



CESER
Hauts-de-France

Conseil Économique, Social
et Environnemental Régional

PROJET DE RAPPORT- AVIS

SRADDET 2020 – 2025

Pour une ambition territoriale
fondatrice des Hauts-de-France

Rapporteurs : Gilles LAURENT - Bernard LENGLET – Michel LEROY

23 avril 2019

Eclairer l'avenir

RESULTATS DE VOTE

***Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Hauts-de-France,
réuni en Assemblée Plénière le mardi 23 avril 2019 à Lille,
sous la présidence de M. Laurent DEGROOTE, Président,***

Vu :

- la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- la loi la loi n° 86-16 du 16 janvier 1986 relative à l'organisation des régions,
- la loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République,
- la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- l'article 250 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi Grenelle 2),
- la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,
- les articles L. 4251-1 à 4251-11 du Code Général des Collectivités Territoriales relatifs au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET),
- le projet de SRADDET approuvé par le Conseil Régional le 31 janvier 2019,
- Le courrier de saisine de la Région Hauts-de-France reçu le 15 avril 2019.

Vu les avis du CESER :

- l'avis du 1er juillet 2016 « préalable à la délibération-cadre du Conseil régional portant sur l'élaboration du SRADDET »,
- le rapport-avis du 24 janvier 2017 « la planification de la prévention et de la gestion des déchets en Hauts-de-France : quelle harmonisation régionale ? »,
- le rapport-avis du 3 juillet 2017 « Hauts-de-France : territoire(s) en devenir – SRADDET 2019-2025 »,
- l'avis du 11 octobre 2017 « biodiversité, clés de compréhension et application dans le SRADDET ».

Vu le projet de rapport-avis élaboré par le Groupe de travail de la Commission 7 « SRADDET 2020-2025 » avec les contributions de la Commission 5 Environnement et de la Commission 6 Mobilités-Transports,

Sous l'animation des Vice-président.e.s respectifs : Jean-Yves CANNESSON, Déborah CLOSSET-KOPP et Raymond ANNALORO,

Après avoir entendu MM. Gilles LAURENT, Bernard LENGLET et Michel LEROY, rapporteurs,

Après en avoir délibéré, ADOPTE le présent avis :

Votants : 132

Pour : 132

Contre : 0

Abstentions : 0

SOMMAIRE

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL.....	
PERSONNES AUDITIONNEES.....	
ELEMENTS DE CONTEXTE	
1. Contexte d'élaboration du SRADDET	10
2. Structure du SRADDET	10
3. Les effets juridiques du SRADDET (Article L 4251-3 du CGCT)	11
4. Démarche du CESER dans l'élaboration du SRADDET	11
INTRODUCTION	
PARTIE I – AVIS DE SYNTHÈSE SUR LE SRADDET.....	
1. Equilibre et égalité des territoires / Désenclavement des territoires ruraux / Gestion Economie de l'espace.....	15
1.1. Dans la démarche du SRADDET : des ambitions à rééquilibrer.....	15
1.2. Pour une vision tournée résolument vers l'avenir et le rayonnement des Hauts-de-France »	16
1.3. Pour une dynamique d'appropriation par les territoires et les citoyens.....	17
1.4. Pour une dynamique d'échanges.....	17
1.5. 200 km de littoral, un territoire à rassembler – L'enjeu de la montée des eaux	18
1.6. Pour une gestion économe de l'espace	18
1.7. Synthèse :	19
2. Infrastructures de transport et intermodalité	20
2.1. Un SRADDET insuffisant pour le report modal en général, et particulièrement vers le fret ferroviaire	20
2.2. Intégrer un réseau cible ferroviaire au sein du SRADDET	21
2.3. Le droit au transport pour tous.....	21
2.4. La place du vélo au sein du SRADDET	22
2.5. Système intégré de transport et numérique.....	22
2.6. Synthèse	22
3. Biodiversité – Climat Air Energie – Déchets	23
3.1 Biodiversité : trame verte.....	23
3.1.1. La trame verte : corridors écologiques et réservoirs de biodiversité.	23
3.1.2. Limiter la perte (fragmenter moins) de la biodiversité remarquable comme de la biodiversité ordinaire.....	24
3.1.3. Considérer les effets du changement climatique et les projets d'aménagement	24
3.1.4. L'ambition du SRADDET est faible en réponse à ces enjeux.....	24
3.1.5. Le parent pauvre du SRADDET ?.....	25
3.2 Biodiversité : trame bleue	26
3.2.1. L'eau, un enjeu de premier plan.....	26

3.2.2.	Réussir le pari de la restauration de la continuité écologique des cours d'eau	26
3.2.3.	Une mobilisation générale pour préserver et sauvegarder les zones humides : terres d'eau, terres d'avenir.	27
3.2.4.	Une vision prospective de gestion quantitative de l'eau	27
3.2.5.	Une politique globale de gestion des risques naturels : une gouvernance à l'échelle des territoires.	28
3.2.6.	Eau et biodiversité, une réponse commune.	28
3.3	Climat Air Energie	29
3.3.1.	L'enjeu de réduction des émissions de GES.....	29
3.3.2.	Transition énergétique	29
3.3.3.	Qualité de l'air.....	30
3.4	Déchets – PRPGD	31
3.5	Synthèse	31
CONCLUSION		
PARTIE II – RECOMMANDATIONS ET PRECONISATIONS SUR LES REGLES DU SRADDET.....		
1.	Avis général sur les 42 règles du fascicule	34
2.	Avis pour chaque règle	34
3.	Chapitre du fascicule dédié en matière de prévention et de gestion des déchets	59
PARTIE III – PROPOSITIONS DE NOUVELLES REGLES SUR LE SRADDET		
1.	Règles nouvelles sur l'eau	61
2.	Règle nouvelle sur l'Energie	62
3.	Règles nouvelles Mobilité – Infrastructures	63
LEXIQUE - GLOSSAIRE		
AVIS DES GROUPES DE CONCERTATION.....		
ANNEXE : GENERALITES SUR LA MOBILITE		

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

- **Raymond ANNALORO**, CFE CGC (Collège 2)
- **Régis AMBERT**, CGT (Collège 2)
- **Stéphane BALY**, Personnalité Qualifiée Environnement et développement durable (Collège 3)
- **Gérard BARBIER**, UFC QC (Collège 3)
- **Jean-Pierre BULTEZ**, URIOPSS (Collège 3)
- **Jean-Yves CANNESSON**, UNAPL (Collège 1)
- **Déborah CLOSSET KOPP**, Personnalité Qualifiée Environnement et développement durable (Collège 3)
- **Lucie DE BRITO**, CGT (Collège 2)
- **Christine DUCOURANT**, Centres sociaux et organismes caritatifs (Collège 3)
- **Danièle EROUART**, FO (Collège 2)
- **Xavier FLINOIS**, FRSEA (Collège 1)
- **Gilles LAURENT**, FNAUT (Collège 3)
- **Alain LEFEBVRE**, CCIR – Ports de la région (Collège 1)
- **Bernard LENGLET**, Personnalité Qualifiée Environnement et développement durable (Collège 3)
- **Michel LEROY**, URAF (Collège 3)
- **Christophe MAERTENS**, CNPL (Collège 1)
- **Jean-Luc MARCOTTE**, CMAR (Collège 1)
- **Catherine MEYZA**, CGT (Collège 2)
- **Catherine SPADAVECCHIA**, MEDEF (Collège 1)
- **Pierre THOMAS**, URSCOP (Collège 1)
- **Bernard THUILLIER**, CFDT (Collège 2)

PERSONNES AUDITIONNEES

Liste des Auditions des Commissions C5, C6 et C7 en lien avec le SRADDET

Les vice-président.e.s en charge des commissions C5, C6 et C7 et tous leurs membres adressent leurs plus vifs remerciements à toutes les personnalités citées ci-après qui ont bien voulu être auditionnées par le CESER et ont ainsi contribué à éclairer et étayer précieusement le point de vue du CESER.

Commission Environnement – C5

3 septembre 2018

1. Bertrand LAFOLIE, Responsable de Service et Nathalie MANDARON, Chargée de mission stratégie Climat Air Energie de la Direction Climat Air Energie de la Région Hauts-de-France sur le Volet CAE¹ du SRADDET
2. Fanny MILBLED, Directrice adjointe et Pierre D'HALLUIN, Responsable de projet de la Direction de la Biodiversité de la Région Hauts-de-France

20 décembre 2018

Emmanuelle LATOUCHE, Directrice adjointe du CERDD – Centre de Ressources du Développement Durable – en charge de l'Observatoire Climat

7 janvier 2019

Guillaume BERTHO, Chargé de mission scientifique et Vianney FOUQUET, Chargé de mission de l'Observatoire Biodiversité des Hauts-de-France du Conservatoire Botanique National de Bailleul

18 février 2019

Visite du site de méthanisation de la SAS Agri Flandres Energie à Renescure et Audition d'Arnauld ETIENNE, Expert méthanisation de la Chambre régionale d'agriculture et de Didier COUSIN, Directeur territorial Hauts-de-France GRDF

Commission Mobilités – Transports – C6

14 mai 2018

Juliette DUSZYNSKI, Déléguée générale de Norlink Port

30 mai 2018

Christiane DUPART et Gilles LAURENT, représentants de la FNAUT Hauts-de-France (Fédération Nationale des usagers des Transports)

11 juin 2018

1. Frédéric GUICHARD, Directeur régional SNCF Mobilités
2. Franck DHERSIN, Vice-Président en charge des Transports, Région Hauts-de-France

21 juin 2018

Sandrine GODFROID, Directrice régionale SNCF Réseau

¹ CAE Climat Air Energie

11 juillet 2018

Xavier-Yves VALERE, chef de missions Développement des territoires, SGAR²

18 juillet 2018

Agnès MOUTET-LAMY, Directrice de l'agence Manche Nord, SNCF Gares et Connexions

20 septembre 2018

Hervé GOMET, représentant du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire

8 octobre 2018

Laetitia MAHIEUX, Frédéric PAYEN, Xavier WATTEBLED, CE cheminots Nord-Pas-de-Calais et Picardie

15 octobre 2018

Isabelle MATYKOWSKI, Directrice territoriale Nord Pas de Calais, Voies Navigables de France

17 octobre 2018

Laurent KESTEL, auteur de « En marche forcée, une chronique de la libéralisation des transports », Paris, Raisons d'agir, 2018.

23 octobre 2018

Sophie HASIAK, Directrice d'études au CEREMA Nord – Picardie

5 novembre 2018 - avec la C7

Patrick PALMIER, Responsable du groupe Mobilités et Territoires au CEREMA Nord – Picardie

7 novembre 2018

1. Claude STEINMETZ, Directeur ferroviaire et Fares GOUCHA, Directeur Sécurité, Formation, Innovation, TRANSDEV
2. Andreas WETTIG, Cabinet Trans Missions

22 janvier 2019 - avec la C7

Alain DESFOSSES, Maire de Fresnoy au Val, Président de la Communauté de Communes Somme Sud-Ouest

20 février 2019

Pascal SAINSON, Directeur général EUROPORTE et Président de 2A2F

11 mars 2019

Emmanuel FAVREUILLE, Directeur général de la plateforme multimodale Delta 3 et visite de la plateforme

Commission Aménagement du territoire – Ruralité – C7**14 mars 2018**

1. Sandrine GIRARD, Directeur des territoires et de la coordination de l'action publique, Conseil départemental de l'Oise
2. Bruno FONTALIRAND, Directeur de la Mission partenariats et relations extérieures, Conseil départemental du Pas-de-Calais

11 avril 2018

- 1- Philippe BOUCHEZ, Responsable du projet SRADDET, Direction de la prospective et des stratégies régionales du Conseil régional
- 2- Guy DRAGON, vice-président aménagement du territoire CESER 2016-2017
- 3- Francis CALCOEN, rapporteur aménagement du territoire CESER 2016-2017

² SGAR : Secrétariat Général aux Affaires Régionales

20 avril 2018

1. Nicolas LEBAS, 4^e vice-président du Conseil régional, délégué à la planification territoriale (et Enseignement supérieur, recherche, Europe)
2. Salvatore CASTIGLIONE, 12^e vice-président, délégué aux Solidarités avec les territoires (et Relations internationales)

16 mai 2018

Nathanaël BIZERAY, Directeur de l'aménagement du territoire et du logement du Conseil régional

13 juin 2018

Vincent LECOMTE, chargé de mission « Innovation et territoires », SGAR

11 juillet 2018

Dany MACKOWIAK, Directeur Général Adjoint à la Métropole Européenne de Lille, Responsable du pôle planification stratégique et gouvernance

12 septembre 2018

Bernard WEISBECKER, Président de l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR), Maire de Leffrinckoucke, Vice-Président de la CU de Dunkerque à la planification, au SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), à l'action foncière et au patrimoine

10 octobre 2018

Jérôme GRANGE, directeur de l'ADUGA (Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois)

7 novembre 2018 - avec la C5

1. Christian CANONNE, Evalueur de politiques publiques, Direction du management stratégique, Conseil régional
2. Caroline CALVEZ-MAES, Responsable du pôle autorité environnementale, Service information, développement et évaluation environnementale, DREAL Nord-Pas de Calais – Picardie

14 novembre 2018

1. Claude NAIVIN, Directeur du Pôle Métropolitain du Hainaut-Cambrésis
2. Marc DEZETTER, chargé de mission, Pôle Métropolitain du Hainaut-Cambrésis
3. Jean-Luc BOURGEOIS, Adjoint au Maire de Beauvais - Urbanisme – Environnement– Développement durable, Membre associé du Bureau de la CA du Beauvaisis

12 décembre 2018

Carole BOGAERT, directrice de l'AULA – Agence d'urbanisme de l'Artois

ELEMENTS DE CONTEXTE

1. Contexte d'élaboration du SRADDET

L'élaboration du SRADDET est encadrée par la Loi NOTRe³ du 7 août 2015, l'Ordonnance de juillet 2016 et le décret d'août 2016 avec pour objectif de donner, aux Régions et à leurs territoires, une vision stratégique, unifiée et claire, sur l'aménagement et le développement durable et équilibré des territoires.

En application de l'article L. 4521-3 du Code général des collectivités territoriales, les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) et, à défaut, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) et les Chartes de Parcs Naturels Régionaux (PNR) devront prendre en compte les objectifs et être mis en compatibilité avec les règles du fascicule au plus tard lors de leur prochaine révision : cf. 3. : Les effets juridiques du SRADDET.

L'article 46 de la Loi Elan⁴ du 23 novembre 2018 prévoit par ailleurs de revenir sur la notion de « prise en compte » en la supprimant au profit de la seule compatibilité. Ses conditions et modalités seront prises par voie d'ordonnance.

2. Structure du SRADDET

Pour mémoire, ce schéma fixe **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.

En outre, l'exécutif régional a ajouté à ces thèmes réglementaires, le développement du numérique.

La démarche de construction du SRADDET est engagée depuis fin 2016 avec une équipe projet interne au Conseil régional et une seule expertise juridique externe. Le Conseil régional a délibéré en séance plénière le 31 janvier 2019 sur l'arrêt de projet du SRADDET. Il doit depuis lors être envoyé pour avis aux personnes publiques associées, au CESER, à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et à la Conférence Territoriale de l'Action Publique avant d'être soumis à enquête publique. Après son adoption par le Conseil régional fin 2019, le schéma définitif devrait ensuite être approuvé par le Préfet de région.

Le projet de SRADDET Hauts-de-France est divisé en 3 parties distinctes :

- Le rapport qui comprend :

- Le diagnostic régional
- La vision régionale en trois « partis pris »
- Les objectifs
- La gouvernance pour le suivi et la mise en œuvre du SRADDET

et auquel est rattaché la carte de synthèse indicative des objectifs à l'échelle du 1/150.000^e.

- Les objectifs précisés dans le rapport devront être pris en compte et les 43 règles du fascicule devront être mises en compatibilité dans les schémas infrarégionaux. Ces objectifs et ces règles

³ NOTRe (Loi) : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

⁴ Loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique

sont donc de fait « le cœur du réacteur » qui permettra l'application concrète du SRADDET sur le terrain. L'analyse du CESER porte essentiellement sur ces objectifs et ces règles.

- 5 annexes qui comprennent : 1. le rapport sur les incidences environnementales ; 2. le diagnostic du territoire et le plan d'action stratégique biodiversité ; 3. l'atlas cartographique des continuités écologiques ; 4 la Planification Régionale de l'Intermodalité et des Infrastructures de Transport ; 5. le Projet de PRPGD5.

Ces annexes sont elles-mêmes « annexes », ce que l'on peut regretter car elles sont aussi plus détaillées, et leur contenu devrait être plus visible dans les règles.

3. Les effets juridiques du SRADDET (Article L 4251-3 du CGCT⁶)

Les documents suivants :

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

1° prennent en compte les objectifs du SRADDET ;

2° sont compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma.

Les notions de « respect », de « compatibilité », de « prise en compte » : de quoi parle-t-on ?

Le respect est le lien juridique le plus fort : la disposition supérieure s'impose. « Respecter » une norme, c'est appliquer son contenu.

Le rapport de compatibilité implique de respecter les options fondamentales et les objectifs essentiels du document supérieur. Une marge d'adaptation de la règle au contexte local ou à la thématique traitée est possible dès lors qu'elle s'inscrit dans les ambitions socles de la norme à appliquer.

Le rapport de prise en compte est un lien juridique un peu plus souple que celui de compatibilité. En tout état de cause, les dispositions ou objectifs d'un plan devant être pris(es) en compte ne peuvent être ignoré(e)s.

4. Démarche du CESER dans l'élaboration du SRADDET

Au-delà de son association prévue par la Loi, le CESER Hauts-de-France a souhaité éclairer la Région en amont, puis à toutes les étapes de la construction du SRADDET. Deux contributions générales et deux contributions thématiques ont ainsi été apportées :

- un « avis préalable à la délibération-cadre du Conseil régional sur le SRADDET » le 1^{er} juillet 2016
- un avis thématique sur la démarche du PRPGD : « la planification de la prévention et de la gestion des déchets en Hauts-de-France : quelle harmonisation régionale ? » le 24 janvier 2017
- un avis « Hauts-de-France : territoire(s) en devenir – SRADDET 2019-2025 » le 3 juillet 2017
- un avis thématique : « biodiversité, clés de compréhension et application dans le SRADDET » le 11 octobre 2017.

Dans le même sens, un séminaire intitulé « Une région de territoires » avait été organisé par le CESER le 15 novembre 2016, auquel le président du Conseil régional avait été invité.

⁵ Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

⁶ CGCT Code Général des Collectivités Territoriales

INTRODUCTION

Conformément à la loi, la délibération adoptée par le Conseil régional le 31 janvier 2019 arrête le projet de SRADDET comme précisé dans les éléments de contexte préalables.

Ce rapport complet représente un travail de qualité, pourtant sans préface du Conseil Régional. Une préface aurait témoigné de l'intérêt porté à ce SRADDET.

Dans le même sens, le fascicule détaillant les seules règles opposables semble présenter plusieurs faiblesses :

- c'est un fascicule technique général, sans conviction marquée,
- Les facteurs d'animation territoriale et humaine devraient être vigoureusement renforcés,
- La solidarité et les relations entre les territoires sont faibles,
- Les relations avec les autres régions sont insuffisantes,
- Les règles édictées présentent un caractère vague et ne comportent ni objectifs, ni indicateurs chiffrés, ni de traduction d'écriture à destination des documents d'application (cf. avis sur les règles du SRADDET).

La concertation a été menée avec les territoires et avec les acteurs institutionnels, avec les difficultés inhérentes à son étendue et à celle des sujets abordés, mais sans l'ampleur observée dans d'autres régions, où des forums et des points d'étape ont été organisés tout au long de la démarche.

Au final, à partir d'un très bon diagnostic technique, ce rapport n'engage pas suffisamment la Région. Si ses règles définissent des indicateurs, on n'en connaît ni l'état initial, ni l'objectif, ce qui laisse dubitatif quant à leur traduction concrète sur le terrain. Bien trop souvent le document utilise le conditionnel plutôt que le futur ou l'impératif.

Le SRADDET devrait dessiner ce que la Région et ses habitants ambitionnent d'être dans 20 ou 30 ans... Malheureusement, ce n'est pas vraiment perceptible. Ces règles étant primordiales, le CESER regrette l'absence d'objectifs chiffrés, seuls gages de leur application effective.

Derrière des principes généraux très argumentés et pertinents, on ne retrouve pas les actions concrètes (ni les financements) permettant d'atteindre des résultats. Le suivi est trop souvent présumé assuré par des agences aux moyens limités (Observatoire climat, Agence Hauts-de-France 2040, etc.)

D'autre part, comment pourra-t-il être appliqué si celui-ci n'a pas été expliqué, débattu, et si les destinataires de ce plan n'ont pas fait « corps » avec les objectifs qui y sont mentionnés ? Cette méthode pratiquée interpelle les membres du CESER.

Enfin, alors que les régions Nord-Pas de Calais et Picardie avaient construit de façon volontariste des SRADDT, le SRADDET schéma de planification régional obligatoire apparaît comme un premier exercice.

Quatre sujets transverses ont interpellé le CESER :

- L'équilibre des territoires
- La gestion économe de l'espace
- La transition énergétique
- La qualité de l'air

Nous les retrouverons tout au long de ce rapport-avis qui comprend trois parties :

La première partie, l' « **avis de synthèse sur le SRADDET** », analyse globalement le projet de SRADDET suivant trois axes : l'axe majeur du SRADDET, d'aménagement et d'égalité des territoires, puis suivant les deux axes fondateurs de l'intégration des schémas antérieurs par le SRADDET, l'axe intermodalité-transports, et enfin l'axe environnement qui regroupe les enjeux de biodiversité, de climat-air-énergie et des déchets, le CESER ayant souhaité insister sur l'enjeu de l'eau.

La deuxième partie, les « **recommandations et préconisations sur les règles du SRADDET** », s'attache au fascicule du SRADDET, document qui énonce des règles à portée prescriptive. Le CESER y émet des recommandations, voire des propositions de reformulation, afin de clarifier ou d'établir l'opposabilité de ces règles.

La troisième partie expose des « **propositions de règles nouvelles** », notamment dans le domaine de l'eau, conformément à l'intention du CESER affirmée ci-dessus.

A contrario, le CESER n'émet pas de recommandation sur les règles spécifiques du PRPGD, étant donné le calendrier de ce plan et sa démarche d'auto-saisine en cours.



CESER
Hauts-de-France

Conseil Économique, Social
et Environnemental Régional

PROJET DE RAPPORT- AVIS

SRADDET 2020 – 2025

Pour une ambition territoriale
fondatrice des Hauts-de-France

PARTIE I – AVIS DE SYNTHÈSE SUR LE SRADDET

Rapporteurs : Gilles LAURENT - Bernard LENGLET – Michel LEROY

23 avril 2019

PARTIE I – AVIS DE SYNTHÈSE SUR LE SRADDET

1. *Equilibre et égalité des territoires / Désenclavement des territoires ruraux / Gestion Économe de l'espace*

1.1. Dans la démarche du SRADDET : des ambitions à rééquilibrer

Tout d'abord, l'ensemble des documents fournis représente un travail important qu'il faut saluer. La partie diagnostic reste le révélateur majeur de ce que représente notre Région. Les objectifs présentés ainsi que les règles, vont devenir un cadre réglementaire régissant tous les infra-documents fournis (SCoT, PLUI, PLU⁷...).

Le tableau présenté ci-dessous récapitule, par domaines, les 44 objectifs dans la partie **Rapport**, et les 63 règles du **Fascicule**, dont 23 traitent du PRPGD.

Objectif/ Domaines ⁸	Attractivité économique	Atouts Inter- territoires	Gestion des ressources	Modèle d'aménagem ent	Total	Règles établies
EET	2	2	1	3	8	2
DTRx				3	3	1
LGT	1			2	3	3
GEE	1	2		4	7	14
TIM	1	3		1	5	5
TIV				5	5	2
CAE	3		8	4	15	17
BIO		2	3	1	6	8
PRPGD	1	2		2	5	23
TOTAL	9	11	12	24		

Parmi les points observables sur l'aspect des approches thématiques, les problématiques du logement (LGT), du désenclavement des territoires ruraux (DTRx) et de l'équilibre et de l'égalité des territoires (EET) apparaissent comme les parents pauvres du SRADDET...

Or, comment concevoir un Schéma Régional d'Aménagement, du Développement Durable et de l'Égalité Territoriale, dans lequel les domaines « Aménagement » et « Égalité des Territoires » sont peu concernés dans les objectifs⁹ et les règles¹⁰ ? En effet, les Hauts-de-France apparaissent dans l'état diagnostic régional comme une région présentant des contrastes sociaux importants, une précarité et une pauvreté notables, des fractures territoriales, avec une population jeune présentant un faible niveau de scolarité et de formation (illettrisme et illectronisme) qui vient abonder les personnes en grande difficulté dans l'usage de la langue française.

⁷ SCoT : schéma de cohérence territoriale – PLUI : plan local d'urbanisme intercommunal – PLU : plan local d'urbanisme

⁸ EET équilibre et égalité des territoires ; DTRX désenclavement des territoires ruraux ; LGT logement ; GEE gestion économe de l'espace ; TIM : Transports Intermodalité Marchandises ; TIV : Transports Intermodalité Voyageurs ; CAE climat air énergie ; BIO biodiversité

⁹ 6 objectifs sur 44

¹⁰ 4 règles sur 63

Egalement, dans le prolongement du SRDEII, le SRADDET a l'ambition du développement du numérique : cette ambition ne doit pas conduire à une logique d'évitement des problématiques d'isolement, des difficultés de mobilité, de perte de relation sociale, des difficultés de la compréhension de langue française. Le numérique est un moyen essentiel au développement régional. Parallèlement, des moyens humains et des mesures d'accompagnement restent à déployer et à coordonner, en particulier pour les populations les plus éloignées de l'usage du numérique.

Si le SRADDET est un outil de cohésion régionale comme le préconise le législateur, le tableau montre toutefois que la gestion des ressources et le « modèle » d'aménagement sont sous-tendus par le domaine du développement économique¹¹. Sans exclure cette nécessité de traduire une nouvelle économie utile et nécessaire à l'équilibre régional, le CESER estime que l'enjeu social impose d'agir sur les capacités de la main d'œuvre à se maintenir et à évoluer :

- pour permettre d'attirer une nouvelle main d'œuvre,
- pour réduire les déplacements tout en assurant des mobilités sociales,
- pour offrir des aménités de proximité qui favorisent l'amélioration du cadre de vie et la mise en œuvre des nouveaux espaces de dialogue.

Dans le même sens, pour le CESER, le rôle joué par les métropoles dans le dynamisme local doit rejaillir sur l'ensemble des territoires qu'elles irriguent, par une ingénierie utile à leur développement, des services, la diversification du tissu économique, la répartition des ressources de l'emploi local, et par des solidarités tant sur le plan culturel, que social ou économique.

1.2. Pour une vision tournée résolument vers l'avenir et le rayonnement des Hauts-de-France »

Dans son Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), adopté le 30 mars 2017, la Région a voulu porter une ambition forte au service des 280 000 entreprises et des 1,9 million de salariés qui la composent.

La Région Hauts-de-France a été la première région au monde à mettre en place une stratégie régionale visant à concrétiser une transition énergétique et économique en développant le concept de troisième révolution industrielle (TRI), définie comme première dynamique du SRDEII.

Ce schéma adopte un « plan territoires » contenant, outre un accompagnement dans les parcs d'innovation, un appui au développement des quartiers prioritaires de la ville et des territoires ruraux.

Ainsi qu'il a été prévu, la gouvernance du SRDEII¹² doit être déclinée dans les territoires définis dans le SRADDET dont il devient indissociable.

En complément, la restructuration de l'industrie doit passer par de nouveaux moyens d'adaptation du système de formation aux besoins de qualification professionnelle en lien avec le CPRDFOP¹³ et le SRESRI. Pour profiter à tous, ils doivent être répartis sur tous les territoires, afin d'offrir les mêmes chances de se former, de réduire les écarts sociaux et de permettre à chacun de s'intégrer dans l'économie de son territoire.

La culture, facteur d'attractivité des territoires.

En deuxième lieu, le diagnostic régional rappelle le dynamisme et l'important patrimoine culturel de la région Hauts-de-France et que « la culture (...) 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 ».

¹¹ 26 objectifs sur 44

¹² SRDEII : Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation

¹³ CPRDPOF : Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelles

La Région ne sous-estime pas ces enjeux et l'a affirmé par la mise en place, en 2017, d'une nouvelle ambition s'articulant autour de quatre axes, dont la vitalité des territoires et l'interaction avec les habitants prévoyant un équilibre de l'offre culturelle sur l'ensemble du territoire et la valorisation du patrimoine matériel et immatériel.

Le CESER regrette que cette ambition ne fixe pas d'objectifs spécifiques et de mesures d'accompagnement des règles du SRADDET.

1.3. Pour une dynamique d'appropriation par les territoires et les citoyens

Le SRADDET s'est focalisé sur une structuration régionale bâtie sur une forme de hiérarchisation des fonctions définie par « les pôles majeurs, les pôles d'envergure régionale, les pôles intermédiaires¹⁴ ». La réalité est autrement constituée, par des identités territoriales auxquelles les habitant.e.s (jeunes ou âgé.e.s) adhèrent, constituant des solidarités locales. L'énoncé théorique de cette structuration « administrative » ou gestionnaire ne facilite pas la nécessaire adhésion des communes à un projet de territoire adapté à leurs besoins. Le SRADDET devrait appuyer davantage sur la nécessaire coopération des habitants d'un même territoire en y soutenant des animations, par exemple culturelles, éléments de valorisation.

Le SRADDET suppose une information et un accompagnement des collectivités et des habitants à l'évolution attendue de leur territoire. La conviction de vouloir proposer une région porteuse d'espoirs se bâtit avec les femmes et les hommes. Le CESER regrette l'absence d'engagement du Conseil régional pour apporter ses moyens au soutien dynamique et structurel des différents territoires qui se sentent éloignés des enjeux régionaux. Il pourrait se matérialiser par le déploiement de son ingénierie, le soutien aux Conseils de développement et autres structures de démocratie participative, en tant que lieux d'échanges et de dialogue pour impliquer la société civile et les citoyens et de donner des avis sur les projets de leur territoire.

1.4. Pour une dynamique d'échanges

Le diagnostic du SRADDET confirme que la région Hauts-de-France est un carrefour européen essentiel où la circulation des biens et des marchandises s'est énormément développée. A ce sujet, les ports de Boulogne-Calais-Dunkerque, rattachés au projet du Canal Seine Nord Europe, y constituent la colonne vertébrale de la région en fournissant une unité géographique et une source de développement pour les versants nord et sud de la région. Il affirme aussi que les échanges transfrontaliers (Benelux, Grande-Bretagne) et les échanges avec l'Île-de-France constituent des atouts inscrits dans l'aménagement de la région (axe nord-sud). Le CESER estime toutefois que « l'arc picard » constitué des échanges entre la Bretagne-Normandie et le Grand-Est, en passant par le versant sud régional, doit également être inscrit. Cet axe est-ouest est essentiel à l'économie régionale puisqu'il relie Rouen à Amiens – Saint Quentin – Laon vers Reims et permet à l'industrie aéronautique d'Albert-Méaulte de s'y inscrire.

Le CESER appelle à un exercice analogue à l'ambition littorale sur l'Est de la région, de l'Avesnois au Soissonnais, alors même qu'il s'agit d'une véritable opportunité pour ces territoires à la frange de la région, globalement moins favorisés et pour lesquels le SRADDET constitue un potentiel de développement unique. En effet, sur la structuration des fiches objectifs, un manque apparaît dès « les atouts inter-territoires » car on n'y évoque que le canal Seine Nord Europe et le Littoral. Il nous paraît surprenant qu'un document aussi important que le SRADDET ne mette pas sur un même niveau nos interfaces avec la Belgique, avec notre façade Est, ou avec l'Île-de-France.

