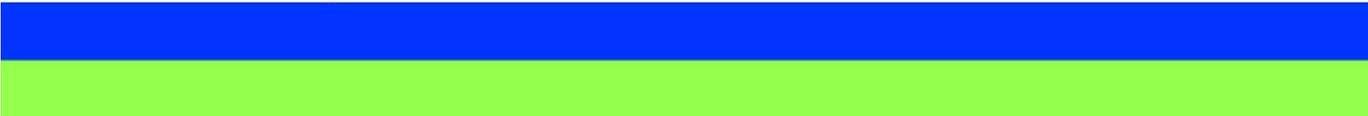




Porter à connaissance de l'État

Plan de Déplacements Urbains de Maubeuge Val de Sambre

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord



Sommaire

Préambule.....	5
1.Cadre juridique et réglementaire.....	6
1.1.L'évolution des PDU depuis 1982.....	6
a) <i>Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982).....</i>	6
b) <i>Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996).....</i>	6
c) <i>Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000).....</i>	7
d) <i>Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (2005).....</i>	7
e) <i>Loi portant Engagement National pour l'Environnement (2010).....</i>	7
f) <i>L'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.....</i>	7
1.2. Le contenu des PDU.....	8
a) <i>Principes et contenu du PDU.....</i>	8
b) <i>Les orientations du PDU.....</i>	8
c) <i>L'évaluation environnementale.....</i>	9
1.3.Les plans et schémas d'organisation à prendre en compte.....	11
a) <i>Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).....</i>	11
b) <i>Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).....</i>	11
c) <i>Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).....</i>	11
d) <i>Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT).....</i>	11
e) <i>Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE).....</i>	12
f) <i>Schéma de Cohérence Écologique (SRCE).....</i>	12
g) <i>Schéma Régional des Transports (SRT).....</i>	12
h) <i>Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux, contribution de la région Nord-Pas-de-Calais.....</i>	12
i) <i>Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Artois-Picardie approuvé en 2009.....</i>	12
j) <i>Schéma Directeur de Prévision des Crues approuvé par arrêté préfectoral du 5 janvier 2009... ..</i>	13
1.4.Synthèse.....	13
2.Bibliographie, données et recommandations.....	14
2.1.Transport et déplacement.....	14
a) <i>Données générales.....</i>	14
b) <i>Bruit des transports terrestres.....</i>	14
c) <i>Offre de transport voyageur.....</i>	14
d) <i>Transport de marchandises.....</i>	16
e) <i>Études réalisées dans le cadre de l'élaboration du premier projet de PDU.....</i>	17
f) <i>Autres études et sources d'études.....</i>	17
2.2.Environnement.....	18
a) <i>Observation et statistiques.....</i>	18
b) <i>Sites et espaces protégés et inventoriés.....</i>	18
c) <i>Milieux aquatiques - Etat d'avancement des SAGE, zones humides.....</i>	18
d) <i>Les cahiers régionaux de l'environnement : l'environnement en Nord-Pas-de-Calais.....</i>	18
e) <i>Le Profil environnemental régional Nord-Pas de Calais, tome 1 « Enjeux régionaux » et tome 2 « Territoires », juin 2008.....</i>	18
f) <i>L'Atlas des paysages de la région Nord Pas-de-Calais.....</i>	19
g) <i>L'analyse des potentialités écologiques du territoire régional, DIREN, BIOTOPE GREET Ingénierie, février 2008.....</i>	19
h) <i>L'Industrie au Regard de l'Environnement, éditions 2009 et 2010.....</i>	19
i) <i>Les Enjeux pour l'Industrie du Nord-Pas de Calais, édition 2009.....</i>	19
j) <i>Les 9 tomes de l'atlas transfrontalier.....</i>	19
2.3.Risques.....	20

a) <i>Risques naturels</i>	20
b) <i>Risques technologiques</i>	20
c) <i>Autres</i>	21
2.4. Logement et construction.....	21
2.5. Bibliographie sur les PDU et recommandations.....	22
a) <i>Textes de référence</i>	22
b) <i>Recommandations</i>	22

PRÉAMBULE

Par ce porter à connaissance, l'État transmet au Syndicat Mixte du Val de Sambre les éléments à sa disposition à même de guider l'élaboration du plan de déplacements urbains (PDU) du Val de Sambre. Ce document pourra être enrichi au fur et à mesure de l'avancement de l'élaboration du plan si des éléments nouveaux le justifient.

La première partie précise le contexte juridique de l'élaboration des PDU. Après un court rappel des évolutions législatives s'étant succédées depuis la création des PDU en 1982, le cadrage porte sur les éléments juridiques en vigueur. Sont ensuite listés les documents approuvés ou en cours d'élaboration avec lesquels le PDU devra être compatible (PRQA par exemple) ou que le PDU devra prendre en compte dans un souci de cohérence entre les diverses échelles de la planification (SRT par exemple).

Dans la seconde partie ont été rassemblés des documents de référence, données, études et observatoires que l'État peut transmettre, sur demande, au SMVS. Ils concernent les thématiques des déplacements et particulièrement des PDU, des transports et également de l'environnement, des risques et du logement.

Sont joints à ce dossier deux cartes délimitant les espaces naturels inventoriés et protégés, la liste de ces espaces naturels, une carte identifiant les itinéraires de transports exceptionnels sur le territoire du périmètre de transports urbains (PTU) et les contributions de l'ARS Nord-Pas de Calais, de RFF et de VNF au porter à connaissance.

Ce porter à connaissance a été réalisé conjointement par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM du Nord) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Nord Pas-de-Calais).

1. CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

1.1. L'évolution des PDU depuis 1982

a) Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982)

Les plans de déplacements urbains (PDU) ont été définis par l'article 28 de la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de décembre 1982.

Extrait de l'article 28 de la LOTI de 1982

Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il est soumis à enquête publique. [...]

Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains. [...]

Plusieurs lois sont ensuite venues préciser le rôle des PDU, leur contenu et leur procédure d'élaboration et de révision en complétant et amendement cet article. L'ordonnance de 2010 portant création du code des transports a ensuite donné lieu à une transposition, provisoirement partielle, de cet article dans le code des transports. Ci-dessous un rappel des principales évolutions apportées par chacune de ces lois sur le rôle et le contenu des PDU.

b) Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996)

En décembre 1996, la loi n° 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a rendu les **PDU obligatoires** à l'intérieur des périmètres de transports urbains compris dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci.

La loi a instauré un **lien de compatibilité des PDU** « avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement [...] ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air » (la loi SRU de 2000 a ensuite remplacé les termes « schémas directeurs » par « schémas de cohérence territoriale »)

La LAURE a formulé l'objet des orientations du PDU¹ et affirmé que les actes pris au titre du pouvoir de **police du stationnement** et des actes relatifs à la **gestion du domaine public routier** doivent être compatibles avec le PDU.

Elle a également posé que le PDU « délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement ».

¹ Les thématiques dont traite le PDU sont détaillées en 1.2.b

c) [Loi Solidarité et Renouvellement Urbain \(2000\)](#)

La loi n° 2000-1208 solidarité et renouvellement urbain (SRU) a précisé l'objet des orientations du PDU¹ et a obligé à la mise en place d'un « **observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste** ».

Depuis la loi SRU le Département et la Région sont eux aussi, comme l'État, associés à l'élaboration du PDU.

d) [Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées \(2005\)](#)

La loi n° 2005-102 a assigné au PDU un nouvel objectif : « améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Dès lors les PDU doivent comporter une **annexe accessibilité** indiquant « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre » pour atteindre cet objectif ainsi que, comme pour les autres objectifs « un calendrier de réalisation correspondant ».

En plus des représentants des professions et des usagers des transports, des chambres de commerce et d'industrie et des associations agréées de protection de l'environnement, la loi stipule désormais que les **associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite** sont, elles aussi, consultées à leur demande sur le projet de plan.

e) [Loi portant Engagement National pour l'Environnement \(2010\)](#)

La loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement (ENE aussi dite loi Grenelle II) impose un lien de compatibilité du PDU vis-à-vis du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), lorsque celui-ci existe.

La loi ENE stipule également que lors de l'élaboration ou de la révision d'un PDU « il est procédé à l'**évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone** attendues de la mise en œuvre du plan. Au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, il est procédé au **calcul des émissions de dioxyde de carbone générées par les déplacements** dans le territoire couvert par le plan. A compter de 2015, les évaluations et calcul précités portent sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre. »

f) [L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports](#)

Cette ordonnance a donné naissance au code des transports. Concernant les Plans de Déplacements Urbains, la plupart des éléments inscrits à l'article 28 de la LOTI ont été retranscrits aux articles L.1214-1 à L.1214-23. Dans l'attente de l'élaboration de la partie réglementaire du code des transports, l'article 28 de la LOTI n'est cependant pas entièrement abrogé.

1.2. Le contenu des PDU

Les éléments présentés précédemment ont été transposés dans le code des transports actuellement en vigueur. Le rôle et les objectifs des PDU sont désormais explicités dans l'article 28-1 de la LOTI (dans l'attente de la publication de la partie réglementaire du code des transports) et dans l'article L.1214-2 du code des transports.

a) Principes et contenu du PDU

Extrait de l'article 28-1 de la LOTI en vigueur au 30 avril 2012 :

« Le plan de déplacements urbains définit les **principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement**, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être **compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale** et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le **plan régional pour la qualité de l'air** s'il existe et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. [...] Il est accompagné d'une **étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient**. Il comporte également une **annexe particulière traitant de l'accessibilité**. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. »

b) Les orientations du PDU

Article L.1214-2 du code des transports :

« Le plan de déplacements urbains vise à assurer :

1° L'équilibre durable entre les **besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès**, d'une part, et la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part ;

2° **Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine**, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, **un partage de la voirie équilibré** entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4° **La diminution du trafic automobile** ;

5° **Le développement des transports collectifs** et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment **l'usage de la bicyclette et la marche à pied** ;

6° **L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération**, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° **L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement**, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. »

L'ensemble de ces thématiques doivent donc être traitées par le plan de déplacements urbains, à la fois concernant le diagnostic et le projet et les mesures qu'il contient.

c) L'évaluation environnementale

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les « plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement ».

La mise en œuvre de l'évaluation environnementale poursuit un double objectif :

- aider à la définition d'un meilleur plan/programme pour l'environnement : « [...]l'évaluation environnementale est un outil important d'intégration des considérations en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans les Etats membres, parce qu'elle assure que ces incidences de la mise en œuvre des plans et programmes sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers. » ;
- améliorer la transparence du processus décisionnel : « Pour contribuer à une plus grande transparence du processus décisionnel ainsi que pour assurer l'exhaustivité et la fiabilité de l'information fournie en vue de l'évaluation, il y a lieu de prévoir que les autorités chargées des questions d'environnement en cause seront consultées, de même que le public. »

La transposition de cette directive en droit français a été assurée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, et deux décrets d'application : les décrets n°2005-613 du 27 mai 2005 et n°2005-608 du 27 mai 2005. Ces textes rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004.

Ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

<http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UPFAU.htm>

Décret n°2005-613 du 27 mai 2005, pris pour l'application de l'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

<http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UQHM3.htm>

Décret n° 2005-608 du 27 mai 2005, relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme : <http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=EQUU0500827D>

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui sont visés à l'article R 122-17 du Code de l'environnement entrent dans cette catégorie et doivent à ce titre se soumettre aux exigences induites par l'évaluation environnementale et notamment :

- l'établissement d'un rapport environnemental (visé à l'article L 122-6 du Code de l'environnement) ;
- la mise à disposition de ce rapport environnemental lors de la consultation du public qui, dans le cas des PDU, est une enquête publique (article L 1214-15 du Code des Transports) ;
- l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement communément désignée sous le nom d'autorité environnementale. Dans le cas d'un PDU, il s'agit du préfet de département (R 122-19 du Code de l'environnement) qui s'appuie sur les services de l'Etat compétents (DREAL notamment). Il se prononce, conformément à l'article L 122-7 du Code de l'environnement, à deux moments distincts : en tant que de besoin sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental et lors de l'avis d'« autorité environnementale ». Ce dernier est un avis simple et public qui doit être joint au dossier d'enquête publique (article L 122-8 du Code de l'environnement). Il porte à la fois sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans le PDU.

Le contenu du rapport environnemental du PDU est défini à l'article R 122-20 du Code de l'environnement et comprend :

- une présentation résumée des objectifs du PDU, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents visés à l'article R 122-17 et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;
- une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le PDU ;
- une analyse exposant :
 - les effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages,
 - l'évaluation des incidences Natura 2000 prévue aux articles R 414-21 et suivants du Code de l'Environnement ;
- l'exposé des motifs pour lesquels le projet de PDU a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
- la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet PDU sur l'environnement et en assurer le suivi ;
- un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

L'évaluation environnementale, qui repose sur une responsabilisation forte du maître d'ouvrage (principe de sincérité), doit être réalisée en appliquant le principe de proportionnalité rappelé à l'article L.122-6 du Code de l'environnement : « Le rapport environnemental contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur ».

1.3. Les plans et schémas d'organisation à prendre en compte

La fiche du CERTU « Distinction entre les notions de compatibilité et de conformité - septembre 2007 » présente l'articulation du PDU avec les plans, schémas et documents règlementaires. Elle est consultable sur le site du CERTU : <http://www.certu.fr>.

a) Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 et précisé par le décret 98-362 du 6 mai 1998. Il consiste à fixer les orientations à moyen et long terme permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs de la qualité de l'air définis dans ce même plan.

Le PRQA est un document d'orientation définissant à l'échelle régionale les objectifs de qualité de l'air. Il peut également, lorsque nécessaire, préciser des objectifs spécifiques à certaines zones. Il constitue néanmoins un document de référence, notamment pour l'élaboration des plans de protection de l'atmosphère (PPA) et des plans de déplacements urbains (PDU). **En effet, le PDU doit être compatible avec les orientations du PRQA Nord – Pas-de-Calais.**

Les modalités d'élaboration du PRQA sont fixées par le décret n° 98-362 du 6 mai 1998 relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air. Il est élaboré par le préfet de région en concertation avec les organismes de surveillance agréés et après consultation du public et des collectivités locales.

L'élaboration du PRQA de la région Nord - Pas-de-Calais a débuté en 1997 et a fait l'objet de nombreux groupes de travail. Mis à la disposition du public en 2000, il a été approuvé par le préfet de région le 5 avril 2001. Il est consultable à l'adresse suivante :

http://nord-pas-de-calais.sante.gouv.fr/sante-publique/sanenv/prqua_index.htm

Le PRQA a vocation à être remplacé par le Schéma Régional du climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE). En complément du PRQA et au minimum dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, des **Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)** doivent être élaborés par le préfet. L'objectif de ces plans est de ramener, à l'intérieur de la zone couverte par le PPA, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur à des valeurs limites. La Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre n'est pas concernée par la réalisation d'un PPA.

b) Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la publication des PPBE des grandes infrastructures supportant un trafic de plus de 6 millions de véhicules par an ou plus de 60 000 trains par an – contact DDTM 59 – publication prévue en 2012.

Le PDU est un outil de planification de la mobilité urbaine au service de la mise en œuvre du PPBE

c) Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Issu de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, le Schéma de Cohérence Territoriale est un document de planification qui constitue une véritable réflexion en matière d'aménagement urbain et d'urbanisme sur le devenir du territoire à 20 ans. **Le PDU devra être compatible avec les orientations du SCOT.**

d) Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

Le SNIT est un outil au service d'une mise en œuvre des orientations transport du Grenelle. Il doit permettre au système de transport de l'État d'évoluer de manière à intégrer pleinement les enjeux de la mobilité durable. Le projet de schéma sera soumis avant l'été 2011 au Conseil Économique, Social et Environnemental pour avis et fera l'objet d'un débat au Parlement. Il sera ensuite définitivement adopté.

Il est consultable à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-schema-national-d.html>

e) Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)

Le SRCAE, élaboré conjointement par l'État et la Région, est l'un des grands schémas régionaux créés par les lois Grenelle I et Grenelle II. Actuellement en cours d'élaboration, il vise à caractériser les effets probables du changement climatique et les sources et impacts des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en région Nord-Pas-de-Calais.

A partir du diagnostic régional, le schéma définit aux horizons 2020 et 2050, un cadre régional d'objectifs et d'orientations partagés pour atténuer les effets du changement climatique et s'y adapter mais aussi pour améliorer la qualité de l'air et développer les énergies renouvelables.

