



PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie



Objectif Picardie 2030

SRADDT - Novembre 2009



PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Le SRADDT

Le modèle picard

Les grandes orientations du SRADDT

Le SRADDT permanent

La fonction ressources

Les grands projets régionaux

Les DRA



PICARDIE
LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Les permanences

Une région d'entre deux

Une économie productive héritée

Un maillage de petites villes et de villes moyennes, nombreuses, mais fragilisées

Un niveau de formation qui progresse mais dont l'écart avec le niveau national s'accroît



PICARDIE
LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Les ruptures : l'évolution des influences

Une diversification des populations

- Une population à dominante ouvrière...
- ...mais un fort renouvellement des populations, induisant une certaine diversification sociale

La mutation du système productif

- **Une diminution des emplois industriels...**
- **... mais une augmentation de la valeur ajoutée, le développement de la logistique, le dynamisme de la recherche (notamment en lien avec les pôles de compétitivité)**

Le développement de l'économie résidentielle

- Un potentiel d'emploi important, surtout dans le domaine du tourisme...
- ...mais un moteur qui n'est pas suffisamment développé.

La concurrence dans les usages de l'espace

- **Une région disposant d'espace**
- **... mais des consommations d'espace liées à la périurbanisation**
- **Le tourisme, les activités économiques...**



PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Le SRADDT

Le modèle picard

Les grandes orientations du SRADDT

Le SRADDT permanent

La fonction ressources

Les grands projets régionaux

Les DRA

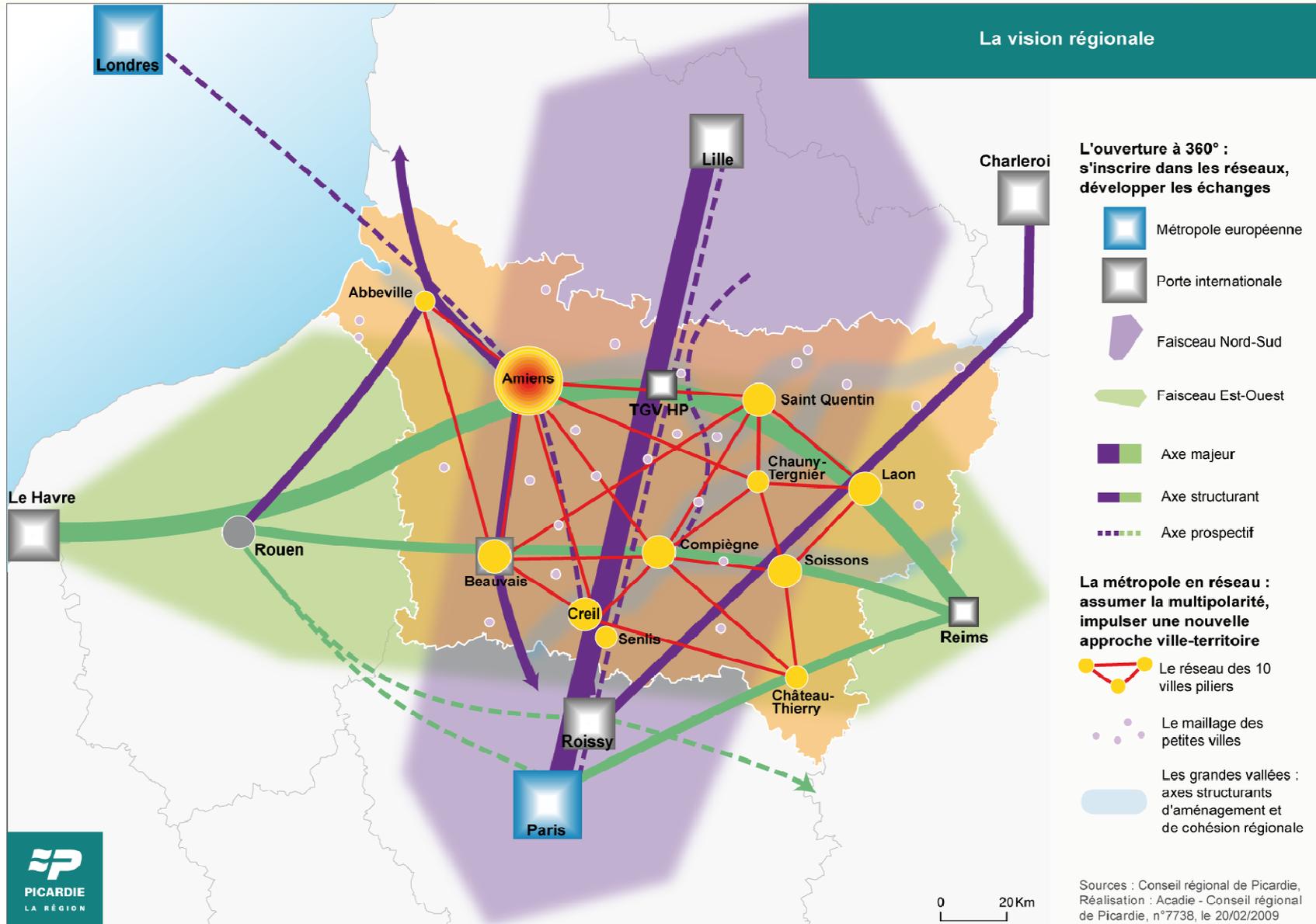


PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Les grandes orientations du SRADDT





PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Le SRADDT

Le modèle picard

Les grandes orientations du SRADDT

Le SRADDT permanent

La fonction ressources

Les grands projets régionaux

Les DRA



2 partis pris spatiaux : Une ouverture à 360° et La métropole en réseau

Une nouvelle gouvernance outillée pour mettre en œuvre 3 produits de sortie opérationnels du SRADDT

Un pilotage stratégique et technique, et des instances participatives

Une fonction ressources

3 Directives Régionales d'Aménagement

« Développer la mixité des fonctions et préserver le patrimoine naturel dans les nouvelles campagnes »

« Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare »

« Assurer les continuités écologiques et fonctionnelles dans les vallées »

5 Grands Projets Régionaux

Picardie Creil Roissy

Porte verte européenne

Multimodalité et échanges

Installation durable

Côte Picarde Vallée de Somme

Territorialisation et appui à la métropolisation

La territorialisation : promouvoir un développement intégré en facilitant croisement entre approche sectorielle et approche territoriale

Appui à la métropolisation : construire la métropole en réseau



PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Le SRADDT

Le modèle picard

Les grandes orientations du SRADDT

Le SRADDT permanent

La fonction ressources

Les grands projets régionaux

Les DRA

Les objectifs généraux des DRA :

- Améliorer la **cohérence des actions d'aménagement du territoire** par le partage de principes stratégiques à intégrer dans les documents de planification (SCOT, PLU...) et dans les appels à projets
- Accroître la **cohérence des politiques sectorielles**
- **Fédérer l'ensemble des partenaires** autour d'enjeux communs
- Créer des outils de **coopération de l'expertise régionale**



PICARDIE
LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

DRA

« Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare »





