

Enjeux particuliers du SRCAE pour le territoire de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin

OCCUPATION DU SOL

La Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin (CAHC) est caractérisée par une urbanisation forte qui couvre désormais plus de la moitié du territoire de façon diffuse et sans centralité réellement marquée. La pression foncière est donc très importante et s'exerce sur les autres occupations du sol de façon quasiment uniforme. Cette pression s'explique principalement par l'activité économique (secondaire et surtout tertiaire) et l'habitat à dominante individuelle du territoire qui subit par ailleurs l'influence croissante de la métropole lilloise.

Les espaces naturels et agricoles sont maintenant minoritaires dans l'occupation du sol et, parmi eux, les espaces boisés ou en prairies apparaissent marginaux. La préservation de ces espaces, voire leur développement, ainsi que la limitation de la consommation foncière constituent donc des enjeux prioritaires pour ce territoire.

LIMITER L'ETALEMENT URBAIN

Enjeux correspondant aux orientations
AT2, AT4 et AT5 du SRCAE

Le SRCAE cherche 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 500 ha/an.

Le territoire de la CAHC est artificialisé à plus de 50%, soit le niveau le plus élevé de tous les EPCI

régionaux. Cette artificialisation présente la particularité d'être très diffuse avec une armature urbaine multipolaire caractéristique de l'ancien bassin minier.

On n'y retrouve donc pas de ville centre de grande taille avec une couronne péri-urbaine mais plusieurs communes de taille moyenne (Hénin-Beaumont, Carvin et Courrières) reliées entre elles par un maillage d'infrastructures routières structurantes entraînant une quasi-continuité urbaine d'un bout à l'autre du territoire.

En termes d'évolution, l'urbanisation a progressé de 16% entre 1990 et 2009 soit 50% plus rapidement que la moyenne des EPCI de taille comparable dans cet intervalle. Le rythme de cette artificialisation a doublé entre les périodes 1990/1998 et 1998/2009 et continue à s'accélérer.

Chiffre clé : en moyenne plus de 29 ha artificialisés annuellement entre 1990 et 2009 sur le périmètre de la CAHC

	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	4,16	3,34	3,48	4,31	-2,46%	0,56%	6,00%	3,88%	13,50%	-4,54%
Prairies	3,31	3,5	3,56	2,76	0,72%	0,25%	-5,63%	2,48%		
Terres arables	56,68	54,66	50,18	48,34	-0,45%	-1,27%	-0,92%	43,47%		
Terres artificialisées	47,94	49,83	53,56	55,79	0,49%	0,99%	1,04%	50,17%		

Tableau 1: Occupation du sol, emploi & population - CAHC – Source SIGALE – La comptabilisation SIGALE considère les terrils comme surfaces artificialisées

Le niveau d'attractivité du territoire ne permet de justifier qu'une partie de ces consommations.

Ainsi, tandis que sur la dernière décennie les surfaces artificialisées ont augmenté au même rythme que les créations d'emplois (~ +13%), on observe un véritable découplage entre la progression de l'artificialisation et l'évolution de la population qui a légèrement régressé depuis 1990. Même en prenant en compte le phénomène de desserrement, on constate que cette urbanisation reste 30% à 40 % plus rapide que l'augmentation du nombre de ménages.

En étudiant la nature de cette artificialisation, on remarque que ce sont l'habitat mais plus encore les activités tertiaires, notamment logistiques et commerciales, qui consomment l'essentiel du foncier. Ces deux axes de développement économique choisis par le territoire entraînent une augmentation de la pression foncière sur la quasi-totalité du périmètre de la CAHC et accentuée le long des autoroutes A1 et A21.

