



*Liberté • Egalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Lille, le 27 juin 2012

### Communiqué de presse

#### DREAL NORD – PAS – DE –CALAIS

### PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX DE LA REGION, SATISFAIRE LES BESOINS IMMEDIATS DES 4 MILLIONS D'HABITANTS DU NORD – PAS-DE-CALAIS, TOUT EN S'OCCUPANT DE LEUR AVENIR, C'EST LE FIL ROUGE DE L'ACTION DE LA DREAL



La DREAL est l'une des huit directions régionales de l'État issues de la révision générale des politiques publiques (RGPP). Elle a été créée au même moment que le ministère du Développement durable. Elle agit pour le compte de deux ministères : le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, et le ministère de l'Égalité des territoires et du Logement.

Le Nord - Pas-de-Calais est une région dotée d'un riche patrimoine, naturel, culturel, agricole et industriel, soumis à des risques multiples. Son histoire a fortement marqué les hommes et les territoires. Nous sommes dans une région où les enjeux sociaux et environnementaux sont majeurs : réduction des risques, reconquête de l'emploi, de la santé, et bien sûr de la nature. Le travail de la DREAL, c'est d'aider à cette reconquête.

Son action vise le long terme, par exemple en luttant contre le réchauffement climatique. Elle vise également le moyen terme, en réduisant les risques technologiques et naturels, et le court terme, en aidant à la construction de logements sociaux ou en accompagnant des secteurs économiques stimulés par les mesures environnementales, comme celui du bâtiment.

En 2011, la DREAL a connu plusieurs grands chantiers. Tout d'abord, le chantier très concret du regroupement à Lille, de tous ses services, auparavant installés sur plusieurs sites à Lille et à Douai.

Ensuite, un travail très intense a été fourni pour l'élaboration du schéma régional climat air énergie et du 2e plan régional santé environnement, fruits d'une volonté partagée.

Enfin, nous avons dû nous adapter et nous améliorer pour faire face aux évolutions à venir : transformation de certaines missions et diminution des effectifs. Nous avons travaillé à l'amélioration du management et de l'organisation de la DREAL, ainsi qu'au développement de la formation professionnelle, des compétences, et de l'expertise. Notons également la mise en place de notre démarche d'administration exemplaire et éco-responsable, complémentaire de celle déjà largement engagée sur la qualité, qui nous pousse à l'amélioration continue de la satisfaction des usagers et bénéficiaires.

En 2012, nous produisons notamment le schéma régional de cohérence écologique, - trame verte et bleue, en collaboration avec le conseil régional, document visant l'identification et la mise en œuvre de la Trame verte et bleue à l'échelle régionale, et l'actualisation du profil environnemental régional.

Les priorités d'action de la DREAL, prennent en compte les enjeux de la région et les besoins de ses habitants, en référence au projet d'action stratégique de l'État en région, ainsi que les orientations gouvernementales, en particulier le projet stratégique ministériel. Nos missions y sont clairement réaffirmées : répondre aux besoins essentiels de nos concitoyens et améliorer la qualité de vie, agir face au changement climatique, conserver des ressources et des milieux viables pour l'espèce humaine, soutenir le développement économique d'aujourd'hui comme de demain.

# FOCUS

- **Lutter contre le changement climatique** : le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
- **Préserver la biodiversité** : le projet de schéma régional cohérence écologique – Trame verte et bleue pour préserver la biodiversité et restaurer les continuités écologiques
- **Prévenir les risques pour la sécurité des citoyens**
  - Le Plan régional santé environnement 2 : agir sur notre environnement pour préserver notre santé
  - Sécurité routière : régulation de l'accès aux professions du transport routier
  - Mise en œuvre de la directive inondation
- **Développer l'offre de logement et son efficacité énergétique**  
Expérimentation réussie de rénovation thermique des logements HLM
- **Aménager durablement les territoires et organiser les déplacements**
  - Développer une politique de transports collectifs
  - Créer des pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité
  - Répondre à tous les besoins de déplacement
  - L'avenir de l'aire métropolitaine de Lille

## Lutter contre le changement climatique Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) élaboré en 2011, structure la contribution du Nord - Pas-de-Calais à la feuille de route nationale (et internationale) en matière de climat, d'air et d'énergie. Il fixe les grands objectifs régionaux et 47 orientations pour les atteindre. Ce schéma est le fruit d'une large phase de concertation avec 500 acteurs réunis lors de 30 réunions d'élaboration et 100 contributions écrites recueillies lors de trois comités territoriaux, qui a précédé la consultation officielle sur le projet de SRCAE.