¹⁴ cf. règle 21 p. 62 du Fascicule

1.5. 200 km de littoral, un territoire à rassembler – L'enjeu de la montée des eaux

En effet, si le littoral des Hauts-de-France fait l'objet d'une ambition affirmée, il offre cependant des espaces d'activités variées, sans lien entre eux, comportant des zones portuaires à vocation économique, à vocation de plaisance, des zones touristiques à vocation balnéaire et de petits espaces ruraux isolés. Pour constituer une cohérence territoriale, le CESER recommande à la Région de favoriser les conditions de dialogue entre EPCI, et de garantir sa prise en compte dans leurs SCoT respectifs.

Dans le cadre de la gestion de l'érosion maritime avec le repli du trait de côte, les principes énoncés dans les règles conduisent à posséder des données précises sur leur évolution et sur les risques qu'ils présentent auprès de la population et des entreprises. Ces données doivent permettre de préparer, avec tous les acteurs, des scénarii associant une dynamique solidaire locale et régionale.

1.6. Pour une gestion économe de l'espace

Par un meilleur usage du foncier, le SRADDET doit contribuer à limiter voire stopper l'artificialisation des terres agricoles, forestières et des milieux naturels. Sa valeur prescriptive est essentielle en ce domaine. L'application de la réglementation en vigueur a déjà permis de diviser par deux la consommation des espaces agricoles et forestiers entre 2008 et 2016 dans les Hauts-de-France. En effet, les orientations des SRCAE¹⁵ en vigueur sont de zéro consommation de terres agricoles en Picardie et la réduction de la consommation à 500 ha/an en 2020 pour le Nord - Pas de Calais.

De fait, les objectifs du projet de SRADDET à 2030 en matière d'artificialisation (750 ha/an en 2030) sont déjà atteints et même dépassés en 2019 ! De plus, cette consommation exclut les grands projets régionaux (canal Seine Nord Europe, barreau ferroviaire Picardie-Roissy) et les projets de développement économique structurant pour les territoires et inscrits dans les SCoT déjà approuvés. Le maintien d'une consommation foncière plutôt proche du rythme actuel et le report à 2050 de l'objectif de 2030 du SRCAE Nord - Pas de Calais sont contradictoires avec l'ambition de la poursuite des dynamiques engagées dans les SRCAE.

Le CESER s'interroge aussi sur l'absence de cadrage du SRADDET sur trois points :

- Comment la Région fera respecter cet objectif de réduction de l'artificialisation au niveau régional ?
- Quel usage prioritaire de cet objectif (habitat, industrie, commerce) ?
- Quel poids de la valeur environnementale ou agronomique par rapport à cette artificialisation ?

Le CESER appelle à une véritable ambition qui se traduirait par un objectif de limitation de l'artificialisation à 500 hectares/an dès 2025 et de 300 hectares/an en 2040 et demande à la Région la mise à disposition d'un compte foncier régional.

Enfin, pour réduire la consommation des espaces naturels et forestiers, une ressource importante est la réutilisation des friches commerciales ou industrielles. Or, la gestion de cette ressource est du domaine de compétence des Établissements Publics Fonciers. Dans notre région, deux départements ne sont pas couverts par un EPF. **Le CESER considère également qu'une nouvelle impulsion en ce sens est nécessaire pour combler cette lacune.**

¹⁵ SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

1.7. Synthèse :

Le SRADDET est au centre des grandes transitions que nos territoires vivent au quotidien. Il doit apporter une cohérence qui renforce l'identité de la région. Cette cohérence concerne le risque climatique - et singulièrement la gestion du trait de côte -, la gestion économe de l'espace, et l'équilibre entre les territoires.

Parler de la gestion économe de l'espace suppose une gestion cohérente qui inclut toutes les consommations foncières, tant des projets futurs des EPCI¹⁶ que des grands projets, et instaure une structure de gestion de ces consommations foncières et de leur suivi, afin de réguler les risques de dépassement correspondants.

L'enjeu du retrait du trait de côte oblige le SRADDET à considérer la manière d'envisager, avec les territoires et leurs populations, des scénarii susceptibles de prévenir ou compenser les risques de submersion. Face à cet enjeu, en considérant la diversité des territoires concernés, le CESER souhaite que le SRADDET permette d'équilibrer les stratégies de développement pour assurer leur solidarité, en lien avec les territoires limitrophes et le reste de la région.

Enfin, l'équilibre entre les territoires et le désenclavement des territoires ruraux doivent pallier la désertification et l'accentuation de la fracture territoriale, telles que le diagnostic les a révélées. Le CESER souhaite que le SRADDET corrige ces tendances en développant des dispositifs de coopération et d'entraide.

Si le SRADDET impulse une nouvelle économie en donnant de l'allant aux territoires, il a aussi pour enjeu de remédier aux problématiques sociales et environnementales. Le CESER souhaite que le SRADDET apporte des moyens d'accompagnement, de formation, de structures de coopération, comme autant de gouttes d'huile dans les rouages pour réduire les fractures citées dans le diagnostic.

¹⁶ EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

2. Infrastructures de transport et intermodalité

L'analyse du CESER porte particulièrement sur les règles qui ont une valeur d'opposabilité contrairement aux autres éléments du SRADDET.

Rappelons¹⁷ que « Les objectifs [du SRADDET et donc, les règles qui en découlent] portent sur le transport de personnes et le transport de marchandises. Ils sont déterminés au regard des **évolutions prévisibles de la demande de transport** et des besoins liés à la mise en œuvre du **droit au transport** tel que défini à l'article L. 1111-2 du code des transports. Ils visent **l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs**. Les objectifs [...] sont déterminés en particulier au regard des besoins identifiés de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail. Ils visent :

- l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange ;
- la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional ainsi que la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains limitrophes, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire ;
- la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices définies à l'article L. 1221-1 du code des transports, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique" (article R4251-4 du CGCT). »

Sont déterminées [dans les règles] :

- les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région ;
- les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes ;
- les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants ;
- les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champs de l'article L. 3114-1 du code des transport, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants ;
- les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional" (article R4251-9 du CGCT).

Le CESER regrette que le contenu de l'annexe 4, qui constitue la « Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport » ne soit pas intégré dans la partie « règles ». Ces règles étant primordiales, le CESER s'interroge sur l'absence d'objectifs chiffrés, seuls gages de leur application effective.

En amont, la loi MAPTAM¹⁸ de 2014 prévoyait déjà l'élaboration de Schémas Régionaux de l'Intermodalité.

Enfin, cinq thèmes principaux ressortent, concernant la mobilité. Ils sont repris plus en détails dans la partie II.

2.1. Un SRADDET insuffisant pour le report modal en général, et particulièrement vers le fret ferroviaire

Dans les perspectives de réduire les émissions de GES et la pollution de l'air, les transports ont un rôle important à jouer car leur impact est du même ordre que celui de l'habitat. Les différents modes de transport produisent toutefois des résultats assez différents : la route - et surtout l'avion - étant d'un impact considérable par rapport au fluvial et surtout au ferroviaire, et plus encore par rapport à la marche ou au vélo, chacun dans son domaine de pertinence.

¹⁷ Citation extraite du « porter à connaissance » de la DREAL : https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pac_v3_web.pdf

¹⁸ MAPTAM (Loi) : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

Des objectifs de report modal doivent être affichés et portés par des politiques publiques ambitieuses, aussi bien pour les marchandises que pour les personnes. Or, rien de tel n'apparaît ici. Ceci est d'autant plus regrettable que la Région souhaite se positionner en leader de la logistique et possède de fait des infrastructures propres à massifier les flux. Le transport maritime doit être pris en compte dans le SRADDET, y compris pour les extensions des différents ports et les voies de communication vers leur hinterland.

L'objectif du SRADDET en matière d'émissions de GES est une réduction de 32% pour les transports. La majeure partie vient d'une « optimisation des motorisations » et finalement très peu du report modal alors qu'il devrait être au centre de la démarche (en fret notamment). Le CESER considère que le Conseil régional devrait favoriser le transfert modal par des politiques publiques ambitieuses et coordonner les actions des collectivités locales en ce sens, et fixer ces objectifs de réduction du trafic routier en volume et en part modale. De même, toute nouvelle plateforme logistique ou commerciale devrait être accessible en multimodalité.

Afin de réduire les distorsions de concurrence entre les différents modes de transport, il conviendrait d'engager la réflexion sur la participation financière du transport routier de transit au financement des infrastructures de transport. Dans la perspective de favoriser le report modal, il semblerait plus simple de rendre l'ensemble des grandes infrastructures de transport soit payantes, soit gratuites, dans une même zone géographique (actuellement les routes sont souvent gratuites alors que le réseau ferroviaire est à péage).

2.2. Intégrer un réseau cible ferroviaire au sein du SRADDET

Ce sujet est totalement absent des règles, aussi bien pour les grands projets que pour les lignes de desserte des territoires. Bien que la Région soit très impliquée au quotidien sur ces sujets (reprise des trains Intercités, gestion du TER¹⁹, etc.), la vacuité du SRADDET sur ces sujets surprend.

Les habitants de la région ont des distances plus longues à parcourir, notamment en raison de l'éloignement domicile-travail (1ère région de France pour l'importance relative de ces déplacements), qu'il s'agisse de rallier la région parisienne ou d'autres pôles urbains régionaux. Cela induit des saturations routières, une perte de temps, des dépenses, et des nuisances de tous ordres. Le développement de transports performants mais aussi les rapprochements entre domicile et travail (ou autres lieux d'intérêt...) s'imposent donc.

Concernant les trains de voyageurs, le CESER souhaite que le SRADDET se positionne sur un réseau TER « cible », en infrastructures (Roissy-Picardie, Réseau Express Hauts-de-France, RER Lillois, nœuds ferroviaires saturés, Sambre-Avesnois, lignes de desserte des territoires, etc.) en niveau de services (cadencement, fiabilité) comme en commodité d'accès (tarifs, règles commerciales).

Par ailleurs, les relations directes avec les régions voisines doivent être préservées et valorisées, de même qu'avec la Belgique. Il manque une approche « Est – Ouest » en complément de l'approche Ile-de-France – Belgique.

2.3. Le droit au transport pour tous

Assurer « le droit au transport pour tous » est une question majeure que chaque territoire doit s'approprier, qu'il s'agisse de relier ces territoires à leur environnement (desserte TER des petites gares par exemple) ou de la mobilité interne à ces territoires et avec les territoires voisins. Au-delà de la mobilité, il faut aussi relier ce sujet à la localisation des commerces et des équipements publics (accessibles ou relégués en périphérie). Chacun devrait pouvoir se déplacer localement « pour le prix d'un ticket de bus », en particulier en milieu rural et périurbain, ce qui suppose de mettre en place des transports locaux adaptés (« taxi municipal » par exemple).

L'enjeu de la mobilité reste essentiel, en particulier dans l'ensemble des territoires ruraux, notamment les plus éloignés.

La région Hauts-de-France bénéficie d'une infrastructure ferroviaire exceptionnelle. Le désenclavement des territoires ruraux passe aussi par une meilleure utilisation des « petites gares et des petites lignes », une desserte cadencée, des correspondances qui fonctionnent, etc. Les correspondances train-train et surtout train-car doivent être considérablement améliorées.

¹⁹ TER : Trains Express Régionaux

La mise en place de Pôles d'Echanges Multimodaux de qualité préconisée par le SRADDET est indispensable mais le CESER s'interroge sur le fait que les règles du SRADDET n'abordent pas les transports urbains. En effet, en complément du TER, les transports urbains en site propre sont la continuité nécessaire de la chaîne de transports car le TER ne suffit pas, le lieu de destination étant rarement près de la gare. Un transport urbain efficace et rapide est donc la clé du succès du report modal dans les villes et entre les villes. Celui-ci a besoin de s'articuler à des plateformes carrefours de moyens multimodaux où le vélo, la voiture, les bus, et les trains peuvent se coordonner et dont le développement est encore aujourd'hui insuffisamment relevé au sein des PLU, PLUi, SCoT.

La Région, ensemblière des mobilités, et les différents territoires doivent co-construire les solutions de transport, notamment aux interfaces²⁰. L'accessibilité des Transports est également une question de tarification : en dehors des abonnements, les tarifs occasionnels ou pour des mini-groupes sont souvent élevés.

2.4. La place du vélo au sein du SRADDET

Le CESER regrette l'absence d'objectifs et de cartographie concernant la part modale du vélo (le schéma des véloroutes et voies vertes à réaliser doit être un document prescriptif) alors qu'un plan régional existe²¹. La notion de véloroute doit « s'interconnecter » aux dessertes ferroviaires (modes complémentaires) et doit permettre aussi des trajets quotidiens (au-delà du tourisme). Le CESER souhaite que le SRADDET officialise ce « plan régional vélo », permettant d'enclencher ou de renforcer une dynamique avec l'ensemble des collectivités locales. Le balisage régional doit être systématisé, en cohérence des réseaux et avec une collaboration contractualisée avec les Départements et les collectivités compétentes.

2.5. Système intégré de transport et numérique

Le CESER approuve l'incitation à la mise en place d'une gestion intégrée des titres de transport et appelle à la montée en puissance de Hauts-de-France Mobilités (ex-SMIRT²²) avec le SMTCO²³.

La multiplicité d'opérateurs ne doit pas se traduire par des obstacles pour le voyageur. Toutefois, il convient d'étendre cette notion au-delà des « transports régionaux », et intégrer les transports avec l'international (la Belgique) et gérer également l'interface avec l'Île de France. Le CESER souligne que si la billettique a son importance, le besoin prioritaire porte sur l'existence même du moyen de transport, et des correspondances qui fonctionnent.

En outre la gestion de ce système intégré fera largement appel aux techniques numériques. Toutefois, il est particulièrement important de ne pas supprimer totalement pour autant les informations « papier ».

2.6. Synthèse

Le CESER estime que les ambitions régionales de report modal sont très insuffisantes et demande une action publique forte en ce sens. Le CESER propose de définir et mettre en œuvre des réseaux cibles ferroviaires et cyclables pour la région.

Le CESER demande également une politique régionale ambitieuse de « droit au transport pour tous » incluant l'accès facilité à la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains, ainsi que des transports urbains et régionaux plus performants et fiables.

²⁰ Au-delà, le projet de loi LOM, prévoit que la Région pourrait se voir déléguer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) par une communauté de communes et inversement, déléguer tout ou partie d'un service à un EPCI, à une autre AOM ou à un syndicat mixte de transport : cf. amendements au Sénat sur la Loi d'Orientation sur les Mobilités - <http://www.maire-info.com/urbanisme-habitat-logement/transports/loi-dorientation-des-mobilites-les-principaux-amendements-adoptes-en-commission-au-senat-article-22813>

²¹ Le Conseil régional a voté une délibération relative à la « politique régionale Véloroutes et Voies Vertes » le 1^{er} février 2018

²² SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports

²³ SMTCO : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Oise

3. Biodiversité – Climat Air Energie – Déchets

Le SRADDET, qui se veut être « le Schéma des Schémas », intègre notamment le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie (SRCAE), le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) et le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD). La Région a déjà largement œuvré à l’élaboration de ces plans et consulté les acteurs locaux pour leur réalisation (nombre conséquent de réunions pour le SRCE²⁴ Nord - Pas de Calais et SRCE Picardie). La rédaction du PRPGD s’est également adossée à une consultation et à un rapport-avis du CESER mis à disposition de la Région. Au vu du contenu du SRADDET, le CESER regrette que peu d’éléments de ces documents aient été repris, alors qu’ils existent.

3.1 Biodiversité : trame verte

Identifier les habitats sur un territoire aussi hétérogène n’est pas chose aisée, mais l’exercice est réussi puisque chaque milieu est remarquablement présenté (recouvrement régional, fonctions et services assurés par ces milieux...). Le CESER félicite les rédacteurs pour ce travail.

Le CESER constate et regrette toutefois qu’aucun grand objectif ne concerne directement la trame verte et bleue et les continuités écologiques dont les termes ne sont même pas cités alors même que son rapport avis d’octobre 2017 avait fait des préconisations²⁵.

3.1.1. La trame verte : corridors écologiques et réservoirs de biodiversité.

Les sites fixes du paysage ne sont pas réellement identifiés et leur définition est la plupart du temps très vague. Cela transparaît dans le rapport lui-même, les fiches et les cartes.

Les corridors :

Ils sont identifiés au travers de larges axes. Il est impossible de prendre des mesures sur des secteurs si peu clairs ou par la suite d’impliquer les acteurs locaux (gestionnaires, propriétaires). A l’inverse, les chemins ruraux sont présentés comme des corridors incontournables qui doivent être cartographiés plus finement.

Les réservoirs :

La plupart des réservoirs de biodiversité correspondent à des habitats remarquables, déjà classés (ENS, Natura 2000...), laissant entendre que la biodiversité régionale se limite aux espèces remarquables, alors que la biodiversité ordinaire est tout aussi importante. Il serait également pertinent de prendre en compte les ZNIEFF²⁶. Ces zones n’apparaissent pas dans le document. De plus seuls les grands réservoirs sont identifiés (comme par exemple les grands massifs forestiers) alors qu’il y existe une multitude de micro-habitats qui pourraient de façon efficace et assurée assurer le rôle de réservoir.

D’autre part, la notion de terre agricole devrait être affinée. En effet, cette notion englobe beaucoup de milieux variés, qui n’abritent pas les mêmes espèces et n’assurent pas les mêmes services. Cette non distinction de ces différents milieux risque de générer, à tort, des tensions avec les propriétaires fonciers. Le CESER propose de hiérarchiser les milieux, en différenciant les zones agricoles des grandes cultures.

Le SRADDET doit considérer toutes les trames et toutes les espèces, en se réservant la faculté de les hiérarchiser.

La cartographie, qui est le principal outil opérationnel, sera finalement, au mieux, ajoutée en annexe, même si elle n’est pas opposable, et n’a valeur que d’illustration floue (le terme indistinct est d’ailleurs très souvent repris). C’est un outil primordial pour la compréhension du projet.

La Région dispose d’ailleurs d’un grand nombre de cartes, à une échelle très fine, et d’un travail d’identification des trames déjà conséquent dans les SRCE passés, même si depuis les trames

²⁴ SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique

²⁵ Le CESER demande qu’un objectif du SRADDET pointe la trame verte et bleue et qu’il vise a minima le maintien de la situation actuelle des surfaces d’espaces naturels jugés d’enjeu régional soit 16,6 % du territoire régional. Ce pourcentage correspond à la surface couverte par les zones inventoriées comme Zone Naturelle d’Intérêt Écologique Floristique et Faunistique de type 1 et devant correspondre aux réservoirs de biodiversité de la Trame verte et bleue régionale.

²⁶ ZNIEFF : zones naturelles d’intérêt écologique, faunistique et floristique

ont pu évoluer. Il est regrettable qu'au cours des années passées, la présentation des cartes détaillées des trames ait généré des crispations et probablement contribué à la « non » validation des SRCE passés, la préservation et la migration des espèces et de leurs habitats doit pouvoir s'adosser à des cartes fines.

Le SRADDET doit être directeur, il doit cibler les trames de façon plus distincte.

3.1.2. Limiter la perte (fragmenter moins) de la biodiversité remarquable comme de la biodiversité ordinaire

Actuellement, s'harmonisent les listes d'espèces protégées, suite à la fusion des deux régions, ce qui signifie que la donnée commence à exister, il n'est alors plus nécessaire d'attendre pour les identifier. Outre ces espèces listées, il est tout aussi important de considérer les espèces ordinaires qui ont aussi un rôle important (services écosystémiques) comme cela a été mentionné plus haut. Certes, certaines espèces ordinaires sont identifiées dans le document, mais leur choix est assez restrictif. La perdrix grise, le sanglier et le chevreuil ne représentent pas l'ensemble de la biodiversité ordinaire et d'autres exemples d'espèces doivent pouvoir trouver leur place dans le document.

Les prairies, ou encore les zones bocagères, caractérisent toute une partie de notre région et devraient attirer toute l'attention du SRADDET, dans la mesure où ces milieux sont actuellement en train de disparaître (les haies ont été massivement arrachées et les prairies retournées). La région Hauts-de-France devrait prioriser, dans son SRADDET, la préservation de ces milieux, et les associer aux cœurs de nature/corridors. Il en va de l'identité régionale.

3.1.3. Considérer les effets du changement climatique et les projets d'aménagement

Il est nécessaire de faire référence au changement climatique et d'en considérer les impacts sur la mobilité de la biodiversité.

D'autre part, si le SRADDET est seulement « incitatif », comment considérer l'impact de l'urbanisation sur les corridors, ou bien limiter l'impact des activités humaines sur les réservoirs de biodiversité ? S'il semble proposer de s'étendre sur des zones peu denses, cette dichotomie entre milieux à intérêts et sans intérêt tire vers une sanctuarisation des milieux et la destruction des autres.

La prise en compte de la nature dans les aménagements est une solution pour mieux supporter les effets du changement climatique (îlots de chaleur...) notamment dans les milieux urbains et péri-urbains (parc, coulée verte, zone humide, alignement d'arbres, haie, etc.) Le SRADDET doit promouvoir un milieu urbain et péri-urbain dense et mixte mais vivable.

Le CESER considère que le SRADDET doit imposer un coefficient de biotope minimum en fonction du caractère urbain, péri-urbain ou rural du territoire.

3.1.4. L'ambition du SRADDET est faible en réponse à ces enjeux

Il n'est proposé aucune mesure de gestion de ces cœurs de nature. Le SRADDET devrait pouvoir dicter les interventions dans ces milieux dès lors qu'ils sont identifiés comme appartenant à une trame. Il en va de la qualité de ces habitats.

L'exemple le plus flagrant est celui des fragments forestiers. Ce sont des sources de biodiversités et des ressources (fiche 1.2). Comment est-il possible, sans directive du SRADDET, de concilier des demandes croissantes de la ressource bois et la gestion durable ? Dans la politique actuelle de gestion « dynamique » des forêts publiques, il est impossible d'accroître encore la ressource et de la préserver. Le déséquilibre émission/absorption de carbone serait encore plus important.

De plus, il n'y a aucune notion de fonctionnalité des corridors. Les chemins ruraux assurent un rôle de corridor s'ils sont bordés de haies et peu fréquentés. Les haies sont fonctionnelles si elles sont larges et anciennes. Les connaissances existent. Les considérer permettrait d'identifier plus finement les trames efficaces, de se focaliser sur celles-ci, et s'y intéresser davantage, sans pour autant contraindre les milieux sans « fonctionnalités ». Une hiérarchisation des stratégies d'actions sera alors possible.

D'une part, le SRADDET n'apparaît pas comme une traduction régionale des trames nationales, et, d'autre part, il ne fait pas référence aux continuités écologiques avec les SRADDET voisins.

Il est disposé que les SCoT/PLU/PLUI identifient les trames et les proposent au SRADDET, alors que c'est lui qui devrait être souverain et dicter les directives sur le terrain pour une mise en application au niveau des aménagements. Il convient de garantir une cohérence territoriale, ce qui ne sera pas le cas si les autres plans sont souverains.

3.1.5. Le parent pauvre du SRADDET ?

Le volet biodiversité semble être le parent pauvre du SRADDET. Il s'agit, sur ce sujet, d'un document trop molletonné. La Région a rédigé des mesures légères (voire inexistantes) sur une carte trop imprécise.

En effet, le rapport n'est pas abouti : certaines catégories dans les fiches ne sont pas renseignées, par exemple, lorsqu'on explore les fiches (1.3 et 1.4) : l'enjeu est conséquent « maintenir ou restaurer la TVB²⁷ / agir contre la fragmentation / maintenir et restaurer les milieux », les actions sont timides et les indicateurs restent à créer ou à développer.

Le document comporte beaucoup de descriptions, certes justes, des habitats, mais il reste trop sommaire et léger en termes d'enjeux. Le CESER estime que, si les enjeux étaient mieux présentés, il serait certainement plus facile d'expliquer l'intérêt de l'entretien, du maintien des trames. De plus, les acteurs sont quasi absents du document et ne semblent pas être impliqués. Ils pourraient contribuer à renforcer les indicateurs de réussites, et garantir leur faisabilité.

Dans les actions, le SRADDET « incite », « encourage », « demande » : face aux enjeux environnementaux, il est souhaitable d'appuyer le volontarisme des collectivités. Evoquer la possibilité ou non d'appliquer des mesures, proposer ce qui existe déjà légalement, n'est pas, pour le CESER, la vocation du SRADDET²⁸.

Le SRADDET doit être un outil au service des auteurs de documents d'urbanisme qui, a minima, leur rappelle quelles sont leurs obligations et les documents, dont certains ont une portée réglementaire, qu'ils sont tenus de prendre en compte. Le SRADDET doit être souverain. La Région est chef de file, elle doit être garante de l'environnement et doit être force de proposition. Elle ne joue pas suffisamment ce rôle dans le SRADDET.

Des mesures ambitieuses et « nouvelles » devraient émerger de ce document.

Le SRADDET adopte une position la plus neutre possible pour concilier tous les acteurs dans les mesures proposées. En termes de classification du foncier et des usages associés, le CESER regrette que le SRADDET ne soit pas plus encadrant et précis afin d'être juste et facilitateur. Ainsi, il aurait permis une meilleure conciliation des acteurs du territoire dans sa mise en œuvre.

Le CESER relève par ailleurs des contradictions au sein de ce document :

- préserver des milieux et en même temps favoriser le bois énergie (règle 24),
- limiter l'artificialisation et proposer un recul stratégique des habitations (règles 6 et 10) ou limiter l'artificialisation en listant des exceptions (règle 14),
- limiter la pollution de l'air (règle 34) et proposer que les installations d'incinérations contribuent à valoriser une part des déchets, éliminés jusqu'alors en installations de stockage.

De la même manière, certaines articulations ne sont pas compatibles. L'évolution de l'occupation du sol n'est pas un indicateur de résultat de la TVB (règle 42) et l'évolution du ratio surface naturelle/nombre d'habitants n'est pas un gage de préservation (règle 40) d'habitats de qualité.

Dans l'état actuel du document, des réflexions plus approfondies devraient être formulées pour asseoir la faisabilité de ces règles sans nuire aux autres.

La Région a ici, à travers le SRADDET, la possibilité de façonner un bel outil, le schéma gouvernant et considérant tous les autres schémas, associant tous les acteurs de notre région. En l'état, il doit être renforcé pour agir réellement en faveur de la préservation et de la restauration de la biodiversité en cohérence avec les territoires régionaux voisins et la Belgique.

²⁷ TVB : trame verte et bleue

²⁸ Par exemple, règle 40 - mesure d'accompagnement : « inciter à mobiliser prioritairement les dispositions et outils déjà existants », règle 40 – contenu : « classer ce qui fait consensus », règle 42 – contenu : « reprendre les définitions régionales des réservoirs de biodiversité et les compléter s'ils le jugent nécessaire. », règle 42 – contenu : « prévoir des recommandations », règle 42 – temporalité : « mettre en œuvre la TVB de manière volontaire sur initiative locale », règle 43 – contenu : « inciter à identifier les TVB ».

3.2 Biodiversité : trame bleue

3.2.1. L'eau, un enjeu de premier plan

Les évolutions législatives de ces dernières années (lois MAPTAM, NOTRe, et Biodiversité) remettent en question la gouvernance des territoires, en particulier à l'échelle du bassin versant.

Des compétences confiées à de nouveaux opérateurs, le regroupement d'EPCI-FP²⁹ et la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie contribuent également à reconsidérer les politiques d'aménagement du territoire, ainsi que les politiques de l'eau qui sont au cœur de nombreuses problématiques d'aménagement.²

La Région dispose de prérogatives en matière de gestion de l'eau et des risques qui doivent permettre de répondre aux enjeux du territoire des Hauts-de-France.

Le CESER s'étonne que le SRADDET n'identifie pas l'eau comme un enjeu ni comme un objectif à part entière. On retrouve certaines thématiques en lien avec l'eau au travers des dimensions « Climat air-énergie » (adaptation aux changements climatiques, inondations) et « Biodiversité » (continuité écologique, TVB).

La Région a un rôle en tant qu'autorité de gestion des fonds structurels européens notamment le FEDER³⁰ (dans le cadre des PAPI³¹, Plan Fleuve, restauration de la continuité écologique) ou le FEADER³² (dans le cadre des dispositifs Natura 2000, MAEC³³...)

Sur ce plan, la Région Hauts-de-France possède une capacité à mobiliser ces fonds et à prendre part aux stratégies mises en place sur les bassins versants (cf. les directives DCE, DI, DCSMM³⁴).

Le CESER propose que la Région se saisisse de tout ou partie des missions de l'alinéa 12 de l'article L 211-7 du code de l'environnement « animation et concertation dans le domaine de la gestion et de la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques dans un sous-bassin versant ou groupement de sous-bassins, ou dans un aquifère correspondant à une unité hydrographique (loi Biodiversité) ». Plusieurs Régions se sont déjà positionnées (Bretagne, Grand Est, Sud) afin d'organiser les politiques de l'eau sur les territoires au côté des collectivités.

D'autre part, la loi Fesneau du 30 décembre 2017, relative à l'exercice des compétences des collectivités territoriales dans le domaine des milieux aquatiques et de la prévention des inondations, donne aussi la possibilité à la Région de financer cette compétence.

L'eau constitue ainsi un enjeu de premier plan pour le territoire des Hauts-de-France en lien direct avec les compétences de la Région notamment au niveau de l'emploi et de l'économie, avec deux emplois sur cinq situés en zone inondable. A titre indicatif, plus de 200 entreprises et 450 exploitations agricoles ont été sinistrées lors de la crue de la Somme de 2001. Le canal Seine Nord Europe, projet structurant sur le territoire des Hauts-de-France, au-delà des retombées sur l'économie et l'emploi local constitue une opportunité en termes de réduction des risques d'inondation (crues de la Somme et de l'Oise), de préservation de la biodiversité (mesures directes et compensatoires), de structuration des paysages et d'attractivité touristique (pont canal).

Enfin, au plan réglementaire pour les cours d'eau, le SRADDET, déjà redondant avec les arrêtés préfectoraux (ne pas fragmenter les cours d'eau liste 1 ou 2, SDAGE³⁵ ou SAGE), reprend les bases du Code de l'environnement et se cale sur des sites protégés (Natura 2000) sans définir de dispositions plus ambitieuses. D'ailleurs le SRADDET pourrait avoir une réelle ambition par rapport aux cours d'eau et aux zones humides.

3.2.2. Réussir le pari de la restauration de la continuité écologique des cours d'eau

La restauration de la continuité écologique des cours d'eau est un des enjeux pour qu'ils retrouvent leur bon état écologique, objectif de la directive cadre sur l'eau, et pour honorer les engagements de la France au niveau international et européen en matière de préservation et de reconquête de

²⁹ EPCI-FP : établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre

³⁰ FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

³¹ PAPI : Programme d'Actions de Prévention des Inondations

³² FEADER : Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural

³³ MAEC : mesures agro-environnementales et climatiques

³⁴ **DCE** : Directive Cadre sur l'Eau - **DI** : Directive inondations – **DCSMM** : Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin

³⁵ SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

la diversité aquatique, notamment des poissons amphihalins (poissons migrateurs entre les eaux douces et la mer) et holobiotiques (poissons migrateurs d'eaux douces) à très forts enjeux écologiques et patrimoniaux. Ces objectifs imposent, entre autres, de réduire les impacts des ouvrages transversaux en lit mineur tant sur la migration des espèces que sur la disponibilité d'habitats diversifiés suffisants.

La continuité écologique doit s'intégrer dans une gestion équilibrée de l'eau à l'échelle des bassins versants. Sa mise en œuvre doit s'appuyer sur les outils de planification (SDAGE, SAGE...) et les structures existantes sur les territoires.

