

## Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) pour la Région Nord-Pas de Calais

### Contribution du Medef Nord - Pas de Calais

Cadre légal de la présente contribution :

**En application du décret n°2011-678 du 16 juin 2011 relatif aux schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie pris pour l'application de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, le projet de schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie du Nord – Pas-de-Calais sera mis à la disposition du public pour une durée de 2 mois à compter du 15 septembre 2011.**

L'élaboration du SRCAE répond à un impératif national, prévu en application de la loi portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II) du 12 juillet 2010.

La présente contribution vise à réaffirmer le positionnement du MEDEF Nord-Pas de Calais au regard des principaux enjeux développés dans ce projet de SRCAE régional, mais aussi à proposer des pistes et préconisations permettant à l'ensemble des acteurs concernés (du citoyen à l'entreprise en passant par les collectivités territoriales) de coordonner leurs actions pour tendre vers les objectifs assignés dans ce schéma particulièrement ambitieux.

Aux yeux du MEDEF Nord-Pas de Calais, l'enjeu essentiel sera de savoir comment articuler les impératifs écologiques et environnementaux à venir avec ceux du développement économique notamment. Autrement dit, le SRCAE s'insère-t-il efficacement dans le cadre du développement durable ?

### **I : Remarques Générales**

#### ➡ **L'enjeu climatique :**

Nous nous félicitons tout d'abord de la qualité de ce document, notamment dans sa partie 'bilan', qui dresse un portrait sans complaisance des changements climatiques qui toucheront la région dans les années et décennies à venir. Quelques soient les hypothèses, optimistes ou non, ce changement aura lieu et il impactera nos modes de vie ainsi que le fonctionnement de nos entreprises.

#### ➡ **Rendre leur complexité aux choses :**

Si le projet reprend bien l'ensemble des données environnementales, il ne prend pas suffisamment en considération les problématiques économiques et industrielles, pas plus que les problématiques sociétales. Nous regrettons d'entrée la faible implication des milieux économiques lors de la phase d'élaboration de ce schéma, au-delà de l'implication des

S3PI lors des réunions territoriales de concertation, louable et nécessaire mais non suffisante. Certes, de nombreuses réunions ont été organisées, mais sans réussir à impliquer les acteurs économiques, pourtant les premiers concernés. Lorsque l'on sait que l'industrie représente par exemple à elle seule 50% du total des émissions de GES régionales, il va de soi qu'elle est l'un des acteurs incontournables de toute démarche visant à réduire ces émissions. Et il serait vain de se fixer des objectifs aussi ambitieux en termes de réduction des GES, d'émissions de particules et d'économie d'énergie sans impliquer davantage les principaux acteurs concernés. Il doit de plus être réaffirmé que la problématique environnementale ne peut être pensée en dehors de celle de **l'attractivité de notre territoire, de la compétitivité de notre tissu économique et donc de l'emploi**. Or, le schéma n'insiste pas sur la nécessaire articulation entre adaptation aux changements, économie de carbone, adaptation et transition vers une économie dans laquelle la forme des emplois de demain devra immanquablement tenir compte de la dimension écologique.

Ceci nous amène d'ailleurs à une autre préoccupation :

➡ **L'articulation du SRCAE avec les politiques existantes :**

Si le prisme du SRCAE a vocation à constituer un référentiel pour l'ensemble des schémas d'aménagement à venir (SCOT, PLU, PDU, PPA...), il est essentiel de prévoir son articulation avec les travaux régionaux existants notamment. Il est à cet égard surprenant que la Région, partie prenante dans la rédaction de ce projet, n'ait pas intégré certains axes développés dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire, (SRADT). Par exemple, on retrouve très clairement la problématique emploi-formation dans le cadre du SRADT. Dans son numéro de décembre 2009, le « Journal du SRADT » n'indique-t-il pas : « *si les questions de l'emploi et des ressources humaines ne sont pas davantage intégrées dans les politiques du climat, on peut s'attendre à ce qu'elles deviennent une entrave significative aux transformations économiques, technologiques et sociétales exigées pour gérer la transition vers une économie plus sobre en carbone et pour que la société puisse s'adapter aux effets du changement climatique. L'étude conclut globalement que même un changement climatique modéré affectera durablement l'activité économique et l'emploi en Europe.* » ? Cette étude européenne réalisée en 2006 et 2007 à la demande de la commission européenne a été reprise dans le cadre du 13e atelier de prospective régionale consacrée au thème « changement climatique et robustesse des territoires en Nord-Pas-de-Calais : quelle stratégie en 2040 ? ». Il va donc de soi que l'approche du SRCAE doit impérativement intégrer les notions de développement économique et l'emploi.

