intermédiaire de niveau 1, regroupant les déchets dangereux, et non dangereux (bois et déchets verts, encombrants dont meubles, DEEE, etc.) ;
- sites d'entreposage intermédiaire de niveau 2, où massifier et trier ces déchets (déchèteries, quais de transfert, parkings de zones commerciales, terrains vagues ou agricoles…).

- Veiller à ce que les EPCI, en charge de la collecte des déchets, disposent de plusieurs sites potentiels adaptés aux différents types de déchets, ainsi qu'aux différents types de crise potentiels (ex : inondation, tempête, autre catastrophe…).
- Privilégier les dispositifs, sites et filières existants, ainsi que toute mutualisation ou coopération pertinente de moyens humains et de stockage, évaluation, transport et gestion des déchets.
- Encourager des exercices de sécurité civile, avec les collectivités et les parties prenantes les plus concernées.
- Mettre régulièrement à jour la liste des compétences et entreprises mobilisables.

Gestion

Dans le cadre de la gestion de la crise, mettre en place :

- une cellule de crise en lien avec la sécurité civile pour coordonner l'ensemble de la chaîne de gestion des déchets (collecte, transfert, traitement)
- une communication grand public pour tenir informé des risques et de l'évolution de la situation

Suivi

Le suivi permettra de :

- résorber les stockages temporaires par une absorption, dans les installations de traitement du territoire, des déchets supplémentaires générés par la situation exceptionnelle, ainsi que les dépôts non pris en charge pendant la crise,
- prévoir un retour d'expérience à l'ensemble des acteurs pour améliorer la gestion future d'autres situations exceptionnelles.
- Relayer l'information via les sites internet et des plaquettes.



17-2 Gestion des déchets produits en situation exceptionnelle

Lors de la gestion des déchets générés par des situations exceptionnelles, la planification régionale préconise de :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	• identifier les déchets générés et hiérarchiser les flux à traiter en priorité, selon les quantités et la toxicité des flux. L'objectif de la planification régionale est d'assurer en priorité la collecte des OMR et des déchets dangereux en assurant la traçabilité de ces derniers dans la mesure du possible ; • définir et désigner les solutions de collecte et de stockage transitoire si nécessaire, en s'assurant des modalités de transport (notamment transports alternatifs permettant de pallier à un défaut provisoire d'infrastructures) et de la mise à disposition de bennes en lien avec la cellule de crise et le Préfet. • Dans la mesure du possible, respecter les principes de hiérarchie des modes de traitements (tel que défini à l'article L. 541-1 du code de l'environnement) pour les déchets de situations exceptionnelles, en tenant compte que, dans ces situations les producteurs et les détenteurs de déchets peuvent déroger à ce principe pour certains déchets « spécifiques, sur la base d'une justification tenant compte des effets globaux sur l'environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques » (article R4251-12 du CGCT).  Mettre en place un groupe de travail afin de déterminer les risques par territoire et les installations susceptibles de contribuer à des zones tampon temporaires.
Indicateurs	Nombre d'exercices de sécurité civile ou industrielle portant sur les déchets de crise, ou incluant un volet déchet, testant les dispositifs prévus pour l'évacuation.
Plans, schémas ou démarches en lien	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux/Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE/SAGE), Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), Gestion Intégrée des Ressources en Eau (GIRE), SCOT/PLUi, plans communaux de sauvegarde (PCS), Dossiers d'information sur les risques majeurs (DICRIM), Dossiers départementaux des risques majeurs (DDRM), Plans de prévention des risques (naturels, technologiques et miniers), Plans de continuité d'activité (PCA), Plan ORSEC.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.3.3 Gestion des dépôts sauvages

Orientation n°18	Lutter de manière coordonnée contre les dépôts sauvages
Cibles	**Maires, collectivités territoriales et leurs groupements, entreprises et artisans, autoentrepreneurs, agriculteurs, grand public, forestiers**
Acteurs	**Acteurs principaux : collectivités territoriales et leurs groupements, associations départementales des Maires, syndicats professionnels des entreprises du bâtiment, syndicats professionnels de l'artisanat du bâtiment, ONF, CRPF, associations de protection de l'environnement, fédérations de pêche et de chasse…** **Avec l'appui de : DREAL, ADEME, Région, Départements, Agences de l'Eau**
Déchets	**DND (DMA, DAE) et DD**
Enjeux	Mieux connaître la situation régionale : inventorier les sites, déterminer les volumes concernés et les typologies de déchets Mieux comprendre, pour chaque site les circonstances qui ont favorisé son apparition Aider les élus locaux à faire face à ce problème Proposer des outils adaptés et partagés pour mieux contrôler ce phénomène
Recommandations d'actions	**18-1 Réaliser un état des lieux des dépôts sauvages en Hauts-de-France** AG - Cartographier les sites après inventaire auprès de chaque commune - Estimer les quantités et qualités des déchets observés - Rechercher les facteurs déterminants qui ont pu favoriser l'origine du dépôt - Estimer les coûts induits par les dépôts sauvages (remise en état, dégradation du milieu, impact sur l'image de la commune…) **18-2 Accompagner les élus locaux** AG L'accompagnement des élus locaux est déterminant pour mieux contrôler les phénomènes de dépôt sauvage - Répertorier les bonnes pratiques permettant de gérer les dépôts et éviter leur renouvellement - Elaborer un guide technique sur la prévention, la résorption des dépôts, la sensibilisation - Proposer des outils pour dissuader et sanctionner les pratiques (guide et lettres types contenant les références réglementaires nécessaires en fonction du type de situation,…) - Former les élus municipaux et les agents communaux - Réaliser pour les sites importants une étude de diagnostic selon la méthodologie développée par l'ADEME (pollution des eaux souterraines, des eaux de surface, nuisances pour les riverains, dégradation des paysages et des milieux naturels). **18-3 Développer et adapter les équipements** AG - Améliorer la desserte et l'accessibilité aux déchetteries - Adapter les horaires d'ouvertures des déchetteries pour répondre aux attentes de la population et des artisans - Développer les déchetteries professionnelles

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	18-4 Accompagner sensibiliser informer les professionnels du bâtiment, de l'artisanat et les autoentrepreneurs -Mutualiser la connaissance des sites susceptibles d'accueillir les déchets des artisans -Suivre l'évolution du projet de mise en place d'une REP pour les déchets du BTP **18-5 Rendre les citoyens, les agriculteurs, les propriétaires forestiers vigilants et éco acteurs** - Sensibiliser les citoyens et les autoentrepreneurs sur les conséquences environnementales, les coûts de gestion et rappeler les conséquences pénales de ces actes - Informer les agriculteurs, propriétaire forestiers, riverains de cours d'eau,… sur les actions qu'ils peuvent engager pour lutter contre ces dépôts sur leur propriété - Favoriser, la création d'un réseau « dépôts sauvages » via des outils numériques pour partager l'information entre tous les acteurs et alerter.
Indicateurs	Nombre de communes impactées par des dépôts sauvages Evolution du nombre de procédures judiciaires engagées
Plans, schémas ou démarches en lien	SDAGE et SAGE, Schémas d'urbanisme PLPDMA

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.4 Plan d'actions en faveur de l'économie circulaire

Préambule : le parti a été pris de centrer ce plan d'actions en faveur de l'économie circulaire sur le cycle de valorisation des matières issues des déchets. Il s'appréhende ainsi comme une des contributions au déploiement plus global de l'économie circulaire en région. Les recommandations à visée large relatives aux nouveaux modes de production et de consommation, notamment celles relatives à l'écoconception, au réemploi et à la réutilisation, sont détaillées dans la partie 3.1, orientations n°1 à 5.

3.4.1 Objectifs et orientations régionales

L'approche de l'économie circulaire en Hauts-de-France se présente comme une stratégie combinant préservation des ressources et développement économique, de nature à dynamiser les territoires en renforçant l'identification et l'utilisation de leurs propres ressources (matières, eau, sol, énergie,…), avec un impact positif sur les activités et l'emploi. Cet exercice formel s'articule donc avec :

- la dynamique de la 3ème Révolution Industrielle en Hauts-de-France, renforcée par la Feuille de route REV3-2022-2027 (en particulier son axe 6 - économie circulaire),
- le SRDEII 2022- 2027, notamment son orientation 2 - axe 3 - objectif 1 qui vise l'émergence de filières « productrices de ressources » (métaux stratégiques et rares, plastiques, sédiments...) et de filières « utilisatrices de ressources » (textile, mode, construction, mobilité, numérique, industrie automobile et ferroviaire) ;
- les orientations du **Fonds de Transition Juste (FEDER 2021-2027)** - action 4 Investissements dans le renforcement de l'économie circulaire grâce à la prévention et à la réduction des déchets, à l'utilisation efficace des ressources, à la réutilisation, à la réparation et au recyclage.

Dans ce cadre, il s'agit d'envisager le déchet comme pouvant constituer une des ressources « matière » du territoire, et de présenter des actions permettant de sortir de la logique linéaire du « produire, consommer, jeter », et d'entrer dans une dynamique plus vertueuse « de boucler la boucle ».

Pour élaborer, au regard des caractéristiques territoriales et économiques de la région Hauts-de-France, le premier plan d'actions en faveur de l'économie circulaire du PRPGD, différentes réunions de travail se sont tenues mobilisant plus de 230 acteurs issus d'entreprises, de Fédérations professionnelles, des Chambres de Commerce et d'Industries, des services de l'Etat, de l'ADEME, de collectivités territoriales et leurs groupements, d'universités, de centres techniques, de structures d'animation et d'associations.

Suite aux échanges et contributions recueillis durant cette période de concertation (sept ateliers organisés sur les thématiques suivantes : Plastiques, Terres Rares - Métaux stratégiques, Sédiments, Textiles, Biodéchets, Bois B, Matériaux issus du BTP), il est ressorti la nécessité d'identifier des filières «Déchets/Ressources/Matières» prioritaires, d'énoncer des principes pour inscrire les Hauts-de-France dans le changement de paradigme de l'économie circulaire et enfin, de retenir les éléments de méthode pour mener à bien des actions visant l'approvisionnement durable du territoire et le développement économique régional.

Six filières «Déchets/Ressources/Matières» ont été retenues pour ce premier plan d'actions en faveur de l'économie circulaire :

- Plastiques
- Terres Rares-Métaux stratégiques
- Sédiments
- Textiles
- Biodéchets
- Matériaux issus du BTP.

Ces premières matières ne constituent en rien une liste exhaustive, mais elles correspondent à une priorisation tenant compte de la situation régionale. Elles permettent d'impulser une première étape vers plus de circularité dans l'utilisation des ressources matières issues des déchets présentes en région.

Différents principes se sont dégagés des groupes de travail pour poser les bases du plan d'actions en faveur de l'économie circulaire et en faire un des vecteurs du changement de modèle de développement :

- **Considérer que le Déchet constitue une Ressource** et donc qu'il convient de passer de la gestion des

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

déchets à la production de Ressources ;

- **Passer de la Hiérarchie des modes de traitement de déchets à la hiérarchie des modes de valorisation des ressources**, en donnant la priorité à la valorisation « matière » puis à la valorisation « énergétique » ;
- **Intégrer des notions de « cascades de valorisation »**, en envisageant plusieurs niveaux de valorisations en partant de la plus haute valeur ajoutée à la plus faible valeur ajoutée (exemple pour les biodéchets : extraire des composés biochimiques, puis compost, puis méthanisation ou autre voie de valorisation énergétique…) ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- **Boucler la boucle**, avec le maintien des matériaux dans l'économie si possible régionale pour tendre vers le principe « d'autosuffisance » : proximité, circuits courts ;
- **Appliquer la hiérarchie des usages des ressources lors de la conception** (utilisation des matières premières recyclées en 1er lieu, puis renouvelables, puis recyclables), en vue d'assurer une utilisation la plus efficace possible des ressources disponibles ;
- **Prendre en compte l'impact du cycle de vie et la gestion du risque** pour privilégier les traitements de recyclage avec un moindre impact environnemental ou concevoir des nouvelles matières recyclées ou produits recyclables ;
- Privilégier les projets favorisant le développement d'activités sur le territoire régional ainsi que la création d'emplois.

Ainsi, même si le plan d'actions porte sur les questions liées aux cycles de valorisation matière de certains déchets, il contribuera significativement à la préservation des ressources et à l'approvisionnement durable du territoire, à la circularité des flux de matière, à l'utilisation optimale des ressources et produits, et, également, au changement de modèle de développement et de comportement de consommation. D'autres dimensions de l'économie circulaire sont par ailleurs traitées dans les autres axes stratégiques (pour exemple : la prévention, valorisation énergétique).

Des éléments de méthode ont été énoncés dans le cadre des groupes de travail comme conditions nécessaires pour la finalisation et la mise en œuvre du plan d'actions au niveau de chaque filière. Il a été proposé de :

- **Créer, en s'inspirant du CORBI (Comité d'Orientation Régional Biométhane Injection), différents « Comités Régionaux Ressources »** sur la base de la mobilisation des acteurs volontaires. Cette dynamique de coopération permettra de finaliser et de mettre en œuvre la feuille de route propre à chaque filière en veillant à mobiliser l'ensemble des acteurs de la chaine de valeur (notamment producteurs de ressources et utilisateurs de ces ressources). Dans chaque filière, les acteurs auront d'abord à identifier les sujets prioritaires et à rechercher les moyens et les acteurs à mobiliser pour les mener. Il sera important d'établir également une cartographie des boucles de valorisation matière, d'approfondir l'identification des dispositifs et initiatives existantes ainsi que les acteurs engagés ou à engager dans des logiques vertueuses en vue de boucler la boucle. Le territoire compte des acteurs déjà engagés dans des logiques vertueuses, soit en boucles ouvertes (nouveaux matériaux ou produits, pour des usages différents), soit en boucles fermées (refaire le même matériau/produit/même usage). Il convient également de mobiliser dans ces « Comités régionaux ressources », les acteurs « facilitateurs » de l'économie circulaire (des collectivités, des pôles de compétitivité, des pôles d'excellence, une plateforme de ressources sur l'Analyse du Cycle de Vie, des chercheurs, des logisticiens, des éco-entreprises,…Une animation transversale aux Comités régionaux ressources permettra de croiser les réflexions sur des sujets communs. Ces modes d'animation seront articulés avec la gouvernance générale du PRPGD.
- **Convenir que les actions pourront relever tant du secteur économique** (Fédérations professionnelles, Chambres Consulaires, entreprises,…) **que du secteur public** (Etat, collectivités territoriales et leurs groupements, universités, …) et seront de nature à appréhender différents enjeux : des enjeux technologiques, organisationnels, juridiques, financiers, de chaines de valeurs et de modèles économiques. Les actions pourront connaître une portée locale, régionale, nationale ou européenne, de manière adaptée en fonction desfilières « ressources matières ».
- **Recourir à l'expérimentation comme mode d'action à privilégier** que ce soit pour démontrer la faisabilité opérationnelle (technique et organisationnelle), pour pouvoir échanger entre acteurs en vue de faire émerger les conditions nécessaires pour la généralisation de solutions nouvelles. En fonction de la maturité et de la mobilisation des acteurs, des engagements pour la croissance verte pourront être montés. De même, les recours à l'innovation et la recherche seront également privilégiés de manière à rendre l'offre de matière recyclée compétitive, et de lever les freins à l'utilisation de celles-ci.

En fonction de la maturité de chaque filière à boucler la boucle, des premières propositions d'actions ont été élaborées dans le cadre des groupes de travail, de façon différenciée pour chaque filière.

A la fois le nombre de filières et la typologie des actions sont susceptibles d'évoluer dans le cadre des dynamiques de coopération qui seront mises en place.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.4.2 Actions en faveur des boucles matières de l'économie circulaire

Filière Ressources-Matières Plastiques

Ressources considérées

Il s'agit, dans un premier temps, de se concentrer sur les polymères thermoplastiques de commodité (PP, PE, PS, PET, PVC [42]) issus des déchets provenant de l'emballage, de l'automobile, des équipements électriques et électroniques, du Bâtiment et des Travaux Publics,… . Etendre aux caoutchoucs du fait de la présence en région d'un leader européen sur le domaine. Traiter, dans un second temps, les matériaux composites et thermodurcissables, qui présentent des enjeux à plus long terme du point de vue de l'économie circulaire.

Contexte

Forces	Faiblesses
• Présence en région et dynamisme des acteurs sur toute la chaîne de valeur : collecte, recyclage, régénération, plasturgie et metteurs en marché (transport, agroalimentaire,…) • Force de la recherche régionale autour de ces thématiques • Forte présence des centres de décision de la grande distribution • Présence sur le territoire du seul pôle de compétitivité national sur l'économie circulaire, de clusters sur l'aval (Plasturgie, transport, industrie agro-alimentaire, distribution, énergie) et d'une plateforme de ressources sur l'Analyse du Cycle de Vie • Positionnement géographique au cœur de l'Euro Région.	• Sur l'aval, peu de centres de recherche industriels et de centres de décision (manque de leviers d'action sur le choix des matières chez les industrielsutilisateurs) • Retard de la mise en place de l'extension des consignes de tri • Difficultés à accéder aux gisements (captage des différentes résines de plastiques) • Proximité de la Belgique (différentiel de réglementation) • Beaucoup de Petites et Moyennes Entreprises et peu d'Entreprises de Taille Intermédiaire • Filière combustibles solides de récupération encore peu développée hors cimenteries.
Opportunités	**Menaces**
• Déploiement du Paquet « économie circulaire » et de la stratégie plastique de l'Union Européenne, Loi de transition énergétique pour la croissance verte, Elaboration d'une feuille de route nationale pour l'Economie Circulaire, Décret « 5 flux » pour les déchets d'activités économiques, extension à venir des consignes de tri • Limitation des importations de déchets par la Chine • Développement de voies de valorisation alternatives et complémentaires (« plastic to monomer », « plastic to fuel », pyrogazéification,…).	• Concurrence de la valorisation énergétique chez nos voisins européens • Nouveaux entrants (résines) et leur intégration dans les filières, gisements contenant des substances réglementées (ex. : Brome,) • Déstabilisation de la chaine de valeur suite à la décision chinoise de restreindre ses importations de déchets.

[42] Polypropylène *(*PP*), Polyéthylène (PE) Polystyrène (*PS*), Polyéthylène Téréphtalate (PET), Polychlorure de vinyle (*PVC*).*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ORIENTATIONS

Orientations générales

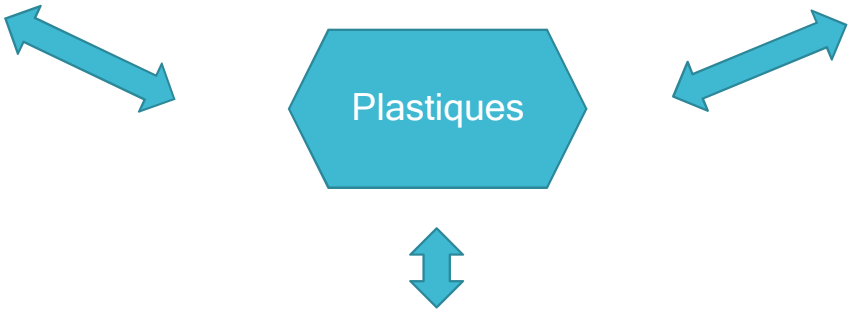
Inscrire la région Hauts-de-France dans la dynamique européenne et nationale de l'économie circulaire des plastiques en impliquant l'ensemble des acteurs de la chaine de valeur présent sur le territoire pour augmenter l'offre et la demande en matières recyclées.

Créer, entretenir une dynamique de coopération

- Poursuivre la dynamique par des réunions régulières et extension aux autres matériaux polymères à travers la mise en place d'un Comité Régional Ressources « Plastiques » sur la base de la mobilisation d'acteurs volontaires
- S'appuyer sur les acteurs relais engagés
- Elaborer une feuille de route propre au Comité Régional Ressources « Plastiques »
- Mettre en place une communauté élargie des acteurs régionaux de la chaine de valeur
- Favoriser l'émergence de projets collaboratifs.

Développer, accéder et diffuser la connaissance

- Identifier à l'échelle du territoire, les ressources matières disponibles (dont déchets) ainsi que leurs localisations, leurs accessibilités, leurs volumes, leurs qualités, leurs flux, les possibilités de mutualisation,…
- Porter à connaissance les solutions techniques ou organisationnelles existantes ainsi que les travaux de recherche & développement en cours.



Stimuler la demande en matières recyclées, soutenir la création et/ou le développement d'une offre compétitive, favoriser les liens offre/demande

- Sensibiliser et inciter les donneurs d'ordre à faire évoluer leur cahier des charges
- Introduire un critère d'utilisation de matières premières recyclées dans les marchés publics
- Accompagner les plasturgistes, les metteurs en marché (retour d'expériences sur le dispositif national ORPLAST), et les utilisateurs de matières plastiques (ex. : substitution aux plastiques oxo-fragmentables)
- Informer et former les transformateurs (accompagnement des bureaux de conception, des équipes de production, ….)
- Mobiliser la recherche régionale en Sciences Humaines et Sociales (sociologie et marketing) pour identifier et lever les freins à l'usage des plastiques recyclés
- Soutenir l'innovation pour poursuivre la montée en gamme des plastiques recyclés (exemples : problématique d'odeur, de contact alimentaire, couleurs et opacité des résines…), développer un appel à projet spécifique
- Soutenir des projets de recherche amont et de R&D, de manière à développer les technologies potentielles de demain, à trouver des procédés de traitement plus performants, à identifier de nouvelles voies de valorisation
- Développer des techniques de caractérisation rapide des matières
- Porter des mécanismes économiques incitatifs à l'échelle européenne (Fonds dédiés, monétisation des externalités positives/bénéfices environnementaux et sociaux) pour développer le recyclage des plastiques et les expérimenter en région
- Développer des outils innovants de mise en relation de l'offre et de la demande (via le numérique notamment)
- Encourager le développement de filières de valorisation des « refus de tri ».

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Filière Ressources-Matières Terres Rares et Métaux stratégiques

Ressources considérées

Les terres rares et métaux stratégiques regroupent une cinquantaine de métaux considérés comme indispensables pour l'industrie et les technologies de pointe, mais susceptibles de pénurie ou de difficultés d'approvisionnement. Ce sont des métaux non-substituables, rares qui se répartissent en 5 catégories regroupant près de 50 métaux stratégiques et terres rares. A l'échelle des Hauts-de-France, ces matières sont issues des déchets provenant de l'automobile, des équipements électriques et électroniques (tels que les téléphones portables, ordinateurs, cartes électroniques,…), des batteries, des activités industrielles et minières, des effluents de process,….

Contexte

Forces	Faiblesses
• Gisements (flux et stocks) importants en et hors région • Tissu dense de « savoir-faire industriel de haut niveau » en région • Infrastructures logistiques fortes • Reconnaissance nationale et internationale du « savoir-faire régional » • Nombreux projets d'innovation sur ce sujet (25 pour 150 M€ en 5 ans) • Présence sur le territoire du seul pôle de compétitivité national sur le sujet • Présence en région et dynamisme des acteurs de la chaîne de valeur : collecte, recyclage,…	• Difficulté à identifier et caractériser les gisements régionaux, puis à collecter et trier dans la « Mine Urbaine » régionale • Problème d'image et d'attrait des jeunes pour les métiers de la filière • Insuffisance de liens avec les milieux de l'enseignement supérieur • Difficulté à capter et identifier les financements de soutien au développement des industries.
Opportunités	**Menaces**
• Maillon essentiel de la Transition énergétique et de la Troisième Révolution Industrielle • Politiques européennes et nationales favorables (Paquet « économie circulaire » de l'Union Européenne, Loi de transition énergétique pour la croissance verte, Elaboration d'une feuille de route nationale pour l'Economie Circulaire,…) • Différenciation concurrentielle par « logique d'excellence » sur certains métaux stratégiques • Potentiels forts pour la Recherche & Développement et la Formation.	• Multiplicité des projets en émergence au niveau mondial (concurrence sur marchés émergents) • Secteur très sensible aux cours des marchés • Part importante des acteurs régionaux détenus par des capitaux étrangers.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ORIENTATIONS

Orientations générales

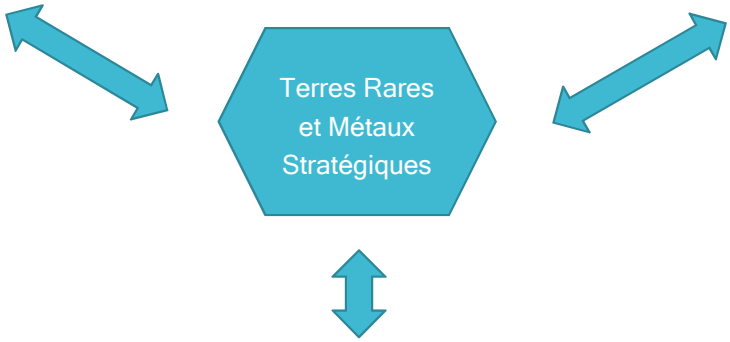
Positionner les Hauts-de-France comme une des régions spécialistes au niveau mondial du recyclage de métaux stratégiques.

Créer, entretenir une dynamique de coopération

- Poursuivre la dynamique par des réunions régulières à travers la mise en place du Comité Régional Ressources « Terres Rares et Métaux stratégiques» sur la base de la mobilisation d'acteurs volontaires
- Elaborer une feuille de route propre au Comité Régional Ressources « Terres Rares et Métaux stratégiques »
- Favoriser l'émergence de projets collaboratifs
- Articuler les travaux du Comité Régional Ressources « Terres Rares et Métaux stratégiques» avec le Comité pour les MEtaux Stratégiques (COMES) existant au niveau national.

Développer, accéder et diffuser la connaissance

- Identifier à l'échelle du territoire de façon spécifique les gisements et les caractériser selon leur dangerosité
- Amplifier et maitriser la connaissance du secteur en et hors région
- Réaliser une cartographie des flux et des acteurs : savoir-faire / imbrication des process en Région
- Identifier les marchés potentiels aval en région (verre, fibre optique, métallurgie) et la criticité de leur dépendance aux Terres Rares et Métaux stratégiques
- Créer un « technocentre ».



Stimuler la demande en matières recyclées, soutenir la création et/ou le développement d'une offre compétitive, favoriser les liens offre/demande

- Identifier les entreprises régionales utilisatrices des terres rares et métaux stratégiques
- Amplifier la Recherche et Développement ainsi que les formations
- Renforcer les savoir-faire des laboratoires de R&D régionaux sur ces secteurs (notamment séparation des Terres Rares et Métaux stratégiques) par le développement de projets collaboratifs
- Développer les sciences humaines et sociales (approches technico-économiques, acceptabilité…)
- Créer des spécialités dans les écoles d'ingénieur / enseignement supérieur tant sur les matériaux que sur les nouveaux process
- Tester le droit à l'expérimentation (réglementaire) sur quelques projets dont les ressources sont issues des flux et des stocks de résidus
- Développer des solutions industrielles innovantes, réaliser des pilotes industriels de démonstration
- Faciliter l'attractivité des Hauts-de-France par la capacité à accueillir et à financer des implantations industrielles.
- Maîtriser en région complétement 1 ou 2 nouvelles filières de recyclage de Métaux Stratégiques parmi les 9 nouvelles considérées comme stratégiques au niveau national
- Initier une structure régionale de prise de participation au capital des entreprises des acteurs industriels régionaux (50 millions d'€ au démarrage)
- Renforcer les synergies entre entreprises pour favoriser des boucles locales et régionales.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Filière Ressources-Matières Sédiments

Ressources considérées

Les sédiments de dragage issus des ports, canaux, rivières et plans d'eau sont considérés comme des déchets dès lors que leur gestion à terre doit être envisagée. Pour assurer le transport fluvial et portuaire mais également participer à l'entretien et la restauration des milieux naturels aquatiques, les gestionnaires doivent entreprendre des opérations de dragage. A l'échelle des Hauts-de-France, les sédiments issus du domaine maritime représentent 5 millions de m3/an, et ceux issus du domaine fluvial 140 000 m3 à 230 000 m3/an.

Contexte

Forces

- Enjeu reconnu par les pouvoirs publics et les acteurs clefs
- Savoir-faire unique en France
- Engagements opérationnels de nombreux acteurs publics forts et privés engagés dans la démarche Sédimatériaux
- Présence sur le territoire du seul pôle de compétitivité national sur l'économie circulaire
- Existence de méthodes rigoureuses et formalisées
- De nombreux travaux de recherche effectués sur le sujet (10 ans de développement et de recherche)
- Huit applications de valorisation mises en œuvre (cimentaire, agronomique, béton,...).

Faiblesses

- Certaines voies de valorisation sont encore en cours de construction et donc parfois encore fragiles
- Démarche essentiellement régionale
- Transfert partiel des technologies aux industriels
- Contraintes budgétaires publiques et privées qui peuvent ralentir l'adoption de solution d'économie circulaire
- Hétérogénéité du gisement
- Statut de déchet du sédiment
- Absence d'équilibre économique de la filière
- Tissu industriel non structuré.

Opportunités

- Loi de transition énergétique pour la croissance verte, Elaboration d'une feuille de route nationale pour l'Economie Circulaire
- Prise du leadership par les entreprises et centres de recherche des Hauts-de-France et exportation des savoir-faire
- Durcissement de la législation et interdiction progressive du clapage, renforcement des conditions de stockage à terre et coût du stockage important
- Sortie implicite du statut de déchet
- Importance des gisements en région
- Besoins en travaux publics et d'aménagements territoriaux et pénurie des matières premières, schéma régional des Carrières.

Menaces

- Absence de cadre légal qui sécurise l'utilisation en tant que ressource
- Lois et réglementations des pays frontaliers, existence de seuils de valorisation ; concurrence frontalière (Hollande et Belgique) aux tarifs plus compétitifs
- Syndrome « NIMBY *» pour les installations de préparation, de traitement des sédiments et installations de production
- Risques, assurances et marchés publics.

(* Not In My BackYard)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ORIENTATIONS

Orientations générales

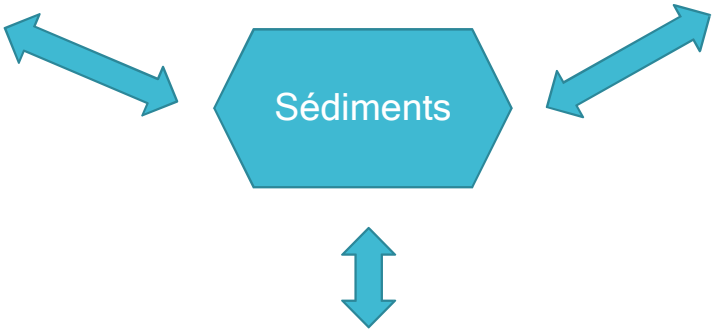
Positionner les Hauts-de-France comme territoire européen leader et exemplaire dans le domaine de la gestion et de la valorisation des sédiments.

Créer, entretenir une dynamique de coopération

- Mettre en place un Comité Régional Ressources « Sédiments » sur la base de la mobilisation d'acteurs volontaires en s'appuyant sur la dynamique régionale « Sédimatériaux »
- Elaborer une feuille de route propre au Comité Régional Ressources « Sédiments »
- Elargir la communauté à l'ensemble des acteurs de la chaine de valeur, lien avec la filière BTP, lien avec la gestion des carrières.

Développer, accéder et diffuser la connaissance

- Affiner la connaissance et la caractérisation l'échelle du territoire des ressources matières disponibles (dont déchets) ainsi que leurs localisations, leurs accessibilités, leurs volumes, leurs qualités, leurs flux, ...
- Partager la connaissance quant aux solutions techniques ou organisationnelles existantes ainsi qu'aux travaux de recherche & développement en cours
- Diffuser les expériences et méthodologies développées en Hauts-de-France pour faciliter la phase industrielle des projets.



Stimuler la demande en matières recyclées, soutenir la création et/ou le développement d'une offre compétitive, favoriser les liens offre / demande

- Faciliter l'économie circulaire par l'appui des donneurs d'ordre publics, engagements concrets du Grand Port Maritime de Dunkerque, de la Métropole Européenne de Lille, des Voies Navigables de France…
- Ouvrir les appels d'offres de travaux à des variantes permettant l'utilisation de matériaux issus du recyclage (co-valorisation)
- Informer et former les futurs utilisateurs de ces matières en substitution des ressources extraites des carrières
- Soutenir des projets de recherche amont et de R&D, de manière à développer les technologies potentielles de demain, à trouver des procédés de traitement plus performants,
- Accompagner les projets de transfert de technologies issus de travaux des laboratoires régionaux
- Déposer un projet d'engagement pour la croissance verte en vue d'expérimenter et démontrer la faisabilité opérationnelle à la fois technique, organisationnelle et juridique
- Identifier de nouvelles voies de valorisation avec engagement d'une dizaine d'industriels à tester ou développer à l'échelle industrielle les filières de valorisation
- Poursuivre la démarche « Alluvio », mise en place de plateformes de transit à horizon 2019, contribution apportée par les Voies Navigables de France à l'emploi de sédiments issus des plateformes de transit.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Filière Ressources-Matières Textiles

Ressources considérées

Se concentrer sur les matières textiles issues des déchets « neufs » (chutes de production) produits par l'industrie textile, et celles issues des déchets « usagés » provenant des ménages.

Pour les vêtements usagés, en 2016 en région, 23 600 tonnes ont été collectées (soit 3,8 kilos/hab.) et 42 255 tonnes sont triées dans la région (25 350 tonnes réutilisées et 16 900 tonnes en nouvelles matières et énergie).

Contexte

Forces

- Une capacité de tri importante dans la région : les Hauts-de-France trient en volume deux fois la collecte locale
- 30 sites d'acteurs du recyclage textile en Hauts-de-France, dont 8 centres de tri conventionnés avec Eco-TLC
- Présence de leaders de la conception et de la distribution Habillement basés sur la métropole Lilloise
- Existence d'une unité d'effilochage la plus importante en France
- Présence de centres d'essais sur les textiles, de formation et recherche, et d'une plateforme ressources sur l'Analyse du Cycle de Vie
- Capacité en recherche et développement des produits et process de recyclage
- Existence d'un cluster d'acteurs « La Vallée du Recyclage Textile » et de nombreux projets de R&D
- Présence sur le territoire du seul pôle de compétitivité national sur l'économie circulaire.

Faiblesses

- Manque de capacités de productions textiles disponibles en région
- Manque de capacités de transformation et de recyclage textile au regard des objectifs réglementaires 2020/2025
- Existence de freins techniques et économiques au recyclage : délissage complexe et coûteux, difficile caractérisation de la composition des produits, faible attractivité du vêtement recyclé
- Faiblesse du volume des textiles usagés propres mis dans les bornes de collecte par les particuliers.

Opportunités

- Hausse des objectifs de collecte/tri/ valorisation en lien avec le renouvellement des agréments des éco-organismes
- Evolutions réglementaires européennes et nationales annoncées
- Eco label européen
- Appels à projets des éco-organismes, dont celui d'Eco TLC.

Menaces

- Concurrence des pays « low cost » pour le réemploi
- Absence d'incitation des metteurs en marché à s'inscrire dans l'économie circulaire
- Affichage environnemental pas en place
- Persistance d'un faible coût des matières premières, notamment les synthétiques issus du pétrole.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ORIENTATIONS

Orientations générales

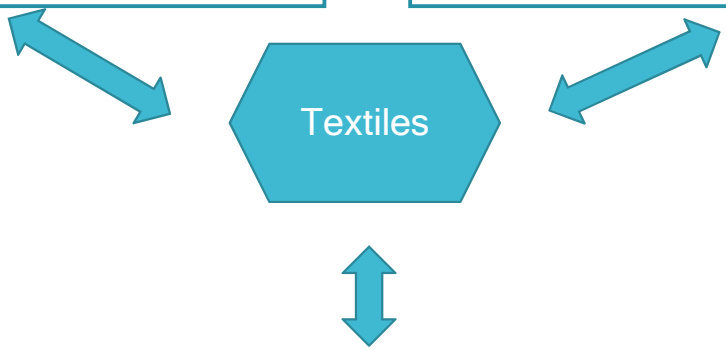
Situer la région Hauts-de-France dans la dynamique européenne et nationale de l'économie circulaire des textiles en produisant une nouvelle matière première locale.

Créer, entretenir une dynamique de coopération

- Poursuivre la dynamique par des réunions régulières à travers la mise en place d'un Comité Régional Ressources « Textiles » sur la base de la mobilisation d'acteurs volontaires en s'appuyant sur les dynamiques régionales existantes
- Elaboration d'une feuille de route propre au Comité Régional Ressources
- Elargir la communauté à l'ensemble des acteurs de la chaine de valeur
- Favoriser l'émergence de projets collaboratifs.

Développer, accéder et diffuser la connaissance

- Identifier à l'échelle du territoire les ressources matières disponibles (dont déchets) ainsi que leurs localisations, leurs accessibilités, leurs volumes, leurs qualités, leurs flux, ...
- Porter à connaissance les solutions techniques ou organisationnelles existantes ainsi que les travaux de recherche & développement en cours.



Stimuler la demande en matières recyclées, soutenir la création et/ou le développement d'une offre compétitive, favoriser les liens offre/demande

- Sensibiliser et inciter les donneurs d'ordre à faire évoluer leur cahier des charges pour inciter à remplacer la matière vierge par de la matière recyclée
- Informer et former les transformateurs (accompagnement des bureaux de conception, des équipes de production, ….)
- Favoriser l'émergence de produits standards issus du recyclage des produits textiles en fin de vie
- Elaborer des produits issus du recyclage qui correspondent aux matières premières et produits semi-finis achetés par les industriels de la filière textile en région (boucle fermée)
- Soutenir des projets de recherche amont et de R&D, de manière à développer les technologies potentielles de demain, à trouver des procédés de traitement plus performants, à identifier de nouvelles voies de valorisation
- Poursuivre et amplifier le développement des voies de valorisation des déchets textiles, notamment dans le bâtiment
- Porter des mécanismes économiques incitatifs à l'échelle européenne (Fonds dédiés, monétisation des externalités positives/bénéfices environnementaux et sociaux) pour développer le recyclage des textiles et les expérimenter en région
- Développer de nouveaux métiers du recyclage et de la réparation, voire faire renaître d'anciens savoirs par la formation en partenariat avec les branches professionnelles.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Filière Ressources-Matières issues des Biodéchets

Ressources considérées

Les biodéchets correspondent aux déchets non dangereux biodégradables de jardin ou de parc, alimentaires ou de cuisine issus notamment des ménages, des restaurants, des traiteurs ou des magasins de vente au détail, ainsi que ceux provenant des établissements de production ou de transformation de denrées alimentaires (extrait de l'article R. 541-8 du code de l'environnement). Il s'agit de se concentrer sur la valorisation de biomolécules issues des biodéchets en lien avec les coproduits des industries agro-alimentaires.

Contexte

Forces	Faiblesses
• Présence en région et dynamisme des acteurs sur toute la chaîne de valeur • Nombreuses structures de R&D en région autour de ces thématiques • Présence de pôles de compétitivité, de clusters et d'une plateforme de ressources sur l'Analyse du Cycle de Vie • Dynamique régionale du Comité d'orientation régionale Biométhane Injection (CORBI) • Déchets facilement reconnaissables.	• Peu d'unités de déconditionnement • Logistique complexe et onéreuse (cat 3) • Double réglementation (ICPE + Sanitaire) • Région frontalière avec des nuances dans l'interprétation des règlements européens • Difficulté de mobilisation de la ressource.
Opportunités	**Menaces**
• Politiques européennes et nationales favorables (Paquet économie circulaire de l'Union Européenne, Loi de transition énergétique pour la croissance verte, Elaboration d'une feuille de route nationale pour l'Economie Circulaire,…) • Obligation de la généralisation du tri des biodéchets à la source d'ici 2025 • Développement de voies de valorisation alternatives aux molécules issues du pétrole • Développement de cascades de valorisation.	• Concurrence européenne • Coût élevé vis-à-vis des déchets ultimes (intérêt pour le tri).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ORIENTATIONS

Orientations générales

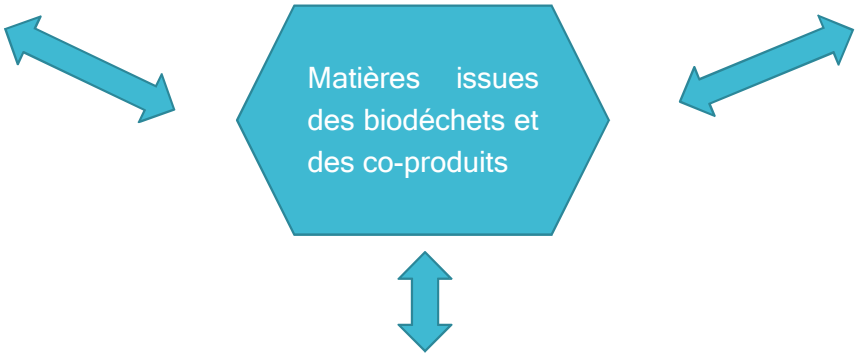
Positionner les Hauts-de-France comme territoire européen leader et exemplaire pour la valorisation de haute qualité et à forte valeur ajoutée des biodéchets et des coproduits organiques.

Créer, entretenir une dynamique de coopération

- Poursuivre la dynamique par des réunions régulières à travers la mise en place d'un Comité Régional Ressources « Matières issues des biodéchets et des coproduits» sur la base de la mobilisation d'acteurs volontaires en s'appuyant sur les dynamiques régionales existantes
- Elargir la communauté à l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur
- Elaborer une feuille de route propre au Comité Régional Ressources «Matières issues des biodéchets et des coproduits»
- Favoriser l'émergence de projets collaboratifs.

Développer, accéder et diffuser la connaissance

- Identifier à l'échelle du territoire les ressources matières disponibles (dont déchets) ainsi que leurs localisations, leurs accessibilités, leurs volumes, leurs qualités, leurs flux, ... en lien notamment avec le CORBI
- Porter à connaissance quant aux solutions techniques ou organisationnelles existantes ainsi qu'aux travaux de recherche & développement en cours.



Stimuler la demande en matières recyclées, soutenir la création et/ou le développement d'une offre compétitive, favoriser les liens offre/demande

- Identifier les entreprises régionales utilisatrices des nouvelles molécules d'intérêt
- Soutenir des projets de recherche amont et de R&D, de manière à développer les technologies potentielles de demain, à trouver des procédés de traitement plus performants, à identifier de nouvelles voies de valorisation de haute qualité et à valeur ajoutée, notamment dans le cadre du futur technocentre et des pôles
- Créer un appel à manifestation d'intérêt pour identifier les porteurs de projets innovants sur des champs de la valorisation des biodéchets et de coproduits (alimentation humaine et animale, matière, chimie)
- Faciliter le parcours des porteurs de projets innovants et les accompagner dans leur prise de risque
- Expérimenter des bio-raffineries sur des territoires infra-régionaux
- Créer des pilotes d'unités de déconditionnement
- Expérimenter des unités d'hygiénisation mutualisées
- Mieux informer les producteurs de biodéchets des opportunités en valorisation matière
- Renforcer les synergies entre entreprises pour favoriser des boucles locales et régionales.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Filière Ressources-Matières issues des déchets du BTP

Ressources considérées

Les activités du bâtiment (construction, réhabilitation, démolition et déconstruction) et celles des travaux publics (route, assainissement, voie ferrée, cours d'eau, port, …) génèrent un volume important de déchets dont peuventêtre extraits des matériaux/matières. De nature diverse (inertes non dangereux non inertes, dangereux), ceux –ci sont souvent en mélange. Pour autant, différentes filières spécifiques tendent à se structurer : béton et autres inertes (briques, tuiles etc.), plâtre, plastiques, bois, fenêtres/verre plat, panneaux sandwichs, laines minérales, déchets minéraux non dangereux non inertes (déblais, terres faiblement polluées),déchets dangereux (amiante, sols pollués, enrobés), moquette, DEEE, Déchets d'ameublement.

Contexte

Forces

- Prise de conscience de la profession et des politiques locales (initiatives de tri à la source,…)
- Structuration de filières de recyclage en cours (plâtre, fenêtre verre plat, bétons, …)
- Présence de certains exutoires marchés sur le territoire
- Existence de centres de recherches actifs et présence sur le territoire du seul pôle de compétitivité national sur l'économie circulaire
- Voies de valorisation existantes (béton,…)
- Soutien public/privé de structures d'accompagnement sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

Faiblesses

- Faiblesse du tri sur les petits chantiers
- Mauvaise adéquation de l'offre et de la demande en matières recyclées
- Maillage des installations trop faible, collectes non homogènes, modèle économique non viable pour les gisements épars (boues, laitances…)
- Faible caractérisation et traçabilité des gisements
- Réglementation non incitative
- Réticence de la commande publique à intégrer les matières premières recyclées
- Pas ou peu d'exutoires existants en région (fenêtre, verre plat, béton, …).

Opportunités

- Développement des bonnes pratiques de gestion de chantier propices à la valorisation des déchets issus du BTP
- Synergies inter-chantiers et mutualisation de gestion de déchets de chantiers
- Développement de l'innovation dans les filières de valorisation (technologies, méthodologies, produits)
- Développement d'outils facilitateurs (ex : application web pour rendre visible les gisements de déchets, …)
- Engagement des Maitrises Ouvrage et d'œuvre à participer au changement
- Avoir une approche matériaux (produits finis) du recyclé
- Mise en place d'Engagements pour la Croissance Verte (plâtre, verre plat, fenêtre,…), mobilisation des professionnels

Menaces

- Concurrence des filières élimination / valorisation
- Grands chantiers : capacités de stockage
- Hétérogénéité et pérennisation du gisement (Nécessité de massification et fiabilisation)
- Mélange et déclassement des déchets
- Position des assurances et bureaux de contrôle vis-à-vis du recours aux matières recyclées
- Non prise en compte dans les documents d'urbanisme, des zones dédiées au tri des matériaux issus de déconstructions.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

ORIENTATIONS

Orientations générales

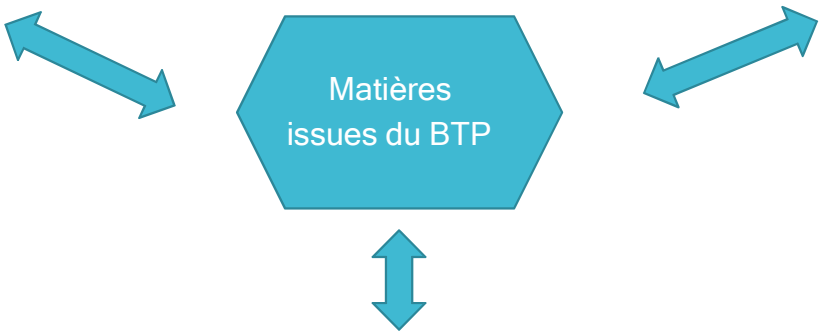
Mobiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur en Hauts-de-France en vue d'augmenter significativement la valorisation des matières issues du BTP et expérimenter en Hauts-de-France une démarche globale d'accélération des filières de valorisation des DNDNI issus des principaux chantiers régionaux, basé sur la méthodologie « Sédimatériaux ».

Créer, entretenir une dynamique de coopération

- Poursuivre la dynamique par des réunions régulières à travers la mise en place d'un Comité Régional Ressources « Matières issues du BTP » sur la base de la mobilisation d'acteurs volontaires
- Elaborer une feuille de route propre au Comité Régional Ressources « Matières issues du BTP » avec nécessité d'un éclairage par matière
- Mettre en place une communauté élargie des acteurs régionaux de la chaine de valeur
- Favoriser l'émergence de projets collaboratifs.

Développer, accéder et diffuser la connaissance

- Identifier à l'échelle du territoire, les ressources matières disponibles (dont déchets) ainsi que leurs localisations, leurs accessibilités, leurs volumes, leurs qualités, leurs flux, ...
- Porter à connaissance quant aux solutions techniques ou organisationnelles existantes ainsi qu'aux travaux de recherche & développement en cours.



Stimuler la demande en matières recyclées, soutenir la création et/ou le développement d'une offre compétitive, favoriser les liens offre/demande

- Sensibiliser et inciter la maitrise d'ouvrages à faire évoluer leur cahier des charges
- Introduire un critère d'utilisation de matières premières recyclées dans les marchés publics
- Décliner en région le projet « DÉMOCLÈS » pour une meilleure valorisation des matières
- Informer et former la maitrise d'œuvre (accompagnement des bureaux de conception,….)
- Soutenir des projets de recherche amont et de R&D, de manière à développer les technologies potentielles de demain, à trouver des procédés de traitement plus performants, à identifier de nouvelles voies de valorisation
- Soutenir l'innovation pour un usage à plus forte valeur ajoutée des matières
- Développer des techniques de caractérisation rapide des matières
- Mettre en place des mécanismes économiques incitatifs pour développer le recyclage des matières issus du BTP, expérimenter la monétisation des externalités positives (bénéfices environnementaux et sociaux)
- Développer des outils innovants de mise en relation de l'offre et de la demande (via le numérique notamment)
- Renforcer la traçabilité par une meilleure utilisation des outils existants (ex.: diagnostic déchet, …)
- Travailler à l'optimisation du maillage territorial (SNBPE pour le recyclage des boues de bétons, FNBM et CGI sur la reprise des déchets de (dé)construction,…)
- Réaliser des chantiers/projets expérimentaux et des démonstrateurs avec l'aide des professions.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.5 Gouvernance et actions transversales

Orientation n°19	Assurer la gouvernance et le suivi du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)
Cible	Les partenaires du PRPGD
Acteurs	REGION, ADEME, DREAL, Collectivités territoriales et leurs groupements, fédérations de professionnels, chambres consulaires, les associations, CERC, éco-organismes,…
Déchets	DMA, DAE, BTP et DD
Enjeux	Animer un programme de suivi des actions du Plan afin d'atteindre les objectifs retenus et le plan d'actions en faveur de l'économie circulaire. Créer une dynamique forte des acteurs.
Recommandations d'actions	La Région a vocation à animer et accompagner les parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets. La Région mobilisera des moyens dédiés pour accompagner les acteurs du territoire dans la prévention et la valorisation des déchets. **Le suivi de la mise en œuvre du PRPGD** s'appuiera sur (voir schéma de synthèse en annexe 10): - **une commission consultative de suivi du PRPGD** présidée par le Président de Région ou son représentant, et composée des représentants de la Région, de l'Etat, de l'ADEME, des Départements, des organismes consulaires, des Collectivités compétentes en matière de gestion et traitement des déchets, des éco-organismes, des fédérations professionnelles, des Associations environnementales, et de personnalités qualifiées (10 collèges). Cette commission se réunira au moins une fois par an pour assurer le suivi de la mise en œuvre du PRPGD. Elle se prononceraaussi sur l'évaluation à mi-parcours du PRPGD, sur toute proposition d'évolution du PRPGD et sur la stratégie des travaux et études à mener en lien avec l'observatoire régional déchets-ressources. Elle pourra décider de s'appuyer sur des groupes techniques ad hoc. - **un observatoire régional des déchets-ressources** coordonné par la Région et ouvert à l'ensemble des parties prenantes (conformément à l'orientation n°20). Il apportera les données et analyses nécessaires au suivi du PRPGD par la Commission consultative de suivi. - **un comité technique de mise en œuvre du PRPGD** composé des services de la Région, de l'Etat (DREAL) et de l'ADEME. Il constituera à la fois une instance de travail partenarial notamment pour le suivi des installations relatives aux déchets mais aussi une instance de préparation et d'articulation des travaux de la commission consultative de suivi du PRPGD et de l'observatoire régional déchets-ressources, en lien avec d'autres dynamiques régionales concernées par la prévention et la valorisation des déchets notamment Rev3.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	<u>La réunion annuelle de la commission de suivi du PRPGD</u> se tiendra conformément au Règlement intérieur de la Commission consultative de suivi. Elle permettra un débat et avis sur : - le rapport annuel relatif à la mise en œuvre du plan, au travers des indicateurs repris dans le PRPGD, et le recensement des installations de gestion des déchets autorisés, enregistrées ou ayant un récépissé de déclaration depuis l'approbation du plan, - les dispositifs d'échanges, d'animation, de sensibilisation et de mise en réseau, - la mise en œuvre de travaux d'approfondissement ciblés sur des thématiques ou sujets à enjeux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Orientation n°20	Mettre en place un observatoire régional des déchets - ressources
Cible	Collectivités, industriels, institutionnels, grand public
Acteurs	Acteurs principaux : Région, DREAL, ADEME, Chambres consulaires, Fédérations professionnelles, représentants de la société civile…
Déchets	Déchets Non Dangereux, déchets issus des Chantiers du Bâtiment et des Travaux Publics et Déchets Dangereux
Enjeux	Suivre l'évolution des flux de déchets - ressources dans le cadre d'une démarche partenariale la plus large possible en consolidant les données existantes ou par des travaux d'enquête. Synthétiser les données à des fins de connaissance et d'aide à la décision. Travailler sur l'observation des déchets et des flux matières de manière plus large.
Recommandations d'actions	**20.1 - Missions de l'observatoire** **Etablir des données consolidées** à **l'échelle régionale** afin de guider les politiques publiques régionales et les démarches territoriales et en vue de mobiliser les différents publics sur une base objective grâce à la diffusion de la donnée en particulier sur les 6 filières du plan d'action en faveur de l'économie circulaire et le suivi des grands travaux en région. **Assurer le suivi du plan** de manière à permettre à la Région d'établir son rapport annuel de suivi et d'assurer la coordination nécessaire à l'atteinte des objectifs du plan au travers d'indicateurs et par la mobisation des groupes de travail afin de maintenir la dynamique d'élaboration et de concertation du plan notamment sur : - la prévention des DMA, DAE et déchets du BTP (en lien avec les orientations 1, 2, 3 et 5) ; la prévention, le tri et la valorisation des biodéchets (en lien avec les orientations n°4 et 7) ; - au suivi des données relatives aux déchets municipaux conformément aux objectifs fixés à l'article 1 de la directive (UE) 2018/851. - les centres de tri (en lien avec l'orientation n°6); les déchèteries professionnelles ; - la valorisation matière (en lien avec l'orientation n°10 et le Plan d'action en faveur de l'économie circulaire) : coproduits industriels, assainissement et sables de curage ; - la gestion des déchets du BTP et les déchets des grands travaux (en lien avec les orientations n°10, 14, 15); - le Combustible Solide de Récupération et la pyrogazéification (en lien avec l'orientation n°11) ; l'articulation de la valorisation énergétique et du stockage de DND (en lien avec les orientations n°12 et 13) ; - la gestion des déchets de situations exceptionnelles (en lien avec l'orientation n°17) ; et les dépôts illégaux ; - la commande publique ; - l'évolution des métiers, emplois et formations liés aux déchets - le suivi des terres polluées - Le suivi de la gestion des boues de stations d'épuration, - la déconstruction de parcs éoliens en lien avec l'observatoire régional de l'éolien… **Assurer la coopération avec les régions limitrophes et le niveau national** sur la base de données de terrain consolidables, interopérables, afin de permettre d'améliorer la

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	connaissance des enjeux interrégionaux et nationaux et de guider les politiques publiques régionales et nationales en particulier sur - la définition du principe de proximité et d'autosuffisance (en lien avec les démarches portées au niveau national) ; - le suivi des déblais des grands travaux des régions limitrophes **Assurer la coopération avec les groupes de travail partenariaux des 6 filières stratégiques ressources** du plan d'actions en faveur de l'économie circulaire. **20.2 – Structuration et mise en œuvre** Réaliser une étude opérationnelle pour la création de l'observatoire, identifiant à la fois les partenaires, les modalités d'une gouvernance ouverte à l'ensemble des parties prenantes, le financement, les attentes et les besoins des parties prenantes ainsi que le périmètre de son articulation avec d'autres démarches d'observation. La Région réalisera l'étude avec l'Etat (DREAL), l'ADEME en associant les parties prenantes (fédérations professionnelles, associations environnementales,…).
Plans, schémas ou démarches en lien	Observatoire régional climat

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Orientation n°21	Développer des actions transversales
Cibles	Maîtres d'ouvrage publics et privés,
Acteurs	ADEME, Région, REP, Chambres consulaires, Fédérations professionnelles, fabricants, metteurs sur le marché, distributeurs, acteurs de l'ESS, associations de consommateurs et de défense de l'environnement
Déchets	DND, DD
Enjeux	En complément des actions sectorielles du PRPGD, développer des actions transversales de prévention pour optimiser et décarboner la gestion des déchets, notamment en s'appuyantsur de nouveaux outils financiers, sur les progrès du numérique et sur les retours d'expérience. Il s'agira aussi de chercher à limiter les « effets-rebond »
Recommandations d'actions	**21.1 - Déployer des marchés publics incitatifs à la prévention et au recyclage** A6 Développer une politique régionale d'achat durable valorisant les acteurs susceptibles de présenter des offres de biens issus de la réparation, du reconditionnement, intégrant des critères relatifs à l'utilisation de matières recyclées, à l'alimentation durable, et fixant des objectifs de réduction et/ou d'évitement de déchets dangereux. A Constituer un groupe de travail « commande publique » en lien avec l'ORCP (Observatoire Régional de la Commande Publique) en vue de : - Synthétiser les pratiques existantes et identifier des bonnes pratiques à retenir, - Elaborer et diffuser des notes portant sur les possibilités offertes par l'enrichissement des grilles de notation des marchés publics dans le choix des prestataires, - Sensibiliser les acteurs concernés. **21.2 - Développer de nouveaux outils financiers contribuant à la prévention et à la valorisation des déchets** **21.3 - Intégrer le numérique dans le développement de la prévention et de la valorisation des déchets** - **Prévention** : Le numérique peut encourager et faciliter la citoyenneté (par exemple, réseaux sociaux, Hackathons, écocitoyenneté, applications visant le zéro déchet…). Plus en amont il est également nécessaire à l'écoconception et au travail des observatoires ou des futurs observatoires (déchets, biomasse, etc.). Plusieurs conditions de réussite existent cependant pour cela : animation, sensibilisation, accès aux données, limitation des « effets-rebond ». - **Valorisation** : Le numérique peut permettre de mieux évaluer, caractériser, modéliser, transporter les gisements des déchets valorisables. il aide à optimiser les flux et la gestion de ces déchets (par exemple via des plates-formes de mise en relation de type « bourse de déchets » méthanisables ou combustibles). A Réunir un groupe de travail pour :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	- Synthétiser des pistes d'innovations numériques utiles dans ce domaine, analyser les retours d'expérience disponibles, et les mettre à disposition des acteurs concernés. **21.4 - Accompagner, partager les expériences et sensibiliser sur la thématique des déchets sur le territoire régional**
Plans, schémas ou démarches en lien	Observatoire régional de la commande publique (ORCP) Feuille de route numérique régionale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

ANNEXES

Annexe 1 – Table des illustrations

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024

Table des tableaux

Tableau 1 : Bilan du gisement des déchets Hauts-de-France en 2015 26
Tableau 2 : Bilan de la gestion des déchets ménagers et assimilés - hors déchets des collectivités 27
Tableau 3: Tonnages de DMA collectés de 2005 à 2015 32
Tableau 4 : Catégories d'installations produisant du biogaz 39
Tableau 4 : Déchets non dangereux produits par les installations classées des différents secteurs d'activités 43
Tableau 5 : Coproduits industriels 44
Tableau 6 : Valorisation et traitement des DAE (hors construction) 46
Tableau 7 : Installations de traitement des DAE 46
Tableau 8 : Répartition des DND collectés en vue du recyclage 47
Tableau 9 : Production et destination des boues de stations d'épuration (2015) 55
Tableau 10 : Matériaux issus de la déconstruction (ADEME) 63
Tableau 11 : Déchèteries publiques accueillant les déchets dangereux 66
Tableau 12 : Installations d'élimination des déchets dangereux 68
Tableau 13 : Tonnage collecté par les REP en 2015 71
Tableau 14 : Objectifs de recyclage de la filière des déchets d'ameublement 73
Tableau 15 : Tonnage de MNU collectés en 2015 76
Tableau 16 : Tonnage collecté par type d'emballages 79
Tableau 17 : Déchets transportés par voie ferrée 84
Tableau 18 : Recensement des projets d'installations de gestion des déchets 90
Tableau 19 : Estimation des emplois de la filière déchets (2015) 91
Tableau 20 : Contexte réglementaire des scénarios étudiés 93
Tableau 21 : Evolutions démographiques 94
Tableau 22 : Scénario tendanciel DMA 96
Tableau 23 : Evolution tendancielle des DAE 96
Tableau 24 : Evolution tendancielle des Déchets du BTP 96
Tableau 25 : Analyse des effets sur les DMA de 2010 à 2015 97
Tableau 26 : Effets du scénario TECV – PRPGD post 2020 pour les DMA 97
Tableau 27 : Scénario TECV PRPGD pour les DMA 97
Tableau 28 : Impacts des actions de prévention sur les DMA en 2031 99
Tableau 29 : Evolution du ratio de collecte des emballages ménagers en région 100
Tableau 30 : Quantité de biodéchets collectés 100
Tableau 31 : Scénario "TECV PRPGD" pour les DAE 101
Tableau 32 : Effet de la prévention sur l'évolution des déchets du BTP 102
Tableau 33 : Evolution des modes de gestion des déchets du BTP 103
Tableau 34 : Quantités prévisionnelles des déchets produits par le Canal Seine Nord 103
Tableau 35 : Production de déchets des travaux de la Société du Grand Paris 104
Tableau 36 : Estimation de la production annuelle des déchets du Grand Paris réceptionnés en région 2018 - 2028 104

Tableau 37 : Volumes prévisionnels MAGEO (au stade des études Avant-Projet) 105
Tableau 38 : Effets de la prévention sur la production des DD 105
Tableau 39 : Tableau de synthèse des scénarii 106
Tableau 40 : Trajectoire de la gestion des DND entre 2015 et 2031 107
Tableau 41 : Scénario "TECV-PRPGD" : Répartition de la valorisation énergétique des DND (CVE/CSR) 107
Tableau 42 : Trajectoire de la gestion des déchets BTP entre 2015 et 2031 108
Tableau 43 : Bilan des déchets ménagers et assimilés collectés en 2015 - hors déchets des collectivités 189
Tableau 44 : Type et quantité de déchets produits par le secteur du BTP 190
Tableau 45 : Répartition des quantités de déchets inertes produits par l'activité de BTP 191
Tableau 46 : Répartition des quantités de déchets non dangereux, non inertes produits par l'activité BTP 191
Tableau 47 : Liste des EPCI et syndicats à compétence collecte et/ou traitement en 2017 194
Tableau 48 : Bilan des déchets collectés en déchèteries en 2015 197
Tableau 49 : Liste des ressourceries et recycleries de la région Hauts-de-France 198
Tableau 50 : Liste des déchèteries publiques de la région Hauts-de-France 200
Tableau 51 : Evolution de 2009 à 2015 des tonnages de DMA collectés par type de collecte 212
Tableau 52 : Bilan des modes de traitement des déchets ménagers et assimilés en 2015 216
Tableau 53 : Liste et capacités des centres de tri des déchets d'emballages ménagers en 2017 217
Tableau 54 : Les divers types de centres de tri des déchets d'emballages ménagers 217
Tableau 55 : Liste et capacités des centres de valorisation énergétique 218
Tableau 56 : Liste et capacités des installations de stockage de déchets non dangereux 220
Tableau 57 : Répartition des plateformes de compostage en région Hauts-de-France 223
Tableau 58 : Liste et capacités des plateformes de compostage en région Hauts-de-France 223
Tableau 59 : Répartition des unités de méthanisation en région Hauts-de-France 225
Tableau 60 : Liste et capacités des unités de méthanisation en région Hauts-de-France 226
Tableau 61 : Liste et capacités des centres de tri DAE 229
Tableau 62 : Liste des installations de regroupement/tri/valorisation 232
Tableau 63 : Liste des centrales d'enrobage ou à béton 235
Tableau 64 : Liste des carrières autorisées à recevoir des déchets inertes 237
Tableau 65 : Liste des collecteurs agréés de plâtre 240
Tableau 66 : Liste et capacités des installations de stockage de déchets inertes 242
Tableau 67 : Liste des sites de traitement et de stockage des terres polluées 245
Tableau 68 : Liste des sites de traitement des déchets dangereux 247
Tableau 69 : Tonnage d'emballages recyclés en 2015 249
Tableau 70 : Répartition des modes de collecte par type d'emballage et par département 249
Tableau 71 : Répartition des habitants suivant les schémas de collecte, hors verre 250
Tableau 72 : Quantité collectée en tonne et population concernée 250
Tableau 73 : Liste des centres de tri conventionnés 251
Tableau 74 : Données relatives à la collecte directe réalisée par Eco-mobilier 251
Tableau 75 : Collecte gérée par les collectivités soutenues par Eco-mobilier 252
Tableau 76 : Liste des centres de tri et de traitement en marché avec Eco-mobilier en région Hauts-de-France 253
Tableau 77 : Liste des points d'apport volontaire (PAV) 253

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 78 : Poids total collecté et taux de collecte 254
Tableau 79 : Nombre de points de 254
Tableau 80 : Quantités traitées (en kg) et modes de traitement 254
Tableau 81 : Nombre de déchèteries acceptant les MNU 255
Tableau 82 : Usines d'Incinération des Ordures Ménagères 255
Tableau 83 : Répartition des tonnages d'équipements ménagers collectés par les éco-organismes en 2015 256
Tableau 84 : Répartition par origine et par flux des tonnages d'équipements ménagers collectés 256
Tableau 85 : Liste des opérateurs de traitement d'Ecologic pour les DEEE ménagers 257
Tableau 86 : Performances nationales de traitement d'Ecologic pour les DEEE ménagers 257
Tableau 87 : Liste et performances des opérateurs de traitement d'Eco-systèmes pour les DEEE ménagers 258
Tableau 88 : Performances nationales de traitement (en %) 258
Tableau 89 : Taux nationaux de valorisation des DEEE ménagers 258
Tableau 90 : Liste des opérateurs de traitement pour les DEEE professionnels 259
Tableau 91 : Liste et performances des opérateurs de traitement d'Eco-systèmes pour les DEEE professionnels 259
Tableau 92 : Quantités collectées auprès des ménages 259
Tableau 93 : Liste des opérateurs de traitement 260
Tableau 94 : Quantités de déchets dangereux collectés auprès des ménages 260
Tableau 95 : Quantités traitées par opérateur (en tonnes) et mode de traitement 261
Tableau 96 : Nombre de points de collecte par type de produits 262
Tableau 97 : Nombre de VHU pris en charge et nombre de centres VHU 263
Tableau 98 : Taux de réutilisation et de recyclage (TRR) 263
Tableau 99 : Liste des acteurs agréés par département pour la collecte des VHU 263
Tableau 100 : Tonnages collectés par département hors centres VHU 269
Tableau 101 : Liste des collecteurs agréés 270
Tableau 102 : Nombre de déchèteries accueillant les pneus 270
Tableau 103 : Nombre d'unités déconstruites par Eco Mobil-Home 271
Tableau 104 : Répartition par type d'hébergement en tonnes 271
Tableau 105 : Bilan matière du démantèlement des mobil-homes 271
Tableau 106 : Valorisation des matières issues du démantèlement 271
Tableau 107 : Spécificités générales des situations exceptionnelles 280

Table des figures

Figure 1 : Bilan des déchets ménagers et assimilés collectés en 2015 (en tonnes) - hors déchets des collectivités 27
Figure 2 : Bilan des déchets collectés en déchèteries en 2015 (en tonnes) 28
Figure 3 : Territoires engagés dans un PLP ou PDP en 2017 29
Figure 4 : Territoires lauréats du dispositif ZDZG en 2016 30
Figure 5 : Territoires à tarification incitative au 1er janvier 2017 32
Figure 6 : Evolution de 2005 à 2015 des performances de collecte des DMA (en kg/hab./an) 33
Figure 7 : Evolution de 2005 à 2015 du tonnage de DMA collectés et du nombre d'habitants 33
Figure 8 : Organisation administrative de la collecte des DMA en 2015 34

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 9 : Localisation des déchèteries publiques 34
Figure 10 : Evolution de 2009 à 2015 des tonnages de DMA collectés par type de collecte 35
Figure 11 : Bilan des modes de traitement des déchets ménagers et assimilés (en tonnes) 35
Figure 12 : Organisation administrative de la gestion des DMA 36
Figure 13 : Centres de tri des déchets d'emballages ménagers 37
Figure 14 : Localisation des unités de stockage des déchets non dangereux et des unités d'incinération 38
Figure 15: Localisation des unités de méthanisation 39
Figure 16 : Evolution de 2005 à 2015 de la destination des DMA collectés 40
Figure 17 : Répartition des activités de recyclage 47
Figure 18 : Estimation de la valorisation matière des DAE 48
Figure 18 : Répartition des producteurs de biodéchets 50
Figure 19 : Répartition nationale des producteurs de biodéchets 51
Figure 20 : Présentation de l'outil d'évaluation des états des lieux des déchets du BTP 56
Figure 21 : Répartition du gisement des déchets issus du bâtiment et des travaux publics par nature de déchets 57
Figure 22 : Modes de gestion des déchets produits par le secteur des travaux publics 57
Figure 23 : Modes de gestion des déchets produits par le secteur du bâtiment 58
Figure 24 : Evolution du tonnage de déchets dangereux produits par les entreprises de 2006 à 2014 65
Figure 25 : Répartition des déchèteries accueillant des déchets amiantés 66
Figure 26 : Modes de traitement des déchets dangereux produits en région, hors DEEE et VHU (tonnes) 68
Figure 27 : Modes de traitement des déchets dangereux traités en région, hors DEEE et VHU (tonnes) 69
Figure 28 : Evolution de la collecte par DASTRI de 2014 à 2016 (kg) 75
Figure 29 : Evolution des modes de traitement des DASRI de 2014 à 2016 (kg) 75
Figure 30 : Production et gestion des déchets non dangereux en 2015 94
Figure 31 : Scénarii tendanciel et « objectifs TECV- PRPGD »pour les DMA (Milliers de tonnes) 98
Figure 32 : Scénarii tendanciel et objectifs TECV- PRPGD pour les DAE (Milliers de tonnes) 101
Figure 33 : Scénario tendanciel et objectifs TECV- PRPGD pour les déchets du BTP hors grands chantiers (k de tonnes) 103
Figure 34 : principales activités économiques en Hauts-de-France 189
Figure 35 : Quantités de déchets dangereux par type (tonnages 2014) 192
Figure 36 : Quantités de déchets dangereux produits par activité (tonnages 2014) 192
Figure 37 : Typologie des déchets dangereux des ménages 193
Figure 38 : Carte des centres de tri de DMA 213
Figure 39 : Carte des déchèteries professionnelles 214
Figure 40 : Carte des déchèteries publiques, professionnelles et des négoces 215
Figure 41 : Evolution de la collecte de déchets dangereux des ménages en tonnes de 2009 à 2015 216
Figure 42 : Carte des centres de valorisation énergétique 219
Figure 43 : ISDND - Capacités annuelles autorisées, tonnages admis et objectifs de limitation à 2020 et 2025 221
Figure 44 : Cartes des installations de stockage de déchets non dangereux 221
Figure 45 : Carte des installations de stockage de déchets non dangereux 222
Figure 46 : Répartition des déchets traités en compostage en 2015 225
Figure 47 : Répartition des effluents organiques épandus en 2015 (tonnes de matières sèches) 228