Il y a lieu de prioriser de façon homogène dans les bassins les actions de restauration au profit du bon état des cours d'eau et de la reconquête de la biodiversité (les réservoirs de biodiversité sont identifiés sur la carte en bleu foncé, et les corridors en bleu clair. Le CESER relève qu'il y a des trames bleues structurantes absentes des corridors, voire non intégrées dans les corridors multi-trames ; à titre d'illustration : les rivières Ancre ou encore l'Hallue).

Cette priorisation doit être pragmatique et nécessite l'engagement de tous les acteurs (Etat, propriétaires, associations, collectivités...) Elle doit laisser suffisamment de subsidiarité aux territoires, tout en garantissant une démarche harmonisée à l'échelle d'un même cours d'eau : l'idée maîtresse est de co-construire les programmes d'intervention avec l'ensemble des acteurs des territoires.

Le CESER recommande que la Région, dans son rôle de chef de file de la Biodiversité, accompagne ces différents projets, incite à la cohérence d'ensemble et permette ainsi la réussite de cette stratégie de continuité écologique des cours d'eau.

3.2.3. Une mobilisation générale pour préserver et sauvegarder les zones humides : terres d'eau, terres d'avenir.

La richesse de ces milieux de transition, qui sont autant de leviers primordiaux dans la lutte contre les changements climatiques, doit nous inciter à agir de façon urgente pour éviter leur dégradation voire leur disparition programmée.

Ne pas prendre en compte les zones humides, c'est provoquer des désordres hydrauliques.

Dans le cadre de la lutte contre les inondations, elles sont des zones tampons. Elles absorbent l'excès d'eau en cas de fortes pluies et sont capables de la stocker en cas de sécheresse. Elles sont des filtres naturels qui éliminent les résidus et les polluants dans les eaux qui les traversent, processus qui permet d'obtenir des eaux de meilleure qualité.

Les zones humides participent également à la préservation des prairies et des marais. Elles permettent également une diversification de l'agriculture et du maraîchage. Elles sont aussi un soutien pour l'économie locale et le tourisme. Dans le contexte d'urgence climatique, elles ont une fonction de captage du carbone.

Il y a lieu de développer une pédagogie pour sensibiliser et faire prendre conscience de l'importance de ces milieux et de leur fonctionnalité. Il faut forger des convictions solides sur l'utilité sociale, économique et, bien sûr, environnementale des zones humides. C'est par la co-construction de projets partenariaux à l'échelle des bassins versants qu'il sera possible de les reconquérir et de les préserver.

Le CESER demande que l'ensemble des zones humides et aquatiques et les cours d'eau de la région, intègre la trame verte et bleue régionale, principalement comme réservoirs de biodiversité de façon à ce qu'ils ne puissent pas être détruits. De plus, constatant que le SRADDET doit fixer des objectifs de « protection et de restauration de la biodiversité », **il est nécessaire de fixer un objectif** en termes de surface de reconquête de ces terres d'eau, terres d'avenir.

3.2.4. Une vision prospective de gestion quantitative de l'eau

La gestion quantitative de l'eau sur un périmètre cohérent du point de vue hydrologique ou hydrogéologique, doit s'inscrire dans un projet de territoire, en prenant en compte les différents usages de l'eau (AEP³⁶, industries, EnR³⁷, loisirs, agriculture à forte valeur ajoutée, usages

³⁶ AEP : alimentation en eau potable

³⁷ EnR : Energies renouvelables

récréatifs, milieux naturels aquatiques...). Elle nécessite la participation et la concertation entre les différents acteurs. A l'échelle de la région Hauts-de-France, la ressource en eau est inégalement répartie. Elle conditionne l'implantation des populations et également le développement de l'économie, donc de la création d'emplois. Il s'agit là d'un enjeu stratégique pour la région.

Le CESER suggère que le SRADDET prenne toute la mesure de ce dossier et encourage les opérateurs des territoires aux côtés de la Région Hauts-de-France à veiller à limiter le développement de l'urbanisation en lien avec la disponibilité de la ressource en eau dans les secteurs identifiés comme déficitaires. Les projets de territoire doivent intégrer les enjeux de manière prospective. La disponibilité de la ressource en eau doit être une condition préalable et déterminante à la définition des projets. L'exemple récent de la protection des champs de captage de la métropole lilloise confrontée à une problématique de développement urbain montre clairement la nécessité d'une réelle concertation et prise en compte des différents enjeux en amont. Il y a lieu en effet de protéger de façon impérieuse ces zones fragiles et stratégiques. D'une façon générale, ce problème est crucial sur une grande partie de la région Hauts-de-France, en particulier dans les zones à populations élevées.

3.2.5. Une politique globale de gestion des risques naturels : une gouvernance à l'échelle des territoires.

Qu'il s'agisse de débordements de cours d'eau, de ruissellements et coulées de boue, de remontées de nappes, de submersions marines, la région Hauts-de-France est confrontée à ces phénomènes de façon récurrente. Au-delà des plans de prévention, des programmes d'action et de gestion des eaux, les territoires doivent mettre en place une gouvernance adaptée à l'échelle des bassins versants. Il s'agit de bien comprendre les phénomènes naturels et de développer des politiques préventives en prenant en compte la vulnérabilité des biens, des personnes et des activités humaines (sensibilisation des populations et des jeunes en particulier) avec une attention particulière pour le littoral, véritable enjeu en terme d'attractivité, mais aussi exposé à des phénomènes d'érosion et de submersion de plus en plus préoccupants.

Le CESER recommande que le SRADDET, en cohérence avec les SDAGE, PGRI³⁸ et SLGRI³⁹, encourage une meilleure connaissance du risque inondation dans tout projet d'aménagement ; il s'agit également d'identifier et de qualifier la vulnérabilité aux risques naturels.

3.2.6. Eau et biodiversité, une réponse commune.

Les problématiques liées à l'eau et à la biodiversité, de même que celles traitant du changement climatique sont liées. Par exemple, les zones humides, la question des sols, la continuité écologique, les politiques sectorielles ou d'urbanisme, les périmètres des captages d'eau sont autant de sujets à prendre en compte. Il apparaît indispensable de décliner une politique d'éducation et de motivations des acteurs des territoires. Il faut impérativement éviter le cloisonnement de ces différents enjeux. Le CESER rappelle que le SRADDET doit permettre l'articulation entre les différents schémas et documents territoriaux. .

³⁸ PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation

³⁹ SLGRI : Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation

3.3 Climat Air Energie

3.3.1. L'enjeu de réduction des émissions de GES⁴⁰

Dans un contexte réglementaire énergétique et climatique posé (loi TECV⁴¹ : en 2030, - 40% de GES, - 20% de consommation énergétique, 32 % d'ENR dans la consommation finale d'énergie), avec une volonté de l'Etat d'atteindre la neutralité carbone en 2050 (réduction des GES d'un facteur 8 et non plus d'un facteur 4), les Hauts-de-France ont un rôle important à jouer dans cette action d'intérêt général. Action d'autant plus importante qu'elle s'inscrit dans les objectifs régionaux de la Troisième Révolution Industrielle (Rev3) et dans un contexte de pollution de l'air devenu insupportable (alerte pollution 1 jour sur 6 dans la métropole lilloise).

Les Hauts-de-France présentent, nationalement, un contexte spécifique. La région est une des trois régions françaises les plus consommatrices d'énergie, dont une majorité d'origine fossile (11% de la consommation finale française après l'Île-de-France et Auvergne – Rhône Alpes). Les émissions de GES y sont également de 30% supérieures à la moyenne française, elles proviennent de l'industrie pour 48% dans le Nord-Pas de Calais et pour 29% de la Picardie (source SRCAE Nord-Pas de Calais et Picardie), soit le double de la moyenne nationale mais également du secteur du bâtiment et notamment du secteur résidentiel pour les deux-tiers. Par ailleurs, les Hauts-de-France sont à la traîne en matière d'énergies renouvelables avec seulement 8% de la consommation finale en énergie contre 16% au plan national. L'enjeu énergétique est essentiel à l'avenir de la région.

3.3.2. Transition énergétique

Malgré le contexte présenté ci-dessus, à la lecture du projet de SRADDET arrêté par la Région le 31 janvier 2019, le CESER regrette le manque d'ambition des objectifs fixés. Quand les Régions Occitanie et Grand Est ont l'ambition d'être des régions à énergie positive, les régions Bourgogne-Franche Comté et Sud d'atteindre de la neutralité en carbone en 2050⁴², l'objectif des Hauts-de-France reste flou avec l'expression « vers un facteur 4 » (en réalité plus proche d'un facteur 2), soit la non atteinte de l'objectif réglementaire.

En matière d'énergies renouvelables, le SRADDET prévoit d'atteindre 17% en 2030. Le CESER regrette que la Région ne s'inscrive pas dans l'atteinte de l'objectif national (32%). Elle se met davantage en retard, privant la région du développement des filières et emplois associés, et diminuant in fine la robustesse énergétique de la région par rapport aux autres régions françaises et à la Belgique. Une autonomie énergétique régionale forte par les EnR représenterait 41 550 ETP⁴³ (étude ADEME/Rev3). Le CESER appelle le SRADDET, dans une vraie vision prospective, à cadrer le développement d'un mix énergétique renouvelable à hauteur minimum de 32% en 2030. Ce développement doit s'appuyer sur toutes les EnR, dans un souci de continuité de production et d'une territorialisation équilibrée, en fonction des potentiels des territoires et aux bénéfices des collectivités, acteurs et habitants. Plutôt que de stopper l'éolien terrestre, le CESER considère que le SRADDET doit permettre le rééquilibrage territorial de cette énergie ; le repowering⁴⁴ offrira notamment cette opportunité. Le CESER salue l'ambition régionale portée pour le biogaz, à contre-courant des orientations nationales.

En matière de logement, le CESER relève l'objectif ambitieux du SRADDET en matière de rénovation énergétique des logements générateurs d'emplois locaux pérennes, de qualité de vie et essentiel à l'atteinte des objectifs climat-air-énergie. Cependant le CESER appelle à plus de clarté sur le niveau de performance thermique à atteindre (label...) et s'inquiète de la faiblesse d'une seule règle générale pour un enjeu social, économique et environnemental de cette ampleur. L'absence de modalités techniques et financières précises, d'indicateurs de suivi interpelle. Le CESER aurait apprécié un positionnement sur la construction de logements neufs où la Région a

⁴⁰ GES : gaz à effet de serre

⁴¹ TECV : transition énergétique et croissance verte

⁴² La Région Centre Val de Loire a, pour 2050, l'objectif de couverture de ses besoins énergétiques à 100% par les énergies renouvelables et de récupération, et celui d'une réduction par rapport à 2014 de 100 % de ses émissions de GES

⁴³ ETP : Equivalent Temps Plein

⁴⁴ Repowering : démantèlement de l'ensemble d'un parc éolien afin de remplacer les machines par des modèles plus puissants

un rôle central (formation, expérimentation et accompagnement). A l'instar des SRADDET de la plupart des autres régions, il appelle à la création d'une règle dédiée à la rénovation énergétique du bâtiment.

En matière de Réseau Electrique Intelligent, la généralisation de ces réseaux dans l'ensemble des Hauts-de-France est une condition de réussite de la transition énergétique du territoire régional. La région dispose de nombreux atouts tels que la mise en œuvre de projets d'industrialisation des solutions « Smart Grids⁴⁵ » qui concourent à l'innovation et à la création de la filière REI génératrice d'emplois. Une première étude prévoit la création de 10 000 emplois pour la région des Hauts-de-France dans la filière à l'horizon 2020. Bien qu'au cœur de la TRI, le CESER regrette que, globalement, les REI soient absents du SRADDET.

3.3.3. Qualité de l'air

La qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur dans la région (+ de 6000 morts prématurées/an). Par son ambition et ses objectifs en matière de transition énergétique, de mobilité et d'aménagement, le SRADDET doit contribuer efficacement à son amélioration.

Les objectifs du SRADDET s'inscrivent dans les objectifs nationaux du Plan de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA). Pour les émissions de NOx⁴⁶ et PM10, Le CESER salue la reprise des objectifs, issus des SRCAE Nord-Pas de Calais et Picardie, plus ambitieux que le PREPA. Au regard du non-respect des objectifs réglementaires nationaux du SRADDET en matière de transition énergétique, le CESER s'interroge sur l'application des taux nationaux de décroissance des polluants atmosphériques et donc de l'atteinte des objectifs ; les deux enjeux étant extrêmement liés.

Même si le CESER salue l'incitation de l'extension des zones à faible émissions (ZFE), il considère que, globalement, les objectifs et l'ambition du SRADDET ne concourront pas à une amélioration réelle de la qualité de l'air en région. Le SRADDET n'est pas donc au rendez-vous de la qualité de l'air.

⁴⁵ smart grid : réseau intelligent - « L'expression anglophone **smart grid** est inspirée de power **grid** signifiant « réseau de distribution d'électricité » ; le mot **smart** met l'accent sur « l'intelligence » apportée par l'informatique à l'ensemble du réseau de la production à l'utilisateur final – source Wikipédia ».

⁴⁶ NOx : Oxydes d'Azote

3.4 Déchets – PRPGD

Avant que la Région Hauts-de-France s'engage formellement dans l'élaboration du PRPGD (délibération du 2 février 2017), le CESER a adopté en date du 24 janvier 2017 le Rapport-avis relatif à « La planification de la prévention et de la gestion des déchets en Hauts-de-France ». Ce rapport-avis avait pour ambition d'éclairer les travaux et le futur PRPGD des Hauts-de-France.

Bien que le PRPGD constitue un document de planification liée à une compétence de la Région dans le domaine de l'environnement, le CESER Hauts-de-France n'a pas été saisi par le Conseil régional pour émettre un avis préalable sur le projet de PRPGD. En conséquence et au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, le CESER Hauts-de-France s'est autosaisi sur le projet de PRPGD Hauts-de-France le 5 février 2019 et rendra son rapport-avis au deuxième semestre 2019. **En conséquence, le CESER réserve ses commentaires sur le PRPGD dans le cadre de la consultation du SRADDET dans l'attente de son futur rapport-avis.**

Par ailleurs, le CESER Hauts-de-France pense qu'il aurait été pertinent, sur le fond comme sur la forme, d'arrêter le projet de SRADDET une fois le PRPGD lui-même adopté. En effet, le SRADDET fait référence à un PRPGD - lui-même en cours d'élaboration, en phase consultation avant enquête publique – qui évoluera encore d'ici son adoption. Dans un souci de robustesse juridique du SRADDET, le CESER recommande un décalage des calendriers d'élaboration des SRADDET et PRPGD notamment pour leur enquête publique et leur adoption.

3.5 Synthèse

Le SRADDET, tel que formulé, sur les volets Biodiversité-Climat Air Energie-Déchets, devrait être renforcé pour asseoir la souveraineté de ce schéma et de se montrer plus directeur : il devrait définitivement identifier concrètement ses trames et ses corridors et prendre de la hauteur pour se caler sur des mesures plus ambitieuses, c'est-à-dire, aller au-delà des réglementations existantes et, a minima, prétendre atteindre les ambitions nationales. De plus, le SRADDET n'identifie ni l'eau, ni la biodiversité comme un enjeu, ni comme un objectif à part entière. Il est important de mettre en cohérence les politiques publiques autour des enjeux de gestion de l'eau. Pour cela, le SRADDET doit favoriser l'interprétation des « enjeux eau » dans les politiques d'aménagement et la résilience des territoires face au changement climatique.

Dans ce SRADDET, la Région ne saisit pas l'opportunité de répondre aux enjeux climatiques, d'adapter son territoire aux effets de son dérèglement, gage de robustesse économique, sociale et environnementale future. Au contraire, elle fait le choix de ne pas s'inscrire dans l'effort national demandé en ce domaine, quitte à se priver du développement des nouvelles filières et emplois liés.

Dans d'autres domaines, l'ambition est réelle (rénovation énergétique des logements), mais la faiblesse des règles et l'absence de moyens identifiés (techniques et financiers) face à des sujets complexes interrogent le CESER sur l'atteinte des résultats dans les délais. Cette situation est d'autant plus incompréhensible que la Région est engagée avec la CRCI dans le Master Plan ambitieux Rev3 – Troisième Révolution Industrielle. En l'état, le CESER alerte la Région sur le SRADDET actuel qui, sans améliorer la qualité de l'air, apparaît incompatible avec la réalisation des ambitions régionales Rev3.

CONCLUSION

L'élaboration du SRADDET a nécessité de nombreux débats ainsi que des concertations territoriales et thématiques. Elle a pu aboutir grâce à une recherche documentaire, historique et sociale régionale, menée par les services régionaux, et à l'excellent diagnostic technique qu'ils ont portés.

A partir de trois « partis pris⁴⁷ » exprimés par le Conseil régional des Hauts-de-France, les objectifs puis les règles du SRADDET doivent fournir une vision régionale associant la plupart des schémas régionaux dans une démarche de cohérence en vue de l'aménagement, du développement durable, et de l'égalité territoriale de notre grande région.

C'est donc un super-schéma qui doit s'appliquer aux territoires dans la mise en œuvre de leur stratégie de développement, en leur fournissant des repères dans l'application concrète de la réglementation nationale, en matière d'urbanisme, d'environnement, de développement durable, et de cohésion sociale et territoriale. Pour la région Hauts-de-France, il représente une réelle opportunité.

Mais l'ambition voulue par la Région se traduit plutôt, dans les objectifs et les règles, par une simple transposition des dispositions des textes officiels. Le CESER s'attendait à un apport plus stimulant, capable d'apporter un moyen de réduire les fractures territoriales et sociales, et d'adapter l'ensemble des territoires aux diverses transitions qui s'annoncent dans les prochaines années.

Le CESER attendait de ce schéma qu'il anticipe les transitions écologiques, énergétiques, numériques, et les principales mutations urbaines, économiques, démographiques et sociales. Mais, tel qu'il se présente, malgré ses partis pris, le SRADDET montre un manque d'ambition et présente des omissions qui pourraient le rendre en partie inopérant.

En effet, l'absence de critères chiffrés dans la plupart des règles pourrait rendre les mesures sans impact et empêcher un suivi rigoureux de l'atteinte des objectifs. S'agissant des moyens à mobiliser, il eût été souhaitable, par exemple, d'indiquer l'articulation de l'ensemble des financements auxquels les différentes collectivités pourraient s'attendre pour réaliser leurs projets.

De plus, face à ces moyens apportés pour la réalisation des objectifs et la mise en place d'un suivi des règles, les notions de coordination et d'accompagnement structurel des communes et des EPCI s'avèrent indispensables à leur mise en œuvre. Faute de quoi, la répartition des financements et de l'accompagnement technique de ces projets risquerait de devenir arbitraire devant les enjeux à relever. Pour faire comprendre et associer les EPCI et les Communes aux orientations et aux règles qui s'imposent à eux, il est important que le Conseil régional apporte toute sa technicité et sa pédagogie. Dans le même sens, les mesures d'accompagnement et de transcription dans les documents d'urbanisme doivent être explicitées.

Compte-tenu de ces éléments, le CESER rappelle les attentes des populations d'être parties prenantes des projets plutôt que se voir imposer des réalisations mal comprises, ou inadaptées... Les derniers événements nationaux démontrent l'importance de la consultation locale comme moyen d'adhésion de la population à ce grand dessein.

A ce stade, le CESER ne peut pas donner un avis favorable à ce projet de schéma et ne peut qu'encourager l'exécutif régional à le reprendre, notamment à l'aune de ses préconisations.

⁴⁷ « 1. Une ouverture voulue et mieux connectée » « 2. Une multipolarité confortée par un développement du territoire régional », « 3. Un quotidien réinventé, s'appuyant sur (le réseau) de nouvelles proximités et une qualité de vie accrue »



CESER
Hauts-de-France

Conseil Économique, Social
et Environnemental Régional

PROJET DE RAPPORT- AVIS

SRADDET 2020 – 2025

Pour une ambition territoriale
fondatrice des Hauts-de-France

PARTIE II – RECOMMANDATIONS ET PRECONISATIONS SUR LES REGLES DU SRADDET

Rapporteurs : Gilles LAURENT - Bernard LENGLET – Michel LEROY

PARTIE II - RECOMMANDATIONS ET PRECONISATIONS SUR LES REGLES DU SRADDET

Cette deuxième partie fait état des recommandations et préconisations du CESER sur les règles édictées dans le projet de SRADDET. La troisième et dernière partie s'attachera à proposer de nouvelles règles dans les domaines de l'eau, de l'énergie et de la mobilité.

1. Avis général sur les 42 règles du fascicule

Le rapport et les annexes (qui reprennent les mêmes sujets mais avec des niveaux de détails différents) seront évoqués au fil du propos. Certains sujets mentionnés dans le rapport sont absents des règles.

Comme mentionné en introduction, le caractère vague ou sous-dimensionné des règles du SRADDET peut être caractérisé comme suit :

- Absence d'objectifs chiffrés,
- Rédaction qui relève davantage du conditionnel que de l'impératif,
- Absence de propositions de mise en œuvre concrète des règles,
- Absence d'actions concrètes exemplaires et de visibilité sur les moyens/financements pour y parvenir,
- Insuffisance de pédagogie et de concertation avec toutes les parties prenantes et d'une gouvernance dynamique de suivi, d'animation et d'appropriation.

Le CESER estime que le suivi des règles pourrait être assuré par un observatoire piloté par la Région chef de file, et garante de la mise en œuvre concrète du SRADDET.

2. Avis pour chaque règle

1	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 des accès multimodaux.	p. 13	
---	--	-------	--

Cette règle conditionne l'implantation des activités logistiques sur le territoire régional aux capacités locales des réseaux et des flux générés par ces implantations et anticipe le report modal des flux de transport en privilégiant la proximité d'infrastructures de transports alternatives.

Il apparaît nécessaire pour le CESER de répartir également ces activités sur l'ensemble du territoire régional en déterminant les localisations correspondantes et articulées sur de vraies jonctions multimodales adaptées à la spécificité de chaque territoire.

Le CESER regrette également l'absence de considération pour éviter l'étalement urbain et l'implantation de zones logistiques sur des terres non urbanisées. Il estime que l'accent doit être mis sur la réutilisation des anciennes friches plutôt que l'utilisation de terres agricoles.

Le CESER demande de veiller à ce que la logistique ne devienne pas une nouvelle « mono-industrie » dont des territoires entiers deviendraient dépendants.

1n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 1 (TIM GEE)</p> <p>Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT :</p> <ul style="list-style-type: none"> - veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante <u>en tenant compte d'une répartition territoriale équilibrée sur l'ensemble de la région Hauts-de-France;</u> - <u>conditionnent</u> la création et le développement des implantations logistiques <u>et des zones d'activité, y compris commerciales, à leur accès en multimodalité et en réutilisant d'anciennes friches industrielles plutôt que des terres agricoles.</u> 	p. 13	
----	--	-------	--

2	<p>Règle générale 2 (TIM GEE)</p> <p>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 CSNE⁴⁸, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains en fonction d'un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial.</p>	p. 15	
---	--	-------	--

Cette règle impose de réserver en priorité l'usage de terrains situés en bordure d'une infrastructure fluviale à grand gabarit afin d'y développer des activités économiques en lien de proximité avec une entreprise recourant au mode fluvial.

Pour le CESER, cette règle doit se référer au droit commun sur l'artificialisation et rappeler la limitation du « grignotage des espaces naturels et agricoles » imposée d'une part par la réglementation nationale mais aussi par le rapport du SRADDET (cf. règle 14).

Le CESER préconise d'étendre également cette règle à l'ensemble du réseau fluvial.

2n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 2 (TIM GEE)</p> <p>Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés <u>sur l'ensemble du réseau fluvial,</u> doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains en fonction d'un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial <u>en se référant au respect de la limitation de la consommation de terres agricoles.</u></p>	p. 15	
----	--	-------	--

3	<p>Règle générale 3 (CAE)</p> <p>Les SCoT et les PDU⁴⁹ 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, ils doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.</p>	p. 17	
---	---	-------	--

La gestion du « dernier kilomètre » est effectivement à la fois le maillon indispensable et le maillon faible des chaînes logistiques. Une réflexion, rarement menée jusqu'alors, est nécessaire localement. Mais SCoT et PLU⁵⁰ ne doivent pas seulement « intégrer dans leur réflexion » ce dernier kilomètre, mais l'intégrer dans leur contenu effectif. Un conventionnement EPCI/Région devrait mieux gérer le foncier (respect du coefficient de biotope / sans étalement urbain) en lien avec la proximité ou non des transports et pour éviter toute dérive d'étalement urbain.

⁴⁸ CSNE : Canal Seine Nord Europe

⁴⁹ PDU : Plan de Déplacements Urbains

⁵⁰ PLU : Plan Local d'Urbanisme

3n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 3 (CAE)</p> <p>Les SCoT et le PDU 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, ils doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine <u>sans contribuer à l'étalement urbain et dans le respect du coefficient de biotope.</u></p>	p. 17	
----	---	-------	--

4	<p>Règle générale 4 (BIO)</p> <p>Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs et 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.</p>	p. 19	
---	---	-------	--

Cette règle ouvre la possibilité de créer des fonctionnalités nouvelles, mais laisser le choix aux SCoT de considérer ou non les trames n'est pas suffisant. Le SRADDET rappelle simplement la loi et devrait imposer un coefficient minimum de biotope pour toutes évolutions des emprises du canal.

Par ailleurs le SRADDET doit faire des préconisations pour le maintien des fonctions hydrauliques assurées par le canal du Nord avec d'autres rivières comme la « Tortille » et pour limiter l'impact du canal sur la Somme (zone des étangs) et ses affluents.

Il est impératif de prendre en compte les perturbations à venir pouvant découler, par exemple, de la construction d'un très important Pont-canal à Cléry-sur-Somme qui, au-delà de l'impact sur la vieille Somme, va induire une forte pression touristique (cf. Millau).

4n	<p><u>Proposition de rédaction - Règle générale 4 (BIO)</u></p> <p>Les SCoT prennent en compte les évolutions des emprises du Canal du Nord (évolution vers des usages agricoles, industriels, de loisirs et autres) et intègrent un coefficient de biotope minimum sur ces emprises - qui seront inscrites aux trames vertes et bleues des SCoT – contribuant ainsi aux objectifs régionaux de restauration de la biodiversité. <u>Le maintien des fonctions hydrauliques du canal du Nord avec d'autres cours d'eau et la limitation des perturbations du futur CSNE sont des priorités.</u></p>	p. 19	
----	--	-------	--

5	<p>Règle générale 5 (BIO)</p> <p>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'emprises et d'assurer la perméabilité écologique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des nouvelles infrastructures de transport et leurs aménagements connexes, en particulier pour le Canal Seine-Nord Europe ; - des infrastructures existantes lorsque des travaux d'envergure sont prévus. 	p. 21	
---	---	-------	--

Cette règle du SRADDET applique le Code de l'environnement et rappelle la loi. Elle n'apporte aucune orientation régionale spécifique ; elle pourrait préciser les infrastructures prioritaires d'intervention et le montant des travaux minimum pour l'application de la règle. Par ailleurs, Il est

surprenant de lire dans ce type de document que les indicateurs sont à construire alors qu'ils sont les outils de base de suivi d'une planification.

Le choix des éléments nécessaires à l'intégration paysagère du canal Seine Nord et ceux permettant de maintenir la biodiversité seront confiés à l'observatoire de l'Environnement mis en place récemment par la société du Canal Seine Nord Europe. Ce sera également à l'observatoire d'envisager de « renaturer » ou de remettre en culture certains secteurs de l'actuel canal du Nord. La règle prévoit la possibilité, pour les collectivités riveraines du canal, d'élaborer des aménagements supplémentaires. Il est nécessaire que la règle précise, dans ses mesures d'accompagnement, l'articulation utile entre le maître d'ouvrage du CSNE et les collectivités.

	Règle générale 6 (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.	p. 23	

La formulation de cette règle est imprécise et non directive. Elle appelle plusieurs remarques du CESER :

Remarque 1 : Au regard de l'enjeu de cette règle « développer une stratégie coordonnée et cohérente au changement climatique », celle-ci apparaît légère et mériterait d'être étoffée et précisée. Par exemple, lors d'étiages sévères, les territoires doivent organiser une concertation à la bonne échelle pour préserver les activités économiques, agricoles mais également l'approvisionnement en eau potable et la prise en compte des milieux naturels aquatiques. En comparaison, la règle générale numéro 24 sur le projet d'aménagement apparaît plus détaillée et précise (notamment sur les enjeux eau) alors que son périmètre est bien plus restreint.

Remarque 2 : Cette règle envisage l'adaptation à toutes les vulnérabilités du changement climatique (îlots de chaleur, inondations, sécheresses, submersion, érosion du trait de côte, retrait/gonflement des argiles, tensions sur les ressources naturelles et agricoles, etc.) au plan régional sans spécificités territoriales particulières. Pourtant, nous sommes la seule région française de polder (wateringues) concernant plus de 400 000 personnes (habitat, entreprise, agriculture, etc.), ou avec un affaissement dans les anciens sites miniers du Nord et du Pas-de-Calais (280 communes concernant près de 1,2 millions d'habitants). Ces spécificités nécessiteront des moyens humains et techniques, des animations, des outils particuliers qui mériteraient d'être précisés, voire faire l'objet de règles spécifiques.

Remarque 3 : Le renvoi à chaque territoire de SCoT (puis de PLUi et de PLU) de se prendre en main face à cette problématique interroge sur la question de la solidarité régionale vis-à-vis des territoires les plus impactés.

Remarque 4 : Cette règle n'instaure pas de coordination et de cohérence régionale alors que la Région a un chef de filât climat. Nous avons l'impression d'une inversion des rôles, c'est l'ensemble des SCoT/PLUi/PLU qui assureront in fine cette coordination et cohérence et non le SRADDET dont c'est la vocation.

Remarque 5 : L'articulation entre les différents plans SCoT/PLU ou PLUi et PCAET est à saluer. La mobilité représentant le premier poste d'émissions de CO₂⁵¹ en France, les PDU auraient dû être inclus.

Remarque 6 : La règle doit être plus directive. Par exemple, les SCoT doivent imposer aux PLUi d'intégrer un coefficient de biotope différencié à la parcelle suivant un référentiel défini fonction que la zone est urbaine, périurbaine ou rurale.

La Règle générale 6 (CAE) doit être complètement réécrite pour être efficace, voire scindée en plusieurs règles si nécessaire.

⁵¹ CO₂ : dioxyde de carbone (le principal gaz à effet de serre)

7	<p>Règle générale 7 (CAE)</p> <p>Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée globalement et par secteur d'activité (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture) afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 20% des consommations d'énergie en 2030 par rapport à 2012, et d'au moins 30% pour les émissions de GES.</p>	p. 25	
---	--	-------	--

La réduction des consommations d'énergie et la réduction des émissions de GES est un sujet trop vaste et trop important pour se limiter à une seule règle englobant tous les secteurs d'activité.

Par ailleurs, Cette règle générale précise les attentes des PCAET. Les PCAET ont un cadre réglementaire sans obligation d'atteindre des objectifs dans les délais impartis. C'est pourquoi les PCAET doivent être déclinés de manière opérationnelle dans les SCoT afin de leur donner une opposabilité réelle. A ce jour, la région n'est pas totalement couverte en PCAET.

Modification : ajouter les SCoT dans les cibles de la Règle: PCAET et SCoT.

Même si la règle respecte les objectifs légaux de réduction des consommations d'énergie, elle minimise la réduction des GES selon la loi TECV qui exige une diminution en 2030 de 40% des GES par rapport à l'année 1990. Cette minimisation fera que l'ensemble des objectifs des PCAET correspondront in fine à un objectif régional qui sera en deçà des objectifs légaux.