➡ **Les objectifs fixés par le projet :**

Le cadre du Grenelle II ainsi que des engagements français contractés en matière environnementale (3x20 ; facteur 4) nous poussent à avancer rapidement, ce qui est louable, tout en nous fixant des objectifs particulièrement ambitieux. Mais sont-ils en adéquation avec la situation et les capacités de notre région ? La question mérite d'être posée. Du fait de la très forte industrialisation du Nord-Pas de Calais, le poids de l'industrie dans l'émission des GES est considérable. On constate néanmoins des baisses régulières des émissions de gaz à effet de serre depuis 1990 (-17 % pour l'industrie manufacturière). Les efforts sont donc conséquents, même si beaucoup reste à accomplir au regard des taux particulièrement élevés de certains polluants (notamment des particules fines). Ajoutons à cela que le document présenté fixe la référence à 2005 (le pourquoi du choix de cette date n'est d'ailleurs pas explicité, alors que l'année de référence pour les objectifs européens du 3x20 est 1990), laissant donc théoriquement 15 ans pour atteindre les objectifs de 2020, et la problématique devient réelle. En effet, alors que l'année 2011 s'achève, nous pouvons considérer que ces objectifs devront être atteints en l'espace de huit à neuf ans (faute de progrès significatifs de 2005 à 2011). Nous attirons ici l'attention sur ce projet qui, s'il s'avérait trop ambitieux et s'il ne **mettait pas en adéquation les objectifs et les moyens**, les temps économique et institutionnel, confinerait à l'utopie.

### ➡ **Transcender les clivages :**

Un document cadre de l'importance et de l'envergure du SRCAE ne peut se cantonner à une approche purement environnementaliste du changement climatique. Comme nous avons essayé de le démontrer, il doit intégrer les logiques de développement économique, de compétitivité et de dynamisme pour notre région. Nous appelons donc à ne jamais perdre de vue le cadre global et structurant du développement durable. Aucune idéologie ne doit présider à l'élaboration du SRCAE. Tous les acteurs sont et seront impactés, du citoyen dans son comportement quotidien à l'entreprise dans sa stratégie de développement. Aucune idéologie ne saurait avoir sa place, aucune vision particulière ne peut et ne doit dominer dans le cadre de la réalisation de ce document structurant, qui relève de l'intérêt général.

Ces remarques étant formulées, les orientations sectorielles élaborées par le schéma ont également suscité un nombre important de réactions.

## **II - Réactions**

➡ **De la pertinence d'un SRCAE « Régional » :** les objectifs du Grenelle II plaçaient la déclinaison du SRCAE au niveau de chaque région. Ce choix peut se comprendre dans le souci de coller au plus près de la réalité économique de chaque région. Cependant, nous tenons à rappeler que ce maillage peut poser un problème de pertinence et de méthode. En effet, il ne faut pas céder à la simplification, et admettre que les émissions polluantes (particules fines notamment) ne s'arrêtent pas aux « frontières » régionales... De même, certains indicateurs, comme le bilan CO2 du kWh ne tiennent pas compte de certains outils régionaux de production (centrale nucléaire de Gravelines en l'occurrence) et ont été ramenés à une moyenne nationale. Les Régions sont bien évidemment interdépendantes. Il convient d'en tenir compte.

