

ATLAS

de la

NOUVELLE RÉGION

NORD-PAS DE CALAIS - PICARDIE

Tome 2



Aménagement du territoire





Atlas
de la nouvelle région
Nord-Pas de Calais - Picardie

Tome 2

Aménagement
du territoire

Directeurs de Publication :
Yves DURUFLÉ - Denis HARLÉ

Direction Générale «Appui au Pilotage des Politiques Publiques»
Région Nord-Pas de Calais

Direction Générale «Développement Territorial»
Région Picardie

Rédaction et cartographie :

Direction du Développement Durable, de la Prospective et de l'Évaluation
Région Nord-Pas de Calais

Direction de la Prospective, de la Programmation, de l'Aménagement Durable et de l'Europe
Région Picardie

Mission Aménagement Régional
Région Nord-Pas de Calais

Juin 2015

Présentation

Ce tome de l'Atlas nouvelle région Nord-Pas de Calais - Picardie est consacré à l'aménagement du territoire. Il illustre le fonctionnement des territoires dans leur pluralité d'échelles.

Qu'ils soient des territoires de solidarité intercommunale, des territoires de projets, des territoires de planification spatiale, des espaces de contractualisation, ou encore des territoires vécus, tous ont leur rôle à jouer, un rôle spécifique à leur propre échelle (de compétences ou de territoires) mais aussi en articulation avec les territoires voisins.

Prenant acte des différentes caractéristiques d'organisation territoriale, les deux SRADDT Picardie et Nord-Pas de Calais ont, chacun avec leurs propres approches, posé la nécessité de développer l'interterritorialité. En attendant l'élaboration d'un SRADDET (loi NOTRe) à l'échelle de la nouvelle région, ces différentes approches constituent d'ores et déjà une base de réflexion pour construire des modalités d'interterritorialité adaptées au nouveau fait régional et à l'articulation de ses différents territoires.

Sommaire

Tome 2 : Aménagement du territoire

1. L'occupation spatiale

1.1 L'occupation du sol	8
1.2 L'artificialisation	9
1.3 Les mutations de l'occupation du sol	10
1.4 Le patrimoine naturel	11

2. La répartition de la population

2.1 Les espaces urbains et ruraux : zonages ZAU et EPCI	12
2.2 L'évolution de la population	13
2.3 La construction de logements commencés	14

3. Les équipements et services

3.1 Les services de proximité et bassins de vie	16
3.2 L'énergie éolienne	17
3.3 Le Très Haut Débit	18
3.4 Les principaux équipements touristiques	19

4. L'ingénierie et la planification territoriale au service du développement

4.1 L'ingénierie territoriale	20
4.2 Les Pays et Parcs Naturels Régionaux	21
4.3 Les Schémas de Cohérence territoriale	22
4.4 L'intercommunalité	23
4.5 Les documents de planification locale	24
4.6 Les Plans Climat Energie Territoriaux	25

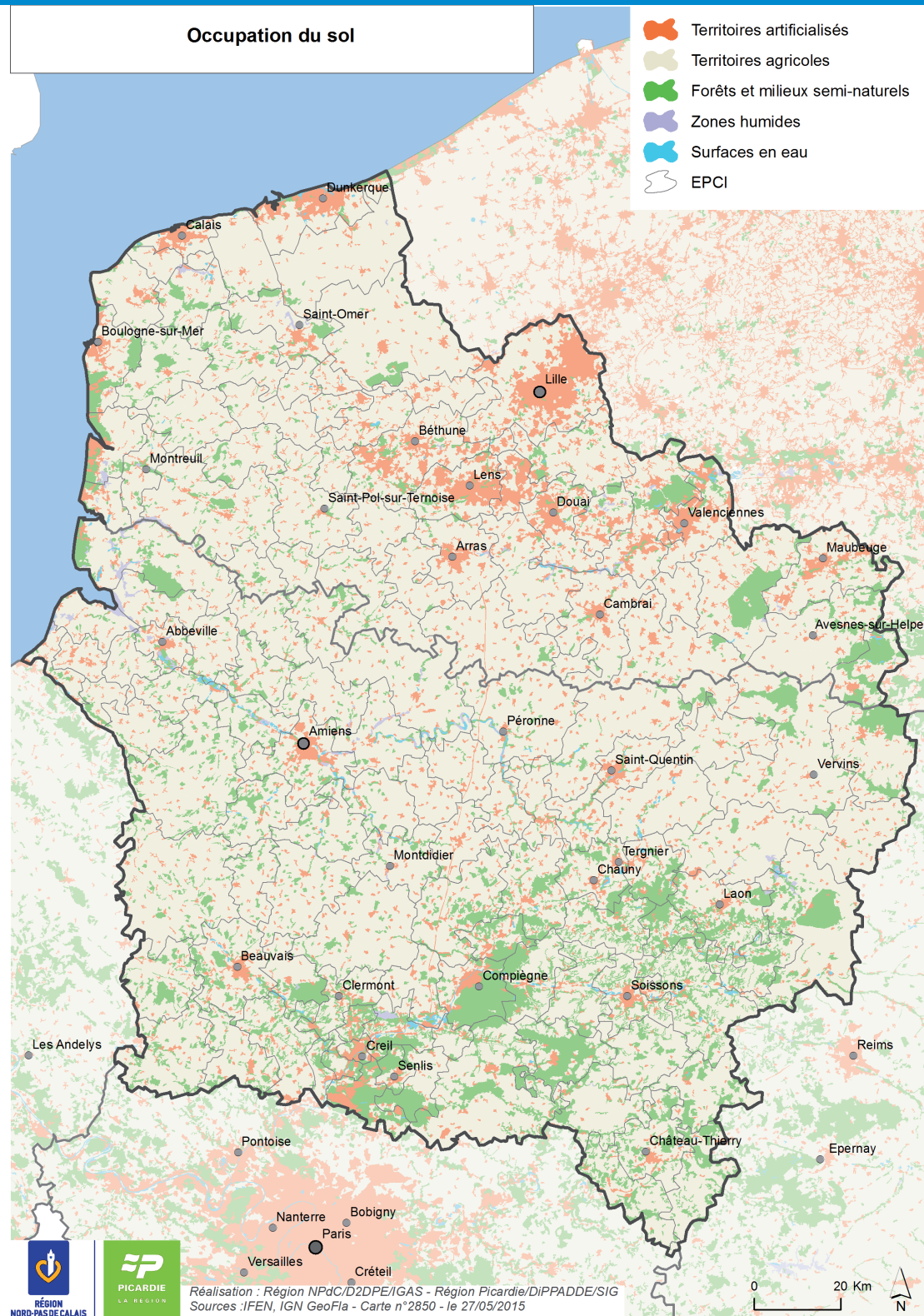
5. Les réseaux de transport

5.1 Les gares et le réseau TER	26
5.2 Le réseau routier	27
5.3 Le réseau fluvial	28

6. Les risques

6.1 Le risque naturel inondation	30
6.2 Les mouvements de terrain et le gonflement des argiles	31
6.3 Le risque industriel	32

1. L'occupation spatiale



1.1 L'occupation du sol

Une région de grandes cultures

La nouvelle région est principalement constituée de terres agricoles. Elles en sont la principale composante et à elles seules, elles couvrent plus des trois quarts du territoire régional (76,4%). Elles se caractérisent par 62% de terres arables, cultivées par des exploitations de grande taille. Les cultures sont principalement céréalières, oléagineuses, betteravières et de pommes de terre. Les prairies occupent 9,70% du territoire.

Des espaces boisés et semi-naturels diversifiés

Dans le sud-est de la région, un arc forestier se structure notamment autour d'importantes forêts remarquables (Chantilly, Compiègne, Halatte, Laigue, Retz, etc.) en lien avec des boisements plus morcelés.

Néanmoins, l'absence de forêts sur de nombreux territoires de la nouvelle région conduit à une moyenne d'espaces forestiers et naturels plus faible qu'à l'échelle nationale. On constate toutefois, depuis une vingtaine d'années, une dynamique positive sur ces espaces.

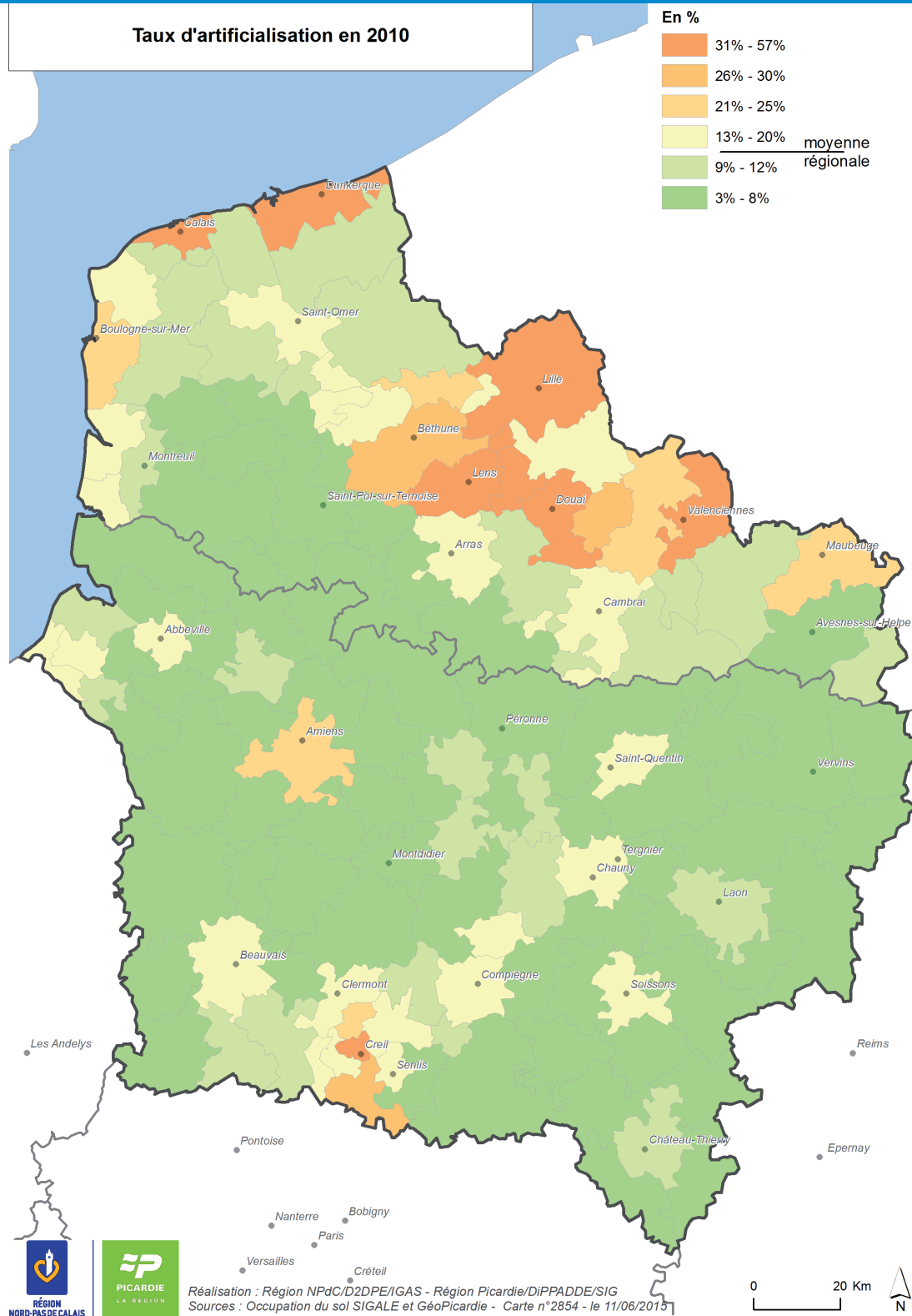
La nouvelle région est également caractérisée par une grande diversité de milieux et de paysages: prairies humides, pelouses calcicoles, grandes plaines agricoles, marais arrière littoraux, bocages, etc.

Certains secteurs présentent une structure bocagère, aujourd'hui encore remarquable, comme dans l'Avesnois, la Thiérache, le Pays de Bray, le Boulonnais ou l'Audomarois.

Des zones humides de grande importance marquent le territoire régional : tourbières alcalines de la vallée de la Somme, le marais Audomarois, les Hortillonnages d'Amiens, la haute et la moyenne vallée de l'Oise, etc.

Enfin, outre les rivières de l'Oise et de l'Aisne qui structurent fortement leur bassin, on observe une succession de fleuves côtiers. Ils présentent des paysages et patrimoines naturels reconnus et façonnent les côtes de la Manche et de la Mer du Nord. La Somme en est le plus important et emblématique, aux côtés de la Bresle, l'Authie, la Maye, la Canche.

1. L'occupation spatiale



1.2 L'artificialisation

Une répartition hétérogène des espaces artificialisés

Les espaces artificialisés (habitat, zones d'activités et infrastructures) occupent plus de 3500 km² sur les 32 023 km² de la nouvelle région soit 11,5 % du territoire.

Cette moyenne régionale masque des disparités importantes.

L'intercommunalité qui ressort comme la plus artificialisée est la communauté d'agglomération Creilloise avec 56,7% de son territoire, du fait notamment de son petit périmètre et de son espace contraint.

