



# AVIS SRCAE

## Schéma Régional Climat Air Energie

### Considérations générales.

Nous nous félicitons de la volonté d'associer un grand nombre d'acteurs aux travaux d'élaboration même si l'élaboration du SRCAE se révèle finalement un exercice pour les collectivités locales, puisqu'un des objectifs est de leur présenter une boîte à outils.

Dans ces conditions, on peut certes déplorer le peu de représentants économiques dans le processus, mais a-t-on vraiment cherché à les associer ? Il est difficile aux entreprises de participer à 20 ateliers sur 3 mois, ou à des journées dont le programme ne s'adresse pas à eux, et où aucun de leur représentant intervient ?

L'association des commissions du S3PI aux réunions territoriales de concertation est une bonne chose. C'est aller vers les entreprises, et non les attendre dans un contexte qui n'est pas le leur.

Les CCI ont cherché à être présentes dans les ateliers et y ont apporté leur contribution. Elles poursuivront cette mission, notamment dans l'élaboration des Plans Climat Energie Territoriaux.

Au-delà, il y a un « **travail d'acculturation** » aux questions climatiques à réaliser auprès des populations et des entreprises (voir chapitre Modes de consommation et de production).

Lorsque le SRCAE sera repris par les collectivités locales, nous souhaitons qu'une approche spécifique vers les entreprises soit imaginée afin qu'elles participent et contribuent à l'élaboration des Plans Climat Energie Territoriaux. Leur participation est un gage de réussite de ces plans et permettra de les inscrire dans une logique de développement économique.

Le projet de SRCAE tient compte de la spécificité régionale qu'est la prégnance forte de la sidérurgie dans l'économie régionale. Celle-ci « fausse » toute comparaison nationale. Les autres industries représentent néanmoins une consommation importante.

Nous avons quelques interrogations sur la méthodologie comme la non prise en compte des déplacements professionnels dans le transport ou la non prise en compte du transport de marchandise en transit qui pourtant ont un impact sur la qualité de l'air, et les consommations d'énergie.

**L'ambition affichée** par le projet de SRCAE nous semble très, voire trop, forte. **Est-elle réaliste ?** En effet la référence est 2005. Si sur 15 ans les objectifs pour 2020 pouvaient sembler atteignables, en 2011, ils apparaissent irréalisables. Entre 2005 et 2010, aucune avancée n'a été enregistrée, et il ne reste donc que 9-8 ans pour réaliser un objectif prévu sur 15 ans. Ce retard ne résulte pas seulement d'une « mauvaise volonté » des acteurs à s'approprier ces thématiques, mais est surtout le fruit d'une crise économique, non terminée.

Réduire de 20% notre consommation énergétique, signifie qu'on réduit en volume ce que consomme en énergie le transport aujourd'hui !

Par ailleurs, cette réduction se fait-elle à niveau économique constant ? Nous espérons un développement économique régional ces prochaines années, et donc la diminution des consommations énergétiques affichées réclamera d'énormes efforts en efficacité énergétique ! Etre plus ambitieux que nos voisins, c'est risquer de pénaliser le développement économique et social de la région.

Or les principaux outils qui permettraient d'approcher ces objectifs relèvent d'un niveau extrarégional car ce sont des décisions réglementaires ou fiscales !

### **A propos des orientations...**

Les orientations proposées dans le projet de SRCAE doivent s'inscrire dans une volonté de Développement Durable. Si le volet environnement est par définition bien pris en compte, le volet social (notamment pour les orientations bâtiments et transports) doit être évoqué. Mais surtout, le volet développement économique a toute sa place. Aussi **toute orientation doit veiller à être doublement gagnante : en gain énergétique, et en gain économique. Les orientations doivent assurer du développement économique, et non le bloquer.** C'est bien à partir de la valeur ajoutée des entreprises que les orientations pourront être financées. C'est bien par l'innovation des entreprises que des nouveaux produits et services permettront d'atteindre en partie les objectifs.