Les échanges avec les acteurs de la région ont été fournis, et ont permis de recueillir leurs apports et les questions qui se posent pour sa mise en œuvre.

### Identifier les moyens d'action

Les changements de direction et de rythme que le SRCAE implique pour les acteurs publics, les acteurs économiques et les citoyens, sont profonds.

La phase de traduction de ses orientations et objectifs en des mesures concrètes et actions quotidiennes en est d'autant plus essentielle.

### Réduire de 20 % les émissions de GES et les consommations énergétiques d'ici à 2020

Cette réduction, exprimée en millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, par rapport aux émissions observées en 2005, nécessite la mobilisation de tous les secteurs de l'économie :

- les transports : -2,7
- l'aménagement du territoire : - 0,7
- le résidentiel et le tertiaire : - 3
- l'industrie : - 2,2
- les déchets : - 0,5
- l'agriculture : - 0,2

### Assurer 12 % de la consommation énergétique à partir d'énergie renouvelable d'ici à 2020

Il s'agit de multiplier par trois la production d'énergie à partir des sources renouvelables et de récupération pour lesquelles notre région présente un fort potentiel : énergies thermiques (réseau de chaleur biomasse, valorisation de chaleur issue de processus industriels, géothermie, chauffe-eau solaire...), énergies électriques (éolienne, panneau solaire...), carburants (biogaz, bioéthanol...).

### Améliorer significativement la qualité de l'air

La quasi-totalité des orientations du SRCAE contribuent à une réduction significative des émissions de polluants atmosphériques, notamment de poussières fines (- 27 % en 2020) et d'oxydes d'azote (- 46 % en 2020).

Le SRCAE, qui se substituera au plan régional pour la qualité de l'air, trouvera des leviers d'action à travers le plan de protection de l'atmosphère lancé en 2012 sur le territoire du Nord - Pas-de-Calais.

### Identifier et anticiper les effets du changement climatique

Une augmentation minimale de 2 à 3°C de la température moyenne en France est à attendre d'ici à la fin du XXI<sup>e</sup> siècle. Dans le cadre du SRCAE, des ateliers spécifiques ont permis d'identifier les grandes vulnérabilités régionales (populations, économie, milieux naturels) qui seront amplifiées en

raison des effets probables du changement climatique.

Il s'agit notamment des aléas liés à la submersion marine sur le littoral, aux inondations continentales dans le polder des waterings, aux vagues de chaleur extrême en milieu urbain, à la diminution et dégradation de la ressource en eau, aux évolutions des températures et des conditions hydriques en milieu forestier et dans les zones humides, au retrait et gonflement des argiles.

L'élaboration des documents territoriaux, accompagnés par les services de l'État, sera un relais majeur : les PCET\*, PPA et PDU devront être compatibles avec le SRCAE\*, et les SCOT\*, PLU et PLH devront prendre en compte ses orientations et objectifs. La dynamique climat Nord - Pas-de-Calais sera aussi un relais important pour initier des actions majeures d'envergure régionale.

## Préserver la biodiversité Le projet de schéma régional cohérence écologique – Trame verte et bleue pour préserver la biodiversité et restaurer les continuités écologiques

Il vise à identifier, préserver et restaurer les continuités écologiques nécessaires au maintien de la biodiversité pour restaurer une trame verte et bleue sur le territoire régional. Réseau écologiquement cohérent, la Trame verte et bleue permet aux espèces animales et végétales de circuler, d'alimenter, de se reproduire, de se reposer... Le schéma régional de cohérence écologique est élaboré conjointement par l'État et le Conseil régional. Pionnière en matière de trame verte et bleue et de protection de la biodiversité, la Région Nord – Pas-de-Calais inscrit l'élaboration du SRCE dans la continuité de la démarche Trame verte et bleue initiée dès les années 90. C'est pourquoi on parle aujourd'hui de SRCE-TVb.

La loi Grenelle 2 dispose que dans chaque région, un schéma régional de cohérence écologique (SRCE) doit être élaboré d'ici à fin 2012. Il vise à préserver, gérer et remettre en bon état les milieux naturels nécessaires aux continuités écologiques.

La notion de continuité écologique s'applique d'une part aux espaces

importants pour la préservation de la biodiversité (réservoirs de biodiversité richement dotés) et d'autre part à la qualité des espaces situés entre ces réservoirs et qui permettent de favoriser les échanges génétiques entre eux (corridors écologiques).

Le SRCE favorisera la mise en œuvre d'une trame verte et bleue (TVB) sur le territoire régional. Il est élaboré conjointement par l'État et le Conseil régional qui associeront un « comité régional trame verte et bleue » qui s'est réuni le 7 février dernier et se réunira à nouveau le 12 juillet prochain. Des réunions infra-régionales ont permis d'assurer une large concertation sur ce projet. La phase officielle de consultation sera prochainement lancée.