PICARDIE

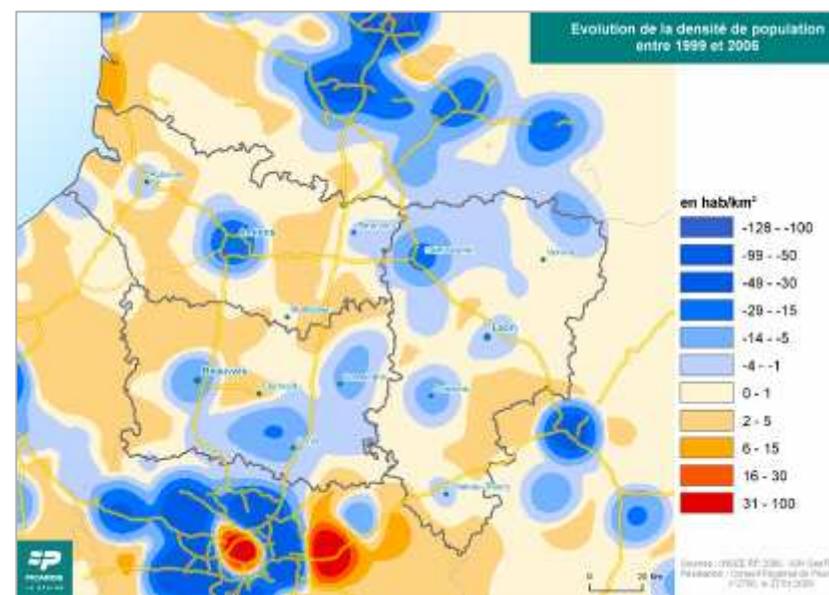
LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Pourquoi la DRA ?

■ Pourquoi la DRA ?

- **Quartiers de gare et métropole en réseau**
 - Une réponse au 2ème parti-pris du SRADDT qui porte l'idée d'une métropole picarde multipolaire
 - Des villes affaiblies, une nécessité de réfléchir aux modalités de redynamisation des villes-centres
- **Une entrée par les quartiers de gare particulièrement intéressante puisque ce sont :**
 - des sites où l'urbanité peut être renforcée (capacités de densification importantes) et où la densification urbaine est très efficace pour l'émergence de la métropole multipolaire (accueil de fonctions urbaines de type métropolitain)
 - les nœuds du réseau organisant des mobilités entre les villes picardes et au sein même de ces villes



- L'articulation de ces problématiques, fonctions urbaines et intermodalité, sur un même site sera permise par :
 - **L'articulation entre plusieurs politiques régionales dans les domaines du transport régional, de l'économie, de l'environnement...**
 - **L'articulation de deux échelles : l'échelle régionale (pour les mobilités inter-cités, les grands projets d'aménagement, les grands de développement économique) et l'échelle locale (pour l'intermodalité avec les services de mobilité urbaine, l'aménagement urbain, l'offre de services, ...)**
- **Un parti pris, travailler sur les quartiers de gare situés dans les principales villes picardes, afin de participer à l'émergence de la métropole picarde multipolaire**

→ L'enjeu pour le quartier de la gare est de gagner une véritable place de centralité, que ce soit par les activités qui s'y trouvent, par la forme urbaine ou encore, parce que depuis le quartier de gare doivent s'organiser les déplacements vers l'ensemble de la ville.



PICARDIE
LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Un constat : les quartiers de gare, les portes de la métropole en réseau aujourd'hui encore trop peu investies