Les collectivités, acteurs majeurs de cette stratégie, devront notamment mettre en œuvre les actions les plus pertinentes pour réduire consommations d'énergie et émissions polluantes.

Le SRCAE a également vocation à définir une stratégie régionale pour la qualité de l'air. Il remplace en effet le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) prévu initialement par la Loi LAURE.

Le PDU devra être compatible avec le SRCAE.

Contact DREAL : S COSNIER.

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-SRCAE->

f) Schéma de Cohérence Écologique (SRCE)

La loi grenelle 2 impose la réalisation d'un SRCE à élaborer conjointement par l'État et la Région qui doit viser à enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, la gestion, la remise en état des milieux nécessaires aux continuités écologiques. Les SCOT et les PLU devront prendre en compte le SRCE.

g) Schéma Régional des Transports (SRT)

Le PDU de Maubeuge devra être cohérent avec le SRT, document prospectif établi par la Région, et qui constitue le volet "Transports" du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT). Adopté en 2006, il est en cours d'actualisation. Il a pour objectif prioritaire d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles.

h) Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux, contribution de la région Nord-Pas-de-Calais

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SSCENR_Nord_PasdeCalais_e cr-2.pdf

Auteurs : DIREN NORD-PAS-DE-CALAIS

Date de parution : 30/10/1999

Nbre / N° de page : 152p.

i) Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Artois-Picardie approuvé en 2009

Le SDAGE modifié, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau, a été approuvé par le préfet de bassin le 20 novembre 2009 et est entré en vigueur le 18 décembre 2009 pour une période de 6 ans. Il fixe des objectifs de qualité et de quantité pour les différentes masses d'eau du bassin Artois-Picardie.

Le document et le programme de mesures sont en cours deont fait l'objet d'une diffusion. Ils sont également accessibles sur le site du portail du bassin Artois-Picardie (<http://www.artois->

picardie.eaufrance.fr/gestion-de-l-eau/politique-de-l-eau/).e l'Agence de l'Eau Artois-Picardie (<http://www.eau-artois-picardie.fr/-Directive-Cadre-Eau-SDAGE-.html>) et sur le site de la DREAL : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?SDAGE-et-Programme-de-mesures>.

Les décisions administratives dans le domaine de l'eau, les documents d'urbanisme et les SAGE doivent être compatibles avec le SDAGE. Les documents d'urbanisme et les SAGE disposent d'un délai de trois ans pour se mettre en conformité.

Voir le document de février 2010, mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le SDAGE Artois-Picardie 2010, élaboré par les Directions Départementales des Territoires et de la Mer du Nord et du Pas de Calais accessible sur le site GESTEAU (<http://gesteau.oieau.fr/document/mise-en-compatibilité-des-documents-durbanisme-avec-le-sdage-artois-picardie-2010>).

Le programme de mesures a été arrêté aux mêmes dates que le SDAGE. Il constitue un programme d'actions permettant d'atteindre les objectifs définis dans le SDAGE. Il est disponible sur le site du portail de bassin Artois-Picardie (<http://www.artois-picardie.eaufrance.fr/gestion-de-l-eau/politique-de-l-eau/article/programme-de-mesures>).

j) Schéma Directeur de Prévision des Crues approuvé par arrêté préfectoral du 5 janvier 2009

Voir les documents :

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SDPC-du-bassin-Artois-Picardie.pdf>

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RIC_du_SPC_Artois_Picardie.pdf

1.4. Synthèse

Le plan de déplacements urbains devra traiter de l'ensemble des thématiques énoncées à l'article L.1214-2 du code des transports, rappelées en 1.2.b). Pour chacune d'entre elles il devra dresser un **diagnostic** complet conduisant à la formulation de propositions de **mesures et d'orientations** pour les dix années à venir et visant à l'atteinte d'**objectifs** à définir dans le plan. Ces objectifs, précis et mesurables, permettront le suivi du plan tout au long de sa mise en œuvre, et faciliteront son évaluation et son éventuelle révision après 5 ans.

Les mesures et orientations du plan devront être mises en compatibilité ou en cohérence selon les cas avec les documents approuvés listés en 1.3.

Outre ces éléments composant le plan proprement dit, le PDU comprendra aussi les éléments suivants :

- une étude des modalités de financement du plan et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient ;
- une annexe traitant de l'accessibilité aux transports des personnes handicapées ;
- un rapport environnemental décrit en 1.2.c) ;
- « l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone attendues de la mise en œuvre du plan ». Au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, le calcul des émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements dans le territoire couvert par le plan devra être effectué.

2. BIBLIOGRAPHIE, DONNÉES ET RECOMMANDATIONS

2.1. Transport et déplacement

a) Données générales

La DREAL Nord - Pas-de-Calais collecte, traite et diffuse des données régionales dans le domaine des transports. En plus des données présentes sur le site Internet de la DREAL, de nombreuses données régionales sont également diffusées via l'Observatoire Régional des Transports (www.ort-npdc.fr), en partenariat avec la DREAL et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais. Vous y trouverez notamment des données sur les ports maritimes en 2008.

Données complémentaires de Trafic peuvent être collectées auprès des organismes suivants :

- sur le réseau routier concédé : contacts SANEF ;
- sur le réseau routier départemental : contact Conseil Général du Nord ;
- sur le réseau routier national non concédé : contact Direction Interdépartementale des Routes du Nord.

b) Bruit des transports terrestres

Le PDU, outil de planification pour la politique des transports urbains, est un levier dans la politique de lutte contre les nuisances sonores. Les cartes de bruit constituent un élément du diagnostic faisant ressortir les zones de conflit entre sources de bruit et secteurs urbanisés ou destinés à le devenir. Les cartes de bruit stratégiques du Nord sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.nord.equipement-agriculture.gouv.fr/cartes-de-bruit-des-r212.html>

c) Offre de transport voyageur

La politique de déplacements voyageurs repose sur une compréhension des déplacements au travers de multiples modes et échelles spatiales.

