

Enjeux particuliers du SRCAE pour le territoire de la Communauté Urbaine d'ARRAS

OCCUPATION DU SOL

Enjeux correspondant aux orientations
AT2 - AT3 - AT4 et AT5 du SRCAE

Le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras présente une configuration centralisée autour d'Arras, cœur urbain de l'agglomération ceinturé par plusieurs communes de taille moyenne. Le reste du territoire a gardé un caractère rural où l'activité agricole occupe encore plus des deux tiers de l'espace, essentiellement dédiée aux grandes cultures. Ces surfaces reculent cependant au profit des espaces urbanisés qui couvrent le quart du territoire.

Le développement du territoire se fait concentriquement autour de l'agglomération arrageoise mais a tendance à se reporter sur les communes périphériques, au delà de la CUA. Cette tendance s'explique par le coût élevé du foncier sur la CUA et la disponibilité foncière sur ces communes.

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 affecté 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.

De par son dynamisme économique et

démographique, le territoire de la CUA est attractif et est donc soumis à une forte pression foncière essentiellement liée aux besoins importants pour la création de logements et de zones d'activités. Le développement de l'agglomération se faisant de façon concentrique, les terres les plus menacées se situent donc en continuité urbaine en périphérie de l'agglomération.

En 2009, la surface artificialisée de la CUA représentait 25% du territoire. Si ce taux reste significativement inférieur à la moyenne des EPCI régionales de taille comparable, il a néanmoins progressé de 24% entre 1990 et 2009 soit deux fois plus rapidement que pour ces derniers. Même si le rythme de cette artificialisation a ralenti, il demeure à un niveau annuel élevé proche de 1% lui aussi supérieur à la moyenne des EPCI comparables.

Chiffre clé : en moyenne plus de 40ha artificialisés annuellement entre 1990 et 2009 sur le territoire de la CUA.

	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	4,2	3,94	3,97	3,86	-0,77%	0,08%	-0,65%	2,28%	9,75%	4,60%
Prairies	8,22	8,01	7,62	7,57	-0,32%	-0,72%	-0,19%	4,46%		
Terres arables	123,19	119,63	116,94	114,99	-0,36%	-0,37%	-0,35%	67,84%		
Terres artificialisées	34,78	38,42	41,64	43,09	1,31%	1,10%	0,87%	25,42%		

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

Les surfaces artificialisées ont ainsi augmenté cinq fois plus rapidement que la population de l'agglomération entre 1990 et 2009 et 20 % plus rapidement que le nombre d'emplois créés sur les

dix dernières années. Cette urbanisation reste également plus rapide que l'augmentation du nombre de ménages si l'on prend en compte le phénomène de desserrement.

La maîtrise de l'artificialisation est une problématique majeure de la région Nord-Pas de Calais, et elle est particulièrement marquée pour le territoire de la CUA. 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 de la Région d'Arras, dont le projet vient d'être arrêté, se fixe pour objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation observé sur les dix dernières années. Ceci constitue une première étape importante dans l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain.



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 renouvellement 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 recherche ainsi à densifier les zones situées à proximité des principales gares TER. Cette densification 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 de ce périmètre sont à privilégier pour les projets de logements ou bureaux.

Sur la CUA, compte tenu de son niveau de services et de ses nombreuses possibilités intermodales, c'est essentiellement la gare d'Arras qui est à conforter. On recense en effet dans le périmètre de 2km autour de la gare encore plus de 60 ha de friches industrielles (source Sigale 2009). La reconversion du quartier de la citadelle, de la caserne Schramm et la densification du cœur de ville en sont des exemples.

Ce principe sera également à appliquer autour des futurs arrêts des projets de TCSP évoqués dans le SCOT de la Région d'Arras.