PICARDIE

LA RÉGION

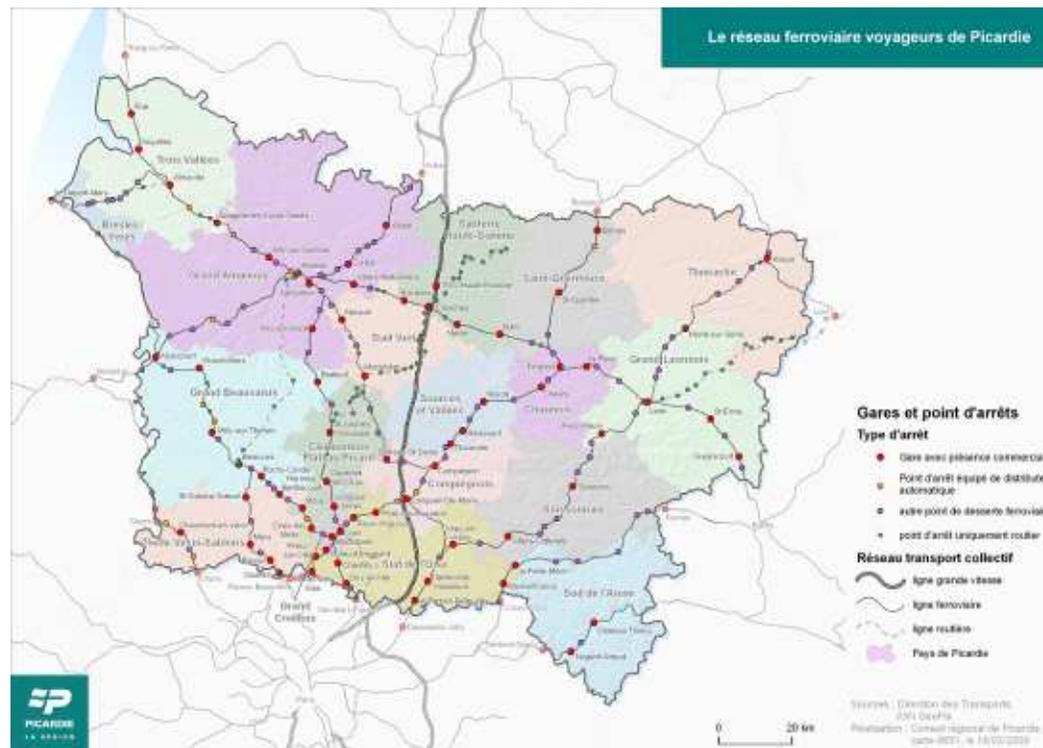
ensemble, réinventons la Picardie

Les quartiers de gare : des sites qui présentent un double enjeu

- Des portes d'entrée dans la métropole en réseau

Des nœuds importants pour la mobilité :

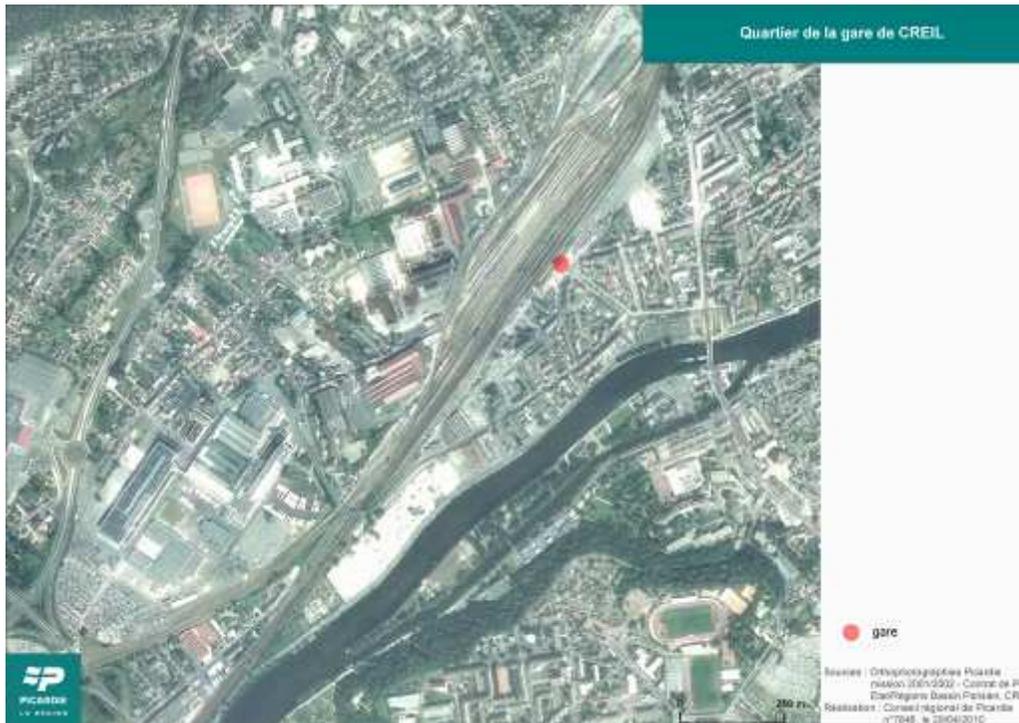
Un réseau relativement dense : 181 gares et points d'arrêt



Des nœuds intermodaux, où l'on trouve transport ferroviaire, transport urbain, vélos, cheminements piétonniers, ...