Les orientations doivent donner de la visibilité aux entreprises sur le contexte énergétique régional. **Elles ne doivent pas apporter uniquement des contraintes supplémentaires aux entreprises.**

Les actions à mener pour réduire notre consommation énergétique devront être menées dans le cadre d'une stratégie de développement et non pas uniquement par une action de contrainte qui pourrait nuire au dynamisme économique de cette région et avoir des répercussions dramatiques sur les populations du Nord-Pas de Calais. S'il est normal de limiter nos émissions de gaz à effet de serre par le biais d'une stratégie réglementaire, il nous semble en revanche dangereux de diminuer l'attractivité de notre territoire pour freiner la hausse de la population et ainsi répondre à ces objectifs...

L'application du SRCAE et plus généralement la réduction des émissions de CO<sup>2</sup> nécessiteront la mise en place d'actions visant à rendre « acceptables » et « pertinents » de nouveaux comportements d'usage (mobilité) et de consommation. Comme en témoigne la réussite des actions de nature bonus / malus automobile, ou les aides allouées aux actions vertueuses (défiscalisation des travaux d'isolation, etc.), les réponses à apporter aux problématiques environnementales si elles sont économiquement pertinentes pour les entreprises et les particuliers, peuvent être des moteurs de croissance et sont des réponses efficaces pour répondre aux problématiques environnementales.

Une attention particulière doit être apportée à **assurer aux acteurs une visibilité durable** : le développement de nouvelles filières à trop souffert des changements d'orientations passées.

La réponse aux problématiques environnementales actuelles passera par l'application d'une politique de « développement durable », une action par conséquent indissociable d'un « développement » économique, antagoniste d'une décroissance. Viser une décroissance

économique et démographique par une perte d'attractivité aurait des conséquences catastrophiques.

### **Aménagement du territoire :**

Les orientations ne s'attachent pas suffisamment aux motifs des déplacements : en effet, il y a transport quand il y a besoin de déplacement : se rendre au travail, faire des courses, transporter un produit... un travail en amont est à mener, sur l'urbanisme, l'étalement urbain, le maintien d'activités commerciales en zone rurale, les habitudes et organisations de travail (horaires, télétravail, travail nomade...). Les orientations reprises dans le volet aménagement du territoire du projet peuvent y concourir.

### **Mais nous ne pouvons souscrire à l'objectif de l'orientation AT5 (p 162) de « diminuer la part de la surface foncière des zones d'activité, des zones commerciales... ».**

Tout d'abord cet objectif est incompatible avec la volonté exprimée plus loin d'une mixité fonctionnelle dans les tissus urbains ! Surtout on ne peut brider ainsi et a priori, le développement économique. Certes, un travail d'aménagement et d'utilisation pleine, et de réutilisation, des zones actuelles est à mener, pour optimiser les espaces dédiés actuels, mais on ne peut préjuger du développement économique et de ses besoins fonciers. Cet objectif nous semble incompatible avec un schéma réellement vertueux.

Le projet propose de diviser par trois les extensions foncières, en passant de 1500 hectares de consommation annuelle à moins de 500 hectares.

De nombreuses entreprises indiquent déjà présenter d'importantes difficultés à trouver un foncier correspondant à leurs attentes, notamment au niveau de l'agglomération lilloise.

Par ailleurs et au regard des évolutions fiscales récentes (fin de la taxe professionnelle), les institutions locales risquent de favoriser le développement de logements (qui rapportent davantage de rentrées fiscales) au détriment des zones économiques.

Faute de trouver un foncier correspondant à leurs besoins, des établissements pourraient à l'avenir être contraints de quitter le Nord-Pas de Calais faisant ainsi perdre à notre territoire de nombreux emplois. Ces restrictions pourraient par ailleurs grever toute opportunité d'installation pour de nouvelles entreprises extérieures à la région.

Par contre, les nombreuses **friches industrielles** situées au sein des tissus urbains sont autant d'opportunités qu'il serait judicieux de valoriser par des projets de développement économique. Le Plan Stratégique Régional adopté par les CCI du Nord-Pas de Calais recommande que « les espaces en reconversion soient prioritairement affectés au développement économique ». Ces ensembles très souvent localisés au sein des tissus urbains pourraient en outre accroître la mixité fonctionnelle des villes et ainsi réduire les distances de déplacements.

