



caroline.guignard@ cud.fr

15/11/2011 20:39

A srcae.environnement@ nordpasdecalais.fr

cc Patrick.LAMBERT@ cud.fr

ccc

Objet

Bonjour,

Le délai de la consultation publique n' a pas rendu possible à la Communuté urbaine de dunkerque de procéder à une délibération quant au SRCAE.

Néanmoins, un courrier du Président de la CUD sera envoyé au Président de Région et au Préfet.

Vous trouverez ci-dessous les observations techniques relatives au SRCAE:

Dans les cahiers techniques, les chiffres relatifs au nombre d'habitants de la CUD sont erronés : 191 173 hab en page 7 et 182 973 habitants en page 54. Or le chiffre est 200.417 habitants (source INSEE 2006)

10K

AT2 : il conviendrait de les dissocier en fonction des usages (habitat, espaces de loisirs, zones d'activités et zones agricoles).

BAT1 : l'objectif de réhabilitation de 60 000 logemenst /an apparaît difficilement atteignable. Malgré l'opération Reflexenergie sur le territoire dunkerquois citée comme exemplaire, il faudrait 3 fois plus de réalisation. La performance moyenne constatée après travaux est une réduction de 30% (et pas 50 %) des consommations mais corrigées des variations climatiques. Par ailleurs, il serait plus réaliste de proposer une réduction de 40% (et non 50%) des besoins énergétiques de leurs occupants pour les logements datant d'avant 1975 .

10K

Bat2 : Réduire de 50% les besoins de chauffage sur au moins un quart des surfaces du parc tertiaire, soit 20% du parc public et 1/3 du parc privé : le chiffre de 50% de réduction apparaît élevé pour le chauffage d'autant plus que le tertiaire public consomme plus en électricité (éclairage, ordinateur, ventilation, etc...) qu'en chauffage. Il faudrait prendre en compte le bilan énergétique global.

Bat5 : Problématique du traitement des poussières dans le chauffage bois individuel et du coût de ce chauffage (investissement fonctionnement) qui semble t'il serait plus onéreux que des énergies de réseaux (PM : 50% de la facture d'énergie de réseau porte sur une partie fixe qui est due quelque soit la consommation) Privilégier le bois en réseau de chaleur pour l'usage maison individuelle.

Bat6 : Cible à privilégier : le logement collectif et la maison individuelle neuve.

→ ? → (allée) d'après

TV1 : La mobilité ne peut être abordée sans prendre en compte le territoire sur lequel elle intervient : selon qu'on se trouve en centre ville, en périphérie, ou en secteur rural, les réponses ne peuvent être que différentes. Les indicateurs utilisés sont globaux et ne rendent pas compte de cette diversité. Ces objectifs pour les modes actifs (hors TC) apparaissent à l'échelon d'un territoire extrêmement ambitieux, puisqu'il faudrait multiplier leur usage par 2,5 sur les déplacements de 1 à 3 km, par 6 pour les déplacements de 3 à 5 km et par 15 sur les déplacements de 5 à 10 km. De tels résultats ne peuvent être obtenus que par des contraintes majeures qui interviendraient vis à vis de l'usage de l'automobile (augmentation vertigineuse du prix des carburants, baisse du pouvoir d'achat des ménages...).

Reste l'amélioration de la performance en zone urbaine avec le développement des sites propres et les contraintes amenées aux automobiles , notamment sur le stationnement pour atteindre l'objectif, mais qui posera le problème de l'acceptabilité de la mesure par la population.

TV2 : Il conviendra très vite de mettre en rapport les capacités financières des collectivités pour le développement significatif de l'offre (que ce soit le ferroviaire pour les Régions ou les transports

urbains des agglomérations).

Les baisses tarifaires ne ramèneront vers les TC les automobilistes que si la performance du mode est déjà acquise (TERGV...), mais poseront inexorablement la question du financement des services. L'augmentation de l'offre de TC peut très vite s'avérer incompatible avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre. En effet, en secteur peu dense, et avec des bus peu chargés, les émissions de GES, ramenées au voyageur transporté, se trouvent vite supérieures pour le voyageur bus par rapport au voyageur qui utilise son automobile, surtout si le taux de remplissage de l'automobile augmente.

TV3 : Réduire de 15% les émissions du parc apparaît tout à fait atteignable, notamment avec l'évolution des normes Euro.

Pour ce qui est des indicateurs, le suivi des immatriculations doit concerner non seulement les normes Euro des véhicules (qui sont imposées pour les véhicules neufs), mais également les classes de véhicules mis en circulation selon les émissions de GES.

La propreté des véhicules apparaît identifiée dans le texte à l'hybridation et à la motorisation électrique, ce qui peut paraître comme un parti pris technologique qui mettrait à l'écart d'autres évolutions possibles. Les émissions de GES (incluant des données sur la fabrication amont des véhicules) doivent rester les indicateurs les plus pertinents.

TV4 : Sur le télétravail, le seuil de 10 km annoncé pour bénéficier de la possibilité d'un jour sur 10 semble très exclusif. N'est ce pas une « prime » à celui qui habite à plus de 10 km de son lieu de travail pour bénéficier de ces nouveaux services ? Et donc n'est-ce pas quelque part une incitation à habiter à plus de 10 km de son lieu de travail ? 1 point
B...

Pour l'annexe **schéma développement de l'éolien** :

Il est demandé d'inclure Coudekerque à la liste des communes éligibles en Nord Pas de Calais.

Concernant les ZNIEFF, il existe une réelle contradiction dans le document actuel. En effet, le document page 33 mentionne que toutes les ZNIEFF sont des zones exclusives de l'éolien. (Or, réglementairement, ce ne sont que des zones d'inventaire et cette disposition semble contraire aux règles actuelles). Or, à la page 31, il est indiqué que selon les caractéristiques de la ZNIEFF (1 ou 2), l'éolien sera ou non autorisé. Lors de la présentation locale le 19 octobre au Kursaal, il a été annoncé que les Zones de Développement de l'Eolien (ZDE) seraient possibles en ZNIEFF. Il convient donc de demander un amendement au texte actuel (ne plus en faire une règle exclusive) afin d'éviter tout contentieux. (La problématique d'incidences Eolien/ZNIEFF serait être traitée lors des études d'impact.) OK

Restant à votre disposition,
Cordialement,

Caroline GUIGNARD
Responsable de la mission Environnement
DGST
Communauté Urbaine de Dunkerque
Pertuis de la Marine BP 5530
59386 Dunkerque Cedex 1
Tél.: 03.28.24.54.28.
Fax.: 03.28.24.54.38.