

Enjeux particuliers du SRCAE pour le territoire de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais

OCCUPATION DU SOL

Enjeux correspondant aux orientations
AT2, AT4 et AT5 du SRCAE

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB) est un territoire fortement centralisé avec une urbanisation essentiellement localisée sur Boulogne, sa périphérie et quelques communes littorales. Le reste du territoire garde un caractère rural marqué avec une forte présence des surfaces agricoles (notamment bocagères) et de surfaces boisées.

Son développement, qui a longtemps été concentrique autour de l'agglomération boulonnaise, a tendance à se reporter sur les communes périphériques et au delà vers les communautés de communes voisines de Desvres-Samer et de la Terre des deux Caps ce qui augmente la pression foncière dans ces secteurs.

Cette tendance s'explique par le coût du foncier ainsi que par l'accès rapide vers Boulogne et sa petite couronne où sont concentrés la majorité des emplois et services. Sur le littoral, cette pression est également accentuée par l'attrait touristique et la forte proportion de résidences secondaires.

LIMITER L'ETALEMENT URBAIN

Le SRCAE vise à limiter le phénomène d'artificialisation des terres dont le bilan « carbone » est très défavorable par rapport aux usages agricoles ou naturels qui permettent en effet de capter et stocker du dioxyde de carbone atmosphérique. Densifier les centralités urbaines est un moyen de limiter cette consommation et permet également de limiter les distances de déplacements.

L'ensemble de la région Nord-Pas de Calais est affectée par le phénomène d'artificialisation des sols. A l'horizon 2020, le SRCAE vise au niveau régional la division par trois de la dynamique d'artificialisation des sols par rapport à celle observée entre 1998 et 2005, ce qui représente une limitation à 500ha/an.

Le territoire est fortement centralisé autour de

l'agglomération boulonnaise qui regroupe, avec la façade littorale, l'essentiel des surfaces urbanisées. La pression foncière dans ces secteurs est importante et a tendance à se reporter en périphérie de l'EPCI et même au delà dans une couronne de communes plus rurales (Hesdin l'Abbé, La Capelle, Pernes) ainsi que dans les Communautés de Communes de Desvres Samer et de la Terre des deux Caps.

En 2009, la surface artificialisée de la CAB représentait 27% du territoire. Si ce taux reste significativement inférieur à la moyenne des EPCI régionales de taille comparable, il a néanmoins progressé de 15% entre 1990 et 2009 soit 50% plus rapidement que pour ces derniers, avec un rythme annuel qui continue à s'accélérer pour s'approcher de 1%.

Chiffre clé : en moyenne plus de **31ha** artificialisés annuellement entre 1990 et 2009 sur le périmètre de la CAB

	Superficie 1990 (km ²)	Superficie 1998 (km ²)	Superficie 2005 (km ²)	Superficie 2009 (km ²)	Evolution annuelle 1990/1998	Evolution annuelle 1998/2005	Evolution annuelle 2005/2009	Répartition des surfaces (2009)	Evolution emplois 99/09	Evolution Population 90/09
Forêts	34,51	28,4	30,82	34,51	-2,21%	1,12%	2,99%	19,89%	6,61%	-0,83%
Prairies	46,71	44,87	43,87	43,84	-0,49%	-0,33%	-0,02%	25,27%		
Terres arables	53,27	52,06	50,68	48,23	-0,28%	-0,39%	-1,21%	27,80%		
Terres artificialisées	40,98	43,26	45,37	46,93	0,70%	0,66%	0,86%	27,05%		

Tableau 1 : Occupation du sol, emploi et population- CAB - Source SIGALE 2009

Sur la dernière décennie, les surfaces artificialisées ont ainsi augmenté plus rapidement que le nombre d'emplois (+8,5% contre +6,61).

Sur la période 1990-2009 on constate également un véritable découplage entre la part des surfaces artificialisées qui a donc progressé de 15% alors même que la population de l'EPCI a légèrement

régressé. Cette urbanisation reste toujours plus rapide que l'augmentation du nombre de ménages si l'on prend en compte le phénomène de desserrement. Cette artificialisation se fait quasiment exclusivement au détriment des surfaces en terres arables qui y ont ainsi diminués quatre fois plus rapidement que pour les EPCI comparables.

La maîtrise de l'artificialisation est une problématique majeure de la région Nord-Pas de Calais. Pour la CAB, celle-ci devra être mise en perspective avec la croissance démographique et économique. L'accueil des nouvelles populations et des emplois devant se faire prioritairement en densifiant et en renouvelant les pôles urbains.

A cet effet, les documents d'urbanisme devront définir une stratégie foncière contribuant à l'atteinte des objectifs du SRCAE relatifs à l'aménagement du territoire, notamment en analysant précisément la mutabilité des parcelles au sein de la trame urbaine et la capacité du territoire à se renouveler. Ils devront veiller aussi à énoncer des objectifs précis en termes de densité et de mixité des secteurs dédiés à l'habitat et aux activités économiques et donc d'artificialisation.

Le SCOT du Boulonnais (comprenant en plus la CC de Desvres Samer) est actuellement en cours de finalisation. La réduction de l'artificialisation est un de ses objectifs prioritaire. Il prévoit ainsi de passer d'une consommation de 73ha/an (période 2005-2009) à 45ha/an, ce qui va dans le sens d'une réduction des dynamiques observées. Cela représenterait néanmoins pour ce seul SCOT près de 9% de l'objectif maximal de 500Ha/an au niveau régional fixé par le SRCAE, ce qui apparaît encore conséquent.

+ Pour aller plus loin : Procéder à une analyse précise du taux de remplissage des ZAC pour évaluer la nécessité d'ouverture de futures zones

Le territoire devra également veiller à préserver de l'urbanisation les surfaces de prairie et de forêts, une des richesses principales du Boulonnais. La CAB peut en effet se prévaloir de présenter la plus grande proportion régionale de « puits de carbone » que représentent les forêts et les prairies. Ces espaces ont en effet la particularité d'absorber et stocker une grande quantité de carbone atmosphérique et jouent donc un rôle clé dans le

bilan d'émissions de gaz à effets de serre du territoire.