### ➡ **Le potentiel régional en matière de développement des énergies renouvelables :**

Il est globalement faible en Nord-Pas-de-Calais, sauf dans le domaine de l'éolien. Comme le souligne le projet, la ressource hydraulique est peu exploitable, même si certaines pistes peuvent être explorées. Il serait de même illusoire de considérer le photovoltaïque comme une solution miracle en dépit de l'important nombre d'habitats individuels de la région offrant une importante surface potentiellement exploitable. En effet, on peut s'interroger sur le développement de cette filière, eu égard au fort impact financier de l'équipement (et après la réduction des incitations financières publiques à l'équipement afin de lutter contre les spéculations excessives). Un développement de cette filière ne pourra en tout état de cause se penser que de manière concomitante avec un développement de l'outil industriel de production des panneaux couplé à une fiscalité adaptée, notamment en ce qui concerne l'équipement des entreprises.

Il va de soi que toute **réflexion sur le mix énergétique** (la France s'est fixé un objectif de 23% d'ENR dans son mix énergétique) et sur la place des énergies renouvelables doit tenir compte d'un aspect fondamental : **la très grande difficulté** à l'heure actuelle de stocker l'énergie électrique. Ceci étant dit, les efforts régionaux se porteront sur le développement de l'éolien, de loin l'énergie renouvelable la plus exploitable en Nord-Pas de Calais, pour tendre vers la production d'une énergie de plus en plus décarbonée. Soulignons également une autre faiblesse inhérente au développement des ENR : leur intermittence. Celle-ci diminue fortement leur potentiel, le solaire photovoltaïque ne pouvant par exemple fonctionner la nuit, et l'éolien étant dépendant des vents. A titre indicatif, le facteur de charge de l'éolien (énergie produite rapportée à la puissance installée) est d'environ 25% en moyenne sur l'année.

Sur un autre versant, rappelons également que l'incitation au développement de certaines filières, telles que la **filière bois**, inscrite notamment dans l'orientation visant à « *favoriser le développement local des réseaux de chaleur et de*

*froid privilégiant les énergies renouvelables et de récupération* », doit être accompagnée de réflexions sur la gestion de la matière première (volume, coordination des approvisionnements), sur l'étanchéité des systèmes de chauffage (importante au regard du rejet de particules fines, polluante pour les intérieurs d'habitations).

➡ **L'incitation paradoxale à la limitation de l'activité économique : l'orientation AT5 en question.**

Dans cette orientation, il est clairement fait état de la volonté de diminuer la part de la surface foncière des zones d'activité, des zones commerciales... Le MEDEF Nord-Pas de Calais ne peut que s'élever contre une telle orientation, qui entraverait le développement économique d'une part et serait contre-productive d'autre part, puisque la mixité fonctionnelle des tissus urbains permet notamment de rapprocher les salariés de l'entreprise, ce qui aboutit à la réduction des émissions carbonées pour se rendre sur son lieu de travail.

➡ **Un référentiel de consommation en question** : les objectifs fixés par le SRCAE sont donnés en valeur absolue d'émissions ou de consommation énergétique. Cela ne peut, au regard du monde économique, constituer un cadre d'analyse pertinent et suffisant. En effet, demander un effort à l'industrie ou à nos entreprises en termes de consommation énergétique ne saurait avoir de valeur que rapporté à la production de chaque entreprise. A niveau de production constant, une entreprise peut avoir réalisé des améliorations significatives et réduit sa consommation. Cet effort ne sera perceptible qu'à la condition de le rapporter à la production effective de l'entreprise. Si cette production a augmenté ces dernières années – ce qui est l'objectif de toute entreprise – il va de soi que sa consommation peut avoir augmenté en valeur absolue. Par contre, rapportée au pourcentage de PIB de l'entreprise, elle peut avoir gagné en efficacité. Ne pas se placer dans cette logique d'évaluation par rapport à la production revient à se placer dans une logique de **croissance zéro, c'est-à-dire de décroissance**. Ce n'est pas la logique du monde économique, **qui croit dans le dynamisme et la compétitivité économique régionale**.

➡ **Un référentiel temporel en question** : la référence retenue pour fixer les orientations du SRCAE est 2005. Comme nous l'avons rappelé en début de contribution, les objectifs « 3x20 » auxquels la France s'est engagée prennent comme date de référence 1990. On peut considérer, comme ce semble être le cas ici, que les efforts réalisés entre 1990 et 2005 n'ont pas été significatifs ! Ce n'est pourtant pas le cas et le MEDEF Nord-Pas de Calais tient à le rappeler avec fermeté. Arrêter la date de référence en 2005 revient à occulter totalement les efforts (qui ont pourtant été nombreux) réalisés jusqu'à cette date.