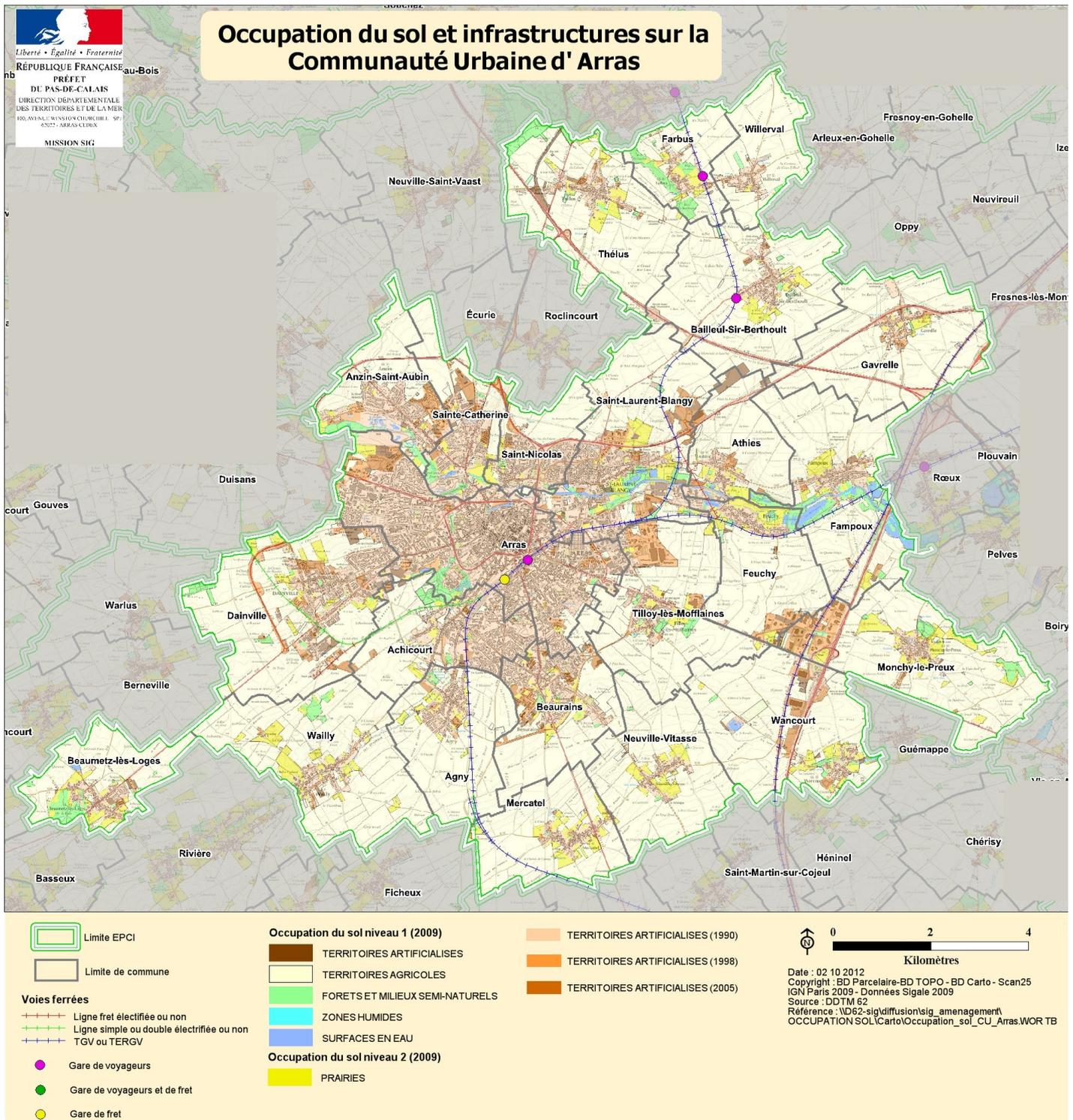
A cette fin, il pourra s'agir d'utiliser tous les outils de veille et de maîtrise foncière et immobilière sur les secteurs proches des réseaux de transports en commun (études de mutabilité, usage du droit de préemption urbain, éventuel recours à la zone d'aménagement différé, intervention foncière, etc. ...).

Les documents d'urbanisme pourront également utiliser les outils prévus par le Grenelle, par exemple en imposant une densité minimum pour les

programmes immobiliers situés à proximités de gares ferroviaires.

Enfin, dans les projets et les tissus urbains existants, une mixité fonctionnelle (emplois, services, habitat, loisirs, ...) doit être recherchée. Celle-ci permet de limiter les besoins en déplacements des populations. L'idée est d'aller à l'inverse du principe souvent constaté des zonages monofonctionnels et spécialisés nécessitant l'utilisation d'un transport (souvent particulier) pour se rendre de l'un à l'autre.

Ce caractère monofonctionnel est très marqué dans l'est de l'agglomération.



PRESERVER LES « PUIXS DE CARBONE »

En corollaire de la problématique d'artificialisation des sols sous-tend celle de la préservation des espaces naturels et agricoles.