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 48 : Carte des plateformes de compostage et des unités de méthanisation 228
Figure 49 : Carte des centres de tri DAE 231
Figure 50 : Carte des installations de regroupement/tri/valorisation 234
Figure 51 : Carte des centrales d'enrobage ou à béton 236
Figure 52 : Carte des carrières autorisées à recevoir des déchets inertes 239
Figure 53 : Carte des collecteurs agréés de plâtre 241
Figure 54 : Carte des installations de stockage des déchets inertes 244
Figure 55 : Carte des sites de traitement et de stockage des terres polluées 246
Figure 56 : Quantité collecté par habitant par an et par type d'emballage en 2015 (kg/hab./an) 249
Figure 57 : Poids collecté au regard du nombre de points d'apport volontaire par habitant 250
Figure 58 : Répartition par type de point d'apport volontaire 251
Figure 59 : Répartition des quantités collectées et du nombre de points de collecte 252
Figure 60 : Evolution du nombre de points de collecte 254
Figure 61 : Evolution des quantités de MNU valorisées de 2014 à 2016 (g/hab.) 255
Figure 62 : Nature des DEEE collectés en région Hauts-de-France 257
Figure 63 : Répartition des DDS produits en région Hauts-de-France (en tonnes) 261
Figure 64 : Répartition des collecteurs agréés et broyeurs VHU 269
Figure 65 : Répartition de la collecte des pneumatiques par département 270
Figure 66 : Flux de déchets non dangereux en France en 2015 en tonnes, déchets en provenance ou à destination de la région Hauts-de-France 272
Figure 67 : Flux de déchets non dangereux en Europe en 2015 en tonnes, déchets en provenance ou à destination des Hauts-de-France 273
Figure 68 : Flux de déchets dangereux en France en 2015 en tonnes, déchets en provenance ou à destination de la région Hauts-de-France 274
Figure 69 : Flux de déchets dangereux en Europe en 2015 en tonnes, déchets en provenance ou à destination des Hauts-de-France 275
Figure 70 : Carte des zones de risque pour la grippe aviaire (maladie zoonotique) 282

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe 2 – Inventaire des gisements

2.1 Les déchets ménagers et assimilés

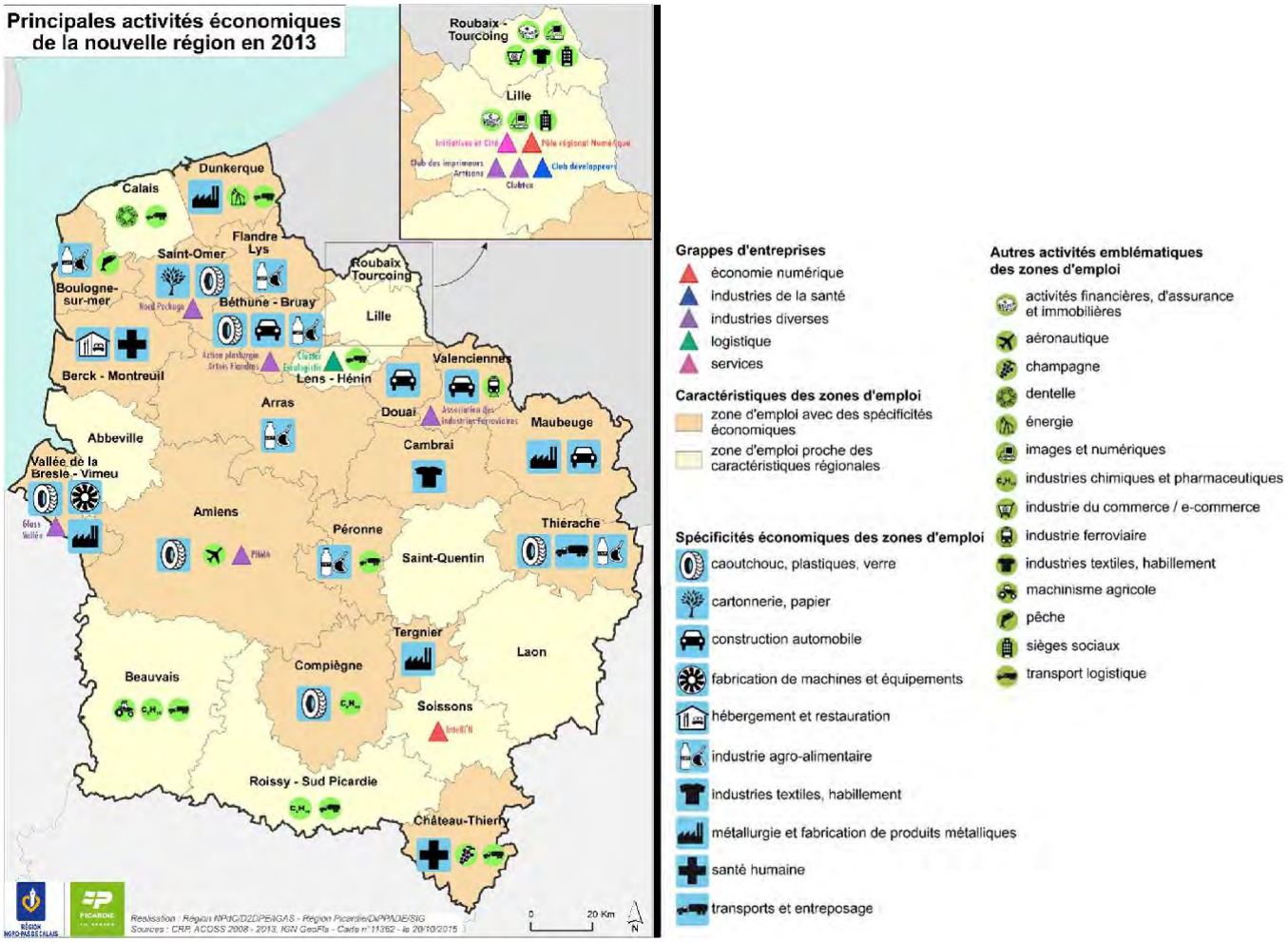
Tableau 44 : Bilan des déchets ménagers et assimilés collectés en 2015 - hors déchets des collectivités

Déchets ménagers et assimilés collectés	Tonnage collecté (t)	Répartition (%)
Ordures ménagères résiduelles (collecte sélective)	1 565 593	43,02%
Matériaux recyclables - papier, carton, journaux, métaux, verre - (collecte sélective + apport volontaire + déchèterie)	711 678	19,55%
Biodéchets (collecte sélective + déchèterie)	585 042	16,07%
Encombrants (collecte sélective + déchèterie)	359 414	9,88%
Déblais et gravats (déchèterie)	372 373	10,23%
Déchets dangereux - y.c. DEEE - (collecte sélective + déchèterie)	40 176	1,10%
Autres déchets (déchèterie)	5 245	0,14%
TOTAL	**3 639 521**	

Source : SINOE (2015)

2.2 Les déchets d'activités économiques (hors BTP)

Figure 35 : principales activités économiques en Hauts-de-France



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.3 Les déchets issus du BTP

Tableau 45 : Type et quantité de déchets produits par le secteur du BTP

Département	Gisement par types de chantiers	Déchets inertes	Part des déchets	Déchets NIND	Part des déchets	Déchets dangereux	Part des déchets	Total Déchets	Part déchets
02 - Aisne	Bâtiment*	114 886	51,3%	90 146	40,2%	18 968	8,5%	224 000	15,0%
	TP	1 192 000	93,6%	79 000	6,2%	2 000	0,2%	1 273 000	85,0%
	Total BTP	1 306 886	87,3%	169 146	11,3%	20 968	1,4%	1 497 000	100,0%
59 - Nord	Bâtiment*	1 128 000	73,2%	407 000	26,4%	5 000	0,3%	1 540 000	15,7%
	TP	8 131 000	98,3%	125 000	1,5%	14 000	0,2%	8 270 000	84,3%
	Total BTP	9 259 000	94,4%	532 000	5,4%	19 000	0,2%	9 810 000	100,0%
60 - Oise	Bâtiment*	283 334	72,3%	102 287	26,1%	6 137	1,6%	391 758	16,8%
	TP	1 891 081	97,6%	28 653	1,5%	17 013	0,9%	1 936 746	83,2%
	Total BTP	2 174 415	93,4%	130 940	5,6%	23 150	1,0%	2 328 504	100,0%
62 - Pas de Calais	Bâtiment*	471 000	73,4%	170 000	26,5%	1 000	0,2%	642 000	12,0%
	TP	4 620 000	98,4%	71 000	1,5%	4 000	0,1%	4 695 000	88,0%
	Total BTP	5 091 000	95,4%	241 000	4,5%	5 000	0,1%	5 337 000	100,0%
80 - Somme	Bâtiment*	110 558	46,5%	111 454	46,8%	15 988	6,7%	238 000	14,8%
	TP	1 344 300	98,0%	23 800	1,7%	3 300	0,2%	1 371 400	85,2%
	Total BTP	1 454 858	90,4%	135 254	8,4%	19 288	1,2%	1 609 400	100,0%
TOTAL	Bâtiment*	2 107 778	69,4%	880 887	29,0%	47 093	1,6%	3 035 758	14,7%
	TP	17 178 381	97,9%	327 453	1,9%	40 313	0,2%	17 546 147	85,3%
	Total BTP	19 286 159	93,7%	1 208 340	5,9%	87 406	0,2%	20 581 905	100,0%
	Bâtiment : entreprises de Bâtiment hors démolition et entreprises de Bâtiment spécialisées dans la démolition*								

Source : MEEM - SOeS (2014)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 46 : Répartition des quantités de déchets inertes produits par l'activité de BTP

Type de déchets	Chiffres nationaux (tonnes)	Hauts-de-France (tonnes)
Béton	17 840 000	1 456 175
Briques, tuiles, céramiques, ardoises	2 870 000	234 261
Verre	100 000	8 162
Enrobés	9 300 000	759 105
Terres et cailloux non pollués	175 110 000	14 293 208
Autres matériaux de démolition de chaussées	11 820 000	964 798
Ballast de voie non pollué	970 000	79 175
Autres types de déchets inertes	1 180 000	96 317
Mélanges de déchets inertes	17 090 000	1 394 957
Total	**236 280 000**	**19 286 159**

Source : Enquête nationale du ministère de l'environnement (SOeS) (2008)

Tableau 47 : Répartition des quantités de déchets non dangereux, non inertes produits par l'activité BTP

Type de déchets	Chiffres nationaux (tonnes)	Hauts-de-France (tonnes)
Bois	1 835 000	168 181
Plastiques	435 000	39 869
Ferrailles	1 201 000	110 074
Matériaux isolants	118 000	10 815
Plâtre	1 844 000	169 006
Déchets verts	651 000	59 665
Pneus usagées	18 000	1 650
Autres DNDNI	542 000	1 650
DNDNI en mélange	1 119 000	102 559
Mélanges DNDNI et DI	5 421 000	496 846
Total	**13 184 000**	**1 208 340**

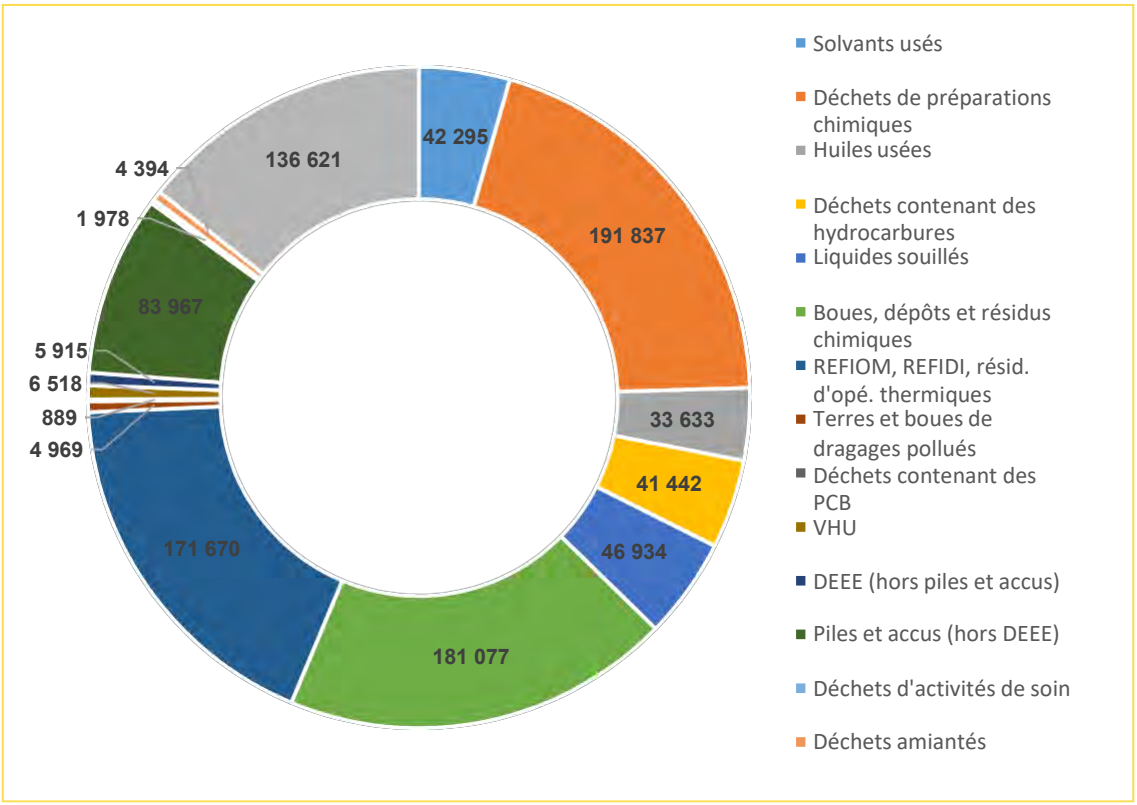
Source : Enquête nationale du ministère de l'environnement (2008)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2.4 Les déchets dangereux

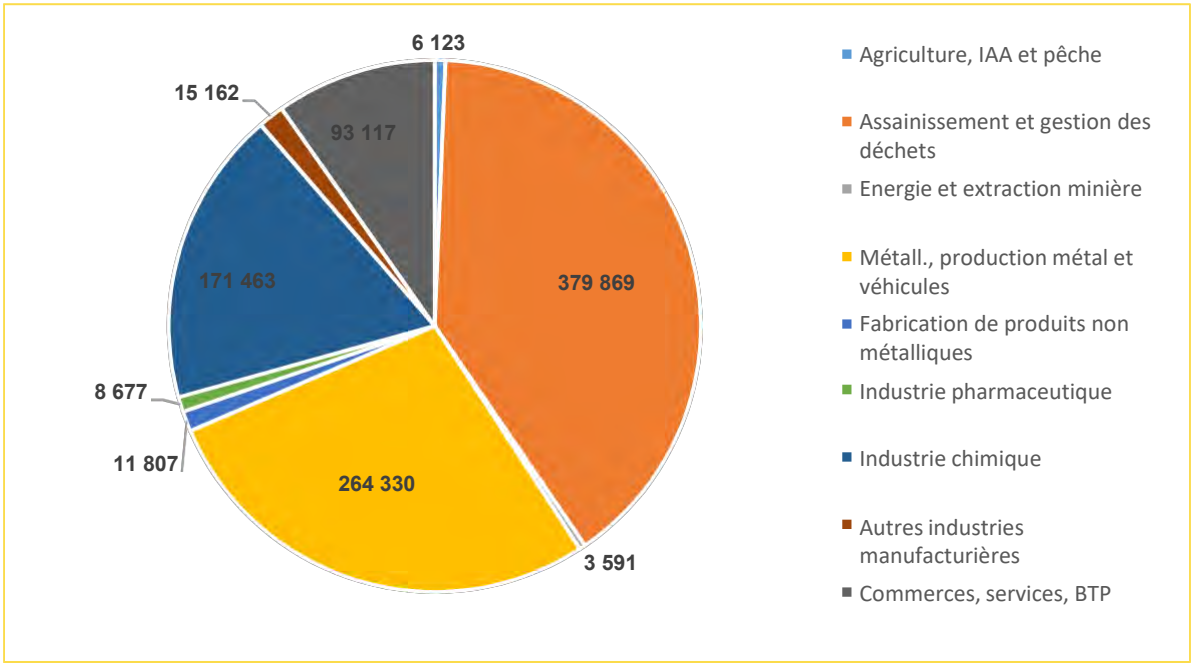
2.4.1 Déchets dangereux des entreprises

Figure 36 : Quantités de déchets dangereux par type (tonnages 2014)



Source : GEREP (2014)

Figure 37 : Quantités de déchets dangereux produits par activité (tonnages 2014)

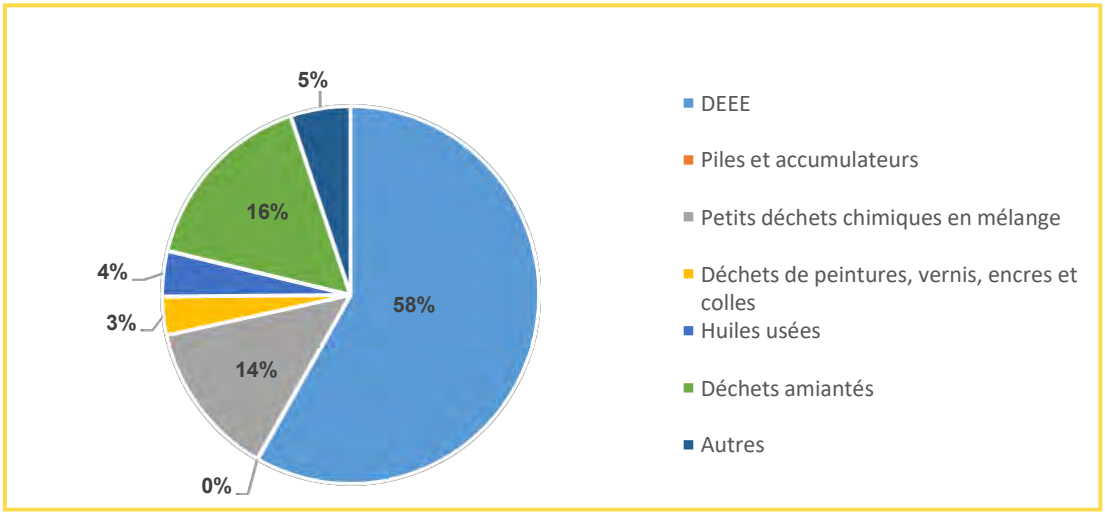


Source : GEREP (2014)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2.4.2 Déchets dangereux des ménages

Figure 38 : Typologie des déchets dangereux des ménages



Source : SINOE (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe 3 – Inventaire des installations

3.1 Les installations de collecte

3.1.1 Les déchets ménagers et assimilés

Tableau 48 : Liste des EPCI et syndicats à compétence collecte et/ou traitement en 2017

Structure	Compétence collecte	Compétence traitement	CP	Commune
EPCI AYANT COMPETENCE COLLECTE ET/OU TRAITEMENT				
CC de Flandre Intérieure	×	×	59190	HAZEBROUCK
CA de la Porte du Hainaut	×		59135	WALLERS-AREMBERG
CA Grand Calais Terres et Mers	×		62101	CALAIS
CC de la Terre des 2 Caps	×	×	62250	MARQUISE
CC du Pays de Mormal	×	×	59530	LE QUESNOY
Métropole Européenne de Lille	×	×	59034	LILLE
CC de la Région d'Audruicq	×		62370	AUDRUICQ
CA Hénin-Carvin	×		62253	HENIN BEAUMONT
CA des deux Baies en Montreuillois	×	×	62170	MONTREUIL
CA du Boulonnais	×	×	62321	BOULOGNE SUR MER
CA du Pays de Saint Omer	×		62968	LONGUENESSE
CA de Valenciennes Métropole	×		59300	VALENCIENNES
CC Cœur d'Ostrevent	×		59287	LEWARDE
CC des Sept Vallées	×		62140	HESDIN
CC Pévèle Carembault	×		59242	TEMPLEUVE-EN-PEVELE
CC du Haut Pays du Montreuillois	×		62310	FRUGES
CC de Flandres Lys	×		59253	LA GORGUE
CC du Pays Solesmois	×		59730	SOLESMES
CC Osartis Marquion	×	×	62490	VITRY-EN-ARTOIS
CC du Pays de Lumbres	×		62380	LUMBRES
CC Pays d'Opale	×		62340	GUÎNES
CC du Sud Avesnois	×	×	59610	FOURMIES
CA du Douaisis	×		59351	DOUAI
CC du Cœur de l'Avesnois	×	×	59362	AVESNES-SUR-HELPE
CC de Desvres-Samer	×	×	62240	DESVRES
CA de Lens-Liévin	×	×	62302	LENS
CA Maubeuge Val de Sambre	×		59603	MAUBEUGE
Dunkerque Grand Littoral CU	×	×	59386	DUNKERQUE
CA de Cambrai	×	×	59407	CAMBRAI
CA Béthune-Bruay, Artois Lys Romane	×	×	62411	BETHUNE
CA du St Quentinois	×		02107	SAINT QUENTIN
CA Château-Thierry	×	délégué à VALOR'AISNE	02400	CHÂTEAU THIERRY

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

CA Chauny-Tergnier-La Fère	×		02301	CHAUNY
CA du Soissonnais	×		02880	CUFFIES
CC Thiérache Sambre et Oise	×		02120	GUISE
CC Retz en Valois	×		02600	VILLERS COTTERETS
CC du canton de Charly-sur-Marne	×	×	02310	CHARLY SUR MARNE
CC du canton d'Oulchy le Château	×		02210	OULCHY-LE-CHÂTEAU
CC du Val de l'Aisne	×		02370	PRESLES ET BOVES
CC des Portes de la Thiérache	×	×	02360	ROZOY SUR SERRE
CC du Pays de la Serre	×		02270	CRECY SUR SERRE
CC de la Thiérache du Centre	×		02260	LA CAPELLE
CC du Pays des Trois Rivières	×		02500	BUIRE
CC du Pays du Vermandois	×		02420	BELLICOURT
CC du Val de l'Oise	×		02240	MEZIERES SUR OISE
CA Creil Sud Oise	×		60106	CREIL
CA du Beauvaisis	×		60005	BEAUVAIS
CA de Compiègne et de la Basse Automne	×		60321	COMPIEGNE
CC du Pays du Valois	×		60800	CREPY EN VALOIS
CC Senlis Sud Oise	×		60300	SENLIS
CC de l'Aire Cantilienne	×		60500	CHANTILLY
CC du Pays d'Oise et d'Halatte	×		60722	PONT SAINTE MAXENCE
CC du Liancourtois La Vallée dorée	×		60290	LAIGNEVILLE
CC du Pays de Thelle et Ruraloise	×		60530	NEUILLY EN THELLE
CC des Sablons	×		60175	VILLENEUVE LES SABLONS
CC du Vexin Thelle	×	×	60240	CHAUMONT EN VEXIN
CC du Pays de Bray	×		60650	LA CHAPELLE AUX POTS
CC du Clermontois	×		60607	CLERMONT
CC de la Plaine d'Estrées	×		60190	ESTREES SAINT DENIS
CC des Lisières de l'Oise	×		60350	ATTICHY
CC de la Picardie Verte	×		60220	FORMERIE
CC du Plateau picard	×		60132	SAINT JUST EN CHAUSSEE
CC des Deux Vallées	×	×	60150	THOUROTTE
CC du Pays Noyonnais	×		60400	NOYON
CC du Pays des Sources	×		60310	LASSIGNY
CC de l'Oise Picarde	×		60480	FROISSY
CA Amiens Métropole	×	×	80007	AMIENS
CA de la Baie de Somme	×	×	80100	ABBEVILLE
CC du Grand Roye	×		80500	MONTDIDIER
CC de l'Est de la Somme	×		80400	HAM
CC de la Haute Somme	×		80201	PERONNE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

CC Terre de Picardie	×		80200	ESTREES DENIECOURT
CC Avre, Luce et Noye	×		80110	MOREUIL
CC du Val de Somme	×	×	80800	CORBIE
CC du Pays du Coquelicot	×	×	80300	ALBERT
CC du Vimeu	×	×	80130	FRIVILLE ESCARBOTIN
CC Ponthieu Marquenterre	×	×	80120	RUE
EPCI AYANT DELEGUE LA COMPETENCE COLLECTE ET/OU TRAITEMENT				
CC du Caudrésis et du Catésis	délégué au SIAVED	délégué au SIAVED	59540	CAUDRY
CC du Ternois Com.	délégué au Syndicat Mixte Ternois Collecte Tri Traitement	délégué au Syndicat Mixte Ternois Collecte Tri Traitement	62130	SAINT POL SUR TERNOISE
CC du Sud Artois	délégué au SMAV	délégué au SMAV	62452	BAPAUME
CC des Hauts de Flandre	délégué au Syndicat Mixte de Ramassage des Ordures Ménagères Flandre Nord	délégué au Syndicat Mixte de Ramassage des Ordures Ménagères Flandre Nord	59380	BERGUES
CC de la Haute-Deûle	délégué au SIRIOM	délégué au SYMIDEME	59185	PROVIN
CU d'Arras	délégué au SMAV	délégué au SMAV	62026	ARRAS
CC des Campagnes de l'Artois	délégué au SMAV	délégué au SMAV	62123	HABARCQ
CC Picardie des Châteaux	délégué au SIRTOM du Laonnois	délégué à VALOR'AISNE	02320	PINON
CC du Chemin des Dames	délégué au SIRTOM du Laonnois	délégué à VALOR'AISNE	02160	CRAONNE
CC de la Champagne picarde	délégué au SIRTOM du Laonnois	délégué à VALOR'AISNE	02820	SAINT ERME
CA du Pays de Laon	délégué au SIRTOM du Laonnois	délégué au SIRTOM du Laonnois	02000	AULNOIS SOUS LAON
CC Somme Sud-Ouest	délégué à TRINOVAL	délégué à TRINOVAL	80290	POIX DE PICARDIE
CC Nièvre et Somme	délégué à TRINOVAL	délégué à TRINOVAL	80420	FLIXECOURT
CC du Territoire Nord Picardie	délégué au SMIRTOM du Plateau Picard Nord	délégué au SMIRTOM Plateau Picard Nord	80600	DOULLENS
SYNDICATS				
SEVADEC - Pas de Calais		×	62101	CALAIS
SIAVED (Synd Inter Arrondissement pour le Valorisation et l'Elimination des Déchets) - Nord	×	×	59282	DOUCHY LES MINES
SYMEVAD (Synd Mixte d'Elimination et de Valorisation des Déchets) - Pas de Calais		×	62141	EVIN MALMAISON
SIRTOM du Laonnois - Aisne	×		02000	LAON
SMICTOM Région des Flandres - Nord	×		59190	HAZEBROUCK
SMIRTOM du Calaisis - Pas de Calais	×		62730	LES ATTAQUES
TRINOVAL (ex. SMIRTOM Ouest Picardie) - Somme	×	×	80640	THIEULOY L'ABBAYE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SMIRTOM du Plateau Picard Nord - Somme	×	×	80600	DOULLENS
SMDO (Synd Mixte du Département de l'Oise) - Oise		×	60203	COMPIEGNE
SYCTOMEC - Nord	×		59540	CAUDRY
SYMIDEME (SYnd MIxte pour le traitement des DEchets MEnagers du Pays de Pévèle au Pays des Weppes) - Nord		×	59239	THUMERIES
SIRIOM (Synd Mixte de Ramassage et d'Incinération des Ordures Ménagères) - Nord	×	×	59239	THUMERIES
SMAV (Synd Mixte Artois Valorisation) - Pas de Calais	×	×	62217	TILLOY LES MOFFLAINES
SMITOM du Santerre (Synd Mixte de Traitement des Ordures Ménagères) - Somme		×	80170	ROSIERES-EN-SANTERRE
Syndicat Mixte du Ternois Collecte Tri Traitement - Pas de Calais	×	×	62130	SAINT POL SUR TERNOISE
SIARARB (Synd Intercommunal d'Aménagement de la Région d'Anzin, Raismes, B euvrages, Aubry et Petite-Forêt) - Nord	s'occupe d'une déchèterie		59192	BEUVRAGES
ECOVALOR (Synd Intercommunal de Valorisation des Déchets Ménagers du Hainaut Valenciennois) - Nord		×	59880	SAINT-SAULVE
SMFM (Synd Mixte Flandre Morinie) - Pas de Calais - regroupement SMLA-SMICTOM Région des Flandres-SM Flandre Nord		×	62507	ARQUES
SMLA (Synd Mixte Lys Audomarois) - Pas de Calais		×	62507	ARQUES
Syndicat Mixte de Ramassage des Ordures Ménagères Flandre Nord (e x-SIROM) - Nord	×		59470	WORMHOUT
SMTT (Synd Mixte de Traitement et de Tri) - Pas de Calais		×	62990	BEAURAINVILLE
SMIAA (Synd Mixte de l'Arrondissement d'Avesnes) - Nord		×	59607	MAUBEUGE
VALOR'AISNE (Synd départemental de traitement des déchets ménagers de l'Aisne) - Aisne		×	02000	BARENTON-BUGNY
TOTAL :	**89**	**41**		

Tableau 49 : Bilan des déchets collectés en déchèteries en 2015

Déchets collectés en déchèteries	Tonnage collecté (t)	Répartition (%)
Matériaux recyclables	158 227	13,27%
Déchets verts	274 325	23,00%
Encombrants	318 341	26,69%
Déblais et gravats	372 373	31,22%
DEEE	25 232	2,12%
Déchets dangereux	13 922	1,17%
Autres déchets	30 133	2,53%
TOTAL	**1 192 553**	

Source : SINOE (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 50 : Liste des ressourceries et recycleries de la région Hauts-de-France

Département	Nom	Adresse	CP	Commune	Téléphone
02 – Aisne	Au Bas de l'Aisne	8 Avenue de Château-Thierry	02400	Brasles	03 64 13 48 64
59 - Nord	Le Maillon-C2RI	3 rue du Coron des Dix – ZA Europescaut	59410	Anzin	03 27 45 47 75
	Le Hangar	7 rue du 19 mars 1962	59120	Avesnes les Aubert	03 27 82 29 82
	Emmaüs	952 Route Nationale	59400	Fontaine Notre Dame	
	Emmaüs	2 rue du Moulin	59130	Glageon	
	AFEJI – La Ressourcerie du Littoral Eco&DeKo	11 place Joseph Leprêtre	59153	Grand Fort Philippe	03 28 58 32 68
	Emmaüs	62 rue de la Gare	59760	Grande Synthe	
	Ressourcerie de la Lys	230 Rue de la Lys	59250	Halluin	
	Flandre Recup'	3 rue du Milieu	59190	Hazebrouck	03 28 41 77 83
	ABEJ Solidarité - Ressourcerie	31 Rue Edouard Delesalle	59000	Lille	03 66 19 10 00
	Le Grenier d'Envie	601 Rue du Faulx	59274	Marquillies	03 20 29 46 46
	Le Grenier d'Envie	Rue de la Lys	59250	Halluin	
	Le Grenier d'Envie	Rue de Lille	59113	Seclin	
	Restore	Rue de l'Alma	59170	Roubaix	
	AGIIE Ressourcerie	19 rue d'Hautmont	59600	Maubeuge	03 27 66 21 37
	Emmaüs	514 ruelle des Rameaux	59850	Nieppe	
	La Ressourcerie	1 rue des Combattants	59310	Orchies	06 86 41 53 09
	Emmaüs	181 rue Général Leclerc BP 65	59872	Saint André	
	Le Hangar	65 rue du Général de Gaulle	59730	Solesmes	03 27 82 29 82
	Emmaüs	172 rue Winoc Chocqueel	59200	Tourcoing	
	Emmaüs	1 rue du Fort de la Redoute	59118	Wambrechies	
60 - Oise	Les Ateliers de la Bergerette - L'Autre Berge	32 rue de Savignies	60000	Beauvais	03 44 48 26 74
	Les Ateliers de la Bergerette - Magasin le Recycl'à Brac	8 rue de la Bergerette	60000	Beauvais	03 44 48 26 74
	Emmaüs	Rue Pasteur	60600	Erquery	
	Recyclerie de l'Agglomération du Compiègnois	Les Hauts de Margny – rue René Caudron	60280	Margny-les-Compiègne	
62 – Pas-de-Calais	Le Cercle Des Objets	21 Avenue Lobbedez	62000	Arras	09 64 10 84 04
	Le Cercle Des Objets	Rue Alfred de Musset	62000	Arras	09 64 10 84 04

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Artois Insertion Ressourcerie	3 rue des Frères Coint	62450	Bapaume	09 72 25 71 64
	Emmaüs	Ancien Carreau de Carbolux Chemin des Dames	62700	Bruay en Artois	
	FACE Valo Littoral	102-104 boulevard Jacquard	62100	Calais	07 78 80 09 53
	Emmaüs	Rue Charles Sauvage,	62360	Echinghen	
	Artois Insertion Ressourcerie	21 route Nationale, Ervillers	62121	Ervillers	
	Artois Ternois Récupération Emploi	18 rue Clémenceau	62270	Frévent	06 23 13 04 47
	Ressourcerie du SYMEVAD	58, rue Mirabeau Prolongée	62141	Evin Malmaison	03 21 77 06 56
	Emmaüs Douaisis	126 Rue du Maréchal Joffre	59283	Raimbeaucourt	03 27 80 10 69
	Emmaüs	1514 RN 943	62730	Les Attaques	
	A la Courte Echelle	8 place Jean Jaurès,	62190	Lillers	03 21 53 37 88
	A la Courte Echelle	5 rue du Maresquet	62120	Norrent Fontes	03 21 02 81 96
	Récup'tri	53 rue Louis Blériot	62360	Saint Léonard	03 21 30 21 56
	Emmaüs	54 rue du Noir Cornet	62500	Saint Martin au Laert	
	Artois Ternois Récupération Emploi	122 rue de Canteraine - BP 20045	62165	Saint Pol sur Ternoise	03 21 03 72 84
80 - Somme	Association 2ème Chance	213 boulevard Voltaire	80100	Abbeville	03 22 25 77 84
	Emmaüs	ZAC Blanche Tâche 174 rue Lucien Barbier	80450	Camon	
	Artois Insertion Ressourcerie	41 Faubourg de Paris, Quai de la Digue	80200	Péronne	
	Recyclerie du Vimeu	1 rue de Gamaches	80130	Béthencourt-sur-Mer	03 22 26 49 60

Source : Réseau des ressourceries (2018)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 51 : Liste des déchèteries publiques de la région Hauts-de-France

Département	Nom	Commune	Maître d'ouvrage	Déchets des ménages acceptés	Déchets des entreprises acceptés	Déchets dangereux des entreprises	Déchets amiantés
02	Déchèterie de Château Thierry	Château-Thierry	CA de la Région de Château-Thierry	Oui	Oui (payant)	Oui	
02	Déchèterie Intercommunale du Tardenois	Villers-sur-Fère	CA de la Région de Château-Thierry	Oui	Oui (payant)	Oui	
02	Déchèterie de Saint-Quentin Nord	Omissy	CA de Saint-Quentin	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Saint-Quentin Sud	Gauchy	CA de Saint-Quentin	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie Ouest Zac la Vallée	Saint-Quentin	CA de Saint-Quentin	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Mercin et Vaux	Villeneuve-Saint-Germain	CA du Soissonnais	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Villeneuve-Saint-Germain	Villeneuve-Saint-Germain	CA du Soissonnais	Oui	Non		Non
02	Déchèterie de Chauny	Chauny	CC de Chauny Tergnier	Oui	Non		Non
02	Déchèterie de Flavigny-le-Grand et Beaurain	Flavigny-le-Grand	CC de la Région de Guise	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie Wassigny	Wassigny	CC de la Thiérache d'Aumale	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de La Capelle	La Capelle	CC de la Thiérache du Centre	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de le Nouvion-en-Thiérache	Le Nouvion-en-Thiérache	CC de la Thiérache du Centre	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Sains-Richaumont	Sains-Richaumont	CC de la Thiérache du Centre	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Vervins	Vervins	CC de la Thiérache du Centre	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Neuilly-Saint-Front	Neuilly-Saint-Front	CA Région Château Thierry	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
02	Déchèterie de Villers-Cotterêts	Villers-Cotterêts	CC de Villers Cotterêts Forêt de Retz	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Montcornet	Montcornet	CC des Portes de la Thiérache	Oui	Oui (payant)	Oui	
02	Déchèterie de Rozoy-sur-Serre	Rozoy-sur-Serre	CC des Portes de la Thiérache	Oui	Oui (payant)	Oui	
02	Déchèterie de Charly	Charly-sur-Marne	CC du Canton de Charly Sur Marne	Oui	Non		
02	Déchèterie de Condé-en-Brie	Condé-en-Brie	CC du Canton de Condé En Brie	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Trélou-sur-Marne	Trélou-sur-Marne	CC du Canton de Condé En Brie	Oui	Oui (payant)	Oui	Non

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

02	Déchèterie de Clastres	Clastres	CC du Canton de Saint Simon	Oui	Oui (payant)	Oui	
02	Déchèterie de Crécy-sur-Serre	Crécy-sur-Serre	CC du Pays de la Serre	Oui	Non		
02	Déchèterie de Marle	Marles-les-Mines	CC du Pays de la Serre		Non		
02	Déchèterie d'Ambleny	Ambleny	CC du Pays de la Vallée de l'Aisne	Oui	Oui (payant)	Oui	
02	Déchèterie d'Hirson-Buire	Hirson	CC du Pays des Trois Rivières	Oui	Oui (payant)	Oui	
02	Déchèterie de Bohain-en-Vermandois	Bohain-en-Vermandois	CC du Pays du Vermandois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Joncourt	Joncourt	CC du Pays du Vermandois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Vermand	Vermand	CC du Pays du Vermandois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Coucy le Château	Coucy le Château	CC du Val de l'Ailette	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
02	Déchèterie de Braine	Braine	CC du Val de l'Aisne	Oui	Non		Non
02	Déchèterie de Presles-et-Boves	Presles-et-Boves	CC du Val de l'Aisne	Oui	Non		Non
02	Déchèterie d'Origny-Sainte-Benoîte	Origny-Sainte-Benoîte	CC du Val de l'Oise	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
02	Déchèterie Mézières-sur-Oise	Mézières-sur-Oise	CC du Val de l'Oise	Oui	Oui (gratuit)		Oui
02	Déchèterie d'Aulnois-Sous-Laon	Aulnois-Sous-Laon	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Beautor	Beautor	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Bourg-et-Comin	Bourg-et-Comin	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Crepy	Crepy-en-Laonnois	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Festieux	Festieux	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Guignicourt	Guignicourt	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Laon	Laon	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Liesse-Notre-Dame	Liesse-Notre-Dame	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Lizy	Lizy	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Pontavert	Pontavert	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non
02	Déchèterie de Sissonne	Sissonne	Sirtom du Laonnois	Oui	Oui (payant)		Non

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

02	Déchèterie d'Allemant	Allemant	Sita Dectra	Oui	Non		
59	Déchèterie de Blécourt	Blécourt	CA de Cambrai	Oui (gratuit)	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Cambrai	Cambrai	CA de Cambrai	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Iwuy	Iwuy	CA de Cambrai	Oui	Oui (payant)		Oui
59	Déchèterie de Marcoing	Marcoing	CA de Cambrai	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Neuville-Saint-Remy	Neuville-Saint-Rémy	CA de Cambrai	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Thun-l'Evêque	Thun-l'Évêque	CA de Cambrai	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie d'Arleux	Arleux	CA du Douaisis	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Cuincy	Cuincy	CA du Douaisis	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Roost-Warendin	Roost-Warendin	CA du Douaisis	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Sin-le-Noble	Sin-le-Noble	CA du Douaisis	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Aulnoye-Aymeries	Aulnoye-Aymeries	CA Maubeuge Val de Sambre	Oui (gratuit)	Oui (gratuit)	Oui	Non
59	Déchèterie de Jeumont	Jeumont	CA Maubeuge Val de Sambre	Oui (gratuit)	Oui (gratuit)	Oui	Non
59	Déchèterie de Maubeuge	Maubeuge	CA Maubeuge Val de Sambre	Oui (gratuit)	Oui (gratuit)	Oui	Non
59	Déchèterie St Remy du Nord	Saint-Remy-du-Nord	CA Maubeuge Val de Sambre	Oui	Oui (gratuit)		Non
59	Déchèterie de Maing	Maing	CA Valenciennes Métropole	Oui (gratuit)	Non		Non
59	Déchèterie de Quiévrechain	Quiévrechain	CA Valenciennes Métropole	Oui (gratuit)	Non		Non
59	Déchèterie de Valenciennes	Valenciennes	CA Valenciennes Métropole	Oui (gratuit)	Non		Non
59	Déchèterie de Vieux-Condé	Vieux-Condé	CA Valenciennes Métropole	Oui (gratuit)	Non		Non
59	Déchèterie d'Onnaing	Onnaing	CA Valenciennes Métropole	Oui (gratuit)	Non		Non
59	Déchèterie de Steenbecque	Steenbecque	CC de Flandre Intérieure	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
59	Déchèterie de Cappelle-Brouck	Cappelle-Brouck	CC des Hauts de Flandre	Oui (gratuit)	Oui (gratuit)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Avesnelles	Avesnelles	CC du Coeur de l'Avesnois	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
59	Déchèterie de Solre-le-Château	Solre-le-Château	CC du Coeur de l'Avesnois	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

59	Déchèterie de Bavay	Bavay	CC du Pays de Mormal	Oui (gratuit)	Oui (gratuit)	Oui	Non
59	Déchèterie de Landrecies	Landrecies	CC du Pays de Mormal	Oui	Oui (gratuit)		Non
59	Déchèterie de Le Quesnoy	Le Quesnoy	CC du Pays de Mormal	Oui	Non		Non
59	Déchèterie de Poix du Nord	Poix-du-Nord	CC du Pays de Mormal	Oui	Non		Non
59	Déchèterie de Bermerain	Bermerain	CC du Pays Solesmois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Solesmes	Solesmes	CC du Pays Solesmois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Fourmies	Fourmies	CC du Sud Avesnois	Oui	Non		
59	Déchèterie d'Ohain	Ohain	CC du Sud Avesnois	Oui	Non		
59	Déchèterie de Bray-Dunes	Bray-Dunes	CUD	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Gravelines	Gravelines	CUD	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Petite-Synthe	Dunkerque	CUD	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Rosendael	Dunkerque	CUD	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de St Amand	Saint-Amand-les-Eaux	Malaquin		Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de La Chapelle d'Armentières	La Chapelle d'Armentières	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de la Madeleine	La Madeleine	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Lille	Lille	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Lille Borda	Lille	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Marquillies	Marquillies	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Mons-en-Barœul	Mons-en-Barœul	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Quesnoy-sur-Deûle	Quesnoy-sur-Deûle	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Roubaix	Roubaix	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Seclin	Seclin	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie de Tourcoing	Tourcoing	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui
59	Déchèterie d'Halluin	Halluin	MEL	Oui	Oui (payant)	Oui DMA	Oui

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

59	Déchèterie de Beuvrages	Beuvrages	SIARB	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Aniche	Aniche	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Beauvois-en-Cambrésis	Beauvois-en-Cambrésis	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Béthencourt	Béthencourt	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Cattenières	Cattenières	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Caudry	Caudry	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Clary	Clary	Siaved	Oui	Oui (payant)		Non
59	Déchèterie de Denain	Denain	Siaved	Oui	Oui (payant)		Non
59	Déchèterie de Douchy-les-Mines	Douchy-les-Mines	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Maretz	Maretz	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Mortagne-du-Nord	Mortagne-du-Nord	Siaved	Oui	Oui (payant)		Oui
59	Déchèterie de Neuville-sur-Escaut	Neuville-sur-Escaut	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Rieulay	Rieulay	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Saint Aubert	Saint-Aubert	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Erre	Erre	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Hérin	Rouvignies	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie du Cateau-Cambresis	Le Cateau-Cambrésis	Siaved	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Arneke	Arnèke	SM SIROM Flandre Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Bierne	Bierne	SM SIROM Flandre Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Steenvoorde	Steenvoorde	SM SIROM Flandre Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Wormhout	Wormhout	SM SIROM Flandre Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie d'Hondschoote	Hondschoote	SM SIROM Flandre Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie de Bailleul	Bailleul	Smictom Région des Flandres	Oui (gratuit)	Non		Non

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

59	Déchèterie de Merville	Merville	Smictom Région des Flandres	Oui (gratuit)	Non		Oui
59	Déchèterie de Nieppe	Nieppe	Smictom Région des Flandres	Oui (gratuit)	Non		Oui
59	Déchèterie d'Ebblinghem	Ebblinghem	Smictom Région des Flandres	Oui	Non		Non
59	Déchèterie d'Estaires	Estaires	Smictom Région des Flandres	Oui (gratuit)	Non		Oui
59	Déchèterie d'Hazebrouck	Hazebrouck	Smictom Région des Flandres	Oui (gratuit)	Non		Oui
59	Déchèterie d'Annoeullin	Annoeullin	Symideme	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Fromelles	Fromelles	Symideme	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Genech	Genech	Symideme	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
59	Déchèterie de Thumeries	Thumeries	Symideme	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
59	Déchèterie d'Orchies	Orchies	Symideme	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie d'Auneuil	Auneuil	CA du Beauvaisis	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Beauvais	Beauvais	CA du Beauvaisis	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Feuquières	Feuquières	CC de la Picardie Verte	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Grémévillers	Grémévillers	CC de la Picardie Verte	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie d'Ansauvillers	Ansauvillers	CC de l'Oise Picarde	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Breteuil	Breteuil	CC de l'Oise Picarde	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Crèvecoeur-le-Grand	Crèvecoeur-le-Grand	CC de l'Oise Picarde	Oui	Non		
60	Déchèterie de Froissy	Froissy	CC de l'Oise Picarde	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Ribecourt-Dreslincourt	Ribecourt-Dreslincourt	CC des Deux Vallées	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
60	Déchèterie de Thourotte	Thourotte	CC des Deux Vallées	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
60	Déchèterie de Breuil-le-Sec	Breuil-le-Sec	CC du Clermontois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Flavacourt	Flavacourt	CC du Pays de Bray	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
60	Déchèterie de Lachappelle-aux-Pots	Lachapelle-aux-Pots	CC du Pays de Bray	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

60	Déchèterie de Saint-Germer-de-Fly	Saint-Germer-de-Fly	CC du Pays de Bray	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
60	Déchèterie de Sérifontaine	Sérifontaine	CC du Pays de Bray	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
60	Déchèterie de Talmontiers	Talmontiers	CC du Pays de Bray	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
60	Déchèterie d'Abbecourt	Abbecourt	CC du Pays de Thelle	Oui	Non		Non
60	Déchèterie de Bury	Bury	CC du Pays de Thelle	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Laboissière-en-Thelle	Laboissière-en-Thelle	CC du Pays de Thelle	Oui	Non		Non
60	Déchèterie de Le-Mesnil-en-Thelle	Le Mesnil-en-Thelle	CC du Pays de Thelle	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Neuilly-en-Thelle	Neuilly-en-Thelle	CC du Pays de Thelle	Oui	Non		Non
60	Déchèterie de Sainte-Geneviève	Sainte-Geneviève	CC du Pays de Thelle	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
60	Déchèterie de Villers-Saint-Sépulcre	Villers-Saint-Sépulcre	CC du Pays de Thelle	Oui	Non		Non
60	Déchèterie de Bulles	Bulles	CC du Plateau Picard	Oui	Oui (payant)		Non
60	Déchèterie de La Neuville-Roy	La Neuville-Roy	CC du Plateau Picard	Oui	Oui (payant)		Non
60	Déchèterie de Maignelay-Montigny	Maignelay-Montigny	CC du Plateau Picard	Oui	Oui (payant)		Non
60	Déchèterie de Saint-Just-en-Chaussée	Saint-Just-en-Chaussée	CC du Plateau Picard	Oui	Oui (payant)		Non
60	Déchèterie de Liancourt-Saint-Pierre	Liancourt-Saint-Pierre	CC du Vexin Thelle	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Hermes	Hermes	CC Rurales du Beauvaisis	Oui	Non		
60	Déchèterie de Velennes	Velennes	CC Rurales du Beauvaisis	Oui	Non		
60	Déchèterie d'Attichy	Attichy	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Barbery	Barbery	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Betz	Betz	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Bornel	Bornel	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Brenouille	Brenouille	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Clairoix	Clairoix	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Compiègne	Compiègne	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

60	Déchèterie de Compiègne Mercière	Compiègne	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Creil	Creil	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Crépy-en-Valois	Crépy-en-Valois	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie d'Estrées-Saint-Denis	Estrées-Saint-Denis	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Guiscard	Guiscard	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Laigneville	Laigneville	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Lamorlaye	Lamorlaye	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Lassigny	Lassigny	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Le Plessis Belleville	Le Plessis Belleville	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Longueil-Sainte-Marie	Longueil-Sainte-Marie	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Morienval	Morienval	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Noyon	Noyon	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Plailly	Plailly	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Ressons-sur-Matz	Ressons-sur-Matz	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Saint-Leu d'Esserent	Saint-Leu d'Esserent	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Verberie	Verberie	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Villers-Saint-Paul	Villers-Saint-Paul	Smvo	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Point Propre	Porcheux	CCVT	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
60	Déchèterie de Bailleul-sur-Thérain	Bailleul-sur-Thérain	Veolia Propreté Nord Normandie	Oui	Non		
62	Déchèterie Baudelet d'Aire-sur-la-Lys	Aire-sur-la-Lys	Baudelet Sas				
62	Déchèterie de Lillers	Lillers	CA Béthune-Bruay, Artois Lys Romane	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Saint-Venant	Saint-Venant	CA Béthune-Bruay, Artois Lys Romane	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie d'Isbergues	Isbergues	CA Béthune-Bruay, Artois Lys Romane	Oui (gratuit)	Non		Non

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

62	Déchèterie de Béthune	Béthune	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui	Oui (payant)		Non
62	Déchèterie de Bruay-la-Buissière	Bruay-la-Buissière	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui (gratuit)	Non		Oui
62	Déchèterie de Calonne-Ricouart	Calonne-Ricouart	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui (gratuit)	Non		Oui
62	Déchèterie de Haisnes-les-La Bassée	Haisnes	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui (gratuit)	Non		Oui
62	Déchèterie de Marles-les-Mines	Marles-les-Mines	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui (gratuit)	Non		Oui
62	Déchèterie de Nœux-les-Mines	Nœux-les-Mines	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui (payant)	Non		Non
62	Déchèterie de Ruitz	Ruitz	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui (gratuit)	Non		Oui
62	Déchèterie Gros Volumes de Béthune	Béthune	CA de Béthune, Bruay, Noeux et Environs	Oui (gratuit)	Non		Oui
62	Déchèterie de Carvin	Carvin	CA d'Henin-Carvin	Oui	Non		Oui
62	Déchèterie de Courrieres	Courrieres	CA d'Henin-Carvin	Oui	Non		Oui
62	Déchèterie d'Evin-Malmaison	Evin-Malmaison	CA d'Henin-Carvin	Oui	Non		Non
62	Déchèterie d'Hénin-Beaumont	Hénin-Beaumont	CA d'Henin-Carvin	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Saint-Léonard	Saint-Léonard	CA du Boulonnais	Oui	Oui (gratuit)		Oui
62	Déchèterie de Saint-Martin-Boulogne	Saint-Martin-Boulogne	CA du Boulonnais	Oui	Oui (gratuit)		Non
62	Déchèterie de Longfossé	Longfossé	CC de Desvres Samer	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Oui
62	Déchèterie de Marquise	Marquise	CC de la Terre des 2 Caps	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
62	Déchèterie de Beaurainville	Beaurainville	CC des 7 Vallées	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Marconnelle	Marconnelle	CC des 7 Vallées	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
62	Déchèterie de Fruges	Fruges	CC du Canton de Fruges	Oui	Non		Non
62	Déchèterie d'Ergny	Ergny	CC du Canton d'Hucqueliers et Environs	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie Beaumerie-Saint-Martin	Beaumerie-Saint-Martin	CC du Montreuillois	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
62	Déchèterie de Camiers	Camiers	CC Mer et Terre d'Opale	Oui (gratuit)	Oui (gratuit)	Oui	Non
62	Déchèterie de Berck-sur-Mer	Berck	CC Opale Sud	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
62	Déchèterie de Biache-Saint-Vaast	Biache-Saint-Vaast	CC Osartis Marquion	Oui (gratuit)	Non		Oui

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

62	Déchèterie de Brebières	Brebières	CC Osartis Marquion	Oui (gratuit)	Non		Non
62	Déchèterie de Marquion	Marquion	CC Osartis Marquion	Oui (gratuit)	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Vis-en-Artois	Vis-en-Artois	CC Osartis Marquion	Oui (gratuit)	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Grenay	Grenay	Communaupole de Lens-Liévin	Oui (gratuit)	Non		Non
62	Déchèterie de Sallaumines	Sallaumines	Communaupole de Lens-Liévin	Oui (gratuit)	Non		Oui
62	*Déchèterie Itinérante Collines de l'Artois*	Lens	Communaupole de Lens-Liévin	Oui (gratuit)	Non		Non
62	*Déchèterie Itinérante Nord Est*	Lens	Communaupole de Lens-Liévin	Oui (gratuit)	Non		Non
62	Déchèterie d'Audruicq	Audruicq	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
62	Déchèterie de Calais Ouest	Calais	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
62	Déchèterie de Guînes	Guînes	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
62	Déchèterie de Licques	Licques	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Louches	Louches	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie d'Oye-Plage	Oye-Plage	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie Monod (Calais Est)	Calais	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie Peuplingues	Peuplingues	SEVADEC	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie Bailleul-Sir-Berthoult	Bailleul-Sir-Berthoult	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie d'Aubigny-en-Artois	Aubigny-en-Artois	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie d'Avesnes-le-Comte	Avesnes-le-Comte	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Bailleul-aux-Cornailles	Bailleul-aux-Cornailles	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Bapaume	Bapaume	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Bertincourt	Bertincourt	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Boisleux-au-Mont	Boisleux-au-Mont	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Bucquoy	Bucquoy	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Dainville	Dainville	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Maroeuil	Maroeuil	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Rivière	Rivière	SMAV	Oui	Non		Non

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

62	Déchèterie de Saint-Laurent-Blangy	Saint-Laurent-Blangy	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Sus-Saint-Léger	Sus-Saint-Léger	SMAV	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Laventie	Laventie	SMICTOM Région des Flandres	Oui	Non		Non
62	Déchèterie d'Achicourt	Achicourt	Syndicat Mixte Artois Valorisation	Oui	Non		Non
62	Déchèterie de Saulty	Saulty	Syndicat Mixte Artois Valorisation	Oui	Non		Non
62	Déchèterie d'Auxi-le-Chateau	Auxi-le-Chateau	Syndicat Mixte du Ternois CTT	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Fontaine-les-Boulans	Fontaine-lès-Boulans	Syndicat Mixte du Ternois CTT	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Frévent	Frévent	Syndicat Mixte du Ternois CTT	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Pernes la Perte	Camblain-Châtelain	Syndicat Mixte du Ternois CTT	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de St Pol sur Ternoise	Saint-Pol-sur-Ternoise	Syndicat Mixte du Ternois CTT	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie d'Aire-sur -la-lys	Aire-sur-la-Lys	Syndicat Mixte Lys Audomarois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie d'Arques	Arques	Syndicat Mixte Lys Audomarois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Dennebroeucq	Dennebroeucq	Syndicat Mixte Lys Audomarois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Longuenesse	Longuenesse	Syndicat Mixte Lys Audomarois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Lumbres	Lumbres	Syndicat Mixte Lys Audomarois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
62	Déchèterie de Tatinghem	Tatinghem	Syndicat Mixte Lys Audomarois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie d'Amiens Est (Camon)	Camon	CA Amiens Métropole	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Oui
80	Déchèterie d'Amiens Nord	Amiens	CA Amiens Métropole	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
80	Déchèterie d'Amiens Sud	Amiens	CA Amiens Métropole	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
80	Déchèterie Crotoy	Le Crotoy	CC Authie-Maye	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Crécy-en-Ponthieu	Crécy-en-Ponthieu	CC Authie-Maye	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Quend	Quend	CC Authie-Maye	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Rue	Rue	CC Authie-Maye	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

80	Déchèterie de Moreuil	Moreuil	CC Avre, Luce et Moreuil	Oui	Non		
80	Déchèterie de Ault	Ault	CC Bresle Maritime	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Beauchamps	Beauchamps	CC Bresle Maritime	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
80	Déchèterie de Lihons-Rosières	Rosières en Santerre	CC de Haute Picardie	Oui	Non		
80	Déchèterie de Cayeux-sur-mer	Cayeux-sur-Mer	CC de la Baie de Somme Sud	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
80	Déchèterie de Saint-Valéry-sur-Somme	Saint-Valéry-sur-Somme	CC de la Baie de Somme Sud	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
80	Déchèterie de Mont Saint Quentin	Péronne	CC de la Haute Somme	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
80	Déchèterie de Péronne - la Chapelette	Péronne	CC de la Haute Somme	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
80	Déchèterie de Roisel	Roisel	CC de la Haute Somme	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Non
80	Déchèterie d'Abbeville	Abbeville	CC de l'Abbevillois	Oui	Oui (payant)	Oui	Oui
80	Déchèterie d'Agenvillers	Agenvillers	CC du Canton de Nouvion	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Noyelles-sur-Mer	Noyelles-sur-Mer	CC du Canton de Nouvion	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Montdidier	Montdidier	CC du Grand Roye	Oui	Non		
80	Déchèterie de Roye	Roye	CC du Grand Roye	Oui	Non		Non
80	Déchèterie de Domqueur	Domqueur	CC du Haut Clocher	Oui	Oui	Oui	
80	Déchèterie d'Acheux-en-Amiénois	Acheux-en-Amiénois	CC du Pays du Coquelicot	Oui	Non		Non
80	Déchèterie de Bray-sur-Somme	Bray-sur-Somme	CC du Pays du Coquelicot	Oui	Non		Non
80	Déchèterie d'Albert	Albert	CC du Pays du Coquelicot	Oui	Non		Non
80	*Déchèterie Mobile (Miraumont)*	Albert	CC du Pays du Coquelicot	Oui	Non		Non
80	Déchèterie d'Eppeville	Eppeville	CC du Pays Hamois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Nesle	Nesle	CC du Pays Neslois	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie d'Ailly-sur-Noye	Ailly-sur-Noye	CC du Val de Noye	Oui	Oui (gratuit)	Oui	Oui
80	Déchèterie de Corbie	Corbie	CC du Val de Somme	Oui	Non		
80	Déchèterie d'Huchenneville	Huchenneville	CC du Vimeu	Oui	Oui (payant)	Oui	
80	Déchèterie de Feuquières-en-Vimeu	Feuquières-en-Vimeu	Metostock Environnement	Oui	Non		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

80	Déchèterie de Bernaville	Bernaville	SMIRTOM du Plateau Picard Nord	Oui	Oui (payant)		Non
80	Déchèterie de Doullens	Doullens	SMIRTOM du Plateau Picard Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Flesselles	Flesselles	SMIRTOM du Plateau Picard Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Saint-Ouen	Saint-Ouen	SMIRTOM du Plateau Picard Nord	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Hallencourt	Hallencourt	Trinoval	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Loeuilly	Loeuilly	Trinoval	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de Thieulloy-l'Abbaye	Thieulloy-l'Abbaye	Trinoval	Oui	Oui (payant)	Oui	Non
80	Déchèterie de La Chaussée-Tirancourt	La Chaussée-Tirancourt	Trinoval	Oui	Oui (payant)	Oui	Non

Source : SINOE (2017)

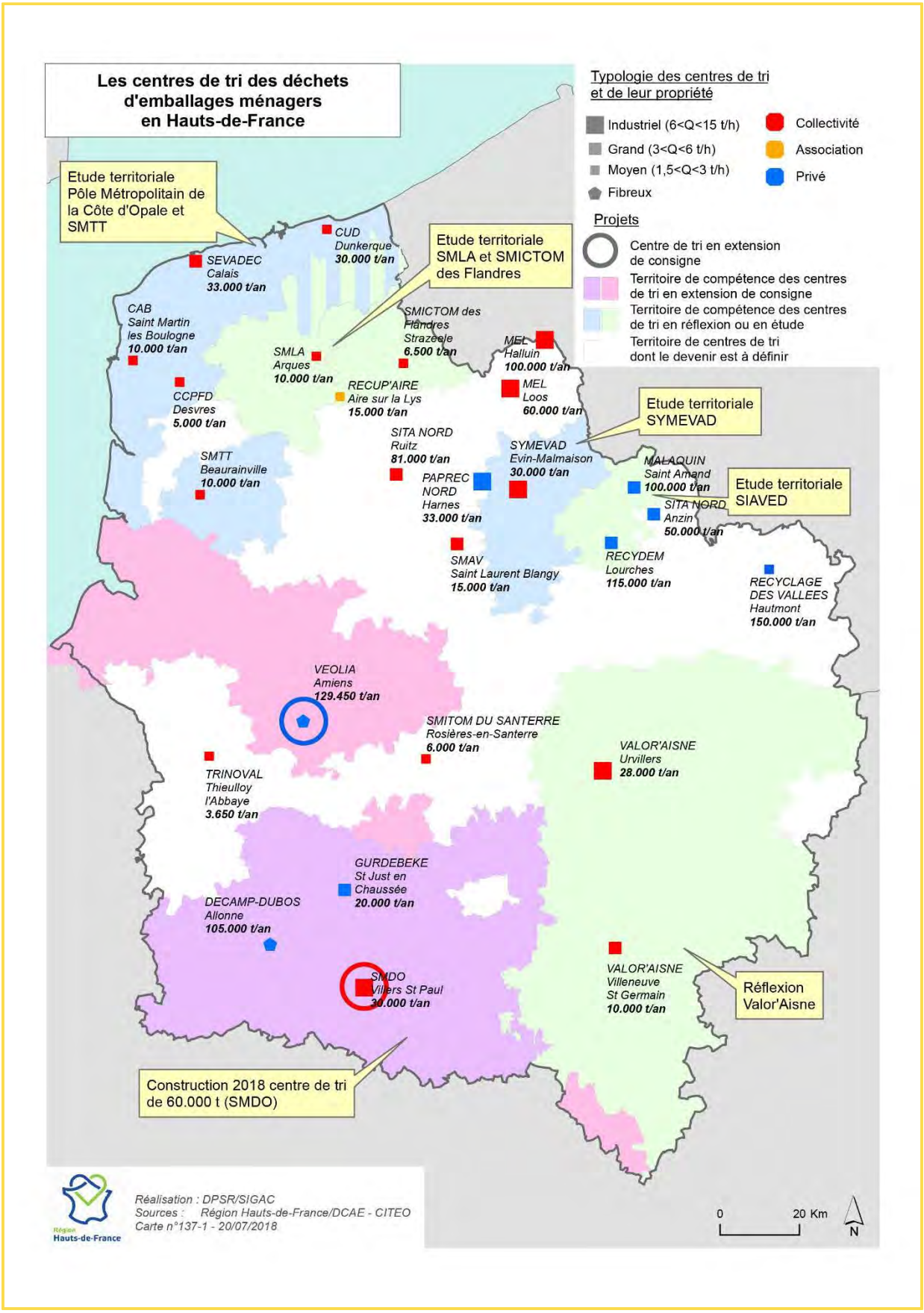
Tableau 52 : Evolution de 2009 à 2015 des tonnages de DMA collectés par type de collecte

Tonnage de DMA collectés	En 2009 (t)	En 2011 (t)	En 2013 (t)	En 2015 (t)	Variation 2009-2015 (%)
Collecte OMR	1 728 188	1 672 833	1 571 931	1 565 593	**- 11**
Collectes sélectives	1 034 141	953 974	929 787	881 375	**- 12**
Déchèterie	993 190	1 170 295	1 183 791	1 192 553	**+ 20**
TOTAL	**3 755 519**	**3 797 102**	**3 685 509**	**3 639 521**	**- 3**

Source : SINOE (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

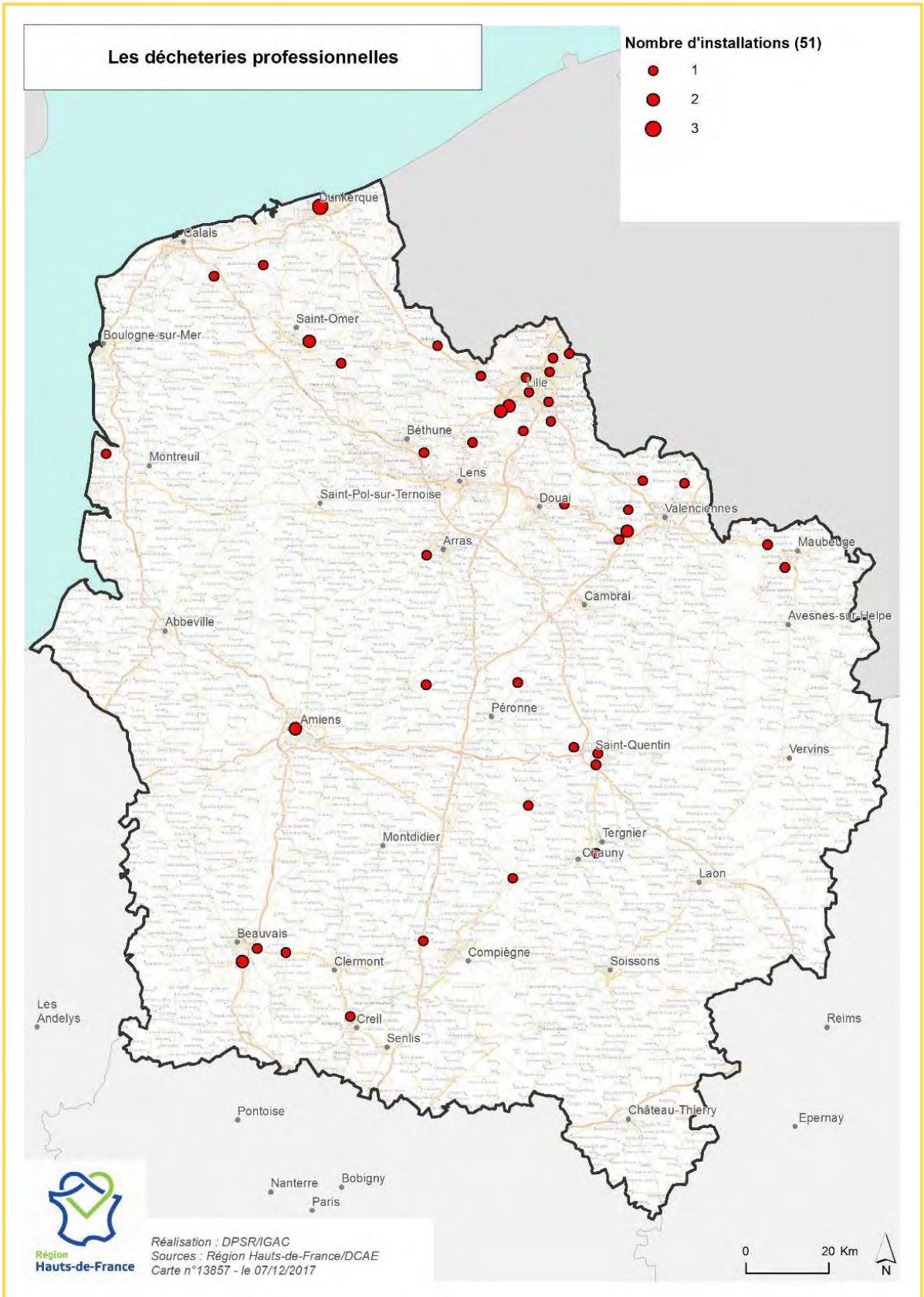
Figure 39 : Carte des centres de tri de DMA



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

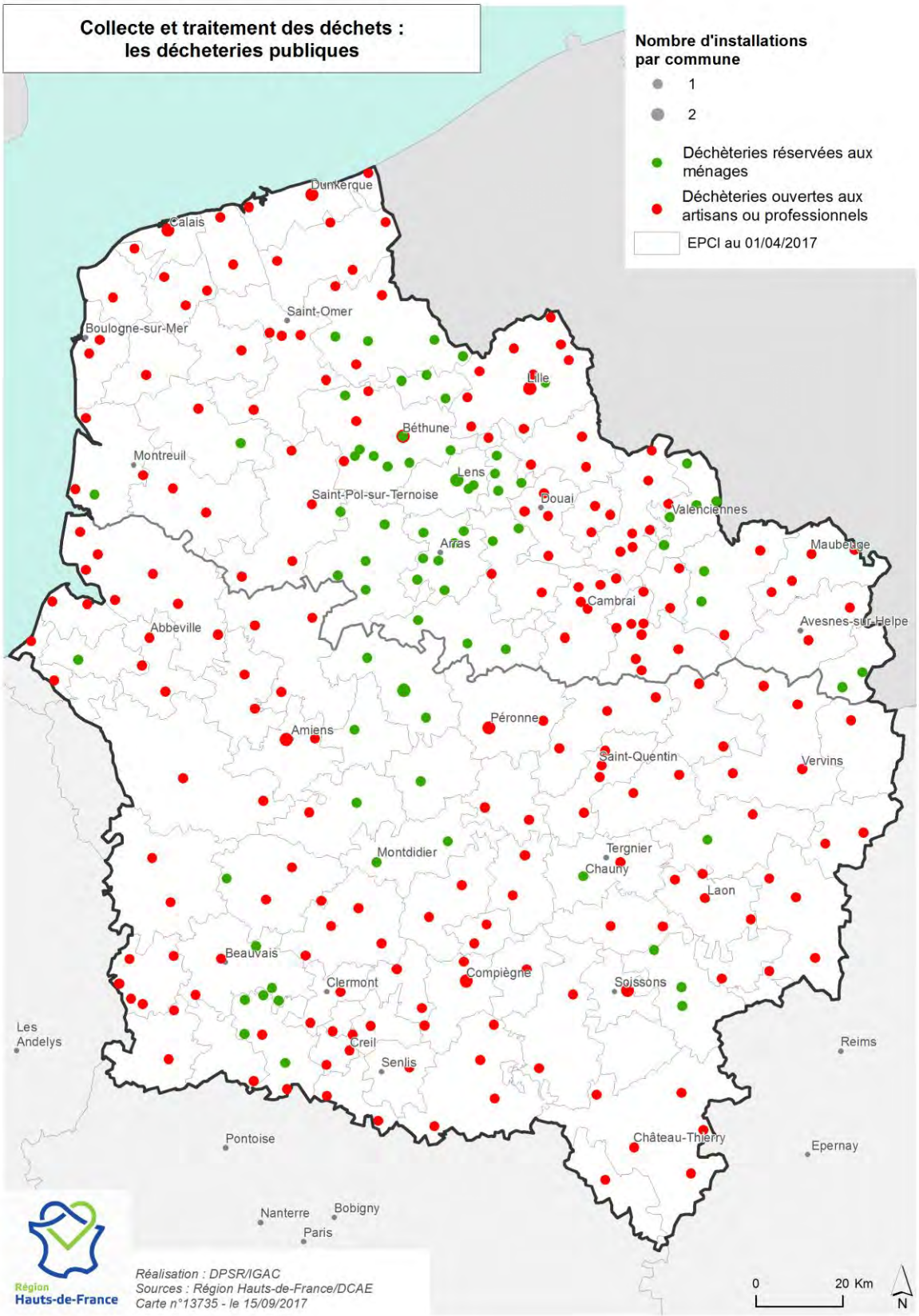
3.1.2 Les déchets des activités économiques

Figure 40 : Carte des déchèteries professionnelles



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

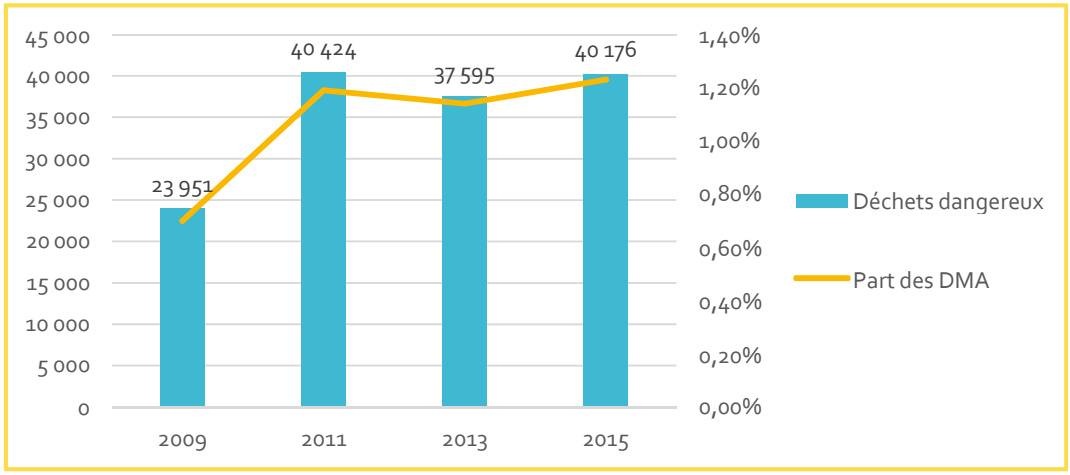
Figure 41 : Carte des déchèteries publiques, professionnelles et des négoces