Dans cet objectif de réduction, les transports ont un rôle important à jouer car leur impact est du même ordre que celui de l'habitat. L'objectif du SRADDET en matière d'émissions de GES est une réduction de 32% pour les Transports. Toutefois, la majeure partie vient d'une « optimisation des motorisations » et finalement très peu du report modal alors qu'il devrait être au centre de la démarche, en fret notamment.

Il n'y a par exemple aucun objectif de réduction du trafic routier.

Le diagnostic est bien posé et mériterait des mesures drastiques pour y remédier. Certes ces mesures sont pour une bonne part cadrées par des dispositions nationales (absence d'écotaxe par exemple), mais le manque d'ambition régionale, notamment en matière de report modal, contraste avec la sévérité du diagnostic.

Le CESER préconise de renforcer le report modal qui doit être soutenu par des politiques publiques ambitieuses, **aussi bien pour les marchandises que pour les personnes.**

7n	<p>Proposition de <u>reformulation</u> - Règle générale 7 (CAE)</p> <p>Les PCAET doivent se doter d'une stratégie chiffrée, globalement et par secteur d'activité (industrie, résidentiel, tertiaire, transport, agriculture), <u>traduite dans les SCoT</u> afin de contribuer à l'objectif régional de réduction d'au moins 20% des consommations d'énergie en 2030 par rapport à 2012, <u>et d'au moins 40% pour les émissions de GES comparées à celles de 1990.</u></p>	p. 25	
----	---	-------	--

8	<p>Règle générale 8 (CAE)</p> <p>Les SCoT et les PCAET contribuent à l'objectif régional privilégiant le développement des énergies renouvelables et de récupération autre que l'éolien terrestre. La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R⁵² d'au moins 20% de la consommation d'énergie finale de leur territoire en 2030. Elle tient compte de leur potentiel local et des capacités d'échanges avec les territoires voisins et dans le respect des écosystèmes et de leurs fonctions ainsi que de la qualité écologique des sols.</p>	p. 27	
---	--	-------	--

⁵² EnR&R : Energies Renouvelables et de Récupération

Cette règle appelle plusieurs remarques du CESER :

Remarque 1/ambition :

La production régionale d'énergies renouvelables globale couvre 8% de la consommation d'énergie finale régionale alors que la moyenne nationale est de 16% (15,7 % de la consommation régionale en électricité a été couverte par les ENR en 2018⁵³). La loi TECV a pour objectif de porter ce taux nationalement à 23% en 2020 et à 32% en 2030. Le SRADDET prévoit d'atteindre 17% en 2030 en s'inscrivant dans la dynamique nationale de doublement mais pas dans une dynamique de rattrapage du retard régional/national.

Le CESER regrette ce choix et souhaite que la Région Hauts-de-France s'inscrive dans l'effort national pour atteindre le 32% d'ENR⁵⁴ en 2030 (et non d'EnR&R). Cette dynamique contribuera à la robustesse énergétique, et donc économique⁵⁵ de notre territoire tout en développant les filières dédiées propices aux emplois pérennes et locaux, avec des retombées fiscales positives. Une vigilance particulière devra être portée à l'accompagnement et à la qualité des emplois créés ou qui évolueront par cette dynamique. D'autres Régions (Occitanie, Grand Est, etc.) affirment dans leur SRADDET un objectif de région « autonome en ENR » à horizon 2050.

Le CESER souhaite que le SRADDET encourage la performance et l'autonomie énergétiques en mettant en place une animation régionale (pour faciliter l'acceptation et l'appropriation locales des projets) et des outils de financement adaptés aux entreprises et aux citoyens.

Remarque 2/éolien terrestre et offshore :

La Région s'est positionnée pour le développement de toutes les ENR sauf de l'éolien terrestre. L'inscription de cette interdiction dans le SRADDET se traduira au fil du renouvellement des SCoT par une impossibilité totale d'installer de l'éolien terrestre en Hauts-de-France. La région ne produisant aujourd'hui que 8% de ses besoins énergétiques en EnR et étant en retard, le CESER pense qu'il n'est pas pertinent d'empêcher le développement d'une EnR quelle qu'elle soit.

Le SRADDET devrait y répondre en identifiant le futur mix énergétique régional renouvelable, sa montée en puissance et les outils pour son développement harmonieux et équilibré à l'échelle de la région. Ceci s'inscrit pleinement dans les objectifs de Rev3 et pourtant le projet de SRADDET n'y répond pas.

Le CESER souhaite que le SRADDET priorise le développement des EnR qui minimisent les impacts sur la santé des habitants et regrette que cette clé de lecture ne soit pas intégrée dans une région où les indicateurs de santé sont les plus mauvais de France.

Le CESER soulève le risque de confusion du SRADDET sur la question de l'éolien terrestre. En effet, la Région souhaite, par l'arrêt de l'éolien terrestre, le stabiliser à son niveau de mai 2018 à savoir 3527 MW⁵⁶. Or, 2400 MW supplémentaires, autorisés à ce jour par l'État et non construits, n'ont pas été intégrés dans les chiffres régionaux. En plus des parcs installés, des parcs autorisés et non construits, 2474 MW étaient en cours d'instruction en octobre 2018 en Hauts-de-France⁵⁷⁵⁸. Les objectifs en termes de production éolienne ne prennent donc pas en compte la réalité et sont à considérer comme caducs.

Le CESER salue la volonté de développement des énergies marines renouvelables, dont l'éolien off-shore. Dans les « Mesures d'accompagnement (page 28/143 du Fascicule), il est proposé d'aider à la création d'une offre régionale pour les énergies marines renouvelables ». Le CESER appelle à la création d'un véritable pôle de compétitivité littoral (Recherche-Formation-Entreprise)

⁵³ Source : « RTE : Panorama de l'Électricité Renouvelable en 2018, page 10/56 »

⁵⁴ EnR&R : Energies Renouvelables et de Récupération

⁵⁵ La facture énergétique régionale dépasse 5 milliards d'€ par an. Elle est fortement dépendante des variations du cours mondial des énergies fossiles. La faible mobilisation des potentiels locaux de production énergétique renouvelable aura pour conséquence le maintien d'une part élevée d'importation, une moindre résistance aux chocs énergétiques et un appauvrissement.

⁵⁶ MW : mégawatt (1000 kW) - La région Hauts-de-France est la première région en puissance éolienne installée avec un parc de 4003 MW installés au 01/01/2019 (sources DREAL Hauts-de-France, RTE-éCO2mix-R7 et Panorama de l'Électricité Renouvelable en 2018)

⁵⁷ Source : DREAL

⁵⁸ Par expérience, 34 % des demandes de mâts éoliens ont jusqu'à présent été refusées lors de la phase d'instruction.

dans ce domaine intégrant les spécificités régionales et les dernières innovations (éolien flottant notamment).

Remarque 3/autres ENR et projet de PPE :

Mis à part l'éolien terrestre, le CESER salue les choix opérés par la Région en matière d'ENR. Cependant certains de ces choix vont à l'encontre des orientations gouvernementales précisées dans le projet de PPE.

Biogaz : La Région mise beaucoup sur le biogaz. Conformément à ses objectifs, cette filière contribuerait à hauteur de 56 % de l'accroissement de la production d'énergie renouvelable en région entre 2021 et 2031 (+7460 GWh⁵⁹). En se calant sur les objectifs de la PPE, la production de biogaz en Hauts-de-France représenterait environ un quart de la production nationale de biogaz en 2028. La Région ambitionne ainsi de devenir leader européen, ce que salue le CESER. Cependant au regard du projet de PPE actuel, les objectifs régionaux ne pourront être atteints sans une politique volontariste de la Région. Dans le cas contraire, la Région devra revoir son mix énergétique ENR fonction de la faisabilité notamment économique.

Solaire PV : La Région mise également sur le solaire photovoltaïque, ce que le CESER salue aussi. Or, interpellé par une tribune nationale signée par de nombreux acteurs locaux demandant la territorialisation de la production photovoltaïque, le gouvernement a clairement répondu par la négative, justifiant sa réponse par le souhait d'un développement rapide au moindre coût de la production d'ENR sur le territoire national et confirmant le principe d'un développement du solaire au Sud et de l'éolien au Nord. Dans ces conditions, on peut légitimement s'interroger sur les capacités de la Région à assumer financièrement ses ambitions à contre-courant sauf à développer une politique spécifique pour le photovoltaïque.

Hydrogène : L'hydrogène, gaz non fossile et non polluant dont l'utilisation ne produit que de la vapeur d'eau, permet de stocker l'électricité, d'alimenter des voitures, de recycler du CO₂, de rendre les processus industriels plus propres. L'hydrogène « vert » est produit par l'électrolyse de l'eau. Avec cette méthode de production, le bilan carbone est faible si l'électricité est issue de sources décarbonées. La région compte un démonstrateur sur le site de l'ex-raffinerie Total présentant de nombreux atouts.

La Région souhaite se positionner sur la filière hydrogène notamment pour le transport et le stockage des énergies renouvelables (notamment en s'appuyant sur le projet de l'ex raffinerie Total), filière sur laquelle il serait intéressant de connaître la manière dont la Région envisage de financer sa stratégie en la matière dans un contexte où les crédits alloués dans le cadre du plan hydrogène de Nicolas Hulot ont été drastiquement revus à la baisse.

Remarque 4/autres EnR - REI : mis à part l'éolien terrestre, la Région souhaite développer peu ou prou toutes les EnR ayant un potentiel en région, même les énergies marines renouvelables non concernées par l'exercice du SRADDET. Cependant nous remarquons que :

- Le solaire thermique n'est jamais abordé alors que cette EnR a un réel potentiel en région.
- Le bois-énergie demeure stable en région ce qui peut interroger au regard du nombre de projets de chaufferies-bois et de l'objectif de convertir l'ensemble des chaufferies de réseaux de chaleur urbain existantes aux EnR dont le bois-énergie. En tenant compte du risque de santé associé⁶⁰, le CESER appelle à une optimisation des foyers bois, des chaufferies et à un approvisionnement en circuit court dans le cadre d'une gestion durable respectueuse de la biodiversité de la ressource bois.
- Géothermie : La région dispose d'un vrai potentiel qu'il soit de surface ou profond dans le secteur de la Sambre-Avesnois ou du bassin minier notamment. L'une des conditions du développement de cette énergie sera l'électricité et plus particulièrement le dimensionnement et le fonctionnement des réseaux électriques. Ce point essentiel indispensable au développement de toutes les EnR électriques, aux usages électriques associés et aux intermittences est absent.
- **REI :** La généralisation des réseaux intelligents dans l'ensemble des Hauts-de-France est une condition de réussite de la transition énergétique du territoire régional. A cet égard, la région,

⁵⁹ GWh (gigawatt-heures) : 1 000 000 kWh = 1000 MWh

⁶⁰ Du point de vue de la qualité de l'air, il vaut mieux un réseau de chaleur bois qu'une cheminée

engagée dans Rev3, dispose de nombreux atouts tels que la mise en œuvre des projets d'industrialisation des solutions Smart Grids du projet régional You&Grid. Une première étude prévoit la création de 10 000 emplois pour la région des Hauts-de-France dans la filière à l'horizon 2020. Les REI sont globalement absents du SRADDET.

Reformulation de la règle : Le CESER propose de supprimer « autre que l'éolien terrestre » et de « remplacer « La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'EnR&R d'au moins 32% de la consommation d'énergie finale de leur territoire en 2030. »

8n	<p>Proposition de <u>reformulation</u> - Règle générale 8 (CAE)</p> <p>Les SCoT et les PCAET contribuent à l'objectif régional privilégiant le développement des énergies renouvelables et de récupération. <u>La stratégie territoriale, chiffrée dans le cadre des PCAET, doit permettre d'atteindre une production d'ENR d'au moins 32% de la consommation d'énergie finale de leur territoire en 2030.</u> Elle tient compte de leur potentiel local et des capacités d'échanges avec les territoires voisins et dans le respect des écosystèmes et de leurs fonctions, ainsi que de la qualité écologique des sols.</p>	p. 27	
----	--	-------	--

9	<p>Règle générale 9 (CAE)</p> <p>Les PCAET et les PNR encouragent 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.</p>	p. 29	
---	--	-------	--

Le CESER propose de renforcer le caractère prescriptif de cette règle car les PCAET n'ont pas de caractère prescriptif. Seules les chartes de PNR sont prescriptives et non les PNR (seulement sur le territoire du PNR). La relocalisation des productions agricoles n'est pas seulement l'apanage des PNR : pour que cette règle soit efficace et d'intérêt régional, doit être intégrée dans tous les SCoT de la région.

9n	<p>Proposition de <u>reformulation</u> - Règle générale 9 (CAE)</p> <p><u>Les PCAET, chartes de PNR et SCoT</u> encouragent 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, des tiers-lieux de vente et en mobilisant des outils de protection des terres agricoles.</p>	p. 29	
----	---	-------	--

10	<p>Règle générale 10 (GEE-BIO)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU 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.</p>	p. 31	
----	---	-------	--

Cette règle appelle à une nécessaire réflexion stratégique dans le cadre du changement climatique et des risques qu'il engendre avec en particulier l'appui des plans d'action de prévention des inondations et le document stratégique de façade. Elle rappelle essentiellement le PGRI⁶¹ qui s'impose dans l'élaboration de tout document d'urbanisme.

Pour le CESER, à l'instar des démarches pragmatiques observées dans d'autres pays européens, il faut y associer une cartographie précise et opérationnelle détaillant les limites de constructibilité du littoral possibles, décrivant les accompagnements utiles pour adapter les habitations aux

⁶¹ PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation

risques encourus en cas de submersion et/ou d'érosion maritime et en imposant des dispositifs d'alerte de la population.

En situation de risque, le CESER propose de préparer un éventuel recul de l'urbanisation et de déplacement des populations.

Le cas échéant, ce recul pourrait aller à l'encontre de la réduction des taux d'artificialisation annoncés dans la règle 14. A cet égard, une instance de gouvernance et de solidarité, avec le soutien de la Région, est primordiale.

Il est important de veiller à une cohérence dans les SCoT/PLU/PLUI sur les territoires littoraux et de vérifier, qu'au terme d'un délai de 20 ans, les territoires en question présentent tous un plan GEMAPI⁶².

10n	<p>Proposition de <u>rédaction</u> - Règle générale 10 (GEE-BIO)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU des territoires littoraux et les chartes de PNR présentant une façade maritime doivent porter une réflexion stratégique de gestion des risques littoraux comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>des options d'adaptation aux risques de submersion marine et d'érosion côtière,</u> • <u>une cartographie précisant les restrictions de constructibilité, un descriptif du dispositif d'accompagnement de la population,</u> • <u>et la préparation de la population au recul du trait de côte.</u> 	p. 31	
-----	--	-------	--

11	<p>Règle générale 11 (GEE-EET)</p> <p>Les orientations des SCoT/PLUI/PLU des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logements des résidents permanents et des travailleurs saisonniers en produisant des logements diversifiés</p>	p. 33	
----	---	-------	--

Afin de réduire la pression foncière et d'éviter un trop grand déséquilibre du parc de logement, cette règle nécessite que les communes et EPCI répondent prioritairement aux besoins de la population résidente, qu'il s'agisse du vieillissement, des jeunes, ou des emplois saisonniers.

Pour le CESER, cette règle est un pilier indispensable à l'ancrage de la population qui exerce un emploi à proximité. C'est aussi un atout au développement local. Toutefois, il conviendrait d'y ajouter l'accueil de travailleurs « nomades », comme les stagiaires de formation, les étudiants, les jeunes en formation, etc.

L'absence de critères précis capable de mesurer l'évolution des différentes problématiques et de leur traitement n'implique pas de contrainte et rend la règle inopérante. Il conviendrait de détailler des indicateurs de mise en œuvre des disponibilités en logements à partir d'opérateurs spécifiques au niveau de l'habitat.

11n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 11 (GEE-EET)</p> <p>Les orientations des SCoT/PLUI/PLU des territoires littoraux permettent de répondre prioritairement aux besoins en logements des résidents permanents et des travailleurs saisonniers <u>ou « nomades »</u>⁶³ en produisant des logements diversifiés.</p>	p. 33	
-----	---	-------	--

⁶² GEMAPI : gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations

⁶³ Travailleurs comme les stagiaires, les salariés en formation en alternance, les étudiants, ou les jeunes en résidence provisoire...

12	Règle générale 12 (EE-GEE) Les SCoT/PLUI/PLU doivent porter des principes de solidarité et de mutualisation entre littoral et l'arrière-pays.	p. 34	
----	--	-------	--

Cette règle se réfère, dans son commentaire, aux enjeux de submersion marine.

Il est aussi remarqué le suivi par un Observatoire régional de Biodiversité dont l'objet, a priori, n'est pas de vérifier la mise en œuvre d'un tel objectif qui semble hors de son champ de compétences.

Pour le CESER, pour favoriser la construction de projets partagés entre littoral et arrière-pays conciliant contraintes et enjeux, cette règle du SRADDET doit partir explicitement de la question concrète de la submersion marine et proposer des moyens de coopération intercommunale ou entre EPCI.

12n	Proposition de rédaction - Règle générale 12 (EE-GEE) Les SCoT/PLUI/PLU doivent <u>préciser</u> des principes de solidarité et de mutualisation entre littoral et l'arrière-pays, <u>en vue d'apporter une coopération intercommunale ou entre EPCI de voisinage.</u>	p. 34	
-----	---	-------	--

13	Règle générale 13 (GEE-CAE) Les SCoT/PLUI/PLU et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET	p. 37	
----	--	-------	--

Le SRADDET s'est focalisé sur une structuration régionale bâtie sur deux pôles d'envergure régionale, et des pôles intermédiaires concentrant au moins « 23 équipements de type supérieur ou 18 de type intermédiaire », à partir desquelles s'articule le réseau des diverses communes périphériques des grandes agglomérations, sans préciser ce qui est contenu dans les notions d'équipements supérieur ou intermédiaire, ni les raisons du choix du nombre d'équipements. Des communes semblent avoir été oubliées dans cette structuration (Comme Vervins, sous-préfecture, Villers-Cotterêts avec 11 000 habitants, La Capelle, etc.)

Ce modèle administratif de structuration hiérarchique reste très théorique et bâti sur des critères attachés au nombre d'habitants et à la concentration d'activités économiques existantes.

L'apparent réseau (métropoles, villes moyennes et villages) ainsi proposé se voit plutôt imposer des liens de proximité dépourvus de sens, visant la coopération et la mutualisation des services offerts à tous les habitants.

Pour le CESER, la réalité est autrement constituée. En effet, c'est par une identité territoriale à laquelle les habitants (jeunes ou âgés) adhèrent que se constitue une solidarité locale. L'énoncé théorique de cette structuration « administrative » ou gestionnaire du territoire ne facilite pas la nécessaire adhésion des communes à un projet de territoire adapté à ses besoins. Le SRADDET devrait s'appuyer davantage sur la nécessaire coopération des habitants d'un même territoire en proposant des moyens de structuration d'espaces de dialogue (cités dans le rapport et pour lesquelles aucune règle n'a été prescrite). L'animation culturelle locale, la mise en œuvre des services au public, la vie associative apportent aussi des aménités à un même territoire en tant qu'atouts de cohésion sociale et de bien-être de la population.

S'agissant des critères à mesurer, le CESER estime que les PLUI seront fédérateurs de moyens capables d'apporter une réponse adaptée aux besoins d'un EPCI et de sa population. Il appartient aux SCoT d'en définir le périmètre en harmonie et cohérence avec le SRADDET.

Mesure d'accompagnement de la règle n°13

Le CESER préconise d'identifier, à l'instar d'autres régions, en cohérence avec les territoires voisins, les équipements touristiques, culturels et sportifs contribuant au rayonnement des territoires, en développer une accessibilité multimodale et un aménagement qualitatif.

13n	Proposition de rédaction - Règle générale 13 (GEE-CAE) Les SCoT/PLUI/PLU et les chartes de PNR organisent une armature territoriale cohérente avec l'ossature régionale du SRADDET <u>capable de rendre les communes d'un même territoire solidaires à partir d'une articulation de moyens.</u>	p. 37	
-----	--	-------	--

14	Règle générale 14 (EE-GEE) Les SCoT traduisent les objectifs régionaux de réduction du rythme d'artificialisation maximum des sols défini par le SRADDET en déterminant au sein de leur périmètre des objectifs chiffrés de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers.	p. 46	
----	---	-------	--

L'application de la réglementation en vigueur a déjà permis de diviser par deux la consommation des espaces agricoles et forestiers entre 2008 et 2016 dans les Hauts-de-France. En effet, les orientations des SRCAE en vigueur sont de zéro consommation de terres agricoles en Picardie et la réduction de la consommation à 500 ha/an en 2020 pour le Nord-Pas de Calais.

De fait les objectifs du projet de SRADDET à 2030 en matière d'artificialisation (750 ha/an en 2030) sont déjà atteints et même dépassés en 2019. Le CESER appelle à une véritable ambition qui se traduirait par un objectif de 500 hectares/an dès 2025 et de 300 hectares/an en 2040.

Le CESER s'interroge sur l'absence de cadrage du SRADDET sur 3 points :

1. le respect de cet objectif au niveau régional,
2. la priorisation des usages de l'artificialisation (habitat, industrie, commerce),
3. la prise en compte de la valeur environnementale ou agronomique par rapport à l'artificialisation.

Par ailleurs, ces objectifs n'intègrent pas le foncier nécessaire aux grands projets régionaux (Canal Seine nord, réseau express grand Lille, barreau ferroviaire Picardie Roissy, zones de stationnement liées au BREXIT) ni les projets économiques structurants inscrits dans les SCoT déjà approuvés. Dans la continuité de la remarque précédente, la non intégration de ces espaces fonciers constitue une contradiction complémentaire quant à la limitation de l'artificialisation voulue par le SRADDET. Le CESER propose de réintégrer dans le compte foncier les grands projets structurants pour la Région et de constituer un organe de coordination des commissions consultatives⁶⁴ pour déterminer les quotas d'artificialisation à respecter pour chaque EPCI.

Par ailleurs l'absence de définition précise de ce qu'est un projet économique structurant est problématique pour l'artificialisation du territoire. Le CESER demande de définir précisément ce qu'est un projet économique structurant.

Pour le CESER, cette définition doit être apportée et la reformulation totale de cette règle est nécessaire car elle va à l'encontre de son objectif premier.

14n	Proposition de <u>rédaction</u> - Règle générale 14 (EE-GEE) Les SCoT traduisent les objectifs régionaux de réduction du rythme d'artificialisation maximum des sols défini par le <u>SRADDET en lien avec le CDPENAF :</u> <ul style="list-style-type: none"> • en déterminant au sein de leur périmètre des objectifs chiffrés de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers comptabilisés dans un compte foncier, • <u>en incluant les surfaces consommées pour la réalisation des grands projets régionaux.</u> • <u>en constituant un organe de coordination des commissions consultatives pour déterminer les quotas d'artificialisation à respecter pour chaque EPCI.</u> 	p. 46	
-----	--	-------	--

⁶⁴ CDPENAF : Commission départementale de la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers

15	<p>Règle générale 15 (GEE-CAE)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU doivent prioriser le développement urbain (résidentiel, économique, commercial) à l'intérieur des espaces artificialisés. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la préservation et la restauration des espaces à enjeux au titre de la biodiversité et des paysages naturels et limiter l'exposition aux risques, • la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux permettant notamment un usage limité de la voiture, • une consommation limitée des espaces agricoles, naturels ou forestiers, notamment par l'application du principe « Eviter, Réduire, Compenser ». 	p. 47	
----	---	-------	--

En matière « d'aménagement territorial cohérent », le CESER rappelle que tout nouveau projet d'extension de zones urbaines ou logistiques doit inclure sa desserte en transports alternatifs à la voiture, ce qui éviterait le saupoudrage d'entrepôts et de lotissements ingérables par la suite. De plus, faire référence « à des transports existants » n'est pas suffisant, il doit y avoir développement de nouveaux modes de transports.

16	<p>Règle générale 16 (GEE-CAE)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU développent des stratégies foncières au sein desquelles 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, intervention publique, etc.)</p>	p. 50	
----	--	-------	--

A travers celle-ci, les territoires sont encouragés à élaborer des règles visant à adopter en matière de stratégie foncière une méthodologie d'analyse du foncier disponible au sein du territoire, identifier et mettre en œuvre une véritable politique de renouvellement urbain avant d'engager une artificialisation des sols au profit d'une extension urbaine.

Le CESER rappelle que, si comme indiqué page 50 du fascicule des règles, « la région au travers du SRADDET fixe comme objectif une réduction des surfaces agricoles naturelles et forestières », cette tournure de phrase va à l'encontre de l'objectif recherché. Cela doit être corrigé car cette phrase exprime l'inverse de l'objectif souhaité, en l'occurrence réduire la consommation foncière des terres agricoles.

Cette règle s'intègre bien dans la préservation des espaces agricoles, naturels ou forestiers. En revanche, elle n'indique pas le type de régulation mise en œuvre pour coordonner la consommation foncière, proposer un accompagnement et organiser concrètement le territoire de façon équitable. Le SRADDET doit proposer une harmonisation entre territoires.

L'absence de critères précis peut la rendre inopérante.

16n	<p>Proposition de <u>rédaction</u> - Règle générale 16 (GEE-CAE)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU développent des stratégies foncières au sein desquelles le renouvellement urbain est prioritaire à l'extension urbaine.</p> <p>Ces stratégies foncières <u>visent</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>à identifier</u> les gisements au sein de la tâche urbaine (vacance, espaces dégradés, possibilités de densification), • <u>à prévoir les outils permettant leur mobilisation (fiscalité, planification, intervention publique, etc.)</u> • <u>A s'articuler autour d'un dispositif de régulation pour coordonner la consommation foncière et l'harmoniser de façon équitable entre territoires.</u> 	p. 50	
-----	--	-------	--

17	<p>Règle générale 17 (GEE-CAE)</p> <p>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.</p>	p. 52	
----	--	-------	--

Cette règle confie en particulier aux SCoT l'élaboration d'un calendrier prévisionnel couvrant la durée de la mise en œuvre pour intensifier le développement urbain dans les pôles de l'ossature régionale...

Pour le CESER, cette règle semble exclure le développement du milieu rural en privilégiant exclusivement le développement urbain qui s'organise essentiellement à partir des pôles principaux de l'ossature urbaine. Cette mesure paraît contradictoire avec la notion d'égalité des territoires où le développement doit pouvoir s'exercer autant dans les espaces ruraux qu'urbains avec les mêmes contraintes d'extension.

Les indicateurs de développement, destinés à mesurer cette densification en vue d'une gestion économe de l'espace, sont bâtis sur des critères qui ne permettent pas d'assurer un suivi précis et d'anticiper les besoins attachés au développement, en particulier la mesure de l'évolution des divers flux.

17n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 17 (GEE-CAE)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU doivent intensifier le développement (résidentiel, commercial, économique) dans les divers pôles de l'ossature régionale et autour des nœuds de transport, en particulier, les pôles d'échanges multimodaux, <u>en précisant les critères pris en compte dans l'anticipation des besoins attachés à ce développement.</u></p>	p. 52	
-----	--	-------	--

18	<p>Règle générale 18 (GEE-CAE)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU 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.</p>	p. 54	
----	--	-------	--

En voulant intensifier le développement urbain, cette règle se focalise sur les espaces urbains pour une gestion économe de l'espace. Elle se rapproche de la règle 17 en excluant les espaces ruraux hormis ceux où se situent des plateformes d'échanges multimodaux.

Pour le CESER, cette règle s'intègre bien dans la nécessité de vouloir préserver les espaces agricoles, naturels ou forestiers. Par contre, elle n'indique pas de fourchette de densité, laissant aux SCoT le soin de définir des critères précis attachés à chacun des EPCI, ce qui peut se traduire à terme par un déséquilibre territorial avec des espaces urbains contrastés selon les territoires..

Il n'y a pas de critères précis émis par la règle permettant d'assurer un suivi régulier, risquant de la rendre inopérante.

18n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 18 (GEE-CAE)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU doivent définir des densités dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers-gare, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun <u>en veillant à le contenir dans une fourchette de densités, laissant au SCoT la définition de critères propres à chaque EPCI.</u></p>	p. 54	
-----	---	-------	--

19	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.	p. 56	
----	---	-------	--

Pour le CESER, il convient de prévoir des zones « tampons » entre les zones d'habitation et celles dédiées à l'exploitation logistique ou industrielle.

20	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).	p. 59	
----	---	-------	--

La production de 23 500 logements neufs est évasive sur plusieurs points :

- la répartition de cette production de logements entre bailleurs sociaux, bailleurs privés ou accédants à la propriété, n'est pas évoquée.
- Les plans de restructuration de quartiers et de démolitions d'immeubles à envisager et à évaluer.
- Le niveau de qualité exigé pour ces constructions quant aux aspects thermiques (cf. règle 33).
- La prise en compte des modes de vie différents et des nouveaux besoins inhérents à l'évolution des structures familiales.

La Région a également un rôle central à jouer dans l'accompagnement, l'expérimentation et la formation dans le domaine des constructions neuves :

- en réalisant et diffusant des études concrètes sur les conditions de réussite des projets, en termes de rentabilité, de gains énergétiques et d'émissions de CO₂ ;
- en évaluant les projets existants et en assurant la promotion des bonnes pratiques tout au long de la filière de la construction, pour permettre de diminuer les risques pour ceux qui seraient prêts à s'engager sur ce marché porteur ;
- en expérimentant de nouveaux modèles économiques et / ou de nouvelles technologies avec un engagement volontariste en termes de soutien technique et/ou financier : tester les initiatives à petite échelle puis les évaluer sont des étapes coûteuses et pourtant indispensables avant d'envisager leur diffusion et industrialisation éventuelle ;
- en facilitant la montée en compétences « vertes » des professionnels de la construction, notamment pour les PME⁶⁵ et les TPE⁶⁶, pour que les normes ne constituent pas un frein au développement économique local et à l'emploi.

21	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.	p. 62	
----	---	-------	--

Le SRADDET définit une ossature régionale.

Les pôles majeurs et intermédiaires sont clairement établis et la mesure de leur croissance pourrait apporter des informations utiles.

La mise en place des mesures pourrait s'avérer pertinente pour respecter un équilibre par une politique volontaire pour les zones rurales :

⁶⁵ PME : Petites et Moyennes Entreprises

⁶⁶ TPE : Très Petites Entreprises

- En matière de transport,
- En matière de télécommunication,
- En matière de service.

La désertification de certaines zones mérite une étude approfondie et nécessite des solutions à mises en place avec conviction.

22	<p>Règle générale 22 (GEE)</p> <p>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.</p> <p>Cette stratégie devra être cohérente au regard :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle ; • de la caractérisation et la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; • de l'évolution des comportements des consommateurs ; • du contexte extrarégional. 	p. 65	
----	---	-------	--

A travers cette règle, le recours au numérique, avec le SRDEII, est une belle ambition mais ne doit pas détourner des vrais problèmes tels que l'isolement, les difficultés de mobilité, la perte de relation sociale, les difficultés de la compréhension de langue française, recensés dans le diagnostic régional.

Au-delà des quatre fonctions citées pour développer l'attractivité d'une polarité commerciale et de services, une cinquième serait à citer : une stratégie bas carbone.

Pour le CESER, cette règle offre au SRDEII une opportunité de redéploiement des moyens dont les SCoT doivent s'emparer pour favoriser le développement local sans oublier les populations les plus éloignées de l'usage du numérique qui devront pouvoir bénéficier d'un accompagnement et d'un soutien tout en insistant sur la nécessaire cohérence au regard des composantes de cette stratégie (logement, service, mixité, etc.)