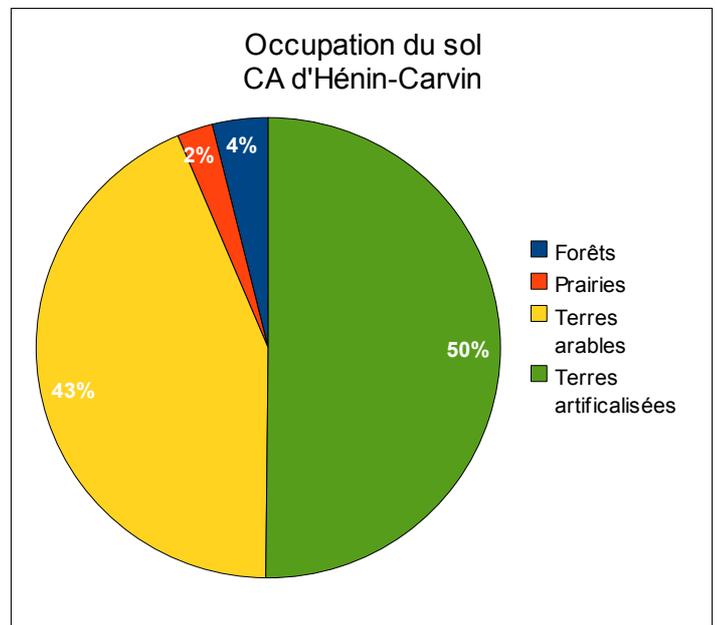


Illustration 1: Occupation du sol - Source SIGALE - 2009

La maîtrise de l'artificialisation est une problématique majeure de la région Nord-Pas de Calais et se révèle particulièrement prégnante pour le territoire de la CAHC. Celle-ci devra être mise en perspective avec la croissance démographique et économique. La satisfaction des besoins en logements et l'accueil de nouvelles activités économiques devra 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 territoire dispose à ce titre d'un potentiel de friches conséquent à valoriser prioritairement pour éviter la consommation de nouveaux espaces agricoles. En effet, depuis 1990, leurs surfaces ont diminué trois fois plus rapidement que pour les EPCI comparables et cinq fois plus rapidement que la moyenne régionale.

Le SCOT CALL-CAHC va prochainement rentrer en révision. La réduction drastique de l'artificialisation devra constituer l'un de ses objectifs prioritaires et indispensables pour respecter l'objectif maximal de

+

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

La CAHC regroupe 4 gares TER : Libercourt, Hénin-Beaumont, Dourges et Leforest. Toutes, par leur situation géographique, leur niveau de service et leur offre multimodale présentent un potentiel intéressant en termes de densification. Dans le périmètre de 2 km autour de ces gares, on recense près de 500 ha de friches industrielles (source Sigale 2009) ce qui est considérable et constitue une opportunité incontournable pour les futurs projets urbains. Plusieurs sont déjà en cours actuellement autour des gares d'Hénin et de Libercourt. Une telle valorisation sera aussi à étudier finement dans le périmètre du corridor du futur TCSP pour lequel le SCOT prévoit déjà une densification supérieure.