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.1.3 Les déchets dangereux

Figure 42 : Evolution de la collecte de déchets dangereux des ménages en tonnes de 2009 à 2015



Source : SINOE (2015)

3.2 Les installations de traitement

3.2.1 Les déchets ménagers et assimilés

Tableau 53 : Bilan des modes de traitement des déchets ménagers et assimilés en 2015

Traitement des déchets ménagers et assimilés	Tonnage traité (t)	Répartition (%)
Valorisation matière	1 114 674	30,63%
Valorisation organique	655 839	18,02%
Incinération avec récupération d'énergie	1 023 187	28,11%
Stockage	727 795	20,00%
Non précisé	118 025	3,24%
TOTAL	**3 639 521**	

Source : SINOE (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 54 : Liste et capacités des centres de tri des déchets d'emballages ménagers en 2017

DEPARTEMENT	NOM DE L'ETABLISSEMENT	COMMUNE	PROPRIETAIRE	TYPE DE PROPRIETAIRE	TYPE	CAPACITE D'ACCUEIL (tonnes/an)
02 - Aisne	Centre de tri Villeneuve-Saint-Germain	VILLENEUVE-SAINT-GERMAIN	VALOR'AISNE	Collectivité	2	10 000
	Centre de tri Urvillers	URVILLERS	VALOR'AISNE	Collectivité	4	28 000
59 - Nord	Tri Dunkerque Triselec	DUNKERQUE	CU DE DUNKERQUE	Collectivité	2	30 000
	Tri Strazeele	STRAZEELE	SMICTOM des Flandres	Collectivité	2	6 500
	Tri Halluin	HALLUIN	MEL	Collectivité	4	100 000
	Tri Anzin	ANZIN	SUEZ	Privé	3	50 000
	Tri Malaquin	SAINT-AMAND-LEZ-EAUX	MALAQUIN SA	Privé	3	100 000
	Tri Hautmont	HAUTMONT	Flamme Environnement	Privé	2	150 000
	Tri Lourches	LOURCHES	RECYDEM	Privé	3	115 000
	Centre de tri de Lille	LILLE	MEL	Collectivité	4	60 000
60 - Oise	Centre de tri Valorisation Transfert Allonne	WARLUIS	DECAMP DUBOS	Privé	1	105 000
	Centre de tri Saint-Just-en-Chaussée	SAINT-JUST-EN-CHAUSSEE	Gurdebeke	Privé	2	20 000
	Centre de tri Villers-Saint-Paul	VILLERS-SAINT-PAUL	SMDO	Collectivité	4	30 000
62 - Pas-de-Calais	Tri Ruitz	RUITZ	CA Béthune Bruay Artois-Lys Romane	Collectivité	3	81 000
	Tri Aire-sur-la-Lys	AIRE-SUR-LA-LYS	RECUP'AIRE	Association	2	15 000
	Tri Evin-Malmaison	EVIN-MALMAISON	SYMEVAD	Collectivité	4	30 000
	Tri Beaurainville	BEAURAINVILLE	SMTT	Collectivité	2	10 000
	Tri Desvres	DESVRES	CCPFD	Collectivité	2	5 000
	Tri Saint Martin Boulogne	SAINT-MARTIN-BOULOGNE	CA du Boulonnais	Collectivité	2	10 000
	Tri Arques	ARQUES	SMLA	Collectivité	2	10 000
	Tri Saint-Laurent-Blangy	SAINT-LAURENT-BLANGY	SMAV	Collectivité	3	15 000
	Tri Harnes Paprec	HARNES	PAPREC NORD	Privé	4	33 000
	Tri Sevadec	CALAIS	SEVADEC	Collectivité	3	33 000
	Tri Billy Berclau	BILLY BERCLAU	VAN HEEDE	Privé		
80 - Somme	Centre de tri Thieulloy l'Abbaye	THIEULLOY-L'ABBAYE	TRINOVAL	Collectivité	2	3 650
	Centre de tri Amiens	AMIENS	VEOLIA	Privé	4	129 450
	Centre de tri Rosières-en-Santerre	ROSIERES-EN-SANTERRE	SMITOM DU SANTERRE	Collectivité	2	6 000

Sources : SINOE et CITEO (2017)

Tableau 55 : Les divers types de centres de tri des déchets d'emballages ménagers

	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4
Caractéristiques principales du process	Pas de séparation mécanique	1 tapis pour les plats 1 tapis pour les creux	2 tapis pour les plats 2 tapis pour les creux	Tapis de contrôle qualité uniquement
Tonnage entrant	4 500 à 6 000 t/an		8 000 à 11 000 t/an	15 000 à 18 000 t/an

Source : CITEO (2017)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 56 : Liste et capacités des centres de valorisation énergétique

DEPARTEMENT	NOM DE L'ETABLISSEMENT	COMMUNE	MAITRE D'OUVRAGE	ANNEE MISE EN SERVICE	CAPACITE ANNUELLE AUTORISEE (t)	TONNAGE TRAITE EN 2017	TONNAGE DMA TRAITE EN 2017	TONNAGE DAE TRAITE EN 2017	PERFORMANCE ENERGETIQUE R1 2017	COGENERATION
59 - Nord	CVE de Douchy-Les-Mines	DOUCHY-LES-MINES	SIAVED	1977	88 000	88 083	81 108	6 975	PE GEREP 69,9%	Oui en 2014
									R1 70,86%	Extension
										en 2018-2022
	CVE Antarés	HALLUIN	MEL	2000	350 000	347 411	347 411	0	67,50%	Projet RCU
										Mise en service
										2020
	CVE de Maubeuge	MAUBEUGE	SYNDICAT MIXTE	1981	92 360	86 981	80 832	6 149		Oui
			ARRONDISSEMENT						60.18 %	Mise en service
			AVESNES							nouveau projet 2020
	CVE de Dunkerque	DUNKERQUE	CUD	2007	86 000	83 913	81 652	2 261		Etude extension
									60,20%	RCU et industrie
	CVE de Saint-Saulve	SAINT-SAULVE	ECOVALOR	1977	140 000	114 858	113 718	1 140		Non
									56,00%	Etude RCI
										projet 2019
60 - Oise	UIOM de Villers-Saint-Paul	VILLERS-SAINT-PAUL	SMDO	2004	173 250	141 703	125 604	16 099		Oui
									83,20%	
62 - Pas-de-Calais	UIOM de Labeuvrière	LABEUVRIERE	ARTOIS COM	1979	160 000	87 351	70 962	16 389		Oui
									53,00%	Etude RCU
	UIOM Flamoval	ARQUES	SMFM	2012	92 500	92 365	81 647	10 718		Non
									90.46%	Etude RCI et travaux
										fin 2017
	UVE de Noyelles-Sous-Lens	NOYELLES-SOUS-LENS	CALL	1973	106 000	101 323	72 846	28 477		Non
									83,00%	Etude de planification
										énergétique
				TOTAL :	**1 288 110**	**1 143 988**				

Sources : SINOE et GEREP (2017)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Nom	DPT	DMA acceptés	DAE acceptés	Capacité réglementaire t/an	Tonnages traités en 2019	Tonnages traités en 2020
CVE Maubeuge	59	Oui	Oui	92 360	87 736	86 745
CVE Antarés	59	Oui		350 000	349 787	357 709
CVE Dunkerque	59	Oui		86 000 *	86 275	86 500
CVE de Douchy-les-mines	59	Oui	Oui	120 000	97 134	93 300
CVE de Saint Saulve - Ecovalor	59	Oui	Oui	132 000	123 333	126 137
CVE Flamoval	62	Oui	Oui	100 000	96 596	96 825
CVE de Labeuvrière	62	Oui	Oui	120 000	87 545	88 132
CVE de Villers Saint Paul	60	Oui	Oui	173 250	179 775	184 454
CVE de Noyelles-Sous-Lens	62	Oui	Oui	109 000	94 369	102 434
TOTAL				**1 282 110**	**1 202 550**	**1 222 236**

Projet d'extension à 94.500t en 2023

Sources : SINOE et GEREP (2021)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

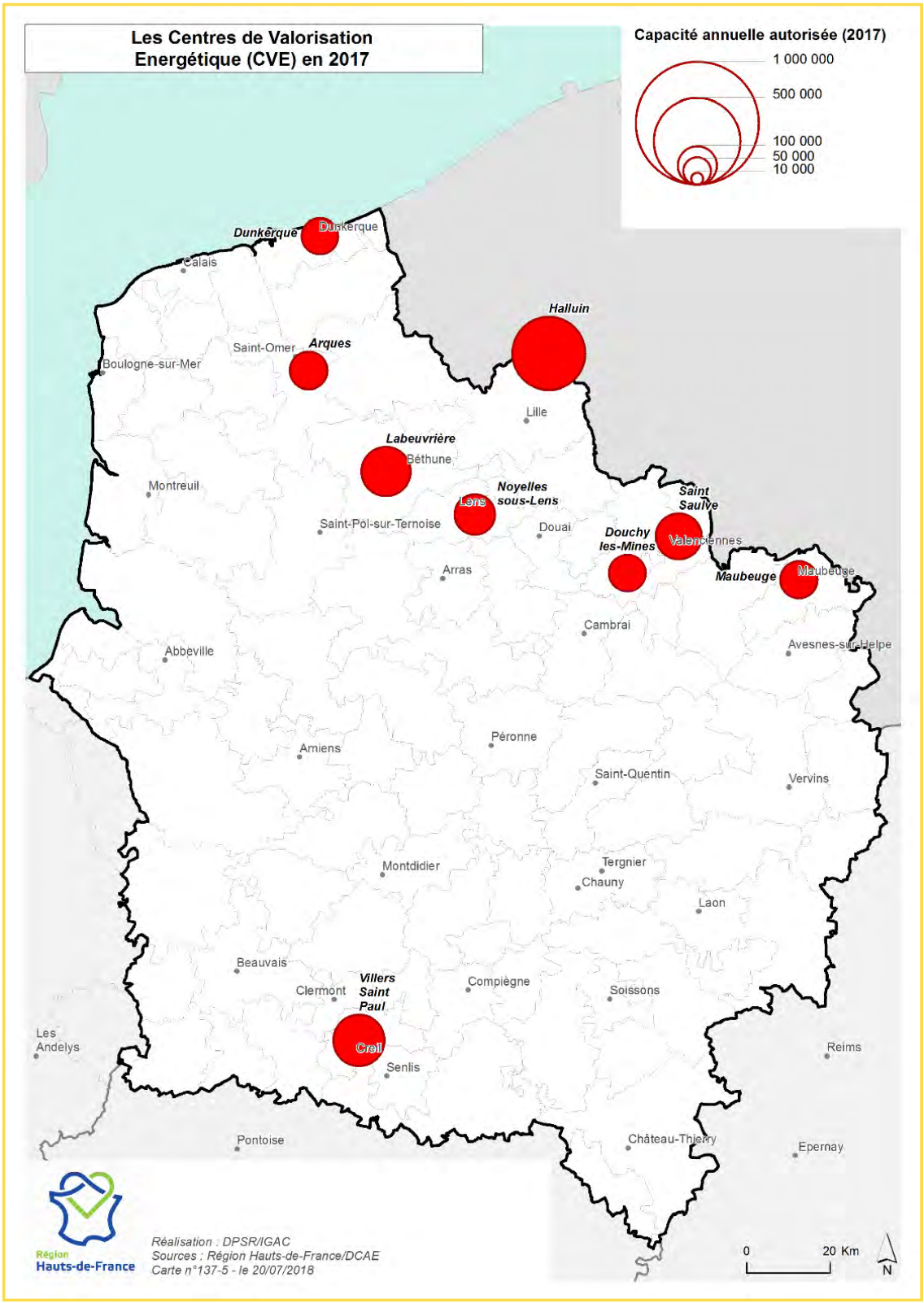


Figure 43 : Carte des centres de valorisation énergétique avec les capacités annuelles autorisées et les tonnages traités en 2015

Tableau 57 : Liste et capacités des installations de stockage de déchets non dangereux

DEPARTEMENT	NOM DE L'ETABLISSEMENT	EXPLOITANT	TONNAGE ADMIS EN 2010	CAPACITE ANNUELLE AUTORISEE EN 2016	TONNAGE ADMIS EN 2016	DATE FERMETURE PREVISIONNELLE	PROJET D'EXTENSION
02 - Aisne	ALLEMANT	SUEZ	105 660	87 500	53 542	30/09/2016	Oui 2028
	FLAVIGNY LE GRAND	SUEZ	74 685	100 000	78 099	31/12/2022	Oui 145 000 t/an
	HOLNON		10 462	0	0	30/06/2010	FERMEE
	GRISOLLES	VALOR'AISNE	47 600	80 000	0	08/03/2030	Non
59 - Nord	CURGIES	SUEZ	25 873	70 000	51 609	31/12/2035	Non
	LEWARDE	SUEZ	118 298	160 000	56 315	30/03/2035	Non
	SAINT-AMAND-LES-EAUX	MALAQUIN	42 815	100 000	36 706	31/12/2016	FERMEE
	BLARINGHEM	BAUDELET	349 775	510 000	477 257	2039	Oui 2039
	VILLERS SIRE NICOLE	SUEZ	19 554	0	0	30/06/2012	FERMEE
60 - Oise	BAILLEUL SUR THERAIN	VEOLIA (VALNOR)	103 459	0	0	31/12/2015	Non
	MOULIN-SOUS-TOUVENT	GURDEBEKE	0	100 000	63 000	2021	Non
	HARDIVILLIERS	GURDEBEKE	0	150 000	12 180	2033	Non
	SAINT MAXIMIM	SUEZ	136 231	200 000	132 295	03/12/2024	Oui 2025
	LIANCOURT SAINT PIERRE	SUEZ	91 300	120 000	60 000	01/01/2026	Oui
	VILLENEUVE SUR VERBERIE	SUEZ	188 822	0	71 009	01/01/2016	Non Transformation K3 en 2017
	CREPY EN VALOIS	SUEZ	0	120 000	50 000	31/12/2019	Non
62 - Pas-de-Calais	DANNES	SUEZ	70 946	120 000	60 638	01/01/2027	Non
	HERSIN-COUPIGNY	SUEZ	455 536	500 000	297 172	31/12/2047	Non
	BIMONT	LHOTELLIER IKOS	48 310	90 000	46 377	01/01/2042	Oui 2042
	EVIN MALMAISON	AMBRE	0	75 000	0	2027	Non
	SAINTE MARIE KERQUE	OPALE ENVIRONNEMENT	69 694	60 000	59 893	01/01/2020	Oui 2032
80 - Somme	BOVES	VEOLIA (SECODE)	195 558	200 000	212 443	07/06/2017	Oui 2032
	LIHONS	GURDEBEKE	98 808	90 000	47 300	2026	Oui
	NURLU	COVED	95 715	72 000	79 921	31/12/2021	Non
	MONS BOUBERT	SUEZ	33 270	0	20 888		Non
	DOMQUEUR	SUEZ	58 980	0	0	30/06/2012	Non
	THIEULLOY L'ABBAYE	TRINOVAL	40 873	30 000	34 370	30/12/2015	Oui 45 000 t/an ; 2031
		TOTAL :	**2 482 224**	**3 034 500**	**2 001 014**		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Evolution des quantités admises en ISDND depuis 2010

DEPARTEMENT	NOM DE L'ETABLISSEMENT	EXPLOITANT	TONNAGE ADMIS EN 2010 (source tableau 57 page 220 du PRPGD)	CAPACITE ANNUELLE AUTORISEE EN 2016	CAPACITE ANNUELLE AUTORISEE en 2024 (AP en vigueur 2024)	TONNAGE ADMIS EN 2016	TONNAGE ADMIS EN 2017*	TONNAGE ADMIS EN 2018*	TONNAGE ADMIS EN 2019**	TONNAGE ADMIS EN 2020 **	TONNAGE ADMIS EN 2021 **	TONNAGE ADMIS EN 2022	TONNAGE ADMIS EN 2023	tonnage autorisé en 2025 (préisonnel) (A)	DATE FERMETURE PREVISIONNELLE	PROJET D'EXTENSION depuis 2017
												Total	Total			
02 - Aisne	ALLEMANT	SUEZ	105 660	87 500	**0**	53 542	0	0	0	0	0	0	0	0	23/032029	pas d'admission depuis 2016 mutalisation avec extension de Flavigny
	FLAVIGNY LE GRAND	EDIFI Nord (SUEZ)	74 685	100 000	**145 000**	78 099	96 909	99 924	81 505	82 995	64 429	**55 661**	**44 340**	145 000	31/12/2036	Oui par AP du 28/02/2022 145 000 t/an
	HOLNON	SUEZ	10 462	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30/06/2010	FERMEE
	GRISOLLES (1)	VALORAISNE	47 600	80 000	80 000	81 785	78 046	76 630	72 644	67 027	66 687	**61 097**	**57 441**	80 000	08/03/2030	projet non encore déposé de prolongation de la durée d'exploitation post 2030
59 - Nord	CURGIES	SUEZ	25 873	70 000	70 000	51 609	68 490	69 825	69 879	56 131	63 657	**53 216**	**38 647**	70 000	04/12/2033	Non
	LEWARDE	SUEZ	118 298	160 000	160 000	56 315	95 634	115 221	136 265	132 785	117 625	**84 997**	**80 700**	160 000	30/03/2035	Non
	SAINT-AMAND-LES-EAUX	SUEZ (MALAQUIN)	42 815	100 000	0	43 811	0	0	0	0	0	0	0	0	31/12/2016	FERMEE
	BLARINGHEM	BAUDELET	349 775	510 000	400 000	477 257	521 902	462 568	415 551	349 315	349 138	**290 477**	**318 036**	400 000	31/12/2049	Oui - obtenue par APA du 03/08/2020
	VILLERS SIRE NICOLE	SUEZ	19 554	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30/06/2012	FERMEE
60 - Oise	BAILLEUL SUR THERAIN	VEOLIA (VALNOR)	103 459	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31/12/2015	FERMEE
	MOULIN-SOUS-TOUVENT	GURDEBEKE	0	100 000	50 000	53 111	45 605	35 967	43 427	65 008	74 324	**49 916**	**36 986**	50 000	31/12/2029	Oui (extension du périmètre d'exploitation) => **Demande d'augmentation de la capacité annuelle de stockagec** APA 04/11/2021 : Extension de la durée d'exploitation sans extension du périmètre d'exploitation - échéance 31/12/2029 - Flux max annuel 50 000t/an
	HARDIVILLIERS	GURDEBEKE	0	150 000	150 000	0,433	2 560	32 288	37 240	23 513	28 461	**18 748**	**14 343**	150 000	2033	Non
	SAINT MAXIMIM	SUEZ	136 231	200 000	200 000	132 295	161 029	171 485	173 508	121 197	102 305	**104 781**	**127 397**	200 000	03/12/2024	Oui - Dossier non réceptionné - prolongation annoncée ds le DDAE LSP. Demande de prolongation ponctuelle le temps de l'instruction du DDAE à venir. Capacité 2025 = 200 000t=> hypothèse considérée dans les hypothèses de calcul des seuils de sur-taxe 2025 (sous réserve des dispositions finales du BOFIP).
	LIANCOURT ST PIERRE	SUEZ	91 300	120 000	165 000	60 000	74 933	153 890	136 078	101 294	120 851	**103 029**	**95 195**	165 000	12/09/2027	Oui - dossier en cours d'instruction (DDAE LSP) - demande de capacité annuelle moyenne de 100 000 t/an pouvant être dépassée ponctuellement à 120 000t/an et prolongation de 17 ans. La capacité annuelle considérée pour le calcul de la sur-taxe 2025 à ce stade est la capacité autorisée en vigueur = 165 000 t/an (sous réserve des dispositions finales du BOFIP).
	VILLENEUVE / VERBERIE	SUEZ	188 822	0	0	71 009	0	0	0	0	0	0	0	0	01/01/2016	FERMEE
	CREPY EN VALOIS	SUEZ	0	120 000	120 000	50 000	76 532	119 489	98 113	45 446	69 983	**87 606**	**66 119**	120 000	21/06/2025	Oui - cessation annoncée dans le DDAE LSP. **Notification de cessation prévue 6 mois avant l'échéance d'autorisation en vigueur.** La capacité annuelle considérée pour le calcul de la sur-taxe 2025 à ce stade est la capacité autorisée en vigueur = 120 000 t/an (sous réserve des dispositions finales du BOFIP).
62 - Pas-de-Calais	DANNES	SUEZ	70 946	120 000	120 000	60 638	68 726	89 267	86 409	75 932	108 270	**86 227**	**60 920**	120 000	01/01/2027	Oui - Prolongation de durée d'exploitation
	HERSIN-COUPIGNY	SUEZ	455 536	500 000	500 000	297 172	424 085	508 302	440 124	397 736	402 681	**310 401**	**230 559**	500 000	31/12/2047	Non
	BIMONT	IKOS ENVIRONNEMENT	48 310	90 000	60 000	46 377	47 916	48 434	57 372	59 990	59 254	**58 325**	**53 862**	60 000	**22/06/2043**	Oui - obtenue par AP du 22/06/2018 - art 1.2.1 durée max associée aux rubrique 2760-2 et 3540 = sept 2043. art 1.4.1 AP22062018 : autorisation d'exploiter pour une durée de 25 année à compter de la date de notification du présent arrêté (= periode d'apport de déchets). PAC transmis pour mutualisation OMR/DAE/Platre (i.e. : verser l'enveloppe de 5000 t/a allouée initialement à un casier de plâtre non mis en serice) non autorisé. La capacité annuelle considérée pour le calcul de la sur-taxe est donc la capacité annuelle autorisée en vigueur pour le stockage de DND en mélange, ie : 60 000t/an.
	EVIN MALMAISON	AMBRE (RAMERY)	0	75 000	75 000	0	67 333	75 129	76 075	69 927	70 990	**70 230**	**52 735**	75 000	2027	Non - Autorisation d'augmentation ponctuelle des tonnages admis en 2019
	SAINTE MARIE KERQUE	OPALE ENVIRONNEMENT	**59 971**	60 000	50 000	59 893	59 999	59 999	59 999	59 999	50 000	**48 483**	**49 999**	50 000	2032	Oui - obtenue par APA du 18/07/2018 60 000 t/an jusque fin 2020 - 50 000 t/ an de 2021 à 2032
80 - Somme	BOVES	VEOLIA (SECODE)	195 558	200 000	200 000	212 443	208 993	210 326	198 867	200 000	199 995	**192 025**	**185 739**	200 000	2030	Oui extension toujours d'actualité, dépôt de dossier decalé à 2024.
	LIHONS	GURDEBEKE	98 808	90 000	90 000	54 260	61 171	60 780	51 550	51 979	61 374	**41 806**	**37 535**	90 000	2026	Projet d'extension de la durée d'exploitation avant fin d'exploitation de l'AP en cours selon la capacité résiduelle disponible par rapport à la capacité totale autorisée par l'AP en vigueur - DDAE non déposé
	NURLU	COVED	95 715	72 000	72 000	79 921	97 207	77 404	71 743	70 193	70 809	**61 333**	**52 812**	72 000	30/04/2025	Oui prolongation de 20 ans - 61 200t/an. La capacité annuelle considérée pour le calcul de la sur-taxe 2025 à ce stade est la capacité autorisée en vigueur =72 000 t/an (sous réserve des dispositions finales du BOFIP)
	MONS BOUBERT	SUEZ	33 270	60 000	**0**	20 888	0	0	0	0	0	0	0	0	2039	FERMEE
	DOMQUEUR	SUEZ	58 980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30/06/2012	FERMEE
	THIEULLOY L'ABBAYE	TRINOVAL	**28 388**	30 000	**44 000**	34 370	32 229	29 723	27 590	29 536	34 646	**30 300**	**28 631**	**44 000**	2031	Oui APA 10/09/21 : art 4 : 45 000 t/an (déchets non dangereux 44 000 t/an et amiante 1 000 t/an) ; Art 5 11/06/2031 / Projet d'extension en préparation post 2031 ; sur 33 000 t/an maximum
		TOTAL ttes ISDND HDF :	**2 460 016**	3 094 500	**2 751 000**	**2 074 796**	**2 289 298**	**2 496 650**	**2 333 939**	**2 060 003**	**2 115 479**	**1 808 658**	**1 631 996**	**2 751 000**		
		Objectif 2025 (B)	1 230 008										**1 631 996**			

*source tonnages admis en 2017 et 2018 : registres ISDND des admissions 2017 et 2018 transmis au SR en 2019

**source tonnages admis en 2019, 2020 et 2021 : transmissions mensuelles des exploitants à la demande du MTES dans le cadre du suivi de l'état de saturation des ISDND

code couleur rouge sur les capacités concernées par une demande en cours ou un DDAE à venir

(1) / Valor'Aisne Grisolles : Ont été intégrés les DAE de papeterie, utilisés spécifiquement en matériaux de couverture hebdomadaire, en substitution des matériaux naturels argileux du site, dans la limite des 15% de matériaux d'aménagement prévus par la règle ; en 2016, ce tonnage représente 9 734 t, donc en 2016, OMR, encombrants et DAE hors matériaux de couverture représentent 72 051 t.

Code couleur vert/ correction réalisée le 26/01/22 (avt capacité indiquée à 60 000t/an)pour la capacité autorisée en 2022 : depuis 2021 la capacité annuelle autorisée est passée de 60 000t/an à 50 000t/an

Surligné jaune : instruction en cours en 2023-2024

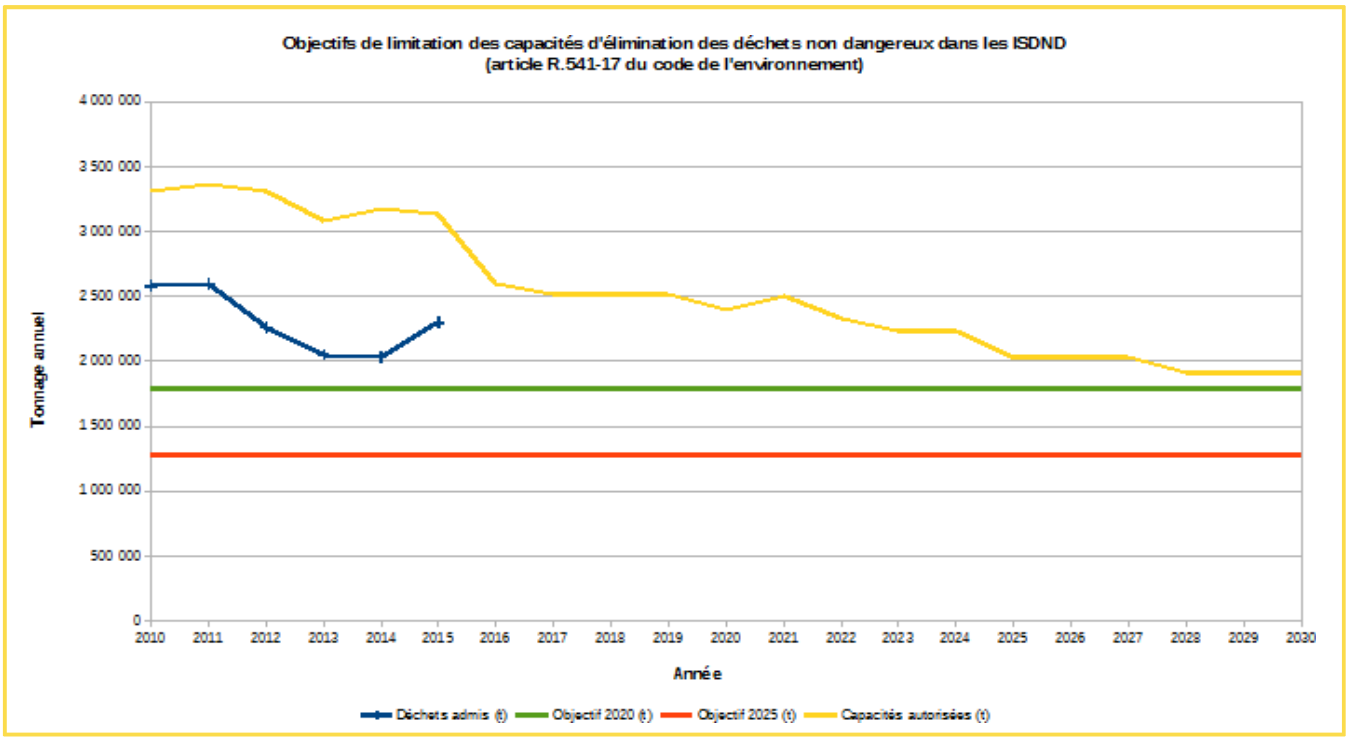
surligné orange : échéance autorisation en vigueur (date nouvelle échéance selon décision à l'issue de l'instruction en cours)

Surligné orange: proposition rectificatif tonnage admis 2010 sur jusitfication probante (déclaration GEREP)

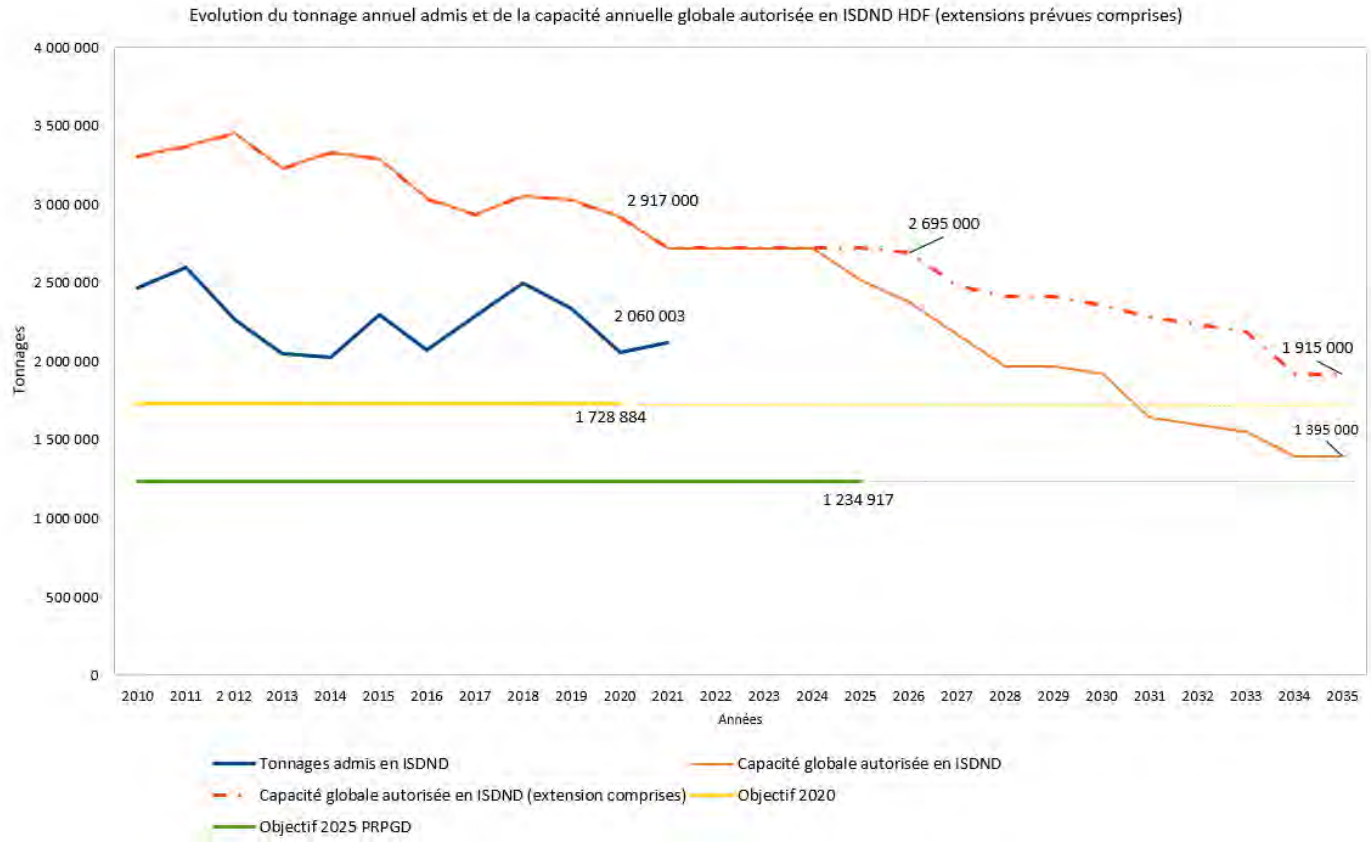
Source DREAL - Région HdF - avril 2024

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 44 : ISDND - Capacités annuelles autorisées, tonnages admis et objectifs de limitation à 2020 et 2025



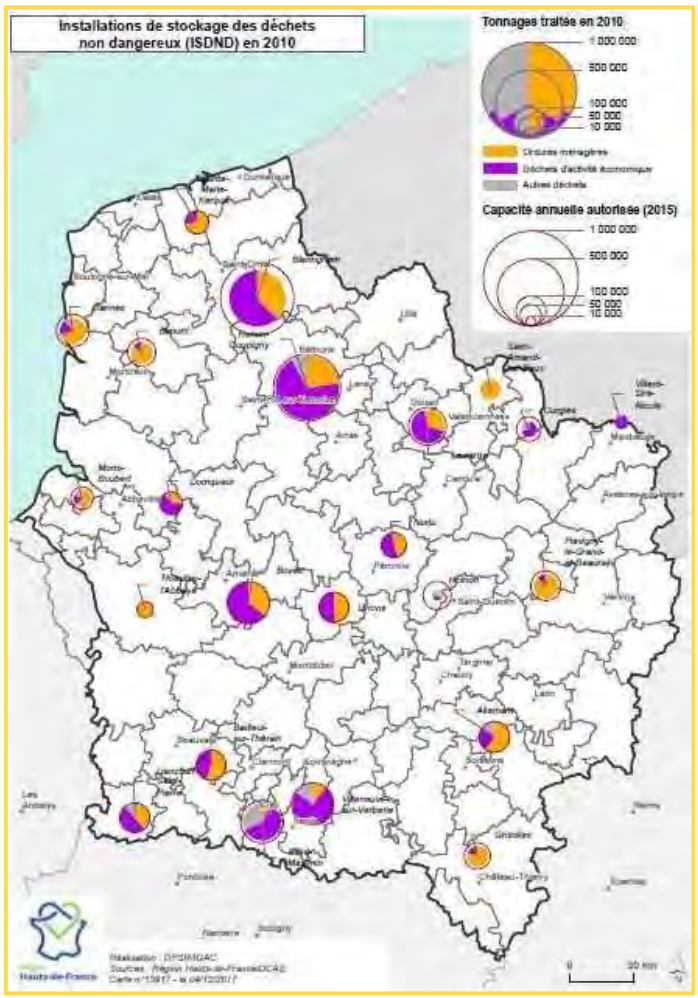
Source : DREAL Hauts-de-France (2016)

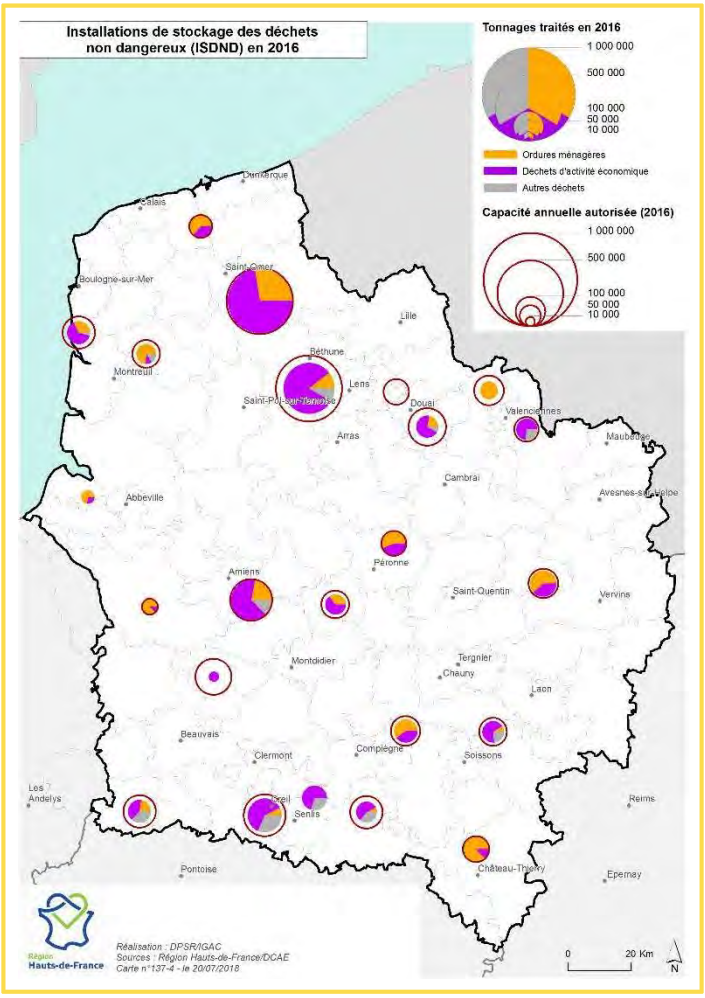


source DREAL - Région HdF novembre 2022

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

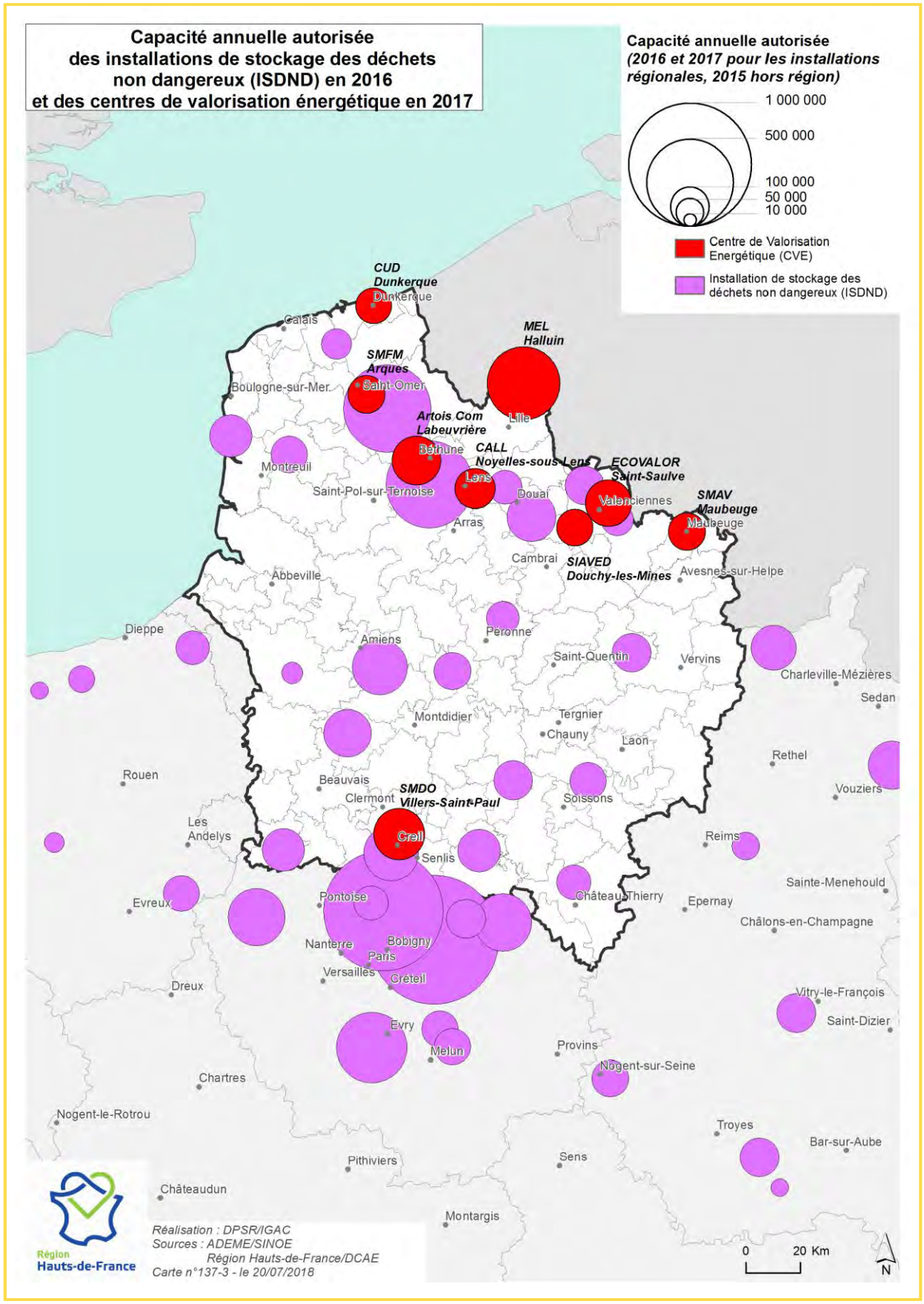
Figure 45 : Cartes des installations de stockage de déchets non dangereux
avec les capacités annuelles autorisées et les tonnages admis en 2010 et 2016





Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 46 : Carte des installations de stockage de déchets non dangereux
et des centres de valorisation énergétique (incluant les régions limitrophes) en t/an



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Les biodéchets

Tableau 58 : Répartition des plateformes de compostage en région Hauts-de-France

Département	2017
02 - Aisne	8
59 - Nord	13
60 - Oise	13
62 - Pas-de-Calais	14
80 - Somme	12
Total	**60**

Source : SINOE (2017)

Tableau 59 : Liste et capacités des plateformes de compostage en région Hauts-de-France

Département	Nom de l'installation	Commune	Nom de l'exploitant	Capacité réglementaire (t/an)
02 - Aisne	Plateforme de Compostage Epaux-Bézu	Épaux-Bézu	Barbier Etienne	8 000
	Plateforme de Compostage Fontaine les Vervins	Fontaine-lès-Vervins	Thierache Compostage	9 000
	Plateforme de Compostage Laon	Laon	Valor'aisne	8 000
	Compostage Déchets Verts Marcy - Leriche	Marcy	Sas Leriche	0
	Plateforme de Compostage Monceau le Neuf	Monceau-le-Neuf-et-Faucouzy	Aisne Compost	0
	Compostage Montfaucon	Montfaucon	Earl Touret	0
	Plateforme de Compostage Pommiers	Pommiers	Valor'aisne	0
	Compostage Déchets verts Sainte Preuve	Sainte Preuve	Asb Greenworld	0
59 - Nord	Compostage Déchets Verts Beuvry	Beuvry-la-Forêt	Valdec	10 950
	Compostage Petite-synthe CVO	Dunkerque	Coved	36 000
	Compostage Hautmont	Hautmont	Recyclage des Vallees	20 000
	Compostage Houplin-ancoisne	Houplin-Ancoisne	Bleuze	11 000
	Compostage Lederzeele	Lederzeele	Sarl Paccou	17 000
	Compostage Lourches	Lourches	Recydem	100 000
	Compostage Naves	Naves	Suez Organique	12 000
	Unité de Compostage Assaini-services	Saint-Hilaire-sur-Helpe	Assaini-Services	15 000
	Compostage Sin-le-Noble	Sin-le-Noble	Valnor (Veolia Propreté Nord Normandie)	25 000
	Compostage Spycker	Spyker	Sarl Agricompost Nord	10 000
	Compostage Déchets Organiques Verlinghem	Verlinghem	Sarl Compost du Mazé	40 000
	Compostage Winnezeele	Winnezeele	Sotraveer	7 500
	Compostage Wormhout	Wormhout	Synd Mixte de Ramassage des Ordures Ménagères Flandre Nord	0
60 - Oise	Plateforme de Compostage Allonne	Allonne	Geomater	12 500

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

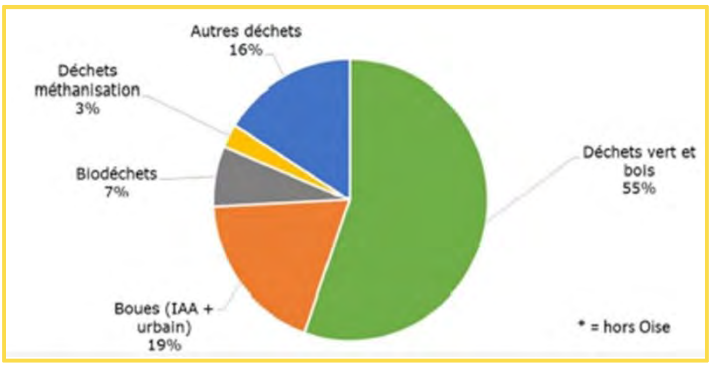
	Plateforme de Compostage Boran-sur-Oise	Boran-sur-Oise	Boran Agri Compost	0
	Plateforme de Compostage Bury / Sovald	Bury	Terralys Sovald	50 000
	Compostage Déchets Verts Crépy en Valois	Crépy-en-Valois	Naturéco - Crépy En Valois	36 000
	Plateforme de Compostage Dives	Dives	Sarl Agricompost Dives	3 500
	Plateforme de Compostage Ermenonville/ferti Valois	Ermenonville	Suez Organique	150 000
	Plateforme de Compostage Monchy-Humieres	Monchy-Humières	Compost'oise (sev)	20 000
	Plateforme de Compostage Moulin-sous-Touvent	Moulin-sous-Touvent	Gurdebeke	15 000
	Compostage Déchets Verts Nogent sur Oise	Nogent sur Oise	Natureco	48 000
	Plateforme de Compostage Remy	REMY	Compiegnoise de Travaux Industries	7 800
	Plateforme de Compostage Reuil-sur-Brêche	Reuil-sur-Brêche	Sede - Nord Picardie	28 470
	Plateforme de Compostage Saint Léger en Bray	Saint-Léger-en-Bray	Agri Environnement Sas	25 000
	Compostage Déchets Verts Villeneuve les Sablons	Villeneuve-les-Sablons	Valorisol	10 000
62 - Pas-de-Calais	Compostage Arques	Arques	Syndicat Mixte Lys Audomarois	9 000
	Plateforme de Compostage de Bavincourt	Bavincourt	Suez Organique	30 000
	Astra Organique - Site de Beaumerie	Beaumerie-Saint-Martin	Astradec	7 300
	Compostage Cormont	Cormont	Agriopale Services	11 000
	Compostage Cucq	Cucq	Agriopale Services	11 000
	Compostage Escoeuilles	Escoeuilles	Suez Organique	73 000
	Compostage Frencq	Frencq	Agriopale Services	11 000
	Compostage Graincourt Lès Havrincourt	Graincourt-lès-Havrincourt	Sede - Nord Picardie	132 000
	Compostage Harnes	Harnes	Ramery Environnement	10 000
	Compostage Incourt	Incourt	Verdure	40 000
	Compostage Déchets Verts Louches	Louches	Sarl d'Hondrecoutre	10 000
	Plateforme de Sains en Gohelle	Sains-en-Gohelle	Sarl Barbier	3 000
	Compostage Tilloy-lès-Mofflaines	Tilloy-lès-Mofflaines	Syndicat Mixte Artois Valorisation	18 000
	Astra Organique - Site de Wizernes	Wizernes	Astradec	7 300
80 - Somme	Plateforme de Compostage Boves	Boves	Veolia Propreté Nord Normandie (Valnor)	10 950
	Plateforme de Compostage Buigny-l'Abbé	Buigny-l'Abbé	Agri Compost 80	10 000
	Compostage Déchets Verts Eppeville	Eppeville	Sas Sovalen Picardie	30 000
	Plateforme de Compostage Feuquières-en-Vimeu	Feuquières-en-Vimeu	Metostock Environnement	7 300

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Plateforme de compostage Rumigny	Rumigny		
	Compostage Déchets Verts Loeuilly	Loeuilly	Hermant	0
	Plateforme de Compostage Moreuil	Moreuil	Comm. de Communes Avre Luce Noye	730
	Plateforme de Compostage Nurlu	Nurlu	COVED	23 000
	Plateforme de Compostage Rainneville	Rainneville	Idex Environnement Agrival	26 000
	Plateforme de Compostage Regnière-Ecluse	Regnière-Écluse	Sede - Nord Picardie	35 000
	Plateforme de Compostage Rollot	Rollot	Valnor	0
	Plateforme de Compostage Thieulloy l'Abbaye	Thieulloy-l'Abbaye	SMIRTOM Ouest Picardie (trinoval)	10 950

Source : SINOE (2017)

Figure 47 : Répartition des déchets traités en compostage en 2015
(Tonnes de matières sèches)



Source : Chambre régionale d'agriculture (2015)

Tableau 60 : Répartition des unités de méthanisation en région Hauts-de-France

Unités de méthanisation	Aisne	Nord	Oise	Pas-de-Calais	Somme	Région Hauts-de-France
A la Ferme	3	8	1	6		18
En Station d'épuration		1	1			2
Des déchets des IAA et autres industries	3	7	2	7	1	20
Autres	1	2		3	2	8
Total	**7**	**18**	**4**	**16**	**3**	**48**

Source : SINOE (2017)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 61 : Liste et capacités des unités de méthanisation en région Hauts-de-France

Département	Nom	Commune	Exploitant	Capacité réglementaire (T/an)
02 - Aisne	Méthanisation Papeteries du Limousin (SGPL)	Alaincourt	Papeteries du Limousin (Sgpl)	0
	Méthanisation à la Ferme Sarl Bio-Aisnergies	Anguilcourt-le-Sart		16 000
	Méthanisation IAA Materne Boin Boué	Boué	Materne Boin	0
	Letang Hoche Biogaz	Épaux-Bézu		10 000
	Méthanisation à la Ferme Gaec Manscourt	Hartennes-et-Taux		10 900
	Méthanisation IAA Vico	Montigny-Lengrain	Vico Sa	0
	Méthanisation centralisée Villers Cotterêts	Villers Cotterêts	Fbi Biome	0
59 - Nord	Méthanisation à la Ferme Gaec Panier de Quintine	Bellaing	Scea du Panier de Quintine	7 300
	Méthanisation IAA Noreade Bierne	Bierne	Regie Noreade	0
	Sa Baudelet	Blaringhem		0
	SAS Bulion Methanisation	Bruille-Saint-Amand		0
	Méthanisation à la Ferme Sas Fresn Energie	Frasnoy	Sas Fresn Energie	4 000
	Méthanisation IAA Mont des Cats	Godewaersvelde	Société Mdcats	0
	Méthanisation Biodéchets CVO Métropole Européenne de Lille	Haubourdin	Carbiolane	108 600
	Méthanisation IAA Cargill Haubourdin	Haubourdin	Cargill Haubourdin SAS	0
	Méthanisation STEP Herzeele	Herzeele	Scea des Trois Chênes	0
	Méthanisation distillerie Brasserie Duyck	Jenlain	Brasserie Jenlain	0
	Méthanisation STEP Lille	Marquette-lez-Lille	Société des Eaux du Nord	0
	Méthanisation distillerie Brasserie Heineken	Mons-en-Baroeul	Brasseries Heineken	0
	Méthanisation à la Ferme Sas Agri Flandres Energie	Renescure	Agri Flandres Energie	0
	Méthanisation IAA Coca Cola Entreprise	Socx		0
	Méthanisation à la Ferme Scea du Petit Chemin	Somain	Scea du Petit Chemin	4 000
	Méthanisation à la Ferme Sarl les Tourelles	Villers-Pol		0
	Scea Monsterleet	Volckerinckhove	Scea Monsterleet	0
	Méthanisation à la Ferme Biogaz Pévèle	Wannehain	Biogaz Pevele	0
60 - Oise	Méthanisation STEP Creil	Creil	Lyonnaise des Eaux	150 000

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

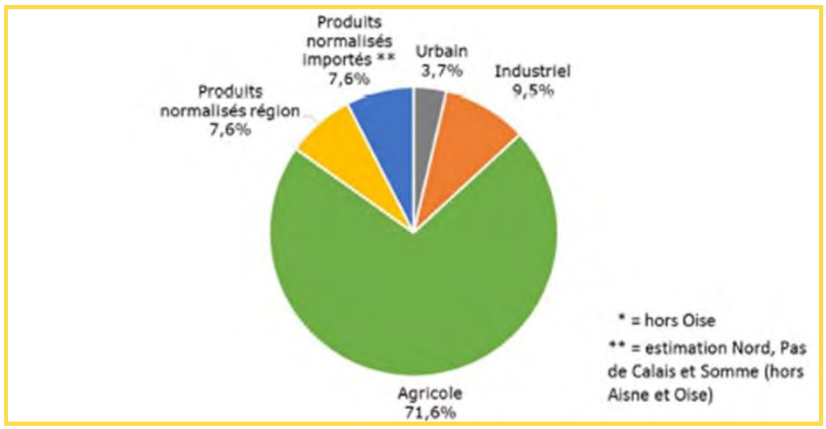
	Méthanisation centralisée Ferti Nrj	Passel	Ferti Nrj	38 240
	Méthanisation Chim. Clariant	Trosly-Breuil	Clariant France	0
	Sarl Dan'Freres	Versigny		8 000
		Chamant		
62 - Pas-de-Calais	Méthanisation IAA Beau Marais Mc Cain	Béthune	Beau Marais	0
	Méthanisation à la Ferme Sarl C.Bioenergies	Bonnières	Sarl Cbionergies	0
	Méthanisation Biodéchets SEVADEC Calais	Calais	Octeva Sas	28 000
	Méthanisation Papeterie Stora Enso Corbehem	Corbehem	Stora Enso Corbehem	0
	Méthanisation Centralisée Artois Méthanisation	Graincourt-lès-Havrincourt	Sede - Division Filière Liquide	25 000
	Méthanisation IAA Mc Cain Alimentaire	Harnes	Mc Cain Alimentaire	0
	Tvme SYMEVAD Hénin-Beaumont	Hénin-Beaumont		0
	Méthanisation IAA Roquette Frères	Lestrem	Roquette Frères	0
	Méthanisation Papeterie Sical	Lumbres	Sical	438 000
	Méthanisation à la Ferme Recques sur Course	Recques-sur-Course	Gaec Lambert	2 500
	Méthanisation à la Ferme le Pré du Loup Energie	Saint-Josse	le Pré du Loup Energie	10 500
	Méthanisation distillerie Brasserie Saint-Omer	Saint-Omer	Brasserie de Saint-Omer	350 000
	Méthanisation à la Ferme Sas Biogaz du Haut Pays	Thiembronne	Sas Biogaz du Haut Pays	0
	Méthanisation IAA Haagen Dazs	Tilloy-lès-Mofflaines	Haagen Dazs	140 000
	Méthanisation à la Ferme Sas Metha Ternois	Valhuon	Sas Metha-ternois	0
	Scea Delattre Dubois	Vincly	Scea Delattre Dubois	0
80 - Somme	Méthanisation Avec Tmb Amiens Métropole	Amiens	Idex Environnement Picardie	106 000
	Méthanisation Papet Otor Picardie	Contoire	Otor Picardie	17 500
	Centrale Biogaz du Vermandois	Eppeville		0

Source : SINOE (2017)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

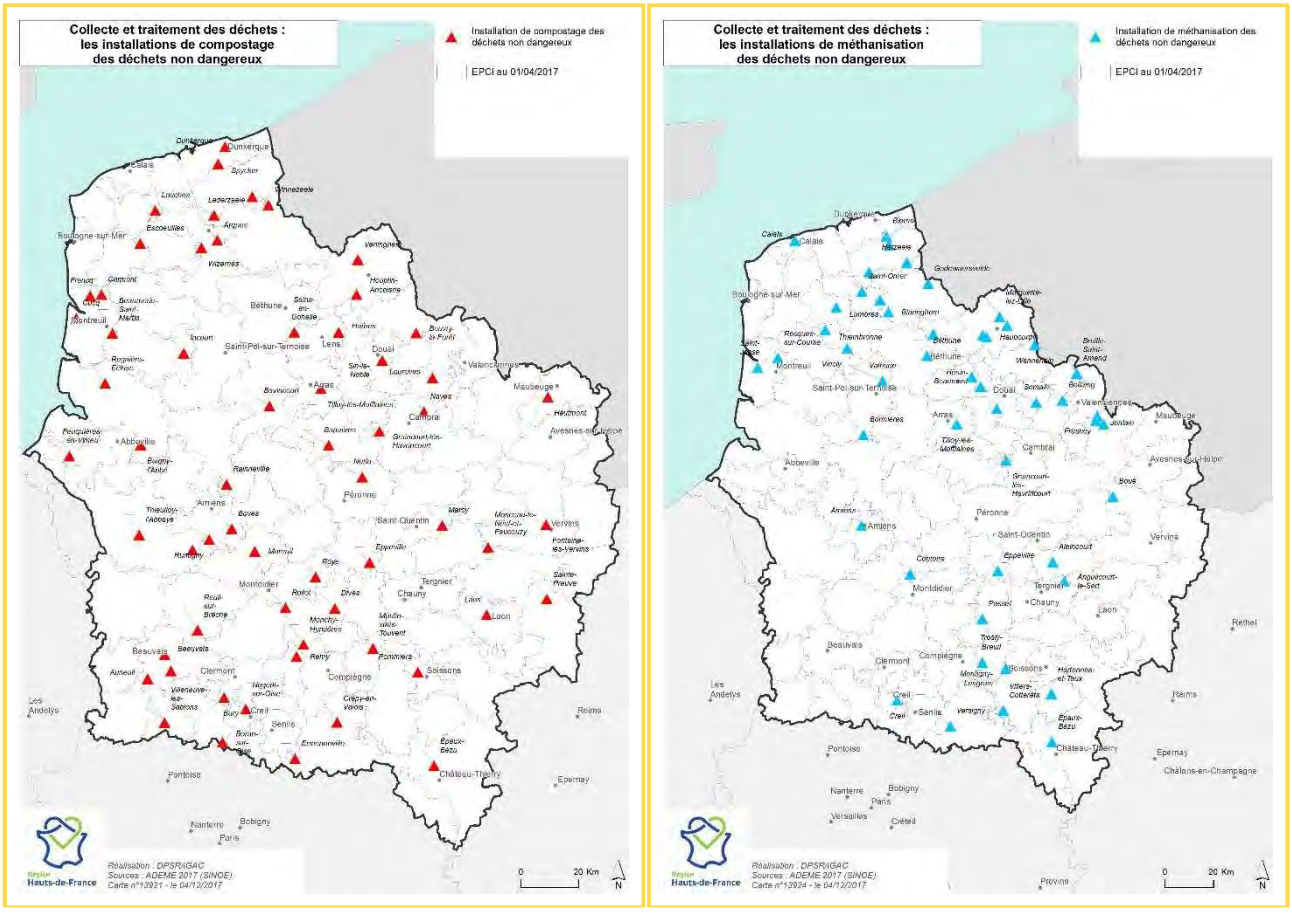
Retour au sol

Figure 48 : Répartition des effluents organiques épandus en 2015 (tonnes de matières sèches)



Source : Chambre régionale d'agriculture (juillet 2017)

Figure 49 : Carte des plateformes de compostage et des unités de méthanisation



Source : SINOE (2017)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.2.2 Les déchets des activités économiques (hors BTP)

Tableau 62 : Liste et capacités des centres de tri DAE

DEPARTEMENT	NOM DE L'ETABLISSEMENT	EXPLOITANT	COMMUNE	Capacité autorisée (T)	Tonnage traité (T)	Tri
02 - Aisne	Centre de tri	SUEZ	SAINT QUENTIN	45 000	36 550	DAE/DMA
	Centre de tri	Valor Bat	TERGNIER			DAE
	Centre de tri	GDE	BUIRE			DAE
	Centre de tri DNDAE Flavigny-le-Grand et Beaurain	SUEZ	FLAVIGNY-LE-GRAND-ET-BEAURAIN	15 700	2 835	DAE
59 - Nord	Tri Malaquin	SUEZ	SAINT-AMAND-LES-EAUX	100 000	63 500	DAE/DMA
	Tri Hautmont	Flamme environnement	HAUTMONT	157 000		DAE/DMA
	Centre de tri Blaringhem	Baudelet environnement	BLARINGHEM	170 000		DMA/DAE
	Centre de tri Dunkerque	Baudelet environnement	DUNKERQUE		26 000	DAE
	Centre de tri Santes	Baudelet environnement	SANTES	63 000	55 000	DAE/DMA
	Centre de tri Bailleul	Baudelet environnement	BAILLEUL		2 800	DAE
	Tri Somain	Veolia	SOMAIN	30 000		DAE/DMA
	Centre de tri DAE Loos	Veolia	LOOS	49 000		DAE/DMA
	Tri Seclin Trp	TrP	SECLIN	120 000		DAE/ DMA
	Tri Métaux Wasquehal		WASQUEHAL			
	Recydem	SUEZ	LOURCHES	115 000	70 000	DAE/DMA
	Recyclage Métaux Ferreux		FRETIN			
	Centre de tri Haubourdin	SUEZ	HAUBOURDIN	80 400	33 018	DAE/DMA
	Centre de tri	CDI / PAPREC	QUESNOY SUR DEULE	45 000		DAE/DMA
	Tri Hantson	SUEZ	WAMBRECHIES	80 000	33 018	DAE
	Centre de tri Haubourdin Ramery	Ramery environnement	HAUBOURDIN	140 000		DAE/DMA
	Centre de tri Dunkerque Ramery	Ramery environnement	DUNKERQUE	30 000		
60 - Oise	Centre de tri Valorisation Transfert Rochy-Condé	SUEZ	ROCHY-CONDE	100 000	27 000	DAE/DMA
	Centre de tri Saint-Just-en-Chaussée	GURDEBEKE	SAINT-JUST-EN-CHAUSSEE			DAE/DMA
	Centre de Tri Allonne/Warluis	DECAMP DUBOS	ALLONNE-WARLUIS			DAE/DMA
	Centre de Tri Beauvais	DECAMP DUBOS	BEAUVAIS			DAE/DMA
	Centre de Tri Crèvecoeur le Grand	COVED	CREVECOEUR LE GRAND			DAE
	Centre de Tri Nogent-sur-Oise	Veolia	NOGENT SUR OISE	100 000		DAE
	Centre de tri Bailleul	Veolia	BAILLEUL SUR THERAIN			DAE
	Centre de Tri Lierville	Satel environnement	LIERVILLE			DAE
	Cetnre de tri Pont Saint Maxence	PAPREC Nord	PONT SAINT MAXENCE	315 000	111 500	DAE/DEEE
62 - Pas-de-Calais	Centre de tri Calais	Baudelet environnement	CALAIS		17 000	DAE
	Tri Calais Opale Environnement	Séché	CALAIS		30 000	DAE/Encombrants
	Tri Harnes Ramery Environnement	Ramery	HARNES	140 000	120 000	DAE/DMA
	Tri Harnes Paprec	PAPREC Nord	HARNES		144 000	DAE/DMA
	Centre de tri Noyelles-Godault	SUEZ	NOYELLES-GODAULT	420 000	61 400	DAE/DMA
	Centre de tri Béthune	PAPREC Nord	BETHUNE	144 000	130 000	DAE
	Centre de tri Courrières	Dhesdin SA	COURRIERES			
	Centre de tri Dainville	LAFLUTTE	DAINVILLE	25 000	25 000	DAE/DMA
	Tri Textiles Bruay-la-Buissière	Emmaüs	BRUAY-LA-BUISSIERE			DAE/DMA

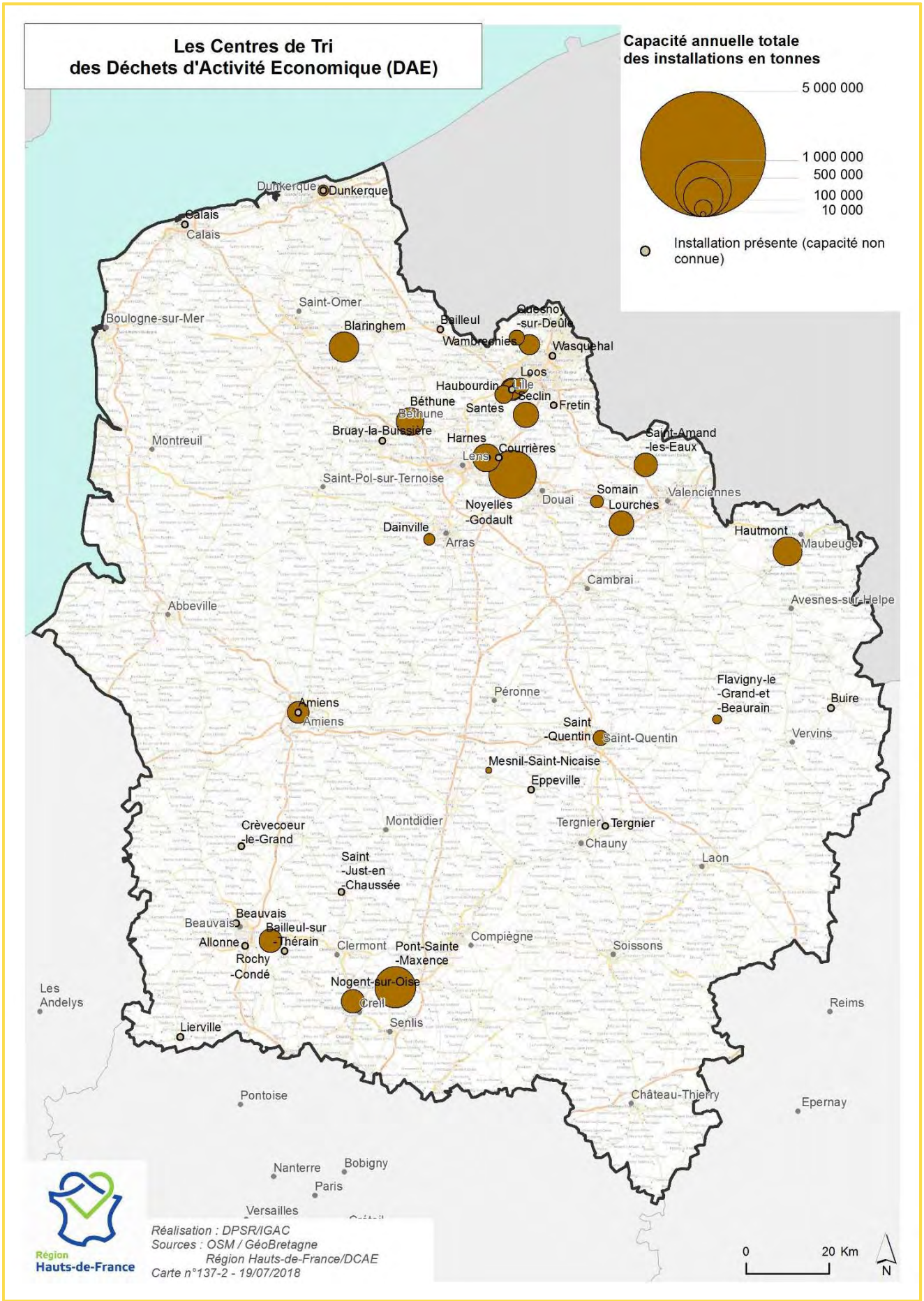
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	Centre de tri Billy Berclau	VAN HEEDE	BILLY BERCLAU			DAE/DMA
80 - Somme	Centre tri Amiens	Vidam	AMIENS	10 000		DAE/DMA
	Tri regroupement démontage	Picardie récupération	MESNIL SAINT NICAISE	7 000		DAE/DMA
	Centre de tri DAE Amiens	Veolia	AMIENS	123 450		DAE
	Centre de Tri Eppeville	Veolia	EPPEVILLE		24 000	DAE
TOTAL				2 624 550	1 012 621	

*totaux sur base de données de capacités/ tonnages incomplètes

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 50 : Carte des centres de tri DAE



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3.2.3 Les déchets issus du BTP

Tableau 63 : Liste des installations de regroupement/tri/valorisation

Département	Exploitant	Commune
02 - Aisne	SCREG	CONDREN
	JFB SARL	VENDEUIL
	PATE	CROUY
59 - Nord	RECYNOV	SANTES
	LORBAN TP	LA LONGEVILLE
	TVD	FRESNES SUR L'ESCAUT
	RECYDEM	LOURCHES
	MALAQUIN	ROSULT
	RECYCLAGE DES VALLEES	HAUTMONT
	RAMERY ENVIRONNEMENT	DUNKERQUE
	RAMERY ENVIRONNEMENT	HAUBOURDIN
	BDN	RONCHIN
	BDN	LEERS
	BDN	LOMME
	BDN	TEMPLEUVE
	STB MATERIAUX	LOFFRE
	STB MATERIAUX	HAMEL
	STB MATERIAUX	CREVECOEUR-SUR ESCAUT
	RECY BTP	ABANCOURT
	BDN	LILLE
	DEVAREM ENVIRONNEMENT	HOUPLIN ANCOISNE
	TRAISID	DUNKERQUE
	PHOENIX SERVICES France	DUNKERQUE
	RECYCLAGE MATERIAUX DU NORD	FRETIN
	TVD	FRESNES SUR L'ESCAUT
	THEYS RECYCLAGE	LALLAING
	HAINAUT RECYCLAGE	DENIAIN
	TS LOCATION	WATTRELOS
60 - Oise	SAMLOG	GRANDVILLIERS
	ANTROPE SNC	CHEVINCOURT
	COLAS NORD PICARDIE	CREPY EN VALOIS
	HOLCIM GRANULATS	SILLY-LE-LONG
	MRVO-EUROVIA	SAINT-LEU-D'ESSERENT
	EQIOM GRANULATS	LONGUEIL SAINTE MARIE
	BPE LECIEUX EUROVIA	SAINT- VAAST-LES -MELLO

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	EUROVIA	SAINT-MAXIMUM
	GROUPEMENT D'ENROBAGE DU BEAUVAISIS	CHEVRIERES
	EIFFAGE TP	ROCHY-CONDE
	VALORMAT	ESTREES-SAINT-DENIS
	CARRIERES CHOUVET	MERU
	CARRIERES CHOUVET	SAINT-CREPIN-IROUVILLERS
	VERMEULEN	BEAUVAIS
	EUROVIA	BEAUVAIS
	GRATIA	BEAUVAIS
	MRB	THERDONNE
	GSM	THERDONNE
	LAFARGE GRANULATS SEINE NORD	THERDONNE
	GEDO	LONGUEIL-SAINTE -MARIE
	EIFFAGE TP	LONGUEIL-SAINTE -MARIE
	ANTROPE SNC	ESTREES-SAINT-DENIS
	ANTROPE SNC	SAINT-LEU-D'ESSERENT
	ANTROPE SNC	CHEVINCOURT
62 - Pas-de-Calais	RAMERY ENVIRONNEMENT	HARNES
	STB MATERIAUX	VITRY EN ARTOIS
	BAUDE BILLET	MARCONNE
	LHOTELLIER	BEAURAINS
	VERRIER	RUITZ
	RECYCLAGE MATERIAUX DU NORD	AVION
	STB MATERIAUX	EVIN-MALMAISON
	ASTRADEC	ARQUES
	MATERIAUX ROUTIERS DU LITTORAL	NOYELLES GODAULT
	VAN HEEDE	BILLY BERCLAU
80 - Somme	SAMOG	ARGOEUVES
	SAMOG	RUE
	EIFFAGE TP EST/ PICARDIE	FLIXECOURT
	VALORMAT INDUSTRIE	AMIENS
	SARL ECO RECYCLAGE	MONTDIDIER
	BOINET PIERRE (BOISMONT)	BOISMONT
	SARL BOUFFEL TP	DOULLENS
	EURARCO (TERRES DE BIHEN)	LE CROTOY
	PIERRES DE CAPPY	CAPPY
	CARRIERE VAL DE SOMME	GOUY
	EUROVIA	CAMON
	2C MATERIAUX	CHUIGNOLLES

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 51 : Carte des installations de regroupement/tri/valorisation