Ainsi, sur l'arrondissement de Maubeuge, elle est l'intersection entre l'offre en trains d'équilibre du territoire, l'offre en transports collectifs régionale, l'offre en car, l'offre en transport collectif urbain, l'offre routière, l'offre piétonne et l'offre cyclable.

L'articulation de ces différentes offres peut se faire dans des lieux privilégiés nommés pôles d'échanges dont l'identification et l'aménagement devront être précisés dans le PDU.

Offre en trains d'équilibre du territoire

Les trains d'équilibre du territoire correspondent aux dessertes connues sous le nom de Corail, Intercités, Corail Téoz et Corail Lunéa. L'État est récemment devenu l'autorité organisatrice de l'ensemble de ses liaisons. Une convention de trois ans le lie à la SNCF qui en assure l'exploitation. Les gares d'Aulnoye-Aulmeries et de Maubeuge sont desservies par la ligne Paris – Maubeuge via 7 allers/retours quotidiens en semaine et un renfort d'un aller/retour par semaine Paris – Aulnoye-Aulmeries. La DREAL ne dispose pas, à ce jour, d'informations sur l'avenir de ces liaisons. Contact : DREAL (Céline SEAUVE-BUFFET : celine.seauve-buffet@developpement-durable.gouv.fr).

Offre régionale en transport collectifs

Le Conseil régional du Nord – Pas-de-Calais est l'autorité organisatrice du transport régional de personnes depuis 2002. A ce titre, il a mis en place un réseau composé d'une vingtaine de lignes dont 4 desservent le territoire de Maubeuge :

- ligne 16 : Lille – Valenciennes – Aulnoye – Jeumont ;
- ligne 17 : Lille – Valenciennes – Aulnoye – Hirson ;
- ligne 18 : Jeumont – Aulnoye – Busigny – Paris ;
- ligne 24 : Aulnoye – Maubeuge – Quévy et Jeumont – Erquelines – Charleroi.

Un cadencement de l'offre de transports collectifs régionales est prévu pour le service 2012 (début au 11 décembre 2011) dont les modalités n'ont pas encore été diffusées. Contact : Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais

Offre en car

Le Conseil général du Nord est autorité organisatrice du transport interurbain de personnes ; il s'occupe également de la gestion du transport scolaire hors agglomération. A ce titre, il a mis en place des circuits scolaires et un réseau interurbain de lignes régulières dont 14 desservent le territoire de Maubeuge :

- ligne 401 : Maubeuge – Valenciennes ;
- ligne 401 express : Maubeuge – Valenciennes ;
- ligne 402 : Maubeuge – Fourmies ;
- ligne 402 express : Maubeuge – Fourmies ;
- ligne 407 : Avesnes-sur-Helpes – Aulnoye-Aulmeries ;
- ligne 408 : Coursoire – Maubeuge ;
- ligne 425 : Feignies – Bavay ;
- ligne 427 : Jeumont – Maubeuge ;
- ligne 428 : Bavay – Aulnoye-Aulmeries ;
- ligne 429 : Bavay – Maubeuge ;
- ligne 435 : Soire le Château – Jeumont ;
- ligne 436 : Soire le Château – Maubeuge ;
- ligne 437 : Landrecies – Aulnoye-Aulmeries ;
- ligne 452 : Bompierre sur Helpe – Aulnoye-Aulmeries.

Il existe un enjeu de lisibilité de l'offre et de complémentarité à trouver avec l'offre régionale de transports collectifs. Contact : Conseil Général du Nord.

Offre en transport collectif urbain

Le Syndicat Mixte du Val de Sambre confie à la société Stibus l'exploitation du réseau de transports collectifs sur le périmètre de transports urbains. L'offre est constituée d'une ligne de bus à haut niveau de service et de lignes régulières de desserte urbaine et péri-urbaine, d'une navette et de Filobus. Contact : le SMVS et/ou la Stibus.

A ce sujet, il est rappelé que, suite à la promulgation de la loi Grenelle 2, il est désormais possible, pour l'ensemble des AOTU hors Ile-de-France ayant sur leur territoire une commune touristique, de majorer leur taux de versement transport de 0,2 %.

Offre routière

L'usage de la voiture fait partie intégrante du système des déplacements. Le PDU doit avoir pour objectif de rationaliser cet usage notamment en proposant une offre alternative de qualité, en développant des usages alternatifs (co-voiturage, auto-partage) et en instaurant une hiérarchisation du réseau viaire.

Par ailleurs, la réflexion sur l'implantation des zones d'aménagement futures devra être liée à une réflexion sur la desserte en transports urbains.

En terme de grands projets d'investissement routier, l'aménagement à 2x2 voies de la RN2 entre Maubeuge et Avesnes est engagé. La section Hautmont-Beaufort a été mise en service en septembre 2011. Les travaux des sections Beaufort-Avesnes nord et Avesnes nord-Etroeungt ne sont pas retenus au PDMI 2009-2014.

Voir le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de janvier 2011 sur le parti d'aménagement de la RN2 :

http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007317-01_rapport.pdf

Les préconisations du rapport portent sur le maintien du parti d'aménagement en route express à 2x2 voies entre Maubeuge et le sud d'Avesnes/Helpe, sur la mise en œuvre d'aménagements localisés sur la partie sud d'Avesnes/Helpe et sur le lancement d'une étude pour la réalisation d'un contournement nord de

Maubeuge dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale, sur la base d'une maîtrise d'ouvrage locale.