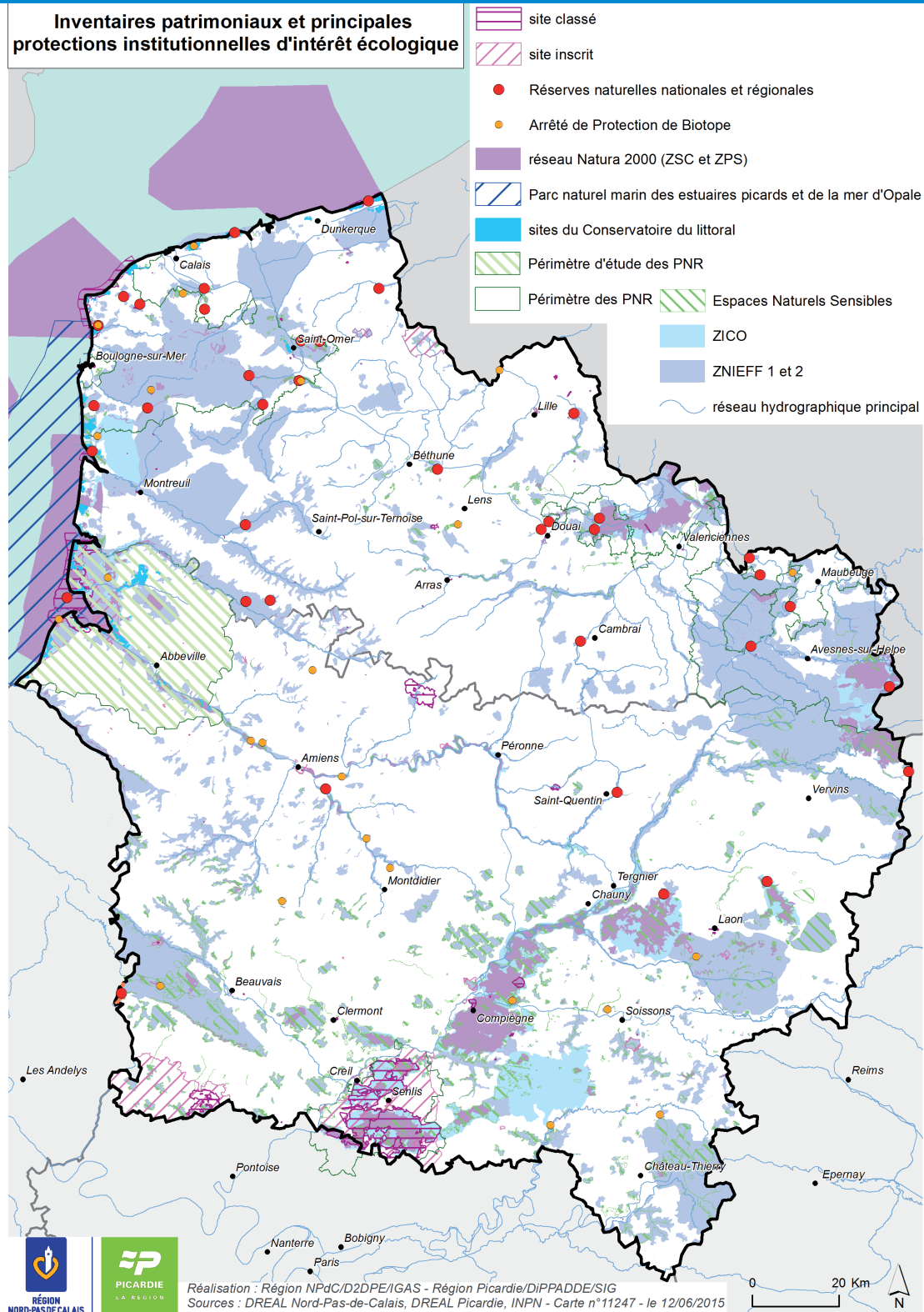
La moins artificialisée est la communauté de commune d'Oulchy le Château (située entre Soissons et Château Thierry, dans l'Aisne) avec 3,10% de sa superficie.

La principale zone artificialisée est constituée par la métropole lilloise associée à la vaste conurbation urbaine du bassin minier. Elles représentent à elles deux 7,5 % du territoire total de la nouvelle région.

En dehors des autres principaux pôles (Amiens, Beauvais, Boulogne, Calais, Dunkerque, Maubeuge, St Quentin...), du littoral et de la vallée de l'Oise (Creil, Compiègne, Chauny), l'urbanisation est moins importante.

Cette organisation territoriale, d'un réseau de villes structurant de grands espaces ruraux, est présente sur l'essentiel du territoire régional. Elle engendre un maillage urbain favorable à une artificialisation diffuse.

1. L'occupation spatiale



1.4 Le patrimoine naturel

Un environnement riche à préserver

La nouvelle région compte 16,6 % de son territoire inventorié comme zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 lorsque la moyenne nationale est de 8.9 %.

Le patrimoine naturel peut faire l'objet de protections réglementaires : de l'Etat (Réserves naturelles nationales, classements de site, arrêtés préfectoraux de protection de biotopes : APPB), des Régions (Réserves naturelles régionales), des Départements (Espaces naturels sensibles) ou d'un établissement public de l'Etat (le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres).

Ces protections revêtent cependant une assez forte hétérogénéité : il s'agit soit d'une réglementation définissant des règles d'aménagement ou d'usage au sein des périmètres « classés » (c'est le cas pour les sites classés au titre de la loi de 1930 ou pour les APPB, soit d'une réglementation assortie de la mise en place d'un gestionnaire dédié à la préservation et à la valorisation des sites (Réserves naturelles nationales et régionales), soit d'une maîtrise foncière d'un ensemble d'espaces de forte valeur patrimoniale par un opérateur spécialisé dans leur protection : le Conservatoire du littoral.

Le nombre total de sites protégés représentés ici s'élève à 300, ce qui, par ordre décroissant, donne les types suivants : 1- les sites classés (37%), 2- les sites Natura 2000 (29,7%), 3- les sites du Conservatoire du littoral (12,7%), 4- les réserves naturelles régionales (9,3%), 5- les APPB (8%) et les réserves naturelles nationales.

En termes de superficie, le classement est différent, les zones Natura 2000 totalisant à elles-seules 90% des surfaces protégées et les sites classés de l'ordre de 8%, les autres modes de protection n'intervenant qu'à raison d'un maximum de 1 % environ de la superficie protégée. Les zones Natura 2000 ont fait l'objet d'une désignation par l'Etat auprès de l'Union européenne. Mais si l'Etat s'est engagé à assurer le maintien des habitats naturels et des espèces en bon état de conservation, ces zones n'ont pas nécessairement de réglementation spécifique. Leur préservation s'effectue essentiellement selon un mode contractuel qui n'est souvent activé que sur une partie restreinte des zones. L'insuffisance de ce seul mode d'action a conduit à mettre en place dans les Natura 2000 un régime spécifique de prévention des dommages que pourraient générer certains équipements, aménagements ou certaines activités à travers la réalisation d'études d'incidences.

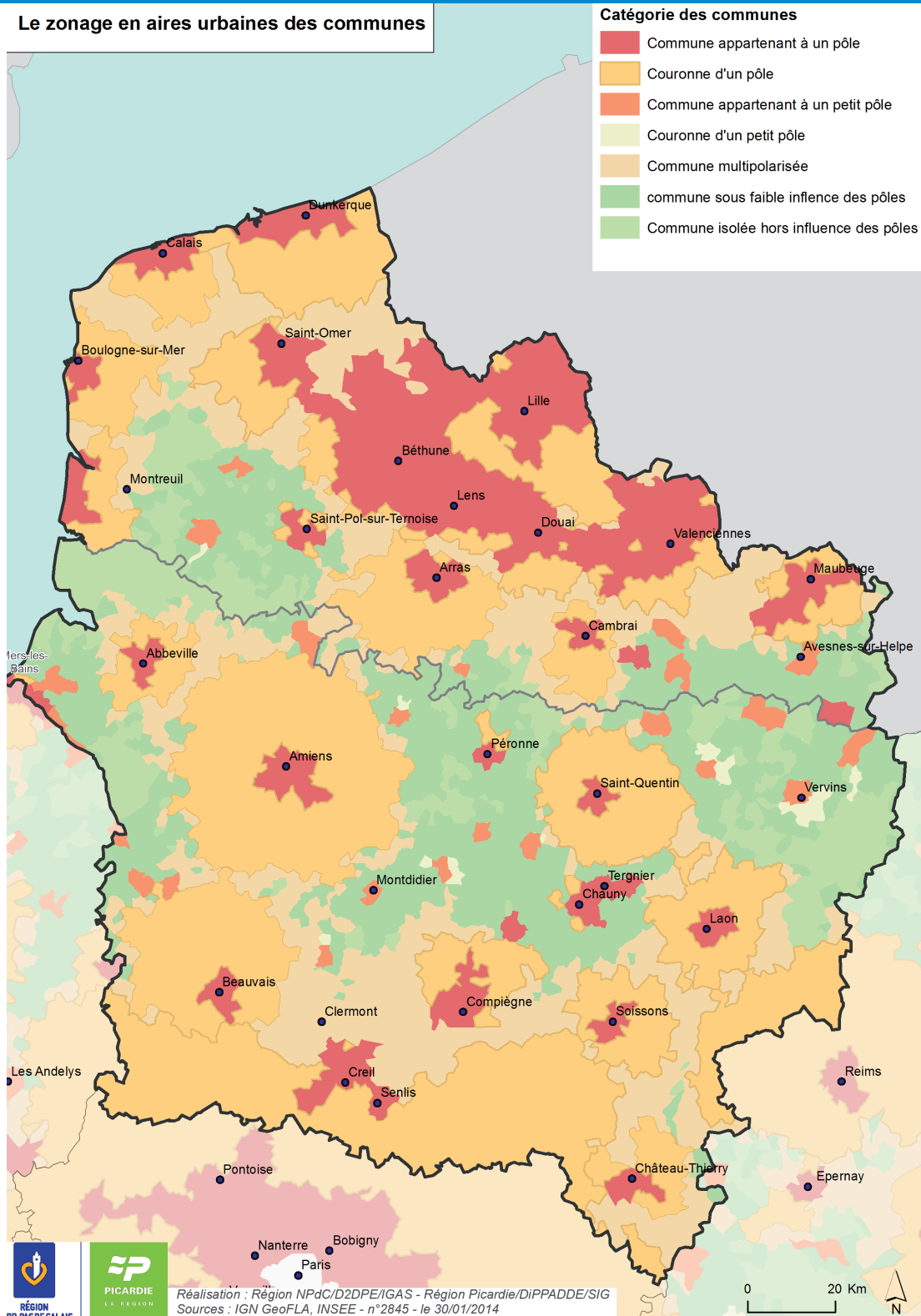
Les sites classés, visent généralement la protection de paysages de qualité et des abords de monuments remarquables. Ils peuvent indirectement contribuer à la préservation de la biodiversité.

Les APPB, Réserves naturelles nationales ou régionales, visent pour leur part clairement la biodiversité (ou la géodiversité), les réserves prévoyant systématiquement l'établissement puis la mise en œuvre d'un plan de gestion écologique.

Les propriétés acquises par les Départements au titre de leurs politiques en faveur des espaces naturels sensibles complètent ces protections institutionnelles.

A côté de ce réseau de sites préservés, le réseau des espaces gérés par les Conservatoires d'espaces naturels joue un rôle majeur dans la conservation des richesses écologiques de la nouvelle région. Ce réseau comprend un grand nombre de sites exceptionnels et qui bénéficient d'une gestion écologique adaptée. De plus, une partie de ce réseau bénéficie d'une maîtrise foncière forte (propriétés des CEN et sites en bail emphytéotique).

2. La répartition de la population



2.1 Les espaces urbains et ruraux : ZAU et EPCI

Des formes urbaines diversifiées

Au regard du zonage en aire urbaine, la nouvelle région est une région sous influence urbaine. En effet, 89% de la population vivent sous l'influence des grands pôles urbains, ce qui correspond à une proportion supérieure de 6 points par rapport à la moyenne de France métropolitaine. Plus de 62% des habitants vivent au sein même du pôle urbain contre seulement 52% en France de province. Les 27% restants vivent dans des communes périurbaines rattachées à ces grands pôles au regard de l'importance du lien fonctionnel entre ces communes et le pôle.

La structure urbaine au sein de la nouvelle région peut être répartie en grandes catégories.

- un ensemble de conurbations polarisées par l'agglomération lilloise et le bassin minier et qui s'insère dans la continuité urbaine de l'Europe du Nord,
- un ensemble de villes « pôles » maillant l'espace et ayant leur propre aire urbaine
- une façade littorale fortement urbanisée,
- des espaces de densité importante au sud dans la continuité de l'Île-de-France,

De Béthune à Maubeuge, la continuité urbaine, engendrée par les activités minières et industrielles passées, structure un vaste espace qui se prolonge au-delà de la frontière belge. Avec la métropole lilloise également inscrite dans une continuité urbaine avec la Belgique, cet espace forme un ensemble urbain majeur au nord de la nouvelle région.