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

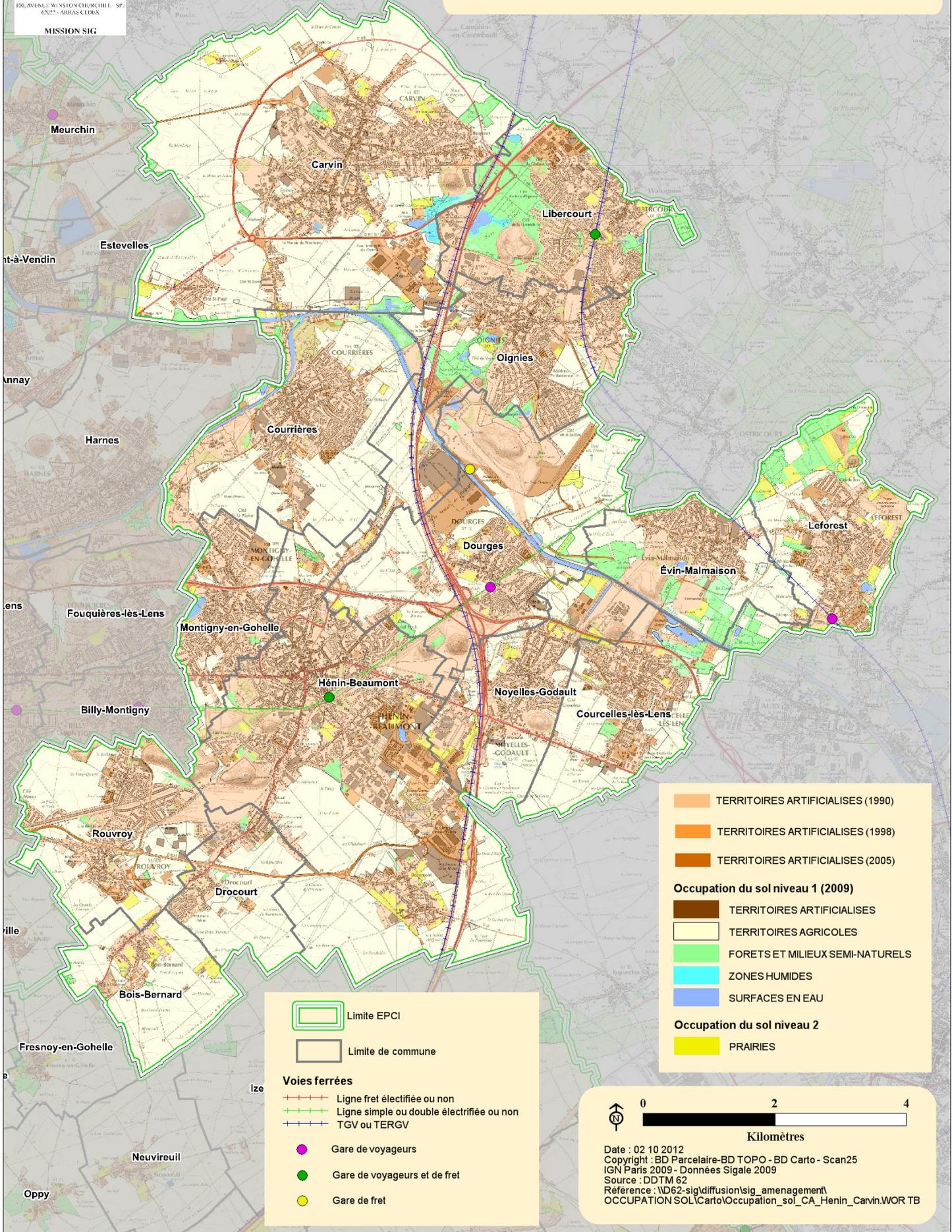
500 Ha/an au niveau régional fixé par le SRCAE.

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 vers les transports en commun et limiter ainsi le recours aux véhicules particuliers plus émetteurs de GES, le SRCAE préconise de densifier les zones situées à proximité des principales gares TER et TCSP. Cette densification est surtout recherchée dans un rayon d'environ 2km autour des gares ayant un niveau de services suffisants, distance pouvant être parcourue à pied ou à vélo. Les opportunités foncières de ce périmètre sont donc à privilégier pour les projets de logements ou bureaux.

préemption urbain, éventuel recours à la zone d'aménagement différé, intervention foncière, etc. ...).

Occupation du sol et infrastructures sur la Communauté d' Agglomération d' Hénin-Carvin



- TERRITOIRES ARTIFICIALISES (1990)
- TERRITOIRES ARTIFICIALISES (1998)
- TERRITOIRES ARTIFICIALISES (2005)

Occupation du sol niveau 1 (2009)

- TERRITOIRES ARTIFICIALISES
- TERRITOIRES AGRICOLES
- FORETS ET MILIEUX SEMI-NATURELS
- ZONES HUMIDES
- SURFACES EN EAU

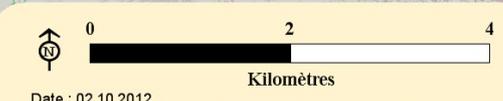
Occupation du sol niveau 2

- PRAIRIES

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 : VD62-sig\diffusion\sig_aménagement\OCCUPATION SOL\Carto\Occupation_sol_CA_Henin_Carvin.WOR TB

Le projet de ZAC Ste-Henriette est à ce titre une opération remarquable puisqu'elle va permettre de valoriser une très importante friche, très bien située géographiquement avec de nombreuses possibilités multimodales actuelles et futures. Ce projet prévoit également une haute performance énergétique des bâtiments et une réelle volonté de diversification des fonctions (logements, emplois, commerces).

Dans les projets et les tissus urbains existants, une mixité fonctionnelle (emplois, services, habitat, loisirs, ...) doit en effet être recherchée afin de limiter les besoins en déplacements des populations. L'idée est d'aller à l'inverse du principe souvent constaté 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 la mixité fonctionnelle, notamment en menant des réflexions sur cette mixité à des échelles fines, au niveau des quartiers et des programmes d'aménagement. Il pourra être utile de privilégier dans les PLU les zonages introduisant de la mixité fonctionnelle (réserver les zonages mono-fonctionnels 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.