➡ **prendre en considération les efforts réalisés** : Bien conscients des enjeux d'avenir relatifs à l'environnement, les entreprises œuvrent depuis longtemps à l'amélioration continue de leurs process afin de préserver l'environnement, et pensent désormais toute nouvelle orientation au regard de ce prisme, devenu un cahier des charges intégré à l'ensemble de leurs démarches. Beaucoup reste à accomplir, mais les efforts ont déjà été nombreux, et les entreprises souhaitent aussi voir leur action reconnue.

Par exemple, l'industrie automobile, fortement implantée dans notre région, réalise des efforts importants qu'il convient de prendre en considération. Ainsi, optimisation des consommations des usines, mise en place de procédés de recyclage hautement perfectionné (eau...), limitation maximale de la consommation électrique, limitation des pollutions (amélioration constante des procédés de stockage des matières polluantes), valorisation des déchets... sont autant de domaines dans lesquels les industriels de l'automobile s'engagent au quotidien. Les améliorations sont en ces domaines constantes, au-delà de la recherche sur les véhicules propres.

➡ **prendre en considération l'objectif régional de réindustrialisation** : le Nord-Pas de Calais est une région historiquement marquée par son passé industriel. Malgré la forte destruction d'emplois des dernières décennies due

aux très fortes restructurations qui ont touché notre tissu industriel, l'avenir de la région passe par la réindustrialisation. Notre histoire et nos compétences nous y poussent. C'est d'ailleurs ce qui a été rappelé à l'occasion des états généraux de l'industrie, clôturés en mars 2010 ainsi que par le Président de la République le 28 octobre 2011. Or, afficher des objectifs environnementaux tels que ceux qui sont prescrits dans ce projet de SRCAE sans les mettre en rapport avec notre réalité économique et la nécessaire réimplantation industrielle dans la région revient à ne pas tenir compte de cet objectif économique majeur. Cela revient à promouvoir une logique de décroissance et non une logique de développement. **Notre avenir passe par une réindustrialisation encouragée et raisonnée.** Il s'agira de produire mieux, en insistant sur l'ensemble des leviers permettant aux industries de réussir le virage de la production la moins émettrice de polluants, la plus sobre possible en carbone et favorisant l'efficacité énergétique. Il s'agira de concevoir l'économie de demain en fonction de ces enjeux. **Mais en aucun cas cet enjeu doit être passé sous silence.** C'est pourtant ce qui ressort de l'étude de ce projet de SRCAE, qui prescrit et fixe des objectifs qui pourront impacter dans l'avenir l'industrie, mais sans tenir compte de l'ensemble des enjeux afférents. De ce point de vue, ce projet manque assurément de réalisme.

A titre d'exemple, sur le dunkerquois, les efforts de l'industrie sidérurgique ont été particulièrement importants ces dernières années. L'occasion de la réunion territoriale du 19 octobre dernier a permis aux industriels de demander à ce que les objectifs du SRCAE ne portent pas préjudice à la compétitivité de l'industrie, au développement des industries existantes, à l'accueil de nouvelles industries. De 1991 à 2009, les émissions de SO<sub>2</sub> ont été réduites de 43%, celles de NO<sub>x</sub> sont stabilisées depuis 2000 et celles de PSS ont été réduites de 66% de 1991 à 2008. Les industries de la Côte d'Opale contribuent donc par leurs efforts constants à l'amélioration de la qualité de l'air. Même si beaucoup reste à faire, le SRCAE doit reconnaître et intégrer ces données dans ses objectifs, faute de quoi il demeurera déconnecté du réel.

#### ➡ **L'exemple du secteur du bâtiment et la problématique de la réhabilitation thermique:**

Les enjeux sont ici très importants au regard du potentiel d'économie d'énergie de ce secteur ainsi que de son impact actuel. Les orientations formulées en matière de logement impactent le logement neuf, donc le secteur du bâtiment, ainsi que l'existant, notamment au regard de la réhabilitation thermique.