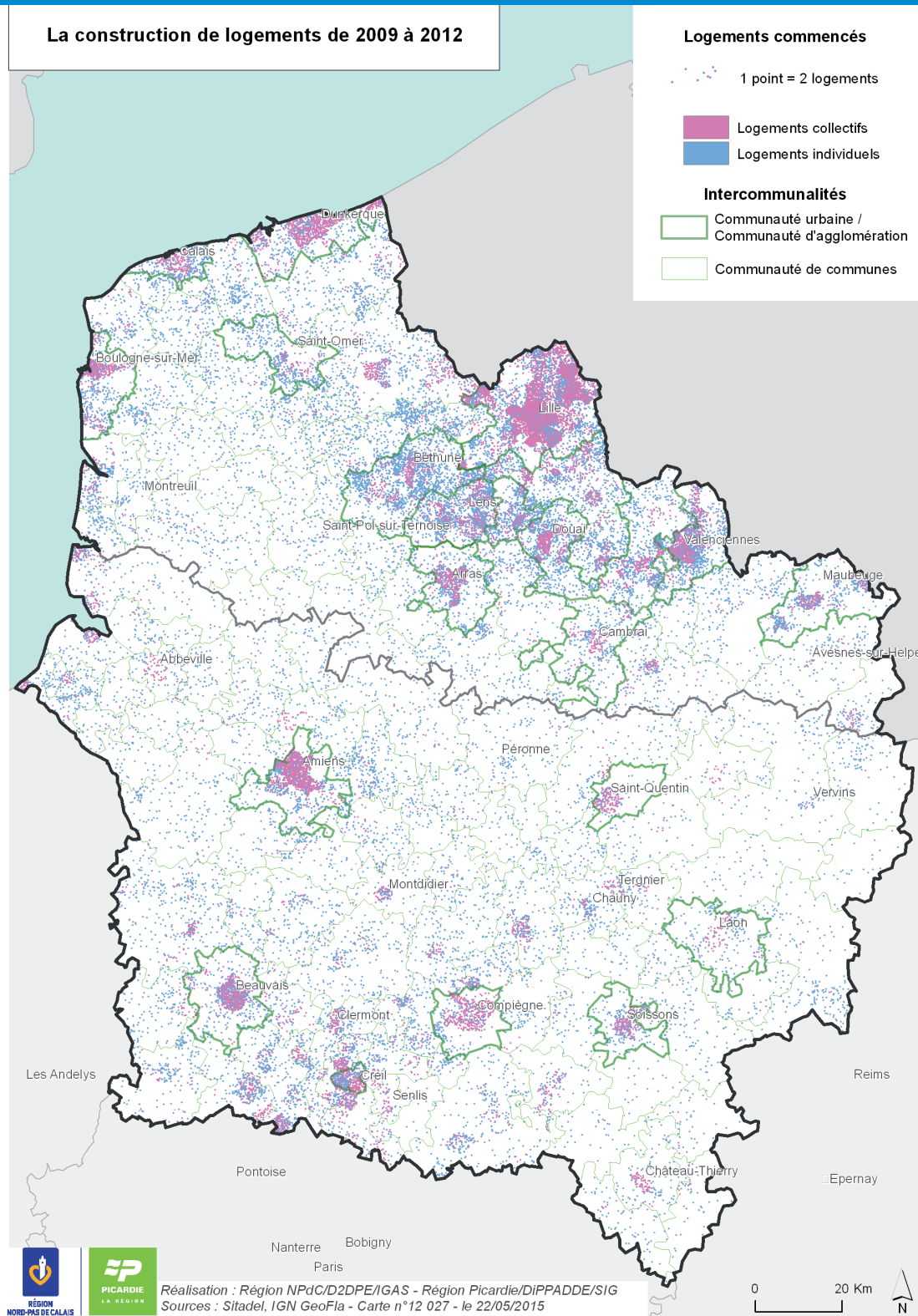
Au cœur de la nouvelle région, la structure territoriale se caractérise par un ensemble de pôles créant un maillage régulier de l'espace régional. Ces pôles sont composés d'un centre urbain concentrant la majeure partie des services, et d'une couronne périurbaine majoritairement polarisée vers celui-ci. La structuration de ce territoire fait apparaître l'importance des communes multipolarisées, qui regroupent une part de population supérieure à la moyenne nationale.

Au sud de la région, la tâche francilienne s'étend depuis l'agglomération parisienne et suit la vallée de l'Oise ainsi que les principaux axes de transports vers Beauvais, Clermont, Creil, Senlis et Compiègne. Cela s'explique notamment par un desserrement résidentiel d'actifs franciliens, trouvant à se loger dans l'Oise et par le dynamisme économique de l'Île-de-France qui attire des actifs Picards.

Enfin, le littoral est assez urbanisé. De Saint-Quentin-en-Tourmont jusqu'Ambleteuse, la dynamique urbaine est essentiellement liée au tourisme côtier et à l'habitat de loisirs et vacances, généralement saisonnier. Entre Sangatte et Bray-Dunes, la conurbation est fortement liée aux activités industrielles et portuaires, qui prédominent sur d'autres même si certains espaces bénéficient d'un urbanisme lié au tourisme. Les aires urbaines des pôles de Boulogne, Calais et Dunkerque rayonnent quant-à eux vers l'intérieur des terres.

Aujourd'hui, 11% de la population vit en dehors des influences urbaines.

2. La répartition de la population



2.3 La construction de logements

A l'échelle de la nouvelle région, la construction de logements représente :

- pour 60% des logements individuels
- pour 40% des logements collectifs.

La répartition de ces constructions s'inscrit pleinement dans la répartition urbaine de la nouvelle région : les grandes structures urbaines se distinguant au sein de cette nouvelle région marquent les phénomènes de construction de logement.

Les grands pôles et conurbations urbaines (Communautés d'Agglomération et Communautés urbaines) concentrent environ 60% des mises en chantier de logement, plus particulièrement dans la conurbation constituée par la métropole de Lille, qui représente à elle seule 20% et le bassin minier, dans les grandes agglomérations urbaines du littoral, au sein des grands pôles urbains picards (Amiens, Saint-Quentin et Soissons) et enfin la conurbation en « archipel » de l'aire d'influence francilienne (la vallée de l'Oise et les principaux axes de transports vers Beauvais, Méru-Chambly, Clermont, Creil, Senlis-Chantilly et Compiègne). Au sein du bassin minier, on observe une densité importante de constructions individuelles.

Inversement les mises en chantier dans les communautés de communes de la nouvelle région représentent, les 40% du total. Sur ces territoires, elles concernent essentiellement des logements individuels (80%), ce type d'habitat étant plus fréquent dans les territoires disposant d'espace. Néanmoins, une grande partie de ces mises en chantier se développe sur un semis de petites et moyennes villes (ce phénomène est d'autant plus accentué sur la Picardie).

Des espaces de la nouvelle région sont quant à eux marqués par une dynamique faible en termes de construction : l'espace central de la nouvelle région, la Thiérache et, dans une moindre mesure, certaines parties de l'hinterland littoral.

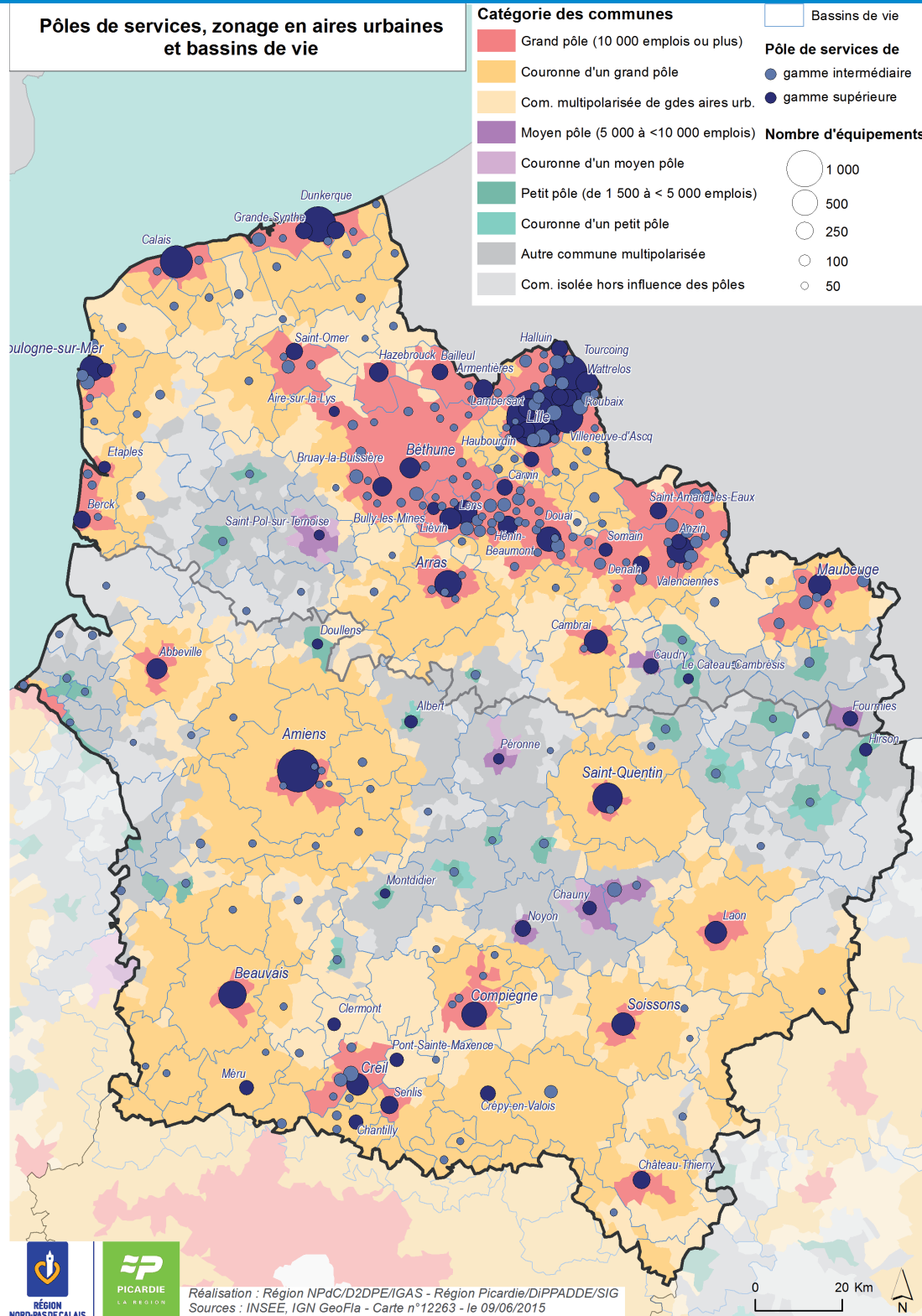
Les grands pôles et conurbations urbains englobent 80% de la construction des logements collectifs et environ la moitié des logements individuels. Cet aspect fait ressortir deux phénomènes :

- Le fort besoin de logement dans ces territoires par la concentration des chantiers lancés des logements collectifs (la Métropole Européenne de Lille englobe 1/3 de ce type, et dans une moindre mesure au environ de 5% la Communauté d'agglomération d'Amiens, la Communauté d'agglomération de Valenciennes et la Communauté urbaine de Dunkerque). Cela illustre la capacité des agglomérations de la nouvelle région à densifier leur territoire.

- Inversement ces agglomérations sont marquées aussi par le développement de l'étalement urbain dans des zones périurbaines, voire de rurbanisations plus lointaines des villes centres. Ce phénomène semble plus prégnant dans le bassin minier et dans la conurbation en « archipel » du Sud de l'Oise.»

Ces chiffres sur les logements commencés sont issus de la base SITADEL. Ils recouvrent les logements mis en chantier, soumis l'instruction du permis de construire, et dont la déclaration d'ouverture de chantier a été envoyée par le maître d'ouvrage.

3. Les équipements et services



3.1 Les services de proximité et bassins de vie

Une bonne accessibilité aux services

Une région sous influence urbaine

Les aires urbaines constituent les principales polarités de la nouvelle région : près de 70% de la superficie de la nouvelle région est sous l'influence directe des grands pôles urbains, comptant chacun au moins 10 000 emplois. Ces espaces regroupent près de 90% de la population, ce qui correspond à une proportion supérieure de six points par rapport à la moyenne de France métropolitaine. Plus de 62% des habitants de la nouvelle région vivent au sein-même du pôle urbain contre seulement 52% en France de province. Les 27% restants vivent dans des communes périurbaines rattachées à ces grands pôles au regard de l'importance du lien fonctionnel entre ces communes et le pôle.

Plusieurs structures urbaines se distinguent au sein de la nouvelle région :

- Un ensemble de conurbations polarisées par l'agglomération lilloise et le bassin minier, qui s'insère dans la continuité urbaine de l'Europe du Nord
- Des espaces de densité importante au sud de la nouvelle région, dans la continuité de la conurbation francilienne
- Des pôles urbains bien desservis par les axes de transports (ferroviaires et autoroutiers)
- Un maillage territorial diffus, polarisés par des bourgs apportant les services intermédiaires.

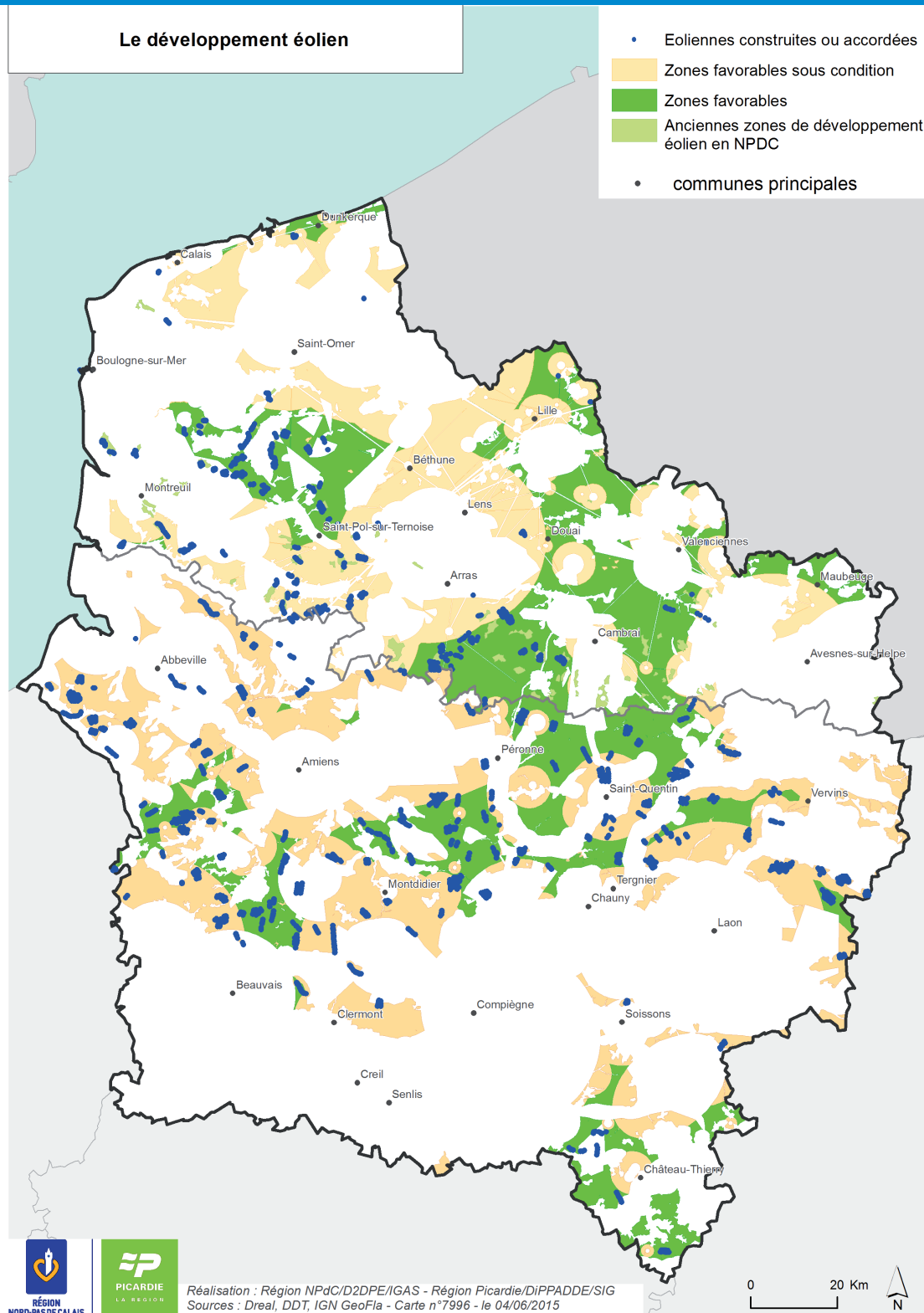
Une bonne accessibilité aux commerces et services du quotidien, y compris en milieu rural

Le découpage en bassins de vie permet d'analyser l'accessibilité aux équipements et services les plus courants et d'identifier les pôles de services qui maillent le territoire. La densité d'équipements est plus faible sur le territoire de la nouvelle région qu'au niveau national, et ce quelle que soit la gamme observée.