L'offre cyclable

La politique cyclable est le fruit de plusieurs acteurs. Au niveau européen, il existe un schéma des euro-véloroutes, itinéraires essentiellement à vocation cyclotouristique. Ce schéma est repris, pour la partie française, dans le schéma national des véloroutes et voies vertes (dit SN3V) validé par le CIADT le 11 mai 2011 et qui comprend également des itinéraires à vocation nationale.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Schema-National-actualise.html>

Pour la partie régionale, le SN3V est repris dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes agréé par la mission nationale des véloroutes et voies vertes le 17 novembre 2005 et qui comprend également des itinéraires à vocation régionale.

Le territoire est concerné par l'eurovéloroute 3 et par la véloroute de la Sambre. Au niveau régional, les interlocuteurs sont le Conseil Régional du Nord – Pas-de-Calais et la DREAL Nord – Pas-de-Calais (Céline SEAUVE-BUFFET : celine.seauve-buffet@developpement-durable.gouv.fr).

L'élaboration du PDU doit être l'occasion de définir des itinéraires locaux en veillant à la cohérence avec les différents réseaux cyclables existants et celui des transports publics.

Une fiche « Véloroutes et planification territoriale » est visible sur le site :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/9_Planification.pdf

L'offre piétonne

Le Conseil général du Nord a la responsabilité de la réalisation du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (dit PDIPR) qui a une vocation de loisirs et de tourisme. Il édite ainsi des fiches descriptives d'itinéraires. Contact : Conseil Général du Nord.

Les Pôles d'échanges

Pour répondre aux objectifs de rééquilibrage de la répartition modale, le PDU doit réaffirmer l'importance des pôles d'échanges, maillons essentiels de la chaîne de déplacements. Il devra préconiser, à cet effet, la mise en œuvre d'améliorations à court terme sur ces sites en termes d'accessibilité, d'insertion urbaine, d'organisation fonctionnelle et de qualité de service offerte aux voyageurs.

Sur le territoire du PDU de Maubeuge, il existe 10 pôles d'échanges associant le mode ferré avec au moins les modes routier et piéton : Jeumont, Recquignies, Les Bons Pères, Maubeuge, Louvroil, Sous-le-Bois, Hautmont, Aulnoye-Aulmeries, Berlaimont et Leval. Les projets liés aux pôles d'échanges sont élaborés en lien avec les collectivités locales, la SNCF, RFF, le Conseil Régional du Nord – Pas-de-Calais en tant qu'autorité organisatrice du transport régional de personnes et éventuellement le Conseil général du Nord lorsque le pôle d'échange associe le réseau Arc-en-Ciel de car départemental.

Sous certaines conditions, les projets d'amélioration des pôles d'échanges peuvent être éligibles au crédits du Contrat de Plan État-Région 2007-2013 et au FEDER.

d) Transport de marchandises

La logistique urbaine

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de décembre 1996 puis la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de décembre 2000 ont intégré la distribution urbaine des marchandises dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et ont précisés certaines possibilités d'intervention des collectivités territoriales dans le domaine. En particulier, la création d'espaces logistiques urbains peut contribuer à recomposer les flux qui parcourent la ville par la mise en œuvre de points de rupture de charge en milieu urbain dense.

Les projets de développement économiques doivent, quant à eux, être pensés selon une logique de développement durable. L'État sera particulièrement attentif à ce que le PDU assigne des objectifs précis

et volontaristes de desserte multimodale de ces zones en diversifiant les modes d'acheminement (fer notamment). L'objectif est de rendre les poids lourds moins indispensables.

L'écotaxe poids lourds

L'écotaxe poids lourds nationale s'appliquera aux camions de plus de 3,5 tonnes à compter de 2013. Elle consistera à faire payer l'usage du réseau routier national non concédé, actuellement gratuit, et de certaines routes départementales susceptibles de subir, de ce fait, un report de trafic significatif.

L'objectif visé est de rationaliser, à terme, le transport routier sur les courtes et moyennes distances en réduisant le nombre de déplacements à vide, en augmentant la charge transportée et en optimisant les processus de production pour engendrer moins de transport.

Pour consulter le projet de réseau taxable de la région :

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/carte-reseau-taxable.pdf>

Les itinéraires de transports exceptionnels

L'État veillera à la préservation des itinéraires de transport exceptionnel routier.

Voir le plan joint

e) Études réalisées dans le cadre de l'élaboration du premier projet de PDU

- Étude du Schéma directeur d'intermodalité du Val de Sambre : cabinet Euratrans conseil : Pré Rapport d'étude, Propositions d'actions à intégrer au PDU 29 septembre 2000 ;
- Document d'orientation stratégique (2000), réalisé par le cabinet CIRCAM, adopté par le SMVS ;
- Programme d'actions (2002) réalisé par le cabinet CIRCAM, adopté par le SMVS ;
- Étude desserte marchandise, (Kinergos – 2004)
- Étude sécurité routière (Kinergos – 2004) ;
- Schéma directeur des circulations douces (ADUS - 2004) ;
- Document sur l'articulation entre les documents d'urbanisme et le PDU, réalisé en 2004 par l'ADUS ;
- Réalisation des plans de mobilité (Kinergos – 2004-2005);
- Réflexions sur les enjeux environnementaux et la question des stationnements (Kinergos – ADUS – 2004-2005)
- Enquête déplacements cordon et enquête ménages (DDE du Nord / BVA – 2005)
- Déclinaison des prescriptions et des actions du PDU du Val de Sambre à l'échelle de la commune de Jeumont (Altermodal – 2004)
- "Les principaux flux d'échange et de transit routiers sur l'agglomération de Maubeuge" (DDE du Nord - mars 2005)
- "Schéma d'aménagement du réseau routier structurant au droit de Maubeuge" (DDE du Nord - SNCF : comité technique prospective, 29/09/2005)

f) Autres études et sources d'études

- Étude « Analyse de l'offre de transport et de l'accessibilité de la Sambre-Avesnois » (DDTM du Nord – 2011)
- Études sur les migrations alternantes réalisées par l'INSEE
- Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire : réalisé en 2010 par RFF. Les conditions d'une bonne utilisation de ce patrimoine devront être examinées pour ne pas compromettre l'avenir du report modal ferroviaire.