✓ Des quartiers qui présentent un fort potentiel de développement

- Des friches disponibles ou des terrains reconvertibles

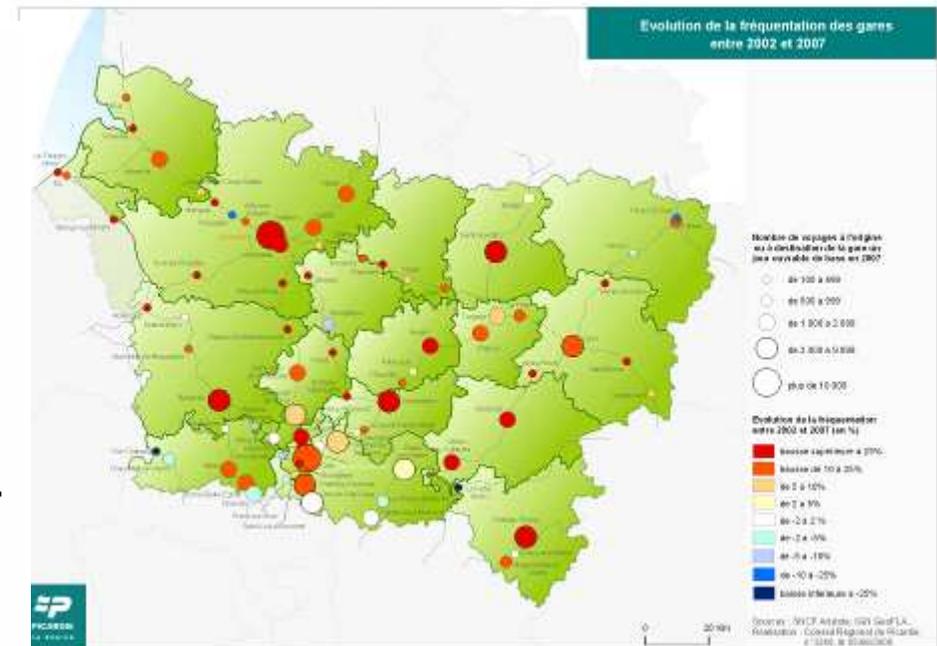
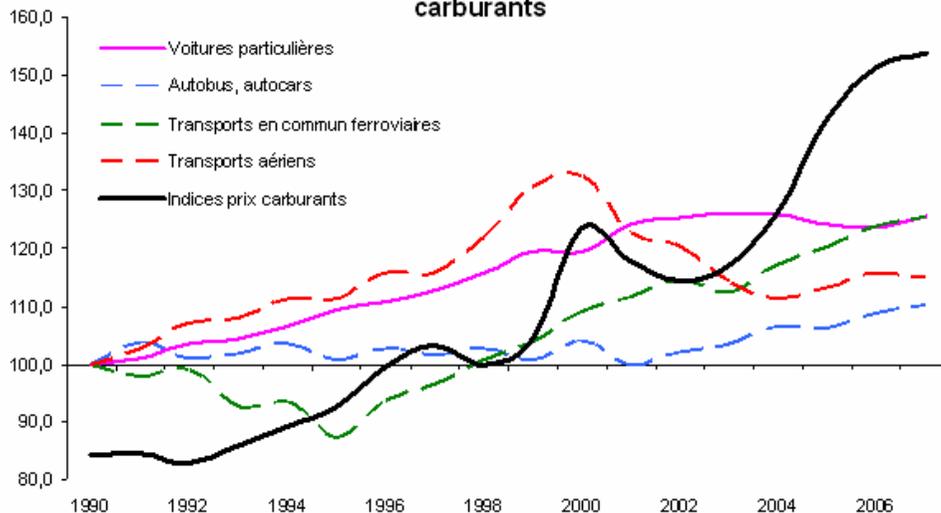


- Des quartiers fréquentés

Un renouveau du rail, pour de multiples raisons : développement des principes du développement durable, congestion des axes routiers et des entrées de ville, difficultés de stationnement, coût du carburant, modernisation du matériel, amélioration des dessertes, nouvelle politique tarifaire, ...