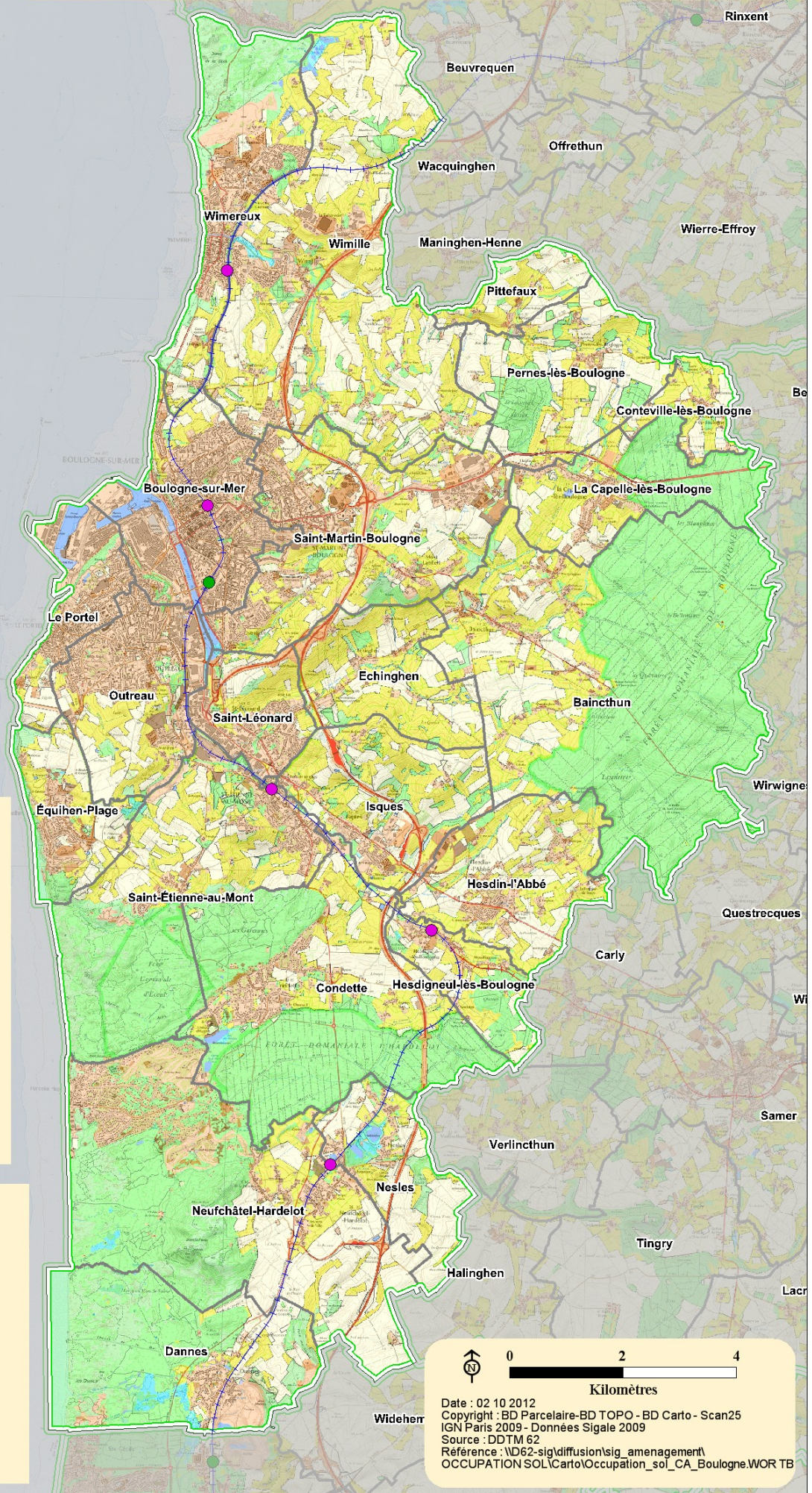
Ainsi, les surfaces de boisement sont restées globalement stables depuis 1990 (même si elles ont pour partie été « remodelées » par défrichement puis reboisement) tandis que les surfaces de prairies ont diminué de 6% avec cependant une stabilisation depuis 2005.

Différents moyens réglementaires existent pour protéger ces surfaces, notamment par les outils de planification. Ces espaces peuvent ainsi être intégrés dans les déclinaisons locales et opérationnelles des schémas Trames Vertes et Bleues. Des outils de maîtrise du foncier peuvent également être expérimentés ou étendus à l'exemple des Périmètres de protection et mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) ou des Zones Agricoles Protégées (ZAP). La ZAP de Condette fait à ce titre figure de pionnière et d'exemple. La Charte du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale en cours de révision, constitue également un levier pour protéger ces espaces.

Le renouvellement urbain et la densification des pôles urbains apparaissent de ce fait prioritaires pour limiter l'artificialisation. La stratégie de densification des zones urbaines préconisée par le Grenelle de l'Environnement doit se faire en cohérence avec les possibilités de déplacements en modes doux et transports en commun. Afin de favoriser le report modal en faveur des transports en commun et de limiter ainsi le recours aux véhicules particuliers, plus émetteurs de GES, le SRCAE oriente vers la densification des zones situées à proximité des principales gares TER. Celle-

ci est surtout recherchée dans un rayon d'environ 2km autour des gares ayant un niveau de service suffisant, distance pouvant être parcourue à pieds ou à vélo. Les opportunités foncières dans ce périmètre sont à privilégier pour les projets de logements ou bureaux. La satisfaction des besoins en logement et locaux tertiaires est à privilégier dans ces aires d'accessibilité. Le Plan Local de Développement Economique (PLDE) arrêté par la CAB en partenariat avec la CCDS pourrait utilement intégrer ces dispositions.