Le SRCAE met notamment l'accent sur le maintien des surfaces de prairies. Les prairies permanentes ont en effet la particularité d'absorber et stocker une grande quantité de carbone atmosphérique et jouent donc, au même titre que les surfaces boisées, un rôle clé de « puits de carbone » pour un territoire.

Le territoire de la CUA est un territoire de grandes cultures grâce à la valeur agronomique de ses sols et sa topographie adaptée. L'élevage est ainsi peu représenté et la part des prairies très faible : 4,46% de la surface territoriale soit presque quatre fois moins que la moyenne régionale. Ces prairies sont toujours menacées par la concurrence des autres occupations de sols. Leur superficie a ainsi été réduite de 8% depuis 1990 majoritairement à destination d'habitat, de zones d'activités, d'infrastructures ou d'aménagements paysagers.

Au vu de la faible part des prairies, et de la pression exercée sur ces surfaces, il s'agira donc de veiller dans les documents d'urbanisme à préserver ces « puits de carbone », notamment sur les communes périphériques où la pression foncière est la plus forte. Il peut également être utile de décliner localement et opérationnellement les trames vertes et bleues dans ces espaces agricoles. Le schéma de trame verte et bleue de la CUA va dans ce sens en prenant en compte et en confortant les prairies. Des outils de maîtrise du foncier « espaces naturels et forestiers » peuvent également être expérimentés à l'exemple des Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) ou les Zones Agricoles Protégées (ZAP).

La région demeure la moins boisée de France. Alors qu'au niveau national la forêt représente plus du quart du territoire, elle ne recouvre que 9% en Nord-Pas-de-Calais. Cette situation est essentiellement due à la densité de population, à la topographie et à la richesse agronomique des sols historiquement favorables au développement des grandes cultures.

Le SRCAE a un objectif ambitieux d'accroissement des surfaces boisées de 850 ha/an au minimum d'ici 2020 (y compris les haies et arbustes), préférentiellement de façon diffuse. Outre la captation de carbone, les boisements constituent

une ressource énergétique locale et rendent des services écologiques essentiels telles que l'épuration de l'eau ou la constitution de réservoirs de biodiversité ; ils permettent également de limiter les effets des inondations.

Sur le territoire de la CUA, ces surfaces ne couvrent que 2,28% du territoire, soit 70% de moins qu'au niveau régional pourtant fortement déficitaire. En outre, alors qu'au niveau régional ces surfaces ont progressé de 3% entre 1990 et 2009, elles se sont encore réduites de 8% sur la CUA dans le même temps essentiellement à des fins d'aménagement.

Au vu du faible taux de boisement, et de sa diminution constante, il y a un enjeu prégnant de conservation des surfaces existantes puis de développement. Le boisement en massif étant compliqué, le boisement diffus lui sera préféré. La plupart des espaces boisés se situe aux extrémités du territoire, avec de réelles opportunités de développement de corridors entre eux. Là encore le schéma de trame verte et bleue de la CUA devrait permettre d'inverser la tendance constatée en confortant les boisements existants (bois de la citadelle à densifier par exemple) et projetant un boisement linéaire sur certains axes (traversée d'Agny par exemple), ce qui décline opérationnellement cette orientation.

Source des données chiffrées : SIGALE 2009

TRANSPORTS ET MOBILITE

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

Le territoire se caractérise par une forte attractivité du pôle urbain de l'agglomération d'Arras 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, liés aux études, à la santé, aux loisirs et aux achats. Ces flux démontrent une certaine dépendance de la part des communes périphériques vis à vis d'Arras. Le territoire présente également de nombreuses zones d'activités (logistiques, agro-alimentaires notamment) en périphérie d'agglomération qui génèrent un trafic fret conséquent.

Le territoire de la CUA bénéficie d'une excellente desserte routière à la jonction de deux autoroutes A1 et A26 et avec plusieurs pénétrantes. Cette situation explique en partie la prépondérance du mode routier sur les autres modes dans les déplacements internes et d'échange 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 pourtant développée avec une gare TER-TGV avec un haut niveau de services et un réseau de bus urbain relativement dense associant des lignes régulières et transports à la demande en desserte urbaine et péri-urbaine.

REDUIRE LES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES

Le Nord-Pas-de-Calais est une région favorable aux déplacements en modes doux (marche à pieds, vélo, ...) de par sa topographie et sa densité. Le SRCAE cherche à développer la part modale de ces modes au détriment de celle des véhicules particuliers, notamment pour les courtes distances. Cela passe notamment par des aménagements spécifiques et une prise en compte de ces questions dans la planification.