Pour ce qui relève de la réhabilitation thermique, l'objectif affiché, à savoir la réhabilitation de 60 000 logements par an en moyenne, ne tient pas compte des réalités économiques induites par une telle démarche.

Les objectifs du SRCAE nécessiteraient pour être atteints des dépenses chiffrées à plusieurs dizaines de millions d'euros. Une problématique devient alors évidente : celle du financement. Faute de certitudes sur la participation de l'État, de la Région et du FEDER, toute politique de réhabilitation à long terme risque d'être bloquée. L'entreprise ne pourra en effet à elle seule en assumer la charge. Parallèlement, il ne faudra pas omettre la nécessaire acculturation des habitants aux bonnes pratiques de consommation, afin qu'ils deviennent éco-acteurs des économies d'énergie. Sans comportement adapté, toute politique de réhabilitation thermique des logements serait vaine.

#### ➡ **L'exemple du secteur des transports :**

##### **De marchandises :**

Si le projet reconnaît que le transport routier reste un maillon indispensable à l'affrètement des marchandises, et priorise l'amélioration de l'efficacité énergétique du secteur, les orientations émises en ce domaine peuvent manquer d'un certain réalisme. L'objectif de développement de la multimodalité apparaît par exemple très, voire trop optimiste. Ainsi, mécaniquement, il est d'ores et déjà prévisible d'anticiper une augmentation des trafics routiers induite par les plateformes multimodales telles que Marquion, et non l'inverse. De plus, la volonté des acteurs concernés, comme Fret SNCF, comptera pour beaucoup. Lorsque l'on sait que les statistiques les plus récentes montrent une baisse de plus de 15% des trafics ferroviaires marchandises et une augmentation contenue de 3% des trafics fluviaux, la

question se pose avec d'autant plus d'acuité. On peut bien entendu compter sur les apports en ce domaine de la future réalisation du canal Seine Nord et du potentiel de trafic du canal, estimé à 28 millions de tonnes à l'horizon 2050. Mais en tout état de cause, l'amélioration de l'offre d'infrastructures ne saurait générer à elle seule par effet mécanique un report modal significatif si des dispositifs incitatifs ne sont pas parallèlement mis en place. L'orientation TM1 ne tient pas non plus compte de l'augmentation prévisible du trafic routier liée aux ruptures de charges générées par la multimodalité. En termes d'efficacité énergétique enfin, il faut intégrer les efforts considérables accomplis depuis près de 3 ans par les entreprises du secteur (les résultats arrêtés à septembre 2011 des engagements d'entreprises dans l'action Objectif C02 aboutissent à une économie annuelle de 350 000 tonnes de CO2).

**De voyageurs :** Cet enjeu est majeur. Si comme nous venons de le voir la problématique du transport de marchandises demeure prégnante, celle du transport de voyageurs constitue un enjeu fondamental, au regard notamment de la mobilité induite par l'interdépendance croissante des aires métropolitaines régionales.

La voiture demeure aujourd'hui largement nécessaire pour se rendre sur son lieu de travail (en plus du transport ferroviaire de voyageurs, qui se développe dans un sens positif mais qui ne peut répondre à toutes les problématiques de transport). Ceci renvoie notamment au phénomène de thrombose autoroutière auquel la métropole lilloise est confrontée. Une fois encore, des considérations idéologiques ont présidé à l'abandon - que nous espérons momentanément - de toute réflexion globale sur le désengorgement de la métropole lilloise. L'effet recherché, à savoir l'utilisation croissante des modes de transport collectifs non seulement n'est pas atteint, mais nous nous trouvons aujourd'hui dans la situation paradoxale de blocages routiers devenus quasi quotidiens et particulièrement émetteurs de CO2. Nous ne pouvons que dénoncer cette situation, coûteuse et néfaste pour la compétitivité des entreprises, pour l'attractivité métropolitaine ainsi que pour les particuliers qui pâtissent de ces blocages.