L'urbanisation plutôt diffuse du territoire avec ses différentes polarités crée de fait une certaine mixité fonctionnelle mêlant habitat, équipements et commerces. Cependant, de nombreuses zones présentent une mono-activité très marquée qui peut même pénaliser la mixité existante d'autres secteurs à l'image de la zone commerciale de Noyelles-Godault et son impact sur le commerce de centre-ville proche.

PRESERVER LES « PUIITS DE CARBONE »

Enjeux correspondant aux orientations
AT3 du SRCAE

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 CAHC, on l'a vu, est très urbanisé et les espaces non artificialisés sont essentiellement des terres arables dédiées aux grandes cultures. L'élevage est peu présent et les surfaces en prairies n'occupent que 2,5% de la sole soit le taux le plus faible de la région. Ces prairies sont néanmoins toujours menacées par la concurrence des autres occupations de sols. Leur superficie a ainsi été réduite de 17% depuis 1990 dont plus de la moitié à destination d'habitat, de zones d'activités, d'équipements ou d'aménagements paysagers.

Les documents d'urbanisme devront donc s'attacher à préserver ces « puits » déjà très réduits et encore sous pression foncière élevée. A cet effet, des outils de maîtrise du foncier peuvent 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). Il peut également être utile de décliner localement et opérationnellement les trames vertes et bleues dans ces espaces agricoles. Le schéma de trames verte et bleue en cours d'élaboration sera un outil permettant de prendre en compte et conforter les espaces de prairie.

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 CAHC, les espaces boisés sont quasiment absents et couvrent moins de 4% du territoire en 2009, soit deux fois moins qu'au niveau régional pourtant fortement déficitaire. Leurs surfaces n'ont quasiment pas progressé depuis 1990 alors que le boisement régional a, lui, progressé de 3%.

Le boisement en massif étant compliqué compte tenu de la pression foncière locale et de la qualité des terres agricoles, le boisement diffus lui sera préféré. Là encore le schéma de trames verte et bleue devrait permettre de relier et conforter les boisements existants en projetant un boisement linéaire sur certains axes. Le boisement peut également être une solution pour valoriser des sols pollués ou de faibles valeurs économiques (friches) comme c'est le cas du projet en cours sur le site de Métaeurop.

+ Pour aller plus loin : Le fort taux de friches industrielles sur le territoire, avec des difficultés de reconversion, peut être une solution pour développer les massifs forestiers

TRANSPORTS ET MOBILITE

La CAHC, au croisement des autoroutes A1 et A21, est caractérisée du point de vue des déplacements par une omniprésence des flux routiers voyageurs et fret. Le territoire est un couloir de transit majeur à l'échelle européenne mais présente également des flux d'échanges conséquents essentiellement dus à son activité économique.

Le report d'une partie de ces flux vers des modes moins polluants est un enjeu majeur. La CAHC dispose à ce titre de nombreux atouts (niveau de desserte en transports en commun, infrastructures ferrées et fluviales) qui laissent présager d'un potentiel encore important dans ce domaine.

REDUIRE LES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES

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

La région Nord-Pas-de-Calais est très fortement impactée par le trafic routier de voyageurs et de 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 déplacements sont essentiellement routiers donc plus émetteurs en GES et en poussières. Plusieurs axes subissent par ailleurs une congestion chronique ce qui aggrave d'autant plus les effets négatifs sur l'environnement.

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 nombre de véhicules en circulation, 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 local n'est pas bonne : les seuils réglementaires pour la pollution aux particules PM10 notamment sont régulièrement dépassés. On a ainsi déploré plus de 48 jours de dépassement de ces seuils en 2011 sur la station de mesure d'Evin-Malmaison, ce qui représente le niveau le plus élevé du Pas de Calais (source : Inventaire Atmo Nord-Pas-de-Calais 2011). Ceci peut s'expliquer par la prédominance du mode routier dans les déplacements et en particulier le trafic PL très élevé à proximité dont les émissions affectent tout le bassin de population.

Concernant le trafic voyageur, la solution est à rechercher dans le report modal des véhicules particuliers vers des modes moins polluants : modes

doux, transports en commun (TC), véhicules partagés...