Occupation du sol et infrastructures sur la Communauté d'Agglomération de Boulogne

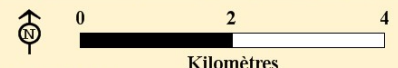


- TERRITOIRES ARTICIALES (1990)
- TERRITOIRES ARTICIALES (1998)
- TERRITOIRES ARTICIALES (2005)

- Occupation du sol niveau 1 (2009)**
- TERRITOIRES ARTICIALES
 - TERRITOIRES AGRICOLES
 - FORETS ET MILIEUX SEMI-NATURELS
 - ZONES HUMIDES
 - SURFACES EN EAU
- Occupation du sol niveau 2**
- PRAIRIES

- Limite EPCI
- Limite de commune

- Voies ferrées**
- Ligne fret électrifiée ou non
 - Ligne simple ou double électrifiée ou non
 - TGV ou TERGV
- Gare de voyageurs
 - Gare de voyageurs et de fret
 - Gare de fret



Date : 02 10 2012
 Copyright : BD Parcelaire-BD TOPO - BD Carto - Scan25
 IGN Paris 2009 - Données Sigale 2009
 Source : DDTM 62
 Référence : \D62-sig\diffusion\sig_amenagement\OCCUPATION SOL\Carto\Occupation_sol_CA_Boulogne.WOR TB

La CAB regroupe 6 gares ou haltes TER dont 3 qui par leur situation géographique, leur niveau de service et leur offre multimodale présentent un potentiel particulièrement intéressant en termes de densification: Boulogne-Ville, Boulogne Tintelleries et Wimille-Wimereux. Pour cette dernière, la gare semble être intéressante à conforter au vu du rapport entre son niveau de service et sa densité qui est comparativement faible. Cependant, les contraintes locales en matière de risques, et les dispositions visant à limiter l'urbanisation de la loi littorale notamment réduisent son potentiel.

Dans le périmètre de 2km autour de ces gares, on recense près de 130 ha de friches industrielles (source Sigale 2009). Le SCOT les a d'ailleurs identifiées et a pour objectif d'urbaniser prioritairement autour de ces transports en commun (objectif II chapitre II partie 2B1).

Enfin l'étude sur le « Potentiel de développement aux abords des gares du Boulonnais » menée par l'agence de Développement Boulogne-sur-Mer Côte d'Opale en 2010 a précisé que sur ce potentiel, 34ha étaient déjà en zone U.

A cette fin, il pourra s'agir d'utiliser tous les outils de veille et de maîtrise foncière et immobilière sur les secteurs proches des réseaux de transports en commun (études de mutabilité, usage du droit de préemption urbain, éventuel recours à la zone d'aménagement différé, intervention foncière, etc...). Le PLUi en cours d'élaboration par la CAB pourra également utiliser les outils prévus par le Grenelle, par exemple en imposant une densité minimum pour les programmes immobiliers situés à proximité de gares ferroviaires.

Plusieurs projets en cours ou déjà décidés concourent à cet objectif comme la requalification du quartier de la gare de Boulogne Ville et le projet Éperon-République, à proximité également.

Enfin, dans les projets et les tissus urbains existants, une mixité fonctionnelle (emplois, services, habitat, loisirs, ...) doit être recherchée afin de limiter les besoins en déplacements des populations. L'objectif vise à stopper la création de zonages monofonctionnels et spécialisés nécessitant l'utilisation d'un transport (souvent un véhicule particulier) pour se rendre de l'un à l'autre.

La dynamique de renouvellement urbain sur l'agglomération doit permettre de favoriser cette mixité fonctionnelle, notamment en menant des réflexions à des échelles fines, au niveau des quartiers et des programmes d'aménagement. Les zonages mono-fonctionnels peuvent être réservés pour les équipements et les établissements industriels comportant un risque pour la santé et l'environnement). Il s'agira d'encourager le développement d'un urbanisme de projet par une meilleure intégration des enjeux socio-économiques et environnementaux.

Mis à part le centre-ville de Boulogne-sur-Mer qui mêle habitat, équipement et commerces, de nombreuses zones présentent une mono-activité : résidentiel secondaire sur le littoral, zones commerciales à Saint Martin, zone industrielle de Capécure, parcs d'activités....Il s'agira donc de privilégier la mixité fonctionnelle lors des projets d'aménagement ou de réaménagement comme c'est le cas, par exemple, du projet Eperon-République.

TRANSPORTS ET MOBILITE

Enjeux correspondant aux orientations TV1, TV2, TV3, TV4, TM1 et TM3 du SRCAE

Le territoire de la CAB se caractérise par une forte attractivité du pôle urbain de l'agglomération Boulonnaise qui concentre l'essentiel des emplois, services et pôles générateurs de déplacements. Il existe donc une importante mobilité interne au territoire, de façon centripète et centrifuge pour les déplacements domicile-travail, ou liés aux études, à la santé, aux loisirs et aux achats. Ces déplacements sont essentiellement motorisés car l'agglomération est très bien desservie par les infrastructures routières qui convergent vers elle. Certaines zones d'activités spécifiques sont également fortement génératrices de déplacements, en particulier la zone portuaire, premier centre européen de traitement des produits de la mer.

Cette situation explique en partie la prépondérance du mode routier sur les autres modes dans les déplacements internes et d'échange et leurs conséquences : poids important des déplacements dans les émissions de CO2 du territoire, saturation de plus en plus fréquente du réseau en entrée d'agglomération aux heures de pointes, dégradation de la qualité de l'air..

L'offre en transports en commun (TC) est développée avec une bonne desserte locale en TER et un réseau de bus urbain relativement dense. Les secteurs péri-urbains sont quant à eux moins bien desservis.

Pour le fret, le constat est le même avec une très grande prépondérance du transport routier dans les flux de transit et d'échange, ces derniers étant accentués par l'importante activité portuaire.

REDUIRE LES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES

Le SRCAE vise à optimiser et développer la part modale des TC au détriment de celle des véhicules particulier, en corrélant au mieux l'offre à la demande locale. L'objectif d'ici 2020 est d'augmenter de 50 % leur part modale.

La configuration de l'agglomération bouloonnaise est favorable à l'utilisation des transports en commun compte tenu de la concentration locale en population, emplois et services. De plus, le réseau proposé par l'AOT est assez développé avec près de 23,7km offerts par habitant en 2009 et des possibilités inter-modales nombreuses notamment avec le train. On constate pourtant que leur part modale est inférieure de presque 25% à la moyenne régionale.