Quelques chiffres : 48 000 voyageurs empruntent chaque jour le réseau ferré picard une hausse de 27,6% du volume voyageurs-kilomètre depuis la régionalisation de la compétence du transport régional

Evolution des transports intérieurs de voyageurs par mode en voyageurs-kilomètres (indice 100 en 1990) et prix des carburants



Les quartiers de gare : des sites qui présentent un double enjeu

- Des quartiers à fort potentiel économique :

Plusieurs exemples hors Picardie :

- **Rovaltain**, le parc d'activités de Valence TGV : le captage des flux au service de l'essor économique
- **Euralille**, un centre d'affaires et de commerce devenu le symbole de la renaissance de l'agglomération lilloise
- **Louvain**, un quartier de gare central dans la ville qui présente une offre commerciale urbaine





PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

**Les quartiers de gare : pôles fonctionnels sans qualité
urbaine ?**

✓ **Des quartiers de gare peu urbains**

– **Une offre en services peu développée dans les gares**

Une faible présence commerciale dans les gares picardes

La présence SNCF en gare

Personnel SNCF + distributeurs de billets de train	Distributeurs de billets de train	Ni personnel SNCF ni distributeurs
69	8	95
40%	5%	55%

Source : convention d'exploitation

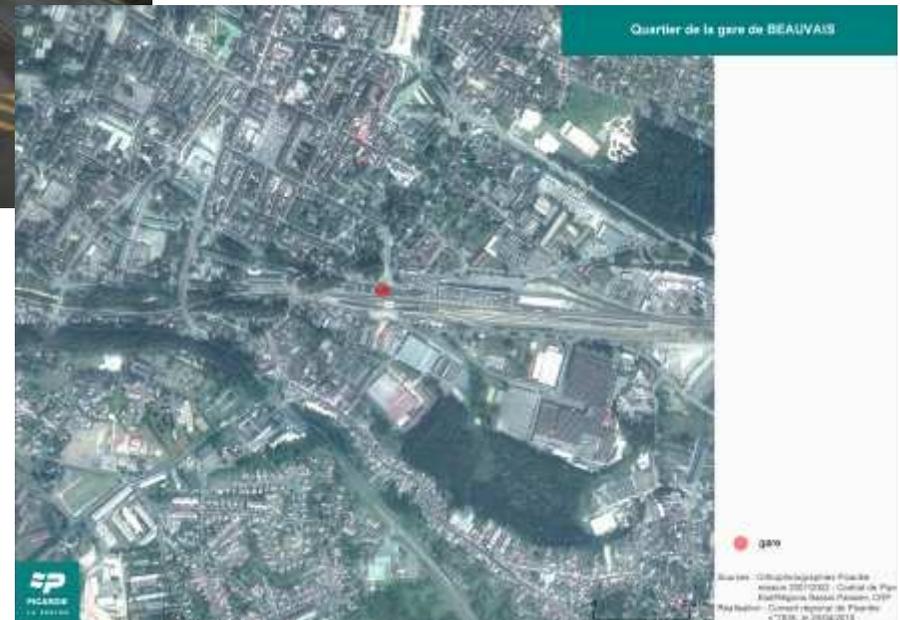
5 gares picardes disposent d'un point presse