La part des déplacements en modes doux à l'échelle de la CUA est d'un peu moins de 18% soit un tiers inférieur à la moyenne régionale alors même que l'agglomération est attractive, regroupe de nombreux services et emplois et offre des possibilités multimodales nombreuses avec les TC. Sa configuration est donc plutôt favorable aux déplacements de courte distance pouvant se faire à

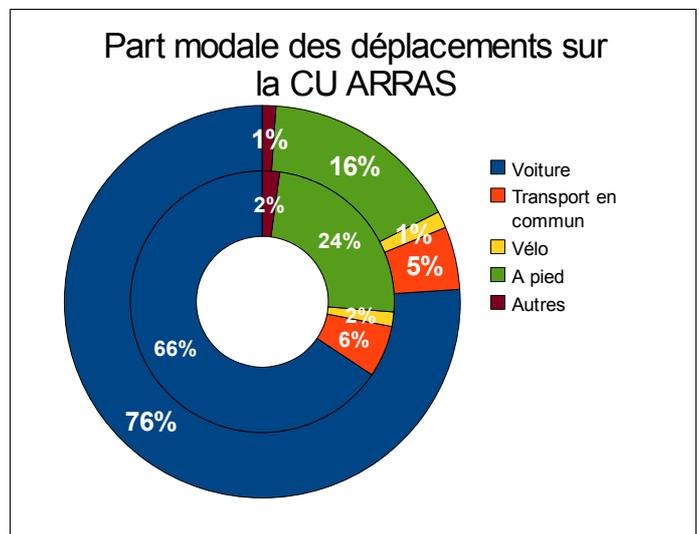


Illustration 1: Part des différents modes de transport et évolution – Diagramme intérieur correspondant à la moyenne régionale - Enquête régionale déplacement -2009

pieds ou à vélo.

L'agglomération pourrait chercher à mettre en place, notamment au travers de son prochain Plan de Déplacements Urbains (PDU), un schéma cyclable et piéton prévoyant de faciliter le rabattement et l'intermodalité avec les TC, de développement d'aménagements et infrastructures adaptées, la promotion des modes actifs, vélos en libre service...La question des modes actifs doit également être prise en compte en amont dès la planification afin de minimiser et raccourcir les besoins en déplacements, notamment en limitant la « monofonctionnalité ».

Concernant les TC, le SRCAE souhaite optimiser et développer fortement la part modale des TC au détriment de celle des véhicules particuliers (+50% d'ici 2020), en corrélant au mieux l'offre à la demande locale.

Tout comme pour les modes actifs, la configuration de l'agglomération d'Arras est favorable à l'utilisation des transports en commun.

La part modale des TC dans l'agglomération est comprise entre 5 et 6% ce qui est inférieur à la moyenne régionale et particulièrement faible compte tenu de la concentration de population, d'emplois et de services dans et autour d'Arras. Le réseau proposé par la CUA est pourtant développé et propose une offre de bon niveau aux habitants avec près de 20km/hab en 2009 et des possibilités inter-modales notamment avec le train (pôle d'échanges).

La révision prochaine du PDU permettra de s'interroger sur ces constats et d'en déterminer les causes précises. Elle devrait permettre une progression de la part modale des transports en agissant également sur les leviers indirects que sont le stationnement, l'articulation avec l'urbanisation, l'intégration tarifaire, la billettique, ...Ces leviers ont également été identifiés dans l'étude locale sur la mobilité dans l'est-arrageois réalisée par MVAConsultancy pour limiter le transit dans le cœur de l'agglomération. La CUA, en tant qu'autorité organisatrice des transports (AOT) pourrait également expérimenter le dispositif d'auto-partage en complément des transports en commun.

Outre le report modal, le SRCAE cherche également à optimiser l'usage de la voiture, toujours dans une optique de réduire les émissions de GES, grâce au développement des nouvelles pratiques de mobilité, notamment le co-voiturage.

Dans l'Arrageois, le taux de motorisation des ménages est de 78%. La voiture particulière est, comme on l'a déjà souligné, le mode largement prépondérant dans les déplacements.

Le taux moyen de remplissage des voitures est de 1,21 soit l'un des plus faibles au niveau des EPCI régionaux.

La CUA est en relation très forte avec les territoires voisins pour les déplacements pendulaires (travail/études). Les « couloirs » les plus importants sont ceux orientés vers Lens (N17), Lille (D950), Cambrai et St-Pol (D939) avec plusieurs milliers d'allers et retours quotidiens dans les deux sens, très majoritairement en véhicule particulier. Ces échanges pendulaires massifs sont particulièrement adaptés pour le développement de co-voiturage.