Les différentes études de mobilité réalisées localement, notamment l'enquête réalisée à l'échelle du Pays en 2010, ont mise en évidence un accès inégal aux TC selon les communes. L'offre est ainsi bien moins développée pour les communes périphériques que pour Boulogne et sa petite couronne. Ces communes présentent pourtant un potentiel non négligeable compte tenu du nombre important de déplacements pendulaires constatés sur les axes routiers les reliant au centre de l'agglomération.

Le territoire peut également s'appuyer sur la part importante des modes doux sur le territoire qui constitue un atout pour augmenter l'usage des TC. En effet, l'intermodalité avec ces derniers doit être accentuée pour limiter l'effet de rupture de charge lors d'un trajet et augmenter la compétitivité de cette combinaison par rapport au déplacement équivalent en voiture particulière. Enfin, le taux de motorisation, inférieur de 4 points par rapport à la moyenne régionale, suggère l'existence d'un besoin qui n'est peut-être pas satisfait par l'offre actuelle pour une frange de la population.

L'expérimentation de l'autopartage pourrait permettre de répondre à certains de ces besoins spécifiques.

Outre le report modal, le SRCAE cherche également à optimiser l'usage des véhicules légers, toujours dans une optique de réduire les émissions de GES,

Le PDU en cours d'élaboration devrait permettre d'affiner l'analyse et, par son plan d'action, amener à une progression de la part modale des transports en agissant sur l'offre et mais aussi les leviers indirects que sont le stationnement, l'articulation avec l'urbanisation, l'intégration tarifaire, la billettique ... La ville centre, Boulogne, qui concentre la plus forte densité de population et de pôles générateurs de déplacements, doit être le cœur puis le moteur de l'évolution des déplacements vers des modes moins polluants.

FAVORISER LES ALTERNATIVES AU TRANSPORT ROUTIER

La région Nord-Pas de Calais est très fortement impactée par le trafic fret qu'il soit interne, externe ou de transit. Ceci est dû à sa position stratégique, sa forte densité de population et son activité économique. Le maillage autoroutier fait que ces

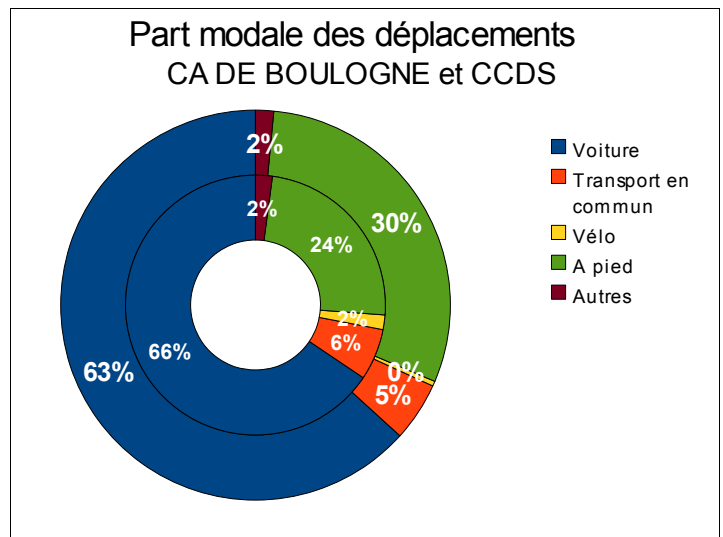


Illustration 2: Part des différents modes de transport et évolution – Diagramme intérieur correspondant à la moyenne régionale - Enquête régionale déplacement -2009

grâce au développement des nouvelles pratiques de mobilité, notamment le co-voiturage.

Le territoire présente des « couloirs » de déplacement clairement identifiés notamment le long de l'A16, de la RN42, de la D901 depuis Samer et de la D341 depuis Desvres. La forte fréquentation de ces axes traduit l'attractivité de Boulogne vis-à-vis des territoires voisins pour les déplacements pendulaires (D-T et études) en particulier depuis les Communautés de communes de Desvres-Samer et de la Terre des Deux Caps, avec plusieurs milliers d'allers et retours quotidiens, très majoritairement en véhicules particuliers. Le trafic routier connaît d'ailleurs une forte progression sur ces axes.

Ces échanges réguliers sont particulièrement adaptés pour le développement de co-voiturage que le PCET pourrait chercher à inciter ou faciliter (il pourrait par exemple être envisagé de créer des aires dédiées à celui-ci).

Toujours dans cet objectif, l'AOT doit encourager et faciliter la mise en place des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA). Il est également possible de développer les Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) sur les zones d'activités où les mutualisations semblent possible. La zone du port de Boulogne semble particulièrement adaptée à cette approche.

déplacements sont essentiellement routiers donc plus émetteurs en GES et en poussières. Ils contribuent fortement à la saturation de certains axes ce qui aggrave d'autant plus les effets négatifs sur l'environnement.

La région est pourtant également pourvue d'infrastructures alternatives ferrées et fluviales nombreuses qui devraient permettre un report modal significatif. Le SRCAE vise à reporter une large partie du flux PL routier vers le fret ferré ou fluvial, son objectif est d'accroître la part modale du fret ferroviaire et fluvial pour qu'il atteigne 30% des parts modales totales d'ici 2020.

Le transit de poids lourds est localement très

important surtout sur l'A16 et la RN42 ce qui génère à la fois de la congestion, du bruit et une forte atteinte à la qualité de l'air. En effet, malgré sa position littorale, l'agglomération de Boulogne présente une qualité de l'air médiocre notamment du point de vue de la concentration en particules fines dont l'origine vient essentiellement des gaz d'échappement. Le trafic routier VL, poids lourds et le trafic maritime contribuent tous à cette situation.

Ainsi, le port de Boulogne et ses activités de transformation génère à lui seul une proportion significative du trafic poids lourds de l'agglomération puisque 90% des flux issus du port sont routiers. Les alternatives à la route existent pourtant localement, essentiellement via le mode ferré. En effet, le territoire bénéficie de ce point de vue d'infrastructures qui ne semblent pas exploitées au maximum de leurs capacités à l'image de la plate-forme logistique multimodale Garromanche ou les nombreuses installations terminales embranchées ferrées (ITE) encore présentes sur la zone d'activités de la liane.

Parmi les nuisances générées par le trafic poids lourds se comptent également les problèmes de congestion en entrée d'agglomération mais aussi du point de vue de la logistique urbaine.