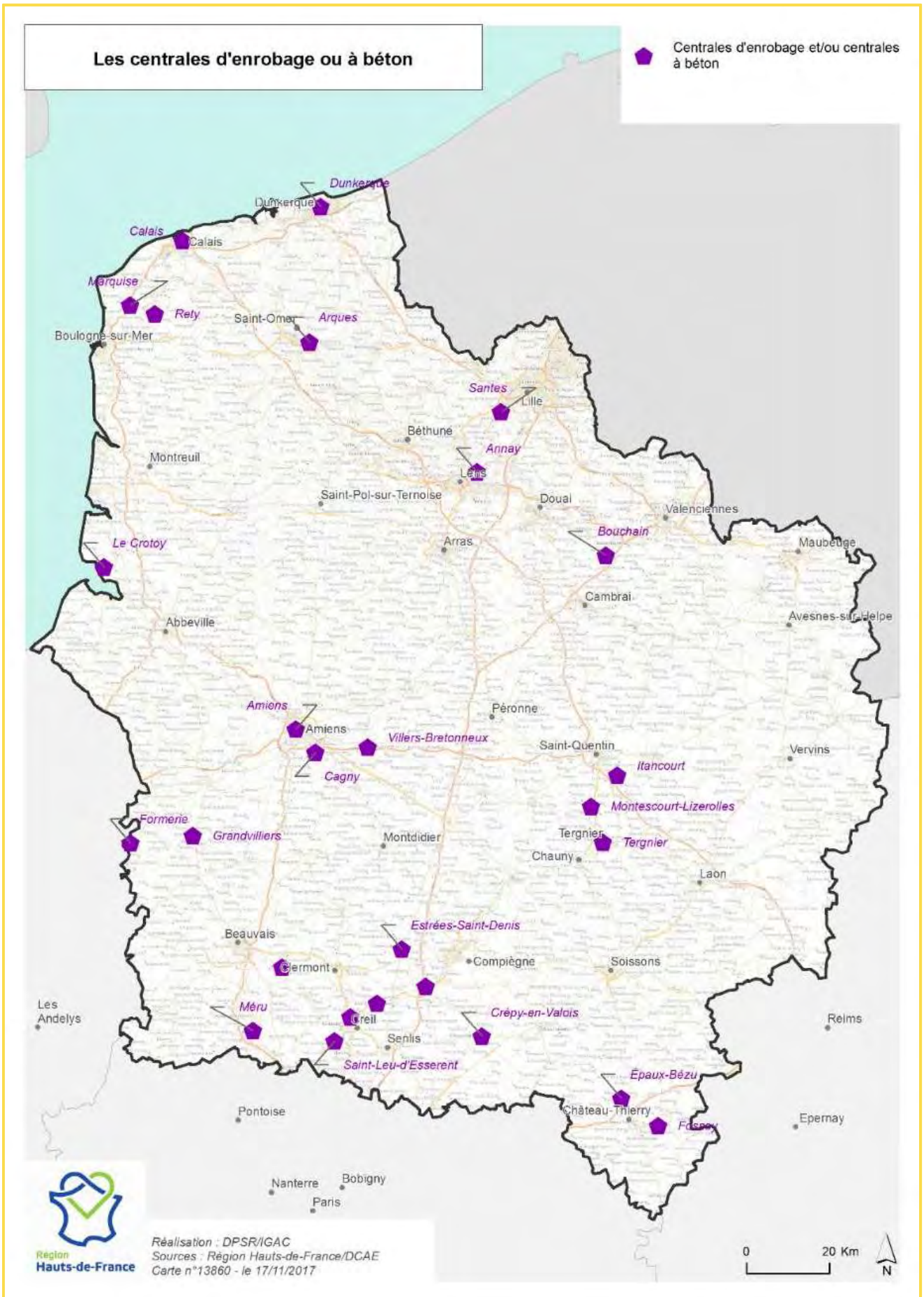
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 64 : Liste des centrales d'enrobage ou à béton

Département	Raison sociale	Commune
02 - Aisne	ROUTIERE DE LA VALLEE DE LA MARNE (CENTRALE)	EPAUX BEZU
	CEMEX BETONS (EX BETON DU VALOIS)	ITANCOURT
	LES ENROBES DE LA VALLEE DE LA MARNE (SCREG)	FOSSOY MEZY MOULINS
	AISNE ENROBE	TERGNIER
	EIFFAGE	MONTESCOURT LIZERROLES
59 - Nord	SOCIÉTÉ LILLOISE DE MATÉRIAUX D'ENROBÉS	SANTES
	SOCIÉTÉ DUNKERQUOISE MATÉRIAUX ENROBÉS	DUNKERQUE
	HAINAUT ENROBÉS	BOUCHAIN
60 - Oise	COLAS NORD PICARDIE	BAILLEUL SUR THERAIN
	RAMERY	BRENOUILLE
	COLAS NORD PICARDIE	CREPY EN VALOIS
	SIVIA	FORMERIE
	EIFFAGE TP	ESTREES SAINT DENIS
	ENROBÉS PLUS	GRANVILLIERS
	LE FOLL TRAVAUX PUBLICS	MERU
	SIORAT	NOGENT SUR OISE
	GROUPEMENT DES ENROBEURS DE L'OISE	LONGUEIL SAINTE MARIE
	TRABET	LONGUEIL SAINTE MARIE
	RAMERY	LONGUEIL SAINTE MARIE
	OISE ENROBÉ	SAINT LEU D'ESSERENT
	LAFARGE HOLCIM	MONTATAIRE
	LAFARGE HOLCIM	TROISSREUX
62 - Pas-de-Calais	EUROVIA	CALAIS
	RAMERY TP	ARQUES
	SNC MATÉRIAUX ENROBÉS DU NORD	ANNAY
	LES ENROBÉS DE MARQUISE	MARQUISE
	LITTORAL ENROBÉS	RETY
80 - Somme	CEMEX BETONS NORD OUEST (EX.CAGNY BETON)	CAGNY
	ENROBES DE LA BAIE DE SOMME	LE CROTOY
	LES ENROBES DU VAL DE SOMME	VILLERS BRETONNEUX
	ENROBE DE LA SOMME	AMIENS

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 52 : Carte des centrales d'enrobage ou à béton



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 65 : Liste des carrières autorisées à recevoir des déchets inertes

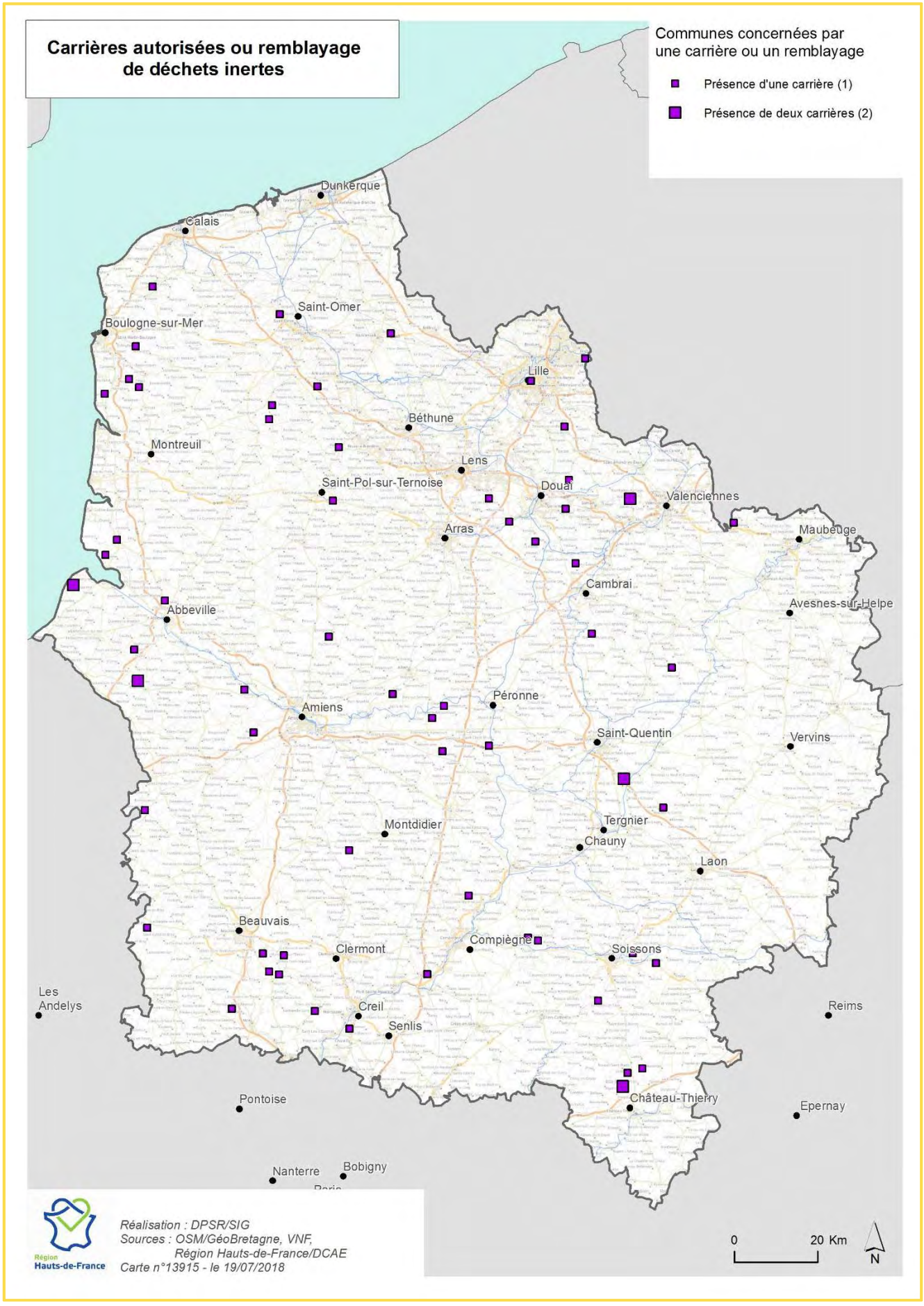
Département	Raison sociale	Commune
02-Aisne	SIBELCO " CARRIERE HOUSSOY "	GRISOLLES
	SIBELCO " CARRIERE JOUVENCE "	BRECY
	ROUTIERE DE LA VALLEE DE LA MARNE (RVM)	EPAUX BEZU
	MESSIN PRUVOT	VAUX ANDIGNY
	GENARD	VIERZY
	SARL AISNE GRANULATS	NOUVION ET CATILLON
	SARL AISNE GRANULATS	ALAINCOURT
59-Nord	BRIQUETERIE DU NORD	LEERS
	STB MATERIAUX	HAMEL
	STB MATERIAUX	CREVECOEUR SUR ESCAUT
	STB MATERIAUX	LOFFRE
	BRIQUETERIE DU NORD	WALLERS
	BRIQUETERIE DU NORD	LOMME
	BRIQUETERIE DU NORD	TEMPLEUVE
	CARRIERES DU HAINAUT	FLINES LES RACHES
	CARRIERES PLUCHART	WALLERS
	RECY BTP	ABANCOURT
60-Oise	COLAS	PLAINVILLE
	OUACHEE CORPECHOT	SAINT MAXIMUM
	DEGAN	SAINT MAXIMUM
	SNC ANTROPE	ATTICHY
	GRANULATS DE PICARDIE	LONGUEIL SAINTE MARIE
	SNC ANTROPE	BITRY
	SNC ANTROPE	CHEVINCOURT
	BOCAMAT BPE LECIEUX	SAINT-MAXIMUM
	CARRIERES CHOUVET	BAILLEUL-SUR-THERAIN
	CARRIERES CHOUVET	WARLUIS
	CARRIERES CHOUVET	ALLONNE
	CARRIERES CHOUVET	SAINT-CREPIN-IBOUVILLERS
	CARRIERES CHOUVET	PONCHON
	CARRIERES CHOUVET	BERTENCOURT
	COLAS	CIRES-LES-MELLO
	LAFARGE HOLCIM	CHEVRIERES
	LAFARGE HOLCIM	RIVECOURT
62-Pas-de-Calais	SATC	BLESSY
	HOLCIM	DANNES
	CARRIERES DE STINKAL	FERQUES

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	MRV	MATRINGHEM
	CARRIERE CARMEUSE	BOIS BERNARD
	SAMARIENNE DES TRAVAUX	BAINCTHUN
	STB	VITRY EN ARTOIS
	COLAS	TILQUES
	HOLCHIM	VERLINCTHUN
	OPALE CARRIERES	TINGRY
80-Somme	EURARCO (TERRES DE BIHEN)	SAINT FIRMIN LES CROTOY
	CARRIERES DU VAL DE SOMME	CROUY ST PIERRE
	GSM	CAYEUX-SUR-MER
	PIERRES DE CAPPY	CAPPY
	SARL PREST' AGRI	BUIGNY SAINT MACLOU
	SARL DALLE	CERISY BULEUX
	2C MATERIAUX	CHUIGNOLLES
	SAVREUX OSCAR	RUE
	SILMER TERRES A RACQUES ET AMARRAGE	CAYEUX-SUR-MER
	LES SABLIERES DU SANTERRE	LICOURT
	OSCAR SAVREUX	RUE LA GARENNE
	OSCAR SAVREUX	HERRE LES RUE
	OSCAR SAVREUX	CROTOY
	SGREG	LIHONS

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 53 : Carte des carrières autorisées à recevoir des déchets inertes



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 66 : Liste des collecteurs agréés de plâtre

Département	Nom du collecteur	Commune
02 - Aisne	VALORBAT	CONDREN
59 - Nord	RAMERY	DUNKERQUE
	RECUPERATEURS DU NORD	LA CHAPELLE D'ARMENTIERES
	RECYCLAGE DES VALLEES	HAUTMONT
	RAMERY	HAUBOURDIN
	REMED	SAINT ANDRE LEZ LILLE
	SDFI CORNU	WASQUEHAL
62 - Pas-de-Calais	RAMERY	ARDRES
	ASTRADEC	ARQUES
	LAFLUTTE	DAINVILLE
	RAMERY	HARNES
80 - Somme	ORTEC	AMIENS
	VEOLIA	AMIENS

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 54 : Carte des collecteurs agréés de plâtre



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 67 : Liste et capacités des installations de stockage de déchets inertes

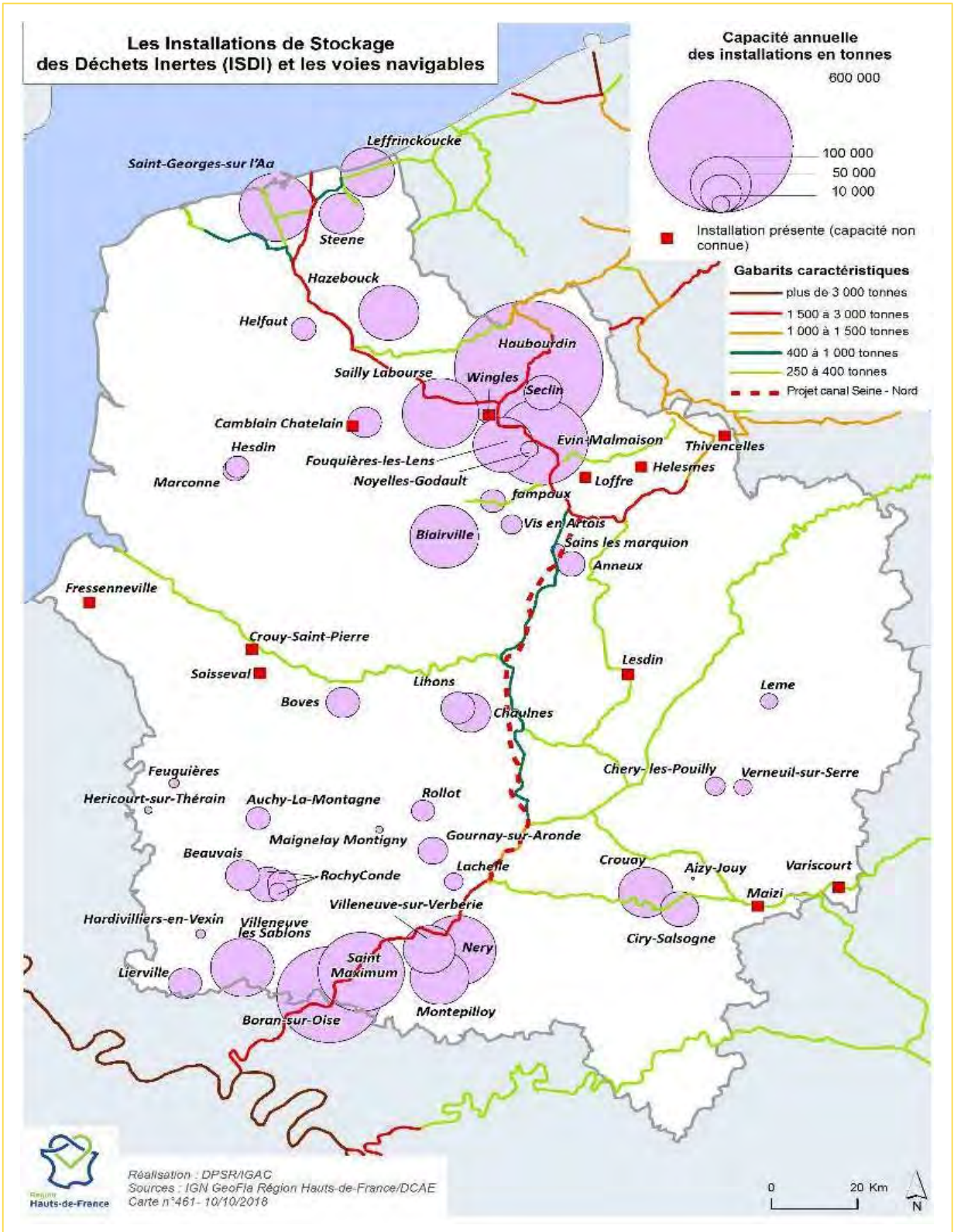
Département	Nom de l'installation	Commune	Capacité autorisée (t/an)
02 - Aisne	EIFFAGE	CIRY SALSOGNE	40 000
	COMMUNE VAILLY SUR AISNE	AIZY-JOUY	200
	TPI ORFANI	VARISCOURT	nc
	Curages Dragages Et Systèmes (CDES)	MAIZY	nc
	STE MRVO	VERNEUIL SUR SERRE	9 000
	SIBELCO GREEN SOLUTIONS	CROUY	83 200
	ORTEC Services Environnement	LESDINS	nc
	STE GOREZ	LEME	8 000
	STÉ JUAM	CHERY LES POUILLY	17 920
59 - Nord	DELABY	ANNEUX	20 000
	RECYNOR	HAUBOURDIN	600 000
	LOC FLANDRE	STEENE	55 000
	EUROGRANULATS	LEFFRINCKOUCKE	80 000
	EIFFAGE	SAINT GEORGES SUR L'AA	150 000
	VOIES NAVIGABLES DE France	THIVENCELLE	nc
	RECYNOR	HAZEBROUCK	100 000
	ESTERRA	SECLIN	39 000
	RAMERY	HELESMES	nc
	STB MATERIAUX	LOFFRE	nc
60 - Oise	LANGUEDOC	VILLENEUVE LES SABLONS	112 857
	COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PLATEAU PICARD	MAIGNELAY MONTIGNY	1 600
	SITA	VILLENEUVE SUR VERBERIE	75 000
	COMPIEGNOISE DE TRAVAUX INDUSTRIES	LACHELLE	10 000
	BPE LECIEUX	SAINT MAXIMIM	202 667
	COMMUNAUTE DE COMMUNES DE PICARDIE VERTE	HERICOURT SUR THÉRAIN	1 969
	DENOYELLE	HARDIVILLERS EN VEXIN	2 560
	TRUPTIL ENTREPRISE	ROCHY CONDE	10 880
	CHOUVET	ROCHY CONDE	23 733
	MRB (Matériaux Recyclés du Beauvaisis)	ROCHY CONDE	40 000
	EUROVIA	NERY	160 000
	SEM (Société Environnement et Minéraux)	MONTEPILLOY	96 000
	OISE TP	AUCHY LA MONTAGNE	15 800
	OISE TP	FEUQUIERES	2 800
	MRB (Matériaux Recyclés du Beauvaisis)	BEAUVAIS	32 000
	PICHETA	LIERVILLE	30 000
	VALNOR	GOURNAY SUR ARONDE	23 500
62 - Pas-de-Calais	SA VERMEULEN	SAILLY LABOURSE	160 000
	HELFAUT TRAVAUX	HELFAUT	17 000
	SARL BAUDE BILLIET	MARCONNE	15 000
	PATINIER ANDRÉ	CAMBLAIN CHATELAIN	nc
	RAMERY	CAMBLAIN CHATELAIN	30 000
	STB MATÉRIAUX	EVIN MALMAISON	240 000
	STB MATÉRIAUX	FOUQUIÈRES LES LENS	100 000
	DELAMBRE GILLES	BLAIRVILLE	128 000
	MAIRIE	FAMPOUX	17 000

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	GUINTOLLI	VIS EN ARTOIS	12 000
	VITSE SARL	WINGLES	nc
	BAUDE BILLET (SARL)	HESDIN	15 000
	LABALETTE	SAINS LES MARQUION	5 000
	SUEZ	NOYELLES GODAULT	8 000
80 - Somme	STB MATÉRIAUX	LIHONS	32 000
	ETA FERTE	FRESSENNEVILLE	nc
	SECODE	BOVES	30 000
	SAMOG SAS	SAISSEVAL	nc
	VALNOR SA	ROLLOT	15 000
	EIFFAGE TP NORD	CROUY SAINT PIERRE	nc
	ZC MATÉRIAUX	CHAULNES	50 000

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Figure 55 : Carte des installations de stockage des déchets inertes avec les capacités annuelles



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

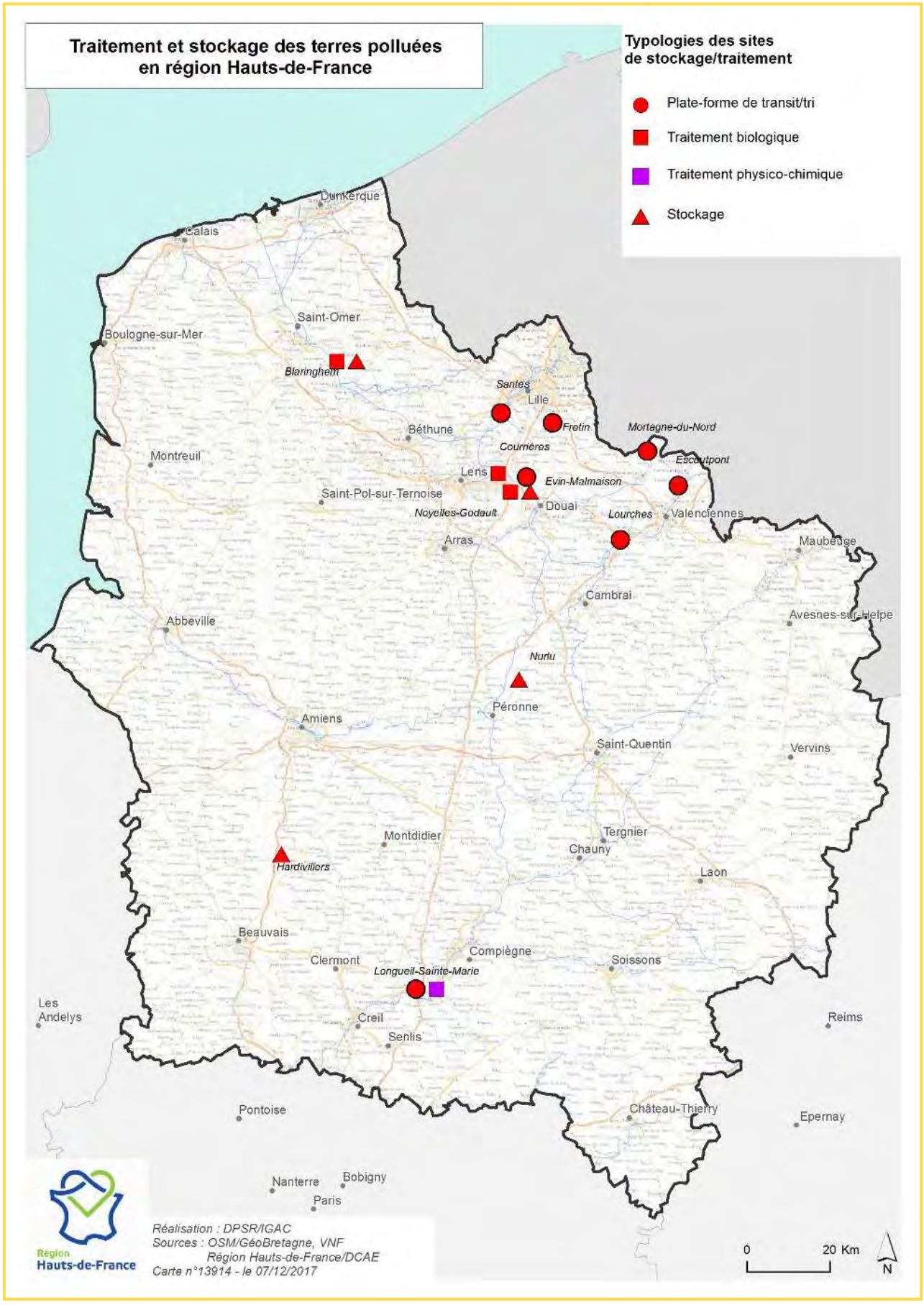
3.2.4 Les déchets dangereux

Tableau 68 : Liste des sites de traitement et de stockage des terres polluées

Département	Raison sociale	Commune	Type d'installation
59 - Nord	ORTEC	SANTES	PLATEFORME DE TRI/TRANSIT
	DELQUIGNIES	MORTAGNE DU NORD	PLATEFORME DE TRI/TRANSIT
	GDE	ESCAUPONT	PLATEFORME DE TRI/TRANSIT
	RECYDEM	LOURCHES	PLATEFORME DE TRI/TRANSIT
	RMN	FRETIN	PLATEFORME DE TRI/TRANSIT
	BAUDELET	BLARINGHEM	TRAITEMENT BIOLOGIQUE
	BAUDELET	BLARINGHEM	STOCKAGE
60 - Oise	BREZILLON	LONGUEIL-SAINTE-MARIE	PLATEFORME DE TRI/TRANSIT
	BREZILLON	LONGUEIL SAINTE MARIE	TRAITEMENT PHYSICO-CHIMIQUE
	GURDEBEKE	HARDIVILLIERS	STOCKAGE
62 - Pas-de-Calais	RAMERY	EVIN MALMAISON	PLATEFORME DE TRI/TRANSIT
	GRS VALTECH	COURRIERES	TRAITEMENT BIOLOGIQUE
	SITA	NOYELLES GODAULT	TRAITEMENT BIOLOGIQUE
	SITA	NOYELLES-GODAULT	STOCKAGE
80 - Somme	COVED	NURLU	STOCKAGE

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 56 : Carte des sites de traitement et de stockage des terres polluées



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 69 : Liste des sites de traitement des déchets dangereux

Département	Exploitant	Ville	Types de traitement
02 - Aisne	Assainissement de la Région de Fourmies - ARF	Vendeuil	Valorisation énergétique, incinération
	Décapage Emballages Métalliques	Chauny	Valorisation énergétique, incinération
	Société Picardie Régénération- SPR	Chauny	Régénération de solvants
	Suez RR IWS Chemicals	Beautor	Traitement physico-chimique Régénération de solvants
59 - Nord	ARF	Saint-Remy-du-Nord	Traitement physico-chimique
	Befesa Valera	Gravelines	Recyclage Matières Inorganiques
	Brabant SA	Tressin	Régénération de solvants
	Compagnie Industrielle des Lubrifiants d'Aulnoye - CILA	Aulnoye-Aymeries	Régénération d'huiles
	Duo Emballages	Willems	Valorisation matières organiques Recyclage de métaux
	Galloo France	Halluin	Stockage avant valorisation Recyclage de métaux
	GDE Escautpont 2	Escaupont	Valorisation matières inorganiques Recyclage de métaux
	Hydropale	Dunkerque	Valorisation matières organique Valorisation matières Inorganiques
	Lumiver Optim	Seclin	Tri Valorisation matières inorganiques
	Mauser France	Saint-Amand-les-Eaux	Tri Valorisation matières organique
	Optim Electric	Seclin	Tri
	Recyclage des Vallees	Hautmont	Valorisation matières inorganiques
	Recylex	Escaudoeuvres	Recyclage de métaux
	REMED - Covanord	Saint André lez Lille	Stockage avant valorisation
	SDFI Cornu - Covanord	Wasquehal	Stockage avant valorisation
	Société des Huiles Lemahieu - SHL	Gondecourt	Régénération d'huiles Traitement physico-chimique
	Suez RV	Armentières	Stockage avant valorisation Regroupement de déchets Traitement physico-chimique
	Suez RV	Lourches	Regroupement de déchets
	Suez RV	Rosult	Regroupement de déchets Traitement physico-chimique
	Suez RV	Prouvy	Regroupement de déchets Traitement physico-chimique
	Tradehos	Saint-Saulve	Stockage avant valorisation Prétraitement

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

60 - Oise	APSM	Pont Sainte Maxence	Régénération de solvants Recyclage de métaux
	Duo Métal	Coudun	Valorisation matières organiques Recyclage de métaux
	Ecovalor SA	Pont-Sainte-Maxence	Stockage avant valorisation Recyclage de métaux
	Remondis	Amblainville	Stockage avant valorisation Recyclage de métaux
	Chimirec Valrécoise	St Just en Chaussée	transit regroupement déchets dangereux
62 - Pas-de-Calais	Chimirec Norec	Ecques	Regroupement
	Duo Emballages	Saint Laurent Blangy	Valorisation matières organiques Recyclage de métaux
	Earth Minded	Billy-Berclau	Valorisation matières organique
	Eqiom	Lumbres	Valorisation énergétique, incinération Recyclage matières inorganiques
	Recyco	Isbergues	Recyclage de métaux
	Recytech	Fouquières les Lens	Recyclage de métaux
	Suez RR IWS Chemicals	Barlin	Regroupement Stokage
	Sevia	Harnes	Régénération d'huiles
	Sotrenor - Véolia	Courrières	Regroupement Valorisation énergétique, incinération Recyclage de métaux
	Van Heede	Billy Berclau	Tri déchets dangereux
80 - Somme	Ortec Environnement	Villers-Bretonneux	Regroupement Traitement physico-chimique

Source : DREAL (2018)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Annexe 4 – Responsabilité Elargie des Producteurs (REP)

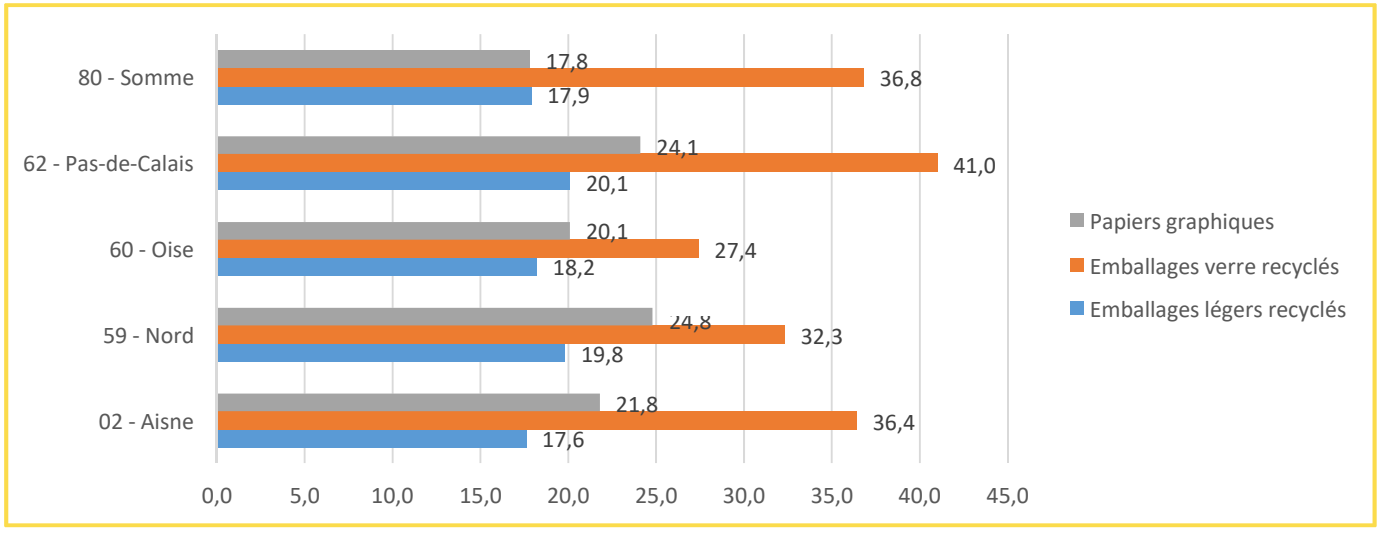
4.1 Déchets d'emballages ménagers et de papiers graphiques

Tableau 70 : Tonnage d'emballages recyclés en 2015

Département	Emballages légers recyclés	Emballages verre recyclés	Papiers graphiques
02 - Aisne	10 555	19 678	11 803
59 - Nord	56 900	83 981	60 843
60 - Oise	14 618	35 220	15 650
62 - Pas-de-Calais	34 687	65 375	38 327
80 - Somme	11 755	22 785	11 041
Total Hauts-de-France	**128 515**	**227 039**	**137 664**

Sources : CITEO (2015)

Figure 57 : Quantité collecté par habitant par an et par type d'emballage en 2015 (kg/hab./an)



Sources : CITEO (2015)

Tableau 71 : Répartition des modes de collecte par type d'emballage et par département

Département	Emballages légers		Emballages verre	
	Porte à porte	Apport volontaire	Porte à porte	Apport volontaire
02 - Aisne	100%		26%	74%
59 - Nord	99%	1%	79%	21%
60 - Oise	93%	7%	18%	82%
62 - Pas-de-Calais	96%	4%	52%	48%
80 - Somme	87%	13%	8%	92%
Total Hauts-de-France	**96%**	**4%**	**53%**	**47%**

Sources :CITEO (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Tableau 72 : Répartition des habitants suivant les schémas de collecte, hors verre

Département	Multimatériaux (emballages et papiers en mélange)	Papiers/ emballages	Fibreux/ non fibreux
02 - Aisne	97%	3%	
59 - Nord	78%		22%
60 - Oise	61%	7%	32%
62 - Pas-de-Calais	91%	9%	
80 - Somme	39%	14%	47%
Total Hauts-de-France	**77%**	**14%**	**18%**

Sources :CITEO (2015)

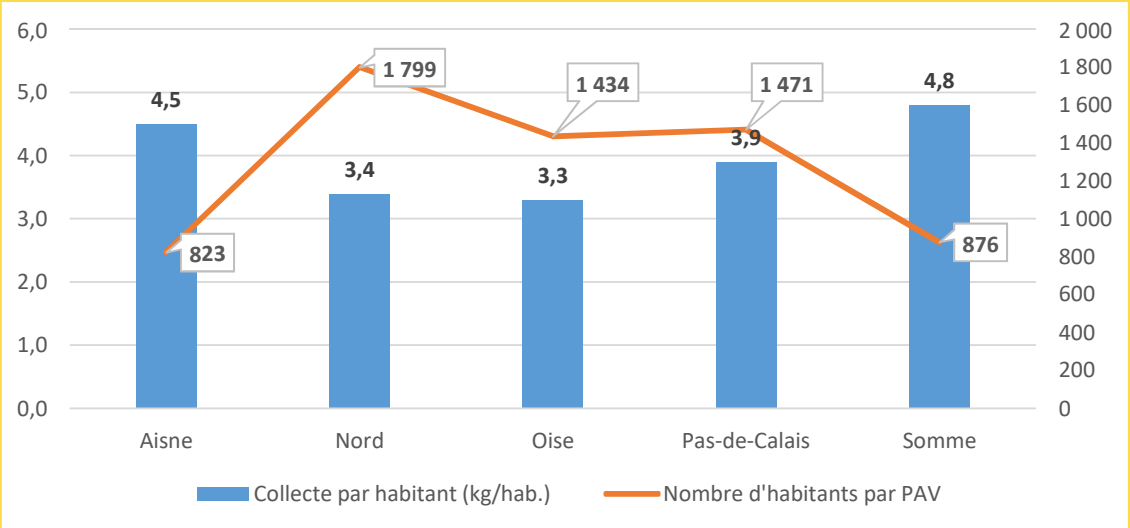
4.2 Déchets de textiles, linge de maison et chaussures

Tableau 73 : Quantité collectée en tonne et population concernée

	Aisne	Nord	Oise	Pas-de-Calais	Somme	Région Hauts-de-France
Quantités collectées (en tonnes)	2 413	8 688	2 658	5 701	2 762	22 222
Collecte par habitant (kg/hab.)	4,5	3,4	3,3	3,9	4,8	3,72
Nombre de collectivités conventionnées	20	7	6	12	8	51
Nombre d'habitants sous convention	486 869	649 994	673 717	1 015 190	216 206	3 041 976
Nombre de points d'apport volontaire (PAV)	657	1 438	565	995	652	4 307
Nombre d'habitants par PAV	823	1 799	1 434	1 471	876	1 387

Source : Eco TLC (2015)

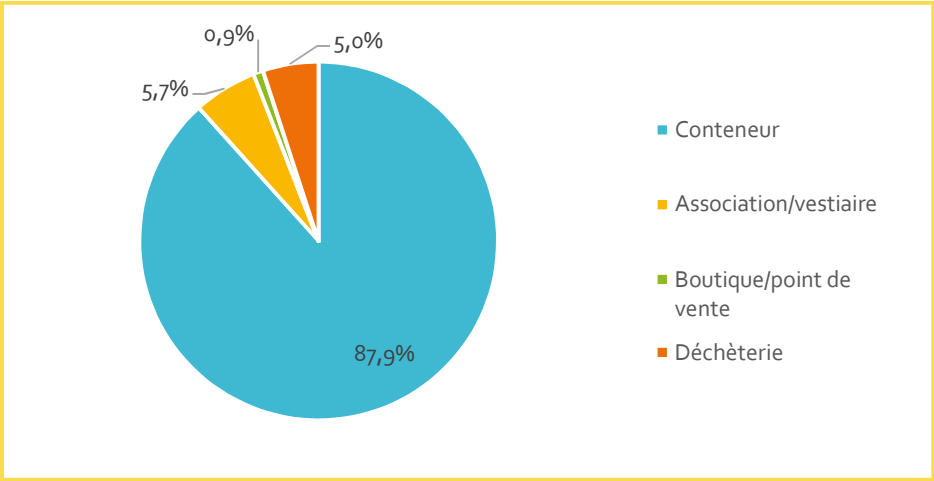
Figure 58 : Poids collecté au regard du nombre de points d'apport volontaire par habitant



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Source : Eco TLC 2015)

Figure 59 : Répartition par type de point d'apport volontaire



Source : Eco TLC (2015)

Tableau 74 : Liste des centres de tri conventionnés

Raison sociale	Code postal	Commune
Le Relais Nord Est Ile de France	02200	Ploisy
Louis Boursier	59000	Lille
Le Relais Cambrésis	59292	Saint-Hilaire-les-Cambrai
Framimex	60400	Appilly
KFB	62360	Saint-Léonard
Audo-Tri	62500	Saint-Martin-au-Laert
Le Relais Nord-Pas de Calais	62700	Bruay-la-Buissière
Le Relais 80	80830	L'Etoile

Source : Eco TLC (2015)

4.3 Déchets d'éléments d'ameublement

Déchets d'éléments d'ameublement ménagers :

Tableau 75 : Données relatives à la collecte directe réalisée par Eco-mobilier

	National	Région Hauts-de-France	%
Quantités collectées (en tonnes)	249 649	21 082	8%
Auprès des Collectivités	188 817	14 458	8%
Auprès des structures de l'ESS	36 834	4 858	13%
Auprès des distributeurs et autres	23 998	1 766	7%

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Nombre de conventions avec les collectivités	560	41	
Nombre de points de collecte	2 320	195	8%
Collectivités	1 013	68	7%
Structures de l'économie sociale et solidaire	325	44	14%
Distributeurs et autres	982	83	8%
Nombre d'habitants sous convention (en million)	54,2	4,7	9%
Collecte par habitant (kg/hab.)	4,6	4,5	

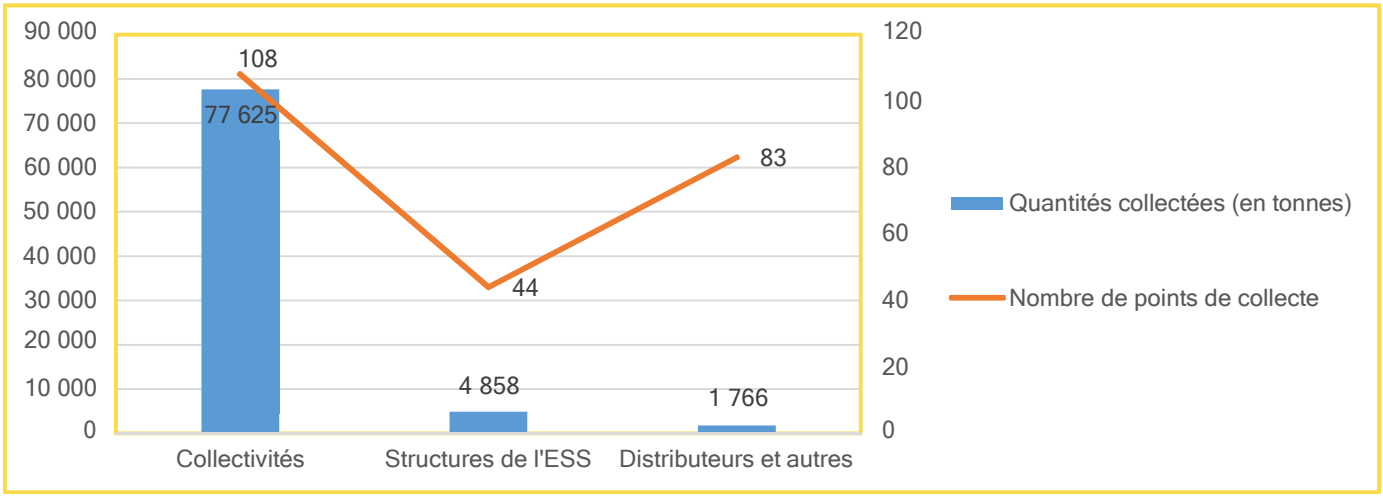
Source : Eco-mobilier (2015)

Tableau 76 : Collecte gérée par les collectivités soutenues par Eco-mobilier

	National	**Région Hauts-de-France**	**%**
Quantités collectées (en tonnes)	625 077	63 167	10%
En déchèteries	477 206	41 647	9%
En porte à porte	147 871	21 520	15%

Source : Eco-mobilier (2015)

Figure 60 : Répartition des quantités collectées et du nombre de points de collecte



Source : Eco-mobilier (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 77 : Liste des centres de tri et de traitement en marché avec Eco-mobilier en région Hauts-de-France

Raison sociale	Nature du site	CP	Commune
Derichbourg ECOPHU	Centre de tri/transit	59880	Saint Saulve
Opale environnement	Centre de tri/transit, préparation multiflux	62100	Calais
Praxy/Baudelet	Centre de tri/transit, préparation bois, préparation rembourrés, préparation plastiques	59173	Blaringhem
Secondly	Préparation literie	59211	Santes
SITA Nord	Centre de tri/transit, préparation multiflux	62950	Noyelles Godault
Techniques de revalorisation et propreté	Centre de tri/transit	59113	Seclin
Véolia propreté Nord Normandie	Centre de tri/transit	80400	Eppeville
Véolia propreté Nord Normandie	Centre de tri/transit	80000	Amiens

Source : Eco-mobilier (2015)

Déchets d'éléments d'ameublement professionnels :

Tableau 78 : Liste des points d'apport volontaire (PAV)

Raison sociale	CP	Commune
Caille logistique	02007	Laon
SITA dectra	02100	Saint Quentin
Praxy Baudelet environnement	59140	Dunkerque
Adele	59287	Guesnain
SDFI Cornu	59290	Wasquehal
Revival	59320	Sequedin
Envie 2E	59815	Lesquin
Revival	59880	Saint Saulve
CA Cartonne Energie	60160	Montataire
Opale environnement	62100	Calais
SAPPI	80000	Amiens
AIR	80200	Péronne

Source : annuaire PAV Valdelia (2017), http://www.valdelia.org/wp-content/uploads/2017/03/D-HA-002-Liste-PAV-V7.pdf

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4.4 Déchets d'activités de soin à risques infectieux

Tableau 79 : Poids total collecté et taux de collecte

	2015	
	Poids en Kg	**%**
02 - Aisne	7 108	57%
59 - Nord	28 161	58%
60 - Oise	9 289	60%
62 - Pas-de-Calais	17 078	59%
80 - Somme	7 520	66%
Total	**69 157**	**59%**

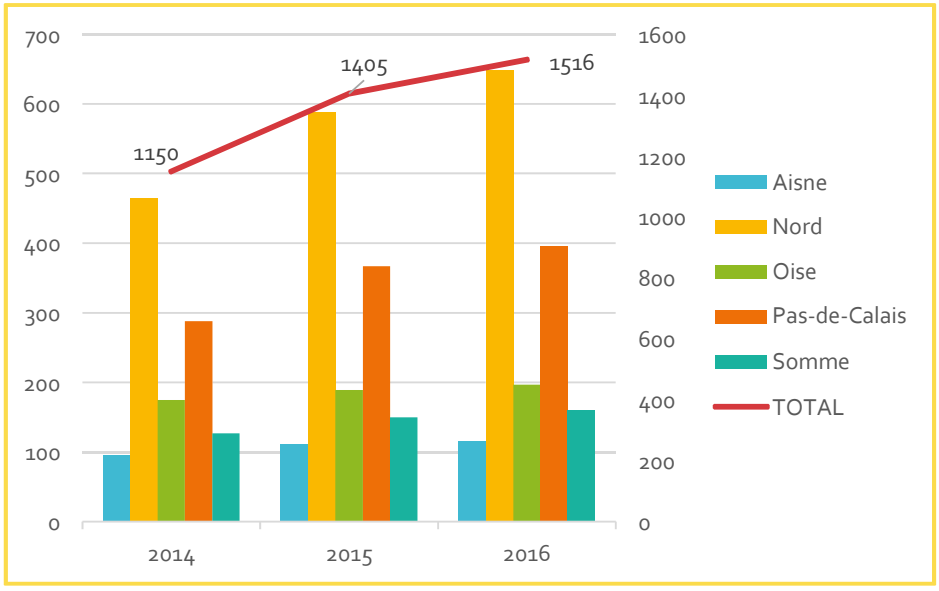
Source : DASTRI (2015)

Tableau 80 : Nombre de points de collecte en région Hauts-de-France

Départements	**2015**
02 - Aisne	111
59 - Nord	588
60 - Oise	189
62 - Pas-de-Calais	367
80 - Somme	150
Total	**1405**

Source : DASTRI (2015)

Figure 61 : Evolution du nombre de points de collecte



Source : DASTRI (2015)

Tableau 81 : Quantités traitées (en kg) et modes de traitement

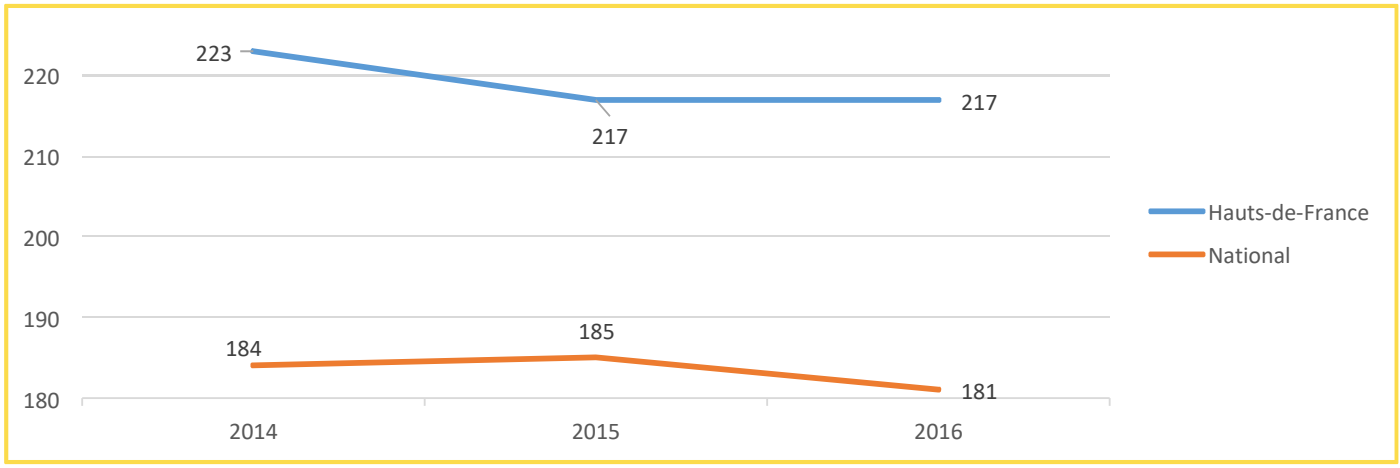
Type de traitement	**2015**
Valorisation énergétique	62 004
Traitement physico chimique	7 153
Total (en kg)	69 157

Source : DASTRI (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

4.5 Médicaments non utilisés

Figure 62 : Evolution des quantités de MNU valorisées de 2014 à 2016 (g/hab.)



Source : SINOE (2015)

Tableau 82 : Nombre de déchèteries acceptant les MNU

Département	Nombre de déchèteries acceptant les MNU
02 - Aisne	0
59 - Nord	13
60 - Oise	8
62 - Pas-de-Calais	1
80 - Somme	0
Total	**22**

Source : SINOE (2015)

Tableau 83 : Usines d'Incinération des Ordures Ménagères avec valorisation énergétique permettant l'élimination des MNU

Département	UIOM acceptant les MNU
02 - Aisne	0
59 - Nord	2
60 - Oise	1
62 - Pas-de-Calais	1
80 - Somme	0
Total	**4**

Source : SINOE (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4.6 Déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE)

Tableau 84 : Répartition des tonnages d'équipements ménagers collectés par les éco-organismes en 2015

	Tonnage collecté par :				Total	Poids par habitant en kg
Département	Ecologic	Eco-systèmes	Récylum	PV Cycle		
02 - Aisne	10	4 829	31	5	4 875	9,05
59 - Nord	1 398	21 352	253	1	23 004	8,82
60 - Oise	6 050	2 977	67	0	9 094	11,05
62 - Pas-de-Calais	24	11 261	89	0	11 374	7,76
80 - Somme	21	4 212	46	0	4 279	7,49
Total	7 503	44 631	486	6	52 626	8,76

Sources : SYDEREP et ADEME (2015)

Tableau 85 : Répartition par origine et par flux des tonnages d'équipements ménagers collectés par les éco-organismes en 2015

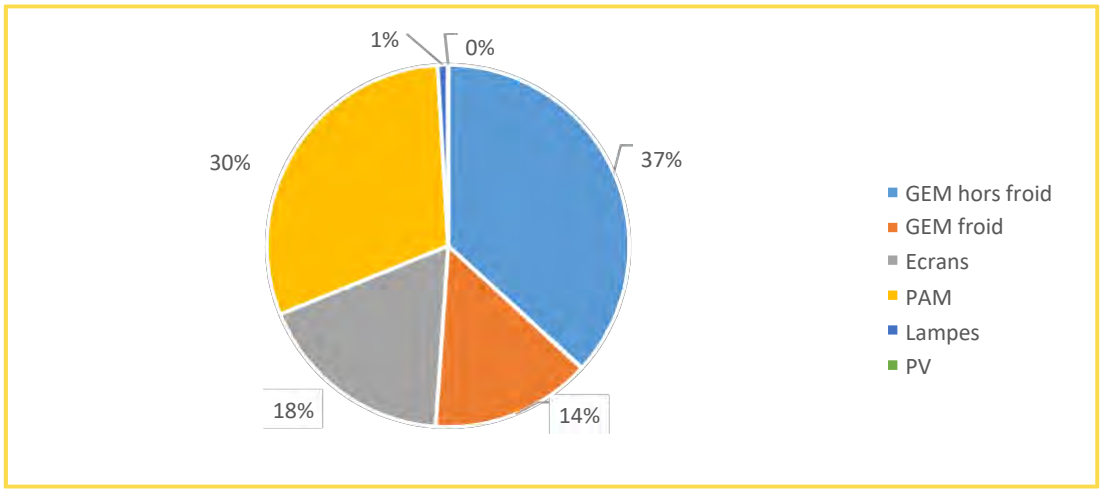
Département	Origine	Flux					
		GEM hors froid	GEM froid	Ecrans	PAM	Lampes	PV
02 - Aisne	Distribution	199	103	20	43	13	5
	Collectivités	893	532	801	1 462	9	0
	Autres dont ESS	535	97	87	66	8	0
59 - Nord	Distribution	2 684	1 171	288	463	86	1
	Collectivités	2 874	1 755	3 432	3 505	39	0
	Autres dont ESS	5 085	185	194	1 113	128	0
60 - Oise	Distribution	298	112	34	100	31	0
	Collectivités	1 399	788	1 078	1 991	12	0
	Autres dont ESS	113	66	88	2 961	24	0
62 - Pas-de-Calais	Distribution	1 371	601	158	319	37	0
	Collectivités	1 654	1 214	2 234	2 680	12	0
	Autres dont ESS	734	127	98	94	39	0
80 - Somme	Distribution	455	197	55	74	24	0
	Collectivités	712	561	736	981	11	0
	Autres dont ESS	349	24	37	52	11	0
Total		19 355	7 533	9 340	15 904	484	6

Sources : SYDEREP et ADEME (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

GEM hors froid : Gros électroménager hors froid, GEM froid : Gros électroménager froid, PAM : Petits appareils en mélange, PV : Panneaux photovoltaïques, ESS : Economie Sociale et Solidaire.

Figure 63 : Nature des DEEE collectés en région Hauts-de-France



Sources : SYDEREP et ADEME (2015)

Tableau 86 : Liste des opérateurs de traitement d'Ecologic pour les DEEE ménagers

Raison sociale	CP	Commune
Coolrec	59810	Lesquin
Covanord Gosselin-Duriez	59220	Denain
Covanord	59930	La Chapelle-d'Armentières
Covanord	59290	Wasquehal
Envie 2E Lesquin	59815	Lesquin
Galloo	59520	Marquette-lez-Lille
Lumiver Optim	59113	Seclin
ACVO	59520	Compiègne
Brion	60280	Clairoix
Paprec D3E	60700	Pont Ste Maxence

Source : Ecologic (2015)

Tableau 87 : Performances nationales de traitement d'Ecologic pour les DEEE ménagers

	Réutilisation et recyclage		Valorisation		Elimination	
	Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%
GEM hors froid	22 632	78	3 204	11	3 339	11
GEM froid	14 519	84	1 923	11	822	5
Ecrans	18 522	80	2 642	12	1 885	8
PAM	31 673	81	2 619	7	4 759	12
Total	87 346	80	10 388	10	10 805	10

Source : Ecologic (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 88 : Liste et performances des opérateurs de traitement d'Eco-systèmes pour les DEEE ménagers

Opérateur de traitement	CP	Commune	Flux traité	Recyclage et réutilisation (en tonnes)	Taux de recyclage	Valorisation énergétique (en tonnes)	Taux de valorisation	Taux de recyclage et de valorisation	Elimination (en tonnes)	Taux d'élimination	total tonnes par centre de traitement
Baudelet	59173	Blaringhem	GEM HF	935	78,90	107	9,06	87,97	143	12,03	1 185
Envie 2E - Coolrec	59810	Lesquin	GEM F	13 636	82,82	1 261	7,66	90,48	1 568	9,52	16 465
Envie 2E	59815	Lesquin	Ecrans	2 613	82,16	187	5,87	88,03	381	11,97	3 181
Galloo France	59580	Aniche	GEM HF	12 357	74,96	1 198	7,27	82,23	2 929	17,77	16 485
Gallo France	59250	Marquette-Lez-Lille	PAM	6 508	74,17	904	10,31	84,48	1 362	15,52	8 774
Gallo France	59250	Halluin	GEM HF	446	78,90	51	9,06	87,97	68	12,03	566
Revival	59880	Saint-Saulve	GEM HF	1 190	78,90	137	9,06	87,97	182	12,03	1 509
				37 686	78,25	3 846	7,98	86,23	6 632	13,77	48 164

Source : Eco-systèmes (2015)

Tableau 89 : Performances nationales de traitement (en %)

	Réutilisation et recyclage	Valorisation	Elimination
DEEE ménagers	82	8	10
DEEE professionnels	90	4	6

Source : ADEME (2015)

Tableau 90 : Taux nationaux de valorisation des DEEE ménagers

	Taux de réutilisation et recyclage		Taux de valorisation		Taux d'élimination
	Taux cible	Résultats moyens obtenus	Taux cible	Résultats moyens obtenus	
GEM F	75%	82,90%	80%	94,50%	5,50%
GEM HF	75%	78,90%	80%	88,00%	12%
Ecrans + Ecrans plats	65%	85,70%	75%	90,40%	9,60%
PAM	60%	80,70%	73%	85,10%	14,90%
		81,05%		88,79%	11,21%

Source Eco-systèmes (2015)

Taux de réutilisation et recyclage = (DEEE préparés à la réutilisation + DEEE réutilisés par pièces + DEEE recyclés) / DEEE traités

Taux de valorisation = (DEEE préparés à la réutilisation + DEEE réutilisés par pièces + DEEE recyclés + DEEE valorisés énergétiquement) / DEEE traités

Elimination = incinération sans valorisation + stockage en ISDND ou en ISDD

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Collecte et traitement des DEEE professionnels

Tableau 91 : Liste des opérateurs de traitement pour les DEEE professionnels

Département	Groupe	Raison sociale	CP	Commune
02 - Aisne	GALLOO	Galloo France Flavigny	02120	Flavigny-Le-Grand
	GALLOO	Galloo France Hirson	02500	Hirson
59 - Nord	PRAXY	Baudelet	59173	Blaringhem
	GALLOO	Galloo France Halluin	59250	Halluin
	GALLOO	Galloo France Marquette	59520	Marquette-Lez-Lille
	GALLOO	Galloo France Aniche	59580	Aniche
	VITAMINE T	Envie 2E Lesquin	59815	Lesquin
	COOLREC	Coolrec	59810	Lesquin
	COVANORD	Gosselin-Duriez	59220	Denain
	COVANORD	Covanord Pro	59930	La Chapelle-d'Armentières
	COVANORD	SDFI Cornu	59290	Wasquehal
60 - Oise	CORNEC	Cornec	60126	Longueil Sainte Marie
	PAPREC	Atlantic Métal PSM	60700	Pont Ste Maxence
62 - Pas-de-Calais	VAN HEEDE	Van Heede	62138	Billy Berclau
80 - Somme	GALLOO	Galloo France Amiens	80046	Amiens

Sources : Récylum, Eco-systèmes et Ecologic (2015)

Tableau 92 : Liste et performances des opérateurs de traitement d'Eco-systèmes pour les DEEE professionnels

Opérateur de traitement	Code Postal	Commune	Taux de recyclage	Taux de valorisation énergétique	Taux d'élimination
Envie 2E - Coolrec	59810	LESQUIN	76	7	10
Envie 2E	80000	AMIENS	17	0	3
			93	7	13

Source Eco-systèmes (2015)

4.7 Piles et accumulateurs

Tableau 93 : Quantités collectées auprès des ménages

Département	Tonnages collectés par origine en 2015				Part du tonnage collecté	Population	Quantité collectée (en g/hab.)
	Collectivité	Distributeur	Autre	Total			
02 - Aisne	24	42	7	73	8%	538 743	136
59 - Nord	70	160	151	381	42%	2 607 174	146
60 - Oise	17	66	110	193	22%	822 858	235
62 - Pas-de-Calais	49	85	24	158	18%	1 466 483	108
80 - Somme	26	42	24	92	10%	571 595	161
Total	186	395	316	897	100%	6 006 853	149

Sources : Corepile et Screlec (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Tableau 94 : Liste des opérateurs de traitement

Opérateur de traitement	Nature de PA traités	Procédé de traitement	Capacité annuelle de traitement (en tonnes)	Localisation
APSM	Accumulateurs au plomb	Stockage et broyage		60700 - Pont Sainte Maxence
Befera Valera	Piles acalines-salines et zinc	Production de fonte par fusion électrique	150 000	59820 - Gravelines
Recylex	Accumulateurs au plomb	Broyage/séparation Criblage	63 000	59161 - Escaudoeuvres

Sources : Corepile et Screlec (2015)

4.8 Déchets Diffus Spécifiques

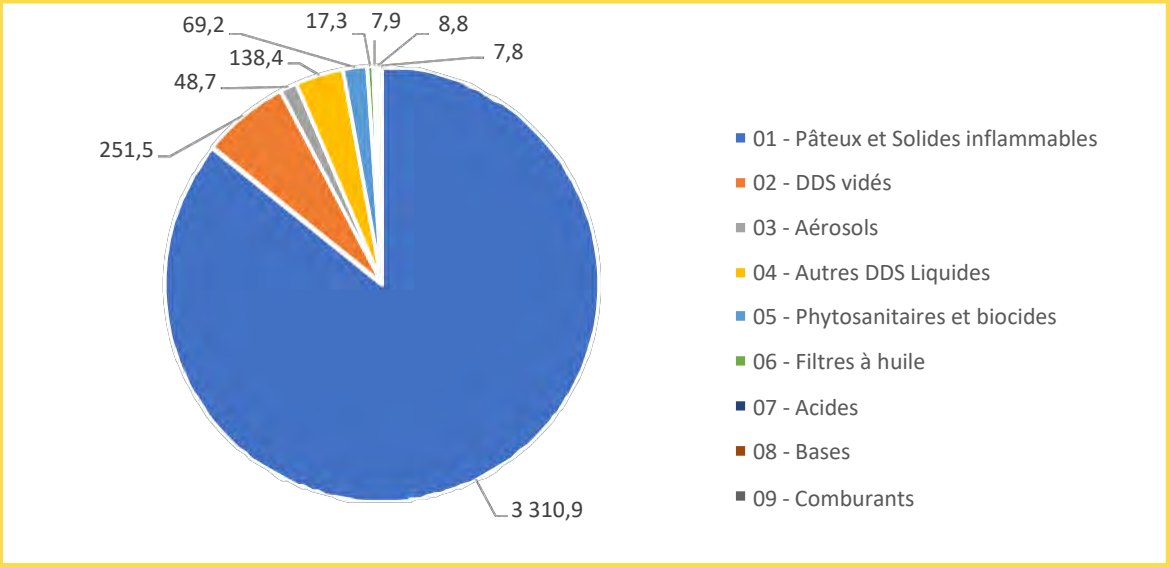
Tableau 95 : Quantités de déchets dangereux collectés auprès des ménages

	02-Aisne	59-Nord	60-Oise	62-Pas de Calais	80-Somme	Total
01 - Pâteux et Solides inflammables	385,1	1 506,8	830,9	456,8	131,2	3 310,9
02 - DDS vidés	40,5	98,1	69,9	33,7	9,2	251,5
03 - Aérosols	8,5	19,6	14,8	3,1	2,7	48,7
04 - Autres DDS Liquides	14,8	60,7	44,7	15,7	2,5	138,4
05 - Phytosanitaires et biocides	8,9	26,9	24,6	5,9	3,1	69,2
06 - Filtres à huile	5,0	3,4	5,0	2,9	1,1	17,3
07 - Acides	1,3	3,6	2,2	0,6	0,2	7,9
08 - Bases	1,8	3,7	2,7	0,6	0,1	8,8
09 - Comburants	1,2	2,4	3,4	0,5	0,3	7,8
Total	467,1	1 725,1	998,3	519,8	150,4	3 860,6
Population couverte	292 675	2 000 363	786 197	1 281 756	200 843	4 561 834
Poids collecté (kg/hab.)	1,6	0,9	1,3	0,4	0,7	0,8

Source : EcoDDS (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 64 : Répartition des DDS produits en région Hauts-de-France (en tonnes)



Source : EcoDDS (2015)

Tableau 96 : Quantités traitées par opérateur (en tonnes) et mode de traitement

		Chimirec	Ortec TRD	Sarpi Sotrenor	Total	Traitement
01 - Pâteux et Solides inflammables		456,8	1 347,3	1 506,8	3 310,9	Incinération / Co-incinération
02 - DDS vidés		33,7	119,6	98,1	251,5	Incinération / Co-incinération / Recyclage
03 - Aérosols		3,1	26,0	19,6	48,7	Incinération / Recyclage
04 - Autres DDS Liquides		15,7	62,0	60,7	138,4	Incinération / Co-incinération
05 - Phytosanitaires et biocides		5,9	36,5	26,9	69,2	Incinération
06 - Filtres à huile		2,9	11,1	3,4	17,3	Recyclage / Incinération
07 - Acides		0,6	3,7	3,6	7,9	Neutralisation physico chimique / Incinération
08 - Bases		0,6	4,5	3,7	8,8	Neutralisation physico chimique / Incinération
09 - Comburants		0,5	4,9	2,4	7,8	Neutralisation physico chimique / Incinération
Total		519,8	1 615,7	1 725,1	3 860,6	

Source : EcoDDS (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4.9 Déchets de l'agrofourniture

Le périmètre de collecte d'A.D.I.VALOR :

Les emballages vides :

- De produits phytopharmaceutiques (EVPP) destinés à la protection des cultures (herbicides, fongicides, insecticides, régulateurs de croissance, ...). Ils font l'objet d'une Autorisation de Mise sur le Marché. Les emballages collectés sont les bidons en plastique (PEHD, PET), les fûts en plastique ou en métal de 25 à 300 litres, les boîtes carton et les sacs papier.
- De produits d'hygiène pour l'élevage laitier (EVPHEL) utilisés pour le nettoyage et la désinfection du matériel de traite et des produits d'hygiène de la mamelle. Ce sont des bidons de 10, 20 ou 60 litres en polyéthylène haute densité (PEHD).
- De produits fertilisants et amendements (EVPF) destinés à assurer la nutrition des végétaux ou à améliorer les propriétés physiques, chimiques et biologiques des sols. Les emballages collectés sont des Big Bags "1 point" (PP, PE), des sacs (PE) et des bidons en plastique.
- De semences (EVSP). Il s'agit de Big Bags "4 points" et de sacs en papier.

Les plastiques :

- Films agricoles usagés (FAU) utilisés en agriculture à des fins de protection des cultures ou d'alimentation du bétail. Ils sont principalement fabriqués à base de polyéthylène.
- Ficelles et filets balles rondes (FIFU) utilisés pour le conditionnement des fourrages. Les ficelles de palissage de la vigne et les ficelles utilisées en horticulture (sauf crochets et agrafes) sont également collectées.
- Filets paragrêle usagés (FILPRAU) utilisés en arboriculture afin de protéger les cultures des risques liés aux intempéries. Ils sont composés de polyéthylène basse densité.

Les déchets dangereux :

- Les produits phytopharmaceutiques non utilisables (PPNU) suite à une interdiction réglementaire, un retrait d'Autorisation de Mise en Marché, la perte de leurs caractéristiques (notamment si périmés) ou l'impossibilité d'être utilisés par l'exploitant.
- Les équipements de protection individuelle (EPI) utilisés lors de l'emploi de produits phytopharmaceutiques ou de semences traitées : gants nitrile ou néoprène, masques anti-poussières très toxiques (de type FFP3), masques respiratoires à cartouches FFP3 ou A2P3, cagoules ou visières de protection, lunettes, filtres, cartouches et masques individuels, tabliers et combinaisons à usage limité, bottes, surbottes et manchettes à usage limité.
- Les déchets d'effluents phytosanitaires (bâches avec résidu de l'évaporation des effluents phytosanitaires) : Osmofilm®, Héliosec® et Ecobang®.