Cependant, le territoire régional dispose d'un maillage dense de villes et de bourgs, y compris dans les espaces ruraux et périurbains. Ce maillage assure un accès relativement rapide aux services : la durée moyenne d'accès en voiture aux équipements et services est de 14 minutes dans le Nord-Pas-de-Calais et de 18 minutes en Picardie, contre 20 minutes au niveau national. Dans l'espace rural, le temps d'accès aux équipements des gammes intermédiaire et supérieure est meilleur qu'au niveau national, notamment grâce au maillage de pôles urbains.

Le bassin de vie constitue la plus petite maille sur laquelle s'organise la vie quotidienne des habitants, en dehors des déplacements domicile-travail. Il est animé par un pôle disposant d'un panier d'équipements intermédiaires.

3. Les équipements et services



3.2 L'énergie éolienne

Une région en pointe sur l'éolien

La 2ème région la plus développée de France

Au 31 décembre 2014, la nouvelle région abritait 1 940 MW d'installations éoliennes raccordées au réseau dont 1 286 localisés en Picardie et 654 en Nord-Pas de Calais. Accueillant ainsi 21% de la puissance totale raccordée au réseau français, le territoire Nord-Pas de Calais-Picardie talonne l'ensemble Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine (2279 MW) et se positionne loin devant les autres régions.

Ces chiffres s'expliquent en partie par la situation géographique du territoire. Proche du littoral, la région possède, globalement et sous réserve de variations locales, des vitesses de vents favorables à l'émergence de projets éoliens. Avec des objectifs cumulés pour 2020 de 4 146 MW définis dans les Schémas Régionaux Éolien(s) (2 800 pour la Picardie, 1 346 pour le Nord-Pas de Calais), les ambitions régionales sont également un facteur majeur de l'importance du développement de la filière. De plus, celle-ci participe largement à l'atteinte des cibles nationales en matière de transition énergétique et à l'amélioration de l'autonomie énergétique de la nouvelle région.

Entre potentiel énergétique et protection des territoires

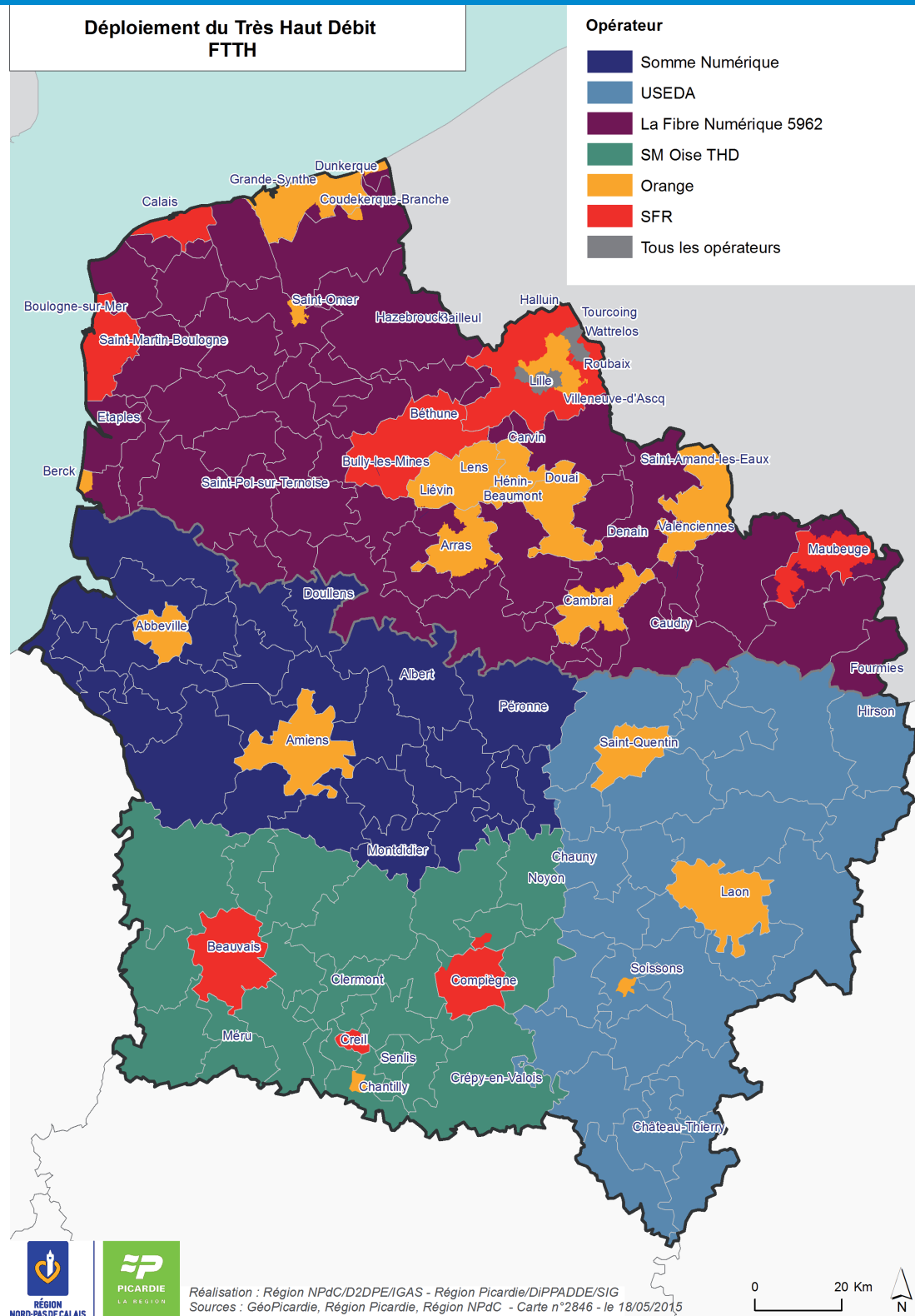
Le développement éolien se doit d'être en cohérence avec les enjeux territoriaux, qu'ils soient paysagers (sites caractéristiques ou classés, proximité d'aires urbaines), architecturaux (sites exceptionnels), naturels (ZNIEFF, Natura 2 000, corridors écologiques...) ou techniques (défense, communication, météorologie, aviation).

Les zonages verts, oranges et blancs font état des principales contraintes macroscopiques et en déduisent les espaces favorables à faibles enjeux, les espaces favorables sous conditions à enjeux modérés et les espaces défavorables à enjeux forts. Malgré cette distinction, tout le territoire est éligible à l'implantation d'éoliennes. Aussi, en complément de cette analyse préliminaire, chaque projet est évalué via une étude d'impacts plus proche des opportunités et contraintes locales.

	Nord-Pas de Calais	Picardie	France
P raccordée au réseau au 31/12/11 (MW)	400	888	6 809
P raccordée au réseau au 31/12/14 (MW)	654	1 286	9 143
Objectifs 2020 (MW)	1 346	2 800	19 000

Tableau 1 : Puissance raccordée au réseau et objectifs 2020 de l'ensemble Nord-Pas de Calais-Picardie et de la France (Source SOeS, d'après ErDF, RTE, EDF-SEI, CRE et les principales ELD)

3. Les équipements et services



3.3 Le Très Haut Débit

Le Haut Débit : opérateurs privés et syndicats mixtes

Le Programme national « très haut débit » mis en place en 2010 a permis de coordonner les actions publiques et privée pour le déploiement du Très Haut Débit. Le plan France Très Haut Débit lui a succédé en février 2013.

Deux types de zones ont été identifiés :

- Des zones dites « conventionnées », anciennement « zones AMII » (appels à manifestation d'intentions d'investissement). D'initiative privée, ces zones concernent les territoires à population dense. Dans la nouvelle région, elles sont principalement portées par les opérateurs privés Orange, SFR ou Numéricable. Ces zones étant réservées aux opérateurs privés, ils sont en conséquence les seuls à intervenir. Elles représentent au total 14 % des communes et 57 % de la population.

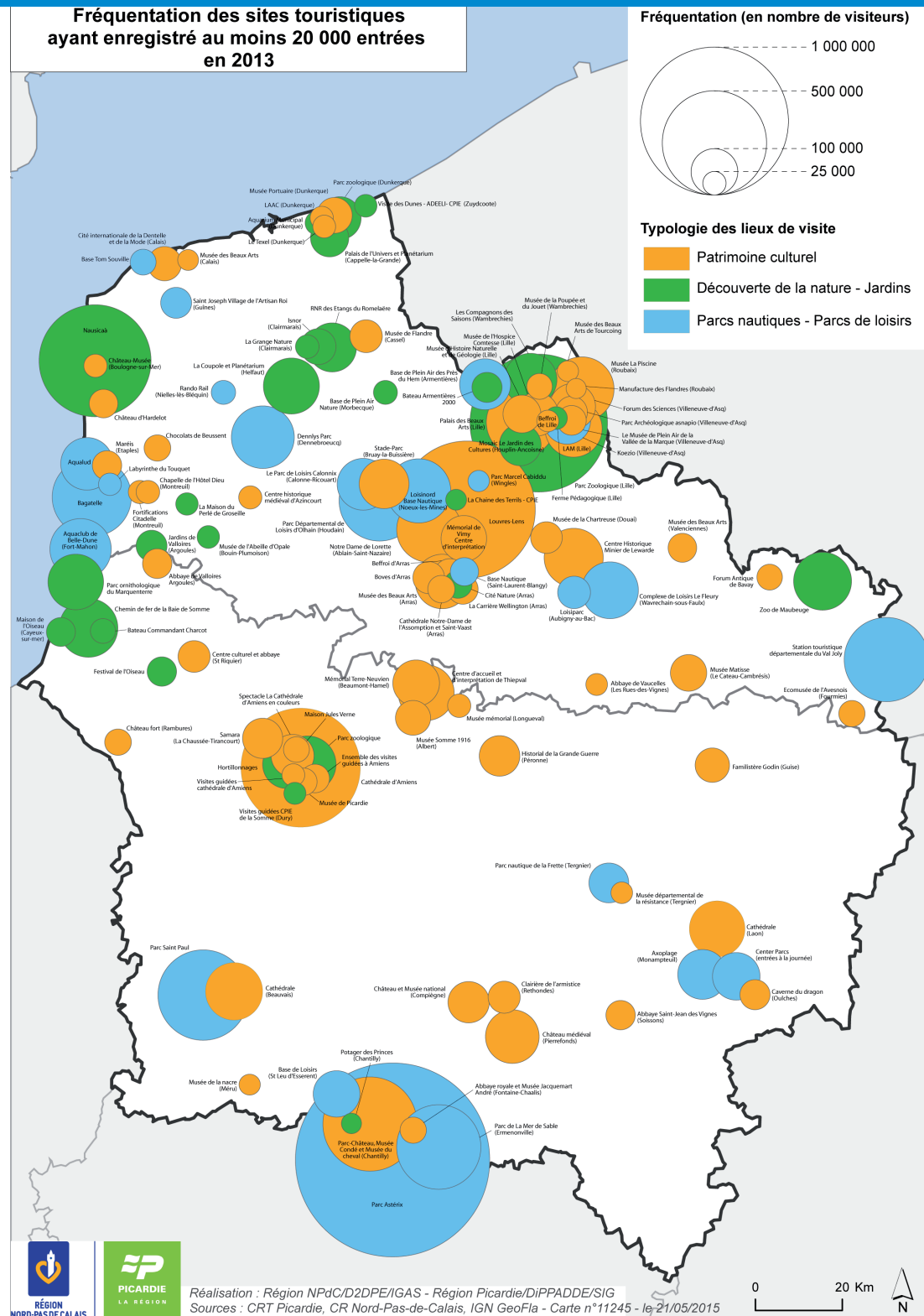
- Les zones non couvertes par les investissements privés. Pour ces zones, il est retenu une maîtrise d'ouvrage publique (RIP : réseau d'initiative publique) dans le but de connecter les communes concernées. Dans la nouvelle région, ces politiques publiques d'aménagement sont portées par des syndicats mixtes :

- o l'USEDPA dans l'Aisne
- o FIBRE 5962 dans le Nord et le Pas de Calais
- o SM THD Oise dans l'Oise
- o Somme Numérique dans la Somme

Ces zones d'initiative publique représentent 86% des communes et 43 % de la population.