En effet, la pénétration et les livraisons en centre ville sont rendues difficiles par la configuration urbaine et l'accroissement des besoins.

Le PDU en cours d'élaboration pourra ainsi rechercher des alternatives à l'entrée des camions en centre urbain dense. La mise en place de plates-formes logistiques intermédiaires en entrée d'agglomération avec desserte fine par des véhicules plus petits et moins polluants pourrait par exemple être étudiée.

BATIMENTS

Enjeux correspondant aux orientations
BAT1 et BAT2 du SRCAE

Le SRCAE ambitionne d'améliorer la performance énergétique du bâti existant qui est globalement mauvaise au niveau régional. Cela nécessite des investissements conséquents dans des travaux de rénovation et d'isolation pour limiter les besoins de chauffage et les déperditions de chaleur.

AMELIORER LA PERFORMANCE DU BÂTI

Le SRCAE s'est fixé pour objectif de réhabiliter 50000 logements par an en moyenne, soit une multiplication par 4 à 5 du rythme actuel, en ciblant prioritairement les logements construits avant 1975 et en visant une qualité optimale des gestes entrepris (réduction de 60% des besoins de chauffage en moyenne). Ramené à l'échelle de la CAB, cet objectif du SRCAE correspond à la réhabilitation **de plus de 1500 logements** par an.

Le parc de logements de la CAB est globalement plus récent qu'au niveau régional. La proportion de logements antérieurs à 1975 (date de la première réglementation thermique) est de 62% ce qui est conséquent mais inférieur de 2 points au niveau régional. Dans l'ensemble l'âge moyen du bâti est plus faible qu'au niveau régional car très peu de logements datent d'avant 1948 mais la performance thermique moyenne du parc demeure médiocre.

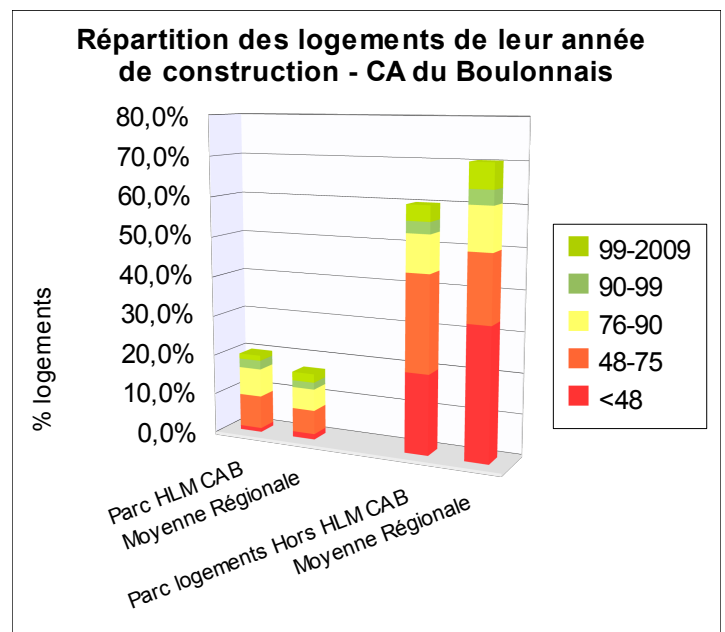


Illustration 3: Source FILOCOM - 2011

Les logements collectifs représentent près de 47% du parc total, soit 50% de plus que la moyenne régionale. C'est une opportunité car ceux-ci peuvent bénéficier de programmes de réhabilitation de grande ampleur, notamment par les bailleurs sociaux. Le rapport investissement/gain énergétique est en effet d'autant plus intéressant que la part du logement collectif est importante.

En complément des dispositifs d'information et de sensibilisation à la population (type Espaces Infos Energies), l'atteinte de cet objectif nécessite donc un renforcement de l'intervention des collectivités locales en complément des autres dispositifs nationaux auprès des bailleurs mais aussi la mise en place de nouveaux outils de financements auprès des particuliers.

Enfin, il est indispensable que cette réhabilitation soit cohérente avec des modes de chauffage moins émetteurs en GES. Les logements ainsi réhabilités auront des besoins énergétiques bien plus réduits.

Ces projets de réhabilitation doivent donc être couplés avec une substitution des équipements anciens à base d'énergies fossiles (charbon, fioul, GPL et dans une moindre mesure gaz) au profit d'équipements performants à bases d'énergies renouvelables et/ou collectives (réseaux de chaleur, pompes à chaleur, électricité verte...).

Le SRCAE vise également à réhabiliter thermiquement les bâtiments tertiaires en Nord-Pas-de-Calais, conformément aux objectifs du Grenelle de l'Environnement, repris dans l'article L111-10-3 du code de la construction et de l'habitat,

qui impose des travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments existants à usage tertiaire ou dans lesquels s'exerce une activité de service public dans un délai de huit ans à compter du 1er janvier 2012. Ces travaux devront s'échelonner sur une période relativement longue au vu du coût élevé de cette réhabilitation massive.

Ce coût implique de procéder à la réhabilitation thermique des bâtiments tertiaires par étape, en commençant notamment par les bâtiments les plus « énergivores ». L'objectif fixé est de réaliser en priorité les investissements les plus importants permettant d'atteindre l'objectif affiché de 50% d'économies d'énergies.

Le parc tertiaire public sur la CAB est important puisqu'il représente près de 31% de l'ensemble des locaux d'activités sur le territoire dont près d'un tiers appartient à l'agglomération ou aux communes membres (soit 8,69% du nombre total de locaux d'activité).

Ce parc est néanmoins plus récent que pour les EPCI comparables avec « seulement » 32,3% des bâtiments inférieurs à 1975 contre 35,9%.