#### **Le document comprendra cinq parties :**

- Une présentation et une analyse des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologique,
- Un volet identifiant les espaces naturels et les corridors écologiques,
- Une cartographie de la trame verte et bleue,
- Les mesures contractuelles permettant d'assurer la préservation et la remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques,
- Les mesures prévues pour accompagner la mise en œuvre des continuités écologiques pour les communes concernées par le SRCE.

#### **Un document opposable**

L'effet juridique majeur du SRCE est une obligation faite aux documents de planification et projets de l'État, des collectivités territoriales et de leurs EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) de prendre en compte le SRCE et de préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que leur mise en œuvre est susceptible d'entraîner (article L371-3 du Code de l'environnement). Les projets d'infrastructures linéaires de l'État sont explicitement visés.

#### **Gouvernance et concertation**

Le processus d'élaboration a fait l'objet d'un comité de pilotage le 10 mai 2011. Présidé par l'État et la Région, il a permis de trouver un accord de méthode avec la région, soucieuse d'une bonne prise en compte de ses travaux antérieurs à la loi Grenelle. Ainsi, l'élaboration du

SRCE-TVB Nord-Pas-de-Calais servira aussi à la révision du SRADT (Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire) de la Région dont une annexe concerne ce même sujet. La maîtrise d'ouvrage du SRCE-TVB a été confiée au Conservatoire botanique national de Bailleul qui s'appuie sur l'expertise du Conservatoire faunistique régional et de l'Agence de l'eau.

#### **Prévenir les risques pour la sécurité des citoyens**

### **Le Plan régional santé environnement 2 : agir sur notre environnement pour préserver notre santé**

Le Plan régional santé environnement 2 (PRSE2) est le fruit d'une volonté partagée des services déconcentrés de l'Etat dont la DREAL, de l'Agence Régionale de Santé et du Conseil régional d'œuvrer en commun sur des priorités de santé publique spécifiquement liées à l'environnement du Nord-Pas de Calais. Il se compose de 16 actions déclinées en 6 axes prioritaires sur la période 2011-2014.

La santé environnement est une préoccupation majeure de santé publique. En Nord-Pas-de-Calais, cette question nécessite une attention toute particulière. Elle s'est singularisée par le passé par des événements ponctuels, parfois tragiques, comme les cas de légionellose (Harnes – Noroxo). Le Nord-Pas-de-Calais est également la 2ème région de France en matière d'émission de dioxines et représente 13% des sites pollués en France. Le premier Plan régional santé environnement 2005-2009 (PRSE1) auquel la DRIRE avait largement contribué avait déjà permis de réduire les émissions industrielles et toxiques de la région, de 80% pour celles dues au plomb ou encore aux dioxines.

Suite au Grenelle de l'environnement, au printemps 2009, les ministres chargés de la santé et de l'écologie, Mme BACHELOT et Mme JOUANNO, présentaient en conseil des ministres le deuxième plan national santé-environnement (PNSE2). Le PRSE2 en est la déclinaison régionale.

L'élaboration du PRSE2 a été conduite en toute transparence, avec la mobilisation des acteurs locaux en santé environnement, et à la faveur

d'une consultation publique sur le site internet de la DREAL.

Il se décline en 16 actions, regroupées en 6 axes prioritaires : « points noirs environnementaux », « qualité de l'air », « qualité de l'alimentation », « expositions domestiques », « habitat » et « connaissances ».

L'Etat est fortement impliqué puisqu'il pilote ou copilote 11 des 16 actions du Plan, sans compter celles pilotées par l'ARS. Ces opérations vont de la réduction des nuisances sonores, à la reconquête des terrains pollués en passant par le développement de circuits alimentaires de proximité. Diminuer l'exposition individuelle et collective dans les points noirs du bruit, mettre à jour puis en ligne les bases de données relatives aux sites potentiellement pollués, ou encore introduire les produits d'agriculture biologique et locaux dans la restauration collective, sont autant d'objectifs ambitieux que l'Etat s'efforcera d'atteindre d'ici 2014, échéance du Plan.

Un comité de suivi a été mis en place pour veiller au bon déroulement de la mise en œuvre du plan et des travaux entrepris.