Afin d'y contribuer, il pourrait par exemple être envisagé de créer des aires dédiées au co-voiturage ou d'élargir le site internet mis en place par l'AOT aux AOT voisines (inter-opérabilité). Toujours dans ce cadre, 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 possibles : Bonettes, ZI-Est, Actiparc, ...

La qualité de l'air constitue en effet une problématique majeure en termes de santé publique. Elle est particulièrement affectée par les émissions de gaz et poussières dues aux transports routiers. Outre la diminution du trafic routier, ces émissions peuvent être réduites par l'utilisation de véhicules plus récents ou aux technologies moins polluantes (électriques par exemple) par les particuliers, les collectivités et les entreprises.

La qualité de l'air locale n'est pas bonne : les seuils réglementaires pour la pollution aux particules PM10

notamment sont régulièrement dépassés (plus de 35 jours de dépassement en 2011 sur la station de Saint Laurent Blangy - Source : Inventaire Atmo Nord-Pas-de-Calais 2011). Ceci peut s'expliquer par la prédominance du mode routier dans les déplacements (cf supra) et en particulier le trafic PL très élevé à proximité en échanges (D939, D950) et transits (A1, et dans une moindre mesure A26) dont les émissions affectent tout le bassin de population. Le secteur est par ailleurs soumis à quelques problèmes de congestion aux heures de pointe sur les grands axes internes d'Arras et la rocade.

L'ensemble des enjeux pré-cités visent à limiter la part de la voiture dans les déplacements au sein de la CUA et en échange avec elle. Le PDU en cours de révision sera l'outil principal pour traiter ces problématiques dans toutes leurs dimensions (dont le lien avec l'urbanisme et la composante sociale).

FAVORISER LES ALTERNATIVES AU TRANSPORT ROUTIER

Le territoire régional, de par sa position stratégique et son activité économique, est très fortement impacté par le transport de marchandises interne, externe et de transit. Le maillage autoroutier fait que ces déplacements sont essentiellement routiers donc fortement 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 poids-lourds (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.

De par sa localisation au croisement des autoroutes A1 et A26, la CUA est particulièrement concernée par le trafic PL aussi bien pour le trafic d'échanges que de transit. Sur le territoire de la CUA, la dernière enquête cordon démontre que le trafic PL d'échanges est environ 1,5 fois plus important que le trafic PL de transit avec 4 points d'entrée/sortie principaux :

- deux à l'est : RD950 et RD939, pour lesquelles le trafic d'échanges domine largement le trafic de transit (l'échange y est respectivement 2,4 et 4 fois plus intense que le trafic de transit).
- deux à l'ouest : RN25 et RD939, pour lesquelles les trafics d'échanges sont environ 2 fois supérieurs aux trafics de transit.

La CUA concentre par ailleurs d'importantes zones d'activités industrielles, logistiques et agro-alimentaires fortement génératrices de trafic, en particulier Actiparc et Artoipole. Les alternatives à la route existent localement, essentiellement par le mode ferré qui n'est pas exploité au maximum de ses capacités. Ce mode devrait se développer fortement avec le projet de création de la ligne fret-Arras-Marquion. La plate-forme multimodale de Dourges, même si elle est hors du territoire, constitue également une solution de report modal intéressante vers laquelle se tourner. Les longs trajets pourraient en partie être réalisés via le feroutage (avec à terme le projet d'autoroute ferroviaire atlantique) ou la voie fluviale.

Sources des données chiffrées : Enquête régionale mobilité et déplacements 2009 - CR NPDC

AGRICULTURE

Enjeux correspondant aux orientations
AGRI 1 du SRCAE

Les terres agricoles de l'Arrageois étant relativement riches, la surface agricole utile est majoritairement composée de grandes cultures gérées sous un mode plutôt intensif (céréales, betteraves, etc...). Ce type de cultures fait appel à une importante fertilisation azotée. Ces apports azotés sont sources de protoxyde d'azote, un gaz contribuant fortement à l'effet de serre, et entraînent la diffusion dans l'air

et l'eau de particules à l'origine de l'eutrophisation des milieux naturels.

Même si la CUA n'a pas de levier direct sur cette problématique, elle pourrait rechercher des partenariats avec les acteurs du territoire (Chambre Régionale d'Agriculture, Lycée Agricole, ...) pour aborder cette thématique.