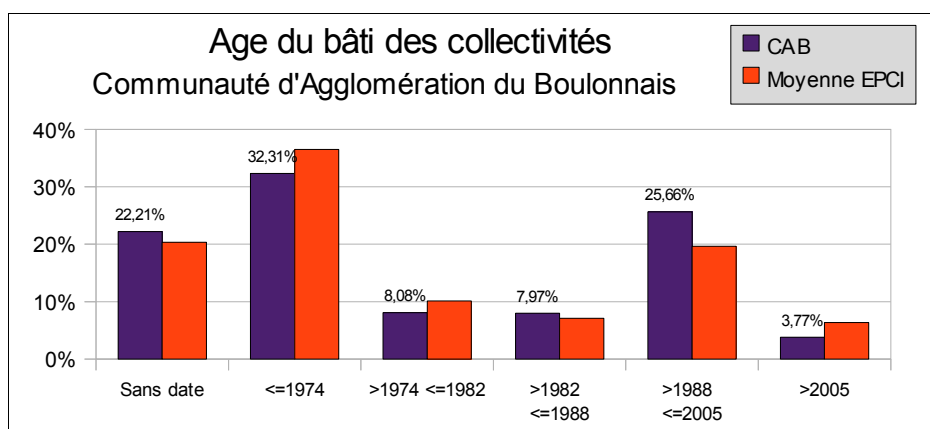


Illustration 4: Age du bâti des collectivités- source DGFip

Cette proportion élevée de patrimoine propre induit une responsabilité accrue de la collectivité dans l'entretien et la réhabilitation de son parc. Il s'agira donc de cibler les grands ensembles tertiaires ; on estime en effet qu'au sein du patrimoine d'une collectivité, 25% des surfaces peuvent être atteintes en ciblant dans un premier temps les plus grands bâtiments. La mise en œuvre de cette orientation doit privilégier les approches globales de gestion du patrimoine, intégrant la question énergétique à l'ensemble des autres dimensions (accessibilité, remises aux normes, etc.).

L'utilisation des Contrats de Performance Energétique peut également être une solution pour financer les travaux tout en garantissant des performances optimales.

ENERGIE

Enjeux correspondant aux orientations
AT1, INDUS2, ENR3 et ENR4 du SRCAE

DEVELOPPER LES RESEAUX DE CHALEUR

Les réseaux de chaleur urbains permettent de réaliser des économies d'énergie et de limiter les émissions de GES comparativement à la somme des équipements individuels équivalents qui seraient nécessaires. Ils ont également l'avantage de pouvoir être alimentés pour tout ou partie grâce à des ressources renouvelables (type biomasse) ou de la récupération d'énergie fatale disponible localement. L'orientation vise à développer à la fois les réseaux, leur portée (densité) et à en améliorer le « mix » énergétique dont les bénéfices seront ainsi démultipliés.

Le SRCAE a comme objectif de convertir l'ensemble des chaufferies de réseau de chaleur urbain existantes aux énergies renouvelables (ordures ménagères, bois-énergie, biogaz) et de connecter 85 000 équivalents logements supplémentaires à des réseaux de chaleur utilisant des énergies renouvelables (biomasse, ...) ou de récupération (déchets, énergies fatales...).

La priorité est donc l'implantation de nouveaux

réseaux et le développement des réseaux existants notamment dans les territoires avec un fort renouvellement urbain et un potentiel d'utilisation important (gros équipements publics, forte concentration locale). Ces réseaux doivent privilégier les énergies de récupération et/ou renouvelables comme la biomasse. La densité élevée, la forte concentration de gros équipements publics laissent envisager localement la possibilité de réseaux de chaleurs lors de nouveaux aménagements ou pour les projets de renouvellement urbain. Enfin, la ressource bois locale abondante doit permettre de privilégier la biomasse comme source énergétique principale pour ce type de projets.

La CAB ne dispose pas encore de réseau de chaleur mais un projet important est en cours de réalisation à Boulogne qui prévoit d'alimenter près de 3000 logements grâce à de l'énergie de récupération et de l'énergie bois locale. Il constitue donc à ce titre une opération exemplaire par sa démarche et son ampleur.

La réflexion sur l'intégration ou l'extension d'un réseau de chaleur et la nature de sa source d'énergie lors des opérations d'aménagement, de renouvellement urbain dans ces secteurs quel que soit l'usage prévu (logement, tertiaire, commerces...), tel que le prévoit d'ailleurs le projet de SCOT, doit devenir systématique.

Le projet de Capécure 2020, compte tenu de la concentration locale en industries fortement consommatrices d'énergie et donc potentiellement d'énergie fatale, est une opportunité forte de développer un réseau de chaleur et/ou de cogénération. Une synergie pourrait aussi être recherchée localement entre les établissements nécessitant du froid et ceux nécessitant du chaud.

VALORISER LA RESSOURCE BOIS LOCALE

A condition qu'elle soit gérée durablement, l'exploitation du bois en tant que source d'énergie est peu émettrice en GES comparativement aux énergies fossiles. Le SRCAE vise à structurer et valoriser la production de bois localement, avec l'objectif de production de 1260 GWh/an à partir de bois énergie en privilégiant la ressource locale sur des projets de taille adaptée.

Avec un taux de boisement proche de 20% sur son territoire, contre moins de 9% au niveau régional, le territoire présente une ressource bois disponible importante dont une faible partie seulement est exploitée. L'étude qui a été menée en 2010 à l'échelle du Pays du Boulonnais sur ce sujet a mis en évidence un potentiel évident mais des difficultés d'accès à cette ressource et surtout l'absence de véritable filière locale.

Compte tenu de son importance économique et environnementale dans la politique énergétique du territoire, il semble nécessaire de poursuivre la réflexion engagée avec le Parc Naturel Régional sur la valorisation de ce bois, notamment par la structuration d'une filière bois locale (ressource, transformation, valorisation et transport).

EXPLORER LE POTENTIEL DE METHANISATION

La méthanisation fait partie des solutions à développer sur la région. Le SRCAE vise à créer des unités de méthanisation à partir des déchets ou sous-produits agricoles, issus des IAA ou des déchets ménagers fermentescibles dans l'objectif de

limiter les émissions des gaz de fermentation/nitrification dans l'atmosphère en les collectant et les valorisant directement (production énergétique) ou par injection dans le réseau gaz. L'objectif régional à l'horizon 2020 est d'assurer une

production énergétique de 1000 Gwh/an.

Sur la CAB, l'activité d'élevage est très présente, notamment l'élevage laitier. Ce type d'exploitations est générateur d'effluents fermentescibles et pouvant être valorisés par méthanisation même si

localement les systèmes d'exploitations sont à dominante extensive. Cependant, le territoire concentre aussi un grand nombre d'industries agro-alimentaires de première transformation, notamment halieutiques.