L'Etat a d'ores et déjà engagé un certain nombre d'actions prévues dans le PRSE2. Ainsi, en matière de réduction des nuisances sonores, en 2011, l'A21 a été requalifiée au niveau de la commune de Fouquières-les-Lens pour un montant de 1,7 M€, et 34 habitations ont fait l'objet d'un traitement de façade, ce qui représente un investissement supplémentaire de 271 k€. En ce qui concerne la mise à disposition de données environnementales sur les sites et sols pollués, plus de 400 des 560 sites BASOL de la région ont été digitalisés. Ces contours pourront prochainement être accessibles sur le site internet de la DREAL. Par ailleurs, une mission d'identification des zones prioritaires en matière d'exposition des populations à des pollutions environnementales a été confiée à l'agence ATMO et une étude environnementale de zone est déjà en cours sur le secteur d'Hornaing-Bouchain. Toutes ces actions vont se poursuivre dans les prochaines années et continuer de mobiliser les services de l'Etat en vue d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés dans le cadre du PRSE2.

Le PRSE2 a été co-signé par l'ARS, le Conseil régional et le préfet de région. Le Nord-Pas-de-Calais peut s'en féliciter car il est l'une des rares

régions de France ou ce Plan a fait l'objet d'une signature tri-partite.

### **Toute la DREAL est impliquée**

Sur les 16 actions du PRSE2, 6 sont pilotées par la DREAL. Elles concernent des sujets aussi variés que la gestion des sites et sols pollués, la réduction des nuisances sonores, la mise à disposition de données environnementales ou encore la démarche ville durable, et seront mises en œuvre par 5 services de la DREAL.

L'élaboration du PRSE2 au sein de la DREAL est pilotée par le service Risques, mais elle n'aurait pu être possible sans la participation active d'autres services tels les services Milieux, ECLAT, Connaissance et Déplacement. Il en sera de même de la mise en œuvre du Plan.

### **Des exemples :**

#### **Isoler sans confiner (pilotage SECLAT) :**

Malgré les objectifs du Grenelle de performance énergétique des bâtiments, l'amélioration de la qualité de l'air intérieur ne doit pas être oubliée. Le principal objectif de cette action est de promouvoir des actions en faveur de l'aération et de la ventilation intérieure des locaux habités.

#### **Faciliter l'accès aux données environnementales (pilotage SCE) :**

Cette action a notamment pour ambition de mettre à jour les bases de données environnementales relatives aux sites (potentiellement) pollués et à mettre en lien les bases de données environnementales existantes.

#### **Gérer les risques sanitaires dans les zones prioritaires (pilotage SR)**

Il est difficile de démontrer que l'environnement dégradé est à l'origine de l'état sanitaire de la population du Nord-Pas-de-Calais. En vue d'améliorer la connaissance sur ce sujet, cette action vise à élaborer une méthode d'identification et de suivi des zones de points noirs environnementaux.

### **Sécurité routière : régulation de l'accès aux professions du transport routier**

Pour exercer les professions du transport routier de marchandises, de voyageurs ou de commissionnaire de transport, il faut justifier d'une capacité professionnelle, d'une

honorabilité et d'une capacité financière.

La DREAL vérifie que ces conditions sont remplies par les entreprises pour les inscrire aux registres des transporteurs ou des commissionnaires de transport. Elle prend les dispositions pour faire respecter en permanence ces exigences. La DREAL assure également la surveillance des 17 centres de formation professionnelle du transport routier.

Fin décembre 2011, on dénombre 2 448 entreprises de transport de marchandises inscrites aux registres, 317 commissionnaires et 666 entreprises de transport de voyageurs. Sur le registre des entreprises de transport routier de marchandises, en 2011, il y a eu 310 inscriptions et 354 radiations. 78 liquidations judiciaires ont été observées, soit 13 de moins qu'en 2010.

Le nombre d'entreprises inscrites diminue d'année en année, et le nombre de licences de transport, qui correspond au nombre de véhicules exploités, augmente.

Le nombre d'inscriptions au registre des entreprises de transport routier de personnes continue d'augmenter. Il s'agit en majorité d'entreprises de taxis ou d'ambulance qui s'inscrivent en activité accessoire.

Concernant la capacité financière des entreprises, 88 % d'entre elles présentent un niveau de fonds propres suffisant, comme en 2009. La situation des entreprises au niveau de fonds propres insuffisant s'est dégradée par rapport à 2009. Si leur situation ne se rétablit pas, elles pourraient être radiées du registre.

Sur les 203 candidats ayant passé l'examen annuel pour obtenir la capacité professionnelle nécessaire à l'exercice de ces professions, 56 ont été reçus.

#### **Le paquet routier**

La réglementation européenne de l'accès aux professions du transport routier de marchandises ou de personnes a été transcrite en droit français. Aux conditions actuelles d'exercice de ces professions, s'ajoute l'exigence d'établissement : l'entreprise doit disposer en France de locaux abritant ses documents, ses équipements administratifs et son centre d'exploitation. Les entreprises disposent désormais d'une autorisation d'exercer, qui donne droit à la délivrance d'une licence et à l'inscription aux registres.