Une carte interactive des débits potentiels est disponible en ligne:
<http://observatoire.francethd.fr/>

3. Les équipements et services



3.4 Les principaux équipements touristiques Des atouts pour le tourisme de proximité

Une offre de tourisme et loisirs diversifiée à proximité des grandes aires urbaines européennes

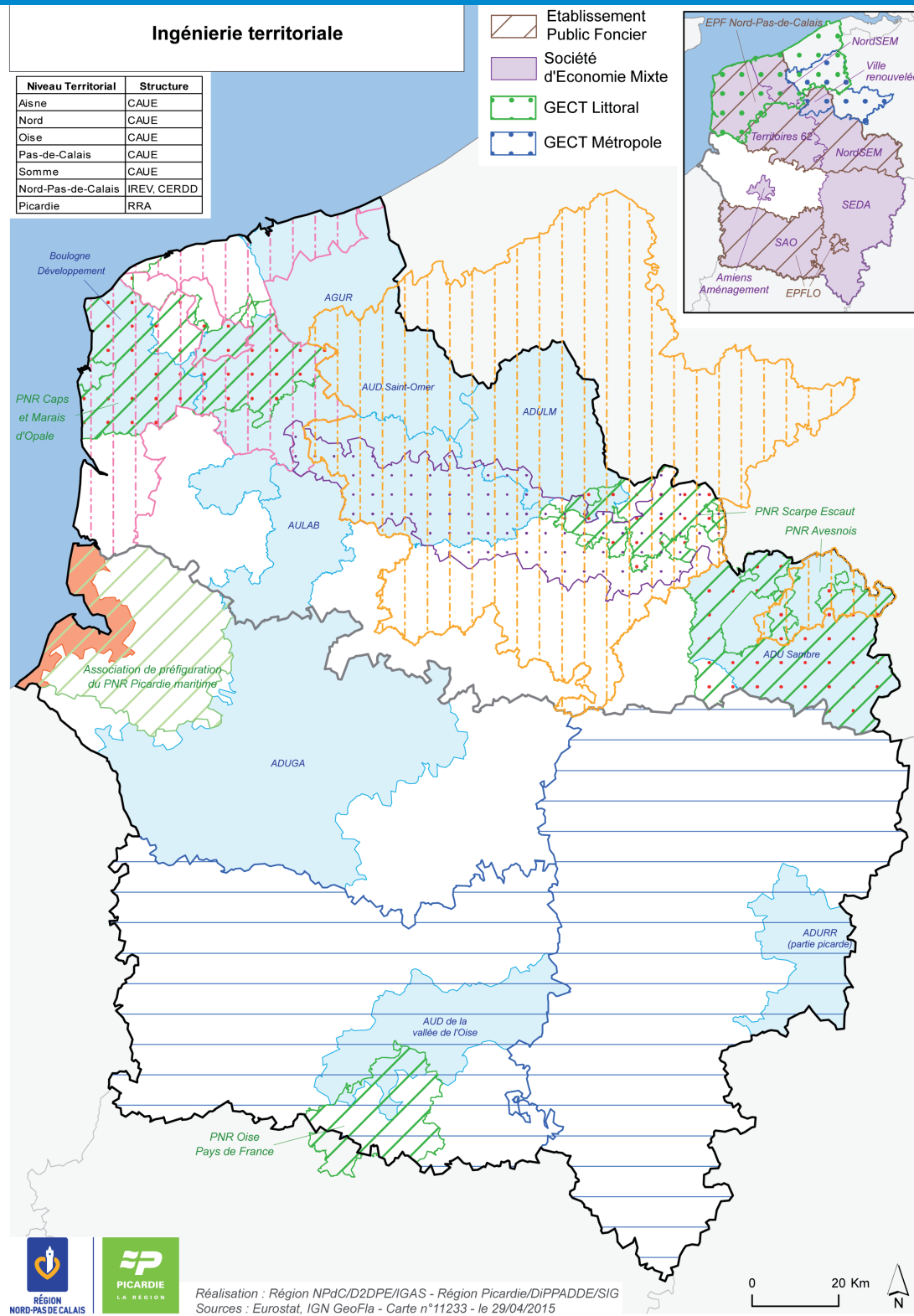
Si la nouvelle entité ne réunit pas deux régions à forte notoriété touristique, elle n'en rassemble pas moins deux territoires aux identités affirmées disposant d'atouts pour s'imposer sur le tourisme de proximité et de courts séjours.

Ainsi, la nouvelle région compte plus de 120 sites ou équipements ayant attiré plus de 20 000 visiteurs en 2013. Ces sites et équipements contribuent à l'attractivité touristique régionale et permettent aux habitants de se cultiver, de se divertir et de s'évader. En termes de fréquentation touristique, la nouvelle région génère près de 10 millions de nuitées (en hôtels et campings). Cette fréquentation se répartie entre une clientèle française majoritaire (70%) et une clientèle étrangère (30%). Cette dernière est ainsi loin d'être négligeable et en grande partie attirée par la proximité et la richesse culturelle et patrimoniale de ces territoires.

La répartition spatiale des sites et équipements dépassant les 20 000 visiteurs s'éloigne peu de la répartition démographique de la nouvelle région. Dès lors, on observe une concentration des sites et équipements dans le Nord et notamment autour des aires urbaines de la Métropole Lilloise et de Lens-Liévin-Béthune. Ces espaces disposent d'une densité de population à même d'assurer une fréquentation suffisante à la plupart des sites. Les deux territoires présentent des taux de départ en vacances respectivement de 56% et 61%. Ils hébergent donc une population plutôt captive à même de consommer des activités et des loisirs de proximité.

La nouvelle région présente également d'assez nombreux équipements attirant plus de 100 000 visiteurs : Nausicaà, Louvre-Lens, Parc Astérix, Aqualud, Aquaclub de Belle-Dune, Center Parcs ...

4. L'ingénierie et la planification territoriale au service du développement



4.1 L'ingénierie territoriale

L'ingénierie territoriale, au service de l'action publique, face aux évolutions nationales

L'ingénierie territoriale peut être définie comme « l'ensemble des moyens humains et des missions concourant à l'élaboration et la conduite d'un projet territorial, et à la définition, au montage et la mise en œuvre d'actions » .
 (Source : ETD, « La coordination des acteurs : une nécessité pour répondre aux besoins d'ingénierie des territoires », 2014)

Après la décentralisation, les collectivités locales et territoriales sont montées en puissance et se sont affirmées dans le domaine des politiques d'aménagement. En parallèle, l'Etat continue progressivement de se désengager du domaine de l'ingénierie au service des collectivités, comme l'illustre dès 2012 la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP), ou plus récemment la suppression de l'ATESAT (assistance technique de l'Etat pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire).
 En outre, quel que soit leur échelon institutionnel, les collectivités locales doivent faire face à des restrictions budgétaires, concomitantes avec des besoins croissants en compétences méthodologiques et techniques.

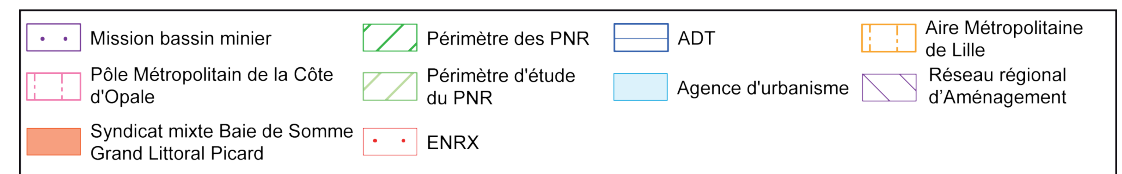
Les territoires sont donc poussés à s'organiser, sous des modalités de gouvernance nouvelle et des formes différentes : plusieurs structures se positionnant sur l'ingénierie stratégique et/ou opérationnelle ont émergé sur impulsion des collectivités et des institutions de la nouvelle région au cours des dernières décennies.

Une répartition différenciée des structures d'ingénierie territoriale

Ces structures sont réparties de façon hétérogène sur les territoires de la nouvelle région, avec des espaces très bien dotés, et d'autres moins outillés, en matière d'appui à l'ingénierie tant au niveau stratégique qu'opérationnel.

Le nord de la nouvelle région présente une densité et une variété plus importante d'organismes d'appui à l'ingénierie. Ce sont principalement des structures mixtes, apportant à la fois une expertise, un support stratégique et opérationnel. L'est de la nouvelle région est moins doté, et compte majoritairement des structures d'ingénierie opérationnelle (SEM et ADT).

Il n'existe pas aujourd'hui de structure d'ingénierie couvrant l'ensemble de la nouvelle région. En revanche, certaines d'entre elles sont extrarégionales (PNR Oise-Pays de France, Agence d'Urbanisme de Reims) voire transfrontalières, avec des périmètres relativement importants (Aire métropolitaine de Lille, GECT Littoral et Métropole) allant jusqu'en Belgique.





4.2 Pays et Parcs Naturels Régionaux

Des Parcs Naturels Régionaux pour préserver et développer le territoire

Les Parcs Naturels Régionaux sont des territoires ruraux habités, dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel, à la fois remarquables et fragiles, doivent être protégés et valorisés par la mise en œuvre d'une politique innovante d'aménagement et de développement économique, social et culturel respectueuse de l'environnement.

Chaque Parc Naturel Régional s'organise autour d'une charte, projet fédérateur réunissant l'ensemble des forces vives du territoire, qui fixe les objectifs de préservation et de développement du territoire pour 12 ans.

La nouvelle région compte 4 Parcs Naturels Régionaux :

- Avesnois : créé en 1998, il s'étend sur 118 000 hectares, comprend 131 communes et compte 150 551 habitants. Son classement a été reconduit en 2010 avec le renouvellement de sa charte jusqu'en 2022.

- Caps et Marais d'Opale : créé en 2000 sous sa forme actuelle, il s'étend sur 136 500 hectares, comprend 154 communes et compte 200 000 habitants. Son classement a été reconduit en 2013 avec le renouvellement de sa charte jusqu'en 2025.

- Oise Pays de France : créé en 2004, ce Parc Naturel inter-régional s'étend sur 60 000 hectares répartis entre la nouvelle région et l'Ile-de-France. Il comprend 59 communes et compte 110 000 habitants. Le Parc a engagé la révision de sa charte en vue de son renouvellement de classement et étudie l'extension de son territoire sur de nouvelles communes du Val d'Oise et de l'Oise à l'horizon 2016.

- Scarpe-Escaut : créé en 1968, il s'étend sur 48 500 hectares, comprend 55 communes adhérentes et compte 194 000 habitants. Son classement a été reconduit en 2010 avec le renouvellement de sa charte jusqu'en 2022. Depuis 14 ans, il forme avec son voisin belge, le Parc Naturel des Plaines de l'Escaut, le premier Parc Naturel transfrontalier, sous le nom de Parc Naturel transfrontalier du Hainaut.

Un 5ème Parc Naturel Régional est en projet en Picardie Maritime. Il devrait s'étendre sur plus de 136 500 hectares, comprendre 137 communes et compter 128 000 habitants.

Des Pays fédérant les acteurs locaux pour aménager et développer le territoire

Les Pays sont des territoires présentant une cohésion géographique, culturelle, économique et sociale à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi. Expression de la communauté d'intérêts des communes et EPCI qui les composent, ils portent des projets fédérant les acteurs locaux autour d'objectifs d'aménagement et de développement durable partagés.

La nouvelle région compte 31 Pays. Certains d'entre eux sont en cours ou ont déjà opéré leur transformation en Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux, créés par la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles de Janvier 2014.



4.3 Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)

Des SCoT pour une planification stratégique

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ont remplacé les schémas directeurs, en application de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains » (SRU) du 13 décembre 2000.

Le SCoT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Le SCoT doit respecter les principes du développement durable : principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ; principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ; principe de respect de l'environnement.

Un espace régional bien couvert par des démarches SCoT de taille très hétérogènes

Le territoire de la nouvelle région est recouvert quasiment dans sa totalité par des démarches de SCoT à l'exception de quelques territoires ruraux.

Au 1er mai 2015

- 36 SCoT sont approuvés (ce qui concerne 3 175 186 d'habitants et 2 036 communes).
- 4 SCoT sont en révision (ce qui concerne 699 556 habitants et 359 communes).
- 10 SCoT sont en cours d'élaboration, (ce qui représente 1 686 188 habitants et 846 communes).

On peut noter des disparités très importantes dans les tailles des SCoT. Le plus grand SCoT en nombre de communes est celui du Grand Amiénois, qui est également le second plus grand SCoT de France. Le SCoT le plus peuplé est celui de Lille Métropole, comptant plus de 1,2 millions d'habitants. Le sud de la nouvelle région est confronté à de nombreux SCoT dont le périmètre ne correspond pas aux bassins de vie.

La majorité des SCoT est jeune et de première génération, ce qui implique une vague importante d'évaluation et de révision dès 2017.

Des dynamiques inter-SCoT à l'échelle de certains grands territoires

Regroupant les SCoT de l'Artois, de Lens-Lievin Hénin-Carvin, de Douai et d'Arras, la démarche inter-SCoT Terres du Nord a été la première initiée en Nord-Pas de Calais permettant notamment de mutualiser des moyens d'études et d'observation et d'être un interlocuteur à l'échelle d'un grand Territoire pour la Région qui mettait en avant dans le SRADDT la mise en œuvre de ces démarches inter-SCoT.