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

L'enquête régionale déplacements de 2009 indique que la part modale des TC dans le périmètre CALL et CAHC est de 4,2% ce qui est un tiers inférieur à la moyenne régionale et particulièrement faible compte tenu de la concentration de population, d'emplois et de services sur le territoire. Leur optimisation est néanmoins rendue plus difficile par le caractère diffus et continu du territoire qui nécessite un déploiement conséquent et rend les déplacements internes plus longs, ce qui réduit la compétitivité de ce mode par rapport à la voiture particulière. Pour les déplacements d'échanges, le réseau TER est privilégié et bien développé avec un niveau de service élevé.

Ainsi, alors que le réseau proposé par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT) est assez développé avec près de 18,7 km offerts par habitant en 2009 et des possibilités inter-modales nombreuses notamment avec le train, le nombre de voyages par habitant est largement inférieur à la moyenne régionale (25 contre 54). Le taux de motorisation qui est légèrement inférieur 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.

Part modale des déplacements CAHC & CALL

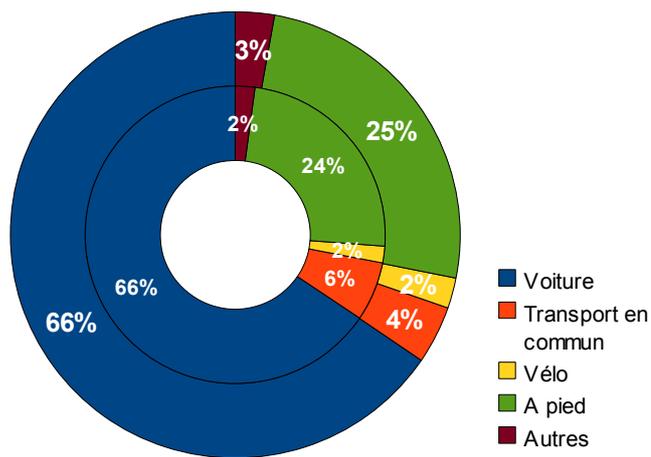


Illustration 2: Part des différents modes de transport et évolution – Diagramme intérieur correspondant à la moyenne régionale - Enquête régionale déplacement -2009

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.

Le territoire présente des « couloirs » de déplacements clairement identifiés notamment vers Lille, Lens, Douai et Arras (A1 et A21) avec des déplacements quotidiens massifs de plusieurs

L'ensemble des enjeux pré-cités visent à limiter la part de la voiture dans les déplacements au sein de la CAHC et en échange avec elle. Le PDU en cours 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

Enjeux correspondant aux orientations
TM1 du SRCAE

La problématique du fret est particulièrement prégnante pour le territoire. En effet, le trafic routier y est très élevé essentiellement de par sa proximité immédiate avec la Métropole Lilloise et sa situation au croisement des autoroutes A1 et A21 qui drainent des flux quotidiens considérables de poids lourds. Dans sa nature, ce trafic est donc majoritairement du transit (55% des flux PL d'après l'enquête Cordon AML de 2007). L'échange n'est cependant pas négligeable car la CAHC présente d'importantes zones industrielles, économiques et logistiques génératrices de déplacements. Plusieurs projets dont l'extension de la zone multimodale DELTA 3 vont contribuer à accentuer ces flux sur le territoire au delà de l'augmentation régulière et tendancielle de 2% à 3% par an constatée depuis 1990.

Ces flux qui sont très majoritairement routiers génèrent de nombreuses nuisances

Le PDU qui est toujours en cours d'élaboration devrait permettre d'adapter encore davantage l'offre à la demande locale (meilleure hiérarchisation du réseau et desserte des zones d'activités) mais également en agissant sur les leviers indirects que sont le stationnement, l'articulation avec l'urbanisation, l'intégration tarifaire, la billettique, ...

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.

La refonte du réseau de bus ainsi que les actions entreprises récemment pour faciliter la multimodalité (schéma cyclable et piéton, pôles d'échanges) sont autant d'éléments contribuant à augmenter son attractivité.

milliers d'allers et retours dans chaque sens qui se font très majoritairement en véhicules particuliers. Ces échanges pendulaires sont particulièrement adaptés au développement du co-voiturage. Afin d'y contribuer, le PCET pourrait chercher à inciter ou faciliter ces pratiques par exemple via la création d'aires dédiées ou par l'élargissement de la plateforme internet mise en place par le SMT aux autorités organisatrices de transports voisines (inter-opérabilité).

environnementales et prioritairement en termes d'émissions de gaz à effets de serre dont ils constituent l'une des principales sources d'émissions pour le territoire. Néanmoins, on peut ajouter à la liste des externalités négatives : les problèmes de santé dus aux particules fines des gaz d'échappement, les nuisances sonores, les problèmes de congestion très fréquents notamment au niveau des échangeurs de Carvin et au croisement avec l'A21, le stationnement ...