Elles peuvent obtenir des copies de licences, qui constituent des droits

d'exploiter des véhicules de transport, en fonction de leur capacité financière.

Chaque entreprise désigne un gestionnaire de transport, titulaire de la capacité professionnelle, jouissant de l'honorabilité professionnelle. Il assure la direction effective et permanente de l'activité de transport. Il réside dans l'Union européenne. L'examen devient la seule voie pour obtenir la capacité professionnelle. La reconnaissance de l'expérience professionnelle est presque entièrement supprimée (un nombre limité de diplômes ou titres professionnels permettent de l'obtenir par équivalence). Une attestation de capacité professionnelle est instituée pour le transport léger.

L'exigence de capacité financière est renforcée pour le transport léger. Les entreprises ont jusqu'en juin 2012 pour se conformer à ces exigences.

### **Mise en œuvre de la directive inondation**

La directive européenne « Inondations » fixe aux États membres de l'Union européenne l'objectif de réalisation de plans de gestion des risques d'inondation à l'horizon 2015 pour chacun des bassins que les États membres auront délimités. Pour la France, il s'agit des grands bassins hydrographiques définis pour la mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau, ce qui correspond au bassin Artois-Picardie et à la Sambre. Il s'agit d'une profonde réforme de la politique menée jusqu'alors, visant à adopter une démarche globale au niveau du bassin.

Les plans de gestion contiendront des mesures visant à réduire les conséquences négatives potentielles des inondations. Ces mesures concerneront notamment des territoires pour lesquels l'exposition au risque inondation est significative et qui auront été identifiés au travers d'une première étape d'évaluation des risques : l'évaluation préliminaire des risques d'inondation (EPRI). Cette phase d'évaluation permet d'estimer les risques potentiels d'inondation pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique. Réalisée sur la base des connaissances disponibles, elle met l'accent sur la connaissance des inondations du passé, même très anciennes. Elle évalue également l'exposition des territoires à des inondations potentielles, majeures.

Une première version de l'évaluation préliminaire pour le bassin Artois-Picardie a été réalisée par l'État durant l'été 2011 sous le pilotage de la DREAL Nord - Pas-de-Calais, DREAL de bassin. Elle a été présentée aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale lors d'une série de réunions par sous-bassins versants en octobre et novembre 2011. Ces réunions ont permis de clarifier les objectifs et le contenu des différents documents prévus par la directive, et de faire émerger des problématiques spécifiques au bassin Artois-Picardie. L'évaluation préliminaire a ensuite été présentée au Comité de bassin du 2 décembre 2011 qui s'est prononcé à l'unanimité en faveur de l'approbation de ce document, complété par les remarques émises lors du processus d'association et de consultation. Par arrêté préfectoral du 22 décembre 2011, le préfet coordonnateur de bassin a approuvé ce document.

L'approbation de l'évaluation préliminaire marque la fin de la première étape de la mise en œuvre de la directive inondation. Il s'agit désormais d'identifier, notamment grâce à cette évaluation, les territoires pour lesquels le risque inondation est le plus important. Des critères découlant de la stratégie nationale de gestion du risque inondation seront définis en 2012 afin de guider les services de l'État et les parties prenantes associées pour déterminer d'ici la fin du premier semestre, la liste des territoires à risques d'inondation important.

### **Développer l'offre de logement et son efficacité énergétique**

#### **Expérimentation réussie de rénovation thermique des logements HLM**

En Nord - Pas-de-Calais, le secteur de l'habitat représente 26 % de la consommation énergétique régionale (hors sidérurgie) et se caractérise par des logements plus anciens et plus consommateurs d'énergie que la moyenne française. Au regard des objectifs du Grenelle de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques de l'habitat d'ici à 2020, l'action prioritaire doit porter sur l'amélioration de la qualité thermique des logements existants, le changement des systèmes et des sources énergétiques utilisés, ainsi qu'une amélioration de leur usage

par des modifications de pratiques des ménages. Le schéma régional climat air énergie préconise la rénovation de 50 000 logements par an pour atteindre les objectifs, ce qui multiplierait par quatre le niveau de rénovation actuel.