### **III - Préconisations**

#### **1 : L'efficacité énergétique : un enjeu de compétitivité :**

Afin d'améliorer en permanence la compétitivité de nos entreprises face aux pays à main-d'oeuvre bon marché, les armes permettant de diminuer les coûts de revient passent nécessairement par la réduction des coûts de production, notamment sur le poste énergie. Dans ce cadre, il est nécessaire d'encourager toutes les démarches allant dans le sens des économies d'énergie (des actions de **recyclage, d'optimisation des consommations** et de formation aux techniques les plus récentes sont déjà nombreuses et doivent être encouragées), de mener des actions visant à favoriser les **circuits courts, l'écologie industrielle** sans oublier que tout cela constitue des investissements très lourds pour les entreprises.

**2 : Tenir compte de la logique de réindustrialisation de notre territoire :** Il faut intégrer cette nécessité au raisonnement présidant à la rédaction du SRCAE, afin de prévoir et permettre une réindustrialisation efficace et performante qui réponde aux problématiques environnementales (rejets, recyclage, efficacité énergétique, ...). Ces deux enjeux doivent pouvoir être pensés conjointement.

**3 : Accompagner les industries dans leurs mutations,** et non mettre en place des mécanismes coercitifs qui nuiraient à leur compétitivité sans garantir la réussite des objectifs...

#### **4 : Acculturer et mieux associer les entreprises :**

Nos entreprises vivent au rythme de la mondialisation qui s'est accéléré au fil des années. Nombre d'entre elles ne sont pas au fait des problématiques environnementales et climatiques. Il convient de trouver les meilleures voies de dialogue afin de les acculturer à ces enjeux, auxquels seules les très grandes entreprises ont actuellement les moyens

de se préparer. Les entreprises constituent les premiers acteurs des changements qui nous permettront d'aboutir à un nouveau modèle économique compétitif et écologiquement viable. Il est également nécessaire de les informer sur la problématique de la vulnérabilité énergétique (raréfaction des ressources). De plus en plus, le consommateur sera sensibilisé à la problématique du bilan carbone. Il y a aussi un intérêt évident pour nos entreprises à développer des outils leur permettant d'avoir une vision claire sur le bilan carbone de leurs produits. Les efforts sont aussi dans ce sens à accentuer dans la définition des bilans carbone des entreprises.

**5 : Employer un référentiel de consommation permettant de mesurer l'efficacité énergétique des entreprises,** c'est-à-dire leur consommation rapportée à leur production. Des objectifs en valeur absolue n'intègrent pas les volumes de production et ne donnent donc pas une idée complète de la réalité de l'effort fourni en matière de consommation ou de rejet. Il serait par exemple concevable d'employer un indicateur consommation/PIB pour chaque secteur, afin de mesurer au plus près les progrès réalisés en fonction des volumes produits.

**6 : Prendre en considération le facteur économique et financier :**

Les intentions ne suffiront pas. Il faut globalement mettre des moyens en face des objectifs. Moyens financiers notamment en termes de répartition des charges entre l'entreprise, l'État et les collectivités. Moyens humains avec le développement de l'économie verte de demain. La conjoncture économique actuelle peut constituer un frein sérieux dans ce domaine, le budget de l'État étant de plus en plus contraint et limité (tout comme celui des collectivités) et les entreprises qui peinent pour la majorité d'entre elles à avoir une vision à moyen/long terme de leur carnet de commandes.

**Prévoir la mise en œuvre de plans pluriannuels de financement** permettant aux entreprises de s'engager sur le long terme, notamment pour ce qui relève de la rénovation thermique du résidentiel et du tertiaire, est essentiel. Faute de visibilité sur les aides et modes de financement, certaines entreprises hésitent aujourd'hui à investir massivement ce secteur.

**Prendre en considération les efforts des entreprises** qui, dans le contexte économique que nous connaissons, doivent prévoir de lourds investissements afin de s'adapter à la nouvelle donne environnementale. Ceci est particulièrement vrai pour les PME et les ETI pour lesquelles un accompagnement devrait être pensé.

**Autre enjeu financier : celui de l'acculturation de nos concitoyens afin de modifier leurs attitudes de consommation.** Induire un changement de comportement nécessitera évidemment la mise en place de campagnes de communication et de sensibilisation onéreuses.