Tableau 97 : Nombre de points de collecte par type de produits

Département	Nombre total de points de collecte	Points de collecte par type de produits		
		Emballages (EVPP / EVPHEL / EVPF / EVS)	Plastiques (FAU / FIFU)	Déchets dangereux (PPNU / EPIU / Osmofilms / Héliosec)
02 - Aisne	65	61	40	15
59 - Nord	79	75	41	11
60 - Oise	50	47	33	22
62 - Pas-de-Calais	120	103	56	19
80 - Somme	85	68	46	46
Total	399	354	216	113

Source : ADIVALOR (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4.10 Véhicules hors d'usage

Tableau 98 : Nombre de VHU pris en charge et nombre de centres VHU

Département	Nombre de centres VHU	Nombre de VHU pris en charge	Nombre de VHU pour 1 000 hab.
02 - Aisne	22	12 157	23,6
59 - Nord	60	38 463	8
60 - Oise	26	12 000	14,5
62 - Pas-de-Calais	39	18 575	14,9
80 - Somme	20	7 456	28,5
Total Hauts-de-France	167	88 651	14,75
HDF/France	9,92%	8,72%	

Sources : Syderep et ADEME (2015)

Tableau 99 : Taux de réutilisation et de recyclage (TRR)
et taux de réutilisation et de valorisation (TRV) des broyeurs en 2015

Département	Broyeur	Commune	TRR (%)	TRV (%)	Surface autorisée de l'installation (en m²)	Capacité maximale autorisée (en VHU/an)
59 - Nord	Galloo France	Aniche	13	13	3 200	60 000
	Baudelet métaux	Blaringhem	2,9	10,3	43 200	
	Galloo France	Halluin	12	12	15 000	220 000
	Galloo France	Marquette	10	10	3 000	100 000
	Revival	Saint-Saulve	2,8	9,9	21 800	18 000
60 - Oise	Brion	Clairoix	4,4	14,8		
62 - Pas-de-Calais	Revival	Condette	4,3	4,3	584	

Sources : Syderep et ADEME (2015), DREAL (2018), Galloo (2018)

Tableau 100 : Liste des acteurs agréés par département pour la collecte des VHU

RAISON SOCIALE	ADRESSE	CODE POSTAL	VILLE
Sté EUROPIECES	47 rue du Général de Gaulle	02240	ALAINCOURT
Sté CPO	Chemin des Wagneaux	02000	ATHIES SOUS LAON
ESKA	Rue du stade	02800	BEAUTOR
Sté HAPPILLON		02200	BERZY LE SEC
Sté STOCK AUTO	159 bis rue Jean Jaurès	02110	BIHAIN EN VERMANDOIS
EVIN	Avenue Pierre Becret	02220	BRAINE
SARL JOUVE RECYCLAGE	46 rue Géo Lulbéry	02300	CHAUNY
Sté SEVP AUTO	Route de Mons	02000	CLACY ET THIERRET
SARL S.P.D.O.	La Râperie BP 38	02130	CRAMAILLE
Société MAKO	47 rue du Faubourg	02580	ETREAUPONT

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Etablissement ALLART	762 rue de l'Eclaireur	02500	ETREUX
Société FLAVIFER / GALLOO	1 rue de la gare	02120	FLAVIGNY LE GRAND ET BEAURAIN
DRM02	RD 1003	02600	FOSSOY
CASTEL PIECES AUTO	18 route National 3	02650	FOSSOY
Sté MOMO LA RECUP	54 route de Chauny	02430	GAUCHY
Sté GDE	Parc d'activités La Rotonde	02500	HIRSON
Sté HIRSON RECYCLAGE / GALLOO	ZAC Batavia Genetière - 8 rue de l'épinette	02500	HIRSON
STRAP CASH METAL	Rue Jules Carrière	02260	LA CAPELLE
SARL HAUDROY AUTO PIECES	Route d'Haudroy	02260	LA FLAMENGRIE
SNH	ZI - Rue Pierre Bourdan	02000	LAON
SARL Auto Démolition Soissonnaise	6 route de Compiègne	02200	MERCIN ET VAUX
Sté ATP	11 rue de la Gare	02000	ROYAUCOURT ET CLAILVET
Sté HAUBOURDIN	Rue du Maréchal Joffre	02100	SAINT QUENTIN
Sté SEVP 2A	418 rue de Paris	02100	SAINT QUENTIN
SARL Casse Auto Pièces Occasion (C.A.P.O)	Lieu-dit Bois des Neiges, rue de Missy	02200	SERMOISE
SARL David ALEXANDRE	Cité Sébastopol	02480	SOMMETTE EAUCOURT
GALLOO France SA Aniche	325 rue du Général Delestraint - B.P. 107	59580	ANICHE
SAS SOLUVAL	4 Rue des Frères Faches BP 75	59580	ANICHE
CASSE AUTO AUBYGEOISE	71 rue Jean-Jacques Rousseau	59950	AUBY
BAUDELET ENSEIGNE ECO TRI	Avenue de l'Europe	59270	BAILLEUL
Sté AUTOMECAPIECES	451 rue du Berger	59135	BELLAING
SARL AUTO 2000	Lieu-dit "La Couture Maille"	59168	BOUSSOIS
SARL 59 RECUP	12 rue de Bellevue	59730	BRIASTRE
REVIVAL	Chemin de la Blanchisserie	59400	CAMBRAI
SERET AUTOMOBILES	Rue du Champ de Tir- ZI Cantimpré	59400	CAMBRAI
SARL BRICOUT	Hameau de Boistrancourt	59217	CARNIERES
AUTOS DEMOLITION	Route Départementale 936	59680	COLLERET
REVIVAL	12 rue Bonaparte	59560	COMINES
AUTO PIECES 59	ZA du Tonkin - 2 rue Louis Lépine	59210	COUDEKERQUE BRANCHE
SARL EPAV'AUTO	Route de Steendam - B.P. 1	59411	COUDEKERQUE BRANCHE
AUTO STOCK PIECES	119 rue Pierre Bériot	59220	DENAIN
SA DENAIN CAR CASSE	Quai Public	59220	DENAIN
Sté GOSSELIN DURIEZ	117 rue Pierre Bériot	59220	DENAIN
SARL Casse de Don	9 chemin du halage	59272	DON

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

GALLOO LITTORAL (ex Cappelaere)	2 avenue de la Garonne	59140	DUNKERQUE
REVIVAL	Port 2126 - rue du Pont Noir	59140	DUNKERQUE
CAPNOR	570 rue Armand Carrel	59640	DUNKERQUE
DEWEZ	ZAC La Marlière - Rue Théophile Legrand	59610	FOURMIES
SARL ETABLISSEMENTS GUY MARIN	Chemin d'Escobecques	59320	HALLENNES LEZ HAUBOURDIN
GALLOO France SA Halluin	1ère avenue Port Fluvial	59250	HALLUIN
REVIVAL	Rue de la Rocaille	59333	HAUTMONT
Société BAUDELET METAUX	76 rue du Moulin	59190	HAZEBROUCK
MVU	47 rue de Merville	59190	HAZEBROUCK
SARL IBANEZ Père et Fils	16 rue Victor Hugo	59195	HERIN
REVIVAL	16 rue du Pantouck	59470	HOUTKERQUE
DE ARAUJO PAREJO	74 route Nationale	59540	INCHY
JC FER	50 route de Tournai	59226	LECELLES
Pièces AUTO WATTEL	Boulevard du Petit Quinquin	59815	LESQUIN
Sté AUTO PIECES MOLINS	25 rue Armand Carrel	59800	LILLE
CARAMBOLAGE 59	Rue Parmentier	59156	LOURCHES
GALLOO France SA	10 avenue Industrielle	59520	MARQUETTE LEZ LILLE
SARL A.C.A. - CARECO	ZI - Rue de l'Epinette	59850	NIEPPE
SARL DELHEM CATHELLE	376 Pavé Fauvergue - BP 42	59850	NIEPPE
GALLOO France SA	69 route de l'Europe	59122	OOST CAPPEL
OBM	2 rue des Champs	59920	QUIEVRECHAIN
Sté ASTUS AUTO	544 rue Jean Jaurès	59790	RONCHIN
SARL DESMAZIERES	145 boulevard Beaurepaire	59100	ROUBAIX
SOCIETE BEAGHE	140 rue de Leers	59100	ROUBAIX
Société CORNELIO	88 rue d'Anzin	59100	ROUBAIX
P2AR (ex SARL ACQUETTE)	1380 rue du Maréchal Leclercq	59262	SAINGHIN EN MELANTOIS
Ets LE FLOHIC	1935 rue du Rôleur	59880	SAINT SAULVE
REVIVAL	Z.I. n° 4 - B.P. 8	59880	SAINT SAULVE
GALLOO France SA	Première rue du Port Fluvial	59211	SANTES
SAS MOLINS CREAUTO	4 rue de Fourchon	59113	SECLIN
REVIVAL	Rue Pelouze	59160	SEQUEDIN
CAPNOR	32 route de Furnes	59229	TETEGHEM
MOURAD AUTO	202 rue de la Blanche Porte	59200	TOURCOING
DEL PIECES AUTO	5 rue Magenta	59200	TOURCOING
GALLOO France SA	Rue de la Bleue du Nord	59300	VALENCIENNES
SARL MODERN CASS ET COMBUSTIBLE	665 rue Victor Hugo	59690	VIEUX CONDE
LABEL'PIECE	5 rue Claude Chappe	59650	VILLENEUVE D'ASCQ
SAS GEORGE CORNU	5 av. Jean-Paul Sartre	59442	WASQUEHAL

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

GALLOO France (ex SODEPAM)	ZI de la Martinoire	59150	WATTRELOS
SARL LECROARD	128 rue de Stalingrad	59150	WATTRELOS
DE ARAUJO PAREJO	8 rue de l'industrie	59117	WERVICQ-SUD
SYSTÈME AUTO	15 route Nationale	60430	ABBECOURT
Sté MULTIMETAL	Lieu-dit La Couture	60000	AMBLAINVILLE
PTM AUTO	28 rue de la Plaine - Zone artisanale	60190	ARSY
SAS AUTO SERVICE	18 rue du Pont Laverdure	60000	BEAUVAIS
SAM DEPANN	Rue Benjamin Delessert	60510	BRESLES
BJ AUTO	Rue de Montdidier	60120	BRETEUIL
ADR	7 rue Voltaire	60000	BURY
SDP AUTO	La Cressonnière	60400	BUSSY
SA Lucien BRION	288 rue de la République	60280	CLAIROIS
TOPICO AUTO 5 (ex SEVP2A)	541 avenue de Tremblay	60100	CREIL
SARL ESCALE AUTO	Route de Pierrefonds - Usine de Mermont	60800	CREPY EN VALOIS
Sté RC AUTO	24 rue du Moulin	60000	CRILLON
DB autos	21 rue Principale	60360	DOMELIERS
JORYS Fils	lieu-dit "La Garenne"	60110	ESCHES
AUTO CHOC DU VEXIN (ACV)	ZI La Neuvilette	60240	FLEURY
Sté ROYAL CASSE AUTO SERVICE	Route de Braisnes	60113	HUMIERES
Sté AUTO DEMOLITION	Route de Soutraine	60290	LAIGNEVILLE
G.D.E	5-7 rue de la Garenne	60330	LE PLESSIS - BELLEVILLE
Sté AUTODICO	ZI des Meuniers - 9/11 avenue des Meuniers	60330	LE PLESSIS - BELLEVILLE
PIECES AUTO OCCASIONS REMORQUAGE		60155	SAINT LEGER EN BRAY
Sté Pièces Autos Occasions	90 rue de la Libération	60150	LONGUEIL ANNEL
Les Cars	Lieu-dit "La Chapelle" - Boulevard de Picardie	60110	MERU
RECYCL'AUTO 60	3/5 rue du 11 mai 1968	60110	MERU
Sté HENON FRERES	22 rue Ginisti	60160	MONTATAIRE
RECUPER AUTO 60	Route de Noailles	60250	MOUY
Sté T.CAR	44 rue Faidherbe	60180	NOGENT SUR OISE
AUTO PIECES 60	220 rue du Chêne Notre-Dame	60650	ONS EN BRAY
Sté SPEED	2 rue du Moulin	60130	QUINQUEMPOIX
SARL FERS ET METAUX	70 Grand Rue	60510	REMERANGLES
INDUSPA	95 route nationale 31	60850	SAINT GERMER DE FLY
DEPOL'OISE	Rue de la Petite Campagne	60730	SAINTE GENEVIEVE
RN 31 AUTOS M. CEZ	9 rue des Auges	60650	SAINT-PAUL

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

SAS BARTIN RECYCLING	Route de Morvilliers	60380	SONGEONS
France DEMONTAGE AUTOMOBILE (FDA)	20 rue de Paris	60420	TRICOT
Sté WILFER	Chemin vicinal n° 2	60590	TRIE-CHÂTEAU
SARL GARAGE VASSEUR	Route Nationale 43	62149	ANNEQUIN
ARCOTAU	95 F rue Pierre Mendes France - BP 4	62150	ARQUES
Sté LEJEUNE automobiles	5 rue de la Grenouillère	62770	AUCHY LES HESDIN
Sté POULET	1 rue de la Guingole	62890	AUDREHEM
SARL LENOIR	149 rue Pierre Brossolette	62210	AVION
SARL RECUPERATION DU VAL DE CHANCE ET D'AUTHIE	234 rue du Marais	62990	BEAURAINVILLE
STE ESPAS'AUTO	21 RN 17 - BP 6	62121	BEHAGNIES
Sté COENMANS	Port fluvial - avenue Georges Washington	62400	BETHUNE
SARL AUTO SYSTÈME	ZA EUROBILLY	62420	BILLY MONTIGNY
Ets STEPHAN BERNARD	40 B rue de Frévent	62270	BOUBERS SUR CANCHE
CASS'62 AUTOSYSTEME SARL	2100 avenue de la Libération	62700	BRUAY LA BUISSIERE
SAS FABIEN VANDAMME	Impasse des Salines	62100	CALAIS
Sté BAUDELET ENVIRONNEMENT LITTORAL	191 rue Marcel Doret	62100	CALAIS
Sté RECYCLE AUTO	44 Quai Gustave Lamarle	62100	CALAIS
Sté SRMA	Lieu-dit le Bois Pétrus	62920	CHOCQUES
REVIVAL	61 rue Huret Lagache	62360	CONDETTE
Sté CASSAUTO	18 rue des Cagniers	62560	COYECQUES
VERCRUYSSE FRERES	511 avenue de la Poste	62780	CUCQ
Sté CREAUTO	RN 41	62149	CUINCHY
DAINVILLE RECYCLAGE	21 rue Gay Lussac	62000	DAINVILLE
SARL DOURGEOISE DE RECUPERATION ET DE TRAVAUX (DRT)	29 Ter rue de la Fontaine	62119	DOURGES
Sté ARTOIS RECYCLAGE /GALLOO	3 rue de Pernes	62134	FIEFS
GARAGE Bruno PERSON	Rue Grard	62232	FOUQUEREUIL
Sté CIBIE RECYCLAGE Division HARNES	Rue Léonce Lelacroix	62440	HARNES
Ets Roger COPPIN	Zone artisanale - 467 rue Jules Vernes	62110	HENIN BEAUMONT
ACC HPA THUILLIEZ	ZAL Galliéni	62150	HOUDAIN
Sté BONNEL et FILS	7 rue de Bruay	62122	LAPUGNOY
SARL ROCHE AUTO RECUPERATION	47 rue Jean Jaurès	62150	FRESNICOURT LE DOLMEN
ROUSSEL	162 rue Van Pelt	62300	LENS

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

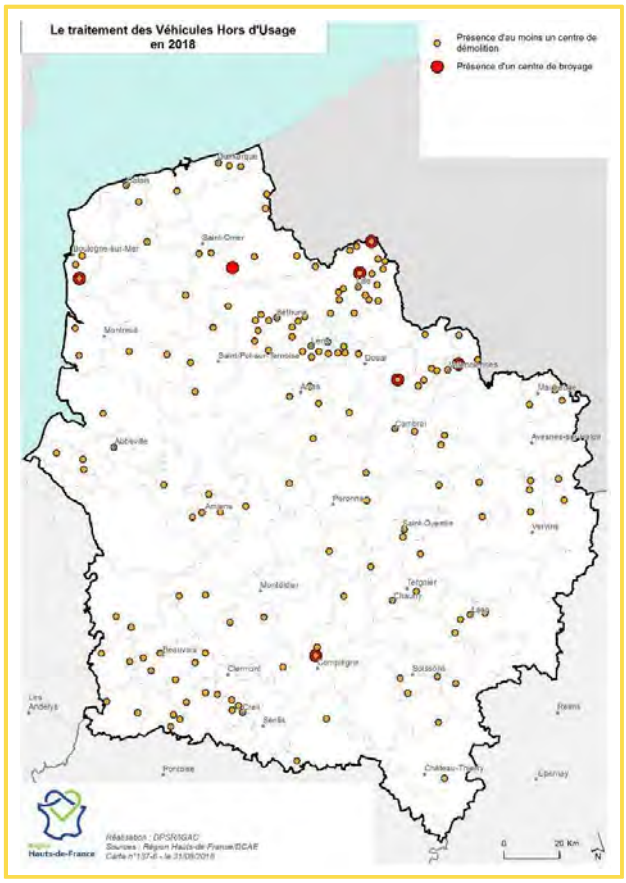
SARL NICOLAY Fils	ZI les Estaches - 197 rue de Bruxelles	62730	LES ATTAQUES
VAMPLUS GUY	1410 rue Ecluse Carrée	62730	LES ATTAQUES
Sté MATU PIECES AUTOS DISCOUNT	15 rue François Jacob - ZI les Alouettes	62800	LIEVIN
Sté REVIVAL (ex STRAP - CASH METAL)	ZI Fort Maillebois - impasse Guy Mollet	62219	LONGUENESSE
GRAVINA	7 Bd de la Fosse	62670	MAZINGARBE
Sté SITA AGORA	1 rue Malfidano	62950	NOYELLES GODAULT
SARL SONNEVILLE	4217 route de Gravelines - le Clair Marais	62370	SAINT FOLQUIN
SA BECOURT	7 rue de Lières	62120	SAINT HILAIRES COTTES
SARL CASSE AUTO CORNET	Chemin des Quatre-vingt	62223	SAINT LAURENT BLANGY
Sté ARTOIS METAUX	21 rue Bourgelat	62223	SAINT LAURENT BLANGY
SARL PAUL HARDY	35 route Nationale	62360	SAINT LEONARD
Sté Maurice HARDY et Fils	37 route Nationale	62360	SAINT LEONARD
GALLOO LITTORAL	40 bd de la Liane	62360	SAINT LEONARD
Mme MOURMAND Marie-Rose	59 rue de la Croix Abott	62200	SAINT MARTIN BOULOGNE
Sté ROUSSEL/ GALLOO	Parc d'activités de la Galance - rue de Guînes	62430	SALLAUMINES
Sté LB PIECES AUTOS	Chemin de la Laiterie - zone Artisanale	62180	VERTON
RENOVE AUTO	4 route Nationale	62182	VILLERS LES CAGNICOURT
SARL LAVOCAT AUTOMOBILES	Rue de la Cochiette	62138	VIOLAINES
Sté NEGOCE AUTO	Route Nationale 39	62128	WANCOURT
M. Alain DEMARET	Rue René Dingeon	80100	ABBEVILLE
SAS STRAP	Zone d'entrepôt, rue Ventôse, Lieu-dit La cave de Vauchelles	80100	ABBEVILLE
SARL Garage FOLLENS	1 Petit Acheux	80210	ACHEUX EN VIMEU
SAS Normand	Espace Industriel Nord, 11 rue du Fossé Warin	80000	AMIENS
SARL Auto Démolition Picarde	349 à 363 rue de Verdun	80000	AMIENS
SARL AXIOMAUTO	90 rue Maberly	80000	AMIENS
Sté REVIVAL	Rue Sully	80000	AMIENS
Sté MOMO LA RECUP	12 rue Alfred Catel	80080	AMIENS
SARL Auto Pièces de Bourdon	48 rue de la Louvrières	80310	BOURDON
SARL D.S.A	403 rue du Général de Gaulle	80450	CAMON
SA GUY DAUPHIN ENVIRONNEMENT	rue Henri Barbusse	80800	CORBIE
SARL FRICOURT ENVIRONNEMENT	13 rue du 8 mai 1945	80300	FRICOURT
SARL STOP CAR	47 rue du Général Leclerc	80130	FRIVILLE-ESCARBOTIN

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Sté ERIC LEDEUX SERVICES	Rue de la Station	80122	HEUDICOURT
SAS PICARDIE RECUP'	18 rue de Péronne	80190	MESNIL SAINT NICAISE
SARL ACA	Route Nationale 1	80860	NOUVION EN PONTHIEU
SARL Ets BARCENA	Chemin de Salouël	80480	PONT DE METZ
SARL RECYCLING CAR	Route Nationale - Le Ramponneau	80260	POULAINVILLE
Sté ROISEL RECYCLAGE	ZI - Rue du Nouveau Monde	80240	ROISEL
EURL TOURS AUTOMOBILES	1 route de Feuquières	80210	TOURS EN VIMEU

Sources : Préfectures de département, années 2015 et 2016

Figure 65 : Répartition des collecteurs agréés et broyeurs VHU



4.11 Pneumatiques usagés

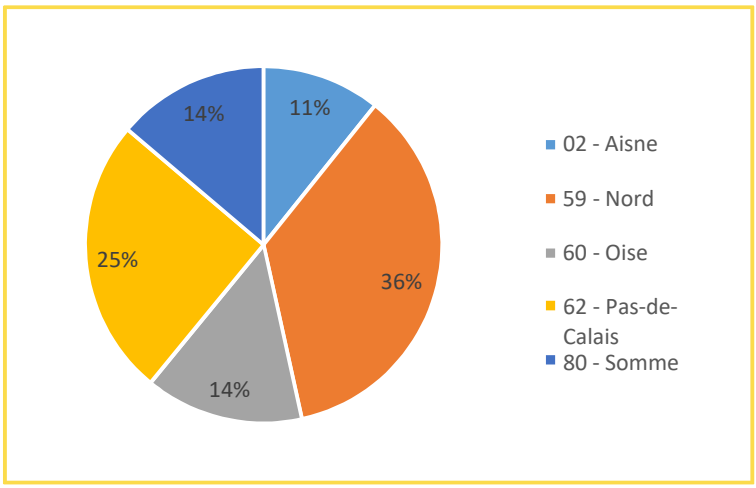
Tableau 101 : Tonnages collectés par département hors centres VHU

Département	2013	2014	2015
02 - Aisne	3 443	3 720	3 507
59 - Nord	12 070	10 300	11 687
60 - Oise	5 112	4 860	4 692
62 - Pas-de-Calais	8 436	8 840	8 247
80 - Somme	3 185	3 441	4 506
Total	32 246	31 161	32 639

Source : Observatoire des Pneumatiques usagés - Rapport Annuel - Données 2015

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 66 : Répartition de la collecte des pneumatiques par département



Source : Observatoire des Pneumatiques usagés - Rapport Annuel - Données 2015

Tableau 102 : Liste des collecteurs agréés

Raison sociale	CP	Ville
RECYDEM	59156	Lourches
MODERN CASS	59690	Vieux Condé
OR' KAZ JMB	59880	Saint Saulve
ROYAL PNEUS	60390	Auneuil
GURDEBEKE	60400	Noyon
LADOUGNE	60530	Le Mesnil en Thelle
GOMMAGE	62210	Avion
RAMERY ENVIRONNEMENT	62440	Harnes

Source : SYDEREP (2015)

Tableau 103 : Nombre de déchèteries accueillant les pneus

Département	Nombre de déchèteries accueillant les pneus
02 - Aisne	35
59 - Nord	58
60 - Oise	39
62 - Pas-de-Calais	36
80 - Somme	13
Total	181

Source : SINOE (2015)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

4.12 Mobil-Homes

Tableau 104 : Nombre d'unités déconstruites par Eco Mobil-Home

Département	Déconstruit en centre	Déconstruit IN SITU	Nombre d'unités	%
02 - Aisne	1	0	1	0%
59 - Nord	23	65	88	33%
60 - Oise	10	0	10	4%
62 - Pas-de-Calais	84	62	146	55%
80 - Somme	16	6	22	8%
Total	134	133	267	

Source : Eco Mobil-Home (2015/2016)

Tableau 105 : Répartition par type d'hébergement en tonnes

Catégorie	Poids en tonnes
Mobil-Home cat 1 (2 t)	486
Mobil-Home cat 2 (2,8 t)	61,6
Habitat Léger de Loisirs (3,5 t)	7
Total	554,6

Source : Eco Mobil-Home (2015/2016)

Tableau 106 : Bilan matière du démantèlement des mobil-homes

Matières	Poids en tonnes
Bois B (panneaux agglomérés et contreplaqués, meublant intérieur)	199
Ferraille (châssis)	104
Aluminium (bardage et toiture)	44,7
Autres (DEEE, pneus, inox, cuivre)	23
Refus de Tri (plastiques, isolant, lino, mousses, ...)	183,9
Total	554,6

Source : Eco Mobil-Home (2015/2016)

Tableau 107 : Valorisation des matières issues du démantèlement

	%
Recyclage et récupération	3,32
Valorisation matière	53,49
Valorisation énergétique	31,41
Enfouissement	11,78

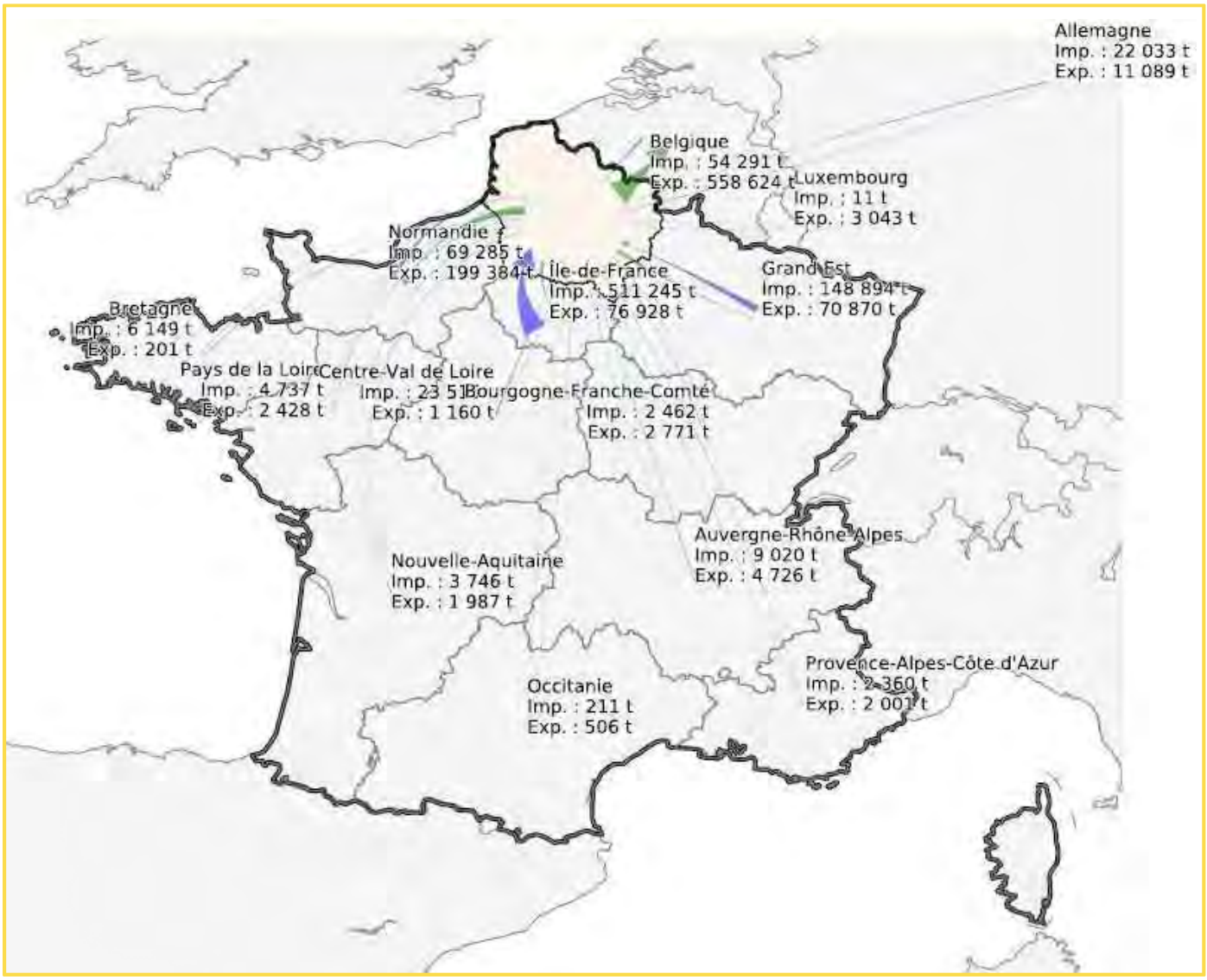
Source : Eco Mobil-Home (2015/2016)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe 5 – Flux interrégionaux et internationaux de déchets

5.1 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets non dangereux

Figure 67 : Flux de déchets non dangereux en France en 2015 en tonnes, déchets en provenance ou à destination de la région Hauts-de-France

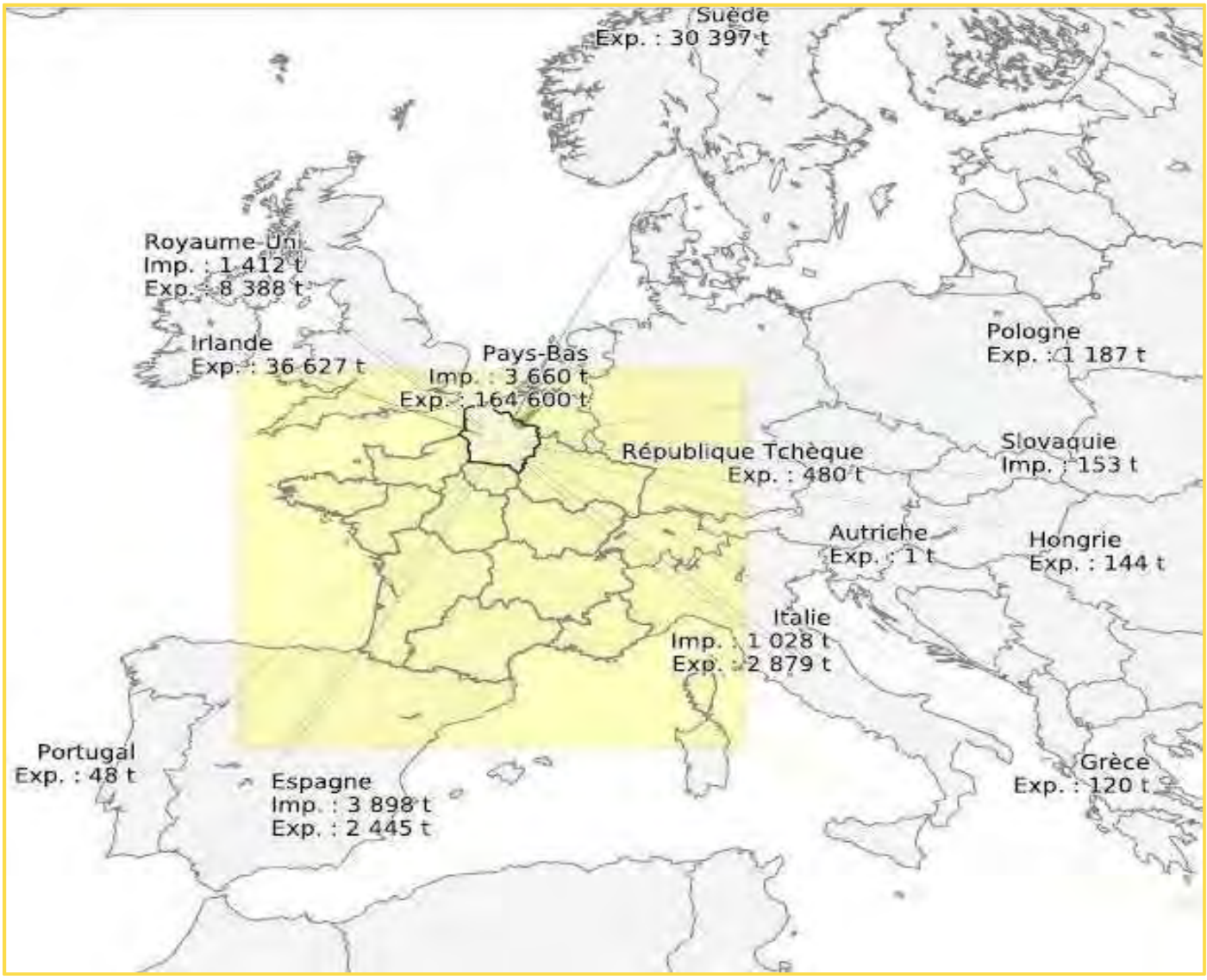


Source : DREAL d'après registre national des émissions polluantes et des déchets

(table "déchets traités", sauf déchets exportés à l'international : table « déchets produits »)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 68 : Flux de déchets non dangereux en Europe en 2015 en tonnes, déchets en provenance ou à destination des Hauts-de-France



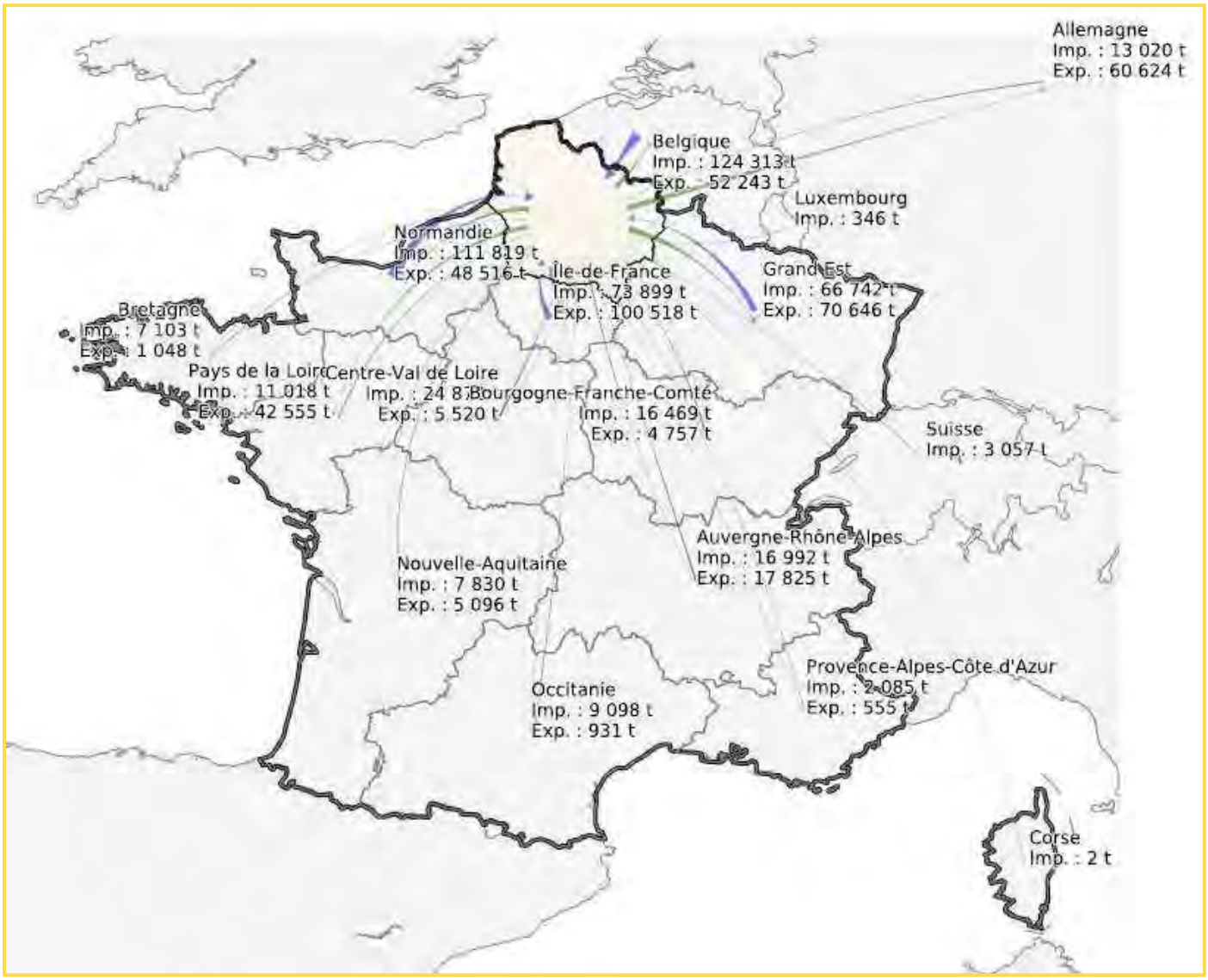
Source : DREAL d'après registre national des émissions polluantes et des déchets

(Table « déchets traités », sauf déchets exportés à l'international : table « déchets produits »)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

5.2 Les flux interrégionaux et internationaux de déchets dangereux

Figure 69 : Flux de déchets dangereux en France en 2015 en tonnes, déchets en provenance ou à destination de la région Hauts-de-France



Source : DREAL d'après registre national des émissions polluantes et des déchets

(Table « déchets traités », sauf déchets exportés à l'international : table « déchets produits »).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Figure 70 : Flux de déchets dangereux en Europe en 2015 en tonnes,
déchets en provenance ou à destination des Hauts-de-France



Source : DREAL d'après registre national des émissions polluantes et des déchets
(Table « déchets traités », sauf déchets exportés à l'international : table « déchets produits »).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe 6 – Déchets produits en situation exceptionnelle

Synthèse des quatre plans départementaux traitant la question des déchets issus de situations exceptionnelles :

➔ **Pour l'Aisne :**

Il est à noter que :

- 138 communes sont sur la liste des Plans de Prévention des Risques – Inondations
- 204 communes sont sur la liste des Plans de Prévention des Risques – Inondations et Coulées de Boues,
- 27 communes sont sur la liste des Plans de Prévention des Risques – Inondations et Inondations et Coulées de Boues,
- 3 communes sont sur la liste des Plans de Prévention des Risques – Inondations et Coulées de Boues et Mouvements de Terrains
- 2 communes sont sur la liste des Plans de Prévention des Risques – Risque de mouvements de Terrains

De plus, d'autres communes sont concernées par un risque autre qu'inondations :

- 11 communes : rupture de digues,
- 92 communes : sismicité faible,
- 1 commune rupture de digues et sismicité faible.

➔ **Pour le Pas de Calais :**

Plusieurs risques sont identifiés :

- risques d'inondation (vallées de l'Aa, de la Lys, de la Lawe et de la Canche)
- mouvements de terrains occasionnés principalement par des affaissements de cavités naturelles ou artificielles (mines, carrières,…)
- des risques technologiques avec 16 entreprises classées SEVESO et 3 entreprises disposant de dépôts liquides inflammables de capacité supérieure à 10 000 m².
- La quasi-totalité des communes du département est concernée par des risques naturels notamment inondations.

➔ **Pour la Somme** :

Deux principales conséquences sont à prendre en compte :

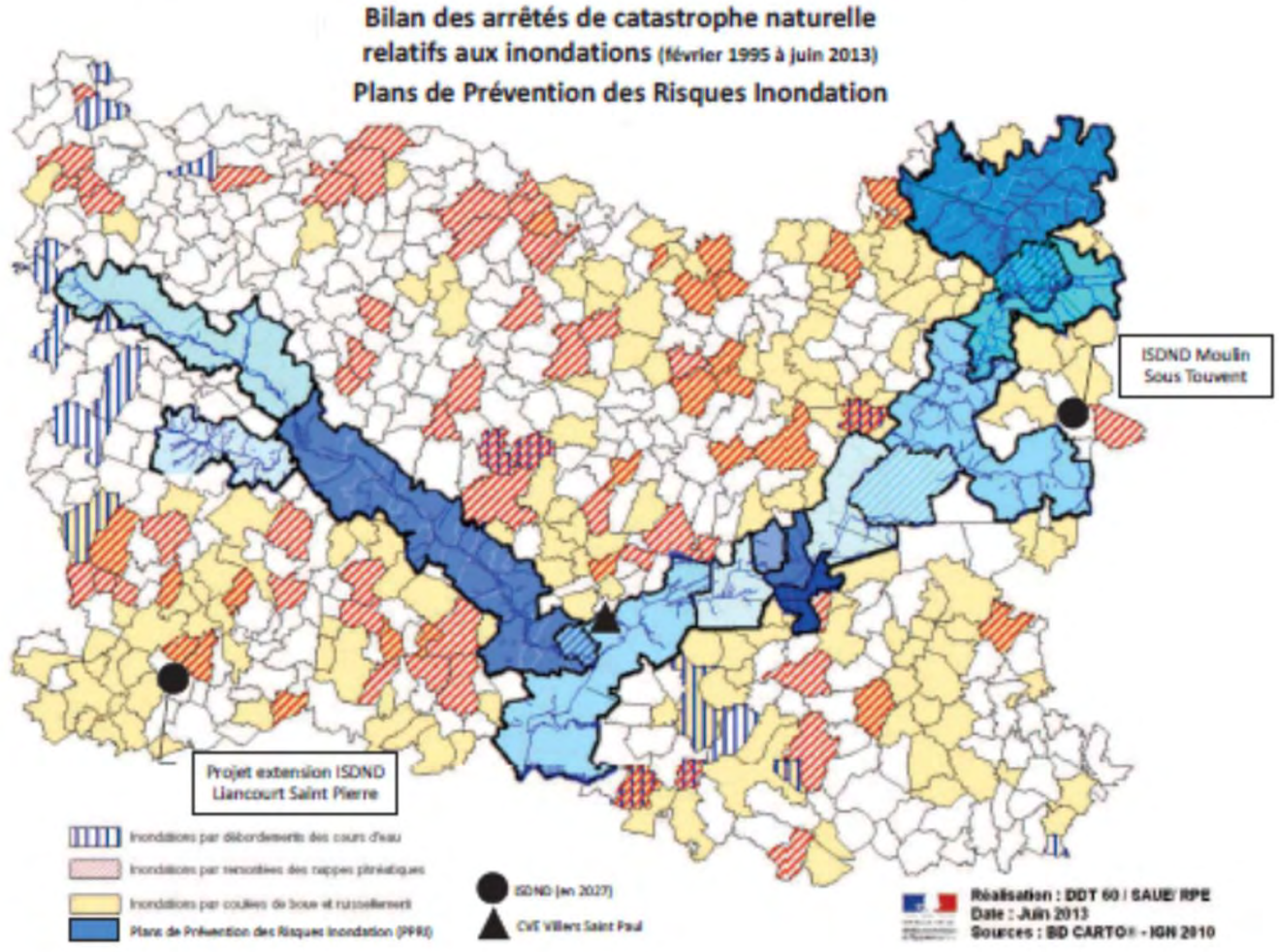
- une indisponibilité des services de collecte ou de traitement (indisponibilité du personnel de collecte, restrictions d'accès aux sites, atteinte à l'intégrité physique des installations...),
- un surcroît de volume de déchets à prendre en compte, ainsi qu'éventuellement une modification de la nature de ces déchets.
- Identification des risques rencontrés :
- le risque d'inondation, (3 bassins versant concernés : Somme, Authie et Bresle),
- le risque de submersions marines,
- le risque de mouvement de terrain (46 communes répertoriées dans l'est du département),
- les phénomènes climatiques type vents violents,
- le risque industriel avec la présence de nombreux établissements SEVESO,
- le risque de transport de matières dangereuses.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➔ **Pour l'Oise :**

La situation exceptionnelle la plus probable dans l'Oise est le risque inondation, du fait de la présence de nombreux cours d'eau. La carte ci-dessous présente le risque inondation à travers le bilan des arrêtés de catastrophe naturelle relatifs aux inondations et les Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI).

Une grande partie du département est située dans une zone à risque « inondation », cependant les 2 ISDND en place à l'horizon 2027 et la troisième installation à construire dans le quart sud-est du département pourront se situer dans des zones à moindre risque. Le centre de valorisation de Villers Saint Paul est quant à lui situé à dans un zone à risque plus élevé mais où un plan de prévention est en place, des mesures de prévention et de gestion existent.



Ces installations peuvent également faire face aux autres situations exceptionnelles (pandémie, catastrophes naturelles).

Plan d'actions

Le CEPRI (Centre de Prévention des Risques d'inondation) a publié un guide de sensibilisation pour les collectivités territoriales face aux déchets des inondations. Le CEPRI a également publié une méthode d'évaluation et de caractérisation des déchets post inondation.

Le CEREMA a publié un guide de « Prévention et de gestion des déchets issus de catastrophes naturelles » de juin 2014 établi par le CEREMA et la Direction générale de la prévention des risques ; pour les collectivités et EPCI

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Un plan national de prévention et de lutte *« Pandémie Grippale »* a été élaboré en 2011. Ce plan propose des fiches mesures par thématiques. Ainsi, une fiche concerne la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés (DMA). Cette fiche prévoit un ordre de priorité concernant la collecte des déchets :

- Les déchets d'activités issus des établissements dont le fonctionnement doit être maintenu de façon prioritaire : établissements de soins, maisons de retraite,...
- La fraction résiduelle des DMA comportant une part de déchets fermentescibles,
- Les autres déchets produits par les ménages et les activités non prioritaires, notamment les déchets d'emballages.

D'autre part, la fiche préconise une adaptabilité de la collecte au regard du taux d'absentéisme du personnel (si supérieur à 40%).

Ainsi les gradations suivantes sont prévues pour la collecte :

- La fréquence de collecte des déchets ménagers pourrait être diminuée,
- La collecte des déchets en porte à porte pourrait localement être remplacée par une collecte sur des points d'apport volontaire de proximité,
- La collecte sélective des emballages pourrait être supprimée.

- Pour le traitement :
  - Le compostage des ordures ménagères résiduelles pourrait être suspendu,
  - Le tri de la collecte sélective pourrait être suspendu,
  - Les déchets ménagers qui ne pourraient être incinérés à cause d'une diminution de l'activité des incinérateurs et d'une priorité accordée aux déchets infectieux pourraient être dirigés vers des installations de stockage,
  - En cas d'absentéisme majeur, il pourrait être procédé à un entreposage transitoire des déchets sur des sites appropriés, avant leur évacuation vers des installations de traitement lorsque l'intensité de l'épisode pandémique aura suffisamment décru.

- Situation de crises locales :
  - Dans le cas des restrictions de secteurs de collecte, plusieurs solutions provisoires peuvent être envisagées, comme le déplacement des bacs ou la création de points de regroupement provisoires. Le plus souvent, le maître d'ouvrage procède à l'arrêt des collectes sur ces secteurs, puis met à disposition des bennes d'encombrants dans les communes concernées pour évacuer les déchets liés à cet épisode.
  - Dans le cas de restrictions d'accès à une installation de traitement, un délestage vers un exutoire disponible est généralement organisé.

- En cas de pandémie,
  - Le plan demande la mise en place de plan de continuité d'activités, de manière à anticiper les situations de pandémies.
  - Si arrêt total ou partiel de la collecte des DMA, le plan préconise de réduire au minimum ces suspensions et de privilégier le report de la collecte plutôt que la suppression.
  - Une priorité est à faire concernant les flux : les ordures ménagères puis les collectes sélectives puis le verre.
  - Au moins une collecte d'Ordures ménagères résiduelles toutes les deux semaines et une collecte sélective par mois.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Cas de gestion de grandes quantités de déchets

Les catastrophes naturelles, et particulièrement les inondations produisent de grandes quantités de déchets à prendre en charge par le territoire.

Concernant l'organisation de la collecte, les réflexions nationales proposent le phasage suivant :

- Phase zéro (immédiate) : la priorité est aux secours : évacuation de la zone, recherche et sauvetage des personnes : mise à l'abri du bétail, etc. Il n'est pas question de déchets à ce stade.
- Phase 1 (court terme) : il doit y avoir évacuation très rapide des débris constituant des obstacles pour la circulation des secours (routes, avenues prioritaires). A ce stade, quasiment aucun tri (par exemple pour le recyclage) ne peut être fait avec mise en stock « tampon » sur un lieu adéquat.
- Phase 2 (moyen terme) : il est impératif que l'enlèvement des déchets soit mené en prenant en compte leur nature et les opportunités de traitement spécifique, voire de recyclage. La collecte sera donc souvent menée sous forme sélective. Sont, par exemple, à séparer (outre les produits dangereux) les végétaux, pour broyage etcompostage, ou les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE).

Il est donc nécessaire de prévoir dans les zones d'entreposage provisoire, plusieurs parties : une pour les déchets en mélange et une pour les déchets triés.
Les phases 1 et 2 nécessitent la démultiplication des moyens de collecte : les moyens à la disposition des gestionnaires de déchets « habituels » ne sont pas forcément adaptés à la collecte des déchets produits par les inondations, à la fois pour leur nature et pour leur quantité. Les camions-benne à ordures ménagères ne sont par exemple pas conçues pour collecter des meubles, des véhicules hors d'usage (VHU) ou des DEEE. Il faudra donc de nouveaux équipements en grande quantité (bennes, bacs étanches, camions plateau avec grue, tracteurs,…) et la main d'œuvre qualifiée pour les faire fonctionner dont les responsables de la gestion des déchets ne sont pas forcément équipés. Il est recommandé que les collectivités recensent les équipements qui pourront être mobilisés pour se procurer ces éléments essentiels à la gestion des déchets produits par les inondations, notamment au travers des Plans Communaux de Sauvegarde.

Outre ces aspects, le projet de Plan préconise également :

- De mobiliser les éco-organismes pour la reprise des déchets (cette obligation de reprise est intégrée dans les cahiers des charges des éco-organismes au fur et à mesure de leurs révisions : les filières REP Ameublement et DEEE sont notamment concernées ;
- De former les ambassadeurs aux situations de crise, pour permettre la mise en application rapide des consignes de tri spécifiques aux déchets issus de situations exceptionnelles ;
- D'encourager les entreprises à contribuer à la réduction de ces déchets en mettant en œuvre des démarches de réduction de vulnérabilité de leurs sites (en s'appuyant par exemple sur les Plans Communaux de Sauvegarde).

Si une catastrophe naturelle bloque l'accès à une installation, les déchets seront déviés vers un autre site : d'une manière générale, les sites de transfert, de tri, d'enfouissement et de compostage sont répartis sur l'ensemble de la région, ce qui permettra un maintien du service le cas échéant.

Les zones d'entreposage provisoire

Pour répondre au besoin d'exutoire du déblaiement des déchets générés par une catastrophe naturelle, une solution serait de les entreposer sur des zones tampons. Ces sites susceptibles d'être mobilisés à titre d'entreposage provisoire entrent dans le cadre de la nouvelle rubrique 2719 de la nomenclature ICPE. Sont soumis à déclaration, les dépôts prévoyant de dépasser plus de 100 m3. L'annexe V de l'arrêté du 30 juillet 2012 relatif aux installations classées soumises à déclaration pour la rubrique n°2719, liste les éléments à respecter pour ces sites.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Par ailleurs, pour garantir leur efficacité ainsi que limiter les nuisances qu'elles peuvent occasionner, les zones d'entreposage doivent répondre à différents critères :

- Proximité géographique par rapport au sinistre,
- Situation hors zone inondable, hors terres agricoles et zones exempts de servitude,
- Site suffisamment éloigné des habitants, des ressources en eau (captages, rivières), des zones naturelles protégées et sensibles,
- Accessibilité du site,
- Site plat.

Si possible, le site doit être clôturé pour empêcher l'accès de tiers.

Les sites d'entreposage intermédiaire sont de deux niveaux. Ils sont à distinguer « des aires de dépose des déchets, réalisées spontanément par les populations sinistrées ou les amas de déchets créées lors du déblaiement des routes ». Ceux-ci ne sont pas considérés comme des installations d'entreposage temporaire, selon l'arrêté du 30 juillet 2012. Ainsi, l'arrêté stipule que « on entend par installations d'entreposage intermédiaire de déchets issus de catastrophes naturelles :

- Les sites d'entreposage intermédiaire de niveau 1 implantés en dehors des zones sinistrées recevant des déchets provenant des aires de dépose et du déblaiement des routes,
- Les sites d'entreposage intermédiaire de niveau 2 recevant des déchets provenant des sites d'entreposage intermédiaire de niveau 1 ou directement des aires de dépose et du déblaiement des routes en vue de leur transfert vers un centre de traitement ».

Le plan préconise que chaque commune présentant un risque identifie sur son territoire des sites « tampons » qui pourront servir de sites d'entreposage intermédiaire de niveau 1. Ceux-ci doivent respecter les critères ci-dessus. Chaque commune présentant un risque doit identifier au moins un site.
Chaque collectivité ayant la compétence collecte doit identifier sur son territoire des sites « tampons » qui pourront servir de sites d'entreposage intermédiaire de niveau 2. Ceux-ci doivent respecter les critères ci-dessus. Chaque collectivité ayant la compétence collecte doit identifier au moins un site qui pourra servir au stockage temporaire des déchets avant traitement.
Ces sites peuvent être les centres de traitement de déchets selon les disponibilités, les centres de transfert, les déchèteries selon l'espace disponible. Les sites utilisés pour l'entreposage provisoire devront être remis en état.

Tableau 108 : Spécificités générales des situations exceptionnelles

Spécificités de ces déchets	Conséquences	Facteurs aggravants potentiels
Déchets très variés *(ex : encombrants, déchets de déconstruction, déchets verts, déchets dangereux, hydrocarbures, DASRI, DEEE, sols, boues, sable, véhicules, bateaux, citernes, cadavres animaux, fermentescibles…)*	Difficultés de collecte, tri, stockage et gestion. + risque de gestion inappropriée.	Survenue conjointe de plusieurs risques (ex : inondation + séisme + accident nucléaire + saison ou météo défavorable comme à Fukushima), défaillance du réseau électrique ou de l'internet. Impréparation. Retard dans la réponse. Manque de retour d'expérience (REX).
Déchets produits brutalement et massivement	Surcroit de déchets, voire de dangerosité, + risque de réactions inappropriées liées à	Flux très dispersé (par le vent ou une inondation par ex.) Défaillance de service si les routes ou engins de collecte et/ou les installations de stockage ou de traitement sont indisponibles du fait de
Déchets souvent souillés, *(contamination biologique, chimique, radioactive…)…*		

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Déchets souvent mélangés (par ex. dispersés en mer, ou dans toute une vallée par une inondation ; dans ce cas le propriétaire ou producteur du déchet n'est généralement plus identifiable).	l'urgence, dont augmentation de pratiques illégales (ex : brûlage à l'air libre, décharges sauvages, + contamination de zones vulnérables, + prolifération d'espèces indésirables…	l'évènement, ou si le personnel chargé de la collecte et gestion des déchets est indisponible (malade, en quarantaine, absentéisme..). Remarque : Il arrive que certains déchets ne puissent être évacués avant qu'une expertise par l'assureur ait été faite[43].

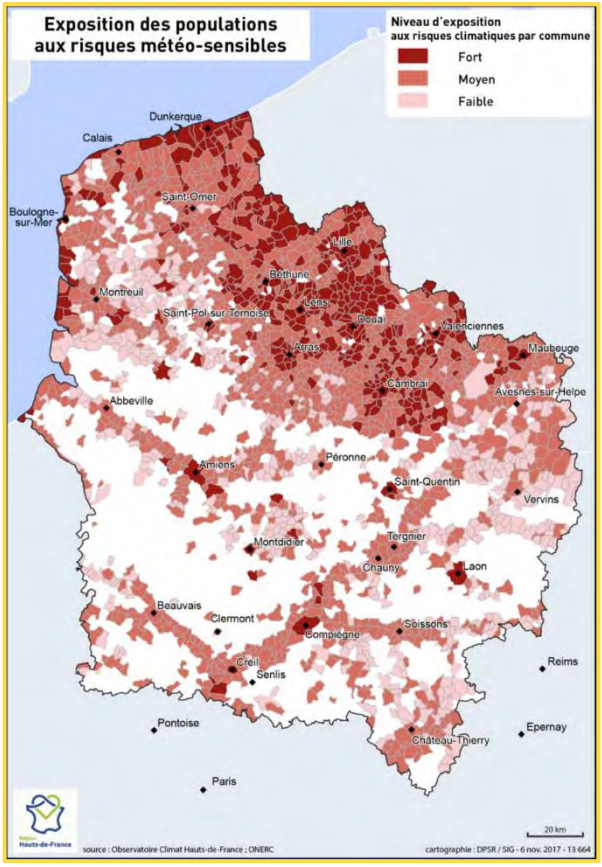
Source : GASPAR de la Direction générale de la prévention des pollutions et des risques. Site : www.georisques.gouv.fr

Spécificités régionales

Déchets liés aux risques naturels

Sept principaux risques prévisibles ont été identifiés pour le territoire régional : les inondations/invasion marine, les mouvements de terrain, les inondations et coulées de boues, les tempêtes, les affaissements de terrains, les pollutions marines accidentelles, le risque minier.

En moyenne les inondations exceptionnelles sont les situations qui produisent le plus de déchets (1,9 millions d'habitants concernés par les inondations continentales). Les risques sismiques et de tsunami sont faibles en Hauts-de-France (longue occurrence) mais s'ils s'expriment, ils pourraient avoir de graves conséquences (Le méga tsunami de Storegga [44], initié il y a environ 8150 ans par un effondrement du bord ouest de la Norvège, a provoqué une vague haute de 30 mètres quand elle aatteint le nord de l'Ecosse).



Déchets liés au risque technologique

En raison de la forte densité d'usine Seveso et à risques sur une vaste partie du territoire[45], et en raison des risque liés au trafic maritime et routiers, la région est supposée être historiquement bien préparée à une crise d'origine technologique. Ces plans doivent néanmoins être périodiquement mis à jour et testés.

[43] L'assurance n'est activée pour les frais de démolition et de déblais que s'ils sont prévus par le contrat et si un arrêté interministériel paru au Journal officiel constate l'état de catastrophe naturelle.

[4444] Bernard Weninger, Rick Schulting, Marcel Bradtmöller, Lee Clare, Mark Collard, Kevan Edinborough, Johanna Hilpert, Olaf Jöris, Marcel Niekus, Eelco J. Rohling, Bernd Wagner, The catastrophic final flooding of Doggerland by the Storegga Slide tsunami, UDK 550.344.4 (261.26)"633 : Documenta Praehistorica XXXV (2008), PDF, 24 pages ; voir reconstitution des zones à l'époque et des zones touchée et de l'onde cartographiée page 15/24.

[45] Voir iREP (Répertoire du Registre français des émissions polluantes sur Internet) http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/irep-registre-des-emissions-polluantes et base des installations classées www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Déchets liés au risque pandémique ; ils relèvent de la déclinaison régionale du plan national « Grippe aviaire » (pandémie type qui survient en moyenne tous les 25-30 ans et demandant une préparation au fonctionnement en mode dégradé intégrant une gestion adaptée des déchets à risques sanitaires).

La région est concernée car elle est dotée de nombreux élevages et axes de transport, et est placée sur un axe migratoire majeur pour les oiseaux.

L'état des lieux doit contenir, le cas échéant, les enseignements tirés des situations de crise, notamment en cas de pandémie ou de catastrophe naturelle, où l'organisation normale de la collecte ou du traitement des déchets a été affectée (article R 514-14 du code de l'environnement).

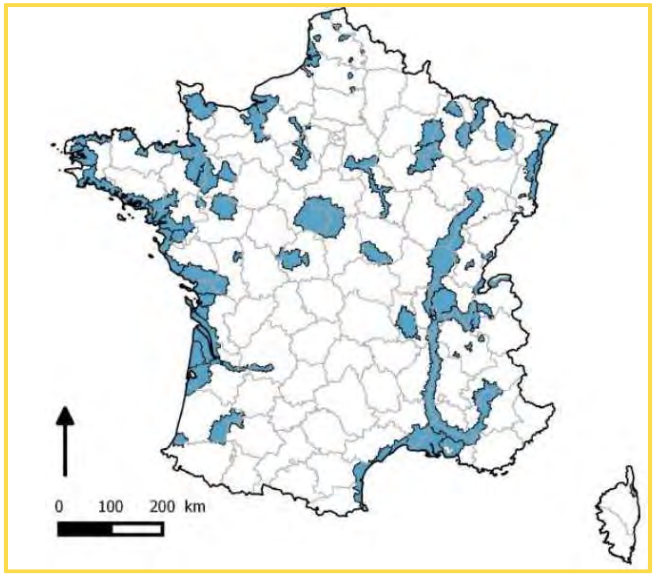
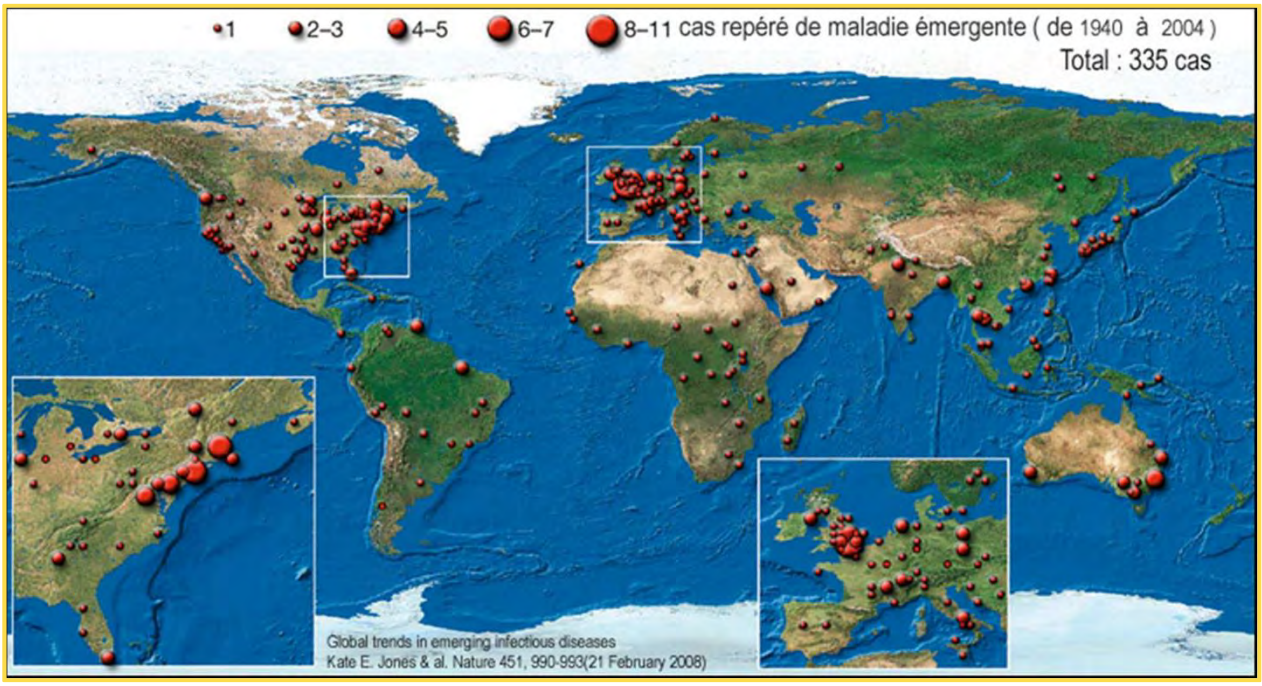


Figure 71 : Carte des zones de risque pour la grippe aviaire (maladie zoonotique)

Les ports, aéroports, axes routiers et ferroviaires et les canaux sont connus des épidémiologistes comme principales portes d'entrée d'épidémies et d'espèces invasives (notamment véhiculées par les ballasts de navires/péniches). En 2018, plus de 80% du fret circulant dans le monde passe par des ports. Le Nord et le Pas-de-Calais sont les zones les plus riches de France en canaux et le rail y est aussi très présent. Les ports, les ferrys et le tunnel sous la manche méritent une vigilance particulière en cas de suspicion de pandémie ou d'épidémie avérée.



Cette carte (lieux d'émergence d'épidémies/pandémies depuis 1940) montre que c'est en Europe de l'Ouest que le plus grand nombre de maladies émergentes dans le monde ont été déclarées, souvent au Royaume-Uni, Benelux, France et Europe du Centre-ouest. Les Hauts-de-France sont situés entre les aéroports de Londres, Bruxelles et Paris, dans une zone nord-ouest-européenne de très forte déclaration d'émergences de maladies nouvelles, ou nouvellement nosocomiales. Et dans une économie basée sur la vitesse et la compétitivité, les principes de la quarantaine et de l'inspection du fret sont de moins en moins acceptés.

Les projets « Seine-Nord Europe » et du « Grand Paris » renforcent le risque épidémiologique et lié aux transports.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe 7 – Liste des réunions de concertation

CCES

- Le 15-05-17
- Le 02-10-17
- Le 18-12-17
- Le 19-03-18
- Le 28-05-18
- Le 15-10-18

Réunions EPCI :

- Le 10-07-17
- Le 09-04-18

Ateliers techniques

- DMA : les 07-07-17 et 13-11-17
- DAE : le 10-11-17
- Biodéchets : les 07-07-17 et 13-11-17
- BTP : les 17-06-17, 10-11-17 et 14-11-17
- DD : les 03-07-17, 10-11-17 et 14-11-17
- Economie circulaire : les 13-09-17 ; 09, 13 et 14-11-17

Réunions thématiques

- ISDND : les 05-12-17 ; 19-01-18 ; 14-02-18 ; 29-03-18 ; 04-06-18
- CVE : les 19-02-18 et 26-02-18
- BTP-Grands travaux : le 06-06-18

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Annexe 8 – Liste des indicateurs de suivi

Les indicateurs du PRPGD, présentés ci-après, sont classés en trois catégories distinctes :

- Des indicateurs globaux qui permettent de suivre l'évolution de la gestion des déchets au regard des principaux objectifs réglementaires majeurs
- Des indicateurs de suivi du PRPGD repris dans les fiches de planification

Ces deux catégories correspondent dans les connaissances actuelles à des données fiables, mesurables et facilement accessibles.

- D'autres indicateurs construits dans la cadre du futur observatoire des déchets et des ressources
-

INDICATEURS GLOBAUX PERMETTANT DE SUIVRE LA CONTRIBUTIION REGIONALE AUX OBJECTIFS NATIONAUX PREVUS PAR LES LOIs TECV et AGEC

Objectif	Indicateur	Source de données	justification	valeur de référence	Périodicité
Prévention des déchets (ménagers et activités économiques)	tonnages des déchets ménagers et assimilés produits et collectés (t/an)	Sinoe collectivités en matière de collecte	réglementaire loi AGEC	3,6 Mt	annuelle
	tonnages des déchets produits par les activités économiques (hors BTP et tertiaires) en t/an * tonnages des déchets produits par les activités BTP en t/an	gerep federations professionnelles	réglementaire loi AGEC	3,08 Mt (hors coproduits et boues) 20 Mt (BTP)	annuelle
Réduction des capacités d'élimination des déchets non dangereux	tonnages DNDNI admis en ISDND (t) et capacités annuelles autorisées (t/an)	gerep exploitants de sites	Règlementaire loi TECV	2 Mt de déchets admis 3,034 Mt de capacités	annuelle
	Tonnages DMA (tous flux confondus) admis en ISDND (t)	sinoe	Règlementaire loi AGEC	1 Mt	
	tonnages traités dans les CVE dont les performances énergétiques sont inférieures au R1 (t/an)	gerep exploitants de sites	Règlementaire loi TECV	202 209 t	
	tonnages DNDNI orientés vers la valorisation énergétique (UVE + CSR + autres filières innovantes) en t/an	gerep sinoe exploitants des sites	Règlementaire loi AGEC	2, 376 Mt	
Accroissement de la valorisation matière et organique des déchets	Quantités de DNDNI valorisés sous forme matière dont organique : Quantités totale de DNDNI produits (DMA et DAE) – (quantités de déchets éliminés+ quantités de déchets valorisés énergétiquement) Quantités de DMAndni valorisés matière ou organique en t/an	gerep exploitants de sites et collectivités sinoe	Réglementaire loi TECV et AGEC	3,870 Mt 1,881 Mt	annuelle

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Valorisation des déchets du BTP	Quantités des déchets produits dans le cadredes grands travaux et importés pour le traitement dans les Hauts de France (t/an) Quantités de déchets stockés et valorisés des grands travaux (t/an)	SGP, SCSNE, VNF porteurs de projets (SGP, SCSNE, RFF…) région Hauts-de-France	Planification Planification	non determiné nd	trimestrielle trimestrielle

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

*des travaux sont en cours pour étendre cette donnée aux déchets produits par les secteurs BTP et tertiaires. Selon les résultats de ces réflexions, le périmètre de l'indicateur pourrait être élargi pour couvrir les déchets produits par la totalité des activités économiques

INDICATEURS DE SUIVI DES FICHES DE PLANIFICATION

Prévention

Orientation	Indicateur de suivi	Indicateur calculé	justification	valeur de référence		Source de données
Renforcer l'exemplarité des acteurs publics en matière de prévention et tri	Population régionale couverte par la tarification incitative	**%** de la population régionale couverte par la TI	Réglementaire lois TECV et AGEC	3,5 %	annuelle	Sinoe Epci de collecte
Contribuer à la transformation des modes de consommation des citoyens et acteurs économiques assimilés	Quantités de DMA collectés	Variation	Planification	nd	annuelle	Sinoe Collectivités
	Nombre de collectivités territoriales et leurs groupements couverts par un PLPDMA	% de la population régionale couverte par un programme de prévention	Planification	24 territoires 47 % de la population	annuelle	Sinoe Collectivités
Contribuer à la transformation des modes de production et de consommation des acteurs économiques-hors biodéchets et BTP	Production de DAE sans coproduits , ni boues	Variation	Planification	nd	annuelle	gerep et fédérations professionnelles
Contribuer à l'évolution des modes de production et de consommation du BTP	Tonnages des déchets issus des grands chantiers du BTP (DND, DI…)	Taux de valorisation	Planification	nd	trimestrielle	porteurs de projets et fédérations
	Tonnages des déchets hors grands chantiers du BTP	Taux de valorisation	Planification	nd	annuelle	Cerc, gerep, observatoire
	Tonnages des sédiments produits à l'échelle régionale	Variation	Planification	nd	trimestrielle	dreal, collectivités compétentes

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Collecte et tri

Orientation	Indicateur de suivi	Indicateur calculé	justification	valeur de référence	périodicité	Source de données
Améliorer la collecte et le tri des déchets ménagers et assimilés	Nombre de centres de tri	Variation	planification	26	trimestrielle	gerep
Augmenter la collecte des biodéchets	Quantités de biodéchets collectés par le service public (y compris déchèteries)	Variation	réglementation loi TECV	nd	annuelle	sinoe, collectivités
	Nombre de collectivités ayant mis en place le tri à la source des biodéchets	% de la population régionale couverte	planification	nd	annuelle	sinoe collectivités
Améliorer la collecte et le tri des déchets d'activités économiques et du BTP	Nombre de centre de tri des DAE	Variation	planification	nd	annuelle	dreal fédérations
Améliorer la collecte et le traitement des déchets dangereux, des déchets d'équipement électriques et électroniques et des véhicules hors d'usage	Taux de collecte des DEEE, des DASRI et VHU	Variation	planification	nd	annuelle	eco organismes
	Nombre de déchèteries accueillant des déchets amiantés	Variation	planification	91	annuelle	sinoe
Développer la valorisation Matière et organique	Tonnages des DMA et DAEnon dangereux non inertes orientés vers la valorisation matière et organique	Variation	planification	nd	annuelle	gerep fédérations

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Valorisation énergétique

Orientation	Indicateur de suivi	Indicateur calculé	justification	valeur de référence	Périodicité	Source de données
Développer la valorisation énergétique des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière	Tonnage de déchets traités par Méthanisation Tonnage de déchets orientés vers le CSR Tonnage de déchets orientés vers d'autres filières innovantes de valorisation énergétique (hors CVE, CSR, méthanisation)	Variation	planification	nd	annuelle	Sineo
Renforcer les performances des centres de valorisation énergétique et rationaliser les investissements	Tonnage de DNDNI valorisés énergétiquement	Variation	planification	1 023 187	annuelle	gerep
	Capacités autorisées, vide de four et indicateur R1	Variation	planification et loi TECV	1 288 110	annuelle	sinoe et gerep

Elimination

Orientation	Indicateur de suivi	Indicateur calculé	justification	valeur de référence	Périodicité	Source de données
Adapter les installations de stockage des déchets non dangereux à la réduction des gisements	Quantités annuelles de DNDNI entrantes	Variation	réglementaire loi TECV	2 001 014	annuelle	gerep et sinoe
	Capacités totales autorisées	Variation	règlementaire loi TECV	3 034 500	annuelle	gerep et sinoe
Limiter la part des déchets inertes destinés aux	Tonnage et volume des déchets inertes stockés en ISDI	Variation	planification et loi TECV	nd	annuelle	gerep et exploitants

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Installations de Stockage de Déchets Inertes en fonction des besoins et en limiter les impacts	Capacité totale des ISDI	Variation	planification	3 078 966 t	annuelle	gerep et dreal

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Autres

Orientation	Indicateur de suivi	Indicateur calculé	justification	valeur de référence	périodicité	source de données
Développer le recours aux modes de transport durable	Nombre de tonnes transportées par voie fluviale et ferrée	Variation	planification	nd	annuelle	VNF,SNCF fret
Gérer les déchets issus de situations exceptionnelles	Nombre d'exercice de sécurité civile ou industrielle portant sur les déchets de crise, ou incluant un volet déchet, testant les dispositifs prévus pour l'évacuation	Variation	planification	nd	annuelle	services de l'état

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

INDICATEURS A CONSTRUIRE DANS LE CADRE DE L'OBSERVATOIRE REGIONAL MATIERE/DECHET

Objectif du suivi	Indicateur de suivi	Indicateur calculé
valorisation des déchets du BTP	Tonnages des déchets réceptionnés sur les installations des déchets du BTP	Taux de valorisation des déchets issus des chantiers du BTP
valorisation matière et organique des DAE pour le secteur tertiaire	Tonnages des déchets orientés vers les filières de valorisation matière et organique	Taux de valorisation matière et organique des DND
valorisation des DAE et BTP	Nombre de déchèteries professionnelles	Variation
valorisation matière des déchets DND	Tonnages entrants et sortants des matériaux et refus sur les centres de tri Nombre d'installations permettant un sur-tri ainsi que les tonnages entrants Tonnages entrants sur les centres de tri DAE	Evolution des tonnages des collectes séparées Evolution du nombre d'installations et des tonnages réceptionnés Evolution du tonnage
Stockage des terres polluées	Tonnages de terres polluées réceptionnées en ISDND et ISDI	Evolution du tonnage
Collecte et valorisation des sous-produits de l'assainissement	Tonnages de matières de vidange dépotées et épandues	Evolution du tonnage
	Nombre de dispositifs de lavage de sables	Evolution du nombre
Valorisation énergétique des déchets	Nombres d'installations de méthanisation acceptant des biodéchets	Evolution du nombre d'installations
	Quantités de bois B valorisées sous forme énergétique	Evolution des tonnages
Elimination en ISDND et valorisation en CVE des DAE	Quantités de DAE réceptionnées en ISDND et en CVE pour chaque installation	Evolution des tonnages
Développement des transports fluvial et ferré	Nombre d'opérations privées ou publiques faisant appel au réseau fluvial ou ferroviaire de manière ponctuelle ou pérenne	Evolution des opérations
Collecte des déchets marins et subaquatiques	Nombres d'opérations de nettoyages de plages et de berges	Evolution du nombre d'opérations
Gestion des déchets issus de situations exceptionnelles	Nombre et répartition d'installations (collecte et traitement) utilisables en situation exceptionnelle et capacités associées	Evolution du nombre d'installations et des capacités

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Annexe 9 – Table des règles de planification et des recommandations pouvant être prises en considération dans le cadre de la définition des marchés publics

Orientation 1 - Renforcer l'exemplarité des acteurs publics en matière de prévention et tri

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Gérer en proximité les biodéchets
- Réduire l'impact de la commande publique en introduisant une clause sur la durabilité,
- Rédiger des marchés de restauration collective permettant de réduire le gaspillage alimentaire ;
- Intégrer des variantes notamment pour les matériaux recyclés et les coproduits industriels.