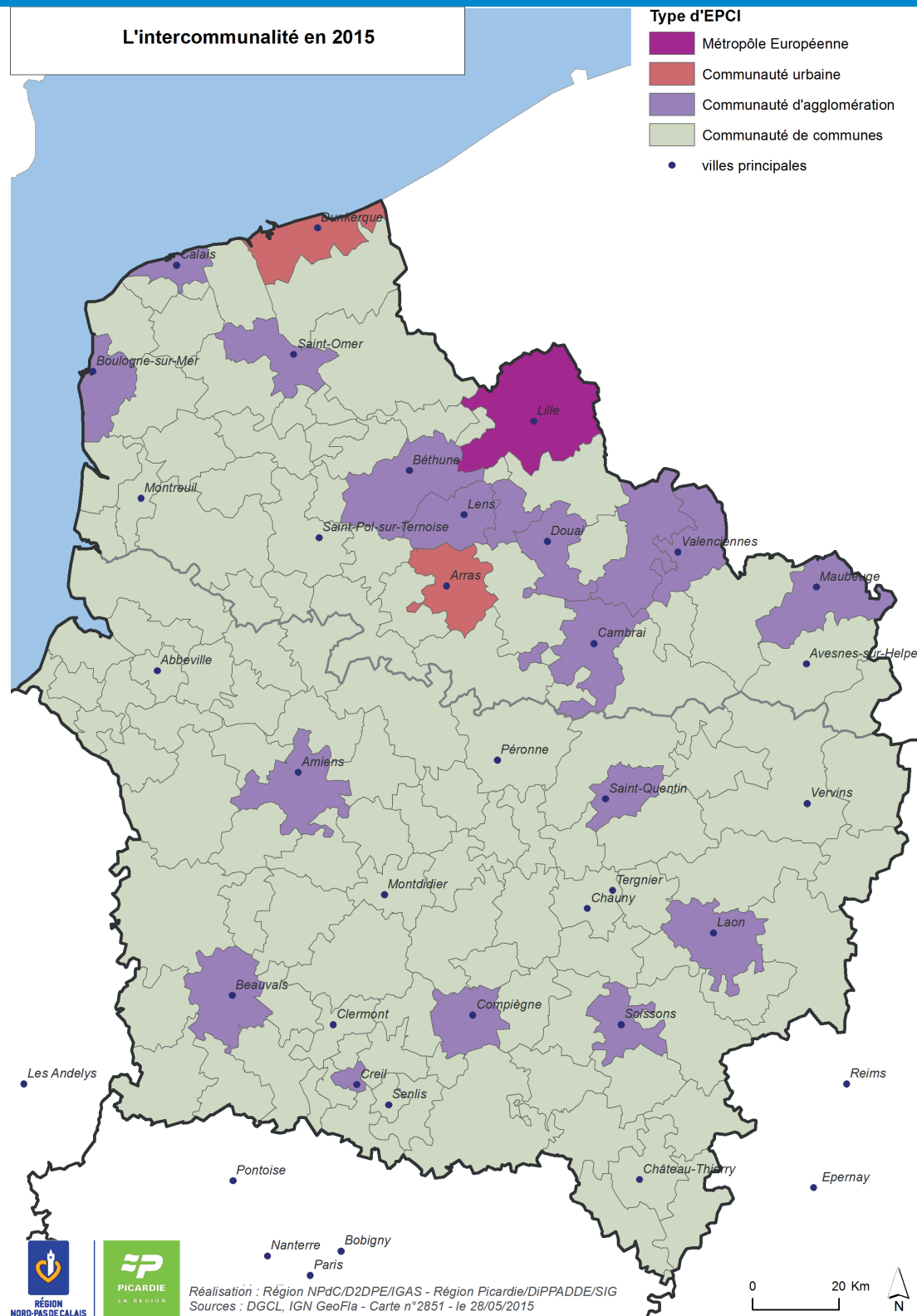
Par ailleurs c'est à l'échelle du Pôle Métropolitain Littoral Côté d'Opale qu'une dynamique inter-SCoT s'est mise en place.

En vallée de l'Oise aval, une démarche inter-SCoT portée par l'Agence d'urbanisme Oise-la-Vallée a également été initiée.

Pour en savoir plus :

- Guide pratique de la DGALN sur les SCoT (juin 2013)

4. L'ingénierie et la planification territoriale au service du développement



4.4 L'intercommunalité

Une rationalisation continue de l'intercommunalité et un renforcement de leurs compétences

Au 1er janvier 2015, la nouvelle région Nord-Pas de Calais-Picardie compte 137 EPCI à fiscalité propre : 1 Métropole Européenne (la métropole européenne de Lille depuis le 1er janvier 2015 (ancienne Communauté Urbaine de Lille Métropole), 2 Communautés Urbaines (Dunkerque qui fut la première Communauté urbaine créée en France et Arras), 18 Communautés d'Agglomération et 116 Communautés de Communes.

La carte intercommunale a fortement évolué au cours des années 2012/2013, avec notamment une diminution du nombre des Communautés de Communes. Ce phénomène est marqué de façon plus importante dans le département du Nord où l'on dénombre deux fois moins d'EPCI qu'en 2012 (diminution de 44 à 20 EPCI, via des regroupements).

Il est à noter que le projet de loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (Loi NOTRe) qui prévoit un seuil minimal de 20 000 habitants pour les Communautés de Communes au 1er janvier 2017, ou 14 000 habitants en secteur rural, devrait induire de nouvelles évolutions y compris pour des Communautés de Communes ayant fusionné récemment.

En effet au 1er janvier 2015, il existe 70 Communautés de Communes comptant moins de 20 000 habitants sur le territoire de la nouvelle région ; elles sont ainsi appelées à se regrouper si le projet de Loi est adopté.

Pour en savoir plus :

Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre disposent du droit de prélever l'impôt, sous forme de fiscalité additionnelle à celle perçue par les communes, ou, dans certains cas, à la place des communes (exemple de la fiscalité professionnelle unique). En pratique, les EPCI votent les taux d'imposition qu'ils veulent voir appliqués, dans le respect des dispositions légales.

<http://www.collectivites-locales.gouv.fr/>

4.5 Les documents de planification locale Une progression inégale de la planification territoriale

Des évolutions législatives récentes

Dès 2000, la loi Solidarité et Renouveau Urbain reconnaissait la possibilité d'élaborer des PLU à l'échelle de plusieurs communes. Mais ce sont la loi Grenelle 2 (2010) puis la loi Accès au Logement et un Urbanisme Renouvelé (2014) qui viennent asseoir le PLUi comme le document de planification le plus pertinent de l'échelle intercommunale. Cette loi transfère la compétence de gestion du droit du sol à l'échelle de l'EPCI en mars 2017, sauf en cas de minorité de blocage.

La prise d'une nouvelle compétence et la conduite d'un projet avec d'autres collectivités, avec qui les relations de travail ne sont pas nécessairement habituelles, suscite des besoins en matière d'ingénierie et d'appui en matière de méthode, gouvernance et assistance technique. L'Etat a lancé un club PLUi national, qui met en réseau près de 140 EPCI membres et offre un lieu de réflexions et d'échanges de bonnes pratiques entre l'Etat et les collectivités. A l'échelle de la nouvelle région, il existe deux Clubs PLUi territoriaux animés par la DDT du Pas de Calais et l'Agence d'Urbanisme du Grand Amiénois.

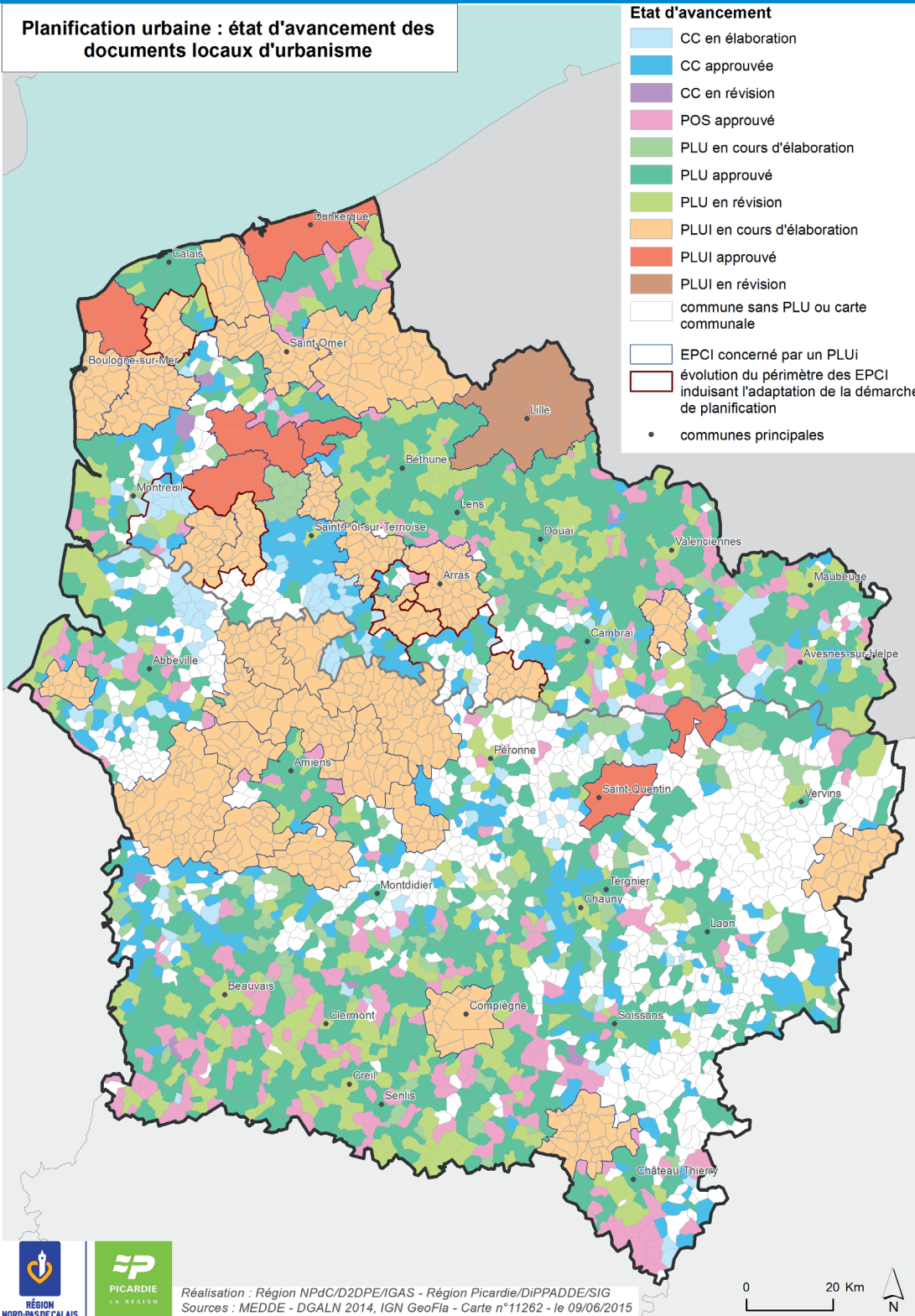
Une dynamique de planification intercommunale à l'échelle de la nouvelle Région

La nouvelle région compte un total de 9 PLUi en vigueur en 2015, dont 1 en révision. En parallèle, 22 PLUi sont en cours d'élaboration et 2 en attente d'approbation. Par ailleurs, 4 territoires sont en cours d'acquisition de la compétence document d'urbanisme par transfert des communes à l'EPCI.

Traduisant un projet de territoire intercommunal et co-construits, les PLUi sont des démarches visant la transversalité ; ils peuvent intégrer les enjeux et problématiques relatives aux mobilités et déplacements (faisant office de Plan de Déplacement Urbain) et/ou au logement (faisant office de Programme Local de l'Habitat). Sur les démarches existantes, des PLUi ont fait le choix de valoir PLH et / ou PDU.

A savoir :

- CC : Carte Communale
- POS : Plan d'Occupation des Sols
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUI : Plan Local d'Urbanisme intercommunal



5. Les réseaux de transports



5.1 Les gares et le réseau TER

Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire

La nouvelle région est riche d'un réseau dense d'infrastructures ferroviaires Nord-Sud mais aussi Est-Ouest. Ce réseau s'inscrit dans le prolongement des réseaux des métropoles belges et néerlandaises au Nord, et dans celui de la métropole francilienne au Sud. Il est enfin caractérisé par la présence de deux lignes TGV, dont un axe majeur (TGV Nord) reliant Paris à Lille et permettant la jonction avec les lignes TGV de l'Europe du Nord-Ouest (Angleterre, Belgique, Pays-Bas, Allemagne).

L'enjeu d'une complémentarité entre les logiques Nord-Sud et Est-Ouest

Le réseau ferroviaire de la nouvelle région est caractérisé par un réseau dense d'infrastructures tourné au Sud vers la métropole francilienne, et structuré au Nord dans une logique multipolaire de réseau de villes.

Historiquement, les lignes Paris-Boulogne, Paris-Lille, et Paris-Bruxelles structurent fortement la nouvelle région en axes Nord-Sud.

Le réseau ferroviaire, a en très grande partie été électrifié, en dehors de la ligne radiale Paris-Soissons-Laon et de certaines transversales (Boulogne-Amiens-Laon ou Etaples-Saint-Pol-sur-Ternoise-Béthune).

La LGV Nord, en service depuis 1993, et reliant Paris à la frontière belge et au tunnel sous la Manche renforce considérablement cet axe majeur Nord-Sud.

L'un des enjeux de ces vingt dernières années, avec l'arrivée du TGV Nord, a été l'organisation des connexions entre ligne nouvelle et lignes classiques, la mise en place de dessertes TGV vers Paris « irriguant » les villes moyennes (Arras, Dunkerque, Douai, Valenciennes, Lens, ...), la mise en place de nouvelles gares TGV intérieures (Haute-Picardie, Lille Europe) et extérieures à la nouvelle Région (Roissy-Charles de Gaulle, Reims-Bezannes), et la forte recomposition des dessertes des territoires intermédiaires (exemple de la disparition des dessertes internationales passant par la Sambre-Avesnois) et proches de la métropole francilienne.

Des liaisons TER-GV ont été mises en place depuis 2000 entre la métropole lilloise et le littoral, mais aussi depuis 2003 avec Arras. Elles ont renforcé le réseau en étoile structuré autour de la métropole lilloise.

L'effet frontière reste marqué entre le Nord de la nouvelle région et la Belgique au niveau des infrastructures et des trafics, en dehors du fort développement des liaisons Thalys.