### **Transports de voyageurs**

La mise en place de nouvelles infrastructures majeures (ligne TGV, Tunnel sous la Manche) au cours des années 1990 a permis au Nord-Pas de Calais de passer du statut de « région cul de sac au Nord de la France » à celui de territoire européen à proximité de plusieurs centres de décision et démographique d'envergure mondiale. Le développement de la région en a bénéficié.

A partir de cette même période, le Nord-Pas de Calais a en parallèle été confronté à un second défi : l'augmentation importante des flux en interne notamment en raison de l'interdépendance croissante des agglomérations de cette région. On note depuis lors

d'importants ralentissements routiers tout particulièrement aux entrées et sorties de la métropole lilloise et pour la traversée de la façade littorale de Dunkerque à Calais.

La réponse à apporter à ce phénomène de congestion peut être de deux natures différentes :

- **L'accroissement de l'offre d'infrastructures tout mode**

En ce sens, le monde consulaire ne peut que saluer les efforts menés par les institutions régionales et locales pour le développement des transports collectifs (TER, TERGV, tramway, etc.). Cependant, et comme le souligne le Plan Stratégique Régional de la CCI de région, ces actions devront à l'avenir être confortées par de nombreuses et nouvelles infrastructures : « des projets d'aménagements d'infrastructures doivent être réalisés en urgence : contournement sud est de la métropole, intensification et optimisation des efforts ferroviaires (*électrification de la liaison ferroviaire Dunkerque- Calais ...*) »

- **La diminution des flux**

Elle peut être obtenue par la diminution des distances effectuées pour chacun des déplacements. Comme le montre l'étude de cas sur l'arrondissement de Lens, cet objectif passe par un renforcement de l'attractivité résidentielle de chacun des bassins de vie du Nord-Pas de Calais. En effet, ce territoire (Lens) a créé au cours des dix dernières années un nombre important d'emplois sans pour autant connaître une décade de son taux de chômage. Les emplois ont en effet été pourvus par des personnes extérieures, participant ainsi à un développement des flux à destination de cette agglomération.

## Transports de marchandises

Sur le transfert modal des marchandises, **y-a-t-il une offre, une alternative au routier** ? Le fret ferroviaire est certes très pertinent pour certaines filières (Charbon, minerai) avec une augmentation significative des flux (trains complets) provenant des grands ports maritimes vers les centres de production. Mais que dire aujourd'hui de la politique d'aide de l'Etat pour inciter les opérateurs ferroviaires à développer le « wagon isolé » ? Il peut être une alternative au mode routier à condition que le coût transport soit identique au transport routier.

Toutes les entreprises n'ont pas accès au réseau ferré ou ne sont pas situées bord à canal.

La voie d'eau s'avère intéressante pour certaines filières (déchets, céréales, matériaux de construction, agrégats), et là aussi ces trafics sont en progression constante depuis quelques années. La progression pourrait être encore plus significative si des aides étaient octroyées pour compenser le différentiel de coût (rupture de charge).

Des infrastructures existent déjà (Dourges) et d'autres sont prévues (Plateformes multimodales Marquion, Seine Nord). Mais tout le territoire n'en est pas pour autant maillé et il existe quelques verrous : dessertes ferroviaires abandonnées, gabarit et entretien des canaux insuffisants...

Ces deux modes alternatifs sont confrontés à des problèmes de gestion, de régularité, wagons ou cales disponibles... L'objectif de 30% des parts modales pour le fret ferroviaire et le fluvial ne pourra être atteint qu'avec une **offre crédible de ces modes**, c'est à dire durable, abordable, et surtout compétitive...

En l'absence de mesures d'accompagnement renforçant la compétitivité de ces modes, les objectifs affichés en matière de report modal ne pourront être atteints.

En effet, **les entreprises des territoires deviendront utilisatrices des modes ferroviaires et fluviaux uniquement si elles trouvent davantage intérêt à utiliser ces modes que le tout routier**, une condition qui dans le cas actuel n'est pas remplie notamment sur les courtes distances.