2.2. Environnement

a) Observation et statistiques

Voir le site du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr.

Ce site présente les données et informations produites par le **SOeS** sur les thèmes du logement et de la construction, des transports, de l'énergie et du climat, de l'environnement, du développement durable.

b) Sites et espaces protégés et inventoriés

L'ensemble des données de la DREAL sont disponibles, régulièrement mises à jour et téléchargeables (données SIG, formats numériques) sur Internet à l'adresse suivante : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/. Voir notamment :

- Le portail de cartographie dynamique CARMEN (ensemble des données SIG visualisables et téléchargeables) <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Les-cartes-CARMEN>
- Le portail de données communales (documents pdf associés aux inventaires et protections : fiches scientifiques des ZNIEFF, arrêtés préfectoraux, ministériels, ...) <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Portail-des-donnees-communales->

Les ZNIEFF ne constituent pas une servitude ou une protection mais représentent des milieux écologiquement riches qu'il faut prendre en compte dans les études d'aménagement. Elles ont fait l'objet d'un programme de modernisation, dont l'ensemble des éléments sont progressivement accessibles sur le site Internet de la DREAL.

Voir les deux cartes correspondantes jointes.

c) Milieux aquatiques - Etat d'avancement des SAGE, zones humides

Le Plan de Déplacements Urbains doit éviter les atteintes aux zones humides et ne pas créer de nouveau risque de pollution à proximité des captages AEP.

Le territoire est concerné par les SAGE Sambre et Escaut, avec lesquels le Plan de Déplacements Urbains doit être compatible. <http://www.gesteau.eaufrance.fr/situation/sage/comite/FR000001>

d) Les cahiers régionaux de l'environnement : l'environnement en Nord-Pas-de-Calais

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=161

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cahier_regional_environnement.pdf

Auteurs : IFEN, DIREN NORD-PAS-DE-CALAIS

Date de parution : 06/2004

Nbre / N° de page : 245 p.

e) Le Profil environnemental régional Nord-Pas de Calais, tome 1 « Enjeux régionaux » et tome 2 « Territoires », juin 2008

article Internet : http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=831

tome 1 : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/profil-environnemental-npdc-tome-1.pdf>

tome 2 : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/profil-environnemental-npdc-tome-2.pdf>

La prochaine édition du Profil Environnemental régional est prévue pour 2012.

f) [L'Atlas des paysages de la région Nord Pas-de-Calais](#)

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Atlas_paysage_approche_generale_culturelle.pdf

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Atlas_paysage_perceptions_paysageres.pdf

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Atlas_paysage_livret_des_acteurs.pdf

Auteurs : DIREN NORD-PAS-DE-CALAIS

Date de parution : 05/2006

Nbre / N° de page : 109 p. + annexes

L'atlas des paysages a été décliné en cahiers des grands paysages régionaux en 2008.

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Atlas-des-paysages>

g) [L'analyse des potentialités écologiques du territoire régional, DIREN, BIOTOPE GREET Ingénierie, février 2008](#)

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/analyse-des-potentialites-ecologiques-region-59-62.pdf>

Voir également le schéma régional d'orientation de la trame verte et bleue :

<http://www.nordpasdecalais.fr/environnement/TVB/TVB.asp#>

h) [L'Industrie au Regard de l'Environnement, éditions 2009 et 2010](#)

Edition 2009 : Voir l'article

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Industrie-au-regard-de>.

et le document

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/IRE2009-dreal-npdc.pdf>

Edition 2010 : Voir l'article

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Industrie-au-Regard-de-l.3952>

i) [Les Enjeux pour l'Industrie du Nord-Pas de Calais, édition 2009](#)

Il s'agit de la 6ème édition de ce diagnostic prospectif. L'ouvrage "Les Enjeux pour l'Industrie du Nord – Pas-de-Calais 2009" s'inscrit dans la continuité des éditions précédentes en présentant un diagnostic prospectif de l'industrie régionale, de ses perspectives, et des propositions d'actions pour renforcer le développement industriel régional à la fois par une approche sectorielle et par une approche territoriale. Par la méthode utilisée (basé sur la connaissance des entreprises et réunions de validation avec les acteurs de terrain), il se veut un diagnostic partagé.