Un tel partenariat pourrait se fixer comme objectif de renforcer les actions de formation et sensibilisation auprès des agriculteurs notamment par la diffusion des outils existants en matière de diagnostics environnementaux et changement climatique. A ce titre, le logiciel Clima-Agri, conçu par l'ADEME, est expérimenté sur plusieurs territoires régionaux. Il est un outil précieux pour identifier des actions concrètes permettant de limiter l'impact de l'activité agricole sur les émissions de gaz à effets de serre. Il pourrait également s'agir de promouvoir les dispositifs financiers existants : mesures agro-environnementales, Plan Végétal Environnement, Plan de Performance Énergétique des exploitations...

BATIMENTS

Enjeux correspondant aux orientations
BAT1, BAT2 et BAT 4 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

L'objectif principal régional est de réhabiliter 50000 logements par an en moyenne, soit une multiplication par près de 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 CUA, cet objectif du SRCAE correspond à la réhabilitation de **plus de 1000 logements par an**.

Le parc de logements de la CUA est globalement plus récent qu'au niveau régional. La proportion de logements antérieurs à 1975 (date de la première réglementation thermique) est de 60% ce qui est conséquent mais inférieur de 5 points au niveau régional. Parmi ces logements, la moitié ont été construits ou reconstruits après la seconde guerre mondiale.

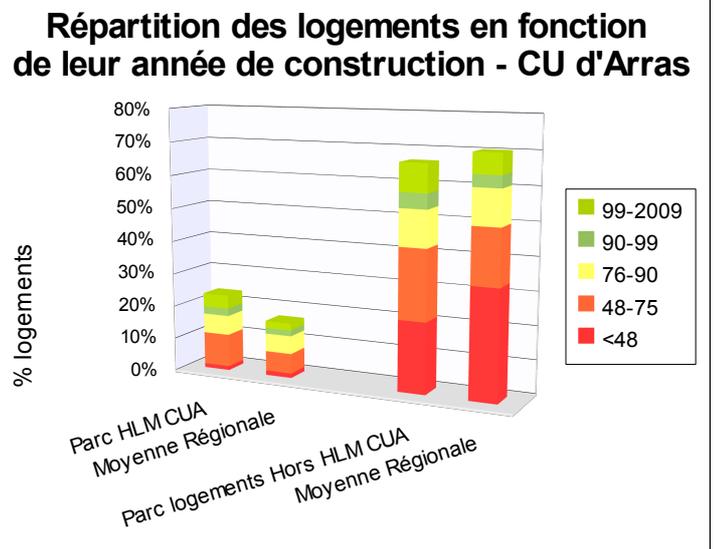


Illustration 2: Source FILOCOM - 2011

Les logements collectifs représentent près de 40% du parc total. C'est une opportunité car ceux-ci peuvent bénéficier de programmes de réhabilitation de grande ampleur, notamment par les bailleurs sociaux, ce qui est plus compliqué pour les logements individuels. Le rapport investissement/gain énergétique est d'autant plus intéressant que la part du logement collectif est importante.

Pour ces derniers, les capacités de financement des habitants de la CUA étant supérieures de 20% à la moyenne régionale, des mesures d'accompagnement pourraient trouver un écho important auprès de ces populations et constituer un levier puissant.

En complément des dispositifs d'information et de sensibilisation à la population (type Espaces Infos Energies), l'atteinte de cet objectif nécessite donc

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 aussi de procéder à la réhabilitation thermique des bâtiments tertiaires par étape, en commençant notamment par les

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.

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 public tertiaire dans la CUA est important puisqu'il représente 5% de l'ensemble des locaux d'activités sur le territoire (contre 2,72% à l'échelle régionale) ; 61% de ces locaux appartenant à la CUA ou aux communes membres (soit 3% du parc tertiaire total).

Ce parc est néanmoins bien plus récent qu'au niveau régional avec « seulement » 21,96% des bâtiments inférieurs à 1975 contre 36,51% pour les EPCI comparables.

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 les plus grands bâtiments dans un premier temps. 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.).