Orientation 3 - Contribuer à la transformation des modes de production et de consommation des acteurs économiques – hors biodéchets et BTP

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Développer l'éco-conception des emballages et la suppression des sur-emballages.
- Promouvoir l'usage de matériaux recyclés dans les procédés de production

Orientation 5 - Contribuer à l'évolution des modes de production et de consommation du BTP

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Choisir des matériaux standardisés, adaptables, repositionnables, démontables et réutilisables ;
- Promouvoir dans les marchés des technologies se concentrant sur des produits durables et recyclables.
- Développer la réutilisation des emballages avec les fournisseurs (consigne de palettes, optimisation du rangement…).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Orientation 6 - Améliorer la collecte et le tri des déchets ménagers et assimilés

➢ ***Règle de planification***

- Adapter le parc de centres de tri à l'extension des consignes de tri pour l'ensemble des déchets d'emballages ménagers d'ici à 2022, dans le cadre de démarches territoriales concertées, intégrant une étude, à l'échelle géographique qui paraîtra la mieux adaptée, de l'évolution de la fonction tri des emballages et papiers/journaux des DMA, en vue notamment de définir, dans le cadre d'une réflexion multi filières déchets :
  - la bonne zone de collaboration entre collectivités ;
  - le service public souhaité à cette échelle, dont le niveau de tri souhaité ;
  - le cadre juridique et financier de cette collaboration ;
  - les modalités d'optimisation des transports, en vue d'une réduction de l'impact CO_2 de la gestion des déchets ;
  - l'identification des sites dont l'activité de tri pourrait s'arrêter et les modalités de reconversion de ces sites, en préservant le foncier et les emplois existants ;
  - l'adaptabilité de l'installation dans le temps.

Les demandes de création, adaptation et fermeture d'installation seront examinées au regard de cette règle.

- Les capacités des centres de tri agréés par ECO TLC en région Hauts de France sont suffisantes dans la mesure où les quantités triées représentent le double des quantités collectées en région Hauts-de-France.

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Organisation de la collecte des emballages et papiers graphiques :
  - Collecte multi matériaux
    - emballages ménagers et papier graphiques dans un même contenant (point d'apport volontaire ou contenant attribué à un usager ou groupe d'usagers) couleurs préconisée le jaune,
  - Collecte séparée
    - emballages ménagers dans un premier contenant (point d'apport volontaire ou contenant attribué à un usager ou groupe d'usagers) ; couleur préconisée le jaune
    - papiers graphique et cartons dans un second contenant ; couleur préconisée le bleu.
  - Collecte du verre en apport volontaire ou séparé, par un dispositif spécifique en porte à porte.

Orientation 7 - Augmenter la collecte et la valorisation des biodéchets

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Mettre en place les systèmes les mieux adaptés aux typologies d'habitats en favorisant le compostage individuel quand cela est possible ou collectif pour des quartiers ou des ensembles résidentiels ou en contenant auprès de chaque usagers ou groupes d'usagers selon le code couleur marron

Orientation 8 - Améliorer la collecte et le tri des déchets d'activités économiques et du BTP

➢ ***Règle de planification***

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Evaluer les besoins d'installations notamment celles de tri, transit et regroupement (temporaires ou définitives) liées à la gestion des déchets du BTP et les traduire dans les avis émis lors de l'élaboration des documents d'urbanisme PLU, PLUi, SCOT.

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Inciter les maîtres d'ouvrages à faire apparaître dans les appels d'offres des prix unitaires dédiés au tri et à l'évacuation des déchets plutôt que des prix forfaitaires.
- Inciter dans les constructions l'utilisation de béton recyclé
- La norme NF EN 206/CN autorise l'utilisation de granulats de béton recyclés dans les bétons avec des valeurs spécifiques à leurs caractéristiques et à la classe d'exposition du béton. Pour les produits préfabriqués en béton, il convient de se référer à la norme spécifique de produit et/ou à la norme NF EN 13369.
- Il n'y a pas par ailleurs de contre-indication à l'utilisation de GBR dans les bétons constitués de ciment bas carbone. Des caractéristiques conventionnelles normalisées requises pour les types de granulats et les sables sont précisées dans la norme NF EN 206/CN, ainsi que les taux maximums de substitution autorisés actuellement dans la construction correspondant à des bétons non armés.

- Les rédacteurs de CCTP sont encouragés à intégrer les dispositions normatives et réglementaires applicables aux granulats de béton recyclé utilisables pour la réalisation du projet.

Orientation 9 - Améliorer la collecte et le traitement des déchets dangereux (incluant les déchets d'activités de soin à risques infectieux et l'amiante), des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et des Véhicules Hors d'Usage (VHU)

➢ ***Règle de planification***

- VHU : le parc actuel des installations de collecte agrées est adapté aux besoins. Les gestionnaires d'installations agrées de collecte de VHU et de broyeurs doivent maintenir un parc d'installations adapté à une logique de gestion de proximité

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Etudier, dès la conception de la déchèterie, une configuration permettant d'installer des bennes pour les petits appareils en mélange ou des unités froid ou hors froid.
- Favoriser la mise en place de zones de stockage adaptées aux DD et aux DEEE, permettant l'optimisation des ramassages.
- Promouvoir/faciliter auprès des maîtres d'ouvrages publics le déploiement d'infrastructures publiques de collecte (points d'apport multi flux) en milieu urbain très dense.

Orientation 10 - Développer la valorisation matière

➢ ***Règle de planification***

- Afin d'accroître à son maximum la valorisation des matières en amont de l'incinération ou du stockage, et dans le respect de la hiérarchie de gestion des déchets, des unités de sur-tri mécaniques pourraient être développées sous réserve :
  - De la mise en œuvre de toutes les opérations de tris sélectifs en amont des emballages, des papiers-carton, des biodéchets et des déchets dangereux,

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- D'une valorisation et d'un traitement à proximité des produits issus de ces unités,
- Que les exutoires définis soient pérennes et justifiés et qu'ils fassent l'objet de contractualisation

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Etudier les possibilités de réemploi des excédents de déblais le plus en amont possible.
- Renforcer et améliorer le tri des DND, DI, DD et emballages des chantiers du BTP permettant de limiter la production des déchets ultimes et favoriser la valorisation matière.
- Encadrer l'utilisation des déchets inertes dans les exhaussements de sols.

Orientation 11 - Développer la valorisation énergétique des déchets ne pouvant faire l'objet d'une valorisation matière

➢ ***Règle de planification***

- En lien avec l'objectif Climat d'atteindre une puissance de 9 TWH issue de la méthanisation en 2031, créer environ 150 d'unités de méthanisation « agricole », ouvertes à une approche multiflux et inciter à l'émergence d'une dizaine d'unités de méthanisation traitant les biodéchets des collectivités et leurs boues d'assainissement, également ouvertes à une approche multi flux.
- Afin de limiter les quantités de déchets ultimes à stocker, soutenir l'émergence d'une filière de Combustibles Solides de Récupération (CSR) dans le respect de la hiérarchie des modes de gestion des déchets et aux conditions suivantes :

- Une phase d'expérimentation d'installations réversibles, dimensionnées au regard d'un besoin local (chauffage urbain ou industriel) et adaptables à différents gisements ;
- La définition de prescriptions techniques minimales visant à homogénéiser et à sécuriser la composition des CSR, compte tenu de la réglementation et des attentes des utilisateurs.

Orientation 12 - Renforcer les performances des centres de valorisation énergétique et rationaliser les investissements

➢ ***Règle de planification***

- En 2020, atteindre le seuil R1 de performance énergétique pour toutes les installations d'incinération existantes. A défaut, les installations d'incinération n'atteignant pas le seuil R1 seront considérées comme un mode d'élimination et devront faire application des limitations prévues à l'article R.541-17-II du Code de l'environnement.
- Les prospectives identifient un déficit de capacité à combler à hauteur de 480 kt à minimum en 2025 à condition de respecter la hiérarchie des modes de traitement et de détourner des flux destinés initialement au stockage en ISDND (notamment des DAE en mélange) et des refus de tri.
- Aucun besoin de création d'unité de maturation des mâchefers

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Conditions de mise en œuvre de l'article R.541-17-II du Code de l'environnement en cas de non atteinte du seuil R1 en 2020 : la diminution des capacités de l'installation d'incinération concernée (25% en 2020 et 50% en 2025 par rapport aux quantités admises en 2010) sera appliquée dans le cadre :

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- d'une demande d'extension de capacités
- ou d'une demande de modifications substantielles de la nature des déchets admis

- Pour tout projet de modernisation des installations de valorisation énergétique, tenir compte de l'évolution des nouvelles normes européennes à l'horizon 2022- 2024

Orientation 13 - Adapter les installations de stockage des déchets non dangereux à la réduction des gisements

➢ ***Règle de planification***

- Les capacités annuelles de stockage déjà autorisées jusqu'en 2031 en Hauts-de-France excédant les limites fixées à l'article R 541-17-I du Code de l'Environnement (1,74 millions de tonnes en 2020 et 1,24 millions de tonnes en 2025), il n'apparait pas nécessaire de créer de nouvelles installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) ni d'accroitre, à l'échelle régionale, la capacité annuelle globale des installations existantes, mais au contraire de rechercher sur la durée du plan une réduction de celles-ci (voir annexe 3- figure 43).

- L'extension des capacités annuelles d'une ou plusieurs ISDND peut être autorisée de manière temporaire afin de gérer les déchets générés par des situations exceptionnelles telles que visés par l'orientation n°17.

- Au regard des besoins identifiés en termes d'évolution du gisement, et dans le respect des règles relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et des objectifs de la loi TECV, toute demande de modification d'une ISDND existante (durée d'exploitation, capacité totale, emprise foncière de l'exploitation, zone de chalandise) pourra être autorisée à condition de démontrer sa contribution à l'atteinte des objectifs de la Loi TECV :

- Soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 25% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée ;
- Soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 15% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée, associée au développement de nouvelles solutions de valorisation à hauteur de 10% des capacités annuelles de stockage ;
- Soit en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 25% par rapport aux capacités annuelles cumulées de 2 installations existantes dans le cadre d'une modification de la répartition entre ces 2 installations. Les demandes relatives à chaque site (Dossier de demande d'autorisation d'exploiter - DDAE) se feront de manière concomitante ;
- Soit, en appliquant une diminution des capacités annuelles d'au moins 10% par rapport aux capacités annuelles autorisées avant la demande de modification susmentionnée, associée au développement de solutions de valorisation en substitution au stockage. Cette modification est conditionnée à la réalisation d'une étude justifiant un besoin d'équilibrage territorial (à l'échelle du bassin de vie) et démontrant le déficit de capacités d'élimination au regard des gisements du territoire, la mise en place pérenne de démarches de prévention et de tri des déchets sur le territoire, l'insuffisance des solutions de substitution au stockage, et la prise en compte de l'impact CO2 du projet et du principe de proximité.

- Le PRPGD autorise, dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement et des objectifs de valorisation des déchets des BTP, à titre dérogatoire et à l'appréciation du Préfet de région, la création d'installations de stockage (ISDND) pouvant conduire à des dépassements de la limite de capacité régionale de stockage des déchets non dangereux non inertes. Cette dérogation ne pourra intervenir que pour répondre spécifiquement aux besoins des grands chantiers des Hauts-de-France en cas de déficit avéré de la capacité de stockage à l'échelle régionale, et lorsque toutes les alternatives au stockage auront été mises en œuvre et dans un souci d'équilibrage territorial.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Contribuer à expérimenter en Hauts-de-France une démarche **d'accélération des filières de valorisation des DNDNI** dans la gestion des principaux chantiers régionaux
- En matière d'échanges interrégionaux, étudier la possibilité de transfert de déchets avec les régions limitrophes en respectant le principe de proximité et la définition du déchet ultime.

Orientation 14 - Limiter la part des déchets inertes destinés aux Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) en fonction des besoins et en limiter les impacts

➢ ***Règle de planification***

- La création d'Installation Stockage de Déchets Inertes prend en compte, de manière approfondie et en amont, les modalités de transport et d'approvisionnement, dans une logique de proximité et de performances environnementales et requiert pour la gestion des déchets des grands projets régionaux et ceux des régions limitrophes, d'aboutir à des modalités de transport alternatives aux transports routiers, pour au moins 50% du tonnage effectif, tout en assurant un équilibrage entre les différents départements des Hauts-de-France.
- Pour les déchets issus des grands projets des régions limitrophes, cette obligation s'applique dès l'adoption du plan
- Une charte d'engagement volontaire autour des meilleures pratiques de gestion des déchets inertes adaptées aux territoires sera élaborée.

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Rechercher la réduction des impacts environnementaux et privilégier le double fret.
- Développer la valorisation des déblais en aménagement

Orientation 15 - Développer le recours aux modes de transport durable

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Favoriser le recours au transport fluvial ou ferré des déchets dans le cadre des appels d'offre.

Orientation 16 - Réduire les déchets dans les milieux aquatiques, littoraux et marins

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Là où des géotextiles sont nécessaires pour conforter des berges ou des talus, privilégier les fibres végétales pour réduire les apports de fragments de géotextiles synthétiques dans l'eau.

Orientation 17 - Gérer les déchets issus de situations exceptionnelles

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

- Intégrer un volet « Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles » dans les démarches prospectives et de planification des services de l'Etat et des collectivités,

Orientation 18 – Lutter de manière coordonnée contre les dépôts sauvages

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Améliorer la desserte et l'accessibilité aux déchetteries
- Adapter les horaires d'ouvertures des déchetteries pour répondre aux attentes de la population et des artisans

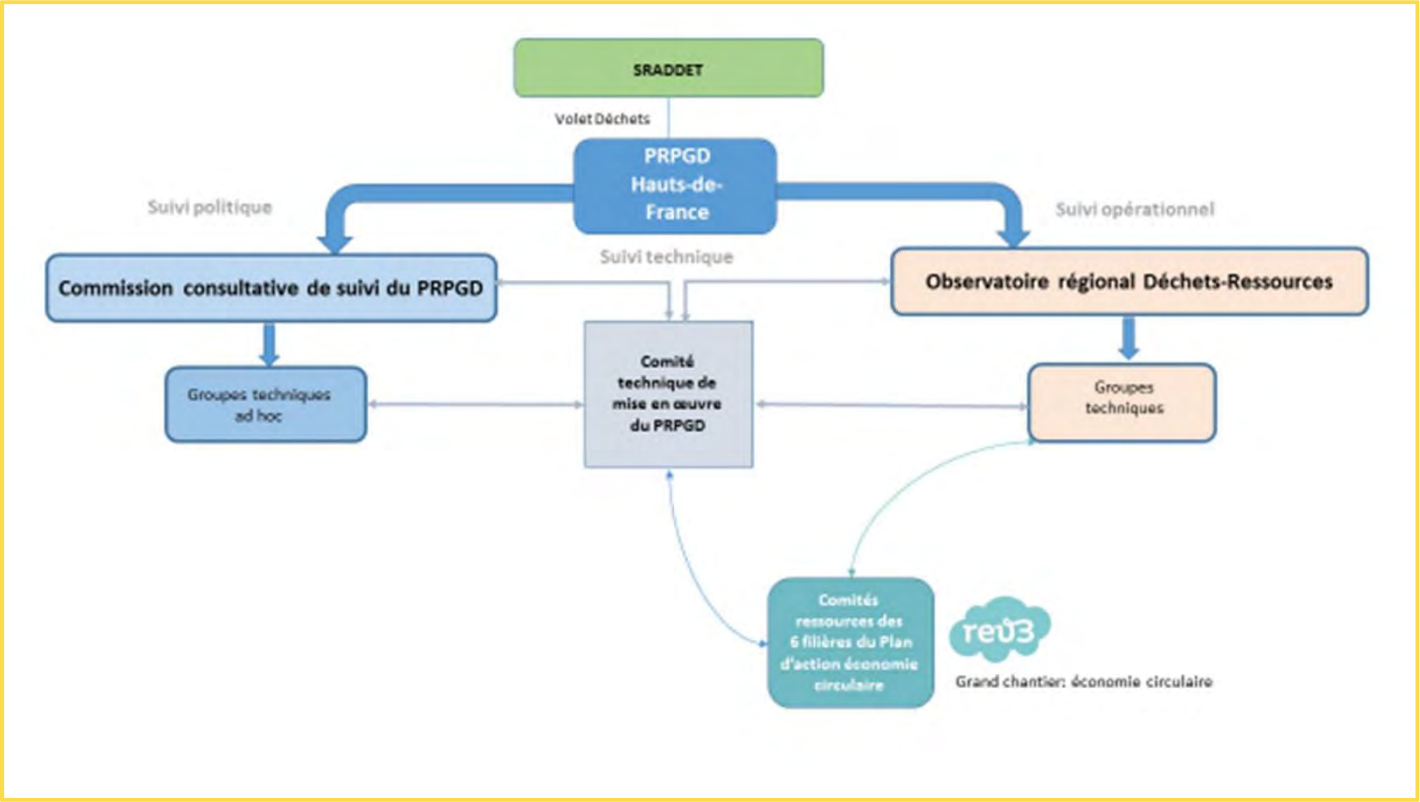
Orientation 21 - Développer des actions transversales

➢ ***Principales recommandations pouvant être prises en compte dans le cadre de la définition des marchés publics***

- Développer une politique régionale d'achat durable valorisant les acteurs susceptibles de présenter des offres de biens issus de la réparation, du reconditionnement, intégrant des critères relatifs à l'utilisation de matières recyclées, à l'alimentation durable, et fixant des objectifs de réduction et/ou d'évitement de déchets dangereux.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe 10 – suivi de la mise en œuvre du PRPGD



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Région Hauts-de-France

151, avenue du Président Hoover
59555 Lille cedex
Accès métro / Lille Grand Palais
Tél. : +33 (0)3 74 27 00 00 - Fax : +33 (0)3 74 27 00 05

Retrouvons-nous sur

regionhautsdefrance

@hautsdefrance

Région Hauts-de-France

regionhdf

region_hautsdefrance

www.hautsdefrance.fr

LE GRAND DESSEIN

Région Hauts-de-France

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe 5-1



NOUVELLE ANNEXE

Evaluation des investissements nécessaires à l'évolution/ modernisation des installations de traitement des déchets existantes ou à des infrastructures de gestion des déchets additionnelles

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Actualisation du SRADDET Hauts-de-France – volet déchets & EC

Note sur les investissements / décembre 2022

1000181

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Ce dossier a été réalisé par :

ELCIMAI ENVIRONNEMENT

AUTEUR	
Date	Nom
23/12/2022	Florine Bellion
VALIDATION	
Date	Nom
04/01/2023	Anna Bacardit Caro

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Sommaire

Chapitre 1 Cadre juridique *Erreur ! Signet non défini.*

Chapitre 2 Méthodologie d'évaluation des investissements *Erreur ! Signet non défini.*

1/ Méthodologie proposée et points de vigilance associés Erreur ! Signet non défini.

2/ Présentation des ratios ..... Erreur ! Signet non défini.

3/ Application au PRPGD de la Région Hauts-de-France.... Erreur ! Signet non défini.

Chapitre 3 Installations à créer ou à fermer prévues dans le PRPGD *Erreur ! Signet non défini.*

Chapitre 4 Evaluation des investissements *Erreur ! Signet non défini.*

1/ Ce qui n'est pas pris en compte dans l'évaluation globale des investissements ..... Erreur ! Signet non défini.

2/ Ce qui est pris en compte ..... Erreur ! Signet non défini.

Investissements à prévoir, au minimum ..... Erreur ! Signet non défini.

3/ Source de recettes ..... Erreur ! Signet non défini.

Chapitre 1 Cadre juridique

Le règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 prévoit les règles spécifiques au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion.

Ce règlement précise à son article 3 relatif aux objectifs spécifiques du FEDER que ce dernier « *soutient la réalisation des objectifs spécifiques suivants: […] b) une Europe plus verte, résiliente et à faibles émissions de carbone évoluant vers une économie à zéro émission nette de carbone, par la promotion d'une transition énergétique propre et équitable, des investissements verts et bleus, de l'économie circulaire, de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci, de la prévention et de la gestion des risques, et d'une mobilité urbaine durable (OS 2) : […] vi) en favorisant la transition vers une économie circulaire et efficace dans l'utilisation des ressources* ».

En ce qui concerne l'objectif spécifique « *Favoriser la transition vers une* ***économie circulaire et efficace dans l'utilisation d****es ressources* », le règlement (UE) 2021/1060 du 24 juin 2021 prévoit à son annexe 4 que la condition favorisante est intitulée « *Planification actualisée de la gestion des déchets* » et comporte quatre critères :

« *Un ou plusieurs plan(s) de gestion des déchets, tel(s) qu'il(s) est (sont) visé(s) à l'article 28 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil (11), est (sont) en place et couvre(nt) la totalité du territoire de l'État membre. Il(s) inclu(en)t :*

1. *Une analyse de la situation actuelle en matière de gestion des déchets dans l'entité géographique concernée, notamment le type, la quantité et la source des déchets produits, ainsi qu'une évaluation de leur évolution future compte tenu de l'incidence attendue des mesures exposées dans le(s) programme(s) de prévention des déchets élaboré(s) conformément à l'article 29 de la directive 2008/98/CE;*

2. *Une évaluation des systèmes existants de collecte des déchets, y compris les matières et les territoires faisant l'objet d'une collecte séparée et les mesures*

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

destinées à en améliorer le fonctionnement, ainsi que de la nécessité de nouveaux systèmes de collecte ;

3. *Une évaluation du déficit d'investissement justifiant la nécessité de la fermeture d'installations de traitement des déchets existantes et la nécessité d'infrastructures de gestion des déchets additionnelles ou modernisées, avec une indication des sources de recettes disponibles pour couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance;*

4. *Des informations sur les critères d'emplacement pour l'identification des emplacements des futurs sites et sur les capacités des futures installations de traitement des déchets.* »

Cette note a pour objectif de répondre à la condition favorisante n°3.

Il est important de noter que les conditions favorisantes ont pour seul objet de garantir que les financements octroyés s'inscriront dans le cadre d'une planification globale de gestion des déchets à l'échelle du territoire ; elles ne permettent aucunement de garantir l'octroi des financements FEDER afférents.

L'évaluation doit donc être réalisée dans le cadre d'une évolution du SRADDET et doit concerner l'ensemble des installations de gestion des déchets, même celles non directement concernées par les financements FEDER.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Chapitre 2 Méthodologie d'évaluation des investissements

1. Méthodologie proposée et points de vigilance associés

Pour évaluer les investissements liés à la création et la fermeture des installations, une approche par ratio est utilisée.

Le ratio peut prendre la forme :

D'un montant unitaire par site mais pour une capacité donnée de traitement.

D'un montant par tonne traitée.

Les ratios utilisés sont issus d'un travail de capitalisation interne à Elcimaï Environnement à partir des données de marchés de maîtrise d'œuvre ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des différents équipements.

Ils s'appuient donc sur des données réelles en considérant les limites suivantes :

Il s'agit de moyenne qui ne peuvent prendre en compte les spécificités précises du territoire et des projets à venir.

Ils donnent un ordre de grandeur, une évaluation macroscopique, et ne se soustraient pas à une étude de faisabilité précise.

Ils témoignent des prix de marchés 2020-2021, leur portée dans le temps n'est pas garantie.

Les ratios indiqués ne prennent pas en compte l'achat du foncier nécessaire pour la création des installations.

Pour évaluer les recettes, l'approche retenue est qualitative. Les cours de matériaux fluctuent fortement et encore plus dans le contexte actuel, les valeurs valables à date ne le seront plus dans quelques mois. Il en est de même pour les aides et autres subventions dont la durabilité n'est pas garantie.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2. Présentation des ratios

	Ratios d'investissement		
Type d'installations	Montant	Unité	Capacité associée au montant
Déchèterie publique	1,3 M€	/ site	
Déchèterie pro	0,9 à 1,1 M€	/ site	
PF compostage	1 M€	/ site	
Unité de méthanisation DMA biodéchets (moyenne)	7 M€	/ site	8000 t
Unité de méthanisation Omr + DAE	24 M€	/ site	37 000 t
Unité de méthanisation agricole	300 000 €	/site	30 kWh
Centre de tri DMA sur site existant tri poussé	20 à 30 M€	/ site	25 à 40 kt/an
Centre de tri DMA sur nouveau site tri poussé	25 à 40 M€	/ site	25 à 40 kt/an
Centre de tri DAE	7,5 M€	/ site	50 000 t
Unité de préparation CSR	6 à 7 M€	/ site	15 000 t
UVE/valorisation CSR	1 150 €	/tonne	tonnage total entrant
Casier amiante sur ISD existante	80 000€	1 casier	
Plateforme de tri, transit et recyclage des DI	0,9 à 1,1 M€	/ site	
ISDI	1 M€	/ site	
Aménagement de carrière pour accueil des déchets	17	/tonne	tonnage total entrant
Réhabilitation ISDI (post exploitation)	4 à 6 €HT	/tonne	tonnage total entrant
ISDND	4,2 M€	/site	75 000 t
ISDND	10 à 15 €	/tonne	tonnage total entrant
Réhabilitation ISDND (post exploitation)	7 à 11 €HT	/tonne	tonnage total entrant

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

3. Application au PRPGD de la Région Hauts-de-France

Pour évaluer les montants d'investissements et appliquer les ratios aux orientations ou objectifs du PRPGD Hauts-de-France, la méthodologie employée a été la suivante :

Listing des installations à créer et à fermer et identification en fonction de chaque orientation / objectif du PRPGD

Analyse de l'orientation / objectif : combien de sites ? quelle capacité ? pour quelle échéance ?

A partir de cette analyse, deux étapes sont suivies :

Détermination du caractère évaluable ou non des investissements. Une orientation ou un objectif trop large ou insuffisamment précis sur le nombre de sites concernés et/ou la capacité de traitement ciblée ne permettant pas d'appliquer les ratios

Application des ratios

- Si le nombre de site et la capacité associée est précise, détermination des valeurs à retenir pour 2025 et 2031 pour évaluer les montants selon l'approche par ratio.
- Lorsque le ratio n'est pas applicable par manque de données, le ratio seul est indiqué pour permettre d'apprécier l'ordre de grandeur des investissements à prévoir au fil de l'eau, quand la donnée précise sera connue

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Chapitre 3 Installations à créer ou à fermer prévues dans le PRPGD

Le tableau suivant synthétise les éléments selon la méthodologie présentée dans le paragraphe précédemment :

La liste des installations à créer / fermer

L'analyse sur le caractère évaluable

Les valeurs retenues pour 2025 et 2031 pour calculer les investissements sur les installations dont les données le permettent.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	PRPGD			Chiffres retenus PRPGD 2019	
Type installations	Recommandations inscrites au PRPGD initial	Ce qui est prévu 2025	Ce qui est prévu 2031	2025	2031
Centre de tri	PRPGD Orientation 6 Adapter le parc de centres de tri à l'extension des consignes de tri pour l'ensemble des déchets d'emballages ménagers d'ici à 2023, dans le cadre de démarches territoriales concertées, intégrant une étude, à l'échelle géographique qui paraîtra la mieux adaptée, de l'évolution de la fonction tri des emballages et papiers/journaux des DMA, en vue notamment de définir, dans le cadre d'une réflexion multi filières déchets : • la bonne zone de collaboration entre collectivités ; • le service public souhaité à cette échelle, dont le niveau de tri souhaité ; • le cadre juridique et financier de cette collaboration ; • les modalités d'optimisation des transports, en vue d'une réduction de l'impact CO2 de la gestion des déchets ; • l'identification des sites dont l'activité de tri pourrait s'arrêter et les modalités de reconversion de ces sites, en préservant le foncier et les emplois existants ; • l'adaptabilité de l'installation dans le temps. Les demandes de création, adaptation et fermeture d'installations sont examinées au regard de cette règle.	A minima 10 Centres de tri en standard flux développement à échéance 2025 (dans le cadre des appels à projets de Citéo)			
TLC	PRPGD Orientation 6 Les capacités des centres de tri agréés par ECO TLC en région Hauts de France, actuellement suffisantes dans la mesure où les quantités triées représentent le double des quantités collectées en région Hauts-de-France (42.000 T en 2015), sont à maintenir	Statu quo (pas de création ni de fermeture)		-	-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	PRPGD			Chiffres retenus PRPGD 2019	
Type installations	Recommandations inscrites au PRPGD initial	Ce qui est prévu 2025	Ce qui est prévu 2031	2025	2031
Surtri	PRPGD Orientation 10 Afin d'accroître à son maximum la valorisation des matières, en amont de l'incinération ou du stockage et dans le respect de la hiérarchie de gestion des déchets, des unités de sur-tri mécaniques pourraient être développées sous réserve : • De la mise en œuvre de toutes les opérations de tris sélectifs en amont des emballages, des papiers-carton, des biodéchets et des déchets dangereux, • D'une valorisation et d'un traitement à proximité des produits issus de ces unités, • Que les exutoires définis soient pérennes et justifiés et qu'ils fassent l'objet de contractualisation.	Pas d'indications précises sur le nbr d'installations à créer (indication coût unitaire moyen)			
Méthanisation	PRPGD Orientation 11 En lien avec l'objectif climat d'atteindre une puissance de 9 TWH issue de la méthanisation en 2031 : La planification régionale prévoit la création d'environ 150 unités de méthanisation « agricole », ouvertes à une approche multiflux. La planification régionale incite à l'émergence d'une dizaine d'unités de méthanisation traitant les biodéchets des collectivités et leurs boues d'assainissement, également ouvertes à une approche multi flux.	150 unités de méthanisation agricole 50/50 sur 2025 et 2031		75	75
Méthanisation		10 unités de méthanisation multiflux 50/50 sur 2025 et 2031		5	5
UVE	PRPGD Orientation 12 En région, compte tenu de leurs performances énergétiques les 9 existantes, sont considérées comme unité de valorisation énergétique au sens de la loi.	Statu quo (pas de création ni de fermeture)		-	-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	PRPGD			Chiffres retenus PRPGD 2019	
Type installations	Recommandations inscrites au PRPGD initial	Ce qui est prévu 2025	Ce qui est prévu 2031	2025	2031
Maturation mâchefers	PRPGD Orientation 12 La planification régionale n'identifie aucun besoin de création d'unité de maturation des mâchefers	Statu quo (pas de création ni de fermeture)		-	-
CSR	PRPGD Orientation 11 Pour atteindre les 70% de valorisation énergétique, 1,8 millions de tonnes de capacités. Les prospectives identifient un déficit de capacité à combler à hauteur de 480 kt à minimum en 2025	480 000 t		480 000	
ISDND	PRPGD Orientation 13 Les capacités annuelles de stockage déjà autorisées jusqu'en 2031 en Hauts-de-France excédant les limites fixées à l'article R 541-17-I du Code de l'Environnement (1,74 millions de tonnes en 2020 (=70% des quantités enfouies en 2010) et 1,24 millions de tonnes en 2025 (=50% des quantités enfouis en 2010)), En 2025, l'état 2022 des projets et des ISDND donne une capacité de 2,5 millions de tonnes en 2025 soit 1,3 M tonnes de capacités qu'il conviendrait de fermer pour respecter cet objectif réglementaire. En considérant les capacités restantes, il n'apparait pas nécessaire de créer de nouvelles installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) ni d'accroitre, à l'échelle régionale, la capacité annuelle globale des installations existantes, mais au contraire de rechercher sur la durée du plan une réduction de celles-ci. L'extension des capacités annuelles d'une ou plusieurs ISDND peut être autorisée de manière temporaire afin de gérer les déchets générés par des situations exceptionnelles (cf 2).	1300 000 tonnes de capacité à fermer pour respecter l'article R451-17-I en 2025 Les capacités restantes seront suffisantes pour les besoins.		1 300 000	

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	PRPGD			Chiffres retenus PRPGD 2019	
Type installations	Recommandations inscrites au PRPGD initial	Ce qui est prévu 2025	Ce qui est prévu 2031	2025	2031
Déchèteries publiques	PRPGD Orientation 6 La planification régionale prévoit que : • Les autorités compétentes continuent la modernisation de leur parc de déchèteries afin de tenir compte de l'augmentation du nombre de filières de tri à proposer aux usagers, des conditions de sécurité et de l'accueil des usagers. • La modernisation des déchèteries s'accompagne d'une réflexion sur l'acceptation ou non des Déchets d'Activités Economiques (conditions d'accueil, de suivi, de contrôle et de tarification) tenant compte des solutions existantes sur le territoire.	Travaux de modernisation (indication coût unitaire moyen)			
Déchèteries professionnelles	PRPGD Orientation 8 Le réseau régional des déchèteries publiques ou professionnelles en Hauts-de-France est actuellement globalement suffisant pour répondre aux obligations de reprise des déchets par les distributeurs de matériaux, produits et équipements de construction à destination des professionnels. La planification régionale prévoit de : • Maintenir un réseau cohérent de proximité des déchèteries en lien avec les négoces ; • Doter certaines zones du territoire dépourvues de déchèteries professionnelles (toute la partie Ouest et Est des Hauts-de-France) ; • Harmoniser à l'échelle des intercommunalités les conditions d'accès des professionnels aux équipements publics, pour éviter toute distorsion de concurrence, et assurer la viabilité des projets privés.	Pas d'indications précises sur le nbr d'installations à créer (indication coût unitaire moyen)			

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	PRPGD			Chiffres retenus PRPGD 2019	
Type installations	Recommandations inscrites au PRPGD initial	Ce qui est prévu 2025	Ce qui est prévu 2031	2025	2031
Centre de transfert	La planification régionale prévoit : • Une évolution du réseau de ces installations pour tenir compte de l'évolution des quantités et des types de déchets à traiter, ainsi que pour anticiper une séparation des flux en fonction de la mise en œuvre de nouvelles filières de traitement ; • Une densification de ce type d'installation.	Pas d'indications précises sur le nbr d'installations à créer (indication coût unitaire moyen)			
Tri, transit et regroupement des DBTP	PRPGD Orientation 8 Sur la période 2015-2031, pour atteindre les objectifs de valorisation et recyclage des déchets inertes notamment, la planification régionale préconise la création, au niveau régional de nouvelles plateformes de tri et de valorisation des déchets issus des chantiers BTP avec recyclage des déchets inertes en particulier pour les départements de l'Aisne et de la Somme	Pas d'indications précises sur le nbr d'installations à créer (indication coût unitaire moyen)			
ISDI	PRPGD Orientation 14 La planification régionale préconise pour l'implantation et l'adaptation des ISDI de : • inciter à régulariser les installations illégales, lorsque la demande d'autorisation d'exploiter est conforme et recevable et répond au principe de gestion de proximité ; • répondre au besoin d'équilibrage du maillage d'installations.	Pas d'indications précises sur le nbr d'installations à créer (indication coût unitaire moyen)			
DD	PRPGD Orientation 9 La planification régionale prévoit de : • Développer le nombre de déchèteries acceptant les Déchets dangereux ; • Optimiser le réseau d'installations de transit et de valorisation.	Pas d'indications précises sur le nbr d'installations à créer (indication coût unitaire moyen)			

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

	PRPGD			Chiffres retenus PRPGD 2019	
Type installations	Recommandations inscrites au PRPGD initial	Ce qui est prévu 2025	Ce qui est prévu 2031	2025	2031
Casier amiante	PRPGD Orientation 9 En vue d'une répartition homogène des solutions de traitement en région et dans une logique de proximité, la planification régionale recommande : • d'augmenter le nombre de points de collecte acceptant l'amiante (déchèteries publiques et professionnelles, ainsi que des plateformes). • de favoriser la création de casiers de stockage dédiés à l'amiante dans les ISDND existants pour disposer d'un maillage comportant à minima un casier de stockage de déchets amiantés ou un centre de regroupement par département, compte tenu du nombre actuel de casiers amiante (3 en 2018).	1 casier par département		+2	
VHU	PRPGD Orientation 9 le parc actuel des installations de collecte agrées de VHU est adapté aux besoins. Les gestionnaires d'installations agréées de collecte de VHU et de broyeurs doivent maintenir un parc d'installations adapté à une logique de gestion de proximité.	Statu quo (pas de création ni de fermeture)		-	-

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Chapitre 4 Evaluation des investissements

1. Ce qui n'est pas pris en compte dans l'évaluation globale des investissements

Les installations non prises en compte sont celles pour lesquelles les données issues des orientations et objectifs du PRPGD ne permettent pas d'appliquer les ratios unitaires et de réaliser une prospective sur les investissements à prévoir :

- La création de centre de tri DAE, données insuffisamment précises sur les besoins mais compter 7,5 M€ pour un site de capacité technique de 50 000 t/an.
- La création de déchèteries professionnelles, données insuffisamment précises sur les besoins mais compter 900 000 à 1 100 000 € par site
- La création de déchèteries publiques, données insuffisamment précises sur les besoins mais compter 1,3M € par site
- La création de plateforme de tri, regroupement, transit et recyclage des DI, données insuffisamment précises sur les besoins mais compter 1900 000 à 1 100 000 € par site
- La création d'ISDI, données insuffisamment précises sur les besoins mais compter 1 M€ pour la création d'un site.
- Des dispositifs de collecte des déchets dangereux diffus, données insuffisamment précises sur les besoins

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

2. Ce qui est pris en compte

L'évolution des centres de tri DMA en standard flux développement. Le montant s'élève à 160M€.

La **création d'installations de préparation CSR** au regard des besoins à combler pour atteindre le taux de valorisation énergétique de 70% soit 480 000 tonnes. Le montant s'élève à 550 millions d'euros dès 2025

La création de casier amiante à raison d'un par département soit 5 au total pour 400 000 € dès 2025.

L'évolution des ISDND et notamment la réhabilitation pour les capacités à réduire et respecter l'objectif 2025 de capacités à hauteur de 50% des quantités enfouies en 2010. En moyenne 7€/tonne sont pris en compte, soit pour les 1,3 Mtonnes à réduire, 11,7 M€.

La création de 150 unités de méthanisation agricole de petite puissance 30kWH à 300 000 € soit au global 45 M€ répartie sur l'ensemble de la période du plan.

La **création d'unités de méthanisation multiflux**, 10, de capacité plus importante, pour un investissement de 7M€ /site soit pour les besoins du Plan, 70M€ réparties sur les 12 ans.

Investissements à prévoir, au minimum

	2025	2031
Hauts de France	781,6M€	57,5 M€

Point de vigilance : Les montants sont très élevés et portés essentiellement par les besoins pour les installations de préparation et valorisation du CSR (81%).

Des précautions doivent être prises quant à l'utilisation de ces résultats. Pour la préparation et valorisation des CSR, il est rappelé que :

- Les ratios utilisés portent sur des installations de petite taille par rapport aux besoins de la région HDF et que des économies d'échelle sont possibles.
- Les projets portés par des opérateurs privés peuvent évoluer, leur mise en œuvre opérationnelle n'est pas garantie et par ailleurs seules les études de faisabilité précises permettent d'évaluer correctement les investissements
- Les aides ou subventions ne sont pas prises en compte

3. Source de recettes

L'évolution fluctuante des cours des matériaux et de l'énergie ainsi que l'absence de vision à long terme des aides ou subventions possibles ne permettent pas d'évaluer quantitativement les sources de recettes. Néanmoins une approche qualitative permet d'identifier les filières / types d'installations pour lesquelles des recettes sont possibles.

Type d'installations	Revente des matériaux issus de la valorisation	Revente chaud / froid	Revente électricité
Déchèterie publique	x		
Déchèterie pro	x		
PF compostage	x		
Unité de méthanisation DMA biodéchets (moyenne)	x	x	x
Unité de méthanisation OMr + DAE	x	x	x
Unité de méthanisation agricole	x	x	x
Centre de tri DMA tri poussé	x		
Centre de tri DAE	x		
Unité de préparation CSR	x		
UVE / valorisation CSR		x	x
Plateforme de tri, transit et recyclage des DI	x		

Les autres recettes sont liées à de potentielles aides à l'investissement provenant d'acteurs régionaux comme l'ADEME ou la Région, et issus de fonds nationaux ou européens.

Annexe 5-2



NOUVELLE ANNEXE

Synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024



Cette synthèse est basée sur les résultats d'une enquête régionale menée à l'automne 2022. Cette enquête a été restituée le 22 novembre 2022 aux collectivités régionales ayant compétence pour la collecte et le traitement des déchets ainsi qu'aux acteurs du territoire impliqués dans la prévention et la lutte contre les déchets abandonnés.

- **Rappel du contexte :**

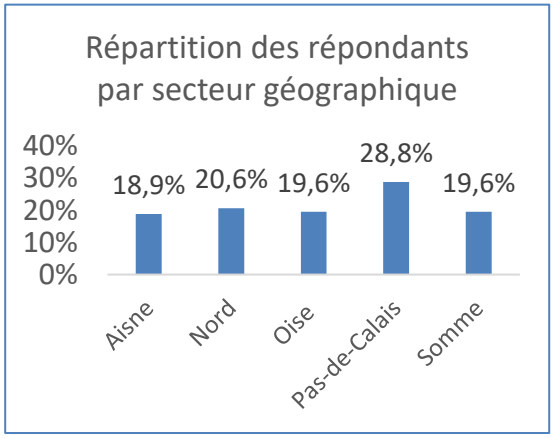
- **L'article L 541-13 du Code de l'environnement**[3] prévoit que la planification déchets comporte « une synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets » ;
- **Définition** : L'« abandon de déchets » est l'acte de se débarrasser de déchets dans des conditions illégales. Cet acte qui est une infraction, dont la caractérisation et les sanctions sont prévues par plusieurs Codes (environnement, pénal, forestier…).
- Les notions de déchet abandonné, de dépôt sauvage ou de décharge illégale recouvrent une large **typologie** de de déchets, parmi lesquels les déchets abandonnés involontairement ou par négligence et les déchets abandonnés volontairement



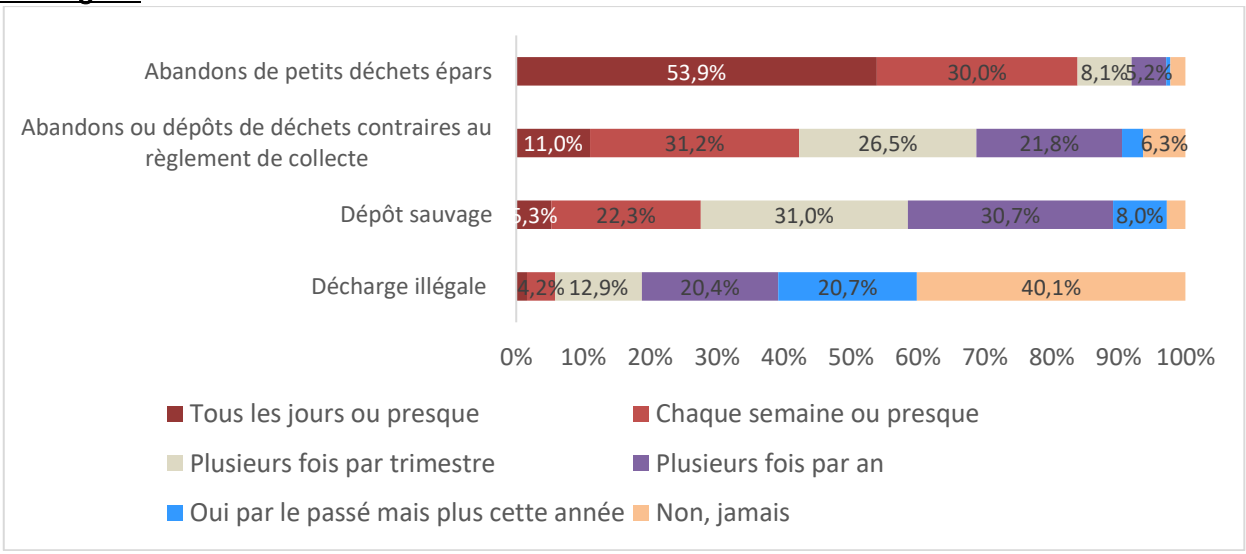
[3] Article L541-13 : : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043974969

- **<u>L'enquête menée en Hauts-de-France en octobre - novembre 2022</u> auprès de l'ensemble des communes, EPCI, conseils départementaux, associations**

Cette enquête régionale a capitalisé environ 350 réponses, dont près de 330 provenant de communes (275 réponses communales sur 3550 communes interrogées), le reste provenant surtout de syndicats mixtes et de structures intercommunales, d'autres parties prenantes ainsi que de 4 départements ont permis de produire la présente synthèse.



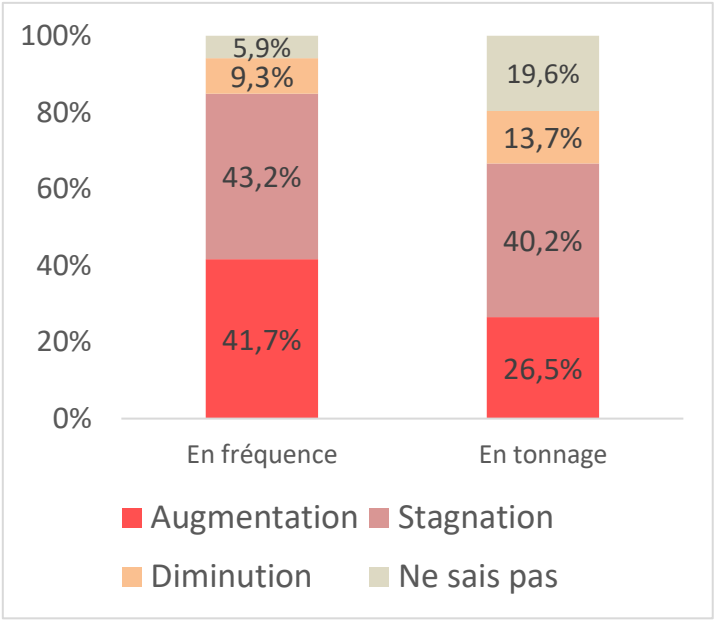
1- <u>Constats faits par les acteurs Hauts-de-France sur les déchets abandonnés et dépôts sauvages</u>



Question : Sur votre périmètre d'intervention, constatez-vous les abandons de déchets suivants ?

- **Nombre et fréquence des dépôts :**
Un quart des répondants se disent effectivement confrontés à des dépôts sauvages.

Les dépôts sauvages sont plutôt, globalement, moins nombreux qu'avant (selon les statistiques disponibles), mais l'enquête montre qu'en termes de ressenti, pour 40% des répondants, ces dépôts sont perçus comme étant plus fréquents.



40% pensent qu'il n'y a pas eu d'évolution;

- **Tonnage** : 25% des répondants pensent qu'il augmente, mais le chiffrage est délicat. En moyenne, les communes évaluent entre 1 et 9 tonnes/an la quantité de déchets issus de dépôts sauvages.

- **Typologie** :

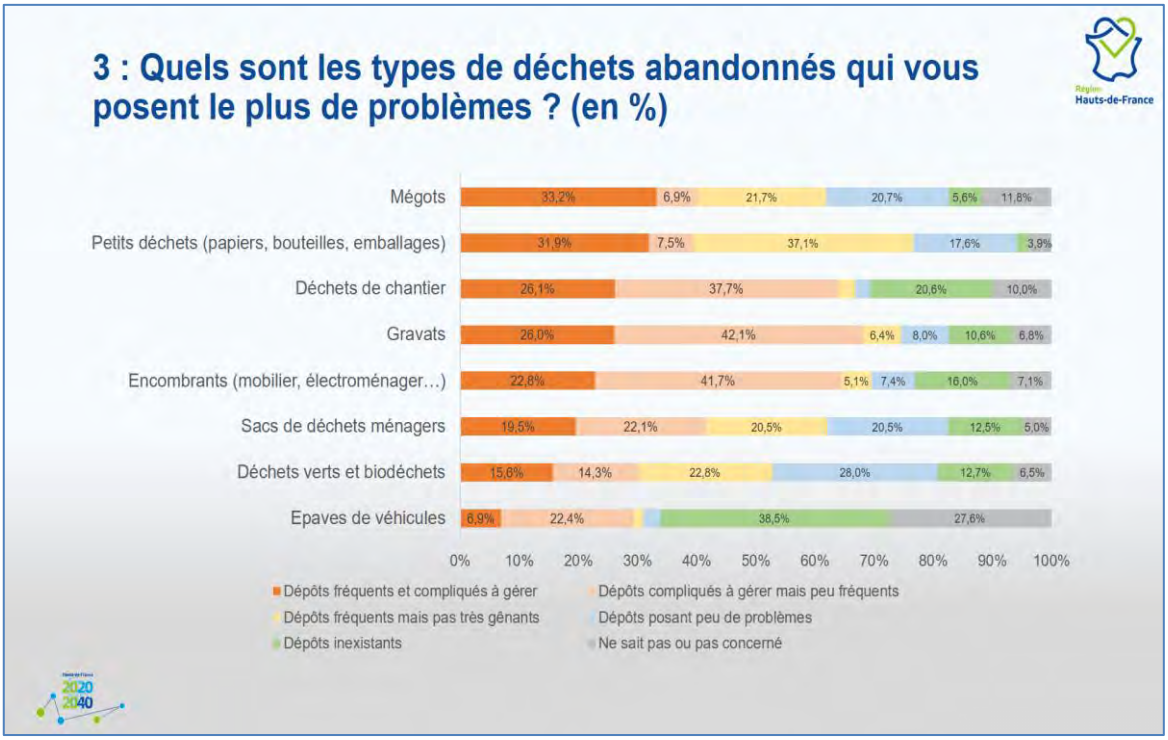
  les petits déchets très dispersés (ex : papiers, mégots) sont encore fréquents ; selon les cas, ils sont perçus comme compliqués ou plus simples à gérer.

  Les déchets de chantier (gravats notamment) et encombrants sont fréquents pour 25% des répondants, et jugés plus compliqués à gérer.

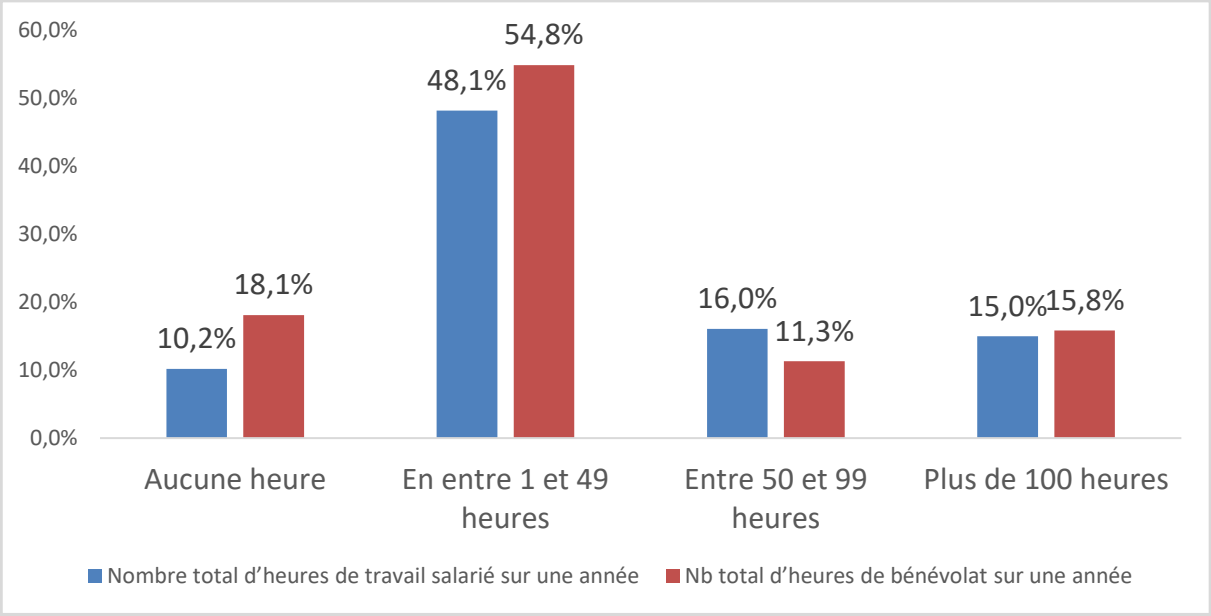
Question : diriez-vous que les abandons de déchets tendent à diminuer ou augmenter sur votre périmètre d'intervention ?



Des déchets qui devraient être dans les poubelles, en sac, etc. sont couramment retrouvés dans l'espace public (jusqu'à une centaine de tonnes an dans certaines grandes communes, mais le tonnage collecté est rarement bien quantifié).



- **Temps perdu** : il est estimé que les salariés perdent de 1 h à plus de 100 h par an (selon les contexte). Et la gestion de ces problèmes est aussi consommatrice de temps et d'énergie pour le milieu associatif et les bénévoles qui contribuent à cette gestion (en orange dans le diagramme ci-dessous).



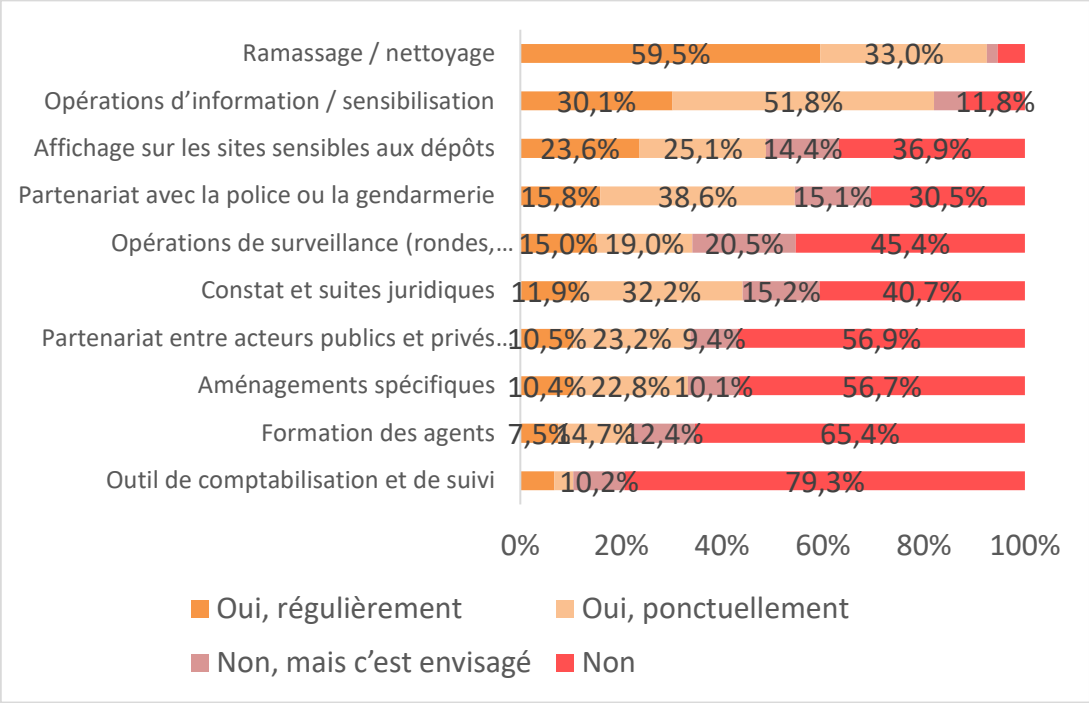
Question : combien de temps votre structure consacre-t-elle à gérer les problématiques de dépôts sauvages (au total : prévention, enlèvement, etc.)

2- Actions mises en œuvre et leurs résultats en matière de prévention et de gestion des déchets abandonnés et dépôts sauvages

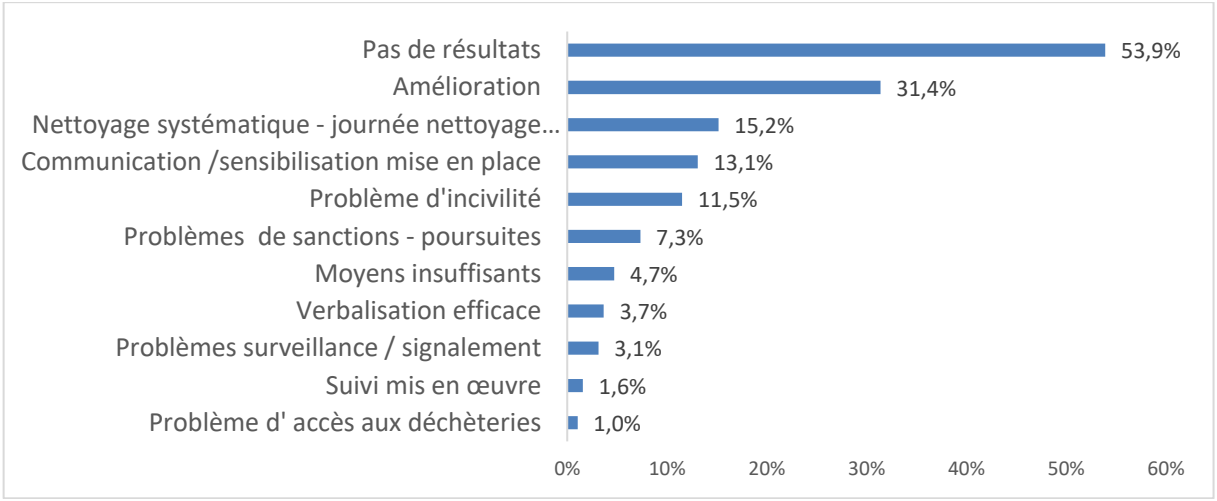
Les trois principales actions sont le ramassage et nettoyage de l'espace , l'information/ sensibilisation et l'affichage sur les espaces sensibles à l'abandon de déchets.

Des actions connexes, itératives, sont :

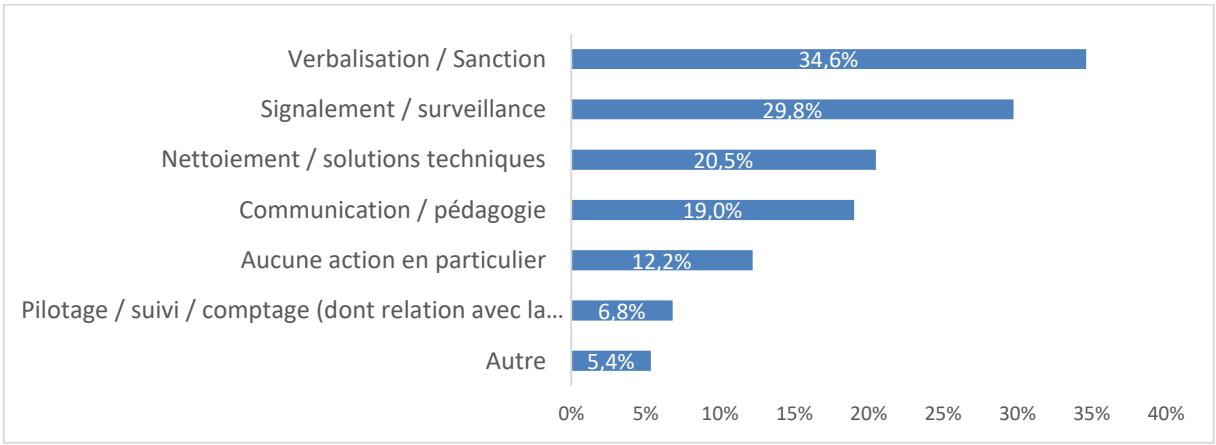
- la surveillance
- la recherche des responsables et les sanctions en cas de délit, en partenariat avec la police de l'environnement, parfois avec des pièges photographiques ou la vidéo surveillance, etc ;
- Parfois des aménagements spécifiques sont construits
- la formation des agents (initiale et/ou continue)



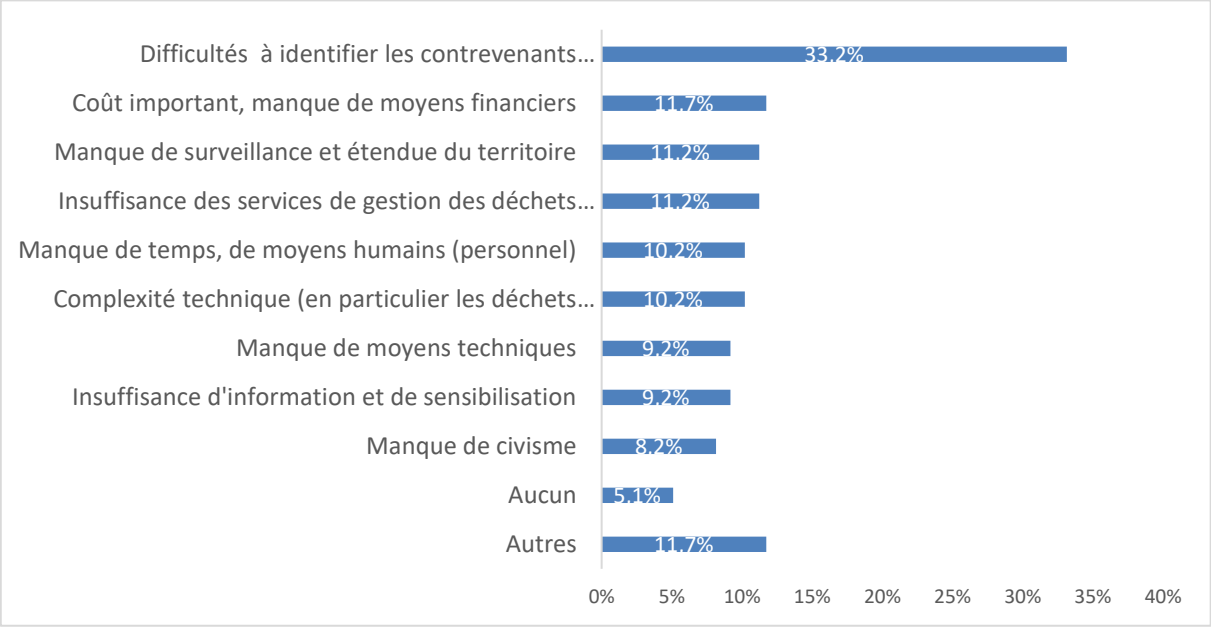
Question : Quels sont les principaux moyens ou actions que vous mettez en œuvre (ou que vous envisagez) pour lutter contre ces déchets abandonnés et dépôts sauvages ? (en %)



Quels résultats identifiez-vous ; quel bilan tirez-vous des actions et moyens déployés ? (réponses multiples possibles)



Question (ci-dessus) : Identifiez-vous des actions qui seraient à engager et/ou des moyens qui seraient à mobiliser pour lutter contre les abandons de déchets et les dépôts sauvages ? (réponses multiples possibles).



Question : Principales difficultés en matière de prévention et de gestion des déchets abandonnés et dépôts sauvages ? (réponses multiples possibles).

3- Retours d'expériences en Hauts-de-France

- **Créer une démarche concertée autour des dépôts sauvages : Exemple de la démarche du S3PI (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des risques Industriels) de l'Artois**:



Après le constat (en 2018) de dépôts sauvages en milieu agricole, le Sous-Préfet de l'arrondissement de Lens a demandé au S3PI de piloter un groupe un groupe de travail *ad hoc*.

Le S3PI a réuni fin 2019 environ 200 personnes (dont plus de 50% représentaient une collectivité). Lors de ce séminaire, a émergé le besoin d'améliorer la concertation, la coordination et mutualisation d'actions et de moyens entre acteurs (*EPCI, Communes, Forces de l'Ordre, et Chambres consulaires notamment).* Le groupe a identifié des besoins d'actions, d'outils de détection, et d'évaluation.

Un groupe de pilotage a été créé pour mieux coordonner ces acteurs, partager la connaissance et les compétences (échanges de bonnes pratiques, suivi des dépôts, législation sur les déchets, passage de pouvoirs de police aux EPCI…) et lancer et piloter des opérations de prévention, gestion et des dépôts sauvages (action à l'échelle d'un territoire, appui aux associations...). Face à un système répressif « complexe et peu efficace », il est apparu nécessaire de mieux faire connaitre au public les moyens de répression dont disposent les collectivités. Il faut aussi supprimer la distorsion de concurrence entre les entreprises qui respectent les obligations et les autres ; améliorer la fluidité des échanges entre les acteurs en charge de la police des déchets et de la répression. Il a été proposé de rédiger un guide d'appropriation du

système répressif pour les collectivités et de travailler sur le pouvoir de police des EPCI, et de médiatiser les sanctions d'incivilités liées aux dépôts sauvages.

Face à l'inadéquation entre l'offre et les besoins de déchetteries professionnelles et de moyens de résorption des dépôts sauvages, un sous-groupe va travailler à modifier le règlement des déchetteries pour y permettre un accès aux professionnels ; améliorer l'enlèvement des gros encombrants ; et développer le réemploi et l'économie circulaire.

Un autre sous-groupe (*"Prévention - Communication - Sensibilisation"*) va piloter des actions de sensibilisation du Public (y compris scolaire), de responsabilisation des entreprises en renforçant le rôle « relai » des Chambres Consulaires et des syndicats professionnels, et en améliorant la connaissance du service déchetterie « au plus proche du déchet » .

Une application smartphone est aussi prévue pour l'identification de l'offre de recyclage.
Un sous-groupe "Détection et efficience des réactions" cherchera à améliorer la géolocalisation des dépôts sauvages notemment en créant un réseau de Surveillance pour optimiser la détection et impliquer le Grand Public ; en améliorerant la réactivité des actions suite à la détection des dépôts, en diffusant et promouvant des outils adéquats.

- Signaler, recenser : **La démarche « Sentinelles de l'Environnement » a été créée par l'ONG Picardie Nature** il y a plus de 10 ans en France, permettant à des citoyens, randonneurs, riverains et autres usagers de la nature, de contribuer au respect de la réglementation, dont en signalant les dépôts sauvages. L'ONG informe et conseille ensuite sur les procédures de remédiation ou contacte les responsables et les services de l'Etat concernés si la situation l'exige.

  Un projet « Nature Propre » vise à inventorier, cartographier ces dépôts et à mieux comprendre le phénomène en région, et d'autre part à informer, former et sensibiliser tous les publics, élus et citoyens. Une plateforme en ligne (www.nature-propre-hautsdefrance.fr) contient un guide pratique de gestion des dépôts sauvages à destination des élus, ainsi que des informations et documents de sensibilisation « grand public » ainsi qu'une carte interactive permettant la saisie en ligne des signalements d'atteinte à l'environnement.

- Pour aider et informer les maires :
  - **la préfecture de l'Oise a publié, à l'intention des maires, une plaquette sur "la gestion des dépôts sauvages de déchets".** Ce document définit le dépôt sauvage *(contraire au réglement, sauvage diffus ou concentré, grand ou petit, décharge illégale*). Il résume la procédure administrative (du constat à la sanction de l'infraction) et le « qui fait quoi ». Il propose des exemples de « bonnes pratiques » en termes d'initiatives citoyennes, de sensibilisation et de moyens de lutte contre les dépôts sauvages et cite la possiblité d'utiliser des caméras, pièges photographiques, drones ou imagerie aérienne ou satellitale pour repérer les dépôts et les auteurs d'incivilités.

  - **Le S3PI Hainaut-Cambrésis-Douaisis a réalisé un guide de prévention des dépôts sauvages destiné aux élus du Douaisis Agglo et de la Communauté de Communes du Cœur d'Ostrevent en mars 2021 :**

    Il comporte des fiches actions divisées en plusieurs catégories :

- des fiches dîtes « répressives » axées sur les actions à mettre en place quand on retrouve des dépôts sauvages sur son territoire ;
- des fiches de « sensibilisation » pour agir avec la population ;
- des fiches de « prévention » sur les actions possibles à mettre en place pour éviter l'installation de dépôts sauvages ;
- un ensemble de fiches annexes associées pour vous aider dans la mise en place de ces actions.



L'objectif est d'offrir un outil pratique afin de lutter contre les dépôts sauvages de déchets dans une commune et d'accompagner le pouvoir de police du maire. Le principe des "fiches volantes" permet aux élus un accès rapide à l'information et permet aussi de remettre à jour facilement le guide et de l'adapter à chaque territoire. Celui-ci est d'ailleurs en cours d'adaptation pour deux autres agglomérations du valenciennois et de Maubeuge Val de Sambre

- **Gérer, Nettoyer** : de nombreuses opérations de nettoyage de l'environnement sont menées chaque année en Hauts-de-France.

  - **Hauts-de France Propres** : est une opération de nettoyage annuelle d'envergure régionale depuis 2017. Elle mobilise plus de 50.000 personnes chaque année à travers plus de 1000 points de ramassage. https://www.hautsdefrance-propres.fr/

  - **Le World clean up day – groupe Hauts-de-France** mobilise également fortement en HdF au travers d'opérations de nettoyage et de nombreuses actions de sensibilisation https://fr-fr.facebook.com/groups/827208384124825/

  - Autre retour d'expériences : le Plan propreté d'Amiens. Visant à « *identifier – Informer* – Agir », ce plan a mobilisé durant 5 ans 245 agents et 55 véhicules de nettoiement, et engagé 35 actions sur la propreté de 2015 à 2020. Un guide de bonnes pratique a été tiré à 71 000 exemplaires et diffusé avec le journal JDA et via les comités de quartier. 14 agents, au sein d'une « mission propreté », appuyé par des articles de journaux, une adresse mail dédiée, des campagnes d'affichage, des actions de nettoyage de quartiers, ont informé et sensibilisé les citoyens au respect de la propreté. Un n° vert *Allô propreté* a reçu 2500 appels en 2015. Les écoles ont été associées pour toucher les habitants (les enfants et indirectement les parents) et favoriser le respect du cadre de vie. Les « mauvais comportements » ont été sanctionnés par des amendes (y compris la miction dans l'espace publique et le non-ramassage des déjections canines). Ce travail a été récompensé en 2016 par le label Eco-propre, décerné par l'Association des Villes pour la propreté Urbaine (AVPU).



4- Identification de pistes de progrès

➔ **Ce qui ressort de l'enquête en termes de besoins et actions souhaitées :**

- Créer ou faire connaitre des **outils de signalement et de comptabilisation** des volumes et d'évaluation des coûts (humains et socioéconomiques), de gestion des déchets abandonnés (que cette gestion soit assurée par les collectivités, des propriétaires ou des riverains victimes de dépôts sauvages ou associations impliquées) ;

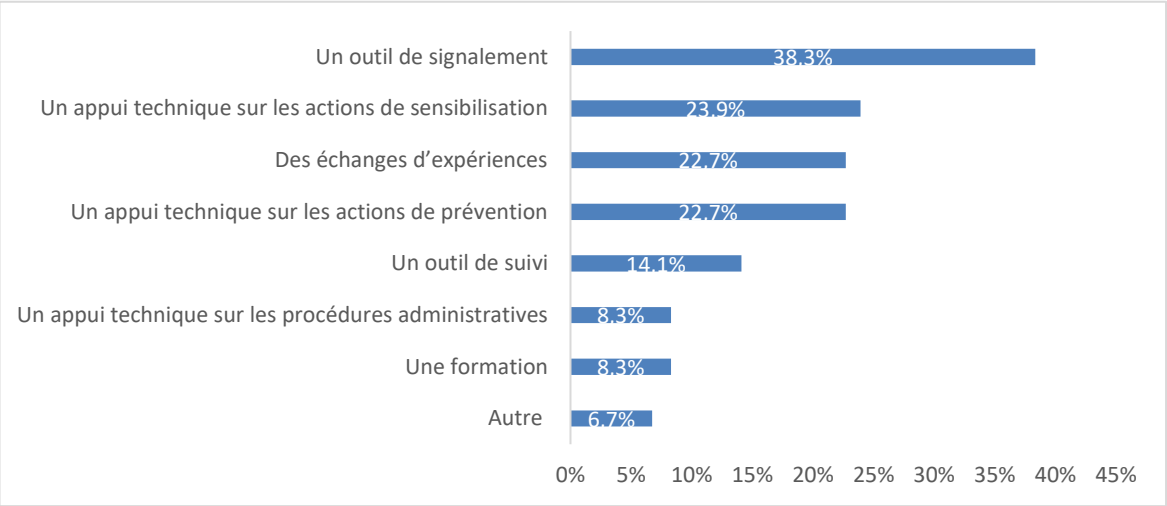
- **Co-organiser, mutualiser et optimiser les ressources en temps et en moyens** humains, financiers ou techniques pour mieux surveiller et détecter les principaux types d'infractions que sont :

  1) l'infraction au règlement de collecte (ex : déchets déposé à côté de la poubelle) ;
  2) l'abandon « par un piéton » de déchets (du mégot au four micro-onde) sur l'espace public ;
  3) la même infraction, mais concernant des déchets apportés par un véhicule ;
  4) l'infraction au Code de la santé publique (qui notamment interdit le brûlage de déchets, y compris de « déchets verts ») ;
  5) l'infraction au Code forestier (ONF= autorité compétente quand il ne s'agit pas de bois privés ou de bois communaux)…

  Des solutions techniques existent ou sont en développement, mais encore mal connues et peu mises en œuvre. Il convient de les faire connaitre, tout en continuant à développer la sensibilisation.