22n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 22 (GEE)</p> <p>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.</p> <p>Cette stratégie devra être cohérente au regard :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'autres composantes comme la mobilité, les logements, les services, la qualité des espaces, la mixité fonctionnelle ; • de la caractérisation et la maîtrise du développement de l'offre commerciale périphérique ; • de l'évolution des comportements des consommateurs ; • <u>du bassin d'emploi local, de ses capacités d'accompagnement à la formation ;</u> • du contexte extrarégional. 	p. 65	
23	<p>Règle générale 23 (GEE)</p> <p>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, et de restructuration des zones, tout en développant des formes urbaines qui contribuent à une gestion économe du foncier et à la mixité sociale.</p>	p. 67	

Dans une formulation un peu complexe, la règle incite à associer à la rénovation urbaine, la nécessité de mieux maîtriser le foncier commercial en vue de préserver les centres-bourgs, de favoriser le développement économique, tout en veillant à la mixité sociale, sans consommer d'espaces naturels, agricoles, ou forestiers.

La réversibilité laisse supposer qu'elle s'applique dans un seul sens, c'est-à-dire le déclassement d'un terrain en zone urbaine pour devenir zone agricole, espace vert ou forestier, l'inverse n'étant pas possible.

23n	<p>Proposition de rédaction - Règle générale 23 (GEE)</p> <p>Les SCOT et les PLU/PLUI incitent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • limiter l'extension des espaces économiques et commerciaux, • lutter contre les locaux vacants en centre-ville et centre-bourg, • prévenir les friches au cœur des zones commerciales en périphérie, • adapter les pratiques, les évolutions économiques et l'aménagement aux nouveaux besoins sociétaux dans le cadre de la transition urbaine, • contribuer à la gestion économe du foncier et à la mixité sociale. 	p. 67	
-----	---	-------	--

24	<p>Règle générale 24 (GEE-BIO-CAE)</p> <p>Les SCOT et PLU / PLUI doivent privilégier des projets d'aménagement (renouvellement, extension) favorisant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	p. 69	
----	--	-------	--

Des formes urbaines innovantes (un éco-quartier par exemple) en se concentrant fréquemment sur la conception de l'habitat, l'urbanisme, le cadre de vie, etc., oublient parfois la prise en compte de la mobilité.

Même si la règle fait allusion aux courts déplacements, à pied ou à vélo, les formes urbaines innovantes doivent être reliées, par des transports performants, au reste du territoire.

Sur la biodiversité, les intentions sont louables mais sont dénuées de toute « action pour y arriver ». Ainsi certains points comme le choix des essences végétales devraient faire l'objet d'une recommandation du SRADDET.

Ce schéma devrait privilégier des mesures vraiment « de fond » à savoir, proposer des indicateurs chiffrés, des surfaces végétalisées à atteindre en ville (ratio).

Au regard des expériences exemplaires déjà menées dans le domaine, des mesures d'accompagnement, voire un cahier des charges type minimal, auraient pu être proposés.

25	<p>Règle générale 25 (TIV-CAE)</p> <p>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.</p>	p. 69	
----	---	-------	--

Le SRADDET définit un « Réseau Routier d'Intérêt Régional », seule question « mobilité » qui bénéficie d'une carte détaillée dans les Règles. Ces routes étant déjà gérées par les Départements et la Métropole Européenne de Lille, le SRADDET prend soin de préciser qu' « il n'y aura pas automatiquement un financement de la Région », un niveau de détail surprenant. C'est d'ailleurs la seule règle où apparaît le sujet du financement. Les routes concernées par le réseau n'appellent pas d'observation.

Il a été observé que la carte prévoit des travaux routiers dans le sud de l'Oise.

La carte du RRIR figure dans le fascicule des règles et possède à ce titre un caractère d'opposabilité. Or, il faut rappeler que ce mode de déplacement génère des GES.

Le CESER propose l'insertion de **cartographies relatives à l'ensemble de la mobilité** au sein du SRADDET (Train dont TER (compétence Région), Fluvial, Véloroute Voies Vertes...) et des mesures d'accompagnement.

26	<p>Règle générale 26 (TIV-GEE-DTRx)</p> <p>Tous les territoires, y compris les moins denses et ceux qui ne sont pas du ressort d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), en fonction de leurs compétences, élaborent, proposent, et 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.</p>	p. 80	
----	---	-------	--

Cette règle vise la mise en place, au sein de chaque territoire, d'une stratégie organisatrice des diverses mobilités en vue de faciliter les déplacements de la population, en particulier de celles qui se déplacent tant pour le travail et/ou pour se former, que pour toute sorte de besoins. Elle demanderait à être inscrite dans chaque plan de déplacement urbain, plan de la mobilité rurale, plan d'action commun relatif à la mobilité solidaire...

Le CESER souhaite que chaque plan d'action local (PDU,...) prenne en compte la convergence des déplacements et organise des moyens en vue de répondre aux besoins de mobilité de la population.

Il faut souligner la nécessité d'associer la population (commission, réunion publique, etc.) et les usagers des diverses mobilités à la réflexion locale concernant la mobilité, tenir compte des véritables enjeux de convergences des horaires arrivées-départs des transports en commun et veiller à la réduction des temps d'attentes et l'amélioration des cadences utiles aux besoins réels. La recherche d'un consensus s'avère nécessaire entre le coût transport et l'accessibilité des moyens de transport pour les populations démunies sur un plan économique.

Assurer « le droit à la mobilité pour tous » est un enjeu majeur pour chaque territoire, tant pour la mobilité interne que pour les relier ces territoires à leur environnement. Au-delà de la mobilité, le sujet concerne également la localisation des services, commerces et équipements publics. Chacun devrait pouvoir se déplacer localement « pour le prix d'un ticket de bus », ce qui suppose de mettre en place des transports locaux adaptés.

En outre, la région bénéficie d'une infrastructure ferroviaire exceptionnelle et le désenclavement des territoires ruraux passe aussi par une meilleure utilisation des « petites gares et des petites lignes », une desserte cadencée, des correspondances qui fonctionnent, etc.

La continuité des transports entre les différents modes et leur accessibilité

Le CESER préconise les orientations suivantes :

- les autocars express, ainsi que la desserte des pôles touristiques importants et les interconnexions transfrontalières, sont à intégrer dans le TER pour améliorer leur visibilité et leur fréquentation ;
- les autocars de desserte plus fine sont à coordonner avec les horaires des autres moyens de transport ; dans ce cadre un plan de déplacement de transports scolaires accessibles à tous devrait être envisagé (cf. plan de mobilité rurale de la CC2SO).
- un système à la demande - avec une tarification abordable - devrait être prévu pour assurer « la mobilité pour tous » et « le dernier kilomètre », du type « taxi municipal » ou transport

à la demande ou « auto-stop organisé » (département de la Haute Garonne) en complément du covoiturage. Le covoiturage seul ne permet pas la « mobilité pour tous » (nécessité de maîtriser un Smartphone, disponibilité aléatoire d'un covoitureur, etc.)

Pour rappel, en cas de neige le Préfet décide par arrêté la suppression de tous les autocars sans aucune nuance entre les territoires ou le type de route ou le type de desserte. On trouve ainsi des routes parfaitement dégagées où le transport public par autocars est supprimé (ex : Etaples-Saint Pol...), ce qui est dommageable.

L'idéal serait de tendre vers un concept de « mobilité courante » (disponible pour tous partout et tout le temps, par analogie avec l' « eau courante » dans chaque foyer).

Enfin, il est nécessaire de prendre en compte la question de l'accessibilité à ces moyens de transport, tant pour les personnes en situation de handicap que pour les valides à mobilité réduite.

Les transports urbains

Curieusement les Règles du SRADDET n'abordent pas les Transports Urbains. En complément du TER, les transports urbains en site propre sont la continuité nécessaire de la chaîne de transports : le TER ne suffit pas, le lieu de destination étant rarement près de la gare. Un transport urbain efficace et rapide est donc la clé du succès du report modal dans les villes et entre les villes.

La Région devrait, aux côtés ou en substitution de l'Etat (sur le modèle des appels à projets de Transports Collectifs en Site Propre), inciter les villes à développer les transports urbains bien plus performants que les bus. On notera que l'appellation « Bus à Haut Niveau de Service » utilisée dans les documents pour qualifier les « Lianes » lilloises est impropre : un BHNS⁶⁷ digne de ce nom ayant, contrairement aux Lianes, une priorité absolue comme un tramway, et donc une vitesse commerciale de l'ordre de 20 km/h. Les navettes autonomes, pour leur part, ne peuvent concerner que des applications du type « dernier kilomètre » et ne sont encore qu'un sujet de recherche. Celle de Villeneuve d'Ascq, mentionnée dans l'annexe 4, ne roule (pas tous les jours) qu'à 5km/h avec un surveillant à bord, et non à 25 km/h comme annoncé.

La tarification

L'accessibilité des Transports est aussi une question de tarification : en dehors des abonnements, les tarifs occasionnels ou pour des mini-groupes sont souvent élevés. On trouve en Belgique (par exemple) des formules tarifaires bien plus attractives.

Le CESER rappelle que la Région doit jouer un rôle d'ensemblier de toutes les mobilités.

26n	<p>Règle générale 26 (TIV-GEE-DTRx)</p> <p>Tous les territoires, y compris les moins denses, et ceux qui ne sont pas du ressort d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), en fonction de leurs compétences, élaborent, proposent, et 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, <u>en tenant compte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>de l'enjeu de convergence des divers modes de transports avec des plateformes de connexions,</u> • <u>d'une tarification adaptée à la population,</u> • <u>d'une accessibilité pour tous,</u> • <u>une offre de dessertes couvrant le territoire.</u> 	p. 80	
-----	---	-------	--

⁶⁷ BHNS : bus à haut niveau de service

27	<p>Règle générale 27 (TIVM)</p> <p>Les SCoT, les PDU 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 aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.</p>	p. 82	
----	--	-------	--

Cette Règle appuie la réalisation de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM). Les marges de progrès sont énormes sur ce sujet, depuis le simple point d'arrêt jusqu'à la gare routière.

Il y a aujourd'hui des défaillances criantes dans l'organisation multimodale. Les correspondances train-train sont améliorables, a fortiori les connexions train-autocar. Une fois sorti de la gare ferroviaire, l'usager semble ne plus compter. Tout cela est à améliorer d'urgence, en prenant simplement en considération les voyageurs.

Le CESER demande qu'une véritable « charte de qualité » soit mise en place pour concevoir ces PEM.

Une réflexion sur la conception des quartiers de gare est à mener entre création excessive de parkings et créations de logements. Il convient aussi de privilégier l'accès aux gares autrement qu'en voiture, en utilisant, par exemple, des navettes avec des parkings relais. Les parkings des petites gares des "lignes de proximité" peuvent être utilisés comme parkings relais, à condition que les lignes aient une desserte suffisante.

Le développement des transports urbains à connecter sur ces pôles d'échanges multimodaux aurait pu trouver sa place ici. Le stationnement sécurisé des vélos dans ces pôles doit aussi être prévu. La notion de PEM doit intégrer l'accès sécurisé des piétons et des cyclistes sur les itinéraires qui y convergent.

Il est observé que la carte de l'annexe 4 (p. 15) a « oublié » Hirson et Boulogne sur Mer...

En matière d'indicateurs de résultats, le CESER souhaite que figurent un taux de réalisation et un indicateur de qualité.

Le CESER rappelle que la loi MAPTAM du 27 Janvier 2014 prévoit l'élaboration de Schémas Régionaux de l'Intermodalité :

« Art. L. 1213-3-1.-Le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

« Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire.

« Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.

« Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

« Art. L. 1213-3-2.-Sous réserve des dispositions particulières prévues à la section 3 du présent chapitre, le schéma régional de l'intermodalité est élaboré par la région, en collaboration avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité situées sur le territoire régional. »

28	<p>Règle générale 28 (TIV)</p> <p>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 publiques en matière de mobilité.</p>	p. 87	
----	--	-------	--

Prévoir une gestion intégrée des titres de transport est une excellente chose. La multiplicité d'opérateurs ne doit pas se traduire par des obstacles pour le voyageur. Il faut étendre cette notion au-delà des « transports régionaux », avec l'international et l'Ile-de-France

La billettique intégrée a son importance mais le besoin prioritaire est l'existence même du moyen de transport, et des correspondances qui fonctionnent, ce qui actuellement n'est pas toujours le cas, même entre deux trains.

En outre, la gestion de ce système intégré fera largement appel aux techniques numériques. **Le CESER attire l'attention** sur l'importance de ne pas supprimer les informations « papier » : Pour rappel : 39% des Français n'ont pas de mobile, 12% des adultes de moins de 65 ans sont illettrés, 39% ne maîtrisent pas les outils numériques. (Source : <https://www.keolis.com/fr/parcours-client>). Le numérique est utile, certes, mais ne saurait constituer la réponse à tout : le smartphone ne sera jamais le tapis-volant du 21^e siècle.

29	<p>Règle générale 29 (TIV)</p> <p>En lien avec la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), les Plans de Déplacements Urbains (PDU) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges de leurs périmètres.</p>	p. 89	
----	--	-------	--

Cette règle demandant une mise en cohérence des moyens de transports aux franges des différents territoires est bienvenue. Il reste trop souvent des frontières entre les gestionnaires de réseaux de Transport, qui se considèrent chacun sur une « île »⁶⁸. Concernant le suivi, **le CESER suggère** que Hauts-de-France Mobilités soit largement impliqué.

30	<p>Règle générale 30 (CAE)</p> <p>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.</p>	p. 91	
----	--	-------	--

Alors qu'aucune fiche « objectif » ne s'intéressait en propre aux potentialités du vélo, cette Règle est bienvenue. On regrettera néanmoins l'absence d'objectifs, de cartographie et une formulation peu exigeante au regard des termes employés : « créent les conditions favorables », « développent des mesures incitatives et des dispositions ».

Les véloroutes et voies vertes à réaliser devraient faire l'objet d'un document prescriptif. L'aménagement des bords de canaux doit être généralisé et continu pour autant que les obstacles soient contournés intelligemment notamment au niveau des zones intermodales. La notion de véloroute doit « s'interconnecter » aux dessertes ferroviaires (modes complémentaires) et doit permettre aussi des trajets quotidiens (au-delà du tourisme). Un balisage régional doit être prévu de même qu'une cohérence des réseaux et une collaboration avec les Départements et les EPCI.

⁶⁸ En particulier, dans le Nord, rejoindre Béthune à Somain est impossible par les bus urbains, par exemple, et, de même, la MEL ignore les transports urbains en Belgique).

Le développement du vélo comme contributeur aux politiques de mobilité est à considérer sous plusieurs aspects :

- Il peut assurer les petits trajets quotidiens beaucoup plus efficacement que la marche à pied lorsqu'un mode motorisé n'est pas indispensable ;
- Il peut assurer les parcours terminaux, le fameux « dernier kilomètre » en complément du transport collectif (zone de chalandise 16 fois plus grande qu'à pied puisque 4 fois plus rapide) ;
- Sur de plus longues distances, le tourisme à vélo se développe et génère des retombées économiques importantes (cf. « La Loire à Vélo » ou autres véloroutes).

La Région devrait être motrice dans les aménagements cyclables convergeant vers les gares et les lycées, ainsi que des lieux de stationnement sécurisés. L'accès à tous les trains avec des vélos non démontés doit être prévu en nombre suffisant contrairement à la tendance actuelle. Il serait bon aussi de ne pas oublier la marche à pied à la suite du vélo (trottoirs inexistantes ou impraticables).

Le CESER préconise que le SRADDET prévoie un « plan régional vélo » permettant d'enclencher une dynamique auprès des collectivités locales et de compléter la politique régionale⁶⁹.

30n	<p><u>Proposition de reformulation :</u> Règle générale 30 (CAE)</p> <p>Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET <u>intègrent un réseau structuré et dense pour l'usage des modes de déplacements actifs</u>. 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.</p> <p><u>Ils sont compatibles avec le schéma régional des véloroutes et voies vertes.</u></p>	p. 91	
-----	---	-------	--

31	<p>Règle générale 31 (CAE)</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'expérimentations 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, autopartage...) - Des facilités de recharge en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, bioéthanol, GNV⁷⁰...) 	p. 93	
----	--	-------	--

Le CESER est en accord avec cette règle qui contribue à l'attractivité économique et au maintien de l'emploi en région en soutenant le développement du stationnement des véhicules alternatifs au pétrole. Cependant, ce qui est vrai pour les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités l'est aussi pour tous les autres déplacements et lieux d'attractivité : culturels, de santé, d'administration, sportifs... Cette priorité donnée ne doit pas retarder le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les autres usages.

En complément, concernant le recharge en carburant alternatif, la règle est insuffisante pour le premier poste émetteur de CO2. Le coordinateur en la matière devant être la Région, le CESER propose la création d'une règle spécifique (comme le SRADDET de Centre Val de Loire) : cf. 2. Règle nouvelle sur l'Energie.

⁶⁹ Le Conseil régional a adopté une délibération non prescriptive et limitée à la « politique régionale Véloroutes et Voies Vertes » le 1^{er} février 2018

⁷⁰ GNV : gaz naturel pour véhicules

32	<p>Règle générale 32 (EET)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU /PDU et chartes de PNR doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages.</p>	p. 95	
----	--	-------	--

Cette règle doit permettre le déploiement des réseaux numériques de THD⁷¹ et favoriser les initiatives concernant les usages adaptés aux besoins du territoire. Par exemple, dans le domaine de la mobilité, le numérique est indispensable pour développer les services tels que la billettique en ligne ou par automates. Toutefois, nombre de personnes ne manipulent pas les outils numériques pour des raisons variées.

Pour le CESER, il s'agit d'intégrer ces enjeux dans le document de planification, notamment dans le cadre de la rénovation urbaine, pour y insérer la sécurisation des voies numériques associés aux réseaux existants.

Parmi les critères cités pour évaluer le respect de la règle, **le CESER estime utile d'ajouter au taux de couverture, les tests de vitesse de débit** sachant que, pour la France métropole, le débit moyen se situe à 7,2 Mégabits/seconde.

Le SRADDET prévoit la mise en place d'une Agence Hauts-de-France 2040. **Le CESER souhaiterait connaître les modalités de mise en place de cette Agence et qu'y soit associée une représentation des usagers.**

32n	<p>Règle générale 32 (EET)</p> <p>Les SCoT/PLUI/PLU /PDU et chartes de PNR doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures, <u>les usages dans leur document de planification, le taux de couverture et les tests de vitesse de débit attendus. L'Agence Hauts-de-France 2040 devra prévoir une représentation des usagers au sein de son conseil d'administration.</u></p>	p. 95	
-----	---	-------	--

33	<p>Règle générale 33 (TIV-GEE-DTRx)</p> <p>Afin de traduire sur leur territoire les objectifs chiffrés du SRADDET, les SCoT, en lien avec les PCAET, développent une stratégie visant une réhabilitation thermique performante du parc public et privé de logements et du parc tertiaire, comportant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une identification des secteurs prioritaires d'intervention ; - un niveau de performance énergétique et environnementale à atteindre, cohérent avec l'objectif de performance énergétique fixé au sein des objectifs ; - une gouvernance multi-acteurs qui assurera l'animation et le suivi de la stratégie. 	p. 97	
----	---	-------	--

Le CESER s'interroge sur l'existence d'une seule règle générale pour un enjeu social, économique et environnemental de cette ampleur.

Le parc de logements dans la région est ancien, près de 2 logements sur 3 datent d'avant 1975, voire très ancien (1 logement sur 2 dans l'Aisne date d'avant 1949). 1,7 million de logements privés potentiellement indignes en France dont près de 200 000 dans les Hauts-de-France (150 000 en Nord-Pas de Calais et 43 000 en Picardie), avec des conséquences écologiques et sociales majeures.

Dans le SRADDET, les objectifs de rénovation sont ambitieux : « Réhabiliter thermiquement le bâti tertiaire et résidentiel -> 70 à 80% du parc antérieur à 1975 d'ici 2030 et 100% du parc antérieur à

⁷¹ THD : Très Haut Débit

1975 d'ici 2050 », ce qui représente « 50 000 logements privés/an et 10000 logements sociaux/an avec une baisse de 60% des besoins en chauffage.

Malgré l'enjeu et les ambitions, les modalités de mise en œuvre et de financement ne sont pas définies, les certifications/labels gages de qualité ne sont pas précisés et aucun indicateur permettant de mesurer la progression et l'atteinte des objectifs n'est prévu.

Au vu de la prégnance du sujet dans la région, il est regrettable que le lien entre précarité et énergie ne soit pas fait dans le SRADDET⁷².

Dans le respect des réglementations à venir, le CESER affirme qu'il est essentiel de soutenir, d'accentuer et d'harmoniser les plans de rénovation énergétique des logements et du parc tertiaire. Ce grand chantier permettra de créer de l'emploi local et de la croissance, d'améliorer le pouvoir d'achat des ménages et de lutter contre la précarité énergétique.

Il est nécessaire de gagner en efficacité en fournissant les incitations, les moyens adaptés et en engageant tous les acteurs au bon niveau d'intervention. Le SRADDET doit fixer les niveaux de performance de rénovation du bâti avec un objectif qualité/coût acceptable, permettant ainsi une massification rapide de la rénovation. Les diagnostics de performance énergétique doivent être robustes et informer concrètement les ménages sur l'évolution de leur facture énergétique à court et moyen terme. La formation des professionnels du bâtiment à la maîtrise des techniques est un facteur important de réussite.

La rénovation thermique suppose un soutien fort des politiques publiques dans un contexte de désengagement de l'Etat. Les moyens financiers mobilisés par l'ensemble des politiques publiques dans le cadre de la rénovation énergétique des bâtiments pourraient être un indicateur pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre de cette région. La Région développe un dispositif SPEE⁷³ et d'autres dispositifs performants ont été développés dans d'autres régions ; il aurait été opportun d'y faire référence notamment sur les résultats obtenus et leur déploiement futur.

Règle à reformuler et à développer : Le CESER pense que cette règle générale mériterait d'être développée et précisée notamment dans les modalités de mise en œuvre, accompagnement technique et financier, dispositif de massification et particulièrement sur le développement et le maintien de l'emploi régional. Pour exemple, la Région Sud fait des propositions en ce sens dans le fascicule de SRADDET à savoir la règle ND1obj11B ou encore la règle ND2obj12C.

Le CESER souhaite que cette règle définisse pour les opérations de rénovation du bâti des critères de performance énergétique atteignant le niveau réglementaire BBC⁷⁴ Énergétique rénovation ou le niveau passif (dans la logique de priorité suivante : baisse des consommations énergétiques, baisse de l'énergie grise, étude sources d'énergies renouvelables et de récupération...) et implantation des différentes infrastructures environnementale (recours aux éco matériaux, traitement d'intérêt régional des eaux pluviales...) dans le respect de la qualité patrimoniale et architecturale du bâti.

Ainsi, dans le respect de la loi Grenelle 2 en application du décret du 29 février 2012, le SRADDET permettrait d'harmoniser au plan régional les obligations en matière de performances énergétiques et environnementales imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements au sein de tous les PLU(i).

	Règle générale 34 (CAE)		
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, ...).	p. 99	

Pour la santé et les émissions de polluants, le SRADDET prévoit des indicateurs mais pas de mesures concrètes pour y parvenir.

⁷² Cf. avis du CESER Nord Pas de Calais du 17 mars 2015 : « Précarité énergétique et santé en Nord-Pas de Calais » - avis du CESER Picardie « le logement et le mal-logement en Picardie » du 22 mars 2012

⁷³ SPEE : Service Public de l'Efficacité Energétique

⁷⁴ BBC bâtiment base consommation

Au regard de la pollution de l'air, élevée et récurrente de notre région, cette règle mériterait d'être plus précise et plus offensive, notamment sur les principes d'aménagement - lesquels et pour quels effets ? - visant à une réduction chiffrée des émissions de polluants atmosphériques ou sur les méthodes de réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air.

Le CESER regrette que soient privilégiées des mesures d'évitement d'exposition à la pollution atmosphérique plutôt que des mesures concrètes d'amélioration de la qualité de l'air. L'efficacité des mesures globales CAE contribueront à cette amélioration.

	Règle générale 35 (CAE)		
35	Les PCAET couvrant une agglomération de moins de 250 000 habitants et sans dépassements récurrents de seuils réglementaires sont incités à mettre en place des zones à faible émission (ZFE).	p. 101	

Tout en soulignant l'absence de caractère prescriptif, le CESER approuve la mise en place de zones à faible émission dans les agglomérations de moins de 250.000 habitants, qui permettent à la fois de diminuer les niveaux de pollution et surtout de limiter les nuisances de la circulation et de rendre les villes à leurs habitants.

	Règle générale 36 (PRPGD)		
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.	p. 103	

Le PRPGD Hauts-de-France étant en cours d'élaboration et non adopté officiellement, le CESER ne se positionne pas sur cette règle tant qu'il n'a pas connaissance de la planification régionale PRPGD définitive.

	Règle générale 37 (PRPGD)		
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.	p. 106	

Le PRPGD Hauts-de-France étant en cours d'élaboration et non adopté officiellement, le CESER ne se positionne pas sur cette règle tant qu'il n'a pas connaissance de la planification régionale PRPGD définitive.

	Règle générale 38 (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 et son plan 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.	p. 108	

Le PRPGD Hauts-de-France étant en cours d'élaboration et non adopté officiellement, le CESER ne se positionne pas sur cette règle tant qu'il n'a pas connaissance de la planification régionale PRPGD définitive.

	Règle générale 39 (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.	p. 111	

Avec une approche pédologique allant bien au-delà d'une comptabilité foncière, cette règle à fort enjeu peut être saluée même si l'on s'interroge sur les mesures d'accompagnement qui s'apparentent davantage à des mesures de diagnostic et de suivi.

	Règle générale 40 (BIO)		
40	Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUI doivent prévoir de manière concertée la préservation des éléments de paysage dans les documents de planification, en s'appuyant sur les outils jugés pertinents au niveau local.	p. 113	

Les chemins ruraux sont identifiés comme de possibles corridors. Certains territoires, comme le Santerre, disposent de peu de zones de repli pour la biodiversité. Il faut toutefois noter que ces zones de repli s'établissent sur un périmètre restreint.

D'autre part le SRADDET propose de classer ce qui fait consensus. Il serait souhaitable de préserver en priorité ce qui fait consensus et d'opérer un classement pour le reste.

Mesure d'accompagnement de la règle n°40

Le CESER propose, à l'instar d'autres régions, d'identifier et préserver les patrimoines et paysages emblématiques de chaque territoire (caractère naturel du lieu, caractère historique, intérêt architectural et artistique) notamment à travers des plans paysages et secteurs sauvegardés.

	Règle générale 41 (BIO)		
41	Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUI doivent lors de leur élaboration ou de leur révision s'assurer de la préservation 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.	p. 115	

Les chemins sont une solution pour la sous-trame des milieux ouverts, mais il s'agit de chemins de qualité : non arasés, avec des haies...ils assurent un rôle écologique (limitation de l'érosion, si ils sont bordés de haies). Préserver, « renaturer » ou tout simplement recréer les chemins ruraux pose la question de leur gestion, leur entretien, et de la résolution des conflits notamment pour la remise en état de ces chemins ruraux, s'ils sont disparus. La gestion de ces conflits est alors laissée aux maires des communes. Le SRADDET présente les corridors mais ne propose aucune mesure d'aide et des propositions de mise en œuvre qui restent très floues. Il serait nécessaire, au regard du nombre d'intervenants sur le sujet, d'organiser ces reconquête et restauration des chemins ruraux.

Les cartes existantes sont riches d'informations et recèlent déjà des trames vertes et bleues. Dans le Nord-Pas de Calais les portes d'entrées des SCOT sont les écopaysages, et permettent d'identifier les trames. Les chemins ruraux sont déjà cartographiés, a minima par l'IGN⁷⁵ (id.42).

⁷⁵ IGN : Institut National de l'Information Géographique et forestière

42	<p>Règle générale 42 (BIO)</p> <p>Les chartes de PNR / SCoT / PLU / PLUi reprennent les réservoirs de biodiversité identifiés dans le rapport. Ces documents contribuent à préciser et à affiner la définition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p>	p. 119	
----	--	--------	--

Les cartes existantes sont riches d'informations et recèlent déjà des trames vertes et bleues. Dans le Nord pas de Calais les portes d'entrées des SCoT sont les éco-paysages, et permettent d'identifier les trames. Enfin, les chemins ruraux sont déjà cartographiés, à minima par l'IGN (id.41).

43	<p>Règle générale 43 (BIO)</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sous-trame forestière ; - sous-trame des cours d'eau ; - sous-trame de milieux ouverts ; - sous-trame des zones humides ; - sous-trame du littoral. 	p. 121	
----	---	--------	--

Le CESER estime que ce n'est pas aux PNR / SCoT / PLU / PLUi d'identifier les sous trames, mais plutôt au SRADDET de les identifier, les délimiter et les faire respecter. Ce schéma doit définir la ligne conductrice des mesures à prendre et indiquer aux autres documents territoriaux les sites à prendre en compte et à préserver ; c'est la seule façon de garantir une cohérence régionale.

En effet, les directives « Trames Vertes » sont européennes, retranscrites en lois françaises et s'appliquent aux Régions, notamment dans le cadre du SRADDET. A chaque SCoT/PLU de s'y tenir.

3. Chapitre du fascicule dédié en matière de prévention et de gestion des déchets

Les règles déchets font l'objet de 20 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 générales 36 et 37.

Le PRPGD Hauts-de-France étant en cours d'élaboration et non adopté officiellement, le CESER ne se positionne pas sur ces règles tant qu'il n'a pas connaissance de la planification régionale PRPGD définitive.



CESER
Hauts-de-France

Conseil Économique, Social
et Environnemental Régional

PROJET DE RAPPORT- AVIS

SRADDET 2020 – 2025

Pour une ambition territoriale
fondatrice des Hauts-de-France

PARTIE III – PROPOSITIONS DE NOUVELLES REGLES SUR LE SRADDET

Rapporteurs : Gilles LAURENT - Bernard LENGLET – Michel LEROY

PARTIE III – PROPOSITIONS DE REGLES NOUVELLES SUR LE SRADDET

Il est à noter que certains domaines ne sont pas abordés dans les Règles. Le CESER propose donc que des Règles complémentaires soient prévues pour y remédier.

1. Règles nouvelles sur l'eau

Le CESER insiste sur le fait que l'eau fait partie du patrimoine commun de l'humanité.

1. Proposition de règle relative aux zones humides.

La régression des milieux humides est préoccupante. La sauvegarde des zones existantes et leur restauration doit être une priorité pour les aménageurs des territoires. Une impulsion nouvelle doit être donnée pour aller jusqu'à la sanctuarisation des zones humides.

2. Proposition de règle relative à la gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Mobiliser l'ensemble des acteurs des territoires et, au-delà, la Recherche pour tenter de définir les conséquences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau liées au changement climatique. Limiter les risques de dégradation et de pénurie d'eau en conditionnant la définition des projets à la disponibilité et la protection de la ressource en eau.

3. Proposition de règle relative à la gestion des risques naturels.

La gestion des risques naturels nécessite une gouvernance adaptée à l'échelle des territoires (bassins versants et sous-bassins versants). L'ensemble des acteurs concernés doit contribuer au développement des politiques préventives et des stratégies mises en place dans les Hauts-de-France. Il y a lieu de veiller à la cohérence des schémas et documents qui se réfèrent à cette problématique.

4. Proposition de règle relative à l'articulation eau et Biodiversité

De manière à prendre en compte la transversalité entre ces deux enjeux majeurs, dans une approche globale et une démarche prospective, inciter à une « solidarité écologique » (inscrite dans la loi Biodiversité). Les politiques d'aménagement des territoires doivent intégrer l'eau et la Biodiversité comme étant des facteurs de réussite en termes de développement économique, de création d'emploi et de bien-être des populations. La continuité écologique est un exemple concret de cohérence Biodiversité/eau.