1 seule gare dispose d'un buffet-bar

- Des formes architecturales peu urbaines, des quartiers peu denses

Un tissu urbain lâche et desserré

Un bâti hétérogène, hétéroclite

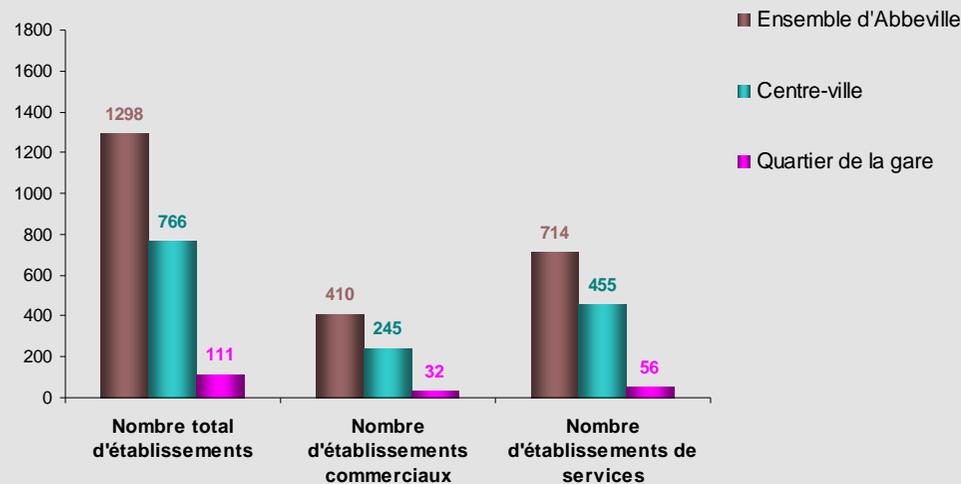


– Une faible diversité et densité des fonctions

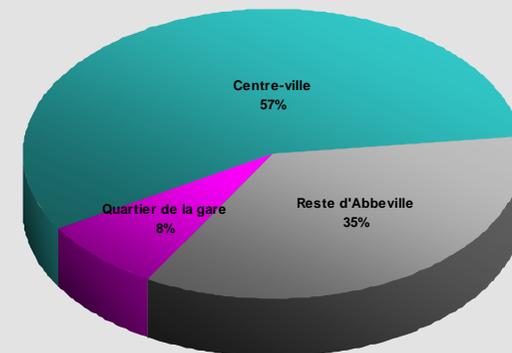
Des fonctions peu structurantes ou à faible valeur ajoutée pour le quartier