- Diminuer la difficulté à identifier l'origine du déchet et/ou du contrevenant (traçabilité à ce jour difficile). La vidéo surveillance peut aider à constater une infraction. Et en cas de délit connu par une autorité administrative ou un agent, il y a obligation de le signaler au Procureur.

- Accompagner les territoires (appui technique sur sensibilisation, prévention et procédures administratives).



Question : Quels besoins d'accompagnement identifiez-vous pour renforcer vos actions en matière de prévention et de gestion des déchets abandonnés/ dépôts sauvages ?

➔ **Les perspectives ouvertes par les REP :**

A court terme, on pourra aussi s'appuyer sur les obligations et le rôle en développement de la **« responsabilité élargie du producteur »** (REP) en matière de dépôts sauvages, même si hormis pour Alcome (REP Mégots), la problématique de la propreté/dépôts sauvages n'est pas la finalité

affichée du dispositif, mais plutôt l'une des conséquences positives attendues.

Pour rappel, la « REP » rend le producteur initial solidairement responsable des effets de la vie (et de la mort) de son produit. Les REP doivent aussi pouvoir financer la lutte contre le déchet illégal, y compris les déchets du quotidien (mégots, chewing-gum, textiles, masques, etc.) . La REP doit apporter un forfait (X euros par habitants) pour aider la personne publique en charge de la propreté à lutter contre les dépôts illégaux (> 100 t ou 50t après tri du valorisable). La REP « emballages ménagers » a été étendue à la couverture des coûts de nettoiement des déchets abandonnés.

La **nouvelle « *REP PMCB »*** sur les déchets des « *produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment »* est particulièrement attendue. Sa mise en place prévue au 1er janvier 2023, en application de la loi la loi « Anti gaspillage », impose la reprise gratuite des déchets triés en 6 ou 7 flux sur les chantiers, dans les déchèteries et dans le négoce pour les artisans et la maîtrise d'ouvrage. La reprise et le recyclage seront financés par une éco-participation payée à l'achat. Un maillage de points de reprise accessibles à 10-20 km est en cours de développement en Hauts-de-France). Le maillage d'installations de reprise des déchets du BTP devraient avoir un impact positif sur les pratiques d'abandon de ces déchets. La REP interviendra dans le nettoyage de l'abandon de déchets et dans des actions de sensibilisation.

L'ensemble du dispositif devrait donc permettre de limiter significativement les dépôts sauvages issus de déchets du BTP et leur impact.

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024

Annexe B de la délibération

Appel à projet
DEMANDE DE CLASSEMENT AU TITRE DE PROJET D'ENVERGURE REGIONALE DANS LE CADRE DU SRADDET HAUTS-DE-FRANCE

Cahier des charges

La mise en œuvre de cet appel à projet est effective dès de l'approbation

par arrêté du Préfet de la région Hauts-de-France du SRADDET modifié,

suite à son adoption par le Conseil régional, lors de la Séance Plénière du 21/11/24

Pour toute question relative à l'appel à projets, vous pouvez vous adresser à la Région Hauts-de-France via l'adresse suivante : sraddet@hautsdefrance.fr

PREAMBULE

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France a été adopté par le Conseil régional en assemblée plénière du 30 juin 2020 et approuvé par arrêté préfectoral le 4 août 2020.

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dispose que les SRADDET doivent être modifiés pour prendre en compte les évolutions législatives notamment sur la question du Zéro Artificialisation Nette (ZAN). La Région a ainsi délibéré sur le lancement de la démarche de modification de son SRADDET le 23 juin 2022.

La loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux est venue compléter la loi précitée (surface minimale communale, conférence régionale de gouvernance (CRG) de la politique de réduction de l'artificialisation des sols, création d'une enveloppe mutualisée pour les projets d'envergure nationale et européenne (PENE)…) et a introduit la possibilité de réserver une part de la consommation d'espaces pour des projets d'envergure régionale.

Suite aux différentes phases de consultation légale, le SRADDET modifié a été présenté et adopté en séance plénière du Conseil régional du 21 novembre 2024 et approuvé par le Préfet le XX XX 2024.

Le présent appel à projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la règle générale 14 du SRADDET modifiée qui crée une enveloppe mutualisée dédiée à des projets d'envergure régionale (PER), sélectionnés sur la base des critères que le SRADDET énumère et par l'intermédiaire d'appels à projets successifs.

Pour la période 2021-2031, une enveloppe mutualisée de 1335 hectares est dédiée à des projets d'envergure régionale des territoires de la région Hauts-de-France. Cette enveloppe a pour objectif de soutenir l'implantation d'activités économiques qui contribuent à la réindustrialisation, la décarbonation, au développement des filières d'avenir ainsi qu'au report modal et à l'utilisation de la voie d'eau pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit.

Comme outil de solidarité régionale, cette enveloppe mutualisée au bénéfice des territoires de la région Hauts-de-France soutient également les projets de recomposition spatiale rendus nécessaires par le recul du trait de côte d'ici 2031, des projets liés à l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels et pour les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT.

Il appartient aux territoires de se saisir de cet outil en priorisant les projets pour chaque territoire de Schéma de Cohérence territoriale (SCoT).

Pour chaque projet présenté dans le cadre du présent appel à projet (AAP), la structure porteuse de SCoT et l'intercommunalité d'accueil du projet présenteront un argumentaire portant à la fois sur la capacité du territoire et également sur son ambition à soutenir l'implantation du projet.

Il revient à chaque territoire de Schéma de Cohérence territoriale (SCoT) de mettre en œuvre les conditions d'une collaboration infra-territoriale pour porter les candidatures des projets à l'AAP relatif à l'enveloppe mutualisée des projets d'envergure régionale des territoires de la région Hauts-de-France.

Les informations demandées et l'argumentaire développé, permettent ainsi à la Région de mobiliser l'enveloppe régionale de manière équitable et stratégique sur l'ensemble de la période 2021-2031 au bénéfice des finalités précitées et des territoires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

***

Sommaire

PREAMBULE 2
1. CONTEXTE ET CADRE DE L'APPEL A PROJET 3
1.1 Enveloppe dédiée aux projets d'envergure régionale dans le SRADDET 3
1.2 Dispositions pour la qualification des projets d'envergure régionale 3
2. MODALITES DE CANDIDATURE ET CALENDRIER 5
2.1 Qui peut en bénéficier ? 5
2.2 Engagements du candidat 5
2.3 Calendrier et modalités de dépôt des candidatures 5

Le contenu attendu du formulaire de réponse à l'appel à projet PER et les critères d'appréciation des candidatures pour la sélection des projets d'envergure régionale sont présentés dans deux documents annexes.

***

1. CONTEXTE ET CADRE DE L'APPEL A PROJET

1.1 Enveloppe dédiée aux projets d'envergure régionale dans le SRADDET

En application des évolutions législatives précitées, l'objectif 24 et la règle générale 14 du SRADDET fixent, sur la période 2021-2031, un objectif de réduction à l'échelle régionale de 54,5% de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021. Ce taux résulte de la division par deux exigée par la loi, à laquelle s'ajoute la contribution régionale à l'enveloppe mutualisée au niveau national pour les PENE. Cet objectif est décliné dans la règle générale 14 par l'intermédiaire de :

- la fixation de taux de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers observée sur 2011-2021 propre à chacun des territoires de Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), ou à défaut, d'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).
- la création d'une enveloppe au bénéfice des territoires accueillants des PER (au regard de l'article R 4251-8-1 du Code Général de Collectivités Territoriales), représentant 18 % de l'enveloppe régionale totale pour la décennie 2021-2031, soit 1335 hectares.

1.2 Dispositions pour la qualification des projets d'envergure régionale

La règle générale 14 du SRADDET précise que les projets d'envergure régionale imputés sur l'enveloppe et ainsi mutualisés à l'échelle régionale sont sélectionnés suite à des appels à projets.

La règle générale 14 du SRADDET précise les catégories auxquelles les projets doivent répondre pour prétendre à la qualification de projet d'envergure régionale. Ainsi sont susceptibles d'être qualifiés de PER les projets s'inscrivant dans l'une au moins des catégories mentionnées ci-après (extrait du SRADDET) :

- **« Les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT à proximité des zones portuaires**.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Des **projets de développement économique d'envergure régionale**, et, à titre exceptionnel, les dessertes nécessaires à leur fonctionnement, qui contribuent :

    - **à la réindustrialisation[1] ou à la décarbonation[2]** (mobilité durable, digital, énergie, matériaux/économie circulaire, construction hors site, bioéconomie, santé, agriculture/alimentation, spatial et défense) ;
    - ou **au développement des filières d'avenir** (technologies avancées des semi-conducteurs, technologies d'intelligence artificielle, technologies quantiques, biotechnologies, technologies avancées de connectivité, de navigation et numériques, technologies avancée de détection, technologies spatiales et de propulsion, technologies énergétiques, robotique et systèmes autonomes, technologies avancées de matériaux, de fabrication et de recyclage).
    - ou **au report modal et à l'utilisation de la voie d'eau pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit.**

- Pour les territoires littoraux, des projets de recomposition spatiale rendus nécessaires **par le recul du trait de côte d'ici 2031**.

- Des projets liés à l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels, notamment les inondations, **caractérisés au titre des catastrophes naturelles. »**

La règle générale 14 précise également que :

- Pour tous les projets, **le démarrage effectif des travaux doit être compris entre le 1er janvier 2021 et le 1er janvier 2031.**

- Pour les projets retenus, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers induite par les PER est comptabilisée au niveau régional sans être déclinée entre les différentes parties du territoire régional. Toutefois, considérant que les projets de développement économique participent au développement du territoire d'implantation, leur charge foncière peut être répartie entre l'enveloppe régionale dédiée aux projets d'envergure régionale et le compte foncier du territoire. Les candidats peuvent proposer une répartition ou non dans le cadre de cet appel à projet. Ce mécanisme de participation des territoires se déclinera au cas par cas selon les besoins et les marges de manœuvre.

Enfin, la règle générale 14 précise que les projets éligibles sont examinés au regard de l'ensemble des objectifs et des règles générales du SRADDET, en privilégiant les implantations des projets d'envergure régionale en cohérence avec les polarités de l'ossature régionale, notamment les pôles majeurs et les pôles d'envergure régionale.

Après dépôt du dossier par le candidat, une instruction permet de présenter les projets recevables à l'Exécutif régional en vue une sélection, sur la base des critères établis en annexe 2.

Ces projets sélectionnés sont ensuite transmis par le Président du Conseil régional à la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols, laquelle doit rendre un avis sur leur qualification, conformément à l'article L1111-9-2 du CGCT.

La liste des projets d'envergure régionale retenus suite à chaque appel à projet est alors intégrée dans le SRADDET par des modifications/révisions successives de celui-ci jusqu'au 1er janvier 2031, adoptées en assemblée délibérante du Conseil régional puis approuvées par arrêté préfectoral. Les modifications/révisions successives sont également susceptibles de concerner des sorties de projets de la liste des PER (abandon ou

[1] Réindustrialisation : Développer des activités industrielles réalisées jusqu'à présent en dehors de la Région ou de la France (relocaliser des activités sous-traitées, intégrer des activités industrielles en amont ou en aval du process historique de l'entreprise)

[2] Décarbonation : Réduire son empreinte carbone, c'est-à-dire ses émissions de gaz à effet de serre, dioxyde de carbone (CO2) et méthane (CH4) et garantir dans la durée le maintien d'une économie régionale décarbonée, par la présence de moyens de production énergétiques compatibles avec nos objectifs climatiques.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

réduction du périmètre d'un projet – réorientation thématique - report sur la décennie suivante…) ou des modifications du nombre d'hectares attribués, en fonction de l'évolution constatée des dossiers dans le temps.

2. MODALITES DE CANDIDATURE ET CALENDRIER

2.1 Qui peut en bénéficier ?

Peuvent UNIQUEMENT candidater au présent appel à projet les structures porteuses de SCoT ou, à défaut de SCoT, l'EPCI.

Nota Bene : Les porteurs de projet doivent solliciter la structure autorisée à candidater, représentant le territoire d'accueil du projet. Par respect du principe de subsidiarité et du principe de répartition des compétences des collectivités locales, les demandes des porteurs de projet directement adressées à la Région sont irrecevables.

2.2 Engagements du candidat

Les candidats au présent appel à projet s'engagent par ailleurs à :

- transmettre tout justificatif qui pourrait être demandé par la Région pour l'instruction du dossier ;
- attribuer les hectares au projet déposé dans le cadre des procédures d'élaboration ou de modification des documents de planification locaux ;
- informer la Région en cas d'abandon, total ou partiel, du projet ou en cas d'impossibilité du respect du calendrier qui verrait un démarrage de travaux ultérieur au 31 janvier 2031 afin que les hectares attribués le cas échéant puissent venir réalimenter l'enveloppe des PER ;
- informer la Région dans l'éventualité où le projet consommerait moins d'ENAF que prévu afin que le surplus d'hectares attribués puisse venir réalimenter l'enveloppe des PER au profit d'autres projets lors de l'AAP suivant.

2.3 Calendrier et modalités de dépôt des candidatures

Le dépôt des dossiers se fait UNIQUEMENT par voie dématérialisée sur la plateforme de la Région Hauts-de-France aides.hautsdefrance.fr via le dispositif intitulé « SRADDET - Appel à projet "Projet d'envergure Régionale" (PER) ».

Pour déposer son dossier, le candidat doit compléter le formulaire et y adjoindre les pièces justificatives demandées (cf. annexe 1 au présent cahier des charges). Tout dossier incomplet sera jugé irrecevable, **à l'exception de la transmission des délibérations définitives pouvant être acceptées jusqu'au 31 mars 2025.** Aucun dossier papier ne sera examiné.

Pour ce premier appel à projet, le dépôt des dossiers se fera à partir du 25 novembre 2024 après approbation par arrêté du Préfet de Région du SRADDET modifié et ce, **jusqu'au 28 février 2025**.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

ANNEXE 1 : Contenu attendu du formulaire de réponse à l'appel à projet PER

Le dossier de candidature doit comporter les éléments présentés ci-après.

A noter que la Région se réserve le droit de demander toutes pièces complémentaires qu'elle pourrait juger utile au moment de l'instruction du dossier.

1/ Informations générales communes à tous les projets

- l'intitulé du projet ;
- le territoire de SCoT de référence et ses caractéristiques ;
- les coordonnées du représentant officiel de la structure porteuse de SCoT ou à défaut de l'EPCI (Nom, Prénom, Organisme, Fonction, Contact (mail, téléphone), contact technique (Prénom, Nom, Fonction, mail, téléphone) ;
- la localisation du site : Département, EPCI concerné, Commune(s) concernée(s), références cadastrales (Section et n°), adresse postale ; vue aérienne du site le cas échéant ;
- le propriétaire du site : Nom (si plusieurs propriétaires, indiquer si possible les parcelles dont ils sont propriétaires), Contact (mail, téléphone) ;
- le porteur de projet ;
- la nature du PER envisagée ;
- les engagements du représentant officiel de la structure porteuse de SCoT ou à défaut de l'EPCI.

Pour ce volet, le candidat devra transmettre obligatoirement les pièces suivantes :

- la délibération de la structure porteuse de SCoT ou à défaut de l'EPCI portant la candidature du projet ;
- la délibération de l'EPCI ou de la collectivité ayant la compétence urbanisme accueillant le projet ;
- une carte du périmètre avec précision des références cadastrales ;
- un plan ou des plan(s) de situation permettant de situer le projet à l'échelle de l'EPCI.

Pour mémoire, l'échéance du dépôt des dossiers est prévue jusqu'au 28 février 2025, à l'exception de la transmission des délibérations définitives pouvant être acceptées jusqu'au 31 mars 2025.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

2/ Informations spécifiques en fonction de la nature du PER envisagé

Catégorie 1 : Les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT à proximité des zones portuaires.

- La description du projet : justification du besoin, site de rattachement/desservi (zones portuaires, Tunnel sous la Manche) et la distance du site d'implantation, nombre de places (PL/VL), le financement ;
- les caractéristiques du site et la consommation d'ENAF : la consommation d'ENAF induite par le projet, la situation du foncier disponible sur le territoire, le potentiel foncier en renouvellement urbain ; mise en place de la séquence ERc, l'état d'occupation du site d'implantation du projet… ;
- le calendrier de réalisation ;
- l'accessibilité du site et la gestion des flux.

Pour ce volet, le candidat devra transmettre obligatoirement les pièces suivantes :
- Le formulaire dédié téléchargeable sur la plateforme ;
- un ou des plan(s) de composition au stade avant-projet sommaire à minima.

Pièces facultatives : déclaration d'ouverture de chantier

Catégorie 2 : Des projets de développement économique d'envergure régionale, **et, à titre exceptionnel, les dessertes nécessaires à leur fonctionnement,** qui contribuent :

- à la réindustrialisation ou à la décarbonation (mobilité durable, digital, énergie, matériaux/économie circulaire, construction hors site, bioéconomie, santé, agriculture/alimentation, spatial et défense) ;

- ou au développement des filières d'avenir (technologies avancées des semi-conducteurs, technologies d'intelligence artificielle, technologies quantiques, biotechnologies, technologies avancées de connectivité, de navigation et numériques, technologies avancée de détection, technologies spatiales et de propulsion, technologies énergétiques, robotique et systèmes autonomes, technologies avancées de matériaux, de fabrication et de recyclage).

- ou au report modal et à l'utilisation de la voie d'eau pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit

Afin d'aider les candidats à juger de l'éligibilité de leur projet au regard des attendus régionaux de cette catégorie 2, la liste indicative ci-dessous permet d'apporter des précisions :

- mobilité durable : électromobilité, ferroviaire, productions de biens et services concourant à la transformation des chaines de valeur de ces secteurs industriels historiques et concourant à la réduction de leur empreinte carbone, production de solutions technologiques, machines-outils, pour la production des batteries (actuellement importées…) ;
- digitalisation de l'industrie : infrastructures de Cloud, robotique et système autonomes, solutions concourant à la cybersécurité, technologies avancées des semi-conducteurs, technologies d'intelligence artificielle, technologies quantiques, biotechnologies, technologies avancées de connectivité, de navigation et numériques, technologies avancée de détection ;
- énergie : production de biens et services concourant aux développements industriels liés aux systèmes énergétiques régionaux induisant un mix énergétique vertueux (EPR/SMR, H2, cogénération, récupération de chaleur fatale, biocarburants, PAC, méthanisation, captation de CO2...) ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- matériaux/économie circulaire : nouveaux matériaux composites recourant à des ressources recyclées et/ou biosourcées, infrastructures concourant à la massification de l'économie circulaire dans l'industrie, développement d'une filière Chimie régionale permettant de desservir les secteurs industriels d'avenir (Energie, mobilité, etc..) ;

- construction hors site et sites dédiés à l'industrialisation de matériaux décarbonés, issus de la biomasse et/ou du réemploi des gisements régionaux issus de la déconstruction urbaine ou du réemploi de sédiments ;

- bioéconomie : applications industrielles concourant à l'optimisation de l'utilisation de la biomasse, ou à la substitution de biomasse à des matériaux pétro-sourcés ou dont le processus industriel actuel est fortement générateur de GES, ou à la production de molécules d'intérêt pour les industries de transformation ;

- santé : production en région de médicaments ou de molécules trouvant application dans le domaine de la santé, production de solutions décarbonées pour les dispositifs médicaux (substitution de dispositifs issus de la plasturgie, du verre à usage unique, process d'économie circulaire pour l'industrie de la santé) ;

- agriculture/alimentation : sites de transformation de produits issus de l'agriculture régionale, dans une perspective de captation accrue de la valeur ajoutée en Hauts-de-France ;

- spatial et défense : productions de biens et services concourant à la souveraineté industrielle sur ces secteurs stratégiques.

En cas de demande d'implantation ou d'extension d'une activité économique, *sont à préciser :*

- la stratégie économique portée par l'EPCI en articulation avec le SCoT et la cohérence de l'implantation / extension : pertinence du projet par rapport aux ambitions du territoire (raison du choix de l'implantation et réponse au tissu économique), pertinence de l'implantation par rapport à l'ossature régionale du SRADDET (pôles majeurs et pôles d'envergure régionale, bassin d'emplois, accessibilité du site et capacité de report modal), contribution du projet à la réindustrialisation ou à la décarbonation ou au développement des filières d'avenir, enjeux en termes de filières (développement, continuité, confortement), potentiel de recrutement (main d'œuvre disponibles, offre de formation en lien avec l'activité économique, capacité d'accueil du territoire…), contribution de l'activité à un objectif de souveraineté économique ;
- la description du projet par le porteur du projet : objectif du projet, savoir-faire de l'entreprise, montage juridique et financier de l'opération, nombre d'emplois créés au m² et nombre d'emplois indirects, besoins de raccordements aux réseaux et justification de la faisabilité du projet à cet égard (eau – besoin/rejet, électrique, réseau de chaleur…), les éléments relatifs au développement d'une filière (intégration dans la chaine de valeur, dimension recherche & innovation, process utilisé…) ;
- la nécessité de la consommation d'ENAF : la situation du foncier disponible sur le territoire, le potentiel foncier en renouvellement urbain, la mise en place de la séquence ERc, la proposition de prise en charge d'une part du projet sur le compte foncier du territoire et justification ;
- la procédure engagée (2 pages maximum) : ZAC, zonage, règlement, OAP ou toute autre solution justifiant de la destination du foncier :
    - si le projet est réalisé dans une procédure de ZAC et que celle-ci est déjà engagée, précisez si le démarrage effectif de travaux de la ZAC est antérieur au 1er janvier 2021 ou non ;
    - si les travaux sont déjà engagés : la déclaration d'ouverture de chantier.
- le calendrier de réalisation ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- l'accessibilité du site : regard par rapport à l'ossature régionale du SRADDET, caractéristiques du site en matière d'accessibilité, capacité des infrastructures existantes, modes alternatifs à la voiture thermique… ;
- le caractère innovant et vertueux du projet : notion d'aménagements innovants, prise en compte de l'adaptation au changement climatique…

Pour ce volet, le candidat transmet obligatoirement les pièces suivantes :

- la délibération de l'EPCI compétent en matière de développement économique ;
- le formulaire dédié téléchargeable sur la plateforme une décision du porteur de projet d'implanter ou d'étendre son activité sur le territoire d'accueil ;
- une liasse fiscale un ou des plan(s) de composition au stade avant-projet sommaire à minima.

Pièce(s) facultative(s)

- un courrier d'engagement ou d'exclusivité de l'entreprise en cas d'implantation ;
- une déclaration d'ouverture de chantier.

En cas de demande de création ou d'extension de foncier économique, *sont à préciser :*

- la stratégie économique portée par l'EPCI en articulation avec le SCoT par rapport aux zones d'activités et mise en perspective du projet : situation économique et foncier économique existant, pertinence du projet au regard la stratégie de développement du territoire, pertinence de l'implantation par rapport à l'ossature régionale du SRADDET (pôles majeurs et pôles d'envergure régionale, bassin d'emplois, accessibilité du site et capacité de report modal), regard par rapport à l'écosystème local et régional, recherche de synergie, contribution du projet à la réindustrialisation ou à la décarbonation ou au développement des filières d'avenir, valeur ajoutée du projet, potentiel foncier disponible après projet (anticipation des besoins), contribution de l'activité à un objectif de souveraineté économique ;
- la description du projet : objectif de projet, la nature de(s) l'activité(s) économique(s) envisagée(s) – le cas échéants prospects identifiés, raison du choix de l'implantation et en quoi celui-ci répond au tissu économique, montage juridique et financier de l'opération, nombre d'emplois créés au m² et nombre d'emplois indirects prévisionnel, besoins de raccordements aux réseaux et justification de la faisabilité du projet à cet égard (eau – besoin/rejet, électrique, réseau de chaleur…) ;
- la justification de la nécessité de la consommation d'ENAF : La situation du foncier disponible sur le territoire, le potentiel foncier en renouvellement urbain, la mise en place de la séquence ERc, la proposition de prise en charge d'une part du projet sur le compte foncier du territoire et justification ;
- la procédure engagée et les garanties apportées quant à la finalité des entreprises accueillies répondant aux critères des PER : ZAC, zonage, règlement, OAP ou toute autre solution justifiant de la destination du foncier :
    - si le projet est réalisé dans une procédure de ZAC et que celle-ci est déjà engagée, précisez si le démarrage effectif de travaux de la ZAC est antérieur au 1er janvier 2021 ou non ;
    - si les travaux sont déjà engagés : la déclaration d'ouverture de chantier ;
- le calendrier de réalisation ;
- l'accessibilité du site : regard par rapport à l'ossature régionale du SRADDET, caractéristiques du site en matière d'accessibilité, capacité des infrastructures existantes, modes alternatifs à la voiture thermique, lien avec le réseau fluvial à grand gabarit le cas échéant… ;
- le caractère innovant et vertueux du projet : notion d'aménagements innovants, prise en compte de l'adaptation au changement climatique…

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Pour ce volet, le candidat transmet obligatoirement les pièces suivantes :

- une délibération de l'EPCI compétent en matière de développement économique ;
- le formulaire dédié téléchargeable sur la plateforme un ou des plan(s) de composition au stade avant-projet sommaire à minima.

Pièce(s) facultative(s)

- le courrier d'intérêt d'un/de prospect(s) du projet ;
- la déclaration d'ouverture de chantier ;
- dans le cas où les travaux ne sont pas engagés, tout acte administratif venant corroborer l'enclenchement effectif de la dynamique de projet (DUP, autorisation d'urbanisme…).

Catégorie 3 : Pour les territoires littoraux, des projets de recomposition spatiale rendus nécessaires par le recul du trait de côte d'ici 2031.

Afin d'aider les candidats à juger de l'éligibilité de leur projet au regard des attendus régionaux de cette catégorie 3, les projets de recomposition spatiale doivent permettre :

- de réduire durablement la vulnérabilité des populations et des biens, tant vis-à-vis de la submersion marine que de l'érosion côtière ;
- de renaturer le littoral en restaurant les écosystèmes naturels ;
- de repenser l'aménagement à l'échelle territoriale ;
- de garantir durablement l'attractivité des territoires littoraux.

La candidature devra présenter :

- la description du projet de recomposition spatiale : justification du besoin (justification du recul du trait de côte, arrêté de péril, mobilisation du fond Barnier, intervention d'un EPF, existence d'une stratégie globale de gestion des risques littoraux, réaménagements nécessaires et prévus, précision du devenir du site « délaissé », compatibilité SDAGE/SAGE, financement ;
- les caractéristiques du site et sa situation par rapport à la consommation d'ENAF : l'emprise foncière du site délaissé et l'emprise foncière du site de recomposition spatiale, la justification de la consommation d'ENAF avec le potentiel foncier en renouvellement urbain, la mise en place de la séquence ERc, le document d'urbanisme de référence et le zonage ;
- le calendrier de réalisation ;
- l'accessibilité du site et le caractère innovant et vertueux du projet.

Pour ce volet, le candidat transmet obligatoirement les pièces suivantes :

- les pièces justifiant le besoin (justification du recul du trait de côte, arrêté de péril, mobilisation du fond Barnier, intervention d'un EPF ;
- le formulaire dédié téléchargeable sur la plateforme l'étude d'impact du projet de relocalisation ;
- un ou des plan(s) de composition au stade avant-projet sommaire à minima.

Pièce(s) facultative(s) :

- la déclaration d'ouverture de chantier.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Catégorie 4 : Des projets liés à l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels, notamment les inondations, **caractérisés au titre des catastrophes naturelles. »**

- la description du projet, son inscription dans une stratégie territoriale, la nature du projet (recomposition spatiale ou ouvrage de protection, la conformité du projet par rapport au SAGE/SDAGE, la conformité du projet avec le SDAGE/SAGE/PPRI, une justification du non report du risque sur les territoires environnants… ;
- les caractéristiques du site et la situation par rapport à la consommation d'ENAF : l'emprise foncière du projet, la justification de la nécessité de la consommation d'ENAF, la situation du foncier disponible sur le territoire, le potentiel foncier en renouvellement urbain, mise en place de la séquence ERc, le document d'urbanisme de référence et le zonage, l'état d'occupation du site… ;
- le calendrier de réalisation ;
- l'accessibilité du site et le caractère innovant du projet.

Pour ce volet, le candidat transmet obligatoirement les pièces suivantes :

- l'arrêté de catastrophe naturelle ;
- le formulaire dédié téléchargeable sur la plateforme l'étude d'impact ;
- un ou des plan(s) de composition au stade avant-projet sommaire à minima.

Pièce(s) facultative(s) :

- la déclaration d'ouverture de chantier.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

ANNEXE 2 : Critères d'appréciation des candidatures pour la sélection des projets d'envergure régionale

1 /Critères de recevabilité des dossiers

Ces critères conditionnent la recevabilité du dossier ; si l'un des points n'est pas traité par le territoire, la candidature ne pourra être examinée en l'état. Il n'y a pas de dérogation possible à cette liste d'obligations.

Critères relatifs à la procédure de l'appel à projet

- Respect de la période de candidature ;

- complétude du dossier ;

- qualité de la structure déposant le dossier.

Critères relatifs aux catégories de la règle générale 14 du SRADDET

- Le projet entre dans une des catégories des PER tels que formulé dans la règle générale 14 ;

- un démarrage des travaux effectif durant la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031.

Pour les projets de catégorie 2 : le projet envisagé contribue à la décarbonation ou à la réindustrialisation ou au développement de filières d'avenir.

2/ Critères de sélection des dossiers

La procédure de sélection vise à retenir les projets répondants aux enjeux spécifiés dans la règle 14 du SRADDET.

Les critères de sélection sont définis en fonction de la catégorie du PER envisagé.

Une analyse sur la base d'une grille reprenant les différents critères énoncés ci-dessous, suivant la nature du PER, sera effectuée.

Catégorie 1 : Les zones de stationnement directement liées aux conséquences du BREXIT à proximité des zones portuaires.

Sont examinés, notamment, les éléments suivants :

- *la nature du projet :* justification du besoin et description du projet ;

- *la dimension foncière :* consommation d'ENAF et justification au regard des potentiels du territoire, prise en charge d'une part de la consommation d'ENAF au compte foncier, consommation effective d'ENAF ;

- *le calendrier* de réalisation et le degré de maturité du projet ;

- *l'accessibilité :* capacité de gestion des flux…

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Catégorie 2 : Des projets de développement économique d'envergure régionale, **et, à titre exceptionnel, les dessertes nécessaires à leur fonctionnement,** qui contribuent :

- à la réindustrialisation ou à la décarbonation (mobilité durable, digital, énergie, matériaux/économie circulaire, construction hors site, bioéconomie, santé, agriculture/alimentation, spatial et défense) ;

- ou au développement des filières d'avenir (technologies avancées des semi-conducteurs, technologies d'intelligence artificielle, technologies quantiques, biotechnologies, technologies avancées de connectivité, de navigation et numériques, technologies avancée de détection, technologies spatiales et de propulsion, technologies énergétiques, robotique et systèmes autonomes, technologies avancées de matériaux, de fabrication et de recyclage).

- ou au report modal et à l'utilisation de la voie d'eau pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit

En cas de demande d'implantation ou d'extension d'une activité économique, *sont examinés, notamment, les éléments suivants :*

- *la dimension économique :*

  - la stratégie économique portée par l'EPCI en articulation avec le SCoT, contribuant à l'objectif de transformation de l'économie régionale porté par le Conseil régional (dimension structurante du projet sur le plan filière en lien avec le SRDEII, dimension Recherche & développement en lien avec le SRESRI, valeur ajoutée, déclinaison de la feuille régionale REV3…) ;
  - la prise en compte des emplois créés ;
  - un regard sur les caractéristiques du projet (réseaux, caractère vertueux, compatibilité avec les objectifs et règles du SRADDET au regard de l'accessibilité et du caractère innovant…) ;
  - la faisabilité financière (faisabilité technique et financière, plan de financement équilibré, éligibilité à des fonds européens ou nationaux…) ;

- *la dimension foncière :*

  - la consommation d'ENAF : justification au regard des potentiels du territoires, prise en charge d'une part de la consommation d'ENAF au compte foncier du SCoT et à défaut de l'EPCI, consommation effective d'ENAF… ;
  - le positionnement par rapport à l'ossature régionale du SRADDET ;

- *l'accessibilité du* site et sa capacité de report modal ;

- *le calendrier* de réalisation et le degré de maturité du projet : probabilité de réalisation du projet au regard de son état d'avancement.

En cas de demande de création ou d'extension de foncier économique, *sont examinés, notamment, les éléments suivants :*

- la dimension économique :

  - la stratégie économique portée par l'EPCI en articulation avec le SCoT, contribuant à l'objectif de transformation de l'économie régionale porté par le Conseil régional (dimension structurante du projet sur le plan filière en lien avec le SRDEII, dimension Recherche & développement en lien avec le SRESRI, valeur ajoutée, déclinaison de la feuille régionale REV3…) ;
  - un regard sur l'emploi engendré par le projet ;
  - l'avancement de la démarche et les garanties apportées en termes d'implantation d'entreprises répondant aux enjeux de réindutrialisation, décarbonation ou développement de filières d'avenir ;
  - les caractéristiques du projet (réseaux, caractère vertueux) ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- la faisabilité financière.

- *la dimension foncière :*

  - la consommation d'ENAF : justification au regard des potentiels du territoires, prise en charge d'une part de la consommation d'ENAF au compte foncier du SCoT ou à défaut de l'EPCI, consommation effective d'ENAF … ;

  - le positionnement par rapport à l'ossature régionale du SRADDET ;

  - la procédure engagée.

- *l'accessibilité et l'innovation :*

  - l'accessibilité du site et sa capacité de report modal ;

  - la compatibilité avec les objectifs et règles du SRADDET au regard de l'accessibilité et du caractère innovant ;

- *le calendrier* de réalisation et le degré de maturité du projet.

Catégorie 3 : Pour les territoires littoraux, des projets de recomposition spatiale rendus nécessaires par le recul du trait de côte d'ici 2031.

Sont examinés, notamment, les éléments suivants :

- *la nature du projet :* justification du besoin et description du projet : dimension stratégique, regard sur le projet de recomposition spatiale et le devenir du site délaissé… ;

- *la dimension foncière :* la consommation d'ENAF : justification au regard des potentiels du territoires, regard entre délaissé et nouveaux aménagements, consommation effective d'ENAF, consommation effective d'ENAF … ;

- *le calendrier* de réalisation et le degré de maturité du projet ;

- *l'accessibilité et les aménagements :* les modes d'aménagements innovants, les conditions de déplacement d'actifs, la gestion des flux ...

Catégorie 4 : Des projets liés à l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels, notamment les inondations, caractérisés au titre des catastrophes naturelles. »

Sont examinés, notamment, les éléments suivants :

- *la nature du projet :* justification du besoin et description du projet ;

- *la dimension foncière :* la consommation d'ENAF : justification au regard des potentiels du territoires, consommation effective d'ENAF… ;

- *le calendrier* de réalisation et le degré de maturité du projet ;

- *l'accessibilité et les aménagements :* les modes d'aménagements innovants, les conditions de déplacement d'actifs, la gestion des flux …

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Annexe C de la délibération

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024

Bilan de la Concertation publique dans le cadre de la démarche de modification du SRADDET



Au regard de
l'article L 4251-5-6bis
du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)

Le SRADDET des Hauts-de-France a été adopté par le Conseil régional en assemblée plénière du 30 juin 2020 et approuvé par arrêté préfectoral le 4 août 2020. Depuis la date de son approbation, il est applicable sur le territoire régional, ce qui signifie que les SCoT, les PCAET, les plans de Mobilités et les Chartes de Parcs Naturels Régionaux doivent au moment de leur révision prendre en compte ses objectifs et être compatibles avec ses règles générales.

La Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, promulguée le 22 août 2021 a engagé le SRADDET, approuvé le 4 août 2020, dans une démarche de modification pour l'adapter aux évolutions législatives. La procédure de modification a été initiée par le Conseil régional par une délibération du 23 juin 2022 (délibération n°2022.00332) pour prendre en compte les dispositions législatives et règlementaires parues depuis le 30 janvier 2019 (date de l'arrêt du projet du SRADDET en vigueur) sans remise en cause de l'économie générale du plan.

Dans le cadre de la procédure de modification et au titre de l'article L 4251-5-6bis du Code général des collectivités territoriales (CGCT) le Conseil régional a engagé une démarche de concertation publique. Les modalités de mise en œuvre de cette concertation publique ont été définies par la délibération n°2024.00618 du 8 février 2024).

Cette concertation publique s'est organisée selon les modalités suivantes :

Pendant la période du mercredi 3 avril 2024 (9h00) au mardi 23 avril 2024 (17h00), soit 21 jours consécutifs :

- Mise en place d'une publication **sur le site internet de la Région**, à destination du grand public**.**

Cette publication a notamment hébergé les rapports d'information relatives :
- aux modifications des volets « climat, air, énergie » et «déchets»
- aux modifications des volets « gestion économe de l'espace », « logistique et localisation préférentielle » et « stratégie aéroportuaire »

Dans le cadre de cette publication sur le site internet, il était possible pour le public de laisser une contribution**,** ou de réagir sur l'adresse électronique dédiée **:** **sraddet@hautsdefrance.fr**

- une information à la population de la procédure et une invitation à prendre connaissance du dossier de la modification ont été publiées dans les journaux régionaux de la presse quotidienne régionale – journaux d'annonces légales - sous forme d'avis de concertation publique (Cf. l'avis ci-dessous).

Cet avis de concertation publique a été diffusé dans les journaux suivants :
- le quotidien « L'Union » dans l'Aisne (édition du 30 mars 2024)
- le quotidien « la Voix du Nord » dans le Nord (édition du 30 mars 2024)
- le quotidien « la Voix du Nord » dans le Pas de Calais (édition du 30 mars 2024)
- le quotidien « Courier Picard » dans l'Aisne et la Somme (édition du 29 mars 2024)
- le quotidien « Courrier Picard » dans l'Oise (édition du 29 mars 2024)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

Relative aux propositions de modifications du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Hauts-de-France

En exécution de la délibération n° 2024.00618 en date 8 février 2024, il est procédé à une concertation publique portant sur la modification du SRADDET de la région Hauts-de-France.

Du mercredi 3 avril 2024 à 9h au mardi 23 avril 2024 17h, soit 21 jours consécutifs.

Le SRADDET constitue un document de planification territoriale qui fixe les objectifs et les règles générales prévus par la loi n°2015-991 portant Nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi « NOTRe », du 7 août 2015, dans 11 domaines à l'horizon 2030 et 2050 : lutte contre le changement climatique ; gestion économe de l'espace ; implantation de différentes infrastructures d'intérêt régional ; planification régionale de l'intermodalité ; planification régionale des infrastructures de transports ; équilibre des territoires ; prévention et gestion des déchets ; désenclavement des territoires ruraux ; protection et restauration de la biodiversité ; habitat ; maîtrise et valorisation de l'énergie. Il définit également des indicateurs de suivi et d'évaluation.

Des évolutions législatives et règlementaires sont intervenues depuis août 2020, date d'approbation du SRADDET. Ces évolutions récentes confortent les grandes lignes du SRADDET actuel tout en impliquant de compléter et préciser le schéma sur quelques points, en matière de réduction de l'artificialisation des sols, de développement et localisation des constructions logistiques, des objectifs Climat-Air-Energie ainsi que de prévention et gestion des déchets.

Ainsi, en application de l'article L.4251-5 (6° bis) du Code Général des Collectivités Territoriales, une concertation publique est organisée sur le projet de modification du SRADDET, sur les volets gestion économe de l'espace, logistique, climat-air-énergie et déchets.

Cette concertation doit permettre d'informer le public des objectifs et des caractéristiques principales du projet de modification du schéma, ainsi que de ses éventuels impacts sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire.

Contenu du dossier de concertation :

Le dossier de concertation publique comprend un résumé non technique et les rapports d'information des propositions de modifications, consultables dans les conditions prévues ci-dessous.

Modalités et durée de concertation :

La concertation publique se déroulera du mercredi 3 avril 2024 à 9h au mardi 23 avril 2024 17h, soit 21 jours consécutifs.

Les documents relatifs au projet de modification du SRADDET seront consultables :

• Sur le site : hautsdefrance.fr/sraddet-donnez-votre-avis

• Au Siège de Région, 151 avenue du Président Hoover à 59000 Lille, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h, et dans les antennes de la Région :

◦ **ABBEVILLE**, Cité scolaire Boucher de Perthes Rez-de-chaussée du bâtiment B - 1, rue Paul Delique - 80100 Abbeville, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h fermé le mercredi à 16h ;

◦ **AMIENS**, 15 mail Albert 1er 80000 Amiens, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **ARRAS**, 13 ter Boulevard Schuman 62000 Arras, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **CAMBRAI**, 5 rue d'Alger 59400 Cambrai, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 16h30 ;

◦ **CLERMONT**, 4 avenue des déportés 60600 Clermont, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **CHATEAU-THIERRY**, 2 avenue Ernest Couvrecelle 02400 Étampes-sur-Marne, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h

◦ **FOURMIES**, Place Georges Coppeaux 59610 Fourmies, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **GRANDVILLIERS**, 11 Avenue Saget, 60210 Grandvilliers, du lundi 14h-17h, du Mardi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h (fermé à 16h le vendredi) ;

◦ **HAZEBROUCK**, 222 bis rue du vieux Berquin 59190 Hazebrouck, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **MARCK**, 16 rue Saint Martin 62730 Marck, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **MONTDIDIER**, 41 rue Jean Jaurès 80500 Montdidier, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **MONTREUIL-SUR-MER** (sous réserve de sa réouverture), 5 rue Saint Gengoult 62170 Montreuil-sur-Mer, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h (fermé à 16h le vendredi) ;

◦ **SAINT-POL-SUR-TERNOISE**, 15 rue des Fonts Viviers 62130 Saint-Pol-sur-Ternoise, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **SAINT-QUENTIN**, 58 bd Victor Hugo 02100 Saint-Quentin, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h (fermé à 16h30 le vendredi) ;

◦ **SALLAUMINES**, 96 rue Constant Darras 62430 Sallaumines, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h ;

◦ **SOISSONS**, 2 allée des Nobel 02200 Soissons, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h.

Durant cette période de concertation, vous pouvez transmettre vos observations et propositions écrites :

• par mail à : sraddet@hautsdefrance.fr

• par courrier : Région Hauts-de-France, Consultation SRADDET, 151 avenue du Président Hoover, 59555 LILLE

Sur demande, un accès informatique peut être organisé au Siège de Région à Lille, et dans les antennes de la Région pour transmettre vos observations et propositions écrites.

A l'issue de la concertation publique, le projet de modification du SRADDET, ainsi que les avis exprimés sur celui-ci en application des articles L.4251-5 et L.4251-6 du code général des collectivités territoriales seront mis à disposition du public.

Pour tout complément d'information :

Par courrier : Région Hauts-de-France, Consultation SRADDET, 151 avenue du Président Hoover, 59555 LILLE

Par mail :

• Volets gestion économe de l'espace, logistique, aéroportuaire :
Stéphanie DEPREZ, stephanie.deprez@hautsdefrance.fr

• Volets climat-air-énergie et déchets :
Bertrand LAFOLIE, bertrand.lafolie@hautsdefrance.fr

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

- Mise à disposition du rapport d'information de la modification au Siège de Région à Lille et dans les 16 antennes de la Région sur le territoire régional, avec possibilité de laisser une contribution écrite

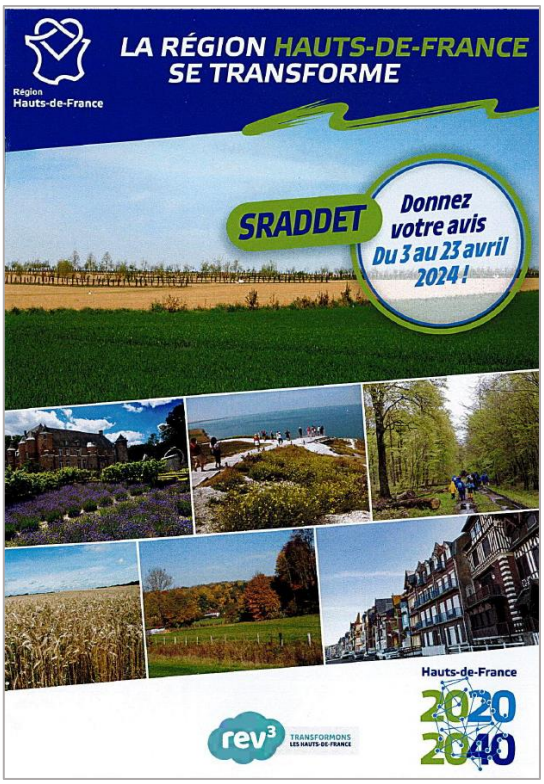
  - Siège de Région à Lille
  - Antenne de Abbeville
  - Antenne de Amiens
  - Antenne de Arras
  - Antenne de Cambrai
  - Antenne de Clermont
  - Antenne de Château Thierry
  - Antenne de Fourmies
  - Antenne de Grandvilliers
  - Antenne de Hazebrouck
  - Antenne de Marck
  - Antenne de Montdidier
  - Antenne de Montreuil sur mer
  - Antenne de Saint Pol sur Ternoise
  - Antenne de Saint-Quentin
  - Antenne de Sallaumines
  - Antenne de Soissons

- Diffusion de l'information relative à cette concertation du public via les réseaux sociaux de la Région.

Dans le cadre de cette concertation publique, une plaquette d'information publique a été produite. Elle était disponible dans tous les lieux cités ci-dessus (Siège de Région et antennes de la Région).

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Document produit dans le cadre de la concertation publique organisée
du 3 au 23 avril 2024





Du 3 avril 9h, au 23 avril 17h, la Région Hauts-de-France consulte ses habitants sur les modifications apportées au SRADDET.

La Région Hauts-de-France a élaboré son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) en 2020, pour **dessiner son avenir et fixer un cap pour ses territoires et ses habitants.**

QU'EST-CE QUE LE SRADDET ?

Elaboré par la Région Hauts-de-France en 2020, le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) a pour ambition de dessiner l'avenir et de fixer un cap pour les territoires et les habitants.

Ce Schéma Régional permet de bâtir **un nouveau modèle d'aménagement du territoire et pose 3 ambitions à l'horizon 2050** pour les Hauts-de-France :

- **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.**

▶ Le SRADDET définit des objectifs et des règles générales qui s'imposent aux documents d'urbanisme.



POURQUOI LA RÉGION MODIFIE LE SRADDET ?

Depuis son approbation, différentes lois[1] sont venues réinterroger certains enjeux et pousser à la réécriture de certains objectifs et règles générales.

Depuis le 23 juin 2022, la Région a engagé **une procédure de modification du SRADDET** afin d'intégrer les nouvelles lois en matière de réduction de l'artificialisation des sols, de logistique, de prise en compte du changement climatique et de prévention et gestion des déchets.

Plusieurs modifications sont ainsi proposées :

- ▶ sur le volet **gestion économe de l'espace** afin d'introduire de nouvelles trajectoires chiffrées en termes de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation ;
- ▶ sur le **volet logistique** afin d'optimiser l'implantation des activités et d'intégrer les objectifs de développement logistique, notamment en matière de localisation préférentielle
- ▶ sur le **volet climat air énergie** afin de renforcer les objectifs d'atténuation du changement climatique ;
- ▶ sur le **volet déchets** afin de renforcer la prévention et la valorisation matière pour atteindre les nouveaux objectifs réglementaires.

1- Les lois :
- Portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021, visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux du 20 juillet 2023,
- relative verte du 23 octobre 2023,
- différenciation, décentralisation, déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale du 21 février 2022
- Anti-Gaspillage pour une Economie Circulaire (AGEC) du 10 février 2020
- la Stratégie nationale bas carbone du 23 avril 2020

UN SRADDET POUR LES HABITANTS DES HAUTS-DE-FRANCE !

- **réindustrialisation, décarbonation des territoires, de développement de filières d'avenir notamment en termes d'économie circulaire et de dynamiques favorables à l'emploi ;**
- **préservation des terres agricoles, des ressources et des paysages par la réduction de l'artificialisation des sols ;**
- **régulation de l'implantation des activités logistiques ;**
- **réduction des émissions de gaz à effet de serre ;**
- **développement des énergies renouvelables ;**
- **prise en compte des risques liés au changement climatique et adaptation, notamment le recul du trait de côte, la prévention des inondations… ;**
- **préservation de la qualité de l'air ;**
- **réduction des déchets.**

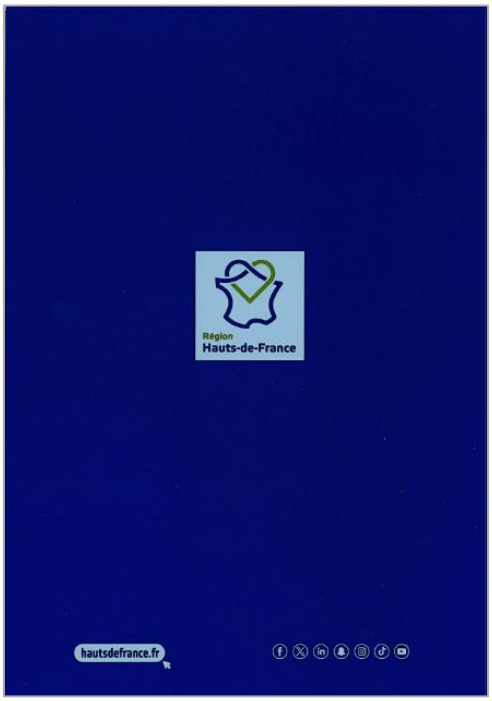
LES TERRITOIRES SONT AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS DE LA RÉGION QUI SOUHAITE :

- ▶ **respecter** les spécificités de chaque territoires ;
- ▶ **préserver** la capacité des territoires à mener à bien leur projet ;
- ▶ **soutenir** une solidarité entre les territoires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

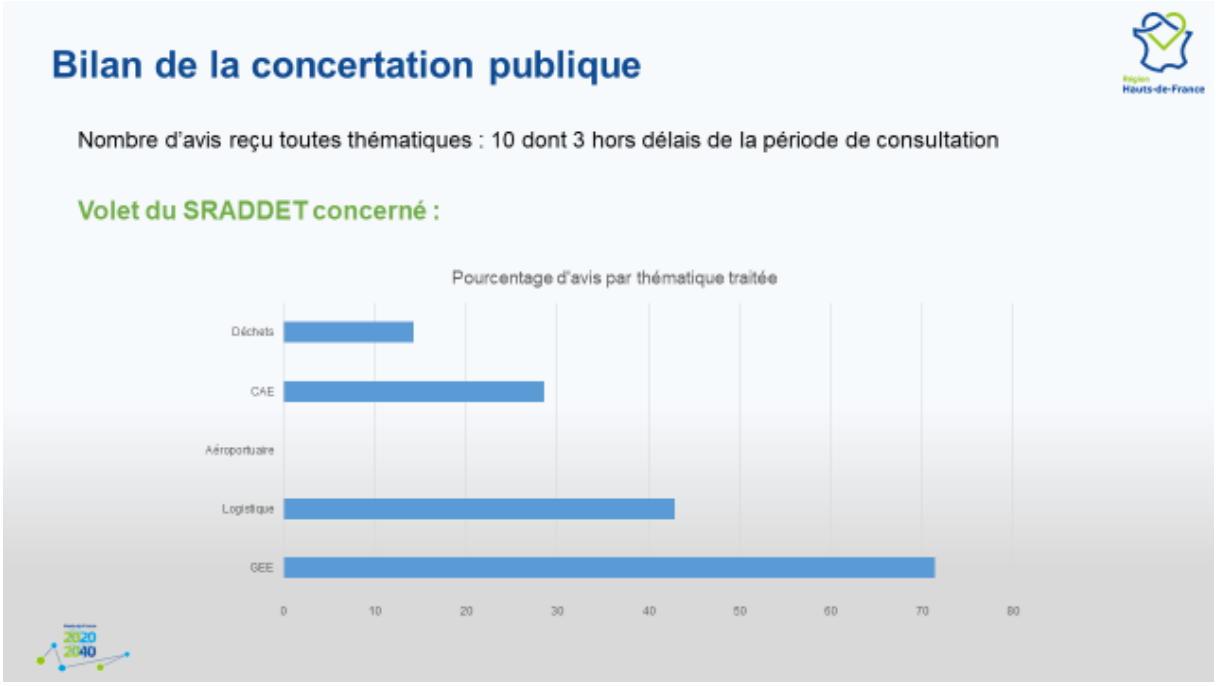
Document produit dans le cadre de la concertation publique organisée
du 3 au 23 avril 2024





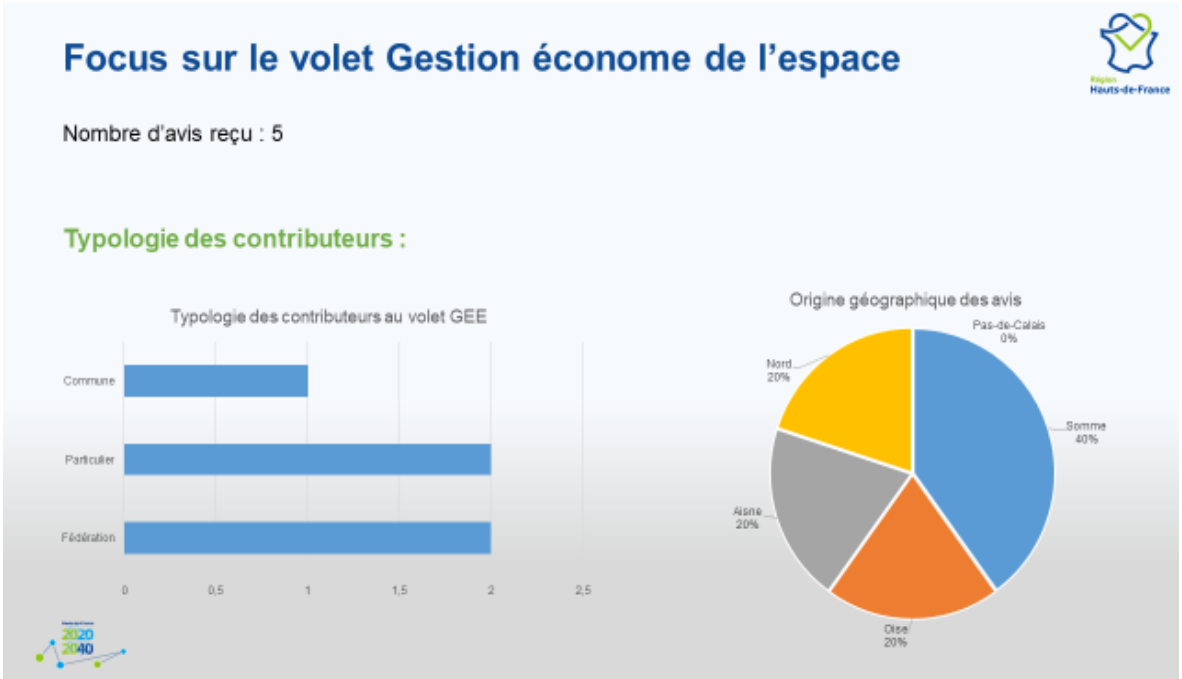
Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Bilan des contributions reçues lors cette démarche de concertation publique, entrant dans le cadre de l'article L 4251-5-6 bis du Code Général des Collectivités Territoriales



Malgré le dispositif mis en place dans les antennes de la Région avec la diffusion dans celles-ci de la publication ci-dessus évoquée, la publicité sur le site internet et les publications légales dans les titres de la presse quotidienne régionale, seules 10 contributions qui ont été reçues, dont 3 hors délais qui ne peuvent donc pas entrer dans ce bilan de la concertation publique.

Comme l'indique le graphique ci-dessus, c'est le volet « gestion économe de l'espace » qui a induit le plus de contributions.



Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Synthèse des contributions et éléments de réponses apportées à ces contributions

Ce sont donc 7 contributions qui ont été reçues dans le cadre de la démarche de concertation publique, dans les conditions et délais requis de celle-ci.

Les contributions ont été regroupées ci-dessous de façon synthétique, et classées par sujet avec des éléments de prise en compte et de réponse apportées par la Région.

Les différentes remarques et observations recueillies lors de cette mise à disposition du public sont ensuite reprises dans les tableaux figurant en fin de ce document.

Plusieurs contributions font état d'opinions sur les questions de développement de la logistique et leur grande consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers. La Région met en avant que le projet de SRADDET modifié s'engage, comme la Loi dite Climat Résilience l'y oblige dans la réduction par deux du rythme de consommation des espaces naturels agricoles et forestiers sur la décennie 2021-2031 par rapport à la décennie 2011-2021.

De façon plus précise, la contribution de la Fédération Nationale des transports voyageurs met en avant le nombre important de surfaces agricoles préemptées et aujourd'hui inoccupées. Il en est de même pour la contribution d'un particulier sur le même thème et concernant la même ZAC (Zac du Bosquel).

La Région rappelle que le SRADDET n'est pas un document d'urbanisme, et que c'est dans le cadre des révisions de SCoT et ensuite des PLU /PLUI que les territoires se doivent de revisiter ces zones préemptées et non utilisées pour réorienter leur utilisation. La territorialisation de l'objectif de gestion économe du foncier du SRADDET appliquée par les SCoT impliquera pour ceux-ci de réinterroger l'avenir de ces zones.

Le SRADDET est un document qui fixe des objectifs et des règles générales aux SCOT, PLU/PLUI, chartes de PNR, PCAET, aux acteurs des transports et des déchets. Par conséquent, au titre de la hiérarchie des normes et du principe de subsidiarité il appartient à ces documents infrarégionaux et à ces acteurs de mettre en œuvre des stratégies et des actions afin de concourir aux objectifs régionaux.

Concernant les contributions sur le développement de la logistique, la Région rappelle que dans le cadre de la stratégie du hub logistique, le SRADDET promeut la logique du report modal visant à réduire les flux de transports routiers au bénéfice du fluvial et du ferroviaire.
L'objectif 6 du SRADDET « optimiser l'implantation des activités logistiques » répond à cette préoccupation alliée aux objectifs relatifs à la gestion économe de l'espace. A cet effet, il conditionne l'implantation d'activités logistiques selon différents critères.

Une contribution exprime le regret que les grandes agglomérations revendiquent plus de droits à artificialiser que les petites communes rurales qui ne pourront dès lors plus se développer.
Sur ce sujet, la Région rappelle que c'est le décret du 27 novembre 2023 qui adapte et complète les modalités de territorialisation des objectifs de sobriété foncière et de lutte contre l'artificialisation des sols fixés par la Loi dite Climat résilience du 22 août 2021 et la Loi dite ZAN du 20 juillet 2023. En appliquant ce décret, le projet de SRADDET modifié a organisé cette répartition territoriale au niveau des SCoT et ne peut aller plus loin. Cette répartition territoriale prend également en compte la garantie communale, le droit au projet pour toute commune rurale (1ha). Par subsidiarité il revient aux SCoT d'organiser la répartition territoriale via la définition de leur propre armature territoriale.

Une contribution évoque le fait que l'ambition du SRADDET dans le domaine « climat, air, énergie » serait mal relayée au niveau des territoires par les PCAET et appelle la Région à mettre en place des politiques plus volontaristes pour qu'elles soient appliquées sur les territoires. Il convient de rappeler que le SRADDET n'a pas pour vocation à porter des politiques opérationnelles. Le SRADDET est un document de planification opposable que les PCAET et les SCoT, Chartes de PNR et Plans de mobilités doivent prendre en compte. Ainsi le SRADDET ne peut pas disposer d'incitations financières comme la

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

contribution l'y invite. La Région rappelle cependant l'existence d'une stratégie d'animation régionale qu'elle met en place pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du SRADDET dans les démarches de planification territoriale (SCoT, PCAET) et accompagner les acteurs territoriaux.

En ce qui concerne la demande particulière de la Société Recyclage des Vallées sollicitant l'inscription de leur installation en centre de tri des déchets d'emballages ménagers et en particulier sur la carte des centres de tri des emballages ménagers au standard de flux développement à échéance 2025.
La situation des centres de tri d'emballages et papiers cartons ménagers a été fortement modifiée au plan régional suite à la mise en place de l'extension des consignes de tri à l'ensemble des emballages en plastique.
La carte des centres de tri de DMA présentée en 2019 dans le cadre du PRPGD n'est plus d'actualité. Certains centres ont été fermés depuis, d'autres sont en situation transitoire en attendant la mise en service d'un centre de grande capacité pour leur territoire, d'autres seront adaptés pour devenir centre de transfert ou centre de tri spécifique. Dans ce contexte transitoire, en attendant de connaître à terme la situation de l'ensemble de ces installations, la carte des centres de tri a été modifiée pour ne faire apparaître que les centres de tri de grande capacité qui traiteront plus de 30 000 t/an d'emballages, papiers et cartons ménagers à échéance 2025.

Des contributions portent sur des demandes concernant des installations locales spécifiques et en cela elles sont en dehors du champ d'application du SRADDET, qui n'a pas vocation à porter un volet opérationnel et programmatique.

Enfin certaines contributions font état de propositions et d'opinions qui n'appellent pas de remarques complémentaires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur	titre de l'observation	Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
1	17 avril 2024	FNTR Picardie et FNTV Fédération Nationale Transports Routiers Picardie Fédération Nationale des transports Voyageurs	Gestion économe de l'espace, ZAC et entrepôts logistiques	Le SRADDET est un document de planification qui a l'échelle des Hauts de France précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire Notamment : - La gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols. -L''implantation de différentes infrastructures d'intérêt régional, d''intermodalité, de développement, des transports de marchandises, y compris, de développement et de localisation des constructions logistiques. Force est de constater qu'aujourd'hui, chaque communauté de communes préempte des terres agricoles, à n'importe quel prix, pour pouvoir construire sa ou ses propre(s) ZAC. À titre d'exemple, que je connais bien, puisqu'habitant la communauté de communes, celle qui est en projet au BOSQUEL (80) [...] Alors que de nombreux entrepôts logistiques sont aujourd'hui inoccupés, à louer ou à vendre, à moins de 100 km aux alentours, rien que sur « le bon coin » et sans véritablement chercher, voici quelques exemples : - Ablaincourt Pressoir (A1 et A29) entrepôt de 38 000 m2 sur un foncier de 101 000m2 - Longueil Ste Marie (A1) entrepôt de 18 805 m2, un autre de 19 300 m2 et encore un autre de 37 963 m2 - ZAC de Goussainville (A1, aéroport Roissy) entrepôt de 16 000m2 - ZAC d'Allonne (A16 et RN31) entrepôt de 31 127 m2, un autre de 44 700m2 et encore un de 45 023 m2 - Bresles (A16) entrepôt de 43 000m2 - Bruyeres sur Oise (A16) entrepôt de 20 137 m2 - Belle Eglise (A16 – N104 – N1) entrepôt de 69 374 m2 - Warluis (A16) entrepôt de 25 430 m2 - Oursel maison (A16) entrepôt de 39129 m2 etc …… **Je n'ose faire le total de toutes ces surfaces de terres agricoles préemptées aux agriculteurs et actuellement inoccupées !** **Quand le SRADDET a pour ambition la gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols, je crois que nous sommes en plein dedans !** Qui plus est, il y a déjà deux ZAC construites à 5 minutes et à 20 minutes du Bosquel : ZAC d'Essertaux et celle de Poix de Picardie

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur	Volet concerné	titre de l'observation	Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
1	17 avril 2024	FNTR Picardie et FNTV Fédération Nationale Transports Routiers Picardie Fédération Nationale des transports Voyageurs	GEE et LogistIque	Gestion économe de l'espace, ZAC et entrepôts logistiques	Mais d'autres ZAC aux alentours sont aussi en projet, pour n'en citer que 2 : - le projet de ZAC Belle assise de 85 ha à Hardivillers, deuxième sortie de l'A16 juste après le Bosquel. Etant plus grande que celle du Bosquel (terrains encore à viabiliser soit dit en passant) - La ZAC en projet Boréalia 2 (195 ha sur 600) reliée également à l'A16, rien qu'en poids lourds, ce ne sera pas moins de 1200 poids lourds estimés pour cette ZAC et 4300 VL/jour ! La Future ZAC du BOSQUEL n'est reliée qu'à l'A16, ce sera du tout camion, aucun report modal. [...] alors pourquoi autant d'entrepôts sur notre territoire ? pourquoi autant d'importation de l'autre bout du monde ? Où est la décarbonation ? où est la préservation de la qualité de l'air, où est la réduction des gaz à effet de serre ? .. .ce sont bien ces sujets que vous voulez ajouter au SRADDET ? là c'est un cas concret. Et en plus, le promoteur ose indiquer dans son projet qu'il respecte le SRADDET !! Il ne respecte d'ailleurs ni le PLUI, ni le cahier des charges….ni les recommandations architecturales et paysagères…..soit dit en passant. Il ose écrire dans son étude d'impact (qui ne se limite qu'à la ZAC, pas au village accolé) qu'il n'y aura pas d'incidence sur la congestion de l'A 16 ? Ce n'est pas possible, avec tous les entrepôts construits ou en projets cités plus haut qui sont reliés à l'A16 ! Il indique qu'il n'y aura pas de pollution, pas des rejets de CO2, pas de problème en cas d'incendie alors qu'il sera classé ICPE et se situe à moins de 100m des premières habitations ! Enfin quand on parle « réindustrialisation », les bâtiments logistiques ne sont pas des industries que je sache ! et on sait tous que des produits stockés ne font pas vivre l'économie ! Les promesses d'emplois varient selon les interlocuteurs : 800 ? mais on sait tous que ces entrepôts sont maintenant tout hauteur et sont entièrement robotisés, je suis bien placée pour le savoir, par ma profession Dernier point donc, sur les transports en commun (qui concerne aussi le SRADDET) : il n'y a aucune desserte par train à proximité. Le réseau de cars est totalement inadapté en temps de trajet, en communes desservies et en horaires correspondant aux heures de travail sur le Bosquel. Où est la dynamique favorable pour la création d'emplois sur de tels sites ? Bref, ce projet d'entrepôt logistique au Bosquel est un total non-sens ! mais le permis de construire risque d'être validé, c'est ça le pire ! La ZAC du Bosquel n'est qu'un exemple, mais c'est exactement comme cela que sont construits tous les entrepôts qui pullulent dans notre région **A quoi sert le SRADDET ?** **Que se passe-t-il quand un promoteur ne respecte pas le SRADDET comme c'est le cas pour la ZAC du Bosquel ? Rien ?**

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

					Pourquoi la Région n'intervient pas pour stopper tous ces projets dévastateurs (pour l'environnement, la pollution, les rejets de Co2, pour l'économie…etc) ?
N° contribution	**Date de la contribution**	**Statut du contributeur**		**titre de l'observation**	**Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)**
2	21 avril 2024	Particulier	Hors Sraddet	Funiculaire de Laon	Expérimenter des modes de production bas carbone, Adapter les territoires au changement climatique, Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle,On ne peut qu'adhérer à ces principes. Toutefois je serais reconnaissant au groupe du SRADDET de bien vouloir interroger le cas du funiculaire de LAON (dit "Poma"), exemple de toutes les propositions du SRADDET. Il est situé Hauts de France, c'est une alternative à la voiture individuelle, il est bas carbone, etc... il n'a que des qualités..Il a coûté très cher aux contribuables. Aujourd'hui alors que beaucoup de bonnes volontés souhaitent s'investir pour le remettre en fonction avec des solutions peu coûteuses et aux technologies actuelles (le reconvertir), seuls les élus sont contre sa remise en fonctionnement... et même tout simplement en discuter.Quelle crédibilité pour le citoyen comme moi ?
3	22 avril 2024	Maire de Le Pommereuil	GEE	Développement des communes rurales	Je trouve dommage que les agglomérations comme la MEL revendiquent le droit à avoir plus de terrain à bâtir que les petites communes rurales. de ce fait, nous sommes voués à une agonie! Sans nouvelles constructions; les jeunes ménages avec des enfants ne pourront plus s'installer dans nos communes, nos écoles devront fermer! Nos territoires ne recevront comme nouvelles constructions des éoliennes, des méthanisations etc.... Je dois réviser le PLU de la commune afin d'établir de nouvelles zones de construction. Dans cet avenir incertain , je ne me vois pas dépenser l'argent du contribuable dans un plan d'urbanisme qui doit correspondre à un SCOT qui n'est pas encore finalisé.
4	23 avril 2024	Particulier	GEE et logistique	La virgule Soissons Roissy	Plus généralement, le citoyen de base s'interroge sur l'appropriation par les territoires des dispositions du SRADDET modifié, dans un paradigme de compétition inter-territoriale. Espérons que la révision des SCOT y pourvoira, mais le sujet est bien trop politique, malgré les annonces comitologiques sur la gouvernance. faut-il une région des territoires? . Sur la Virgule Soissons-Roissy, qui n'était pas au SRADDET 2020, cf extrait ci-dessous, n'est pas plus dans la modification. A priori Roissy-Picardie, va plutôt renforcer l'Ouest de la Picardie, au détriment de l'Est et de l'Aisne-Sud. les études sont indiquées comme concluantes, mais on n'envisage rien, alors qu'il serait bien de prendre parti pour l'horizon 2035. [...]

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

5	23 avril 2024	Particulier	GEE	Remise en cause de la pertinence de ZAC	Dans le cadre de la loi ZAN et de l'objectif de réduction de la consommation des sols de 2021 à 2031, pensez-vous remettre en cause la pertinence de certaines ZAC pas encore artificialisées ? Je pense notamment à la ZAC du Bosquel dans la Somme d'une superficie de 43ha créée en 2008 pour laquelle aucun projet n'a encore abouti. Il y a aujourd'hui sur cette ZAC un projet d'aménagement d'entrepôts logistiques XXL dont la pertinence est, de mon point de vue, à remettre en cause au vue de l'objectif 6 du volet logistique. S'agit-il vraiment d'un site stratégique d'implantation logistique ? Si le SRADDET se veut pour les habitants de Hauts de France, je pense qu'il est indispensable d'inciter les élus et les porteurs des projets à impliquer la population locale dans toutes les phases des projets.
N° contribution	**Date de la contribution**	**Statut du contributeur**	**Volet concerné**	**titre de l'observation**	**Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)**
6	23 avril 2024	ROSO Regroupement desOrganismes de Sauvegarde de l'Oise	GEE et logistique	Planification régionale de l'implantation des plateformes logistiques	**Sur la planification et l'état des lieux :**L'association le ROSO ne peut que saluer l'idée de faire une planification régionale de l'implantation de plateformes logistiques, mais n'arrivera-t-elle pas trop tard ? Nous ne trouvons dans le document aucun calendrier, aucune méthodologie de travail et surtout rien sur les conditions de mise en oeuvre du plan. Le plan envisagé sera-t-il inscrit dans le SRADDET et aura-t-il un fondement prescriptif ?. S'il n'est basé que sur la négociation et la bonne volonté, nous ne pouvons que douter de son efficacité, les sirènes des promoteurs ayant plus de poids que les points de vue des citoyens. En effet, nous intervenons régulièrement dans les enquêtes publiques ou les consultations du public pour les projets logistiques de notre département. Nous insistons très souvent sur le caractère irréaliste de nombres de projets (en particulier en ce qui concerne le multi-modal), mais nos contributions sont rarement entendues par les commissaires enquêteurs qui se rallient le plus souvent au souhait des élus et des promesses d'emplois, même peu qualifiés.Nous considérons que l'état des lieux sur la problématique de la logistique dans notre Région gagnerait à être approfondi. Une cartographie des implantations serait intéressante. De même, connaitre le nombre de dossiers en cours, ainsi que les surfaces réservées dans les SCOT serait pertinent.En effet, nous sommes face à un développement anarchique, sans régulation, dans le contexte d'une compétition entre les collectivités territoriales qui, toutes pensent pouvoir créer de l'emploi. Mais, à une échelle plus petite, on pourrait aussi voir que de nombreux emplois sont des emplois déplacés, les entreprises recherchant toujours des espaces de travail de plus en plus automatisés.L'absence de régulation entraine un double risque : avoir trop de m2 d'entrepôt, avoir des friches de logistique (du fait du départ de l'entreprise ou de sa faillite). Nombre de dossiers de demande ne sont pas reliés à des besoins réels puisque les promoteurs déposent des dossiers pour des entrepôts « en blanc » sans savoir à l'avance s'ils pourront les commercialiser ou non.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

6	23 avril 2024	ROSO Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise	CAE	Nuisances liées au transport routier (camions)	Sur les nuisances liées aux camions L'AUGMENTATION DEMESUREE DU NOMBRE DE CAMIONS SUR LES ROUTES est au détriment du climat, de la qualité de l'air, de la santé et de la qualité de vie des habitants. Le développement immodéré de la logistique que nous observons actuellement dans l'Oise annule tous les efforts faits par ailleurs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (co-voiturage, auto-partage) et améliorer la qualité de l'air. De plus, elle pose des problèmes de sécurité routière en particulier lorsque les camions circulent dans des villages ou sur des routes étroites.