Ces deux constats laissent présager d'un potentiel intéressant localement permettant de développer des unités de méthanisation afin de valoriser les effluents et/ou résidus de transformation de produits agricoles. Il serait donc intéressant de mener une étude sur la disponibilité des gisements à travers une approche territoriale multi-acteurs. Le fonds chaleur de l'ADEME peut être utilisé pour financer ce type de projets.

ADAPTATION

Enjeux correspondant aux orientations ADAPT2, ADAPT3, ADAPT6 et ADAPT8 du SRCAE

INTÉGRER LES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LES RÉVISIONS DE SAGE

Le changement climatique est susceptible de provoquer à terme à la fois une baisse de la pluviométrie moyenne, particulièrement en période estivale, et une augmentation de la température moyenne et des épisodes de vagues de chaleur, entraînant une diminution des étiages estivaux perturbant le fonctionnement des nappes phréatiques (charge et décharge).

Cette conjonction de phénomène de diminution de la ressource en eau disponible pourra accentuer les tensions existantes en matière d'usages et créer de nouveaux problèmes là où la gestion n'en pose pas aujourd'hui, pour :

- irriguer (néanmoins limitée aujourd'hui en région à quelques types de cultures),
- faire face aux pertes de production agricole générées par des sécheresses ou des crises sanitaires exceptionnelles sur l'agriculture et la

- sylviculture,
- alimenter les canaux et permettre la navigation,
- répondre aux besoins des procédés industriels et au refroidissement des systèmes énergétiques.

Face à ces évolutions des risques à venir, une prise en compte des impacts climatiques à hauteur des enjeux doit être réalisée par les gestionnaires de la ressource en eau en région. Sont concernés en premier lieu les acteurs intervenant dans le cadre de la mise en place et/ou de la révision du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

La Communauté d'Agglomération est concernée par le SAGE du bassin côtier du boulonnais, dont la révision est actuellement en cours. Le schéma n'intègre pas directement les effets du changement climatique sur les milieux.

Il s'agira lors de la phase de révision, et lorsque les connaissances auront progressé sur ce sujet, de recenser les effets probables du changement climatique sur la gestion de l'eau et des milieux aquatiques, pour ensuite établir des actions d'adaptation permettant d'intégrer les conclusions de ces diagnostics sur les évolutions des débits des cours d'eau, des prélèvements et des rejets, ainsi que sur leurs conséquences en termes de préservation des milieux naturels.

ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION FONCIÈRE ADAPTÉES À L'IMPORTANCE DU RISQUE DE SUBMERSION MARINE

Une partie importante du littoral régional est déjà exposée aujourd'hui au risque de submersion marine. L'élévation du niveau moyen de la mer, ainsi que la modification éventuelle des régimes de houles et de surcôtes liées aux changements climatiques, augmenteront très probablement la fréquence et l'intensité de cet aléa.

La prise en compte de l'importance de ce risque de submersion marine est d'autant plus indispensable en Nord-Pas-de-Calais que son territoire est très urbanisé et que sa population est majoritairement regroupée dans quelques grands pôles urbains dont une partie significative sur le littoral.

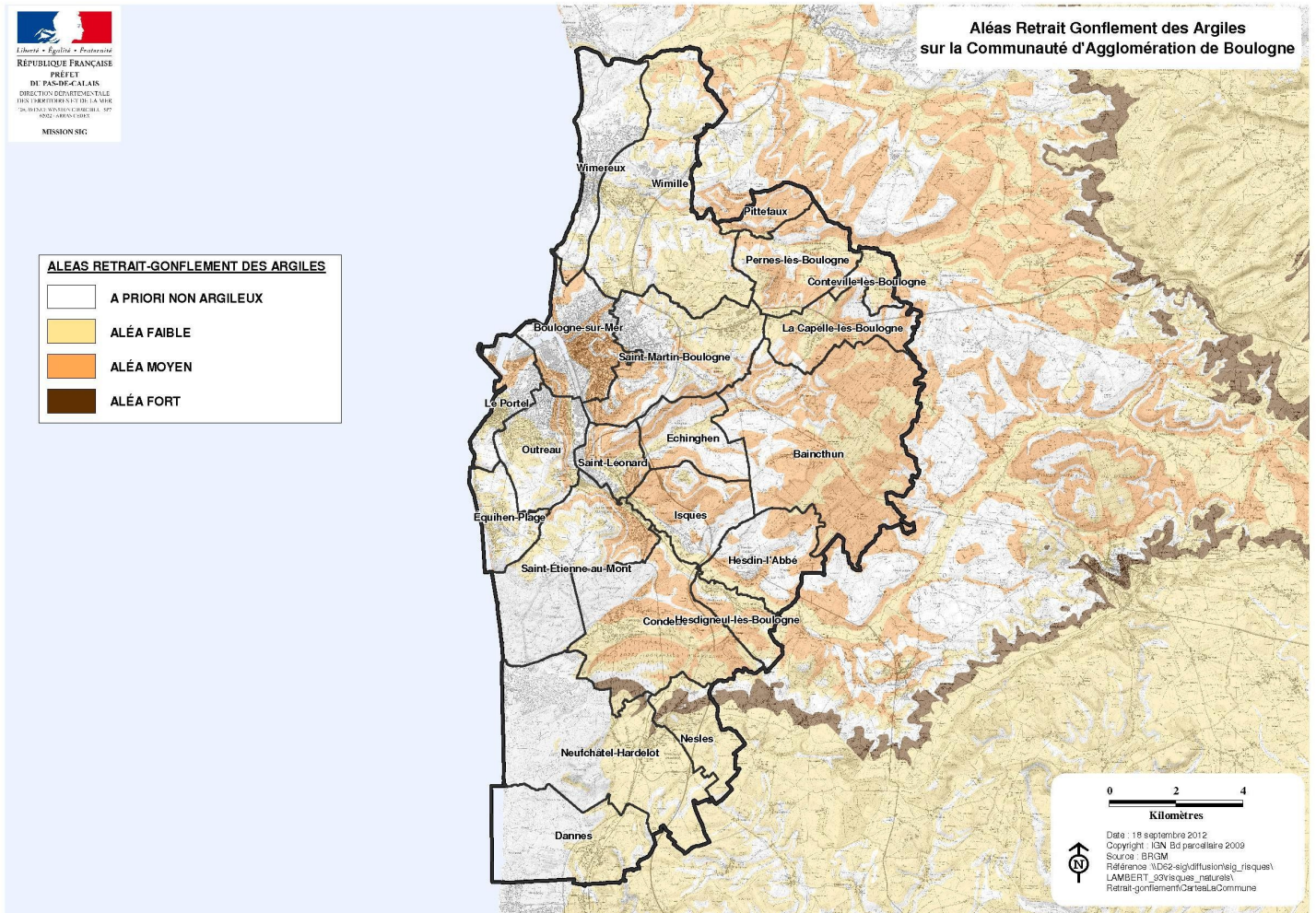
Plusieurs communes de l'agglomération sont référencées comme présentant des risques de submersion marine importants. Elles doivent prendre en compte, au niveau local, les documents régionaux relatifs aux aléas de submersions marines indiquant les secteurs littoraux à désurbaniser et les zones à protéger. L'aléa va évoluer et probablement s'accroître avec le réchauffement climatique et l'élévation du niveau de la mer. Cette évolution doit d'ores et déjà être anticipée dans les décisions et actions entreprises pour prévenir les risques.