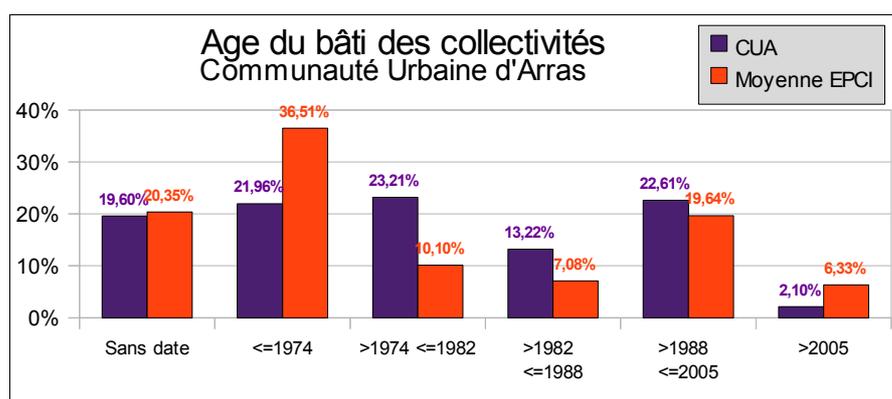


Illustration 3: Age du bâti des collectivités- source DGFiP

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

Pour les autres bâtiments tertiaires, non publics, il apparaît une légère sur-représentation des commerces et dans une moindre mesure des industries par rapport aux autres EPCI, ce qui laisse envisager une marge de manœuvre faible sur ces locaux.

ENERGIE

Enjeux correspondant aux orientations
AT1 – INDUS2 et ENR3 du SRCAE

Remarque préalable : l'éolien, les pompes à chaleur et le photovoltaïque n'ont pas fait l'objet d'une analyse plus précise que celle réalisée dans le pré-diagnostic qui vous a été transmis par la DREAL.

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 réseaux de chaleur urbains 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 (bois, déchets, énergie fatale...).

La priorité est donc 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). L'ouest de la CUA dispose déjà d'un important réseau de chaleur qui dessert environ 3500 foyers et est alimenté au gaz naturel. Plusieurs autres secteurs de l'agglomération réunissent les conditions favorables à un déploiement plus important.

Dans une étude récente (« Étude des potentialités de récupération d'énergies fatales perdues en NPDC – ADEME 2012), l'ADEME a identifié sur le territoire de la CUA six entreprises ayant un fort potentiel de production d'énergie fatale (Akebono, CECA, Cogestar, Croustifrance, Haagen Dazs, Roll-gom, Enersys) qui sont potentiellement des sources valorisables pour réaliser de la co-génération ou pour alimenter un réseau de chaleur urbain. Les deux zones de valorisation potentielle des énergies fatales ressortant sont donc : la ZI à l'Est de la ville d'Arras, la ZI Artoipole, à Feuchy. Il s'agira donc d'intégrer systématiquement une réflexion sur l'intégration d'un réseau de chaleur, ou le développement d'un existant lors des opérations d'aménagement, de renouvellement urbain dans ces secteurs quelque soit l'usage prévu (logement, tertiaire, commerces...).

EXPERIMENTER LA 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. Ceci afin 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 CUA, aucune unité de méthanisation n'est à ce jour présente. Cependant, la présence de plusieurs IAA génératrices de sous produits fermentescibles laissent présager d'un potentiel existant dans ce domaine. 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 également être utilisé pour financer ces projets.

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, 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 phénomènes 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.
- réalimenter les nappes phréatiques

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 Urbaine est porteuse du SAGE Scarpe-Amont, actuellement en cours d'élaboration. Il s'agira lors de la phase de diagnostic 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.

Enfin, d'ores et déjà, et même en l'absence des conclusions de ces différentes études, tous les usagers de l'eau doivent être incités à réaliser des économies d'eau, dans tous les secteurs.