Par ailleurs la mise en place d'une nouvelle fiscalité à l'égard de ces modes pourrait permettre de répondre à la problématique NARCON. En effet, la mise en œuvre de ce dispositif (aide allouée au transport de conteneur) en Belgique nuit fortement au développement des modes ferroviaires et fluviaux en Nord-Pas de Calais.

En attendant ce « grand jour », la qualité de l'air régional, la santé des citoyens et l'économie régionale souffrent de la thrombose routière aux accès de la métropole lilloise, et bientôt de Valenciennes. Suite à l'abandon du projet A24, il n'y a pas malheureusement eu de réflexion menée pour apporter une solution à l'engorgement quotidien de l'A1. Il y a pourtant chaque jour gaspillage de temps et d'énergie.

Au regard des politiques d'aménagement appliquées depuis une trentaine d'années (zones d'activités situées à l'extérieur des agglomérations accessibles uniquement par le mode routier), **la distribution des marchandises en Nord-Pas de Calais ne pourra se faire sans le mode routier (logistique du dernier kilomètre)**.

Le développement des modes alternatifs à la route nécessitera paradoxalement la mise en place de nouveaux investissements routiers permettant de connecter les réseaux (fluviaux, ferroviaires, routiers) au niveau des plateformes multimodales (Marquions, etc.).

Des politiques visant à nuire au développement du mode routier seraient alors totalement contreproductives.

Le transport routier évoluera mais ne disparaîtra pas de la chaîne logistique. De ce fait, s'attacher aux émissions de gaz à effet de serre des transporteurs routiers offre une opportunité majeure d'amélioration environnementale de cette filière. La charte Objectif CO<sup>2</sup> d'engagements volontaires des transporteurs routiers est à promouvoir, c'est l'objet d'une orientation.

Le Nord-Pas de Calais est une région frontalière où les transporteurs sont en concurrence directe avec leurs homologues situés en Belgique et plus généralement au Benelux.

Appliquer des mesures contraignantes risque de fragiliser les transporteurs et les logisticiens du Nord-Pas de Calais. Ces actions rendraient plus compétitifs les transporteurs et logisticiens belges. Le bilan final serait alors négatif et engendrerait un accroissement des distances de transport, en valorisant les plateformes étrangères, donc éloignées.

L'optimisation du transport et de la logistique est une réponse aux défis de l'augmentation des flux. Le **pôle EURALOGISTIC** y travaille, en lien avec les professionnels. Il pourrait apporter sa contribution à la réalisation des orientations se rapportant au transport de marchandises.

Un travail sur les « marchandises en ville » et le « dernier km » est à mener avec le pôle PICOM, et l'initiative **CMDU** (Centre Multimodal de Distribution Urbaine) de Ports de Lille doit être encouragée

La région dispose d'un pôle de compétitivité (Itrans) et les entreprises liées au transport sont nombreuses. Il ya là un enjeu économique. Les orientations du SRCAE doivent pouvoir assoir la filière en région.

A ce sujet, il est regrettable de voir **l'absence de réflexion sur la thématique maritime** au sein du SRCAE. En effet, une part considérable des marchandises acheminées passe par les plateformes maritimes du Benelux accroissant les distances de transport et engendrant des

émissions supérieures à un acheminement à partir et vers les ports maritimes de la façade littorale et des ports intérieurs régionaux.

A l'inverse, le **cabotage maritime**, et les « autoroutes de la Mer » sont des alternatives au transport de marchandises. Ces solutions pourraient s'appuyer sur les ports régionaux.

## Bâtiment

Enjeu majeur pour répondre aux problématiques de changement climatique, le **bâtiment doit bien être au cœur du SRCAE**.

Le **marché de la rénovation** présente en effet un potentiel absolument considérable en matière de réduction de consommation énergétique.

Le plan initié en région de rénovation de 100 000 logements est une première initiative permettant de valoriser ce potentiel. L'activité engendrée pour cette action peut également être l'un des principaux moteurs de développement économique de la région pour les années à venir.