ANTICIPER L'ALEA DE RETRAIT GONFLEMENT DES ARGILES

L'aléa retrait-gonflement des argiles est déjà particulièrement important en région Nord-Pas-de-Calais, et en nette augmentation depuis les années 1980. Tant les infrastructures que les bâtiments sont concernés.

Le changement climatique pourrait avoir comme conséquence, à travers l'augmentation des périodes de sécheresse et l'éventuelle augmentation des précipitations intenses, de favoriser la rétractation des argiles et l'ouverture de fissures.

Pour minimiser les impacts de l'évolution de cet aléa, une démarche d'information et de sensibilisation est à approfondir en région. Ces efforts doivent s'appuyer sur les éléments de connaissance les plus fins possibles. En ce sens, il est nécessaire de compléter la cartographie de l'aléa retrait-gonflement des argiles en se basant sur l'analyse de l'évolution prévisible des conditions météorologiques.



Par ailleurs, il est nécessaire de s'assurer de l'existence d'un Plan de prévention des risques (PPR) ou a minima d'une procédure de type « Information des acquéreurs et des locataires » dans toutes les zones concernées. Enfin, la généralisation et le renforcement de la prise en compte des zones concernées par ce risque est à réaliser dans les documents d'urbanisme, en encourageant une meilleure relation avec les écosystèmes des milieux urbains et ruraux.

Sur l'agglomération, quatre communes sont concernées par l'aléa fort (Condet, Nesles, Neufchatel-Hardelot) et 20 par l'aléa moyen ce qui représente respectivement 0,85% et 31% du territoire.

METTRE EN ŒUVRE LES PRINCIPES DE GESTION DURABLE DE LA FORÊT ET ANTICIPER LES IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Plus que tout autre écosystème de production, la forêt est exposée aux changements climatiques, d'autant plus fortement s'ils sont rapides. Les longues périodes de production sylvicole (50 à 150 ans) accentuent l'importance d'adopter dès à présent des pratiques adaptées aux conditions

climatiques futures.

En Nord-Pas-de-Calais, la forêt est principalement composée de feuillus. Des essences comme le chêne pédonculé et le hêtre, importantes en région, sont menacées par les changements climatiques annoncés et ne devraient être retenues en

renouvellement que lorsqu'ils sont en situation optimale (et en mélange avec d'autres essences dans les autres situations). Outre une recherche de diversité dans les peuplements, le recours au chêne sessile, plus robuste face aux conditions climatiques annoncées (stress hydrique plus fréquent, hausse

de la moyenne de température), pourra être favorisé, en mélange, dans les renouvellements. Il en va également de la qualité écologique et de la conservation de la biodiversité régionale au sein des écosystèmes forestiers.

Ces constats justifient la nécessité d'intégrer la question du changement climatique dans l'ensemble des dispositifs de gestion des bois et forêts présents en région (plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF), chartes forestières de territoire (CFT), stratégies locales de développement forestier, documents de gestion durable, etc....), et du réservoir de biodiversité qu'ils représentent.

Le territoire de l'agglomération boulonnaise est particulièrement concerné par cette problématique étant donnée la forte présence de boisement et la nature de celui-ci. Ici encore, le Parc Naturel Régional apparaît comme un partenaire incontournable pour anticiper ces évolutions.

**Tableau récapitulatif des orientations du SRCAE déterminées comme particulièrement
« à enjeux » pour le territoire de la CAB**

ORIENTATION DU SRCAE		NIVEAU D'ENJEUX DETERMINE pour la CAB
OCCUPATION DU SOL		
AT2	Freiner l'étalement urbain	MAJEUR
AT4	Densifier autour des transports en commun	FORT
AT5	Faire progresser la mixité fonctionnelle	FORT
BÂTIMENTS		
BAT1	Réhabilitation des logements	FORT
BAT2	Réhabilitation des bâtiments tertiaires	FORT
TRANSPORTS ET MOBILITE		
TV1	Développer les modes doux	FORT
TV2	Optimiser l'offre en transports en commun	MAJEUR
TV3	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs en GES	FORT
TV4	Limiter l'usage de la voiture	FORT
TM1	Développer les capacités de multimodalités	MAJEUR
TM3	Favoriser les formes de logistiques urbaines plus efficaces énergétiquement	FORT
ENERGIE		
AT1/Indus 2	Développer les réseaux de chaleur /Valoriser les énergies fatales	MAJEUR
ENR3	Développer la méthanisation	FORT
ENR4	Favoriser le développement du bois-énergie	MAJEUR
ADAPTATION		
ADAPT2	Intégrer les effets du changement climatique dans les SAGE	CONCERNE
ADAPT3	Prise en compte du risque de submersion marine	CONCERNE
ADAPT6	Sensibiliser sur le retrait gonflement des argiles	CONCERNE
ADAPT8	Mettre en œuvre les principes de gestion durable de la forêt	CONCERNE