2. Règle nouvelle sur l'Energie

1. Stratégie régionale d'infrastructures d'avitaillement pour les Véhicules à partir d'énergies renouvelables

Le développement des véhicules propres alimentés par électricité, gaz (GNV, bioGNV et GNL marin) et hydrogène impose une réflexion de fond sur l'équipement des espaces publics et des constructions. Dans leurs prérogatives en matière de planification territoriale et d'urbanisme, les collectivités jouent un rôle important pour assurer la constitution progressive d'un maillage du territoire sans discontinuité. Le SRADDET doit réaffirmer ce rôle et inscrire cette préoccupation dans le cadre de plans et programmes de niveau régional.

Pour contribuer à la mise en œuvre de la stratégie régionale d'infrastructures d'avitaillement pour les véhicules⁷⁶ à partir d'énergies renouvelables (vecteurs gaz et électricité), les acteurs concernés, en particulier les EPCI, seront invités à participer à l'élaboration de cette stratégie élaborée de manière concertée par la Région et à contribuer à sa mise en œuvre.

⁷⁶ Véhicules Légers, Véhicules Utilitaires Légers et Poids Lourds

3. Règles nouvelles Mobilité – Infrastructures

1. Proposition de règle relative à la cohérence du SRADDET avec les orientations de l'Etat

Le CESER demande que la Région inscrive ses plans de développement (et donc le SRADDET) en cohérence avec les grandes orientations de l'Etat afin d'éviter la perte de financements et d'opportunités de développement. Les différents documents d'urbanisme devront tenir compte des orientations de cette politique régionale.

En effet, en date du 11 Septembre 2018, l'Etat a annoncé le renforcement des investissements dans les Transports. Le SRADDET doit pleinement s'inscrire dans une vision ambitieuse, notamment :

1/ L'entretien des réseaux existants constitue la première des priorités pour la décennie à venir. En particulier sur le réseau routier national, qui a connu une dégradation progressive de son état, des moyens sans précédents seront mobilisés. La même dynamique sera assurée pour les réseaux ferroviaires et fluviaux.

2/ La désaturation des grands nœuds ferroviaires doit aussi permettre de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles, et dans les liaisons avec les villes moyennes.

3/ L'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux est également nécessaire.

4/ Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives au quotidien mobilisera par ailleurs l'Etat, à travers plusieurs appels à projets.

5/ Enfin, le renforcement de l'efficacité et du report modal dans le transport de marchandises sera soutenu.

2. Proposition de règle relative au transport aérien

Le CESER estime qu'un document d'orientation comme le SRADDET devrait préciser le devenir des différents aéroports de la région.

La présence d'aéroports sur le territoire des Hauts-de-France est un réel atout en termes d'attractivité. La région compte plusieurs aéroports se développant avec des vocations différentes. Les aéroports de Beauvais, Lesquin et à terme Albert-Méaulte, proposent des vols nationaux et en Europe, tandis que Roissy, en frontière des Hauts-de-France, est un aéroport international de référence. A ces structures, il est possible d'ajouter les aéroports de Charleroi et d'Orly ou de Bruxelles en raison de leur proximité géographique qui viennent ainsi compléter l'offre. Cependant, l'avion reste un mode de transport très émetteur de GES, son utilisation n'est donc justifiée qu'à partir d'un certain seuil kilométrique. Un document d'envergure comme le SRADDET ne saurait rester muet sur ces questions : comment souhaite-t-on positionner ces aéroports, quelles connexions avec leur hinterland ?

3. Proposition de règle relative aux enjeux du Canal Seine Nord Europe pour notre région

Le CESER souhaite que le SRADDET se positionne non seulement sur le canal Seine Nord Europe mais surtout sur l'activité qui en résultera pour notre Région, notamment à travers les conséquences pour les autres voies d'eau, les plateformes multimodales, les services associés, leur raccordement routier et ferroviaire, les politiques à mettre en place pour en assurer le développement, etc. Les différents documents d'urbanisme devront tenir compte des orientations de cette politique régionale.

Le SRADDET fait une large place au Canal Seine Nord Europe, et de nombreux indicateurs sont mis en place pour en mesurer l'effet, mais les Règles n'en sont pas le reflet.

Il est effectivement nécessaire que le SRADDET prenne en compte les perspectives du canal aussi bien en termes de trafics qu'en termes de retombées pour la Région à travers les plateformes multimodales à créer. Les études de l'Etat à ce sujet laissent supposer en effet un trafic et un report modal limités, qu'il conviendrait d'amplifier.

Selon le rapport Massoni-Lidsky réalisé en 2013 à la demande de l'Etat <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/134000218/index.shtml>, 63 % du trafic du canal proviendrait de la route (soit 3,8 % seulement du fret routier de 2013 de l'autoroute sur l'A1) et 37 % du rail (soit 13,3% du fret ferroviaire 2013), sans tenir compte de l'abandon de l'écotaxe poids lourds ni du relèvement de 40 à 44 tonnes de leur charge, intervenu ultérieurement... Dans ce rapport, la partie « financement » n'est plus d'actualité car elle a été redimensionnée par la mission Pauvros. Par contre, les perspectives de trafic (pages 5 à 7) et le report modal (page 12) sont toujours d'actualité.

Les plateformes doivent prévoir de connecter le canal à la route et au rail pour assurer la complémentarité des modes (Le SRADDET n'explique pas l'ambition ni la conception des plateformes). Le bon développement de plateformes logistiques aussi rapprochées pose d'ailleurs question.

En outre il paraît souhaitable que la mise en place de cette nouvelle infrastructure et des nouveaux matériels anticipent l'évolution de la batellerie vers des carburants plus écologiques. Enfin, le SRADDET ne prévoit pas non plus les impacts du CSNE sur le sud de l'Oise.

Des actions permettant le développement du fret fluvial et maritime doivent être prévues dans le SRADDET, par exemple :

- L'élaboration, en partenariat avec les ports et les plates-formes multimodales, d'un plan d'aménagement des espaces multimodaux visant à préserver les activités portuaires existantes voire de les développer.
- L'élaboration d'un plan d'investissements portuaires (l'entretien des infrastructures) et au service de dessertes de l'hinterland ayant pour but de renforcer leur « raison d'être » et leur compétitivité des ports.
- Le soutien des filières industrielles régionales (agro-alimentaire, BTP, déchets, chimique, bois) dans la transformation de leur chaîne logistique vers le report modal (autorisations administratives, évaluations environnementales, aides financières, etc.)
- L'élaboration, en partenariat avec les ports et les plateformes multimodales, d'un plan de circulation afin d'assurer l'accessibilité des zones portuaires aux poids lourds et aux opérateurs ferroviaires et de proposer une offre multimodale (le transport combiné) aux chargeurs industriels et de la grande distribution.

4. Proposition de règle relative au transport de marchandises et au report modal

Les documents du SRADDET promeuvent d'une façon générale un report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial. On constate néanmoins l'absence de propositions concrètes allant vers ce report modal ferroviaire : aucune fiche objectifs, ni aucune règle, ne s'y intéresse en propre.

Ceci est d'autant plus regrettable que la Région souhaite se positionner en leader de la logistique et possède de fait des infrastructures propres à massifier les flux, qu'il s'agisse de ses propres ports ou du trafic induit par les ports du Benelux.

Le CESER propose que le SRADDET intègre une étude stratégique sur l'évolution des flux de marchandises en lien avec le positionnement régional souhaité de constituer un hub logistique, et définisse, en conséquence, une politique ambitieuse et concrète de report modal vers le fluvial et le ferroviaire. Les différents documents d'urbanisme devront tenir compte des orientations de cette politique régionale.

Des actions permettant le développement du fret ferroviaire doivent être prévues dans le SRADDET, par exemple :

- Développer l'expertise de la Région sur le fret ferroviaire (à l'instar de ce qui a été fait sur le TER) ;
- Favoriser la création d'un organisme dont le but serait la prospection commerciale active pour rechercher des trafics à transférer de la route vers le ferroviaire ;
- Mettre en place des Opérateurs Fret de Proximité portuaires ou locaux, qui permettent de drainer les trafics vers les grands axes ; (cf. Région Nouvelle Aquitaine) (en Allemagne ce type d'opérateurs draine 45% du fret ferroviaire, 10% seulement en France) [http://www.objectif-ofp.org/fichiers/20180918232534 Tribune J.Chauvineau VRT 615.pdf](http://www.objectif-ofp.org/fichiers/20180918232534_Tribune_J.Chauvineau_VRT_615.pdf)

- Définir et engager un plan de réactivation des installations terminales embranchées aussi bien pour le raccordement au réseau qu'en interne aux entreprises (attendre que l'initiative vienne des entreprises n'est pas suffisant).
- Monter un plan d'action régional avec des financements européens⁷⁷ ;
- Appui régional à la rénovation des lignes capillaires. Actuellement, on fait en partie payer la rénovation de la voie ferrée aux industriels alors que la route voisine est gratuite... (donc financée par la collectivité). (id.) ;
- Confier la rénovation des petites lignes à des Gestionnaires d'Infrastructures autres que SNCF Réseau pour réduire les coûts (id.) ;
- Définir des programmes de développement d'autoroutes ferroviaires et de transport combinés en quantité suffisante pour réduire significativement le trafic routier, notamment en lien avec les sites industriels déjà raccordés au réseau ferré⁷⁸ ;
- Inciter les groupements de communes à organiser des services ferroviaires de fret (Article 52 de la Loi MAPTAM : « Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles [les Autorités Organisatrices de Mobilité] peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine. ») - en cours de réalisation à Marseille, avec l'objectif de supprimer 10% des poids lourds ;
- Conditionner la création de nouvelles zones logistiques ou commerciales à leur possibilité d'accès en multimodalité.

Les indicateurs (dans les fiches objectifs) sont mixtes « ferroviaire et fluvial » ; ils devraient être séparés afin de mieux cibler les évolutions de chaque mode.

5. Proposition de règle relative à un schéma directeur ferroviaire régional.

Les documents locaux d'urbanisme doivent intégrer les projets ferroviaires nécessaires aux développements du réseau notamment : Roissy-Picardie, un RER Lillois, le Réseau Express Hauts-de-France, la résorption des points de saturation du réseau, sur la base d'un schéma directeur ferroviaire régional à définir dans le SRADDET.

Le SRADDET doit se positionner sur **un réseau TER ferroviaire « cible »**, qu'on conçoit mal être réduit par rapport à l'actuel tant en infrastructures qu'en niveau de service (fiabilité, cadencement) et en commodité d'accès (tarifs, règles commerciales,..).

Or ce sujet est totalement absent des Règles : rien sur Roissy-Picardie (abordé dans les objectifs mais avec un horizon flou et lointain), rien sur un RER Lillois, rien sur le Réseau Express Hauts-de-France, rien sur les points de saturation du réseau, rien sur l'avenir des lignes de desserte des territoires. Or l'infrastructure dépend du niveau de service souhaité (la densité des circulations conditionne l'équipement des gares par exemple).

La densité d'usage du réseau est très basse en France : par an, 8000 trains.km⁷⁹, 10 000 en Nord-Pas-de-Calais, 25 000 en Belgique et Allemagne, 40 000 en Suisse. Or **l'infrastructure dépend du niveau de service souhaité** (la densité des circulations conditionne l'équipement des gares par exemple) : En Suisse on étudie actuellement les horaires de 2035 pour en déduire les travaux d'infrastructure à réaliser d'ici là⁸⁰ !

Il faut y ajouter des **liaisons routières express** uniquement lorsque l'offre ferroviaire n'existe pas ou mal : Lille-Laon-Reims par exemple. Les liaisons n'ont pas seulement pour but de faire un trajet d'une ville à l'autre mais aussi de desservir correctement les territoires traversés (ex : la rapidité du trajet Lille-Amiens ne doit pas sacrifier Albert ou Corbie⁸¹).

La région Hauts-de-France n'est pas une île et **des relations directes avec les régions voisines doivent être préservées** et valorisées (Lille-Rouen, Lille-Charleville, Lille/Amiens-Reims que la SNCF propose trop souvent en TGV via Paris), de même avec la Belgique (depuis Maubeuge, Valenciennes, Dunkerque,...). Or même l'annexe 4 (plus détaillée) mentionne les relations avec l'Ile-de-France ou la Belgique, mais rien sur la Normandie ni l'Est. Ne sommes-nous donc qu'un couloir entre l'Ile-de-France et la Belgique ? En outre, ce ne sont pas des questions techniques

⁷⁷ Audition 2A2F

⁷⁸ Audition Delta3

⁷⁹ Train.km : unité de mesure du volume de trafic ferroviaire

⁸⁰ Audition KCW du 7 novembre 2018

⁸¹ Audition Grand Amiénois

« d'intermodalité ou d'interopérabilité » qui freinent le transfrontalier ferroviaire, mais plutôt des questions de tarifs, de commercialisation et de désintérêt des opérateurs (vitesse médiocre). L'ERTMS⁸² ne résoudra aucun de ces problèmes. Une inexactitude a été relevée dans l'Annexe 4 p 25, c'est côté français que la liaison Dunkerque-La Panne est délaissée, pas côté belge.

Le projet de Réseau Express Grand Lille devenu (par extension à Tournai et vers la Picardie) **Réseau Express Hauts-de-France** doit être poursuivi mais avec de meilleures connexions aux réseaux existants (métro 4 Cantons par ex.). L'échéance semble très floue et lointaine.

Pour répondre à l'engorgement routier de l'agglomération lilloise, avant même cette phase, il faudrait au plus vite **valoriser l'étoile ferroviaire lilloise** en intégrant complètement l'aire urbaine de Lille dans un **projet de RER**, y compris vers Tournai et Courtrai et incluant le Bassin Minier, pour aboutir à une desserte de qualité similaire aux S-Bahn qu'on trouve dans toutes les agglomérations allemandes depuis plus de 40 ans (service cadencé de 5h à minuit, etc.)

Le **niveau de service** actuel des **TER** est insuffisant pour un usage au quotidien (suppressions, retards, trains surchargés, pas de trains tard le soir, creux en journée). Ceci est valable aussi pour les grandes agglomérations d'une manière générale, pas seulement Lille. Quand la fiche objectifs précise « 88,6 % des trains sont arrivés à l'heure », c'est en oubliant les 2% de trains supprimés (qui sont réputés ne pas être en retard) et les 4% de trains « déprogrammés », c'est à dire supprimés à l'avance à comparer avec les taux de régularité d'entreprises privées de fret ferroviaire qui dépassent largement les 95% (Audition 2A2F). Un objectif de qualité de service (nombre d'heures perdues par les usagers suite aux dysfonctionnements) est nécessaire.

Pour rappel l'agglomération lilloise n'est « routièrement » saturée « que » 4 heures par jour (souvent d'ailleurs suite à des accidents) et n'est même pas dans le « top 10 » des métropoles saturées en France. Mais peut-il d'ailleurs en être autrement en l'absence de toute régulation du trafic (péage urbain ou de péage autoroutier) ?

L'accélération des liaisons **Lille-Sambre Avesnois** : ce projet n'est pas cité dans le rapport mais n'a pas progressé depuis 20 ans qu'il est évoqué.

Le projet **Roissy Picardie** est cité dans les fiches objectifs, mais à un horizon 2030 (voire 2050 ?) pour créer 6 km de ligne. Alors que les dates envisagées étaient plutôt 2024/2026... Cela paraît nettement manquer d'ambition. Le barreau Roissy Picardie permet de valoriser le réseau existant en connectant les lignes à grande vitesse avec le réseau classique et offre ainsi un vrai maillage du territoire grâce au désenclavement de la Picardie. Il permet aussi grâce à la circulation des TER sur la ligne nouvelle d'acheminer les salariés vers la plateforme logistique. Ce projet, qui va dans le sens d'un report sur le transport collectif, devra cependant s'accompagner d'un aménagement suffisant de la ligne classique Amiens-Creil-Paris ainsi que des gares desservies, en particulier Creil et Roissy.

6. Proposition de règle relative à la valorisation du Littoral en termes de mobilité

Aucune Règle pour ce sujet, mentionné dans une fiche objectif. Cette fiche positionne notre littoral comme un croisement de voies maritimes (Manche-Mer du Nord) et terrestres (tunnel). Le littoral est à développer car « notre Région n'est pas perçue comme un territoire maritime comme peut l'être la Bretagne ». D'où l'importance des « portes d'entrée » dont on attend « absence de rupture de charges, qualité de service et d'informations, choix variés d'itinéraires fiables et fluides et intermodalité » et « en connexion avec l'hinterland et toute la Région ».

Curieusement il n'y a aucun indicateur de suivi dans la fiche objectif sur ce thème. Par certains côtés le littoral est certes bien desservi (autoroutes, Eurostar, TER-GV,...) mais il reste de gros manques : Boulogne-Calais-Dunkerque-Belgique sont mal reliées par train, Le Touquet-Arras, Amiens-Abbeville-Le Tréport aussi, et les correspondances sont mal assurées. Les connexions TER-TGV sont perfectibles, et d'une façon générale l'accès à la Côte nécessite un transport complémentaire (actuellement très mal organisé/valorisé) depuis les gares.

On notera également l'absence de liaisons de type TER entre le Pas de Calais et le Kent. Pour se rendre de Calais à Ashford il fût un temps où il fallait prendre l'Eurostar et changer à Bruxelles ou à Paris, actuellement il y a deux liaisons par jour via Lille ou Paris à plus de 200 €.

⁸² ERTMS : European Rail Traffic Management System (système européen de gestion du trafic ferroviaire)

Considérations relatives à la tarification du réseau (auto-)routier

Les infrastructures (auto-)routières dans notre région sont souvent gratuites, alors que le réseau ferroviaire est à péage. C'est une inégalité de concurrence, cela favorise l'étalement urbain et une multiplication de trajets routiers ; le train apparaît de ce fait anormalement cher, ce qui doit être corrigé. Idéalement, l'ensemble des grandes infrastructures devrait être soit à péage, soit gratuites dans une même zone géographique.

Par ailleurs, le financement des infrastructures de transport doit s'appuyer sur une contribution du fret

LEXIQUE - GLOSSAIRE

AEP : Alimentation en Eau Potable
BBC : Bâtiment Basse Consommation
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
BIO : Biodiversité
CAE : Climat Air Energie
CESER : Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales
CO₂ : Dioxyde de Carbone
CDPENAF : Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
CPRDFOP : Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelles
CSNE : Canal Seine Nord Europe
CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique
DCE : Directive Cadre sur l'Eau
DCSMM : Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin
DI : Directive inondations
DTRX : Désenclavement des Territoires Ruraux
EET : Equilibre Egalité des Territoires
Elan (Loi) : Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique
EnR : Energies Renouvelables
ENR&R : Energies Renouvelables et de Récupération
ENS : Espaces Naturels Sensibles
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPCI-FP : Etablissement public de coopération intercommunale à Fiscalité Propre
ERTMS : European Rail Traffic Management System (système européen de gestion du trafic ferroviaire)
ETP : Equivalent Temps Plein
FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
FEADER : Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
GEE : Gestion Economie de l'Espace
GEMAPI : Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations
GES : Gaz à Effet de Serre
GNV : Gaz Naturel pour Véhicules
GWh (gigawatt-heures) : 1 000 000 kWh = 1000 MWh
IGN : Institut National de l'Information Géographique et forestière
LGT : Logement
MAEC : Mesures Agro-Environnementales et Climatiques
MAPTAM (Loi) : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles
MEL : Métropole Européenne de Lille
MW : Mégawatt = 1000 kW
NOTRe (Loi) : Nouvelle Organisation Territoriale de la République
NOx : Oxydes d’Azote
PAPI : Programme d’Actions de Prévention des Inondations
PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial

PEM : Pôles d'Echanges Multimodaux
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PLUi : Plan local d'Urbanisme Intercommunal
PNR : Parcs Naturels Régionaux
PME : Petites et Moyennes Entreprises
PM10 : particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres
PPE : Programmation Pluriannuelle de l'Energie
PRADET : Politique Régionale d'Aménagement et d'Equilibre des Territoires
PREPA : Plan de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques
PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité
PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets
PV : photovoltaïque
REI : Réseaux Electriques Intelligents
Rev3: cf. TRI
RRA : Réseau Régional d'Aménagement
RRIR : Réseau Routier d'Intérêt Régional
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SCoRAN : Stratégie de Cohérence Régionale et d'Aménagement Numérique
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SLGRI : Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation
SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports / devenu Hauts-de-France Mobilités
SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SGAR : Secrétariat Général aux Affaires Régionales
SPEE : Service Public de l'Efficacité Energétique
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRADDT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRDEII : Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
SRESRI : Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation
TECV (Loi) : Transition Energétique pour la Croissance Verte
TER : Trains Express Régionaux
THD : Très Haut Débit
TIM : Transports Intermodalité Marchandises
TIV : Transports Intermodalité Voyageurs
TPE : Très Petites Entreprises
TRI : Troisième Révolution Industrielle (ou Rev3)
TVB : Trame Verte et Bleue
ZFE : Zone à Faibles Emissions
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

AVIS DES GROUPES DE CONCERTATION



CESER – Assemblée plénière du 23/04/2019

**« Rapport-avis : SRADDET 2020 – 2025.
Pour une ambition territoriale fondatrice des Hauts-de-France »**

Déclaration du groupe CGT

Le groupe de concertation CGT félicite les rapporteurs et les chargés de mission pour l'ampleur et la qualité du travail effectué à l'occasion de ce rapport-avis.

Les membres du groupe CGT associent à ces félicitations les personnels de la Direction de la prospective et des stratégies régionales et des autres services du Conseil régional pour l'exceptionnelle qualité de leur travail, notamment sur le chapitre du diagnostic territorial.

Par la loi NOTRé, le législateur a créé des schémas permettant de structurer et de tenter de clarifier les compétences, les obligations et les collaborations entre l'Etat, les régions et l'ensemble des collectivités territoriales. C'est ainsi qu'ont été institués le SRDEII (article 2 de la loi NOTRé) puis le SRADDET (article 10) ; ce sont les schémas des schémas des régions.

C'est dire toute l'importance que revêt ce SRADDET, et en regard regretter que la Région ne se soit pas pleinement saisie de l'opportunité d'aménagement, de développement durable et d'égalité pour ses territoires qu'il représente. Le manque d'ambition du Conseil régional, pourtant chef de file de l'animation de l'ensemble des territoires de la région est affligeant.

Le groupe CGT apprécie le rapport-avis bien structuré et argumenté, ainsi que la large prise en compte de l'expression des collègues tout au long des travaux.

Il note que dans le contexte de crise citoyenne et sociale il y est préconisé :

- de s'appuyer sur la démocratie participative dans les territoires,
- d'engager les actions de formation au plus près des territoires.

Les rapporteurs ont bien mis en lumière la contradiction entre les volontés de « faire de la Région le hub logistique européen » et de stopper - à juste titre - l'artificialisation des terres. Il faudra que l'exécutif régional s'en explique.

Le groupe CGT relève que sur le volet « énergie » il y a abondance de données techniques chiffrées, parfois obsolètes, ou encore se référant à des standards nationaux éloignés des réalités et des spécificités régionales. Par exemple, dans le cadre de la réduction des Gaz à effet de Serre, la Loi TECV de 2015 fixe des objectifs de 23% d'ENR dans la "Consommation Finale Brute d'Énergie" en 2020 et 32% en 2030. Dont 40 % d'ENR électriques. La consommation d'électricité des Hauts-de-France représente 25% de sa CFBÉ. À contrario des autres composantes, sa production d'électricité est d'ores et déjà décarbonée à plus de 80%.

Ces observations faites, le groupe de concertation CGT votera le rapport-avis.

Déclaration du groupe de concertation CFTC relative au projet d'avis
**« SRADDET 2020 – 2025,
pour une ambition territoriale fondatrice des Hauts-de-France »**

Mardi 23 avril 2019

Chers Collègues,

La CFTC Hauts-de-France partage les constats et les préconisations du présent rapport avis relatif au SRADDET 2020 – 2025.

Le réchauffement climatique est le facteur contextuel majeur de ce début de XXI^{ème} siècle. Nous ne pouvons plus nous contenter de chercher à concilier dynamisme économique et qualité de vie des habitants dans le respect des ressources et des espaces naturels. Un SRADDET responsable doit effectivement poser des objectifs quantitatifs, qualitatifs et temporels.

Notre organisation syndicale considère que l'avenir, dont celui des salariés que nous représentons, passe par des choix à même de favoriser un rééquilibrage territorial en matière économique, sociale, éducative, urbanistique, numérique, etc. Cela conduit la CFTC Hauts-de-France à regretter que ce SRADDET n'ouvre pas la réflexion sur la réforme de l'organisation systémique, sur une longue période, du territoire régional. Un tel changement s'impose pour atteindre l'égalité et l'équilibre effectif entre les territoires.

La CFTC Hauts-de-France considère qu'opposer modèles métropolitain et non-métropolitain est sans avenir. Par contre, constatant que les Hauts-de-France ne manquent pas de prérequis à cette fin, nous soutenons qu'il y a nécessité à réfléchir aux dispositifs qui contribueront à l'émergence d'un continuum territorial harmonieux. Bien des défis qui se posent aujourd'hui à notre société trouveront réponses dans cette voie, au moins en partie. A notre sens, il y a là une complémentarité, voire une continuité logique, à l'action entreprise avec REV3.

Pour l'élaboration de son action en matière d'aménagement de notre territoire, la CFTC invite le Conseil Régional à prendre en considération les présents constats et propositions qui émanent de la société organisée, représentative de l'ensemble de nos concitoyens en région. Nous concluons en renouvelant notre soutien aux constats et propositions, fruit de l'excellent travail de la commission 7 et de ses trois rapporteurs.

La CFTC votera le projet d'avis.
Merci de votre attention.



**Déclaration CFDT sur le projet de
rapport-avis sur le SRADDET 2020 – 2025
Pour une ambition territoriale fondatrice
des Hauts-de-France**

La CFDT tient à féliciter l'investissement des rapporteurs et des chargés de mission pour ce travail considérable. Le rapport-avis soulève clairement les problématiques et surtout les manques du document du Conseil Régional.

Pour la CFDT, le SRADDET doit être « le schéma des schémas », le document de référence. Un schéma essentiel pour une égalité des territoires, un habitat adapté pour tous (en évitant l'artificialisation des sols) et un environnement sain pour un bien vivre en Hauts-de-France. Il a un rôle majeur à jouer pour permettre une transition écologique soucieuse de l'emploi et profitant à tous.

Le Conseil Régional Hauts-de-France n'affiche pas de réelle volonté politique et financière pour l'égalité des territoires qui devrait être une de ses priorités. Le SRADDET n'affiche pas de véritable ambition pour notre région.

Pour contribuer efficacement à la construction de notre région, le SRADDET se doit d'être approprié par les différents acteurs : les élus locaux, les conseils de développement, les associations...

Si le diagnostic paraît pertinent, certains objectifs restent à préciser et particulièrement les objectifs environnementaux, enjeux majeurs et incontournables pour notre avenir.

La CFDT demande que le Conseil Régional impulse une vraie politique d'aménagement du territoire, cohérente et égalitaire.

Pour la CFDT, le Conseil Régional doit se conduire comme un chef de file en la matière incontournable pour la région et mener la concertation indispensable entre les territoires.

Il ne devrait pas y avoir d'opposition entre l'attractivité de notre région et l'emploi de demain.

Un investisseur est sensible à une région attractive c'est-à-dire avec des formations adaptées aux besoins, des réseaux adéquates de mobilité répondant aux enjeux climatiques, un parc de logement attractif, une présence culturelle attrayante (malheureusement absente du schéma) ... Les grands projets (Canal Seine Nord, Barreau Picardie/Roissy...) doivent également y contribuer.

La CFDT votera favorablement pour ce rapport-avis.



Déclaration concernant le vote sur l'Avis du CESER SRADDET 2019-2025

Pour une ambition territoriale fondatrice des Hauts de France

Assemblée plénière du 23 Avril 2019
du CESER des Hauts-de-France

Notre groupe tient tout d'abord à remercier les chargés de mission, les rapporteurs et les groupes de travail pour la production de cet avis et salue le travail d'analyse détaillé des règles.

Le Rapport « **SRADDET 2019-2025 une région attractive des territoires moteur, un développement équilibré** » n'est pas en cohérence avec son titre pourtant prometteur. Le groupe TES ne peut que partager l'avis du rapport du CESER sur le manque d'ambition et d'objectifs chiffrés de ce SRADDET, qui ne dessine pas l'avenir de la Région !

En introduction, mes cher(e)s collègues le groupe TES estime que conformément à la Loi l'avis du CESER aurait dû être transmis aux élus régionaux 12 jours avant leur vote du 31 Janvier 2019 et non 3 mois plus tard.

Concernant la mobilité

L'ambition, discutable, de l'exécutif régional de transformer notre Région en hub logistique suppose au minimum une maîtrise forte de l'étalement urbain et des modes de transports associés. Plutôt que de projeter une consommation foncière en hausse, le conseil régional Hauts de France serait inspiré de prendre exemple sur les régions flamande et wallonne visant à atteindre une neutralité d'artificialisation des sols à l'horizon 2040.

Le groupe TES partage les remarques du rapport-avis sur le report modal très insuffisant pour atteindre les objectifs de réduction des consommations énergétiques, des émissions de GES et de la pollution de l'air. Le groupe regrette également l'absence d'une vision à long terme pour les différentes infrastructures.

Le rapport-avis émet à juste titre des craintes sur la valorisation du canal Seine Nord, ce qui rejoint de façon pertinente nos expressions précédentes en plénière. La mise en place d'une écotaxe poids lourds et de péages urbains devrait être envisagée, comme dans d'autres régions : Nouvelle Aquitaine, Alsace,...

Enfin, pour le groupe TES, la valorisation des aéroports régionaux ne fait pas sens car le transport aérien est un gouffre énergétique et un gros émetteur de gaz à effet de serre. A-t-on besoin d'une quinzaine d'aérodromes régionaux ? La France compte un aéroport pour 358 000 habitants quand l'Allemagne en compte un pour 4 millions d'habitants et le Royaume-Uni, un pour 2 millions.

Concernant la biodiversité, l'eau

Comme le souligne l'avis du CESER les volets biodiversité et environnement sont les parents pauvres du SRADDET. Il s'agit sur ce sujet d'un document trop précautionneux. La Région a rédigé des mesures bien légères (voire inexistantes) sur une carte trop imprécise, proposée en simple annexe, ce qui en fait un document sans intérêt. Au travers des SRADDET les régions doivent être garantes de l'environnement et elles doivent être force de proposition. Dans notre cas le conseil régional ne joue pas ce rôle. En effet, le rapport n'est ni abouti, ni respectueux des enjeux pour le territoire et sa population. Certaines catégories dans les fiches ne sont même pas renseignées !

Concernant l'enjeu de l'eau, le groupe TES souhaite que la Région Hauts-de-France, comme d'autres régions s'y sont engagées, s'associe davantage aux Agences de l'Eau notamment par son implication dans une fonction d'animation et concertation dans le domaine de la gestion et de la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

Enfin, notre groupe rappelle que le SRADDET doit être l'outil d'articulation entre les différents schémas et documents territoriaux sur les enjeux eau et biodiversité.

Concernant le PRPGD

Le groupe TES estime que les éléments de celui-ci doivent être travaillés et validés avant leur intégration au projet de SRADDET qui nous est soumis. Comment peut-on présenter et soumettre à enquête publique un SRADDET amputé d'une partie majeure sur la gestion des déchets qui sera soumise à enquête publique après l'enquête sur le SRADDET ? Comment intégrer les possibles évolutions du PRPGD dans un SRADDET qui serait déjà adopté ? Et que faire si le PRPGD n'est pas approuvé ?

Concernant la qualité de l'air

Le territoire régional connaît de façon récurrente des épisodes de pollution atmosphérique et selon l'Agence Régionale de la Santé, 1700 décès prématurés sont à déplorer chaque année rien que sur la Métropole Européenne de Lille en raison d'une qualité de l'air dégradée. Face à cette réelle catastrophe sanitaire, le conseil régional n'a mobilisé absolument aucun moyen. En la matière, le SRADDET se contente d'ajouter les anciens SRCAE des régions Nord-Pas de Calais et Picardie pour deux polluants et de replacer les taux de décroissance fixés au niveau national pour les autres polluants.