Le réseau des gares est particulièrement dense au Nord comme au Sud de la nouvelle région. Le projet ferroviaire Picardie-Creil-Roissy tend à permettre un rééquilibrage des relations et à retourner en atout l'influence francilienne.

Le réseau se caractérise également par des axes transversaux avec des potentiels de fret de niveau européen : l'artère Nord-Est (Dunkerque-Calais-Valenciennes-Metz), la ligne Boulogne-Amiens-Laon, le projet de rocade fret Le Havre-Amiens-Metz. Les liaisons entre ports maritimes et réseaux ferroviaires sont importantes (Calais, Dunkerque).

Le réseau est caractérisé également par la présence de deux axes Est-Ouest au Sud de l'Aisne : la ligne classique Paris-Strasbourg qui emprunte la vallée de la Marne et qui dessert Château-Thierry, et la ligne LGV Est européenne, qui n'est que traversante et qui n'offre pas d'arrêt dans la nouvelle région.



5.2 Le réseau routier

Les infrastructures de transport routier

Un réseau routier dense et une structuration autoroutière récente

Le réseau routier de la nouvelle région a gardé une forte structuration issue des grandes routes royales et impériales partant de Notre Dame de Paris vers l'Europe du nord : axe de la RN1 entre Paris et Boulogne-sur-Mer, axe de la RN2 entre Paris et la Belgique (Soissons, Laon, Mons), axe de la RN17 entre Paris et Lille ...

L'espace régional est fortement structuré par un faisceau d'infrastructures Nord-Sud complété d'un faisceau d'infrastructures Est-Ouest. L'axe représenté par l'A1 entre Paris et la frontière belge et prolongé par l'A14 vers Gand et Anvers constitue un corridor européen majeur reliant l'Europe du Sud à l'Europe du Nord.

La construction du réseau autoroutier est récente. Première autoroute construite entre 1950 et 1967, l'autoroute A1 Paris-Lille a été complétée par la construction d'une bifurcation à hauteur d'Albert vers Bruxelles (A2). Les autoroutes construites autour de Lille amorcent ensuite une desserte interrégionale échappant à la logique nationale du réseau en étoile : A25 vers Dunkerque, A22 vers la frontière belge, A23 vers Valenciennes, A 21 « rocade minière » raccordant progressivement l'A26 et l'A2.

L'ouverture du Tunnel sous la Manche est accompagnée de la construction de deux axes autoroutiers : l'A26 entre Calais et Troyes reprenant l'ancien grand itinéraire Calais-Vitry-le-François (dite « autoroute des Anglais », et l'A16 entre l'Isle Adam et la frontière belge par Amiens, Beauvais, Abbeville et Boulogne-sur-Mer reprenant en partie l'itinéraire de la RN1.

Entre contournement parisien et organisation de faisceaux interrégionaux

L'A29, orientée Est-Ouest, relie Saint Quentin et l'A26 au Havre et à l'autoroute de l'Ouest en passant par Amiens. Elle fait partie du « Grand contournement de Paris ». L'A28 entre Abbeville et Rouen fait partie de la liaison européenne nord-sud contournant Paris. Enfin, l'A16 jusqu'à Abbeville comme l'A28 font partie de l'« Autoroute des Estuaires » qui relie la Belgique à l'Espagne en longeant les grands estuaires de la façade Manche-Atlantique.

Ainsi, au centre et au sud de la nouvelle région, deux logiques de structuration du réseau autoroutier ont été à l'œuvre : une logique d'ouverture de circulations alternatives à la traversée de Paris et de valorisation d'axes tangentiels à l'Île-de-France dans un contexte d'intégration européenne ; et un développement de faisceaux d'infrastructures Est-Ouest dans une logique interrégionale liée à la recomposition de la métropole francilienne.

L'amélioration de l'axe structurant RN31 Rouen-Beauvais-Compiègne-Soissons-Reims répond à la même logique. L'axe historique de la RN2 reliant Paris à la Belgique (Soissons, Laon, Vervins, Maubeuge) représente un rôle de structuration très forte pour tout l'Est de la nouvelle région. La liaison RN17-RN25 (Lille, La Bassée, Lens, Arras, Doullens, Amiens) joue également le même rôle pour la partie médiane de la nouvelle région. Il en est de même de la liaison routière A25-A26-A16 (Hazebrouck, Saint Omer, Boulogne-sur-Mer) pour la partie Nord-Ouest de la région.



5.3 Le réseau fluvial

Les infrastructures de transport fluvial

La voie d'eau, une composante importante de la nouvelle région

Le territoire de la nouvelle région occupe une position importante en France et en Europe en matière fluviale. Le relief modéré a facilité l'émergence d'un réseau navigable tout en déterminant deux ensembles : l'un tourné vers la Mer du Nord via l'Escaut et de la Meuse, l'autre vers la Seine et la Manche via l'Oise. Les hommes, au cours des siècles, ont œuvré pour les rendre plus accessibles et pour les raccorder, aboutissant ainsi à un maillage relativement important de canaux : Canal du Nord, Canal de St Quentin, Canal de la Sambre à l'Oise, et bientôt liaison Seine-Nord.

Un réseau face au défi de la massification des échanges de marchandises

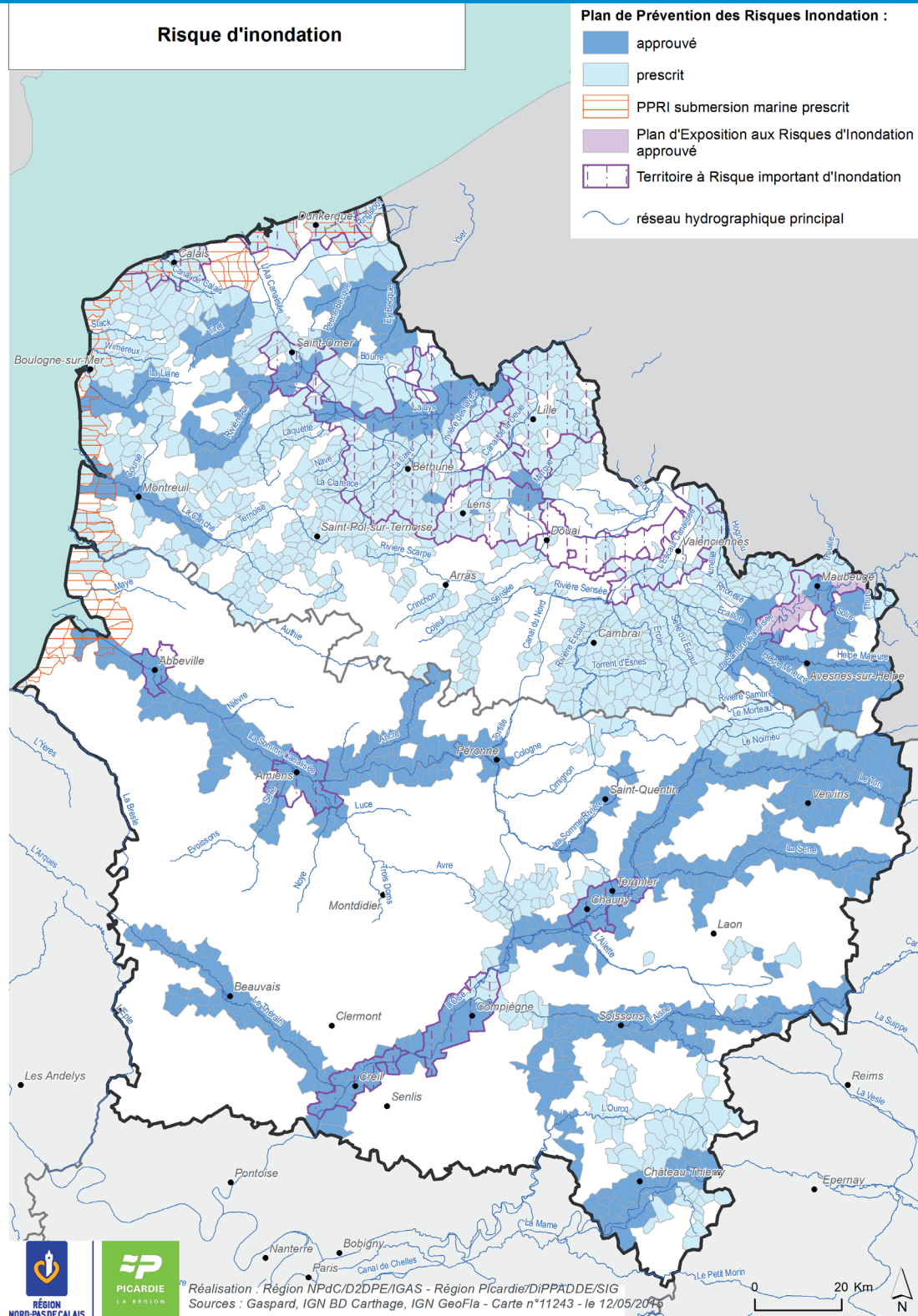
Les deux principaux bassins fluviaux irrigant ce territoire (auxquels s'ajoute la Somme, en grande partie canalisée et navigable pour des faibles tonnages), sont également des accès vers les grands ports maritimes européens : vers le Nord, Dunkerque, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Rotterdam ; vers le Sud, Rouen et le Havre, dont la promotion économique internationale est mutualisée avec le port de Paris.

Au cours des dernières décennies, le principal investissement en matière d'infrastructure fluviale a été le Canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, ouvert dans les années 1960 pour raccorder le bassin sidérurgique et métallurgique valenciennois et la sidérurgie au bord de l'eau du troisième port de marchandises français. C'est également à partir de ce canal que les connexions avec la Belgique ont été progressivement améliorées, en direction de Gent comme en direction de Charleroi.

Le Canal Seine Nord, enjeu structurant de la nouvelle région et au-delà

Depuis l'ouverture européenne et le développement de la massification des transports à l'échelle mondiale, en particulier par conteneurs, la nouvelle région, traversée par un des corridors de transports les plus empruntés en Europe (Corridor Paris-Amsterdam), est particulièrement concernée par deux enjeux : l'enjeu d'une maîtrise et d'une valorisation des flux ; et celui d'une contribution à la lutte contre le changement climatique. La qualité des hinterlands portuaires est au croisement des deux et appelle aussi à des réponses en termes d'infrastructures lourdes nouvelles. La voie fluviale y constitue une réponse majeure, à travers la liaison à grand gabarit Seine-Nord. Prenant appui sur l'axe de l'Oise au Nord de Compiègne et aboutissant au Canal Dunkerque -Escaut entre Cambrai et Douai, cette nouvelle artère de 106 km ne sera pas seulement un grand projet en région. Elle constituera une liaison entre deux grands ensembles fluviaux et portuaires, l'un desservant l'Île de France et son débouché vers la mer, l'autre étant l'accès à l'espace rhénan, cœur économique de l'Europe.

Le seuil de Bapaume, qui a joué un rôle de séparation, devient ainsi un trait d'union entre les grands ports de la Rangée Nord du Havre à Hambourg. Les plates-formes logistiques prévues sur son tracé constitueront autant de points d'ancrage d'une économie fondée sur des échanges allant du local au mondial.



6.1 Le risque naturel inondation

PPRI et TRI : des outils face au risque inondation

Établis par la Loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (dite «Loi Barnier»), les Plans de Prévention des Risques (PPR) naturels sont des documents réalisés par l'État qui réglementent l'utilisation des sols en fonction du ou des risques naturels auxquels ils sont soumis (PPR mono-risque ou multirisques). Cette réglementation va de l'interdiction de construire à la possibilité de construire sous certaines conditions.

L'élaboration du PPR est conduite sous l'autorité du Préfet de département, qui l'approuve après consultation officielle des communes et enquête publique.

Le PPR vaut servitude d'utilité publique qui s'impose à tous, aux particuliers, aux entreprises, aux collectivités et à l'État, notamment lors de la délivrance des permis de construire. Il doit à ce titre être annexé au Plan Local d'Urbanisme (PLU) lorsqu'il existe.

Dans la nouvelle région, les risques naturels sont de différentes natures.

Les inondations se caractérisent par un débordement des rivières en période de crue. Elles participent à la régulation de l'hydrosystème (zones alluviales en lit majeur) et se produisent en vallées (Somme, Oise, Canche, Aisne, Helle, ...) ; les affluents peuvent aussi être concernés.

Il existe des crues/inondations dites «de nappe» (remontée des nappes d'eau souterraines : Somme, Sambre, Escaut,...) et des crues/inondations dites «de plaine» ou «de rivière» (ruissellement des précipitations, plus brutal mais moins durable : Aisne, Oise, ...). Les PPRI sont créés à partir d'une ligne d'eau de la crue dite de référence.

Ces phénomènes peuvent être accompagnés de coulées de boue. Ceux-ci peuvent engendrer la mise en place d'un PPRI (cas de la rivière Verse par exemple, suite à la crue par ruissellement de 2007).

Les mouvements de terrain sont, quant à eux, liés à des affaissements ou des effondrements.

Plus localement, la zone mobile et évolutive directement soumise aux phénomènes marins que constitue le littoral est particulièrement sensible aux risques majeurs littoraux que sont l'érosion du trait de côte ou la submersion marine.