Dans ce cadre, le recours à des crédits européens (FEDER) a été ouvert en 2010 au financement d'un programme expérimental en faveur de l'efficacité énergétique dans le logement social public, assorti d'un accompagnement des ménages. Le dispositif a été testé en 2011 sur un premier échantillon de 5 270 logements, permettant ensuite une capitalisation d'enseignement pour mieux démultiplier l'action sur toute la région (près de 100 000 logements sociaux sont mal classés en termes de performance énergétique). Chaque logement HLM sélectionné est représentatif d'une typologie de bâtiment (type, période de construction, déjà réhabilité ou non...) et l'expérimentation implique une majeure partie des bailleurs et des collectivités locales de la région. Les travaux consistent d'abord à renforcer l'isolation thermique des parois (vitrages compris), qui fait souvent défaut. Celle-ci se fait plus facilement par l'extérieur, en assurant la continuité de l'isolant sur toute la façade. L'installation de chaudières à condensation accompagne souvent cette isolation.

Par un partenariat efficace entre la DREAL, l'Ademe, le Conseil régional, les DDTM, l'Association régionale de l'habitat, les collectivités locales et la Caisse des dépôts et consignations et la dynamique enclenchée permettront le financement de la rénovation de 5 270 logements pour lesquels les performances énergétiques devraient induire la réduction de 70 % des consommations d'énergie. Les objectifs initiaux de réduction de la consommation ont été largement dépassés. Cette division par 3,5 devrait permettre de baisser très sensiblement les charges des ménages.

Les logements vont passer en moyenne de la classe E à la classe B du diagnostic de performance énergétique.

Ce sont presque 25 M€ de subventions FEDER qui sont consacrés au premier échantillon. L'expérimentation se poursuit en 2012 sur un nouvel échantillon issu du parc individuel.

Les critères pour choisir parmi les opérations proposées par les bailleurs dépassent la stricte performance technique (thermique,

qualité de l'air intérieur, confort visuel, utilisation de matériaux à moindre impact environnemental) et la sensibilisation des habitants pour intégrer également la qualité architecturale.

L'estimation du nombre d'emplois induits par cette opération en 2011 est de 1 000.

### **Aménager durablement les territoires et organiser les déplacements**

#### **Développer une politique de transports collectifs**

Le développement des réseaux de transports collectifs urbains et péri-urbains constitue une priorité pour l'État afin de répondre aux enjeux de développement durable dans le domaine des déplacements, notamment la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et la loi Grenelle de 2009 prévoient la participation de l'État au développement de 1 500 km de voies nouvelles de transports collectifs en site propre (métro, tramway, bus à haut niveau de service). D'ici à 2020, l'État apportera 2,5 milliards d'euros aux projets nouveaux via des appels à projets. 2011 a vu notamment en Nord - Pas-de-Calais le démarrage des travaux de la ligne n°2 du tramway de Valenciennes. Ce projet de 182 M€, bénéficie de cofinancement État (CPER et premier appel à projets « transports urbains »), Région et Union européenne. Cette ligne n°2 permettra des liaisons entre Valenciennes et le Pays de Condé (phase 3), et entre Valenciennes et la commune belge de Quiévrain (phase 4). La longueur de la ligne n°2 est d'environ 30 km, avec une trentaine de stations. Le système retenu est un tramway ferré en voie unique bidirectionnelle avec des zones d'évitement. La DREAL a procédé à l'instruction du dossier préliminaire de sécurité de la phase 3. Les travaux ont démarré en septembre 2011 et se poursuivront jusqu'en mars 2013. Les études avant-projet de la phase 4 sont en cours. L'objectif du maître d'ouvrage est une mise en service début 2016 de cette ultime phase du réseau valenciennois.

## **Créer des pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité**

Le Grenelle de l'environnement vise les modes alternatifs à la voiture. Parce qu'il met plusieurs modes de transports en relation et en optimise les correspondances, le pôle d'échanges est un outil qui favorise l'intermodalité. Une vingtaine de projets de pôles d'échanges sont actuellement étudiés. Ces projets urbains permettent de faire prendre conscience aux collectivités du potentiel des gares et de leurs alentours pour devenir des « lieux à vivre » tout en contribuant aux objectifs environnementaux. La DREAL participe aux études visant à encourager les politiques locales et instruit les dossiers d'aide des fonds FEDER et CPER\*, levier important pour améliorer le contenu des projets (plus ambitieux en matière de service : signalétique, déplacement d'abris bus au droit d'une gare...), le périmètre (agir sur les terrains de la collectivité en simultané avec ceux de la SNCF et de RFF), la qualité (matériaux plus conformes aux exigences environnementales...).