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur	Volet concerné	titre de l'observation	Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
6	23 avril 2024	ROSO Regroupement desOrganismes de Sauvegarde de l'Oise	GEE	Sur la mise en œuvre du ZAN	Sur la mise en oeuvre du ZAN Le développement de la logistique hypothèque la mise en oeuvre du ZAN. En effet, entre la validation du SRADDET en novembre 24 et les révisions/ modifications des SCOT et des PLU, il va se passer 4 ans. Une fenêtre dans laquelle s'engouffre les promoteurs et ceux qui soutiennent leurs projets. Les dépôts de permis de construire s'accélèrent et une fois de plus nous nous interrogeons sur la régulation. Qui s'occupe de la transition entre les anciens SCOT (en particulier ceux qui n'avaient pas faits d'effort de réduction) et les nouveaux SCOT qui devront prendre en compte des enveloppes de consommation contraintes ?Nous en ferons la démonstration à partir de l'exemple de la communauté de communes des Sablons située dans le sud de l'Oise. Cette intercommunalité est composée de 33 000 habitants. La ville centre est une petite ville de 13 000 ha qui a vécu dans les années 80 l'effondrement de son tissus industriel et qui vit actuellement l'effondrement de son commerce (centre ville de la ville centre, centre commercial dont l'extension faite il y a environ 10 ans n'a pas trouvé preneur).En 2020, le SCOT a été révisé. Il prévoit à l'horizon 2035 une consommation en extension de 237 ha (57 habitat, 150 activité, 30 équipement, routes et aménagement non comptés) soit près de 16 ha par an et trois fois plus que l'enveloppe envisagée dans le SRADDET modifié : 54 ha pour la période 2021-2030 soit 5,4 ha par an environ, [...] [Illsutartion ZAC des SablonsQue se passera-t-il si toute l'enveloppe est consommé au moment de la révision du SCOT dans 3 ans? Comment la collectivité respectera-t-elle le principe de la garantie rurale accordée aux petites communes ?. C'est l'avenir de notre territoire qui est en question.
6	23 avril 2024	ROSO Regroupement desOrganismes de Sauvegarde de l'Oise	CAE	Les PCAET	Sur le département de l'Oise, nous constatons que la mise en oeuvre des PCAET ne répond pas à l'urgence climatique, aux nécessités de préserver la qualité de l'air, de l'eau et des sols. Les intercommunalités manquent généralement de moyens en ingénierie et se reposent sur des bureaux d'étude qui ne connaissent pas le territoire et importent une méthodologie passe partout, quand ce ne sont pas des fiches action clefs en main. Il n'y a pas d'appropriation des enjeux par les acteurs locaux et le plus souvent les actions conduites ne sont pas à la hauteur des enjeux. Des objectifs de réduction de gaz à effets de serre, de transformation des pratiques agricoles, de protection des

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

				espaces naturels sont effectivement affichés, mais restent des voeux pieux puisqu'à côté, les SCOT continuent majoritairement de prévoir un mode de développement non durable : poursuite de l'étalement urbain, développement économique fondé sur la création de plateformes logistiques, etc. (voir ci- dessous). Par conséquent, nous ne comprenons pas comment les objectifs ambitieux annoncés dans le nouveau SRADDET, en particulier en ce qui concerne les émissions de gaz à effets de serre, vont pouvoir se décliner concrètement sur les territoires.
6	23 avril 2024	ROSO Regroupement desOrganismes de Sauvegarde de l'Oise	CAE PCAET (suite)	Dès lors, nous demandons au Conseil régional de définir une politique beaucoup plus volontariste qui permette une déclinaison effective des objectifs fixés. Par : - Un accompagnement renforcé des intercommunalités en particulier les communautés de communes avec des formations pour les décideurs locaux et les fonctionnaires et des moyens pour définir, animer et mettre en place le projet territorial en concertation avec les acteurs locaux, y compris les associations et les habitants. - Des incitations financières fortes pour favoriser l'élaboration et la mise en oeuvre de SCOT-AEC comme le prévoit l'ordonnance du 17 juin 2020. En effet, nous considérons que les objectifs du climat et de la qualité de l'air doivent être centraux dans les projets d'aménagement stratégiques. Si cela n'est pas le cas, les objectifs du volet climat-Air-Energie du SRADDET seront des voeux pieux. Nous considérons que l'action locale est indispensable, mais la mise en oeuvre du SRADDET ne peut pas être confiée aux seuls décideurs locaux.
6	23 avril 2024	ROSO Regroupement desOrganismes de Sauvegarde de l'Oise	CAE Qualité de l'air	Réduire le public sensible à la pollution atmosphérique aux personnes âgées, aux enfants et aux malades, c'est oublier que chacun d'entre nous a été enfant, sera un vieillard et peut tomber malade. C'est donc toute la population qui doit être protégée contre ces pollutions. Les baisses notables des taux enregistrés par ATMO HDF sont encourageantes mais semblent marquer un pallier. Les particules fines PM10 et PM2.5 restent à un taux préoccupant ainsi que les taux d'Ozone . Santé publique France rappelle, dans sa publication mise à jour le 22/01/2020, la corrélation entre les taux de NO2 (dû au trafic routier) et l'augmentation des décès, même à des concentrations annuelles conformes à la règlementation. Sur 18 villes étudiées, les villes de Lens-Douai et Lilles arrivent 1ere et seconde position pour la pollution aux particules PM2.5 ! La région de Creil a connu 88 jours de dépassement des seuils entre 2015 et 2022, principalement PM 10 et ozone (PPA Creil 2015-2022). En 2022, les HDF tous départements confondus ont connus 22 jours d'épisodes de pollution atmosphérique dont 5 jours pour les PM10 dans l'Oise. Ces mauvais chiffres sont à mettre en face d'un développement anarchique du trafic routier, notamment du transport par camions, alimenté encore et toujours par une logistique débridée. Ils mettent également en évidence l'inefficacité des politiques publiques qui ont été déployées jusqu'à présent. Il y a donc lieu d'analyser les causes de cet échec et d'élaborer et de mettre en place

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

					des politiques plus efficaces. C'est une question de santé publique majeure. Nous ne pouvons plus nous contenter de déclaration d'intention. Ajoutons à cette pollution mesurée, celle qui ne l'est pas encore : pesticides aéroportés à plusieurs kilomètres comme le Prosulfocarbe ou les PFAS de la région de Creil.
6	23 avril 2024	ROSO Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise	GEE et CAE	La nature du SRADDET	D'un point de vue général, nous prenons note de la volonté de la collectivité d'intégrer les évolutions législatives et en particulier la stratégie bas carbone et la loi climat et résilience avec sa mesure phare : le zéro artificialisation net (ZAN). Toutefois, nous n'avons pas l'impression qu'une politique volontariste va se mettre en place avec pour objectif une déclinaison de la politique régionale au plus près des habitants. Nous souhaitons, que le SRADDET soit plus qu'un document très général qui décline les évolutions législatives. Nous souhaitons qu'il donne une impulsion pour engager véritablement l'ensemble de la région (et pas seulement quelques territoires plus ciblés) dans la transition écologique.
7	4 avril 2024	Société Recyclage des vallées	Déchets	Demande d'inscription d'un centre de tri de déchets d'emballages ménagers dans le SRADDET	(….) Le centre de tri de la Société recyclage des vallées n'est pas mentionné dans le projet officiel de modification du SRADDET comme étant un « centre de tri des emballages ménagers au standard flux développement » alors que notre centre de tri est déjà en capacité de trier les déchets d'emballages conformément à ce standard comme cela a été démontré ci-dessus (…). Dans ce contexte j'ai l'honneur de bien vouloir corriger cette omission afin que le centre de tri de la Société recyclage des vallées soit mentionné officiellement dans la future version du SRADDET comme étant un centre de tri des déchets d'emballages ménagers en ECT et en particulier sur la carte des centres d tri des emballages ménagers au standard de flux développement à échéance 2025 du document intitulé « fascicule- les règles générales- extrait relatif au volet déchets- projet »

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

Annexe D de la délibération

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11190700
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 21/11/2024
Retour Préfecture : 21/11/2024

Bilan de la Mise à disposition du public dans le cadre de la démarche de modification du SRADDET



Au titre de l'article L 4251-9 du Code Général des Collectivités territoriales et R 123-8 du code de l'Environnement

Le SRADDET des Hauts-de-France a été adopté par le Conseil régional en assemblée plénière du 30 juin 2020 et approuvé par arrêté préfectoral le 4 août 2020. Depuis la date de son approbation, il est donc applicable sur le territoire régional. Cela signifie que les SCoT, les PCAET, les plans de Mobilités et les Chartes de Parcs Naturels Régionaux doivent ainsi au moment de leur révision prendre en compte ses objectifs et être compatibles avec ses règles générales.

La Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, promulguée le 22 août 2021 a invité le SRADDET, approuvé le 4 août 2020, dans une démarche de modification pour l'adapter aux évolutions législatives. La modification a été engagée par le Conseil régional par une délibération du 23 juin 2022 (délibération n°2022.00332) pour prendre en compte les dispositions législatives et règlementaires parues depuis le 30 janvier 2019 (date de l'arrêt du projet du SRADDET en vigueur).

Ces évolutions légales récentes confortent les grandes lignes du SRADDET actuel tout en impliquant de compléter et préciser les contenus du schéma sur quelques points, en matière de réduction de l'artificialisation des sols, de développement de la logistique en matière de localisation préférentielle, sur les objectifs Climat-Air-Energie ainsi que de ceux relatifs à la prévention et la gestion des déchets et sur la stratégie régionale aéroportuaire.

Après avoir fait l'objet de présentation aux élus régionaux lors des assemblées plénières des 23 novembre 2023 et du 1er février 2024, les propositions de modifications des différents volets du SRADDET ont fait l'objet d'une consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) mentionnées aux articles L 4251-5 et L 4251-6 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) qui s'est tenue selon les modalités suivantes:

- Du 25 janvier 2024 au 25 avril 2024 pour les propositions de modification des volets « déchets » et « climat, air, énergie »

- Du 20 février 2024 au 20 mai 2024 pour les propositions de modifications des volets « gestion économe de l'espace », « développement logistique notamment en matière de localisation préférentielle » et « stratégie régionale aéroportuaire »

L'Autorité Environnementale a aussi été sollicitée par la Région sur ces propositions de modifications des différents volets du SRADDET et elle a transmis son avis : Avis délibéré n° 2024-013 adopté le 30 mai 2024.

Le contenu du dossier mis à disposition du public est fixé par l'article R.123-8 du code de l'environnement. Il comprend, entre autres pièces, le projet de SRADDET modifié, l'avis de l'Autorité environnementale ainsi que l'ensemble des avis formulés par les institutions consultées dans le cadre de la consultation administrative prévue aux articles L.4251-5 et L. 4251-6 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Ce dossier a été mis à la disposition du public dans les conditions ci-dessous. :

- Le Siège de la Région (151 avenue du Président Hoover, 59555 LILLE Cedex) était désigné comme étant le siège de la mise à disposition du public.

- De même, la procédure étant dématérialisée, le site internet de la Région Hauts-de-France (https://www.hautsdefrance.fr/sraddet-donnez-votre-avis) était désigné comme étant la plateforme de mise à disposition du public, où toute correspondance relative à l'objet de la mise à disposition du public pouvait être adressée au Président du Conseil Régional.

Le dossier complet du projet de schéma modifié, ainsi que les avis reçus des Personnes Publiques Associées et l'avis de l'Autorité Environnementale ont pu être consultés du lundi 27 mai 2024 à 9h au lundi 29 juillet 2024 à 17h :
• en version numérique et téléchargeable sur le site https://www.hautsdefrance.fr/sraddetdonnez-votre-avis

• sur un poste informatique mis à disposition au Siège de la Région à Lille.

De plus, le dossier complet pouvait être mis à disposition au format papier au Siège de la Région, sur demande expresse, présentée au Siège de la Région, dans le respect des délais prévus à l'article D.123-46-2 du code de l'environnement.

Enfin, toute personne pouvait à ses frais et durant toute la durée de la phase de mise à disposition, obtenir communication du dossier mis à disposition du public sur demande écrite.

Tous ces éléments organisant la mise à disposition du public étaient mentionnés dans l'avis de mise à disposition du public qui a été publié :

- dans la presse hebdomadaire régionale quinze jours avant la phase de mise à disposition du public :

  - Le bonhomme picard (édition du 8 mai 2024)
  - L'indicateur des Flandres (édition du 8 mai 2024)
  - Le journal d'Abbeville et du Ponthieu-Marquenterre (édition du 8 mai 2024)
  - L'échos du Thelle (édition du 8 mai 2024)
  - Le journal de Ham (édition du 8 mai 2024)
  - La semaine dans le Boulonnais (édition du 8 mai 2024)
  - L'éclaireur de Vimeu-Trois villes sœurs-Vallée de la Bresle (édition du 9 mai 2024)
  - L'indépendant du Pas-de-Calais (édition du 9 mai 2024)
  - La Thiérache (édition du 9 mai 2024)
  - Le courrier-la gazette (édition du 9 mai 2024)
  - Croix du Nord (édition du 10 mai 2024)
  - L'observateur de Beauvais (édition du 10 mai 2024)
  - L'avenir de l'Artois (édition du 8 mai 2024)
  - L'Aisne nouvelle (édition du 9 mai 2024)
  - L'observateur de l'Avesnois (édition du 10 mai 2024)
  - L'observateur du Cambrésis (édition du 9 mai 2024)
  - L'observateur du Douaisis (édition du 9 mai 2024)

- Le courrier de Fourmies (édition du 10 mai 2024)
- La Sambre la frontière (édition du 10 mai 2024)
- L'observateur du Valenciennois (édition du 10 mai 2024)

➢ Dans la presse quotidienne régionale quinze jours avant la phase de mise à disposition du public :

- La voix du Nord (édition du 10 mai 2024)
- Le courrier Picard (édition du 10 mai 2024

(cf : avis de mise à disposition du public page suivante)

AVIS DE MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Relative aux propositions de modifications du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Hauts-de-France

En exécution de la délibération n° 2022.00332 en date 23 juin 2022, il est procédé à une mise à disposition du public portant sur la modification du SRADDET de la région Hauts-de-France.

Du lundi 27 mai 2024 à 9h au lundi 29 juillet 2024 à 17h.

Le SRADDET est un document de planification territoriale qui fixe les objectifs et les règles générales prévus par la loi n°2015-991 portant Nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi « NOTRe », du 7 août 2015, dans 11 domaines à l'horizon 2030 et 2050 : lutte contre le changement climatique ; gestion économe de l'espace ; implantation de différentes infrastructures d'intérêt régional ; planification régionale de l'intermodalité ; planification régionale des infrastructures de transports ; équilibre des territoires ; prévention et gestion des déchets ; désenclavement des territoires ruraux ; protection et restauration de la biodiversité ; habitat ; maîtrise et valorisation de l'énergie. Il définit également des indicateurs de suivi et d'évaluation.
Des évolutions législatives et réglementaires sont intervenues depuis août 2020, date d'approbation du SRADDET. Ces évolutions légales récentes confortent les grandes lignes du SRADDET actuel tout en impliquant de compléter et préciser les contenus du schéma sur quelques points, en matière de réduction de l'artificialisation des sols, de développement et localisation des constructions logistiques, des objectifs Climat-Air-Energie ainsi que de prévention et gestion des déchets.
Le projet de modification mis à disposition du public porte sur les volets du schéma relatifs à la gestion économe de l'espace, la logistique, les questions relatives au climat-air-énergie et aux déchets.
Dans ce cadre, la phase de mise à disposition du public a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des observations.

CONTENU DU DOSSIER MIS A DISPOSITION DU PUBLIC :
Le contenu du dossier mis à disposition du public est fixé par l'article R.123-8 du code de l'environnement. Il comprend, entre autres pièces, l'avis de l'Autorité environnementale ainsi que l'ensemble des avis formulés par les institutions consultées dans le cadre de la consultation administrative prévue aux articles L.4251-5 et L. 4251-6 du Code Général des Collectivités Territoriales.
Il est mis à disposition du public dans les conditions prévues ci-dessous.

CONSULTER OU TELECHARGER LES ELEMENTS DU DOSSIER :
Le Siège de la Région (151 avenue du Président Hoover, 59555 LILLE Cedex) est désigné comme étant le siège de la mise à disposition du public.
De même, la procédure étant dématérialisée, le site internet de la Région Hauts-de-France (https://www.hautsdefrance.fr/sraddet-donnez-votre-avis) est désigné comme étant la plateforme de mise à disposition du public, où toute correspondance relative à l'objet de la mise à disposition du public peut être adressée au Président du Conseil Régional.
Ainsi, **le dossier complet du projet de schéma modifié pourra être consulté du lundi 27 mai 2024 à 9h au lundi 29 juillet 2024 à 17h :**
• en version numérique et téléchargeable sur le site https://www.hautsdefrance.fr/sraddet-donnez-votre-avis
• sur un poste informatique mis à disposition au Siège de la Région à Lille.
Le projet de modification du schéma a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, lequel peut également être consulté :
• en version numérique et téléchargeable sur le site
https://www.hautsdefrance.fr/sraddet-donnez-votre-avis
• sur un poste informatique mis à disposition au Siège de la Région à Lille.
De plus, le dossier complet pourra être mis à disposition au format papier au Siège de la Région, sur demande expresse, présentée au Siège de la Région, dans le respect des délais prévus à l'article D.123-46-2 du code de l'environnement. Enfin, toute personne pourra, à ses frais et durant toute la durée de la phase de mise à disposition, obtenir communication du dossier mis à disposition du public sur demande écrite adressée à Mme Patricia LECOEUVRE, Directrice de l'Agence Hauts-de-France 2040, 151 avenue du Président Hoover, 59555 LILLE.

TRANSMETTRE SES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS :
• En les adressant par mail à l'attention de M. le Président du Conseil Régional, à l'adresse : sraddet@hautsdefrance.fr

CONSULTER LES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS :
La synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, sera mise à disposition du public de manière dématérialisée à partir du vote de l'approbation des modifications du SRADDET Hauts-de-France, pendant une durée minimale de trois mois sur le site internet du Conseil Régional :
https://www.hautsdefrance.fr/sraddet-donnez-votre-avis
A l'issue de la mise à disposition du public, le projet de Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires, éventuellement modifié, notamment pour tenir compte des résultats de celle-ci, sera soumis au vote du Conseil Régional des Hauts-de-France et, sous réserve d'approbation par ce dernier, adopté par délibération. Il sera ensuite soumis pour approbation au représentant de l'Etat.

ADRESSES UTILES :
Toutes informations complémentaires sur cette mise à disposition peuvent être obtenues auprès du Conseil Régional Hauts-de-France, Siège de la Région, Agence Hauts-de-France 2040, 151 avenue du Président Hoover, 59555 LILLE, auprès de :
• Stéphanie DEPREZ, stephanie.deprez@hautsdefrance.fr pour les volets gestion économe de l'espace et logistique ;
• Bertrand LAFOLIE, bertrand.lafolie@hautsdefrance.fr pour les volets climat-air-énergie et déchets.

L'avis de mise à disposition du public publié dans la presse régionale

Synthèse des contributions reçues lors de la démarche de mise à disposition du public

10 contributions ont été reçues dans le cadre de cette mise à disposition du public, dans les conditions et délais requis de celle-ci.

Il est à signaler que des collectivités n'ayant pas transmis leur avis dans les temps de la consultation des Personnes publiques associées ont utilisé la période de mise à disposition du public pour transmettre à la Région leurs avis et remarques sur le projet de SRADDET modifié.

Il est à noter que le volet « gestion économe de l'espace » est celui qui a induit le plus de remarques, puisque 9 des 10 contributions reçues comportaient des avis, remarques et observations sur ce volet.

Les contributions ont été regroupées ci-dessous de façon synthétique, et classées par volet, avec des éléments de pris en compte et de réponse apportées par la Région.

Les différentes remarques et observations recueillies lors de cette mise à disposition du public sont ensuite reprises dans les tableaux figurant en fin de ce document.

Sur le volet Gestion économe de l'espace

Sur les Projets d'envergure nationale et ou européenne (PENE)

Plusieurs avis/ contributions font remonter des propositions de qualifications de projets en Projets d'Envergure Nationale et/ou Européenne (PENE).
La Région entend les demandes et s'engage à être le relais des territoires auprès de l'Etat. Elle invite les territoires à lui faire part des projets à valoriser dans le cadre de la qualification des PENE. La qualification des PENE est encadrée par l'article 194 de la loi du 22 aout 2021. La Région regrette le manque de visibilité apporté par l'Etat sur les modalités d'évolution de la liste des Projets d'envergure nationale et/ou européenne.

Sur les Projets d'envergure régionale (PER)

Plusieurs avis ou contributions évoquent la qualification de projets en Projets d'envergure régionale (PER). La Région rappelle que les projets proposés par les territoires de SCoT ou à défaut des EPCI seront examinés dans le cadre d'un appel à projet relatif aux PER qui débute dès l'approbation du projet de SRADDET modifié. Le cahier des charges de cet appel à projet est annexé à la délibération relative à l'adoption du projet de SRADDET modifié du Conseil régional.

Une contribution/ avis s'étonne et regrette que l'enveloppe régionale (PER) soit consacrée au développement économique et n'intègre pas les projets de logement. Il est rappelé qu'afin d'accompagner la stratégie de développement économique régionale (inscrite dans le SRDEII), la Région a fait le choix d'orienter les PER en faveur de la réindustrialisation, de la décarbonation et des filières d'avenir et de la gestion des risques. Il appartient aux territoires de mobiliser leur compte foncier au service du logement et éventuellement de valoriser leur projet de développement économique dans le cadre des PER sous réserve de la qualification de ces derniers. La Région rappelle que l'enveloppe des PER, n'est pas une enveloppe pour les projets de la Région, mais une enveloppe au service des projets portés par les territoires.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 *- Envoi Préfecture le* 21/11/2024 *- Retour Préfecture le* 21/11/2024

Une contribution/ avis met en avant l'importance du Canal Seine Nord Europe pour le développement de la région, tant en termes d'enjeux économiques que de transport. Cette contribution propose à ce titre que la liste des PER soit élargie aux développements de la liaison Seine-Escaut qui sont essentiels au rayonnement économique du Canal-Seine Nord Europe et font levier sur le développement du transport fluvial dans la Région.
La Région a bien entendu cette observation et la partage. Ainsi les critères de qualification des projets d'envergure régionale ont été adaptés selon la formulation suivante « des projets de développement économique d'envergure régionale, et à titre exceptionnel les dessertes nécessaires à leur fonctionnement, qui contribuent (….) **au report modal et à l'utilisation de la voie d'eau pour les implantations le long du réseau fluvial à grand gabarit».** Cette évolution des critères qualifiant les PER a fait l'objet d'un avis favorable de la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols réunie le 18 octobre 2024.

Une contribution/ avis regrette le manque de concertation préalable avec les territoires sur la démarche de modification du SRADDET relative à la gestion économe de l'espace. La Région rappelle que le calendrier défini par les évolutions législatives et règlementaires était très contraint :

- La loi date du 20 juillet 2023 instaurant notamment la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols»,
- Ses décrets d'application ont été publiés 27 novembre 2023,
- le projet d'arrêté ministériel sur les Projets d'envergure nationale et/ou européenne a été transmis le 22 décembre 2023,
- la conférence régionale de gouvernance devait être installée avant le 20 janvier 2024.
- Par conséquent il était difficile pour la Région de mener en si peu de temps une concertation élargie avec les territoires
- Consciente de la nécessité d'instaurer un dialogue avec tous les territoires, elle a organisé une vaste concertation durant toute premier trimestre 2024 qui s'est achevée par la tenue de la conférence régionale de la gouvernance le 18 octobre 2024

Deux contributions/ avis estiment trop importante l'enveloppe dédiée aux Projets d'envergure régionale (20% de l'enveloppe globale) et pointent le risque que la totalité de cette enveloppe ne soit pas « consommée » avant 2031. La Région a entendu cet argument également exprimé par certaines PPA. C'est pourquoi le volume de l'enveloppe régionale (PER) a été réduit à 18 % de l'enveloppe totale dans le projet de SRADDET modifié soumis à adoption.

- Sur la territorialisation

Sur les demandes de certaines collectivités de revalorisation des « enveloppes territorialisées » de droit à consommer des espaces naturels, agricoles et forestiers, la Région expose que la méthode de territorialisation retenue dans le projet de SRADDET modifié se base sur une répartition objective pour tous les territoires. Cette territorialisation s'appuie sur une analyse multicritère composés de 5 critères définis à partir des données disponibles à l'échelle régionale et au regard des décrets n°2022-762 du 29 avril 2022 et n°2023-1097 du 27 novembre 2023 :

- La structuration et le maillage du territoire
- La valorisation des dynamiques démographiques et économiques des territoires
- La prise en compte des efforts de réduction déjà réalisés en matière de gestion économe de l'espace
- La mobilisation du parc de logements vacants
- La préservation des surfaces agricoles

Selon des besoins effectifs, l'enveloppe PER pourrait peut-être sollicitée par le territoire selon les critères retenus pour qualifier les Projets d'envergure régionale et dans le cadre de l'appel à projet dédié et qui ont reçu un avis favorable de la Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols le 18 octobre 2024.

Une contribution avis regrette qu'en attribuant 2/3 de la territorialisation au poids de la consommation foncière passée, la Région fait le choix de reproduire de façon linéaire les modèles de développement des 10 dernières années, et de ce fait attend une meilleure pondération des critères qui gratifierait les trajectoires foncières les plus sobres et permettrait de mieux prendre en compte les dynamiques et besoins des territoires.
La Région expose que la territorialisation prend en compte les efforts déjà réalisés en matière de sobriété foncière, notamment par le critères d'évolution de la densité de la construction entre 2010-2020 par rapport à la densité moyenne en 1990 (évolution structurelle de la densité).

Concernant les SCoT pluri EPCI se considérant pénalisés dans le cadre de la territorialisation, la Région invite les territoires à mutualiser leur garantie communale à l'échelle de chaque EPCI.

Une contribution/ avis regrette la suppression de l'objectif 25 du rapport des objectifs du projet de SRADDET modifié (objectif 25 : privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ») ; la Région rappelle que faute de données pour le suivre, il n'était pas possible de conserver cet objectif. Toutefois la règle générale 15 relative au renouvellement urbain est maintenue. (Règle générale 15 : « Les Scot, Plu, Plui doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces déjà artificialisés (….))

Une contribution/ avis demande que les collectivités hors SCoT puissent continuer à créer ou étendre leur zone d'activités, dans les mêmes conditions que les ZA existantes (atteinte d'un taux minimum de remplissage). La Région expose que le projet de SRADDET modifié ne s'oppose aucunement à cette demande. La territorialisation s'applique aux territoires de SCoT et aux territoires non couverts par des SCoT. Toutefois les choix relatifs aux ZA relèvent par subsidiarité de la souveraineté des collectivités locales.

- Sur les données

En ce qui concerne la fiabilité des données relatives à la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers et leur actualisation sur laquelle s'interrogent plusieurs contributions ; la Région a pris en compte cette préoccupation en modifiant les modalités de suivi de la règle générale 14 du fascicule du projet de SRADDET modifié.

Sur les demandes de précision des modes de calcul des taux de réduction appliqués au territoire, la Région expose que la nouvelle annexe C du fascicule des règles générales apporte tous les éléments explicatifs du mode de calcul du taux de réduction.

<u>Sur le Volet Développement logistique et localisation préférentielle</u>

Les modifications envisagées pour l'objectif 6 "Optimiser !'implantation des activités logistiques" correspondent aux attentes de plusieurs contributions.

Une contribution exprime le fait que les règles fixées par le SRADDET modifié concordent avec celles fixées par son Plan de Mobilité en matière de formes de mobilité et de transport des marchandises, de logistique urbaine et du dernier kilomètre.

Sur le Volet Climat Air Energie

Une contribution avis fait part qu'elle souscrit pleinement au besoin d'accélérer le rythme de réduction des émissions de GES, afin de faire face à l'urgence climatique. Toutefois, elle constate, en le regrettant, que le SRADDET modifié ne donne pas d'indications précises sur les leviers concrets qui pourraient être mis en place pour réussir à atteindre ces nouveaux objectifs d'émissions, en particulier sur les objectifs sectoriels pour les déchets, le résidentiel et le tertiaire, (...). Elle souhaite que le SRADDET détaille les hypothèses prises et les actions concrètes qui pourraient être mises en place, secteur par secteur, pour permettre d'atteindre ces objectifs, en précisant la cohérence entre les nouveaux objectifs de réduction des émissions et de réduction des consommations d'énergie. La Région répond que le SRADDET est un document qui fixe des objectifs et des règles générales aux SCOT, PLU, chartes de parc , PCAET, aux acteurs des transports et des déchets. Par conséquent, au titre de la hiérarchie des normes et du principe de subsidiarité il appartient à ces documents infra-régionaux et à ces acteurs de mettre en œuvre des stratégies et des actions afin de concourir aux objectifs régionaux. Par ailleurs la Région souligne que chaque objectif du SRADDET comprend des leviers.

Deux contributions / avis émettent le souhait que la règle 8 du SRADDET permette à chaque PCAET de moduler cet objectif en fonctions des spécificités des territoires. La Région expose que si cette règle demande que les SCoT et PCAET contribuent à l'objectif régional de multiplier par 2 la production d'enr et de récupération à l'horizon 2031. Elle précise que la stratégie territoriale tient compte de leur potentiel local, des capacités d'échanges avec les territoires voisins et respecte les écosystèmes et leurs fonctions ainsi que la qualité écologique des sols. Il appartient donc aux territoires de moduler ses objectifs au regard de leurs potentiels tout en tenant compte de l'objectif régional.

Une contribution avis met en avant que le SRADDET ne donne pas d'indication sur le gisement potentiel de biomasse qui pourrait être mobilisé à l'usage du fonctionnement des chaufferies des réseaux de chaleur à l'échelle régionale, en tenant compte de la préservation des forêts et milieux naturels et des autres usages prioritaires (utilisation du bois comme matériau de construction, autres usages énergétiques difficilement substituables, etc.). Elle émet donc un souhait de voir apparaître cette information dans le rapport du SRADDET.
La Région partage ce point de vue et que le travail sur la recherche de quantité de biomasse disponible pour l'énergie est en effet à faire. Il le sera dans le cadre du Comité régional de l'énergie et du Schéma régional biomasse

Une contribution/ avis regrette que le projet de SRADDET modifié ait revu à la baisse son objectif de réduction de la consommation d'énergie finale. La Région expose que le scénario régional pour 2031 intègre la réindustrialisation notamment. Si la réduction de la consommation d'énergie dans le projet de SRADDET modifié est de 17% en 2031 par rapport à 2012 (alors qu'elle était de 20% dans le Sraddet en vigueur) le mix énergétique change permet de tracer une trajectoire de décarbonation nette en passant de -57% en 2031 à -91% pour 2050.

Sur le volet déchets

Une contribution porte sur une demande spécifique de classer une installation dans le SRADDET comme étant un centre de tri des déchets d'emballages ménagers et en particulier sur la carte des centres de tri des emballages ménagers au standard de flux développement à échéance 2025 du document intitulé « fascicule- les règles générales- extrait relatif au volet déchets.
La situation des centres de tri d'emballages et papiers cartons ménagers a été fortement modifiée au plan régional suite à la mise en place de l'extension des consignes de tri à l'ensemble des emballages en plastique.
La carte des centres de tri de DMA présentée en 2019 dans le cadre du PRPGD n'est plus d'actualité. Certains centres ont été fermés depuis, d'autres sont en situation transitoire en attendant la mise en service d'un centre de grande capacité pour leur territoire, d'autres seront adaptés pour devenir centre de transfert ou centre de tri spécifique. Dans ce contexte transitoire, en attendant de connaître à terme la situation de l'ensemble de ces installations, la carte des centres de tri a été modifiée pour ne faire apparaître que les centres de tri de grande capacité qui traiteront plus de 30 000 t/an d'emballages, papiers et cartons ménagers à échéance 2025.

Sur le volet « stratégie régionale aéroportuaire »

Pas de remarques sur ce volet.

Autre

Une contribution/ avis sollicite l'intégration et la valorisation d'un futur Pôles d'échanges et de mobilités dans le SRADDET. Toutefois le champ des modifications prévu par la Loi ne comprend pas le domaine de l'intermodalité pour cette démarche de modification du SRADDET. La Région ne donc pour l'instant, donner suite.

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur ou structures (le cas échéant)	titre de l'observation et volet concené	Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
1	7 juin 2024	Communauté de communes des deux vallées	Avis (favorable) sur la modification du SRADDET Volet concerné GEE	Remarques soulevées : Pour les projets d'envergure régional, il est prévu des discussions directement avec les territoires pour demander l'intégration de certains projets à cette enveloppe mais il faudra que les projets soient suffisamment avancés (porteur de projets connus, démarrage des travaux avant 2031...), Si des projets sont déjà bien avancés dès aujourd'hui sur d'autres territoires et que l'enveloppe est consommée dès les premières années, cela signifie qu'un projet d'envergure régional d'une collectivité qui arriverait plus tard ne pourrait pas être comptabilisé dans l'enveloppe régionale et pénaliserait le territoire concerné ? Les fichiers fonciers pris en compte par le CEREMA ne sont pas toujours fiables et comportent de nombreuses erreurs (certains terrains urbanisés sont déclarés non bâtis aux fichiers fonciers) : qu'adviendra-t-il quand les déclarations des fichiers fonciers seront mis à jour : ces corrections d'erreurs seront-elles comptabilisées dans la consommation d'ENAF alors que ce n'est pas le cas ? Ceci faussera alors la consommation foncière et pénalisera les territoires Préciser le mode de calcul du taux de réduction (application des 2/3 - 1/3, données de l'EPCI pour chacun des critères…) afin que les collectivités puissent comprendre les données prises en compte pour leur territoire Même si les objectifs territorialisés ne sont pas encore intégrés dans le SRADDET, les SCoT et les PLU, la consommation d'ENAF depuis le 01/01/2021 est comptabilisée, Comme il n'y a aucune donnée cartographique, comment savoir les projet pris en compte pour la période de référence 2011-2021 et pour la période 2021-2030 ? au vu des données transmises les collectivités n'ont pas la possibilité de visualiser la consommation d'ENAF pour la période de référence et depuis 2021, Il est par conséquent difficile de planifier la mise en oeuvre du ZAN, Emet un avis favorable à la modification du SRADDET, en tenant compte des recommandations énoncées ci-dessus et notamment : ➢ De justifier le mode de calcul du taux de réduction de consommation des ENAF en transmettant les données du territoire prises en compte et leur actualisation le cas échéant - De ne pas pénaliser les territoires dont les projets ne sont pas matures à ce jour mais qui pourraient entrer dans l'enveloppe régionale

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur	Volet concerné	titre de l'observation	Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
2	28 juin 2024	Communauté de communes Senlis Sud	GEE	Avis (favorable sous réserves) sur le volet « gestion économe de l'espace »	(…)un avis favorable au projet de révision de modifications du Schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Hauts-de-France, sous réserve de : > La revalorisation de l'enveloppe territorialisée de la CCSSO à 21 ha ; > L'intégration des projets d'extension des ZAE du territoire (Barbery, Brasseuse et Senlis) dans l'enveloppe régionale (soit 29 ha) ; > L'intégration du dédoublement de la RD1330 et la Trans 'Oise dans l'enveloppe régionale ; > La réintégration de l'objectif 25 « Privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine ». Il nous semble dommage de supprimer cet objectif, que notre territoire s'est attaché à prendre en compte depuis de nombreuses années en travaillant sur des enveloppes urbaines définies. Des données pourront être collectées grâce aux nouveaux outils mis en place (part de la consommation foncière réalisée dans l'enveloppe urbaine et part en extension) ; remarque La CCSSO est tout à fait favorable à l'élaboration d'un schéma régional identifiant les sites stratégiques d'implantations logistiques, à l'échelle régionale et locale. Notre territoire accueille quelques activités logistiques d'envergure régionale : la direction régionale de Lidl et son site de reconditionnement et distribution à Barbery, et le centre de distribution Amazon à Senlis. La CCSSO souhaite maintenir et accompagner le développement des entreprises déjà implantées sur son territoire, mais ne souhaite pas accueillir de plateformes ou d'autres activités logistiques supplémentaires. PAr ailleurs dans une logique de décarbonation et d'économie circulaire, l'implantation d'une station GNV à proximité de ces plateformes est à l'étude (méthaniseur à proximité), permettant aux acteurs économiques de verdir leur flotte. A noter qu'une charte poids lourds est également en cours de finalisation par le département de l'Oise et un travail sur la gestion du dernier km est à l'étude sur notre territoire (vélo cargo) La CC2SO est favorable aux modifications apportées à l'objectif 6 [...] mais demande que les collectivités hors SCoT puissent continuer à créer ou étendre leur zone d'activités, dans les mêmes conditions que les ZA existantes (atteinte d'un taux minimum de remplissage).

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur	titre de l'observation		Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
2	28 juin 2024	Communauté de communes Senlis Sud Oise			DEMANDE à la Région des Hauts de France : L'engagement par la région Hauts-de-France du maintien de la ligne de bus 630 Creil-Roissy via Senlis et de son amplitude horaire actuelle (4h/minuit), qui pourrait être menacée avec l'arrivée de la liaison ferroviaire Picardie/Roissy ; L'intégration et la valorisation du futur pôle d'échange multimodal (PEM) de la ville de Senlis dans le SRADDET ;
3	10 juillet 2024	Communauté urbaine de Arras	Tous les volets	Avis (favorable sous réserve)	le conseil de communauté décide de donner un avis favorable au projet de SRADDET de la Région HDF sous réserve de : - réduire le taux d'effort de 65,79% demandé au SCoT de l'Arrageois eu égard à la double solidarité imposée à la CUA d'une part envers les SCoT mono EPCI déficitaires et d'autre part, entre les EPCI d'un même SCoT et aux efforts réalisés dans le cadre du PLUi existant qui affichait une diminution de près d'un tiers du rythme d'artificialisation des terres agricoles et naturelles ➢ prendre en considération la volonté de la collectivité d'établir son propre compte foncier local comme rendu possible par les décrets d'application de la loi climat et résilience ➢ considérer les projets structurants d'envergure et de portée régionale qui impactent son territoire et notamment l'extension de la ZI Est et le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines et les intégrer dans la liste des PE
3	10 juillet 2024	Communauté urbaine de Arras	GEE	Remarque sur volet GEE	. Compensation à l'échelle des SCoT Ce nouveau PLUi devra être compatible avec le SCoT de l'Arrageois et celui-ci avec le SRADDET. Or, les dispositions présentées par la Région dans le cadre de la modification du SRADDET impliquent d'une part une solidarité en termes de potentiel foncier envers les SCOT mono EPCI déficitaires de la région et d'autre part, à l'échelle du SCOT, la nécessité d'une solidarité entre EPCI. Avec un taux d'effort de plus de 65%, ces exigences couplées à la garantie communale accordée par la loi Climat et Résilience aboutissent à un potentiel foncier quasiment nul, la CUA devant compenser les déficits des communautés de communes Campagnes de l'Artois et Sud Artois regroupant 160 communes rurales voire très rurales sur les 206 communes du territoire du SCoT. Le risque est de voir se cristalliser des tensions entre les territoires composant le SCoTA. En effet, cette double compensation opposée à notre EPCI pourtant attractif et dynamique pourrait constituer une motivation pour un éclatement du SCoTA au profit d'un SCOT mono EPCI. Compte foncier local Par ailleurs, sur l'aspect méthodologique, la Communauté Urbaine d'Arras définira bien un compte foncier local en cohérence avec le SCoT de l'Arrageois. Toutefois, les données seront issues d'un

				observatoire propre à la collectivité, possibilité donnée par les décrets d'application de la loi Climat et Résilience. En effet, si le portail national de l'artificialisation fait apparaître le nombre d'hectares consommés, il ne les localise pas, privant ainsi la collectivité de la possibilité de savoir ce qui a déjà été pris en compte dans la consommation mesurée et d'un suivi précis de sa consommation. Il a donc été acté, en lien avec la Direction Départementale des Transports et de la Mer (DDTM) du Pas-de-Calais, de procéder à une analyse géographique basée sur la comparaison des cadastres, des photos aériennes, de l'OCS2D et de l'OCSGE pour mesurer la consommation foncière effective entre 2011 et 2021. L'objectif est pour nous d'être au plus près de la réalité et de disposer d'éléments de justification dans l'hypothèse de recours. Les projets d'envergure régionale L'enveloppe de près de 1 500 ha consacrés à ces projets est significative voire trop importante. Il convient en effet de connaître rapidement les projets qui pourront figurer dans cette enveloppe en tenant compte de leur nécessaire faisabilité à court terme, les travaux devant être démarrés en 2031. La proposition de revoir la liste des projets de cette enveloppe en 2028 est intéressante mais nécessitera toutefois une nouvelle adaptation des documents SCoT et PLUi fraichement approuvés. La prise en compte de l'extension de la zone d'activités « ZI EST » et du contournement de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines dans la liste des PER. […] Ainsi, le développement de cette zone d'activités et de sa desserte, au rayonnement large, à proximité d'un projet d'envergure nationale comme le canal Seine-Nord et l'impact régional du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines nécessitent d'être intégrés dans l'enveloppe des projets d'envergure régionale.

3	10 juillet 2024	Communauté urbaine de Arras	Volet logistique	Remarques sur volet logistique	Les modifications envisagées pour l'objectif 6 "Optimiser l'implantation des activités logistiques" correspondent aux attentes de la Communauté Urbaine d'Arras. La région est idéalement placée pour favoriser le développement des entreprises. Les équipements réalisés ces demeures années ont doté le territoire des outils logistiques nécessaires au développement économique. Les futures implantations logistiques doivent répondre aux engagements en matière de sobriété foncière, de report modal, de réduction des émissions de gaz et d'attractivité économique. La Communauté Urbaine d'Arras est soucieuse de faciliter l'implantation et le développement d'activités génératrices d'emplois et de valeur ajoutee.
3	10 juillet 2024	Communauté urbaine de Arras	Volet aéroportuaire	Remarques sur volet aéroportuaire	Les questions aéroportuaires étant déjà traitées dans le SRADDET adopté en 2020, aucun complément n'est envisagé dans le cadre de cette révision. La CUA souscrit à cette position puisque les aéroports existants dans ou à proximité des HDF sont bien identifiés comme de véritables portes d'entrée du territoire qui participent à son attractivité et à son accessibilité. Une attention particulière est déjà portée à renforcer leur desserte par les réseaux ferrés à grande vitesse. la CUA soutient cette position en réaffirmant l'importance qu'elle attache à ces dessertes ferroviaires via la gare d'Arras
3	10 juillet 2024	Communauté urbaine de Arras	Volet Climat Air Energie	Remarques sur volet climat air énergie	Par courrier en date du 17 mai 2024, la Communauté urbaine a d'ores et déjà fait part à la Région de la nécessaire prise en compte dans la modification du SRADDET des objectifs de son PCAET et des spécificités des territoires dans la règle édictée sur l'énergie. **Remarques sur la réduction des émissions de GES** Les modifications du SRADDET fixent un nouvel objectif de réduction de -57 % des émissions brutes de GES en 2031 par rapport a 2012, plus ambitieux que le SRADDET actuel et au-delà de l'objectif national. Cet objectif est cohérent avec le PCAET de la Communauté Urbaine qui est donc favorable à cette évolution de la trajectoire des émissions de GES. **Remarque sur la réduction de la consommation d'énergie finale** A contrario, les modifications du volet « climat, air, énergie » du SRADDET s'accompagnent d'une révision de l'objectif de réduction de la consommation d'énergie finale moins ambitieuse que

					dans le SRADDET actuel (-20 % de consommation d'énergie finale en 2031 par rapport a 2012). La sobriété et l'efficacité énergétique sont pourtant 2 étapes essentielles pour réduire la consommation d'énergie et atteindre la neutralité carbone en 2050. La Communauté Urbaine regrette que le SRADDET ait revu a la baisse son objectif sur la réduction de la consommation d'énergie finale. **La production d'énergies renouvelables et de récupération** Les modifications du SRADDET renforcent la part des énergies renouvelables et de récupération a l'horizon 2031. Cependant, cette réglé est déclinée de manière uniformisée a **l**'échelle de chaque territoire de SCOT et PCAET. Elle ne prend pas en compte les spécificités des territoires (urbain, semi-urbain ou rural). La Communauté Urbaine souhaite que la répartition des énergies renouvelables prenne en compte la diversité des territoires de la région et que la régle soit fixée a l'échelle de la région et non de chaque SCOT et PCAET.
3	10 juillet 2024	Communauté urbaine de Arras	Volet déchets	Remarques sur volet déchets	La Communauté Urbaine ayant transfère la compétence au Syndicat Mixte Artois Valorisation, tel que rappelé dans le mail du 23 avril 2024 et le courrier du 16 mai 2024 envoyés a la Région Hauts-de-France, la Communauté n'est pas la Personne Publique Associée sur le volet "déchets". Elle ne peut donc rendre un avis sur le projet de SRADDET mis en consultation sur ce volet.
4	12 juillet 2024	Métropole européenne de Lille	Volet Logistique	Remarques sur volet logistique	Les règles fixées par le SRADDET modifié concordent avec celles fixées par le Plan de Mobilité de la MEL en matière de formes de mobilité et de transport des marchandises, de logistique urbaine et du dernier kilomètre. Ces dispositions sont en phase également avec la stratégie d'aménagement économique de la MEL. En complément, la MEL juge utile de préciser ce volet du SRADDET afin de privilégier la logistique liée aux filières d'excellence métropolitaines et au positionnement de Métropole marchande, ainsi que la logistique support d'activités industrielles locales, en cohérence avec le plan France Relance et la stratégie de réindustrialisation de la métropole (Programme Territoire d'Industrie).
4	12 juillet 2024	Métropole européenne de Lille	Stratégie régionale aéroportuaire	Remarques sur volet aéroportuaire	La MEL ne porte pas de remarque nouvelle sur ce volet qui ne fait l'objet d'aucune modification.

4	12 juillet 2024	Métropole européenne de Lille	Volet Gestion économe de l'espace	Avis (défavorable) et remarques	(….) même si elle partage les enjeux de développement économique et d'emplois sur le territoire des Hauts de France, la MEL s'étonne du choix de la Région de consacrer l'enveloppe régionale au développement économique. Le projet de modification du SRADDET néglige ainsi les besoins en logements des territoires comme celui de la MEL et la nécessité impérieuse de définir des stratégies spatiales cohérentes entre les politiques d'habitat, d'économie et de mobilité. La MEL s'étonne du manque de concertation préalable avec les territoires. Le projet de modification du SRADDET a été présenté lors de la première Conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols du 18 janvier 2024, sans aucune réunion préparatoire, ni qu'aucun document n'ait été préalablement fourni. Sur les projets d'envergure régionale : En termes de volume, l'enveloppe de 1500 ha réservée aux « projets d'envergure régionale » est démesurée et il semble improbable qu'elle soit consommée d'ici 2031, alors même que la liste des projets n'est pas connue à ce jour. Cette enveloppe doit être réduite de 20 à 10% de façon à peser moins lourdement sur les marges de décision des territoires compétents en matière d'aménagement. (…) Par ailleurs, il est impératif que la programmation effective des projets qui seront retenus soit vérifiée de façon à ne pas pénaliser les enveloppes cibles de la prochaine décennie. En ce qui concerne la liste des projets d'envergure régionale, la MEL fera part de ses propositions quand elle sera consultée sur la liste qui n'a pas encore été transmise aux EPCI comme il se devrait. (…) Sans attendre, la MEL souhaite néanmoins soutenir l'importance du Canal Seine Nord Europe pour le développement de la Région, tant en termes d'enjeux économiques que de transport. Elle souhaite à ce titre que la liste soit élargie aux développements de la liaison Seine-Escaut qui sont essentiels au rayonnement économique du Canal-Seine Nord Europe et font levier sur le développement du transport fluvial dans la Région. (…) Sur les critères de territorialisation du taux de réduction de la consommation à l'échelle des SCoT : L'application très contestable des critères retenus conduit à une ventilation de l'enveloppe qui ne tient suffisamment compte ni des efforts passés des territoires en matière d'efficience foncière, ni de l'ossature régionale, en négligeant tout particulièrement la place de Lille en tant que capitale régionale. En attribuant 2/3 de la territorialisation au poids de la consommation foncière passée, la Région fait le choix de reproduire de façon linéaire les modèles de développement des 10 dernières années - ce qui n'est ni le sens de la Loi Climat et résilience, ni la vision de la MEL. Une meilleure pondération des critères gratifierait les trajectoires foncières les plus sobres et permettrait de mieux prendre en compte les dynamiques et besoins des territoires.

				(….) Sur les données utilisées pour le suivi de l'enveloppe de consommation foncière : Le SRADDET modifié doit impérativement laisser aux territoires le choix de leur outil d'observation, comme le prévoit les décrets d'application. En accord avec le Syndicat mixte du SCoT, la MEL plaide pour l'utilisation de leurs observatoires locaux (OCSOL 2D). Plus précis, ils permettent de mieux éclairer les choix et de définir des stratégies d'aménagement répondant davantage aux objectifs du "zéro artificialisation nette". (…) Sur le taux de réduction des consommations imposé au SCoT de Lille : A travers ses PLU successifs, la MEL a démontré ses efforts constants en matière de sobriété foncière, avec une priorité donnée au renouvellement urbain y compris pour les besoins économiques, la préservation des ressources agricoles et des secteurs vulnérables du point de vue de l'environnement, le développement de la nature en ville et la fixation d'objectifs de densité. Dans le même temps, le phénomène de métropolisation se poursuit et sur la décennie passée, l'évolution démographique et la création d'emplois ont connu une croissance beaucoup plus importante sur le SCoT de Lille que sur le reste de la Région. D'après l'analyse récente des besoins, cette tendance se poursuivra pour les années à venir. Aussi la MEL regrette que la Région ait mené ses travaux de révision du SRADDET au mépris de ceux de la MEL qui a arrêté la révision de son plan local d'urbanisme en juin 2023. Elle affirme que l'enveloppe allouée par le projet de modification du SRADDET sera insuffisante pour répondre aux besoins de demain et qu'elle est inacceptable en ce qu'elle remet en cause la capacité de la métropole à poursuivre sa stratégie d'aménagement durable et à assumer pleinement ses responsabilités. (….) le Conseil de la Métropole décide : 1. D'émettre un avis défavorable sur le projet de modification du SRADDET, eu égard à l'absence de concertation préalable avec les territoires sur l'établissement dudit projet, eu égard à l'absence de prise en considération des ambitions déjà portées par la MEL à travers sa planification stratégique (PCAET et PLU) et qui s'inscrivent dans les objectifs poursuivis par la Loi Climat et résilience et eu égard à l'absence de prise en compte des besoins critiques du territoire en matière de logements et d'emplois ; 2. Sur le volet "Climat", de demander à ce que le SRADDET soit complété afin de détailler les hypothèses prises et les actions concrètes qui pourraient être mises en place pour permettre d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES à horizons 2026 et 2031 ; 3. De demander à ce que le SRADDET indique les projections sur le gisement potentiel de biomasse mobilisable pour les réseaux de chaleur, en tenant compte de la préservation des forêts et milieux naturels et des autres usages

				prioritaires ; 4. De proposer une modification du SRADDET pour laisser les PCAET proposer des taux d'EnR&R rapportés à leurs consommations différentes selon les spécificités de leurs territoires ; 5. Sur le volet "Gestion économe de l'espace" de proposer que la part des projets d'envergure régionale soit réduite à 10 % de l'enveloppe globale de consommation et de ventiler les hectares libérés en s'appuyant sur l'ossature régionale définie par le SRADDET et en faveur des territoires ayant les projections les plus fortes en termes de besoins ; 6. De demander à la Région des Hauts-de-France de transmettre à la MEL la liste des projets d'intérêt régional de sorte à ce que la MEL puisse émettre un avis éclairé en application des articles L.1111-9-2 et R.4251-8-1 du code général des collectivités territoriales modifié ; 7. Sans attendre, de soutenir l'inscription des projets liés au Canal Seine Nord Europe mais aussi ceux de la liaison Seine-Escaut, en ce qu'ils contribuent au rayonnement économique globale de la voie d'eau au-delà du développement du transport fluvial ; 8. De proposer que les critères de territorialisation des objectifs de sobriété foncière soient modifiés et ainsi porter les coefficients de territorialisation comme suit : 1/3 pour la consommation effective passée et 2/3 pour des critères prenant mieux en compte les stratégies foncières les plus vertueuses, les projections démographiques et économiques et l'ossature régionale, tel que le prévoient les décrets d'application de la loi Climat et résilience ; 9. D'aviser la Région que la MEL utilisera la base de données OCSOL 2D pour le suivi et la détermination effective des surfaces de consommation d'ENAF et de demander que le SRADDET modifié laisse explicitement ce choix des outils locaux tel que le prévoit les décrets d'application de la loi Climat et résilience ; 10. D'attribuer un taux de réduction de sa consommation foncière de 53% maximum afin de permettre au SCoT de Lille Métropole de disposer d'une enveloppe de 800 ha calculée au regard de la base de donnée OCSOL 2D ; 11. De demander à la Région de tenir compte de l'ensemble de ces remarques et de modifier le SRADDET en conséquence; 12. D'autoriser le Président à transmettre au Conseil Régional la présente délibération, portant avis sur le projet de modification du SRADDET.

5	12 juillet 2024	Agglomération de la région de Compiègne	GEE	Avis (réservé) et remarques sur le volet GEE	sur l'utilisation des données de la période de référence : il est entériné que les calculs du portail national de l'artificialisation des sols peuvent évoluer tout au long de la décennie 2021-2031 et qu'elles ne sont pas opposables, d'où le fait qu'il soit indiqué un taux de réduction et non pas un objectif chiffré. Au regard des erreurs inhérentes aux déclarations fiscales utilisées pour apprécier la consommation des ENAF, il devrait être possible de maintenir l'utilisation d'une donnée d'observation locale plus précise. Ce point fait l'objet de discussions avec les services de la Région, (…) de l'enveloppe régionale théorique de 8 145 ha est déduite la contribution à l'effort national de 728 ha menant à une enveloppe régionale disponible de 7 417 ha soit un effort global passant de 50 % à 54,47%. Fort de ce constat, il semble a minima nécessaire que la liste des projets nationaux soit complétée par les surfaces consommées sur l'ARC par MAGEO comme cela a été retenu par l'ETAT pour le canal SEINE NORD et les espaces portuaires contigus. Dans le même raisonnement, les surfaces consacrées au développement du port multimodal de Longueil-Sainte-Marie doivent être intégrées dans l'enveloppe nationale. Il en est de même pour les surfaces nécessaires au doublement de la RN 31 à l'image de ce qui a été décidé pour la RN 2, (…) la Région HDF met en place une réserve régionale de 20 % déduite également de l'enveloppe théorique soit une réserve de 1 484 ha qu'elle justifie par sa compétence de développement économique. L'objectif est de faciliter les projets de développement économique d'envergure régionale car ils contribuent à la réindustrialisation, à la décarbonation et au développement des filières d'avenir de la Région. Cependant le cumul entre la réserve nationale et la réserve régionale conduit à aggraver le taux de réduction de la consommation foncière possible pour l'ARC, d'autant que les calculs réalisés ne prennent pas en compte les efforts de modération de consommation foncière entrepris par l'ARC entre 2011 et 2021 grâce à l'utilisation privilégiée de 150 ha friches disponibles (sites militaires, sites industriels,...) pour permettre le développement de notre territoire. En effet les paramètres utilisés par la Région, dont nous n'avons d'ailleurs pas le détail des calculs, ne permettent en rien de compenser l'utilisation antérieure par l'ARC de 150 ha de friches, ni de prendre en considération le dynamisme économique du territoire se traduisant par plus d'emplois et plus d'habitants alors que cela concourt à l'attractivité régionale. Ainsi la méthode de calcul qui nous est appliquée, aboutit à un taux d'effort de réduction de la consommation foncière pour l'ARC de 62,88 %, appliquée sur une superficie définie par l'État de 224,8 ha (consommation 2011/2021). Ainsi l'ARC ne disposerait que d'une capacité de développement d'environ 85 ha pour la période 2021/2031. Il n'est pas non plus tenu compte de la réalité des dynamiques économiques et démographiques de notre territoire . En effet, l'ARC se situe en valeur absolue au 6ème rang des 46 SCOT de la Région des Hauts-de-France en termes d'emplois créés entre 2013 et 2019, et même au 4ème rang régional en pourcentage. Ceci est à comparer au taux d'effort de réduction de consommation foncière qui nous est demandé, celui-ci nous plaçant en 18ème position. (…)

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 11190700 - Envoi Préfecture le 21/11/2024 - Retour Préfecture le 21/11/2024

				Sur le volet « gestion économe des sols et lutte contre l'artificialisation des sols », il vous est proposé d'exprimer de vives réserves, qui ne pourraient être levées que si le Conseil Régional des Hauts de France : - sollicite et obtient auprès de l'État l'inscription des emprises liées au projet MAGEO, au développement de la zone multimodale de la plateforme de Longueil-Sainte-Marie et concernant le doublement de la RN 31 au titre de l'enveloppe nationale, (….) Sur le volet « gestion économe des sols et lutte contre l'artificialisation des sols », il vous est proposé d'exprimer de vives réserves, qui ne pourraient être levées que si le Conseil Régional des Hauts de France : -s'engage à inscrire dans le document du SRADDET à minima 50 ha affectés aux sites économiques majeurs de l'agglomération à savoir la ZAC d'AIGUISY et ses développements sur la commune de LACHELLE, le Pôle de Développement des Hauts de MARGNY, et l'extension du parc tertiaire et scientifique de LA CROiX-SAINT-OUEN en complément de l'enveloppe de 85 ha cités ci-dessus. Cette superficie complémentaire pourrait être réduite si la Région revoit à la baisse les 20 % considérés comme enveloppe régionale, (…)
5	12 juillet 2024	Agglomération de la région de Compiègne	Avis sur les volets « développement logistique», « déchets », « climat, air énergie » et « Stratégie régionale aéroportuaire »	Avis favorable sur les modifications des volets « développement logistique», « déchets », « climat, air énergie » et « Stratégie régionale aéroportuaire »
6	**12 juillet 2024**	**Communauté de communes plaine d'Estrée**	**Remarques sur le volet GEE**	Concernant les projets d'envergure nationale impactant le territoire régional : le CSNE a été reconnu comme entrant dans l'enveloppe nationale permettant ainsi de réduire l'impact foncier sur les intercommunalités. Le CSNE ne peut pas être détaché de la réalisation du tronçon MAGEO qui impacte la partie Sud du territoire de la CCPE. La Déclaration d'Utilité Publique de MAGEO prévoit plusieurs emplacements réservés pour la réalisation des aménagements et du tracé de la voie d'eau qui impactent, pour une surface de 15 ha 12, trois communes de notre territoire (Houdancourt, Rivecourt et Longueil-Sainte-Marie). Nous avions déjà demandé lors de la conférence régionale sur l'artificialisation des sols du 18 janvier 2024 que MAGEO puisse être considéré comme un projet national au même titre que le CSNE. Nous réitérons cette demande à la lumière des impacts fonciers de MAGEO sur notre territoire.

6	**12 juillet 2024**	**Communauté de communes Plaine d'Estrée**	**Remarques sur le volet GEE**	Concernant les projets d'envergure nationale ou régionale, le territoire de la CCPE est traversé d'Est en Ouest par la RN31 dont l'Etat a commencé, il y a déjà quelques années, le doublement. Les études sont en cours sur le tronçon Bois de Lihus/Compiègne. Quant au tronçon Catenoy/Bois de Lihus, les remembrements agricoles et les acquisitions par l'Etat sont finalisés et certaines mesures compensatoires pour l'environnement ont été réalisées (plantation d'arbres en compensation des boisements défrichés pour la réalisation du tracé de la RN31). La RN31 est l'unique voirie structurante sur le Département de l'Oise qui relie les agglomérations de Beauvais et Compiègne mais permet aussi de rejoindre les deux principaux axes autoroutiers départementaux que sont l'Al_ et l'A16. Cet axe de desserte majeur doit être considéré comme pouvant faire partie de l'enveloppe des Projets d'Envergure Régionale (PER) voire Nationale (voie appartenant à l'Etat). (…) En matière de projet d'envergure régionale, le territoire de la CCPE accueille dans sa partie Sud la ZAC Paris-Oise à Longueil-Sainte-Marie. Cette ZAC existe depuis plus de trente ans. Elle bénéficie en son sein de l'implantation du Port Fluvial, géré par un syndicat mixte composé du Département de l'Oise, de la CCPE et de l'Agglomération de la Région de Compiègne. Ce port et la ZAC qui l'accueille, sont idéalement situés à la sortie de l'A1, à proximité de la RD200 et bord à Canal. De plus, le port fluvial porte un projet de desserte ferroviaire avec une plateforme multimodale, en cours d'études, qui vise à renforcer le rôle de cette ZAC à l'échelle régionale. La Région Hauts-de¬France est très favorable à ce projet et compte le soutenir financièrement. Par conséquent, cette ZAC répond aux critères régionaux de développement économique et se trouve donc être susceptible de faire partie des Projets d'Envergure Régionale (PER). Nous souhaiterions que l'ensemble des parcelles incluses dans la ZAC Paris Oise et les extensions possibles situées rue des ormelets (zones inscrites au PLU approuvé en 2022 : UE, 1AUi, 1AUze, 2AUz, 1AUzp, 1AUza, 1AUzy, 1AUzs, ...) ainsi que l'ER n° 6 destiné à créer la voie ferrée de desserte multimodale puissent être considérés comme faisant partie des PER et donc sortis de l'enveloppe de consommation foncière de la CCPE. (…) En matière de projet d'envergure régionale, le territoire de la CCPE accueille dans sa partie Sud la ZAC Paris-Oise à Longueil-Sainte-Marie. Cette ZAC existe depuis plus de trente ans. Elle bénéficie en son sein de l'implantation du Port Fluvial, géré par un syndicat mixte composé du Département de l'Oise, de la CCPE et de l'Agglomération de la Région de Compiègne. Ce port et la ZAC qui l'accueille, sont idéalement situés à la sortie de l'A1, à proximité de la RD200 et bord à Canal. De plus, le port fluvial porte un projet de desserte ferroviaire avec une plateforme multimodale, en cours d'études, qui vise à renforcer le rôle de cette ZAC à l'échelle régionale. La Région Hauts-de¬France est très favorable à ce projet et compte le soutenir financièrement. Par conséquent, cette ZAC répond aux critères régionaux de développement économique et se trouve donc être susceptible de faire partie des Projets d'Envergure Régionale (PER). Nous souhaiterions que l'ensemble des parcelles incluses dans la ZAC Paris Oise et les extensions possibles situées rue des ormelets (zones inscrites au PLU approuvé en 2022 : UE, 1AUi, 1AUze, 2AUz, 1AUzp, 1AUza, 1AUzy, 1AUzs, ...) ainsi que l'ER n° 6 destiné à créer la voie ferrée de desserte multimodale puissent être

				considérés comme faisant partie des PER et donc sortis de l'enveloppe de consommation foncière de la CCPE. (..) En matière de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, le projet de modification du SRADDET attribue un taux de réduction de la consommation pour 2021¬2031 qui se base sur les données du portail national de l'artificialisation des sols. Ces données ne sont pas opposables mais sont pour certaines communes erronées (somme des zones consommées différente du total indiqué, données de consommation excessives pour certaines communes, ...). Pour la CCPE, 137 ha 80 sont fléchés en consommation d'espaces 2011-2021 alors qu'en faisant la somme par année on atteint 147 ha. Nous souhaitons que les données du Cerema puissent être vérifiées avant de définir les enveloppes de consommation de notre intercommunalité.
7	**12 juillet 2024**	**SMOPP**	**Volet GEE**	**Demande d'inscriptions en PER** NDLR : Le SMOPP a transmis un bilan des projets consommateurs d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers connus actuellement sur la période 2021-2031. Cette liste permet de mettre en exergue les enjeux de développement économique sur le territoire du SMOPP par rapport au Zéro ArtificialisationNette. il est demandé une reconnaissance d'intérêt régional voire nationale listés ci-après. - PER : Avrechy - Agrandissement de la zone d'Argenlieu afin d'accueillir un projet économique agroalimentaire. Réalisation d'un bâtiment pour le conditionnement d'oignons, de bureaux et de locaux sociaux. Enjeux de réindustrialisation et de décarbonation. Ces constructions rentrent dans la qualification de projets économiques qui ont des enjeux dans le développement de l'agriculture en lien avec l'alimentation. 7 ha37 - PER: Oursel Maison - Exia potentiellement 3 plateformes de logistique + restaurant d'entreprise Ce projet rentre dans la qualification de projets économiques qui ont des enjeux dans le domaine de la santé. 48ha - PENE ou PER : Projet de création d'un poste source EDF (Gouy les Groseillers et Bonneuil Les Eaux) 9ha
8	**15 juillet 2024**	**Société recyclage des vallées**	**Volet déchets**	Demande d'inscription d'un centre de tri de déchets d'emballages ménagers dans le SRADDET (….) Le centre de tri de la Société recyclage des vallées n'est pas mentionné dans le projet officiel de modification du SRADDET comme étant un « centre de tri des emballages ménagers au standard flux développement » alors que notre centre de tri est déjà en capacité de trier les déchets d'emballages conformément à ce standard comme cela a été démontré ci-dessus (…). Dans ce contexte j'ai l'honneur de bien vouloir corriger cette omission afin que le centre de tri de la Société recyclage des vallées soit mentionné officiellement dans la future version du SRADDET comme étant un centre de tri des déchets d'emballages ménagers en ECT et en particulier sur la carte des centres d tri des emballages ménagers au standard de flux développement à échéance 2025 du document intitulé « fascicule- les règles générales- extrait relatif au volet déchets- projet »

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur ou structure	Volet concerné	titre de l'observation	Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
9	18 juillet 2024	RTE délégation Lille	Volet GEE	Demandes de qualification en PER	RTE souligne que la mise en œuvre de la transition énergétique dans la région Hauts-de-France va nécessiter d'importants investissements dans les infrastructures de réseaux électriques. La production d'électricité, essentiellement décarbonée en France, a vocation à croitre fortement pour permettre à notre pays de sortir des énergies fossiles. Les réseaux électriques (de transport comme de distribution) qui font le lien entre les nouveaux usages de consommation (comme la mobilité électrique ou les nouvelles industries telles que les gigafactories de batteries) et les nouveaux moyens de production qui y répondent sont ainsi au centre des enjeux de décarbonation. Ils vont devoir s'adapter significativement et leur développement va se traduire par des besoins en foncier constructible, notamment pour la création de postes de transformation électrique. Nous proposons que le foncier nécessaire pour l'ensemble de ces projets ainsi que les mesures compensatoires environnementales de ces projets, soient intégrés dans les documents d'urbanisme. (….) Au regard de leur caractère stratégique, cinq projets de postes électriques situés dans les Hauts-de-France, représentant une superficie totale de 66 hectares, ont été qualifiés de « projets d'envergure nationale ou européenne » (PENE) et sont, à ce titre, comptabilisés dans l'enveloppe nationale du ZAN (liste 1) : quatre de ces postes sont situés dans la zone de Dunkerque et sont nécessaires à la décarbonation de l'industrie et à l'implantation de nouvelles industries vertes (postes électriques Alpha et Flandre Maritime), au raccordement d'un parc éolien en mer (poste électrique Venus), au raccordement des EPR (poste électrique Flandre Maritime) et à l'interconnexion avec l'Angleterre poste électrique de Bourbourg) . Le cinquième poste, situé dans la Somme, est indispensable au renforcement structurel de notre réseau de grand transport (poste de Dosset). Mais par ailleurs, **une quinzaine d'autres postes** sont également indispensables au développement à la réalisation des objectifs régionaux en matière de transition énergétique tels qu'ils sont exposés dans le SRADDET. Pour ces postes électriques régionaux, les besoins en foncier constructible sont estimés à **88 hectares supplémentaires** sur la période 2024-2031. Ces besoins ont été évalués en concertation et cohérence avec Enedis et les SICAE concernées. Ils sont pour la plupart intégrés dans la liste 2 des PENE, mais sans aucune garantie qu'ils intègrent la liste 1. Ils risquent donc d'impacter directement les collectivités locales concernées. Au regard de l'importance des enjeux de la transition énergétique, nous proposons d'intégrer la consommation d'hectares liée à la réalisation de ces postes dans l'enveloppe des projets d'envergure régionale prévue par la loi pour ne pas pénaliser les collectivités infrarégionales Pour cela, il serait nécessaire que le Conseil Régional modifie les critères des projets d'envergure régionale pour intégrer les projets d'infrastructure énergétique.

N° contribution	Date de la contribution	Statut du contributeur ou structure	Volet concerné	titre de l'observation	Extrait brut des Observations (retranscrites telle que transmises sans modification)
10	23 juillet 2024	EDF	Volet GEE		EDF est présent dans les Hauts-de-France historiquement sur de nombreux sites et en particulier sur le site de production thermique de Bouchain dans le département du Nord. Sur ce site, EDF exploite actuellement un cycle-combiné gaz mis en service en 2016 et procède à l'Est du site aux travaux de déconstruction de l'ancienne centrale thermique ayant accueilli deux tranches charbon de 250MW qui ont fonctionné entre 1970 et 2015. La majeure partie des matériaux issus de la déconstruction seront recyclés et valorisés. A terme, après avoir réhabilité les terrains, EDF prévoit de recycler le foncier est d'y implanter de nouveaux moyens de production d'électricité décarbonée pour répondre aux futurs besoins d'électricité. A ce titre, le RTE anticipe, dans son rapport produit en 2021, un besoin supplémentaire de production d'électricité de 40% d'ici 2050, dans un contexte de décarbonation des usages et de l'économie. Pour y répondre, EDF, dans le cadre de sa mission de service public de production d'électricité, anticipe de mobiliser tout le foncier disponible dont il est propriétaire et d'acquérir des terrains dès lors que ceux-ci permettront de répondre aux nouveaux besoins. EDF ne prévoit donc pas de renaturer son foncier. En termes d'artificialisation des sols, il nous paraîtrait important de faire figurer dans la liste des projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) ce projet de reconversion du site qui rentrera dans la catégorie des projets de centrales électriques de plus de 100MW. L'arrêté PENE qui a été publié au JO le 9 juin 2024 n'intègre pas à ce stade dans son annexe 2 ce projet. Il conviendrait a minima de l'anticiper plus explicitement dans les orientations du schéma de planification régionale. Il est à noter que ce projet de reconversion devrait faciliter la réindustrialisation du territoire et, comme vu ci-dessus, à la décarbonation de l'économie et des usages et pourrait donc à ce titre comme il est mentionné dans le projet de SRADDET, rentrer dans la catégorie des PER et de l'enveloppe dédiée d'artificialisation des sols (20%) qui leur est allouée. Toutefois, la prise en compte des projets liés à l'adaptation des territoires exposés à des risques naturels (submersion marine, retrait du trait de cote) dans les PER pourrait limiter le volume restant pour les autres projets. A ce titre, nous serions preneurs de savoir si les services de la région ont fait estimer les consommations d'espaces liées aux conséquences du changement climatique.