Actuellement, la filière « bâtiment » ne semble cependant pas être en mesure de répondre aux besoins identifiés dans les domaines de la rénovation thermique. En effet,

- L'offre de main d'œuvre actuelle dans les métiers de la rénovation ne peut répondre aux besoins identifiés
- Faute d'une visibilité économique réelle dans ces domaines (maintien des aides et réduction des dépenses publiques), certains industriels capables de fournir les matériaux n'osent investir massivement dans la rénovation.
- Une part importante des logements nécessitant une rénovation est la propriété de personnes n'ayant pas les moyens financiers pour effectuer les travaux, même si à terme, la rénovation apporte des bénéfices économiques pour les résidents.

Par conséquent, les objectifs potentiels et immenses de réduction des émissions ne pourront être atteints uniquement si les pouvoirs publics s'attèlent à la mise en place des actions suivantes :

- **Accroître massivement le nombre de personnes formées** dans le domaine du bâtiment et de la rénovation thermique en offrant des formations adéquates permettant l'acquisition des compétences « nouvelles » sur ce segment.
- Offrir une visibilité et une stabilité des dispositifs de soutien économique permettant d'assurer aux entreprises de s'engager dans des plans de développement de plusieurs années.
- Permettre aux résidents disposant de revenus moyens ou faibles d'investir dans des travaux de rénovation (aides financières des pouvoirs publics).

Pour assurer leur succès, ces actions seront à mener en associant les filières professionnelles : FFB bien sûr, mais aussi autres acteurs.

Ainsi, la filière régionale Bois et ses entreprises doivent notamment pouvoir apporter une contribution et se développer à partir d'un tel plan de rénovation. La filière Bois ne doit pas seulement être appréciée en tant qu'énergie renouvelable, mais aussi en tant que contributrice à la rénovation du bâtiment.

Par ailleurs et compte tenu des enjeux, **ces dépenses pourraient être retenues dans les actions Investissements d'avenir, et Grand emprunt régional.**

Seule une politique cohérente, pérenne, et transparente sera à même de tendre vers les objectifs affichés, même si à nos yeux des délais supplémentaires sont nécessaires.

## **Industrie :**

L'industrie a déjà réalisé d'importantes réductions de consommation d'énergie. L'amélioration des procédés est permanente et chaque nouvel équipement permet un gain énergétique. Pourtant s'il reste encore des potentiels d'économies, elles sont de plus en plus marginales et de plus en plus coûteuses !

Les entreprises ont déjà beaucoup travaillé sur la sobriété. L'efficacité énergétique demande davantage de moyens notamment financiers et les retours sur investissements sont plus longs. La décision est alors difficile à prendre dans un contexte de récession et pour des investissements non directement productifs.

La filière bancaire doit ainsi être moins frileuse pour ce type d'investissement. **Les PME notamment doivent pouvoir accéder plus facilement à des financements**, les fonds régionaux de garantie devraient être mobilisés. Certaines procédures d'aides ont des seuils d'accès trop élevés (Fonds Chaleur).

Le risque technologique lié parfois à ces investissements doit être soutenu par OSEO avec des procédures simples et rapidement accessibles.

Nous suggérons **une « prime à la casse » de vieux équipements énergivores**, en cas de remplacement par des équipements sobres, répondant aux « meilleures technologies disponibles ».

La valorisation des énergies perdues, dites fatales, nous semble pertinente. Une étude de l'ADEME est en cours et les CCI souhaitent être associées à la mise en œuvre des solutions qui seront proposées.

De manière plus générale, un travail sur l'écologie industrielle est à poursuivre en région notamment sur la mutualisation sur les zones d'activité, et **sur les plateformes industrielles.**

L'efficacité énergétique des entreprises doit pouvoir s'appuyer sur des actions de conseils et d'accompagnement. Les CCI sont en mesure d'accompagner dans la durée la **maîtrise de l'énergie des entreprises**. Car au-delà de diagnostic ou d'actions ponctuelles, il est nécessaire de pérenniser la gestion de l'énergie dans les entreprises.

Pour cela, les entreprises ont **besoin de compétences internes**. Les CCI proposent un inventaire, une promotion et un développement de l'offre de formation « énergie » en région. Les écoles d'ingénieur, les facultés, les lycées professionnels doivent former à l'efficacité énergétique, aux techniques et au management de l'énergie.

Les **diagnostics énergie doivent être systématisés** afin de repérer les entreprises vulnérables aux hausses du prix de l'énergie, et celles qui recèlent des gains énergétiques importants.