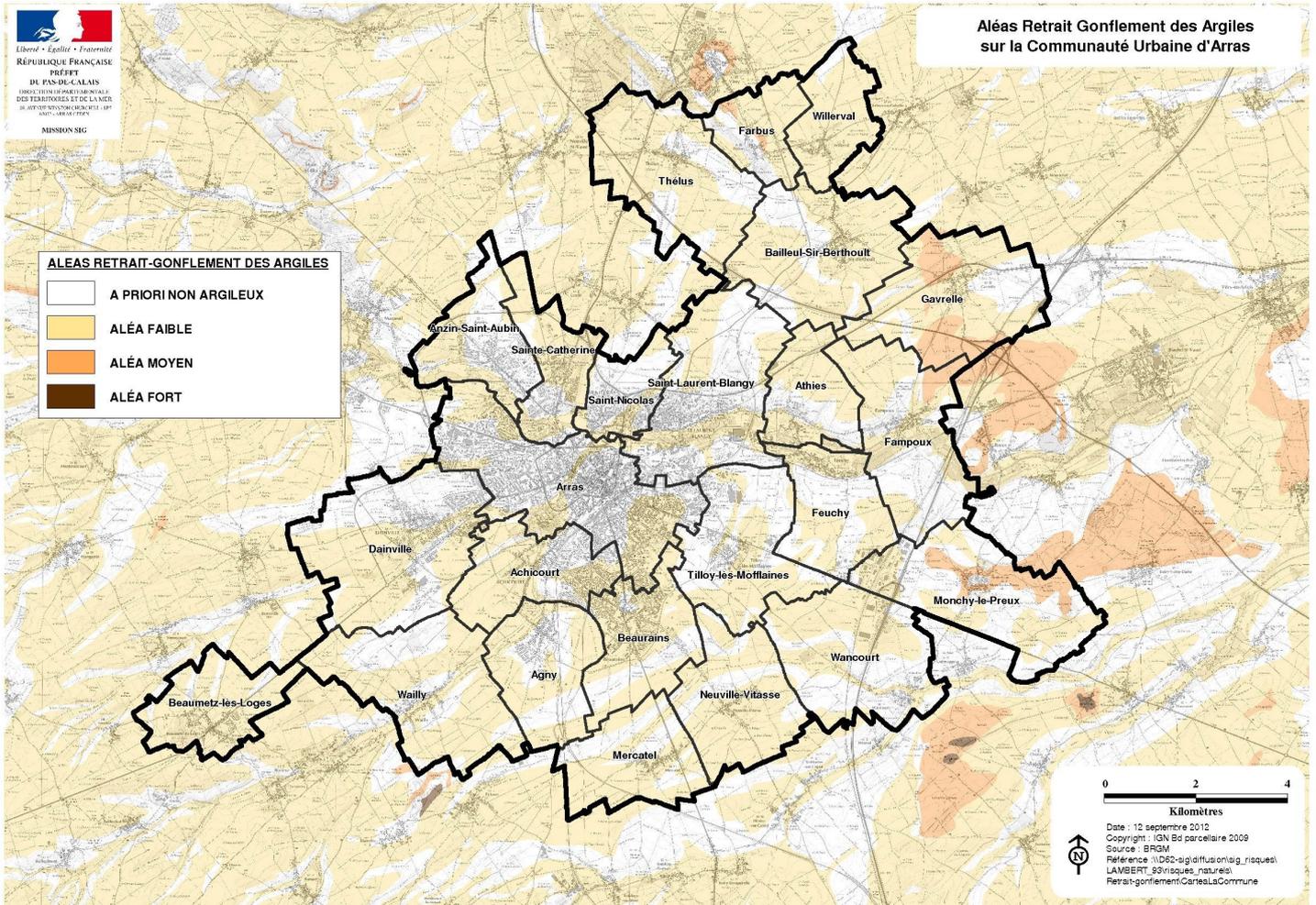
SENSIBILISER SUR LE PHENOMENE DE RETRAIT GONFLEMENT DES ARGILES

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 inclure 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 moyen : Farbus, Gavrelle, Monchy, Fampoux, les autres communes sont concernées par l'aléa faible. Ces aléas impactent donc respectivement 2,5% et 59% du territoire.

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

ORIENTATION DU SRCAE		NIVEAU D'ENJEU DETERMINE pour la CUA
OCCUPATION DU SOL		
AT2	Freiner l'étalement urbain	MAJEUR
AT3	Préserver espaces de prairies et augmenter les espaces boisés	MAJEUR
AT4	Densifier autour des transports en commun	MAJEUR
AT5	Faire progresser la mixité fonctionnelle	FORT
BÂTIMENTS		
BAT1	Réhabilitation des logements	FORT
BAT2	Réhabilitation des bâtiments tertiaires	FORT
BAT4	Favoriser l'indépendance aux énergies fossiles	FORT
TRANSPORTS ET MOBILITE		
TV1	Développer les modes doux	MAJEUR
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	MAJEUR
TM1	Développer les capacités de multimodalités	MAJEUR
AGRICULTURE		
AGRI1	Réduire les apport azotés minéraux	FORT
ENERGIE		
AT1 /INDUS2	Développer les réseaux de chaleur	MAJEUR
ENR3	Développer la méthanisation	OPPORTUNITE
ADAPTATION		
ADAPT2	Intégrer les effets du changement climatique dans les SAGE	CONCERNE
ADAPT6	Sensibiliser sur le retrait gonflement des argiles	CONCERNE