Des quartiers peu dynamiques sur le plan économique

Les établissements d'Abbeville
au 1er janvier 2008

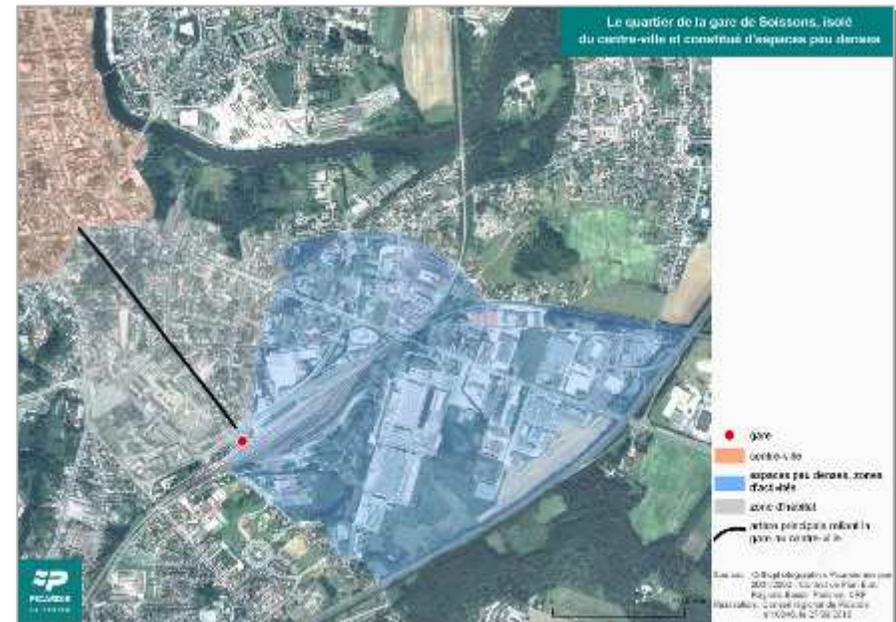
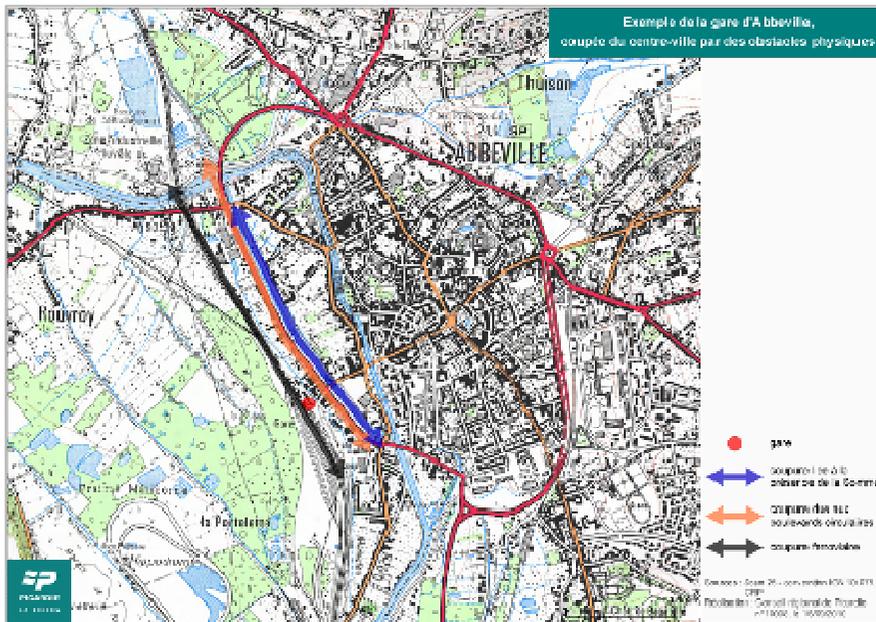


Localisation des créations d'activités économiques à Abbeville en 2008



➤ Des quartiers qui restent des lieux de passage

- Des quartiers de gare qui ne fonctionnent pas toujours avec le centre-ville
 - Des coupures physiques ou historiques
 - Des liaisons aux capacités parfois insuffisantes





PICARDIE

LA RÉGION

ensemble, réinventons la Picardie

Les enjeux de la DRA

Des sites qui concentrent de nombreux atouts, sans en tirer véritablement parti :

- de la disponibilité foncière
- de la fréquentation
- un lieu accessible et proche du centre-ville

Un enjeu d'articulation de l'approche fonctionnelle (développement du réseau ferroviaire) et de l'approche urbaine

Un enjeu de renforcement des villes-centres et de mise en œuvre de la métropole en réseau

Une prise de conscience : des projets qui émergent



Date	Réunion	Document	Participation des partenaires
4 octobre 2010	Forum	Cahiers d'intention	Contributions
20 octobre Hôtel de Région 9h15 – 17h	Ateliers techniques DRA 9h15 : « Continuités dans les vallées » 11h : « Quartiers de gare » 14h30 : « Nouvelles campagnes »	Cahiers d'intention	Participation aux ateliers de travail, apports documentaires, contributions
Novembre et décembre 2010	Réunions de travail, rencontres thématiques...	Documents de travail	Participation aux ateliers, apports documentaires, contributions
Février- mars 2011	2 ^e forum pour partager les avancées et poursuivre la réflexion	Document de consolidation	Contributions

Pages dédiées sur www.picardie.fr

Rubrique Vivre et se déplacer / Objectif Picardie 2030

Courriel : objectif2030@cr-picardie.fr