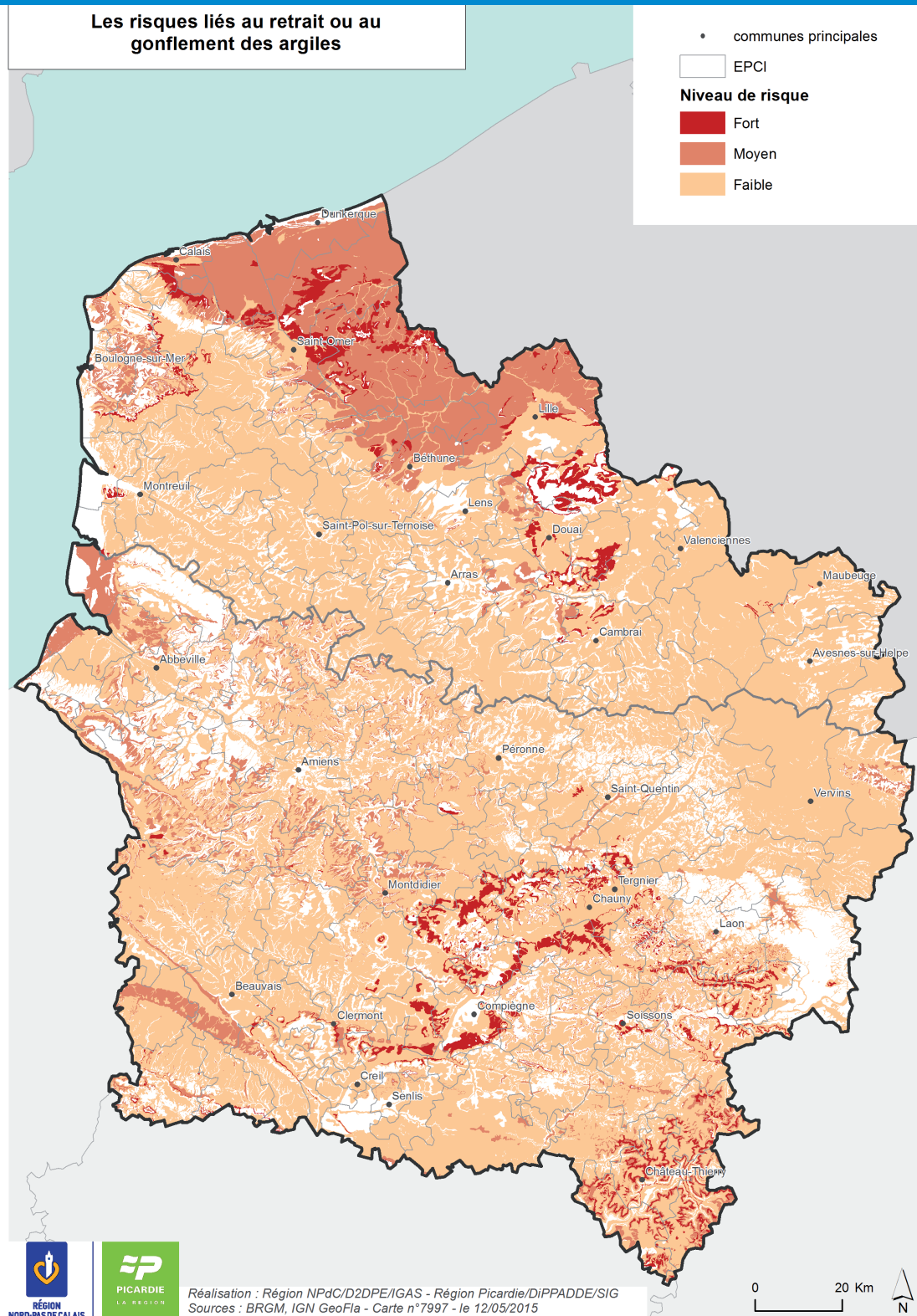
Les TRI

La Directive 2007/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et la gestion des risques d'inondations dite « Directive Inondation » a pour principal objectif « d'établir un cadre pour l'évaluation et la gestion globale des risques d'inondations, qui vise à réduire les conséquences négatives pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique associées aux différents types d'inondations dans la Communauté » (article 1 de la Directive).

La démarche se décline par grands bassins hydrographiques et aboutira à l'élaboration, pour chaque bassin, d'un Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) fin 2015, qui présentera les objectifs de gestion et les mesures retenues pour les atteindre.

Pour élaborer ces plans de gestion, la première étape de la Directive Inondation a consisté à réaliser, pour chaque bassin, une évaluation préliminaire des risques d'inondation permettant d'appréhender l'importance des enjeux exposés aux risques d'inondation sur le territoire.

Cette évaluation a permis d'identifier des poches d'enjeux dans chaque bassin au sein desquelles ont été sélectionnés des Territoires à Risque Important (TRI) d'inondation et pour lesquels les efforts de l'État seront concentrés. Ainsi sur le territoire de la nouvelle Région, les TRI suivants ont été retenus : Abbeville, Amiens, Béthune, Calais, Compiègne, Chauny-Tergnier-La Fère, Creil, Douai, Dunkerque, Lens, Lille, Maubeuge, Saint-Omer, Valenciennes.



6.2 Les mouvements de terrains et le gonflement des argiles

Changement climatique : un impact sur les constructions

L'aléa retrait-gonflement des sols argileux est un phénomène naturel dû à des variations de volume de sols argileux sous l'effet de l'évolution de leur teneur en eau. En période de sécheresse, cela se traduit par des tassements différentiels susceptibles de provoquer des dommages affectant principalement le bâti individuel.

Depuis 1989, ce sont près de 8 000 communes françaises, réparties dans 90 départements de France métropolitaine - qui ont été reconnues au moins une fois en état de catastrophe naturelle vis à vis du retrait-gonflement. Pour caractériser l'ampleur du phénomène, les dommages dus aux mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols constituent le deuxième poste d'indemnisation après les inondations. Ils représentent environ 45 % des charges totales supportées sur la période 1989-2008. Pourtant, certaines régions sont plus particulièrement touchées et ceci en étroite corrélation avec la nature géologique du sol. C'est le cas en particulier de la plaine de Flandres, de la partie sud du Bassin de Paris, du fossé de la Limagne, de la région d'Apt et surtout de l'ensemble des coteaux molassiques du Sud-Ouest, entre Agen et Toulouse.

Une nouvelle région largement concernée par les risques liés au retrait ou au gonflement des argiles.

Largement présent à l'échelle de la nouvelle région, l'aléa de retrait-gonflement des argiles couvre 78% de la surface régionale, réparti en 3 niveaux allant de faible à fort. La répartition géographique de l'aléa est variable, en lien avec la nature géologique du sol. Les secteurs aujourd'hui non concernés par le risque le sont « à priori », la situation étant susceptible d'évoluer.

Le département du Nord est le plus impacté (89% de la surface départementale) alors que le département de la Somme est le moins touché (72% de la surface départementale). Si la couverture par un risque faible est relativement homogène, il en va autrement des risques moyen et fort.

Le risque moyen se concentre particulièrement dans le département du Nord, pour 40% de la surface totale de cet aléa. Il est localisé essentiellement dans les polders de la plaine maritime flamande, dans les collines de Flandre intérieure et une partie de la plaine de la Lys. On le retrouve également dans la boutonnière du Boulonnais dans le Pas de Calais, le long de la côte Picarde dans la Somme et autour de la faille du Bray dans l'Oise. Dans la Somme, on le retrouve plus particulièrement sur les versants de la Somme et d'une grande partie de ces affluents.

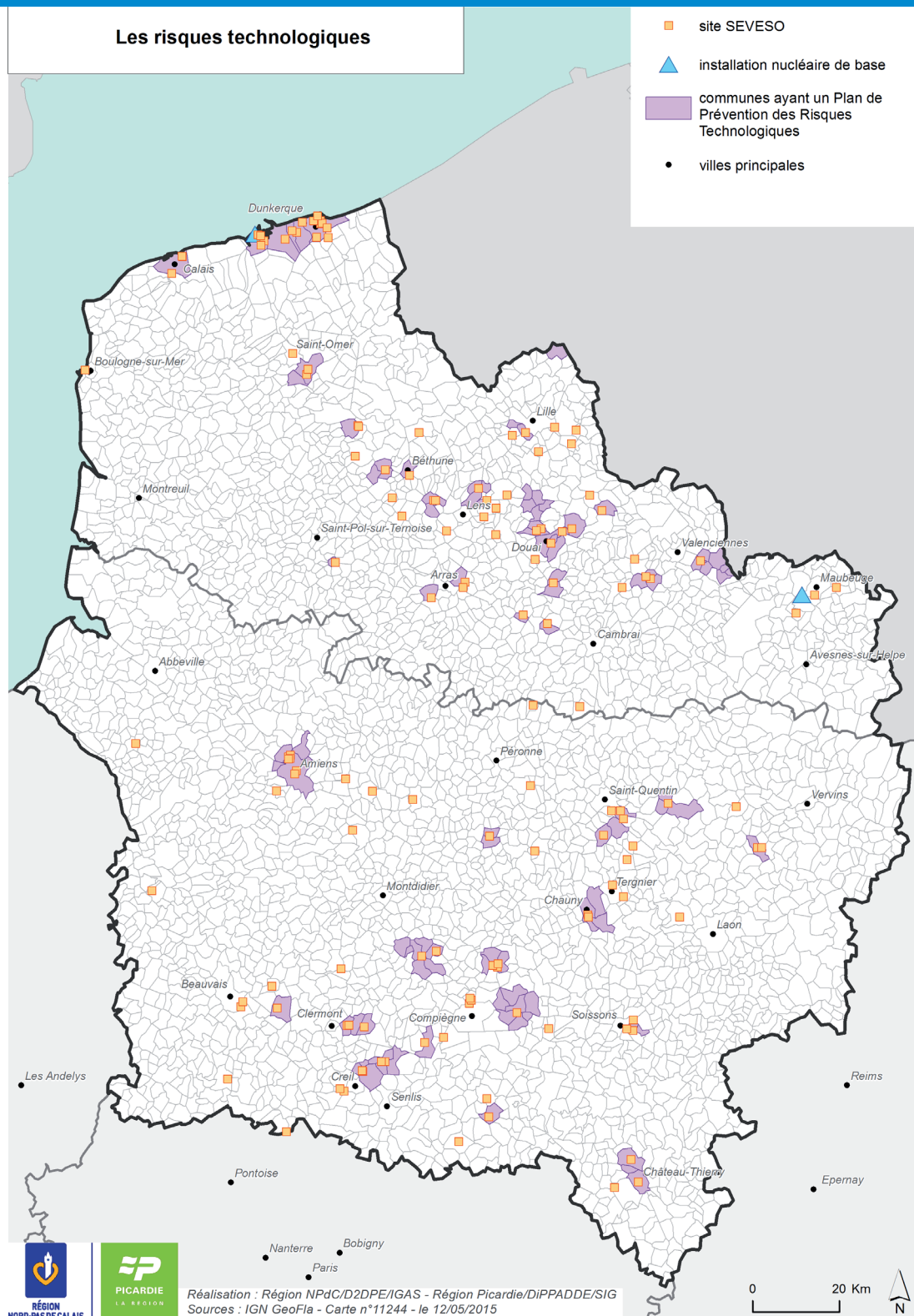
Le risque fort se retrouve pour les deux-tiers dans les départements du Nord et de l'Aisne. Le marais Audomarois, certains secteurs de la plaine maritime flamande, la Pèvelé, l'Ostrevant mais également certains coteaux des vallées de l'Oise, de l'Aisne, de la Marne et de l'Ailette sont directement concernés.

Le changement climatique, facteur d'évolution du phénomène

Les bâtis construits sur sols argileux peuvent connaître certains dommages en période de sécheresse. A titre d'exemple, suite à la sécheresse de 2003, des fissures au droit de ponts ainsi que des affaissements de remblais ont été constatés. Sur le bâti, les impacts généralement observés sont de l'ordre de la dégradation des fondations et de l'apparition de fissures.

De manière générale, la pluviométrie est un facteur aggravant les phénomènes de retraits-gonflements des argiles. L'augmentation des écarts importants de température et la diminution des précipitations en été liées au changement climatique sont susceptibles de renforcer ces phénomènes (aléas plus fréquents).

Afin de limiter la vulnérabilité des structures, des dispositions dans les normes de construction peuvent s'avérer nécessaires.



6.3 Le risque industriel

Prévenir le risque industriel

Les risques technologiques

Le risque technologique résulte de l'action humaine, à travers des activités ou installations, notamment à vocation économique. Il se distingue en cela du risque naturel, indépendant de l'action de l'homme.

Le risque technologique est susceptible d'avoir des conséquences directes sur les personnes, les biens et l'environnement, mais aussi des conséquences indirectes et des effets déstabilisants sur les systèmes industriels et sociaux.

En France, différents types de d'équipement sont concernés par les directives communautaires « Seveso » 1 et Seveso 2, qui fixent les activités concernées et les obligations des industriels. On retrouve notamment : les barrages de plus de 20 m de hauteur, les installations nucléaires (centrales nucléaires, usines de fabrication et de retraitement de combustibles) et les usines chimiques.

Un nombre important de sites Seveso

La nouvelle région comptait fin 2006, 139 sites Seveso, soit 12% des sites en France. Ces établissements concernent tous les secteurs d'activité : chimie et pétrochimie, raffinage, sidérurgie, stockage et mise en œuvre de produits toxiques, etc. On note une concentration importante de ces établissements sur le littoral du Nord (Calais et Dunkerquois), dans le bassin minier, le long de la vallée de l'Oise et à proximité des grandes villes (Métropole lilloise, Arras, Amiens). Certaines activités, bien que n'étant pas classées « Seveso », font l'objet d'un suivi particulier : silos de céréales, dépôts d'engrais, installations mettant en œuvre des produits toxiques comme l'ammoniac, le chlore, l'acide fluorhydrique, etc.

Des plans de prévention pour anticiper et protéger les populations

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) ont été institués suite à la catastrophe de l'usine AZF de Toulouse de 2001 par la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

Ils ont pour objectifs de résoudre les situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et de mieux encadrer l'urbanisation future.

A l'échelle de la nouvelle région, on dénombre 50 PPRT prescrits, et 39 approuvés.



Région Nord-Pas de Calais

151, avenue du Président Hoover - 59555 Lille Cedex
Tél. 03 28 82 82 82 - Fax. 03 28 82 82 83 - www.nordpasdecalais.fr

Région Picardie

15, mail Albert 1er - 80000 Amiens Cedex
Tél. 03.22.97.37.37 - Fax . 03 22 97 39 00 - www.picardie.fr