**7 : Prévoir un cadre de cohérence globale entre les acteurs concernés :**

Collectivités territoriales, État, milieux économiques. Il est bien évident que la réussite d'un tel dispositif ne peut reposer que sur la cohésion, l'harmonisation des politiques publiques avec les différents schémas d'aménagement du territoire, pour conjuguer efficacement enjeu de développement économique, développement urbanistique et développement d'infrastructures.

**8 : Établir un lien opérationnel entre les orientations du schéma et le potentiel de compétences** du Nord-Pas-de-Calais afin d'employer les compétences existantes et de développer celles qui seront en rapport avec ces enjeux.

**9 : Favoriser la R&D dans tous les domaines,** afin de permettre les économies d'énergie de demain et la production d'énergie décarbonée. Cela passe par un soutien à la recherche et aux initiatives prises dans le cadre des pôles de compétitivité et des pôles d'excellence (Maîtrise de l'Énergie des Entraînements Electriques (MEDEE), Pôle d'excellence Energie 2020 (créé dans le cadre du SRDE) ....).

10 : **Permettre/encourager la diffusion des bonnes pratiques** en insistant sur les initiatives de pointes développées dans les entreprises.

11 : **Dans le cadre du développement envisagé des énergies renouvelables**, évaluer le potentiel en **éolien offshore** au large du littoral de la Région Nord-Pas de Calais et étudier les opportunités de développement de cette filière industrielle en région.

12 : **Les vertus du comparatisme** : Pourquoi, dans un souci de cohérence globale, ne pas rechercher des indicateurs de comparaison et de bonnes pratiques entre la région et d'autres régions européennes comparables ? Il serait par exemple possible d'étudier des régions telles que la Ruhr, confrontées à des problématiques industrielles et structurelles comparables...

13 : **Mettre en adéquation l'offre de main-d'oeuvre avec les besoins** (exemple de la filière bâtiment et du manque de main-d'oeuvre dans les métiers de la rénovation). Ceci passe également par l'organisation d'une réponse adaptée aux besoins de formation de personnel qualifié, par exemple dans le domaine de la rénovation thermique ➔ **Mettre en place des filières de formation adaptées** des personnes affectées à la maintenance des systèmes de chauffage d'avenir, de plus en plus technique à mesure de l'évolution des technologies installées (ceci est source de surconsommation).

14 : **valoriser le rôle de notre région dans le domaine du développement du transport durable** : le Nord-Pas de Calais occupe une place prépondérante dans le domaine du transport, qu'il convient de valoriser et de développer afin de réussir la transition vers une économie plus sobre en carbone, allant dans le sens des ambitions du SRCAE. Nous pensons ici à l'industrie ferroviaire, et notamment au Pôle I-Trans, mais aussi à l'industrie automobile avec le développement à Maubeuge de la Kangoo ZE (zéro émission) ou encore de l'hybride rechargeable, ou encore de l'industrie des bornes de recharge...

15 : **Mettre en place des labels ou des normes produits relatifs aux matériaux** que nous souhaitons valoriser tels que les granulés de bois (qui ne sont actuellement pas forcément compatibles suivant leur degré d'humidité, l'origine de leur production)... Même remarque pour l'orientation relative au système de production d'eau chaude sanitaire fondée sur le solaire et la thermodynamique qui fait l'objet d'une tentative d'uniformisation des différents labels européens et qui devrait faire l'objet d'une évaluation selon des **critères de performance produit**.

Au final, et c'est ce que nous espérons avoir démontré dans la présente contribution, au-delà du très conséquent travail de diagnostic réalisé dans le cadre de ce schéma, il convient de le replacer globalement dans le cadre du **développement durable**. Notre pays ne pourra atteindre les objectifs qu'il s'est fixé dans le cadre du 3 × 20 et du facteur 4 qu'à la condition d'associer pleinement les acteurs économiques et industriels, sans qui aucune transition vers une économie décarbonée, répondant aux enjeux climatiques à venir, n'est envisageable. C'est de plus en plus en valorisant les filières d'avenir que nous serons en capacité de relever le défi de la mutation et de l'adaptation de notre économie régionale aux enjeux environnementaux.