Concernant la Transition énergétique

Quand la région Grand Est a l'ambition d'être une région à énergie positive, quand les régions Bourgogne -Franche Comté et Provence Alpes Cotes d'Azur s'engagent dans une trajectoire de neutralité en carbone en 2050, la région Hauts de France se marginalise en se positionnant délibérément en dehors des objectifs nationaux et Européens de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique. Ainsi, l'affichage politique de stopper le développement de la filière éolienne conduit à présenter un document caduque et entraîne une fragilité juridique. Notre groupe soutient pleinement la proposition du CESER d'inscrire le développement d'un mix d'énergies renouvelables à hauteur minimum de 32% en 2030. Le groupe TES en appelle au Préfet de Région pour que le Conseil Régional revoit en profondeur le volet climat air énergie du SRADDET pour se mettre en conformité avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

A la lecture de l'avis du CESER, le groupe TES s'interroge sur les motivations du Conseil Régional à soumettre un document contenant des manquements et omissions si nombreux qu'ils devraient constituer un obstacle au contrôle de légalité. Le futur de notre région mérite mieux qu'un document indigent ! Le manque de transversalité et de cohérence entre les différents schémas thématiques risque de saboter ce schéma majeur et structurant pour l'avenir des Hauts-de-France.

En conclusion, le groupe TES soutient pleinement l'avis « non favorable » du CESER. **Notre groupe appelle les élus régionaux à tenir compte de ces préconisations et remarques afin de faire évoluer substantiellement le SRADDET**, et de faire de ce schéma le cadre d'un grand dessein pour la région, pour sa population et ses territoires.

Rapport sur le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Déclaration de Groupe Innovations Economiques et Sociales

A l'heure où les citoyens expriment notamment une volonté d'implication et de considération, ou plus simplement une envie de prendre part à la construction des politiques publiques dont ils sont les principaux bénéficiaires, nous ne pouvons envisager le présent schéma directeur sans questionner la place de ses habitants dans ce dernier spécialement en termes d'impact, et nous y reviendrons.

Si le document est techniquement fourni, il n'offre hélas toujours pas de vision stratégique à long terme. Ce qui ne permet pas de construire en cohérence une politique harmonieuse pour les habitants de notre territoire et créera inévitablement de nouvelles frustrations.

Nous en voulons pour preuve qu'une nouvelle fois, le tourisme n'apparaît pas dans ce projet de rapport en tant que facteur d'attractivité du territoire. Alors que ce secteur avait clairement été décrit comme créateur de richesses et facteur d'emplois non délocalisables dans un rapport avis d'octobre 2016.

Les Hauts-de-France possèdent en matière touristique des atouts et des compétences reconnues (plus de 5.5 milliards de CA). Faut-il encore prouver que le tourisme, sous toutes ses formes, est un moteur économique de première importance, porteur de fortes plus-values ?

Le SRADDET devrait encourager le tourisme de proximité s'appuyant notamment sur des structures existantes (Tourisme Social) afin de générer un développement nouveau et de là, favoriser une appropriation par ses habitants, sans laquelle aucun développement économique ne sera possible. Cette volonté s'inscrirait pleinement dans le principe énoncé du « renforcement des logiques de coopération entre territoires ».

Depuis 2016, les citoyens français subissent de manière assez descendante, et sans réelle concertation, une fusion des régions dont nous ne mesurons toujours pas aujourd'hui les conséquences sur le bien-être et le bien vivre des habitants.

Pour être efficace, toute politique doit être évaluée tant sur le plan qualitatif que quantitatif. Ainsi le schéma devrait pouvoir intégrer une évaluation des actions qui s'y rapportent et une analyse des conséquences du schéma en ce qui concerne notamment les dynamiques de territoire et le bien-être de ses habitants. Cette démarche est indissociable des questions d'emplois et de formation.

Cette déclaration traduit notre volonté de placer l'humain au cœur des schémas directeurs en particulier celui consacrant l'aménagement, le développement durable et l'égalité des territoires. Il ne s'agit pas de contredire une approche de développement économique mais, plutôt, de nous interroger sur la place des vivants dans ce travail notamment en termes d'impact et de nous inscrire dans une démarche de questionnement des orientations avec des indicateurs également qualitatifs.

Le Groupe de Concertation IES votera le rapport...



CONTRIBUTION FO SUR LE RAPPORT AVIS « Le SRADDET »

Le SRADDET regroupe l'ensemble des schémas régionaux. Les documents infrarégionaux doivent prendre en compte ses objectifs et être compatibles avec ses règles.

FO veut qu'il garantisse des mesures de transition fondées sur la justice sociale, l'investissement dans des politiques industrielles et environnementales coordonnées au niveau national, européen voir mondial.

FO regrette donc qu'il évoque insuffisamment les relations avec les autres régions françaises et transfrontalières de même que la solidarité et l'interconnexion entre territoires.

FO estime que le SRDEII est une pièce maîtresse du SRADDET dans le domaine économique mais présente également un aspect social avec le plan territoire qui accompagne les parcs d'innovation en appui des quartiers prioritaires de la ville et des zones rurales.

Le SRDEII a également permis à la Région d'être pionnière mondiale dans le développement de la troisième révolution industrielle, pionnière dans le domaine écologique.

FO regrette que la communication et les échanges sur le SRDEII notamment avec les organisations syndicales aient perdu de leur ampleur.

FO estime comme les rapporteurs, que la restructuration de l'industrie exige des moyens d'adaptation du système de formation. Les besoins de qualification, répartis sur tous les territoires, doivent offrir à tous les mêmes chances et lutter contre la sous formation allant jusqu'à l'illettrisme.

Le SRADDET met l'accent sur le numérique essentiel au développement régional. Parallèlement, FO estime indispensable la suppression des zones blanches et la lutte contre l'illectronisme.

L'artificialisation des terres est préjudiciable à notre économie en supprimant des terres agricoles et à notre environnement quand elle réduit les espaces naturels. FO souhaite que l'on parvienne à sa suppression dans les plus brefs délais.

La Région a la chance de posséder un littoral de 200 km aux espaces d'activités variés. Favoriser le dialogue entre EPCI pour s'harmonier et gérer l'érosion marine, constituer une cohérence territoriale permet de la saisir.

FO partage le souhait du CESER d'accroissement de report modal, de la mise en réseaux des cibles ferroviaires et cyclables pour la région, la demande d'une politique ambitieuse de droit au transport pour tous, un accès facilité à la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains. FO exige des transports urbains et régionaux performants, fiables, insiste sur l'intérêt des frets ferroviaires, le maintien et le développement des liaisons de la SNCF.

Les volets biodiversité, climat, air, énergies, déchets, doivent être nettement renforcés, les trames et corridors définitivement identifiés. Des mesures plus ambitieuses doivent être prises et atteindre au moins les ambitions nationales.

Face aux changements climatique, il est essentiel que la Région s'en empare des enjeux de l'eau et s'engage pleinement dans le master plan REV3 en améliorant la qualité de l'air.

Pour FO le SRADDET possède un diagnostic de qualité, mais reste à l'état d'ébauche. Le SRADDET est prescriptif. FO déplore donc qu'il ne soit pas chiffré ce qui le rendrait plus concret et plus acceptable.

FO votera l'avis.

« SRADDET 2020/ 2025 »

Groupe de Concertation « Association et Dynamiques Citoyennes »

Le Groupe de Concertation ADC/ Associations et Dynamiques Citoyennes » remercie les 3 rapporteurs et les membres du Groupe de Travail, avec le soutien des chargés de mission, pour la qualité du travail réalisé dans le cadre du présent rapport-avis.

A travers eux, le Groupe ADC veut souligner la volonté des 3 commissions du CESER plus directement concernées par le SRADDET : Environnement/ Transports-Mobilité/ Aménagement du territoire-Ruralité, qui ont pu combiner leur énergie et leur capacité pour croiser les regards, en assurant une véritable complémentarité sur un sujet qui n'en demanderait pas moins, au regard des enjeux diversifiés qu'il sous-tend.

Le rapport-avis produit se divise en 3 parties distinctes, et la 3^e intègre notamment des règles nouvelles sur le SRADDET, qui nous semblent importantes en termes de stratégies et de priorisation :

- **Sur l'eau**, avec la préservation des zones humides, la gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau, la gestion des risques naturels et l'articulation cohérente eau/ Biodiversité ;
- **Sur l'énergie**, avec la définition d'une stratégie régionale d'avitaillement pour les véhicules à énergies renouvelables, dans l'ensemble des territoires de la région ;
- **Sur la mobilité et les infrastructures**, par une cohérence recherchée du SRADDET avec les orientations de l'Etat, en relevant des points sensibles : transport aérien, Canal Seine-Nord Europe, transport de marchandises et report modal, schéma directeur ferroviaire régional, valorisation du Littoral en termes de mobilité.

Notre région des Hauts-de-France, on le sait malheureusement, souffre encore de bon nombre de maux non résorbés sur le plan social et sanitaire ; et les enjeux écologiques, sur les questions Climat/ Air/ Energie, de Biodiversité, ne viendraient qu'amplifier le diagnostic global déjà bien entamé, si un SRADDET ambitieux, porteur et dynamique ne permet pas, dans les prochaines années, d'endiguer et d'inverser les tendances sur l'ensemble du territoire régional.

« Comparaison n'est pas raison », selon l'adage, mais tout de même ! : cet exercice imposé à toutes les régions, - nouvelles ou déjà constituées -, par la Loi NOTRÉ, permet justement, dans d'autres régions, l'émergence d'un projet de SRADDET répondant non seulement aux attentes, mais véritablement en perspective de dépasser et d'assurer une réelle dynamique régionale pour l'avenir.

Ainsi, la première partie du projet de Rapport-Avis ne mentionne pas autre chose qu'un manque réel d'ambition, et le Groupe de Concertation ADC s'associe pleinement à l'interpellation faite au Conseil régional des Hauts-de-France afin de contrecarrer l'actuelle tendance.

D'autant plus, enfin, qu'il s'agit aussi, à travers un SRADDET habile et proche des habitant.e.s de la région, de rechercher justement, tout d'abord, leur bonne information pour viser leur implication, leur capacité d'agir, d'une manière effective et durable, à tous les niveaux, et dans toutes les instances participatives existantes et/ou à créer.

En reprenant le document de la CTAP du 26/11/2018 « Le SRADDET, vision régionale, objectifs et fascicules des règles - Le Grand Dessein Hauts-de-France », on peut en extraire, notamment, dans le parti pris n° 3 « Un quotidien réinventé, s'appuyant sur de nouvelles proximités et sur une qualité de vie accrue » :

Qu' « Afin de garantir pleinement l'amélioration du quotidien des habitants, un triple défi se pose : Favoriser un cadre de vie harmonieux, apaisé et accueillant, Garantir une accessibilité réelle aux services, quel que soit le territoire de résidence, Réduire globalement les coûts du quotidien ».

Voilà un bel écho, en particulier, sur fond de Grand Débat National, qui n'attend plus qu'un affichage et une mise en œuvre non moins effective, avec un SRADDET porteur d'une forte ambition sociale, économique, culturelle et environnementale.

Le Groupe de Concertation ADC/ Associations et Dynamiques Citoyennes votera le présent Rapport-Avis.

SEANCE PLENIERE DU CESER HAUTS-DE-FRANCE - 23 avril 2019

Avis relatif au SRADDET de la Région Hauts-de-France

Position de vote des groupes de concertation « Milieux économiques », « Artisanat », « Agriculture et ruralité »

Pour les milieux économiques, le SRADDET, tel qu'il est proposé par la Région, ne prend pas la mesure des attentes des acteurs. En effet, alors que la Région avait l'occasion de traiter le fond de ces questions de société que sont l'Aménagement, le Développement Durable et l'Égalité des Territoires, les milieux économiques sortent très déçus du résultat des travaux.

En reprenant plusieurs indicateurs, on se demande si la Région n'a pas eu un rendez-vous manqué, et de fait ne s'est pas saisie politiquement du sujet : manque de préface et d'objectifs chiffrés, concertation réelle mais modérée face à d'autres régions, pas d'engagement politique de la Région, sujets laissés en souffrance tels le logement, le désenclavement des territoires ruraux, l'équilibre et l'égalité des territoires.

Les travaux menés et le rendu restent des outils techniques (telle la normativité de la règle, par exemple), qu'il aurait convenu de transformer en décisions fortes et se fixer un calendrier d'atteinte de réalisations mesurables, avec l'octroi de moyens, et une vraie stratégie infra régionale, et inter territoriale.

Sur les questions d'infrastructures et de transports, les conclusions sont similaires. Malgré l'engagement de la région sur ces questions, le SRADDET ne fait pas état de règles et de stratégie, comme par exemple sur le report modal, alors qu'il y avait matière à instaurer une politique forte autour du transport et de la logistique.

Concernant la biodiversité et le climat, le rapport-avis reprend bien les points d'inquiétude du CESER, à savoir que ce sujet semble ne pas être traité, les résultats attendus étant même en deçà du niveau national. Ce point pouvait également être traité en transversalité avec d'autres politiques publiques et projets (aménagement, Rev3).

Le SRADDET, à ce stade, paraît donc sans ambition, et de fait éloigné des enjeux qu'il aurait pu porter. Nous sommes également inquiets sur son efficacité, qui sera limitée, comparativement à d'autres projets régionaux portés politiquement. Il semblerait que nous soyons restés à l'étape constats, et avons manqué l'étape propositions / actions / objectifs / moyens, qui auraient fait du SRADDET un instrument de mesure de l'opérationnalité et de la conformité des réalisations en lien avec des objectifs précis et mesurables.

Ces observations faites, les milieux économiques voteront l'avis.

ANNEXE : GENERALITES SUR LA MOBILITE

Préambules

Quelques rappels sur l'importance et les impacts des transports et de la mobilité dans notre vie quotidienne...

Comment définir une bonne offre de mobilité ? C'est **celle qui permet à chacun de faire ce qu'il doit ou souhaite faire**, en tenant compte de ses capacités, ce qui concrétise un «droit à la mobilité». Cette offre de mobilité doit s'adresser à des personnes concrètes et pas seulement à « l'individu moyen dans la force de l'âge ». Elle repose sur un repérage des personnes en difficulté de mobilité, et des causes de ces difficultés, à toutes les étapes du processus (conception du projet de mobilité, préparation du voyage, moment du voyage, etc.) C'est **celle qui fait advenir la ville ou la campagne que l'on souhaite** (agréable à vivre, etc.) et qui rend possible les déplacements quotidiens : les transports doivent être au service des projets des villes et des territoires. Elle doit être **respectueuse de l'environnement et de la santé, et limiter les consommations/dépenses énergétiques**.

Une bonne offre de mobilité doit aussi être liée à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, c'est un **élément essentiel d'attractivité** aussi bien pour les implantations d'entreprises, que pour le tourisme ou son choix de résidence ou de lieu d'études... et la **mobilité des marchandises** a elle aussi toute son importance.

En quarante ans, le nombre des plus de 75 ans a presque triplé et celui des chômeurs a quadruplé ; les rythmes de travail se sont morcelés tandis que les activités non professionnelles et de loisirs se sont développées : l'offre de transport ne doit plus s'occuper seulement du « domicile-travail »...

Le SRADDET se doit donc d'orienter les politiques régionales pour une mobilité d'avenir durable et accessible à tous, partout dans notre Région.

Nous abordons ci-après quelques **enjeux de la mobilité** : la mobilité comme **lien social**, la **précarité** liée à la mobilité, les **enjeux énergétiques et climatiques**, les enjeux en termes de **pollution et de santé publique**.

Transport et (lien) social

La possibilité de se déplacer est un droit fondamental et une condition nécessaire pour de multiples activités de la vie courante : travail, études, loisirs, relations familiales, santé, etc. Or ce droit connaît des distorsions considérables selon les lieux à relier, le trajet à effectuer, les moyens financiers dont on dispose, les situations de handicap,...

Pour rappel en matière de handicap physique ou sensoriel, 35 % des personnes ont des difficultés à réaliser au moins une activité dans une liste de 13 activités de base. Certaines personnes aussi sont en difficultés provisoires: les femmes enceintes, les malades, les convalescents,... Les situations de handicap cognitif créent des difficultés de lecture de plans, d'usage des dispositifs automatiques. 9 % des personnes (18-65 ans) sont en situation d'illettrisme.

<https://docplayer.fr/4857677-Mobilite-et-precarites.html>

S'ajoute à cela, et de plus en plus avec la numérisation accrue de la société et de l'accès à la mobilité, la nouvelle exclusion sociale nommée « l'illectronisme » : 23% des Français ne sont pas à l'aise avec le numérique, 28% estiment difficile l'usage des équipements numériques du type smartphone... (Enquête CSA de Mars 2018 publiée dans le magazine MGEN de septembre 2018).

En dehors des (grandes) villes, se déplacer implique trop souvent de devoir disposer d'une voiture par manque de transports accessibles, ou à cause d'horaires inadaptés. Ceci entraîne de fait l'exclusion d'une part importante de la population : les trop jeunes, les trop vieux, les handicapés au sens large, ceux qui n'ont pas les moyens ou la possibilité de passer le permis de conduire, ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter et d'entretenir une voiture, ceux qui n'en veulent pas, ceux dont la voiture n'est pas disponible (en réparation, ou déjà utilisée par ailleurs...) ce qui fait beaucoup de monde : 21% (chiffres 2015) des ménages n'ont pas de voiture dans le Nord Pas de Calais, 34% à Lille ...

Sources : <https://www.keolis.com/fr/nos-expertises/etudes-prospectives-keoscopie/observatoire-keolis-mobilites> - <http://transports.blog.lemonde.fr/2015/05/03/la-preuve-par-la-carte-non-tout-le-monde-ne-possede-pas-une-voiture/> - https://www.lexpress.fr/emploi/conseils-emploi/emploi-la-galere-des-candidats-sans-voitures_1086338.html

L'importance des déplacements dans la vie quotidienne est violemment ressortie à l'automne 2018 lors de la crise dite « des gilets jaunes ». L'étincelle initiale était directement liée au prix des carburants ressenti comme trop élevé après quelques années de « prix bas » du pétrole (75% de la hausse en 2018 étant due au cours du pétrole). Les revendications se sont ensuite élargies (pouvoir d'achat, gouvernance politique, etc.) mais le début de la contestation était directement lié à la voiture : « mettre un gilet jaune derrière le pare-brise de sa voiture et occuper les ronds-points » ...

Cette crise a mis au grand jour l'impasse qui se dessine depuis des années, rapportée par nombre des intervenants auditionnés : D'une part « les pauvres [de la classe moyenne] se créent des difficultés en allant se loger loin de tout dans de nouveaux lotissements et en quittant les centres-villes... les gens n'ont pas envie d'acheter de l'habitat ancien disponible à proximité de logements sociaux... ce qui amplifie l'étalement urbain et l'usage de la voiture » (audition AULA : sur le Bassin Minier, 2000 ha agricoles artificialisés en 10 ans alors que la population stagne...) ; d'autre part les fermetures d'entreprises ou de services publics obligent à rechercher toujours plus loin l'emploi, la santé, les services, au point même de devoir faire plusieurs dizaines de kilomètres pour... pointer à Pôle emploi et conserver son RSA ! (une auditrice « Gilet Jaune » en centre Bretagne). Même en ville, « Pôle emploi a déménagé et n'est plus accessible en transport public » (Ham, sur France3). <http://transports.blog.lemonde.fr/2018/12/07/la-france-paie-cher-sa-dependance-a-la-voiture/>

Ceci étant, des solutions pour réduire l'usage de la voiture existent même en milieu rural. Ainsi la Communauté de Communes Somme Sud-Ouest a donné le feu vert à son Plan de mobilité rurale, le premier des Hauts-de-France, l'un des premiers de France : transport à la demande, libre accès de chacun aux transports scolaires, covoiturage, vélo électrique, rabattements sur les gares TER de l'axe Amiens-Rouen, etc. <http://www.courrier-picard.fr/152005/article/2018-11-28/somme-sud-ouest-vous-nirez-plus-amiens-en-voiture>

D'autres exemples : <http://transports.blog.lemonde.fr/2018/11/16/voiture-merci-a-ceux-qui-font-autrement/> « Tous ceux-là pourraient prendre leur voiture tous les jours. Parce que c'est comme ça de nos jours, parce que ça se fait, parce que leur voisin le fait, parce qu'on n'a pas le choix, refrain connu. Ils pourraient contribuer à la pollution, ajouter du bruit au bruit, rester bouchés dans les encombrements, voire réclamer de nouvelles autoroutes. Et accentuer notre dépendance énergétique à l'égard des monarchies du Golfe. **Ils ont fait un choix.** Mais ils ont cherché, observé, ils se sont renseignés. Ils se sont aperçus que, pour leur cas personnel, il existait des alternatives. »

« Cette frénésie de constructions à la périphérie des villes ne tue pas seulement les commerces de proximité. Elle contribue à allonger les distances, à rendre presque impératif l'usage de la voiture... et donc à dépenser davantage de carburant. Tous les niveaux de décision, depuis une cinquantaine d'années, pratiquent ce non-aménagement du territoire » Quelles solutions ? Cet article en propose plusieurs : <http://transports.blog.lemonde.fr/2018/12/02/vos-10-propositions-reduire-addiction-carburant/> : « Le train (à rendre plus attractif), la TVA (à remettre à 5,5% sur les TC comme avant 2010), limiter les distances domicile travail (et donc ne pas inciter Pôle emploi à proposer un travail trop loin), limiter le barème fiscal « frais réels » (qui encourage l'étalement urbain), la solution vélo (cf Pays Bas), le télétravail, l'exemplarité des élus et décideurs (Les responsables [...] ont tendance à privilégier les modes motorisés), réduire le matraquage publicitaire automobile » (le budget publicité automobile (1500 € par véhicule vendu !) est égal au

budget TER de toutes les Régions !), « couper son moteur en stationnement », etc. Sans oublier l'éco-conduite (anticiper les freinages, rouler moins vite, etc.)

Transport et Territoires – Précarité énergétique

La précarité énergétique est le plus souvent abordée dans sa dimension bâtiment, mieux identifiée et mieux connue que sa composante transport. Or la précarité énergétique est double (logement et mobilité). La vulnérabilité énergétique liée à la mobilité représente en effet un enjeu considérable, avec 23 % des ménages concernés dans les métropoles (cas de l'aire urbaine de Lyon (Verry, Vanco, 2009)) et sans doute bien plus en milieu rural. Dans le sud du Pas de Calais on estime que le coût annuel de l'énergie (logement + transport) est 1700 € plus élevé que la moyenne nationale – audition AULA). Les Hauts-de-France ont le record de France... des distances domicile travail, ce qui participe à cette précarité.

La facture moyenne d'énergie des ménages en France est de 2 900 € (dont 52 % pour le logement et 48 % pour les carburants) (8,5% de leur budget, nettement moins donc que les 9,5% de 2014, ou les 11,7% de 1986). Bilan définitif CGDD 2017 http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab_essentiel/2018/datalab-essentiel-162-bilan-energetique-france-2017-decembre2018b.pdf

Précisons aussi que les minimas sociaux (SMIC, RSA, etc.) sont fixées nationalement alors que la facture de chauffage est évidemment plus élevée dans nos régions que dans le Midi... Même le chèque énergie est fonction de la composition de la famille et des revenus du foyer, mais pas de la région de résidence ! <https://www.linternaute.com/argent/guide-de-vos-finances/1427598-cheque-energie-montant-versement-qui-va-en-profiler/#montant-cheque-energie-bareme>

Dans les territoires périurbains ou ruraux, peu denses mais qui abritent une population croissante et très dépendante de la voiture individuelle, se posent de nouveaux problèmes de précarité. Des citoyens sont contraints à l'immobilité que ce soit par manque de moyens financiers ou par incapacité à se déplacer ; c'est le cas par exemple des personnes âgées ou des jeunes qui ne peuvent pas/plus conduire.

La précarité liée à la mobilité s'accroît, parce que le coût de la mobilité, un budget « contraint », s'accroît, et s'élève en moyenne à 5000 euros par an pour les ménages français. Les 3/4 de cette somme sont consacrés à la mobilité quotidienne de courte distance, soit 3700 euros. Avec des situations très disparates derrière cette moyenne.

Les personnes les plus précaires, en situation de pauvreté, isolées, sont les premières confrontées à la difficulté de se déplacer lorsqu'elles ne peuvent accéder aux transports en commun ou à des services adaptés à leurs besoins. Par ailleurs, le vieillissement de la population transforme en profondeur les besoins de mobilité.

Plus largement, c'est l'ensemble des populations dépendantes de la voiture, **et particulièrement dans les zones rurales et périurbaines** qui sont vulnérables. Le pourcentage de ménages touchés augmente avec le nombre de personnes à charge et le travail à temps partiel.

- La France compte entre 6 et 8 millions de précaires de la mobilité en 2016.
- Jusqu'à 20 % des adultes en âge de travailler ont du mal à se déplacer.
- Près d'un quart des Français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation parce qu'elles ne pouvaient pas s'y rendre (Sondage Elabe 2017). Ce chiffre est de plus de 40% si l'on considère les jeunes uniquement, et de plus de 50% quand on considère les personnes vulnérables.

Source <http://www.fondation-nature-homme.org/magazine/mobilite-et-precarite-queelles-solutions/>

Un aspect particulier de la précarité liée à la mobilité concerne les femmes, qui ont plus souvent des emplois précaires et moins souvent accès à l'éventuelle voiture unique du ménage. Le 20 septembre 2016, la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances du Sénat publiait un rapport sur les difficultés de mobilité des femmes, obstacles qui participent à leur précarisation. Le rapport met en avant les liens forts entre mobilité difficile et précarité des femmes https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/10/14/mobilite-et-precarite-deux-enjeux-tres-lies-pour-les-femmes_5014158_4355770.html

Le risque associé à « la voiture indispensable » c'est de ne pas être « dans le système » :

- Premier obstacle le coût du permis: de 1200 à 1500 euros. De plus c'est un examen qui peut être compliqué pour certaines personnes ;

- Les actifs sans permis (1,7 millions) comptent 23 % de chômeurs, plus du double de la moyenne, avec des emplois effectifs à 8,5 km du domicile, contre 15,8 km avec permis. Cette moindre distance possible réduit les opportunités ;
- Un retrait de permis, ou une grosse panne, ou un besoin de renouvellement, souvent imprévus prennent aussi une dimension catastrophique en l'absence d'autre moyen de transport. Le coût d'usage est trop important : un emploi à 20 km du domicile induit un coût pour les trajets de l'ordre de 25 % du Smic.

Ces risques sont préoccupants quand la voiture est en situation de monopole: résidences rurales, emplois de nuit ou en horaires décalés, ou situés dans des zones industrielles isolées...

Les pauvres dans les espaces peu denses combinent éloignement des fonctions (17 à 20 km pour le trajet domicile travail, contre 12,5 km en ville, 32 à 38 % de trajets à plus de 20 km contre 20 % en ville) et dépendance à la voiture (85 à 88 % des trajets vers le travail, contre 62 % en ville).

<https://docplayer.fr/4857677-Mobilite-et-precarites.html>

Cependant il est important de garder à l'esprit qu'en tendance longue, le prix au kilomètre du carburant est relativement stable depuis les années 1970.

Une étude de la FNAUT <https://www.fnaut.fr/images/docs/publications/fi2017/260.pdf> page 7 montre même la baisse constante du coût du carburant nécessaire pour parcourir 1 km en voiture rapporté au SMIC horaire entre 1990 et 2016, car les progrès techniques diminuent la consommation kilométrique. La tendance est à la remontée des prix en 2018 après la période de baisse de 2012 à 2016 mais l'essence est encore moins chère au litre qu'en 2012.



La vulnérabilité telle qu'elle s'exprime dans les études n'est donc pas la conséquence directe d'une hausse des prix du litre de carburant, mais plutôt celle d'un aménagement du territoire (éloignement des services publics ou du lieu de travail, mobilité professionnelle ou familiale) générant une **dépendance à la voiture et des distances parcourues en hausse**, ainsi qu'une **augmentation des frais fixes incompressibles** et parfois imprévisibles imposés par la possession d'un véhicule (assurance, entretien, et surtout pannes ou accidents, etc.)

Voir aussi <https://www.precarite-energie.org/IMG/pdf/rs2014-bd-2.pdf> rapport précarité-mobilité de CaritasFrance 2015, pages 35 à 60

La précarité peut aussi concerner les transports publics mais pour d'autres raisons. La précarité n'est pas financière (généralement les abonnements de train sont d'un prix raisonnable, contrairement aux pleins tarifs occasionnels) mais liée aux aléas du transport, de type retard ou annulation de trains, ou trajet trop long/trop compliqué. Des usagers ont de sérieux problèmes avec leur employeur en cas de retards répétés, voire même envisagent de déménager... leur domicile ou leur emploi.

Transport et énergie-climat

Le secteur des transports représente la première source d'émissions de gaz à effet de serre au niveau national (27 % en 2014) en raison de sa forte dépendance aux énergies fossiles. Ces émissions sont reparties à la hausse en 2015, en contradiction avec les engagements nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. D'ici 2050, les transports pourraient être le premier secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale.

Plus de la moitié d'entre elles sont rejetées par les voitures ; 20 % sont directement liés aux véhicules lourds et 17 % aux véhicules utilitaires légers. Le reste est réparti entre l'avion et les deux-roues motorisés, et dans une moindre mesure le transport fluvial, ferroviaire et maritime. Globalement, le transport routier est responsable à lui seul de 93 % des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur. Environ 90 % du transport de marchandises est effectué par voie routière et plus de 87 % des trajets sont effectués en voiture en France. Pour des raisons d'aménagement du territoire et des villes, les distances parcourues par les biens et les personnes se sont allongées, donnant lieu à une augmentation de la consommation de carburant.

La transition énergétique du secteur des transports doit donc concerner à la fois le transport de marchandises et la mobilité des personnes, ce qui comprend les déplacements du quotidien et les voyages occasionnels.

En France, les deux-tiers des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture.

La moitié des déplacements effectués en voiture en ville fait moins de 3 km. Une distance aisément réalisable en vélo, à pied ou en transport en commun.

Quelles solutions ?