Les CCI ont inscrit dans leur Schéma Sectoriel Développement Durable des actions sur l'efficacité énergétique. Elles s'appuieront sur les compétences régionales (consultants, énergéticiens d'entreprise...) et associeront l'ensemble des acteurs.

Enfin, nous suggérons un **appui aux pôles de compétitivité et d'excellence** (TEAM<sup>2</sup>, MEDEE, MAUD, Energie 2020...).

### **ENR et productions d'énergie :**

Au-delà des énergies renouvelables, dont certaines présentent l'inconvénient d'une discontinuité, une réflexion devrait être menée en région sur **le stockage d'énergie**. Des compétences régionales (entreprises, écoles...) devraient pouvoir apporter leurs contributions. De même, la région présente des opportunités sur les « réseaux intelligents » ou Smart Grids. Le pôle MEDEE et le pôle Energie 2020, récemment reconnu dans le SRDE, sont des atouts régionaux pour de telles démarches.

**Les ENR représentent un enjeu de développement économique local**, notamment la biomasse. Pour autant, les petites initiatives doivent pouvoir être aidées (le Fonds Chaleur a un seuil d'accès trop élevé). Les projets industriels doivent pouvoir compter sur une visibilité dans le temps des aides et des soutiens politiques continus. Les récents atterroisements dans certaines ENR ont fragilisé de nombreuses entreprises. Ici aussi, la visibilité est un enjeu majeur.

Sur l'éolien, le site de Dunkerque est une opportunité pour ancrer une filière éolien-offshore en région. En effet, le littoral de la côte d'opale dispose de sérieux atouts pour réussir dans l'éolien Offshore à savoir un tissu industriel local adapté à cette filière : concentration de compétences dans les secteurs de l'énergie, de la métallurgie de la mécanique, de la logistique.

### **Modes de production et de consommation :**

L'approche met bien en évidence l'aspect « consommation » qui détermine les marchés. C'est bien pour répondre aux consommateurs, aux clients, que les entreprises développent des produits et services.

L'acculturation évoquée plus haut concerne également les consommateurs. Les perspectives d'un **affichage environnemental sur les produits**, et la prise en compte dans les achats des effets environnementaux de la production, du transport et de l'usage d'un produit permettront de rendre plus compétitifs les productions locales.

Pour autant il est important que l'offre des entreprises régionales réponde à ces nouvelles exigences. Une incitation à concevoir, produire, transporter de manière « dé-carbonée » est à promouvoir par l'Analyse du Cycle de Vie, l'éco-conception, l'obtention d'éco-labels, etc. Les CCI y travaillent déjà avec d'autres partenaires. Une amplification de ces initiatives est souhaitée.

Par ailleurs, la modification des comportements relèvent de la **formation** : une systématisation de formations à la maîtrise de l'énergie devrait être engagée (et non seulement à l'éco-conception) : dans les bacs professionnels, les formations techniques et les écoles d'ingénieurs...

## Adaptation du territoire au changement climatique

Certaines vulnérabilités nous semblent manquer :

- l'état de nombreux logements en région accroît la « **précarité énergétique** » : faible isolation, mauvaise orientation, humidité permanente... Les aléas climatiques (forte chaleur ou froid extrême) seront plus difficilement vécus ; ceci doit rendre plus prioritaire la rénovation de l'habitat régional. C'est une question importante pour la population régionale.

- Parallèlement, il serait utile de **connaître la « vulnérabilité » du tissu économique** régional au changement climatique : la région compte de nombreuses entreprises « électro-intensives » qui devront faire face à une hausse inéluctable du coût (y compris fiscalité) de l'énergie. La CCIR envisage de mener une étude, ouverte à d'autres acteurs. De même l'élévation des températures a une incidence non négligeable sur la chaîne de froid de nombreux produits, et sur les conditions de travail dans les ateliers.

- Ces aléas sont sources prévisibles de "pointes" de consommation d'énergie ; nos industries électro-intensives s'en trouveront fragilisées ; on n'évoque pas assez les solutions de stockage de l'énergie pour y faire face.

PROJET 17/10/2012