La région est pourtant 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 PCET doit donc étudier et mettre en œuvre les actions permettant le report d'une partie de ces flux routiers vers des modes de transport moins

polluants. Le territoire de la CAHC dispose à ce titre de nombreux atouts puisqu'il bénéficie de plusieurs voies ferrées et fluviales.

Le réseau ferré offre le potentiel le plus intéressant en termes de report modal car il est relié directement et rapidement à Lens, Lille et Douai même si le trafic voyageur élevé sur ces lignes en limite le nombre de sillons disponibles. Côté fluvial, le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes constitue également une opportunité majeure.

C'est la coordination entre tous ces flux modaux différents qu'il faut rechercher en priorité pour créer localement un véritable maillage multimodal pour l'activité fret. Le développement économique du territoire doit se concentrer autour de ces infrastructures alternatives ou en connexion immédiate pour en optimiser l'usage et ne pas s'ajouter aux flux autoroutiers. La plate-forme multimodale de Dourges qui allie les trois modes routier, ferré et fluvial en est bien sûr une excellente

illustration. Son développement continu doit se faire en accentuant la part des modes non routiers. Ce sera le cas avec la mise en service du terminal de la future Autoroute Ferroviaire Atlantique.

Des solutions en termes d'organisation du trafic et de développement économique doivent être trouvées afin que cette optimisation des équipements alternatifs à la route n'entraîne plus systématiquement de consommation de nouveaux espaces naturels et agricoles.

BÂTIMENTS

Enjeux correspondant aux orientations
BAT1, BAT2 et BAT4 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 LE MIX ENERGETIQUE ET LA PERFORMANCE DU BÂTI

Le gaz est l'énergie majoritairement utilisée dans le secteur résidentiel au niveau régional, il assure le chauffage de près de 60% des logements. Les autres sources d'énergies significatives consommées derrière le gaz sont l'électricité Joule, le fioul et le charbon. Le bois, et les énergies renouvelables de manière plus large, ne représentent qu'une part marginale des logements chauffés.

Le fioul et le charbon sont des énergies ayant un contenu carbone très élevés et sont sources d'une pollution atmosphérique importante.

L'atteinte des objectifs du SRCAE nécessite de favoriser l'émergence de systèmes énergétiques innovants : pompes à chaleur, chaudières gaz à haut rendement... Ces nouveaux systèmes doivent se

déployer en priorité sur les bâtiments chauffés aux énergies fossiles (hormis au gaz naturel), afin de permettre une disparition progressive de ces énergies d'ici 2020 dans le résidentiel et 2030 dans le tertiaire.

Dans le « mix » énergétique utilisé pour le chauffage des foyers de la CAHC, le gaz de ville est largement majoritaire (62%). C'est une énergie fossile mais comparativement moins émettrice en GES que le fioul ou le charbon. Le fioul est utilisé à hauteur de 8%, ce qui est comparable à la moyenne régionale. La spécificité locale vient de l'utilisation encore forte du charbon, à hauteur de 9%, soit 3 fois la moyenne régionale (source INSEE-2007 et étude ADEME-DREAL 2012).

Il s'agira donc de tendre, comme le prévoit le SRCAE, vers une disparition du fioul et du charbon dans le secteur résidentiel à l'horizon 2020 et de faire décroître la proportion de logements équipés de chaudières au gaz naturel à faible rendement dans le résidentiel de 60% à 45%.

La densité, la présence de gros équipements et le taux de logements collectifs que l'on rencontre sur certaines zones urbaines du territoire sont favorables au développement de réseaux de chaleur. Il n'y en a pourtant aucun à ce jour sur la CAHC. Ces réseaux 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. Une réflexion sur l'intégration d'un réseau de chaleur et la nature de sa source d'énergie mériterait d'être menée lors des futures opérations d'aménagement ou de renouvellement urbain quel que soit l'usage prévu (logement, tertiaire, commerces...).