La transition énergétique dans le secteur des transports passe par trois chemins:

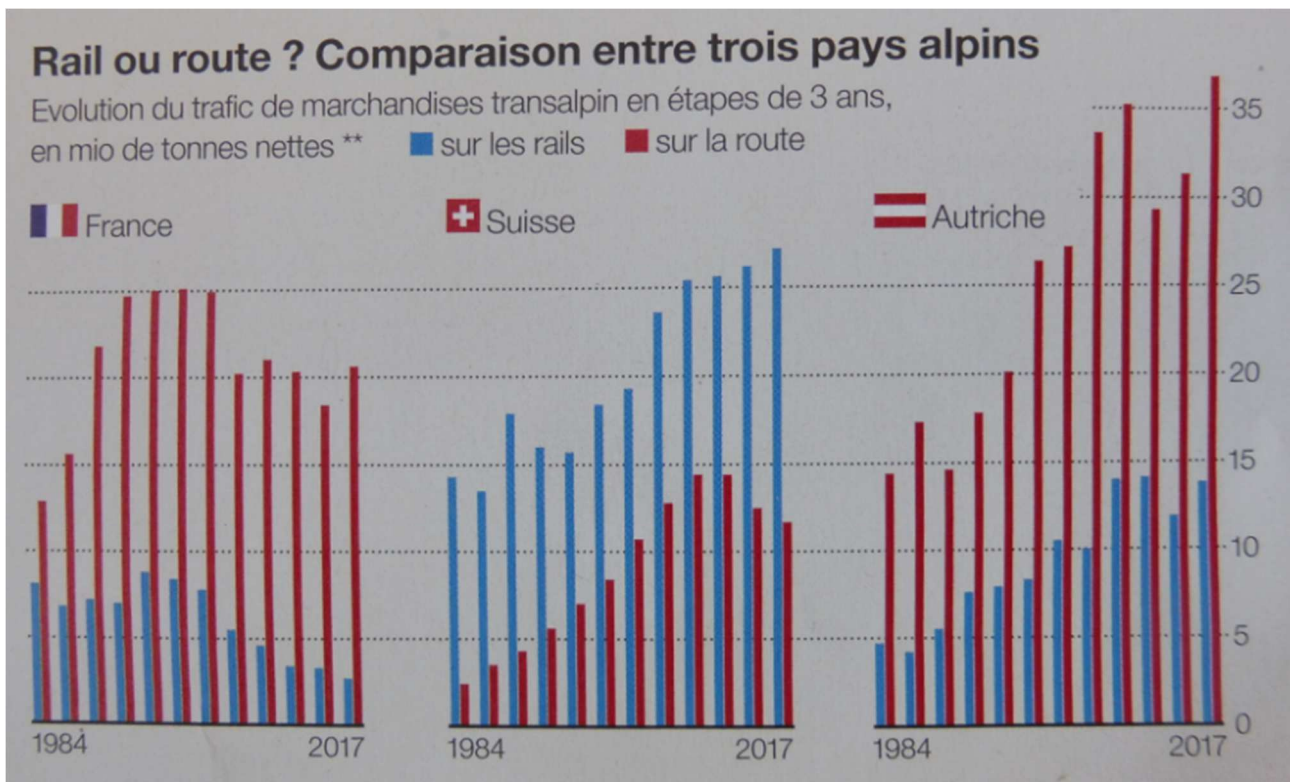
D'abord, **réorganiser l'espace, pour limiter l'étalement urbain et les besoins en déplacements**, dont découle le choix du mode de transport. Cela passe par un partage de l'espace public plus favorable aux modes de déplacement alternatifs à la voiture et l'articulation des politiques d'aménagement, d'urbanisme et de transports, pour rapprocher les logements des lieux de services, d'activités professionnelles et de loisirs. Il est aussi essentiel de privilégier les infrastructures de transports qui encouragent les modes de transports les moins polluants. Enfin, relocaliser la production et la consommation sont autant de moyens d'agir en amont sur les émissions.

Deuxièmement, il est nécessaire d'**améliorer la performance énergétique des véhicules** pour réduire la consommation de carburant. Cela passe par une efficacité renforcée des véhicules légers et lourds mais également l'optimisation des véhicules utilisés (baisse des vitesses, éco-conduite, taux d'occupation optimal des véhicules avec le covoiturage, mesures d'émissions fiables, etc.)

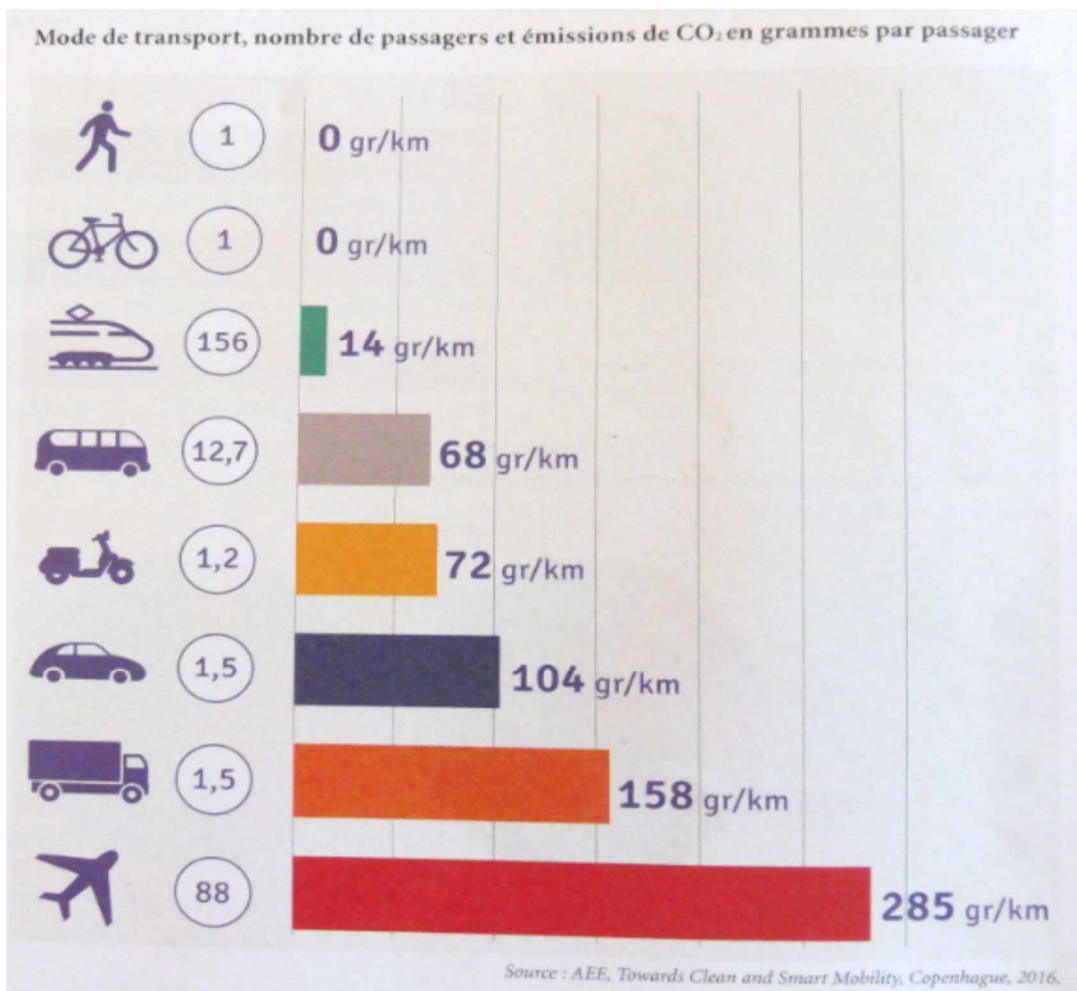
Enfin, il faut **faire évoluer les pratiques et les comportements vers les modes de transports les plus écologiques** : les transports ferroviaire et par voie d'eau, pour les biens, et pour les personnes le train, les transports en commun, le vélo et même la marche à pied, qui ont tous un domaine de pertinence sous-exploité aujourd'hui.

<https://reseauactionclimat.org/thematiques/transports/>

Une vraie politique publique des Transports en vue du report modal peut apporter des résultats remarquables, pour preuve ce comparatif du transit à travers les Alpes où la France est plutôt mal placée... <https://www.alpeninitiative.ch/fr/> A noter d'ailleurs que le train suisse alpin transporte pour les 2/3 du trafic combiné, pour 26% du wagon classique, et pour 7 % seulement des camions complets en Autoroute Ferroviaire.

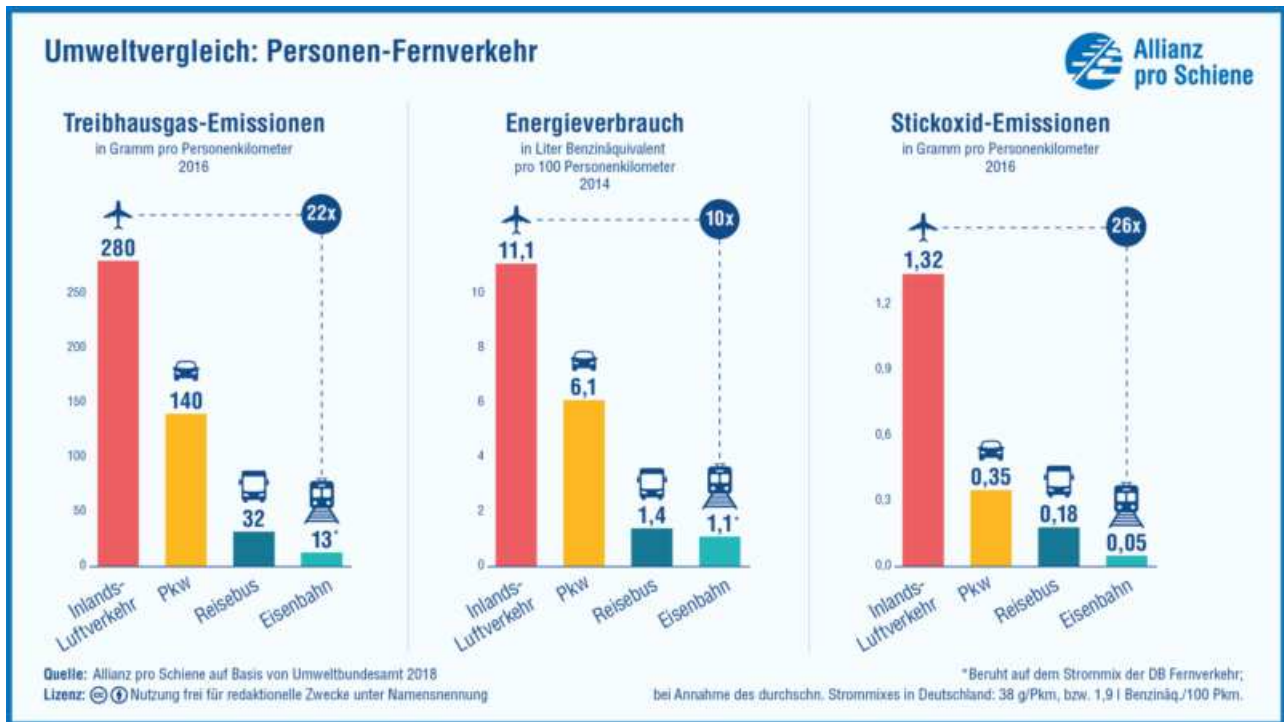


Le diagramme ci-dessous compare les émissions de CO₂ en grammes par passager et par kilomètre pour différents modes de transports, selon une étude de l'Agence Européenne de l'Environnement publiée en 2016. <https://www.larevuedurable.com/fr/indicateur/1149-indicateurs-sur-la-situation-de-la-mobilite-en-europe-et-dans-le-monde.html>



Le diagramme ci-après, réalisé en 2018 sur la base des données du Ministère allemand de l'environnement, compare les différents modes de **transport de personnes longues distances** sous l'angle Gaz à effets de serre (à gauche), consommation énergétique (au centre), et les émissions d'oxydes d'azote (à droite), souvent négligées mais qui ont un impact important sur la santé.

<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/ferienstart-im-umweltvergleich-liegt-die-bahn-vorn/> (version anglaise possible)

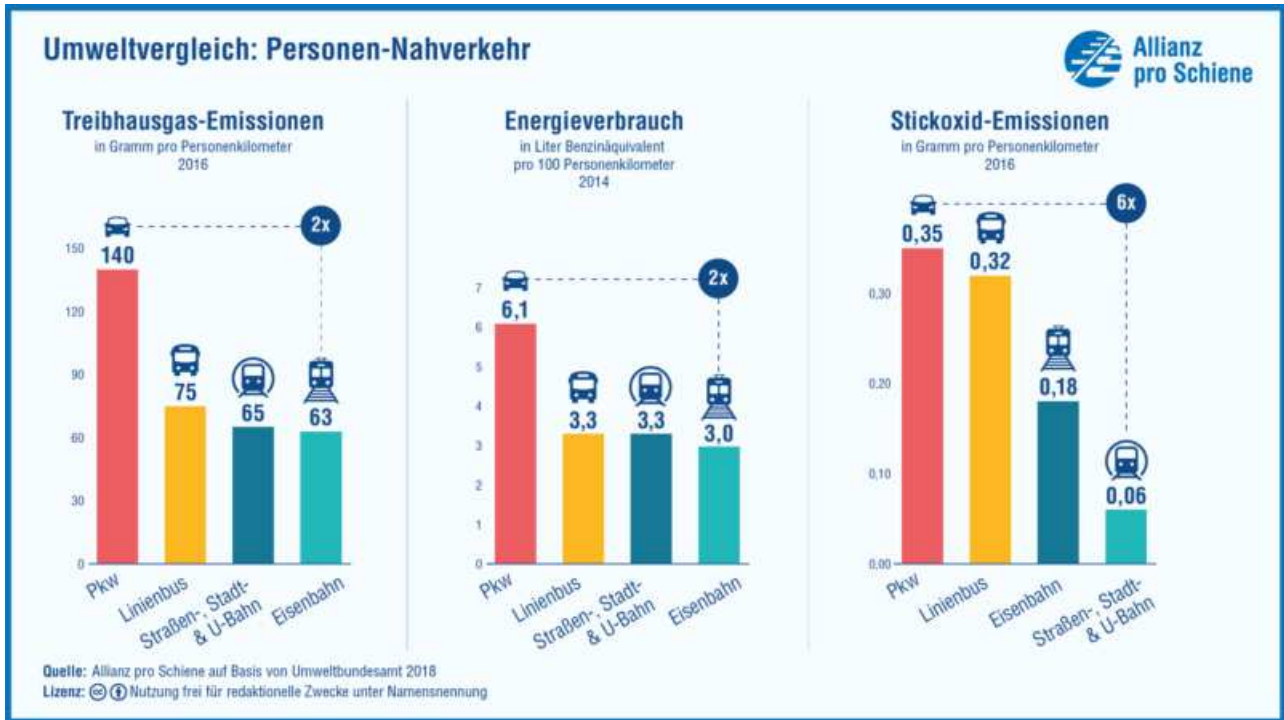


Emissions de GES*

Consommation d'énergie

Emissions de NO₂

* Pour les transports ferroviaires électrifiés, **les émissions de gaz à effets de serre françaises ne sont qu'un quart des chiffres allemands** en moyenne car le mix électrique est différent, ce qui augmente d'autant leur pertinence. En moyenne, les émissions des trains de la SNCF sont de l'ordre de 10 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru par voyageur, variant de 3,2g pour les TGV à quasiment 30g pour le TER moyen. Ceci est dû notamment aux différences en termes de taux de remplissage et d'énergie utilisée. <https://theconversation.com/le-train-grand-oublie-de-la-transition-energetique-98213>



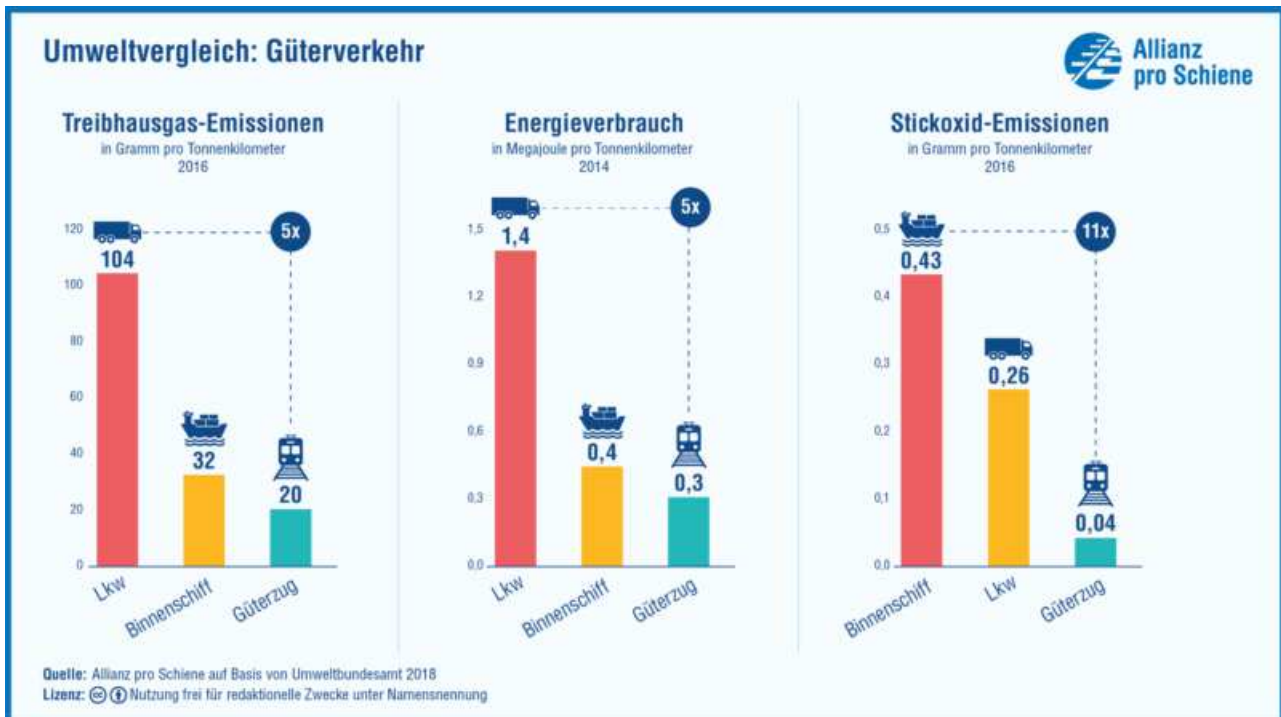
Emissions de GES*

Consommation d'énergie

Emissions de NO_x

Ci-dessus le même diagramme pour des **transports de personnes à courtes distance** (transports de proximité)

Ci-dessous le même diagramme comparatif pour les **transports de marchandises**. Le transport ferroviaire est 5 fois plus performant que le transport routier et obtient aussi de meilleurs résultats que la voie d'eau.



Emissions de GES*

Consommation d'énergie

Emissions de NO_x

* **Pour les transports ferroviaires électrifiés, les émissions de gaz à effets de serre françaises ne sont qu'un quart des chiffres allemands en moyenne car le mix électrique est différent, ce qui augmente d'autant la pertinence du transport ferroviaire.**

On constate malheureusement que les modes de transport les plus pénalisants (route et avion) sont ceux qui se développent le plus. Une réorientation de la politique des transports paraît donc nécessaire.

Concrètement, il s'agit de transporter et de se déplacer moins, mieux et autrement, avec à la clé des co-bénéfices en termes d'économies, de santé, de sécurité routière, de congestion et de redynamisation des villes.

Dans la foulée de la COP 24, le bureau d'études « BL-évolution » a concrétisé en quoi consisterait pour la France une politique en vue de respecter les 1,5°C de réchauffement climatique visés par ... l'accord de Paris (COP21). <http://bl-evolution.com/portfolio/comment-saligner-sur-une-trajectoire-compatible-avec-les-15c/> Pour atteindre cet objectif, les émissions de GES France entière devraient baisser de... 63% d'ici 2030. En matière de transports l'étude préconise de diviser par 2 le nombre de véhicules en circulation, de supprimer les véhicules thermiques en ville, de diviser par 3 le transport routier de marchandises (en t.km), de supprimer le transport aérien là où une alternative route ou train existe en moins de 4 heures, de faire rouler 50% de trains en plus essentiellement en desserte locale, de faire rouler les Français 6 fois plus à vélo, et de généraliser le télétravail, le covoiturage et l'éco conduite. Ajoutons que ce sont les Transports qui ont le plus gros effort à faire pour respecter la cible, une réduction des trois quarts par rapport aux émissions de 2017 ! (passer de 132 à 31 MtCO₂e)

Transports et Pollution/Santé

La Mobilité n'est évidemment pas la seule source de pollution mais en constitue une partie importante, notamment dans les grandes villes et le long de grands axes de circulation. A noter que la motorisation n'est pas la seule source de pollution, mais aussi les freins, l'usure des pneus et des chaussées, ... Le littoral et les villes portuaires peuvent recevoir une pollution non négligeable des navires, un gros navire émettant en moyenne chaque année une pollution équivalente à un million de voitures...

Différents types de polluants :

PM10 : particules fines de 10 microns

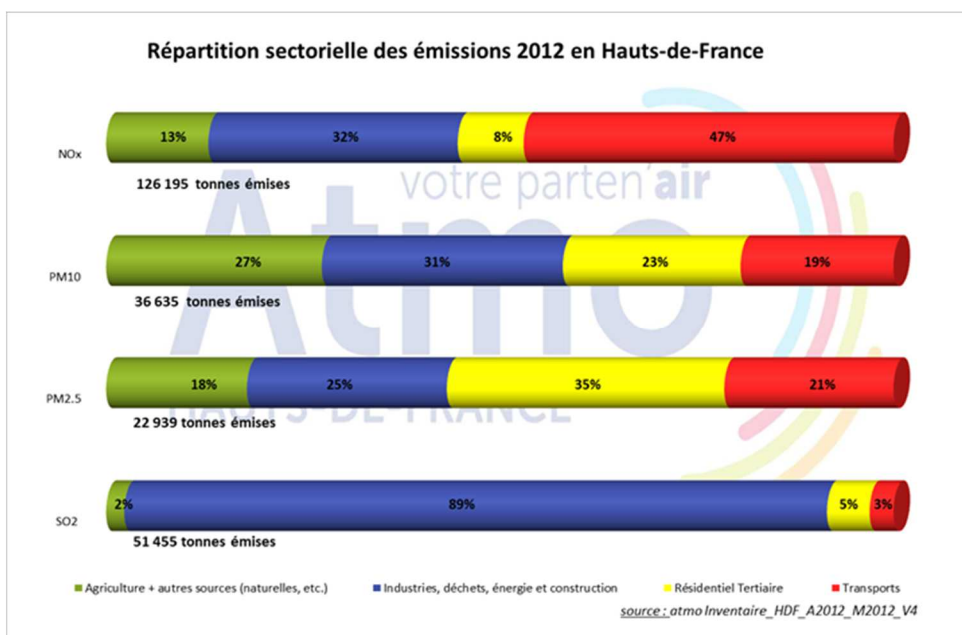
PM 2,5 : particules fines de 2,5 microns

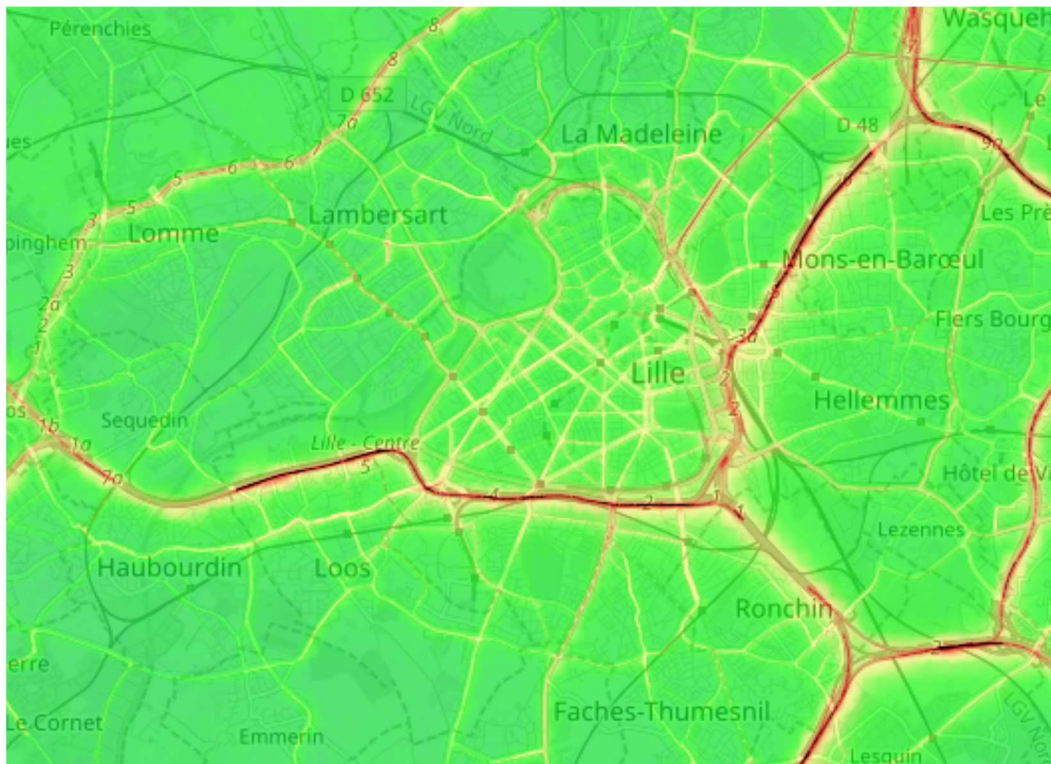
NOx : Oxydes d'Azotes. En se dégradant sous l'action du soleil ils génèrent de l'Ozone
Ces 3 types de polluants sont principalement émis par les motorisations Diesel.

SO₂ : Dioxyde de soufre (concerne très peu les Transports)

CO₂ : Gaz carbonique : il crée l'effet de serre mais ce n'est pas un « polluant » au sens de la santé publique.

On notera que, dans notre Région où le poids de l'industrie est plus élevé qu'ailleurs, le transport (principalement routier) émet « seulement » la moitié des oxydes d'azote (61% au plan national) et 20% des particules fines (resp. 25%) ! (Source : Projet de SRADDET)





L'apport du trafic routier à la pollution est bien visible sur cette carte du 12 septembre 2018 : la pollution se concentre le long des axes routiers malgré un fond de l'air peu pollué (absence de chauffage,...) http://www.atmo-hdf.fr/urbanair_lille/?lang=fr&polluant=IQA&jour=0&date_courante=2018/09/12

La pollution de l'air serait responsable de 48 000 morts prématurés par an en France dont 6 500 pour la région Hauts-de-France, dont 1 700 pour la métropole lilloise (MEL⁸³) et 2 500 pour l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Lille est la 3^è métropole la plus polluée de France en particules PM2.5 après Paris et Marseille (qui doit ce mauvais score à la pollution des navires de croisière) (source INVS 2015), seules 3 agglomérations françaises respectent les normes OMS (Perpignan, Limoges et Toulon) ...

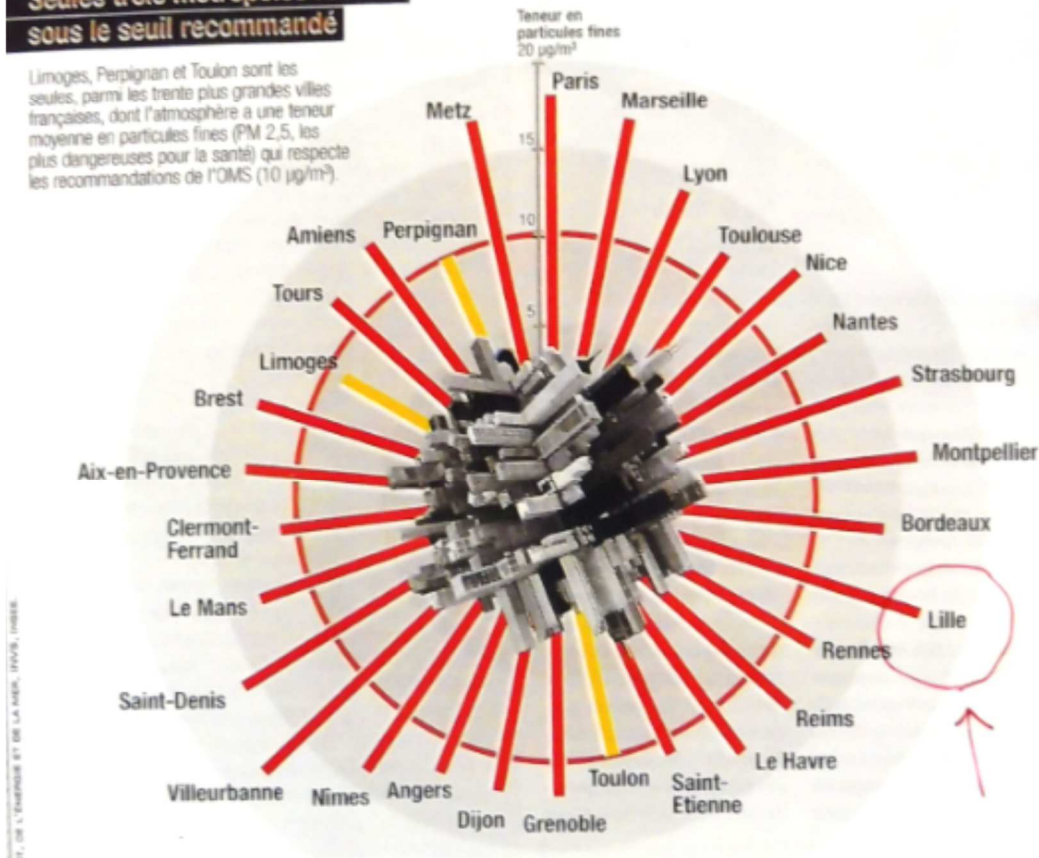
⁸³ MEL : Métropole Européenne de Lille

Pollution de l'air aux particules fines

La majorité des villes françaises dépasse les normes

Seules trois métropoles restent sous le seuil recommandé

Limoges, Perpignan et Toulon sont les seules, parmi les trente plus grandes villes françaises, dont l'atmosphère a une teneur moyenne en particules fines (PM 2,5, les plus dangereuses pour la santé) qui respecte les recommandations de l'OMS (10 µg/m³).



En ce qui concerne les niveaux de pollution, les mesures d'ATMO Hauts-de-France pour 2016 nous indiquent que les concentrations moyennes journalières à Lille ont dépassé pendant **216 jours sur 365** la recommandation de l'OMS d'une concentration en particules fines PM2.5 maximale de 10 µg/m³. Peut-on d'ailleurs parler de « pic de pollution » alors que cette pollution est de fait permanente et oscille autour du seuil de dépassement...

Le taux PM2.5 dépasse même les 25 µg plus de 60 fois dans l'année (maximum 3 fois selon l'OMS) <https://www.franceinter.fr/environnement/nouveau-pic-de-pollution-aux-particules-tres-fines-a-lille-et-c-est-la-soixantieme-fois-cette-annee>

Le Nord Pas de Calais fait partie avec la Belgique des secteurs très touchés par la pollution aux oxydes d'azote <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/pollution-air-nord-pas-calais-belgique-etouffent-dioxyde-azote-1566346.html>

Les différents seuils de pollution

L'OMS définit des seuils à ne pas dépasser pour préserver la santé des habitants. Ce sont des seuils basés sur des constatations médicales **Pour les PM10 par exemple ce seuil est de 20µg/m3** sur un an (ou 50 µg/m3 sur 24 heures).

En France, on applique des seuils hauts issus d'une directive de l'Union Européenne fixant :

- un 1er niveau « d'information et de recommandation » (NIR) pour une concentration en **PM10 de 50 µg/m3**

- un 2ème niveau « d'alerte et de protection » (NAP) pour une concentration en **PM10 de 80 µg/m3**.

Les mesures préfectorales s'appuient sur ces seuils : limitation de vitesse, circulation différenciée, etc.

En outre ces seuils « officiels » ne tiennent pas compte des PM2,5 , particules les plus dangereuses pour la santé humaine.

L'application stricte des normes OMS pour la protection des populations augmenterait donc considérablement le nombre de personnes touchées....

L'INVS (l'Institut National de Veille Sanitaire) dans une étude parue en 2016 a chiffré les coûts sanitaires résultant de la pollution à plus de 1,2 milliard d'Euros par an, rien que pour la métropole lilloise.

Dans les documents de planification stratégique à visée 2030, comme le SCoT de Lille Métropole de juin 2016, on ne trouve hélas ni objectifs de réduction chiffrés, ni moyens à mettre en œuvre et responsabilités identifiés. C'est le même propos qui s'applique d'ailleurs au PPA (plan de protection de l'atmosphère) de l'ex-région Nord-Pas-de-Calais de mars 2014.

L'Union Européenne dénonce régulièrement à juste titre l'inaction des autorités en France face au problème permanent de mauvaise qualité de l'air.

Source <http://www.vigieecolo.fr/> Association Nord Ecologie Conseil
http://www.atmo-hdf.fr/joomlatools-files/docman-files/Autre/rapport_methodo_inventaire_061015.pdf