## **Répondre à tous les besoins de déplacement**

Dans la continuité du contournement ouest de Maubeuge, l'État a mis en service le 1er septembre 2011 un nouveau tronçon de la liaison routière à 2x2 voies entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe. D'une longueur de 5,5 km entre les communes d'Hautmont et de Beaufort, il contribue à l'amélioration des conditions de déplacement et de sécurité des usagers entre les agglomérations d'Avesnes-sur-Helpe et de Maubeuge ainsi que vers Valenciennes. Cette nouvelle liaison, qui doit se poursuivre à terme jusqu'au sud d'Avesnes-sur-Helpe, est un outil d'aménagement du territoire et de développement économique.

En 2011, une enquête de circulation de grande ampleur a eu lieu sur le littoral du Nord – Pas-de-Calais : une trentaine de points d'enquêtes répartis autour de Boulogne-sur-mer, Calais et Saint-Omer. 60 000 automobilistes ont été interrogés sur la destination, l'origine et les motifs de leur déplacement. Les résultats de cette enquête permettront en 2012 de mieux connaître les conditions de circulation sur le réseau routier afin d'être en mesure de prévoir les améliorations à

apporter aux réseaux et aux services de transport de la région.

En application des objectifs du Grenelle de l'environnement, l'État dans son projet de schéma national des infrastructures de transport, a proposé l'abandon du projet d'autoroute A24 et l'inscription du contournement Sud Est de Lille. L'État a donc levé les emplacements réservés de l'autoroute A24 afin de permettre aux collectivités de modifier leurs documents d'urbanisme pour leurs projets de territoire. En outre, en 2011 au titre du contrat de projets État - Région, l'État a subventionné RFF à hauteur de 12 M€ pour améliorer son réseau ferroviaire et VNF à hauteur de 4,5 M€ pour son réseau fluvial.

## **L'avenir de l'aire métropolitaine de Lille**

À la suite du Grenelle de l'environnement, le préfet de région Nord - Pas-de-Calais a lancé en 2009, en partenariat étroit avec les collectivités, la démarche préparatoire à l'élaboration d'un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports dans l'aire métropolitaine de Lille (AML).

Le territoire de coopération de l'AML, transfrontalier, couvre sept schémas de cohérence territoriale, deux communautés urbaines, huit communautés d'agglomérations ; il comprend le bassin minier ainsi que des collectivités belges. 3,5 millions d'habitants y vivent.

Le « Grand Lille » en est le centre. C'est un territoire qui correspond à une réalité « vécue » : flux économiques, déplacements quotidiens avec accès routiers saturés, enjeux environnementaux et sociaux...

L'objectif est d'envisager les projets portés par les différents acteurs du territoire dans une analyse globale et consolidée, de déterminer collectivement les synergies, et d'arrêter les orientations pour un développement durable de l'AML, à partir d'une approche transversale, appuyée sur une analyse croisée de :

- la trame transports et l'intermodalité ;
- la trame urbaine et le logement ;
- la Trame verte et bleue, les espaces agricoles, la ressource en eau et les risques naturels.

Cette démarche dont la coordination technique est confiée à la DREAL, associe l'ensemble des représentants des territoires concernés, soit plus de 70 institutions.

La première étape de travail a déjà permis de valider collectivement et en large concertation, les enjeux retenus pour le développement de l'aire métropolitaine, de recenser l'ensemble des projets portés par les différents partenaires (plus de 700), et de faire apparaître les effets sociaux, économiques et environnementaux que la réalisation de ces projets engendrerait en l'absence d'une vision cohérente.

En 2012, le comité de pilotage examinera les conclusions de ce travail préparatoire et engagera l'élaboration du cadre de cohérence.

Celui-ci doit permettre d'orienter des schémas organisationnels à traiter à l'échelle métropolitaine. L'ambition collective est de faire de l'aire métropolitaine un espace dynamique et compétitif au cœur de l'Europe, qui témoigne de valeurs de solidarité, de respect de la diversité culturelle, et de responsabilité vis-à-vis de l'environnement.

À l'issue du débat sur l'autoroute A24, qui a conduit l'Etat à ne pas retenir cette opération dans l'avant projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), l'Etat a proposé sur la base du constat d'une problématique de saturation du réseau routier structurant, aux collectivités locales de s'engager dans une réflexion aménagement transport à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille. Tous les indicateurs qui ont pu être mis en évidence lors de ce débat, montrent que les phénomènes de péri urbanisation, dans un territoire dont l'échelle de pertinence pour la mobilité économique et sociale est celle de l'aire métropolitaine, combinés avec les problématiques de transit et d'échanges nécessitent une coordination entre aménagement et transport. Pour répondre à des enjeux d'amélioration du niveau de service du réseau autoroutier, l'Etat a proposé d'inscrire la réalisation d'un contournement sud est de Lille au SNIT. Le SNIT, actuellement à l'état de projet, intègre ce projet de contournement. Le préfet fera connaître prochainement la méthode qu'il suggère pour avancer sur ce projet, avec les collectivités concernées.