Répartition des logements en fonction de leur année de construction

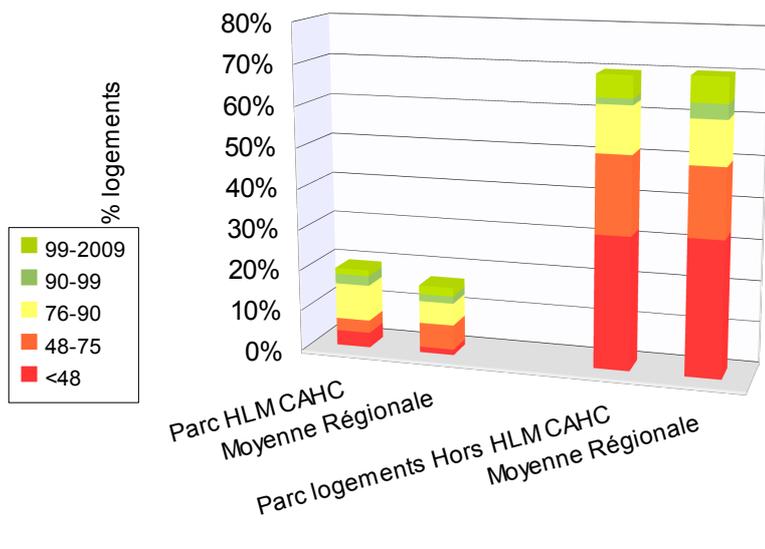


Illustration 2: Source FILOCOM - 2009

Ces modifications des moyens et sources d'énergies pour le chauffage doivent s'accomplir sur des bâtiments présentant une bonne performance thermique. Dans cette optique, le SRCAE s'est fixé comme objectif régional de réhabiliter 50 000 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 CAHC, cet objectif correspond à la réhabilitation de plus de 1 400 logements par an.

Même si le parc de logements de l'agglomération est globalement plus récent qu'au niveau régional, la proportion de logements antérieurs à 1975 (date de la première réglementation thermique) reste conséquente (62%).

Les logements collectifs représentent près de 17% du parc total. Ces logements peuvent bénéficier de programmes de réhabilitation de grande ampleur, notamment par les bailleurs sociaux, ce qui est plus compliqué pour les logements individuels.

Améliorer la performance thermique du parc de logement et leur source de chauffage nécessitera en complément des dispositifs d'information et de sensibilisation à la population (type Espaces Infos Energies), 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.

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 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 des collectivités de la CAHC est conséquent puisqu'il représente 10,4% de l'ensemble des locaux d'activités sur le territoire. Il est néanmoins plus récent qu'au niveau régional avec « seulement » 20,31% des bâtiments inférieurs à 1975 contre 36,51% pour les EPCI comparables.

Cette proportion 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.). L'audit réalisé récemment sur les bâtiments publics de la CAHC a permis d'affiner le diagnostic, ce qui facilitera ainsi

la hiérarchisation des opérations selon leur pertinence et leur rapport gain/investissement.

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

ADAPTATION

Enjeux correspondant aux orientations
ADAPT2 et ADAPT6 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

La CAHC est concernée par le SAGE de Marque Deûle, actuellement en cours d'élaboration. Les effets du changement climatique ont été relevés lors du diagnostic. Il s'agira lors de la phase rédaction des actions de les intégrer sur les évolutions des débits des cours d'eau, les prélèvements et les 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.

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

généralisées par des sécheresses ou des crises sanitaires exceptionnelles sur l'agriculture et la sylviculture,