# Chiffres clés et faits marquants

## Risques

1 386 visites d'inspection

77% des dossiers nouveaux instruits en moins d'un an  
16 plans de prévention des risques technologiques approuvés sur 30  
2 informations d'ampleur sur les canalisations  
25 contrôles produits chimiques  
23 contrôles PCB  
732 jaugeages  
763 bulletins de prévision des crues  
18 contrôles d'ouvrages hydrauliques  
80 dossiers de transfert des installations de surveillance de Charbonnages de France

## Biodiversité, ressources

676 actes de police CITES (commerce d'espèces protégées)  
189 prélèvements et analyses de qualité biologique des cours d'eau  
88 avis de police loi sur l'eau, ICPE et décharges inertes  
54 avis Natura 2000 ou police des espèces protégées  
26 avis de police des sites classés et inscrits et 8 inspections  
5 réunions du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN)

## Énergie, climat, logement, aménagement du territoire

47 orientations dans le SRCAE pour contribuer à l'effort national en matière de lutte contre le changement climatique et pour améliorer la qualité de l'air

Plus de 1 000 avis ou autorisations sur des projets d'aménagement ou d'infrastructures.

6 800 logements sociaux financés et 5 000 rénovés avec un gain énergétique de 70 %.

5 400 logements privés réhabilités.

125 avis de l'autorité environnementale.

Estimation de plus de 15 000 emplois liés à la rénovation énergétique et aux équipements d'énergie renouvelable.

## Transports et véhicules

5 912 demandes d'autorisations de transports exceptionnels instruites

8 153 contrôles sur route de véhicules ; 13 % d'entre eux en infraction  
3 388 titulaires d'une licence de transport  
2 911 réceptions de véhicules ou prototypes de véhicules  
296 centres de contrôle des véhicules surveillés

## Déplacements, intermodalité, infrastructures

48,5M€ consacré aux infrastructures en 2011.  
19 pôles d'échanges.

## Connaissance

14 717 téléchargements de données sur le portail CARMEN, serveur cartographique, depuis la page d'accueil du site internet de la DREAL  
publication de « l'industrie au regard de l'environnement » rénové  
publication de l'état des lieux pour la préparation du schéma climat air énergie  
2 plaquettes sur les chiffres clefs du logement et du transport  
16 notes de conjoncture « Statistiques sur la construction neuve dans la région Nord - Pas-de-Calais » (source sitadel) et enquête sur la commercialisation des logements neufs (source ECLN\*)  
2 études structurelles sur le parc locatif social (source RPLS\*) et sur le prix des terrains à bâtir (source EPTB\*)

82 PLU numérisés  
37 porter à connaissance réalisés pour les documents d'urbanisme  
117 réponses aux demandes faites de données statistiques pré traitées sur la socio économie, le logement et la construction  
10 conventions signées pour la mise à disposition de données aux bureaux d'études ou aux services soumis conventionnement  
788 637 pages vues sur internet  
6099 documents publiés sur internet

## Communication

### Des plaquettes ou brochures publiées :

biodiversité, ZNIEFF, Natura 2000, risque sismique, sédiments, contrôle des transports terrestres, bilan de l'accidentologie, plan régional santé environnement, synthèse du SRCAE...  
*Documents en ligne sur le site de la DREAL*

**Plus de 200 actions régionales de promotion du développement durable, dans le cadre de la semaine du développement durable**

### 24 actions de communication, conférences, points presse ou communiqués sur :

transports collectifs en site propre, activités soumises à l'évaluation des incidences Natura 2000, conventions d'utilité sociale avec les HLM, semaine du développement durable, risques littoraux, convention européenne du paysage, bilan de l'observatoire de la biodiversité, lutte contre l'insalubrité du centre ancien de Lille, échangeur du grand stade, mise en valeur du SRCAE – cap climat, liaison Maubeuge – Avesnes, habiter mieux, échangeur de Templemars, digue des alliés, contrat de performance énergétique, écrans acoustiques, écoquartiers primés, contrôle des transports scolaires dans le Nord, contrôle des transports terrestres : station de présélection, contrôles routiers, industrie au regard de l'environnement, bilan et objectifs de l'action de la DREAL.

*Communiqués en ligne sur le site de la DREAL.*

**Contact** : Christine Diéval, communication - 03 20 13 48 76 - 06 76 80 02 56

[christine.dieval@developpement-durable.gouv.fr](mailto:christine.dieval@developpement-durable.gouv.fr)

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement 44 rue de Tournai – BP 259 - 59019 Lille cedex