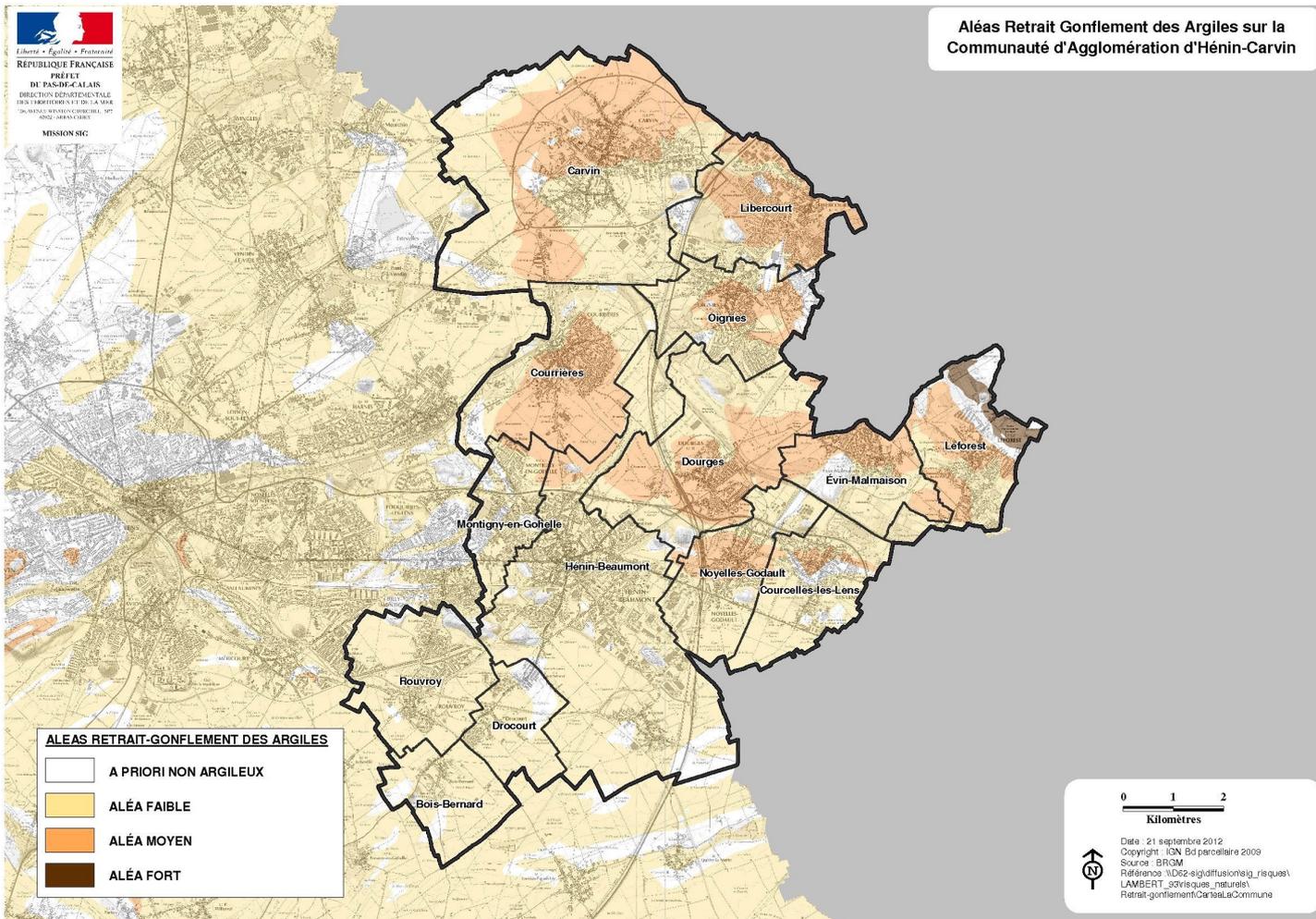
- alimenter les canaux et permettre la navigation,
- répondre aux besoins des procédés industriels et au refroidissement des systèmes énergétiques,
- recharger les nappes phréatiques,

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).

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, une seule commune (Leforest) est concernée par l'aléa fort et onze par l'aléa moyen. Ces aléas impactent donc respectivement 4,5% et 24% du territoire.

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

ORIENTATION DU SRCAE		NIVEAU D'ENJEUX DETERMINE pour la CAHC
OCCUPATION DU SOL		
AT2	Freiner l'étalement urbain	MAJEUR
AT3	Préserver espaces de prairies et augmenter les espaces boisés	FORT
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	FORT
TV2	Optimiser l'offre en transports en commun	FORT
TV3	Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs en GES	MAJEUR
TV4	Limiter l'usage de la voiture	FORT
TM1	Développer les capacités de multimodalités	MAJEUR
ADAPTATION		
ADAPT2	Intégrer les effets du changement climatique dans les SAGE	CONCERNÉ
ADAPT6	Sensibiliser sur le retrait gonflement des argiles	CONCERNÉ