Voir l'article

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Enjeux-pour-l-industrie-du-Nord>

et le document

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Enjeux-pour-industrie-npdc-2009_bd.pdf

Voir également le service développement économique de la DIRECCTE.

j) [Les 9 tomes de l'atlas transfrontalier](#)

Tome 1 : Démographie

Tome 2 : Habitat
Tome 3 : Activités économiques
Tome 4 : Emploi - Formation
Tome 5 : Planification territoriale
Tome 6 : Tourisme
Tome 7 : Environnement
Tome 8 : Transports et infrastructures
Tome 9 : Histoire
Voir : http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=themes/ouvrages/atlas/ATLF_accueil.htm#demo

2.3. Risques

a) Risques naturels

Voir le site portail de la prévention des risques majeurs : <http://www.prim.net/>,
dont ma commune face au risque :
http://www.prim.net/cgi_bin/citoyen/macommune/23_face_au_risque.html

Atlas des Zones inondables et inventaires des derniers phénomènes d'inondations connus (non exhaustif, dernière mise à jour en 2006)

Visualisation cartographique : http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/24/risque_zi.map

Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN)

<http://cartorisque.prim.net/>

et téléchargement de la base GASPARE :

http://www.prim.net/professionnel/procedures_regl/avancement.htm

Risque sismique

<http://www.planseisme.fr/spip.php?article19>

Risque retrait et gonflement des argiles

<http://www.argiles.fr/>

Cartographie de la vulnérabilité intrinsèque des eaux souterraines en région Nord-Pas de Calais, BRGM, décembre 2005

Publication : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/BRGM-RP-54238-FR.pdf>

Carte interactive sur site Internet : http://carto.ecologie.gouv.fr/HTML_PUBLIC/Site%20de%20consultation/site.php?map=eau_vulnappe.map&service_idx=24W

Cavités souterraines abandonnées, « hors mines »

<http://www.bdcavite.net/>

b) Risques technologiques

Etablissements classés SEVESO haut et bas, silos et Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation

Ces installations peuvent être identifiées en accédant à la base de données suivante régulièrement mise à jour : <http://installationsclassees.ecologie.gouv.fr/rechercheICForm.php>

Les grandes orientations prises devront tenir compte des contraintes liées aux nuisances des ICPE, notamment les risques portés à la connaissance des collectivités.

Au-delà de ces cas où des risques ont été identifiés, il convient d'indiquer que la coexistence d'ICPE et d'habitations est déconseillée. En effet, même si la réglementation associée prévoit des prescriptions relatives à la limitation des risques et des nuisances, l'existence d'installations classées à proximité immédiate des habitations est susceptible de faire l'objet de plaintes, liées le plus souvent aux nuisances sonores ou aux odeurs.

Sites et sols pollués d'origine industrielle

Les sites pollués ou susceptibles de l'être, présents sur le territoire peuvent être identifiés en accédant aux bases de données suivantes **régulièrement mises à jour** :

- les friches industrielles sont répertoriées sur le site Internet : <http://basol.environnement.gouv.fr>
- la doctrine en la matière est ainsi disponible sur le site : www.sites-pollues.ecologie.gouv.fr
- l'inventaire historique des anciens sites industriels et activités de services (BASIAS), réalisé par le Bureau de recherches géologiques et minières et publié par le Ministère de l'écologie et du développement durable, est disponible sur le site Internet suivant : <http://basias.brgm.fr>

Son utilisation appelle cependant quelques remarques :

- aussi exhaustif puisse-t-il être, il est néanmoins possible que d'anciens sites industriels n'y soient pas répertoriés. Cela signifie que le fait de ne pas trouver un site dans le fichier BASIAS n'implique en rien que ce site n'ait pas supporté dans le passé une activité polluante.
- a contrario, le fait de trouver un site dans BASIAS ne suppose pas nécessairement qu'il soit pollué du fait de l'activité industrielle qu'il a hébergée.

Dans tous les cas et quel que soit le résultat des recherches d'identification de sites éventuels précités, il convient impérativement de s'assurer de la compatibilité de leurs projets avec l'état des sols.

c) Autres

Classement en zones sensibles à l'eutrophisation

L'arrêté de classement du Préfet Coordonnateur de bassin en date du 12 janvier 2006 (l'ensemble de la région Nord Pas de Calais est classé) est en ligne sur Internet :

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/diren/mediatheque/pdf/ZS/complet/ZS_AP.pdf

2.4. Logement et construction

De nombreuses données et publications sont produites sur le thème de la construction neuve de logements et de locaux, la commercialisation des logements neufs, le logement social ou le prix des terrains à bâtir.

Voir : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Statistiques-logement,1120->

Données existantes à l'échelle communale :

- Sitadel : données sur la construction neuve de 1980 à 2010 ;
- ECLN : données sur la commercialisation des logements neufs de 1994 à 2010 ;
- Enquêtes Parc Locatif Social : données sur le parc locatif social de 2000 à 2010 ;
- PTZ : prêts à taux zéro de 1997 à 2009 ;
- Filocom : données DGI sur les logements et les habitants de 1997 à 2009 tous les deux ans ;
- Eléments sur le prix des terrains à bâtir en 2006 et 2009 par canton à partir de l'enquête EPTB.
- Pas de données sur les transactions immobilières et foncières ni sur les transactions foncières depuis 2004 (l'enquête CETE pour l'ORHA ne se faisant plus).

Le patrimoine bâti protégé (classé ou inscrit) est recensé par la base de données Architecture-Mérimée accessible en ligne : <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/>

2.5. Bibliographie sur les PDU et recommandations

a) Textes de référence

Les textes de loi afférant aux plans de déplacements urbains sont consultables à cette adresse :

<http://www.legifrance.gouv.fr/>

Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) travaille depuis de nombreuses années sur les plans de déplacements urbains et a coproduit, à ce titre, un certain nombre d'ouvrages de référence sur le sujet.

Plans de déplacements urbains (guide) – CERTU 1997

Ce document de référence présente l'expérience de plus de dix ans de pratique en matière de plans de déplacements urbains et en tire en particulier des enseignements en termes de modalités concrètes d'élaboration qui demeurent valables en 2012. Les recommandations formulées en 2.5.b) s'appuient sur ce document.

Série de six fiches « éléments juridiques des PDU » – CERTU 2007

Fiches téléchargeables destinées à apporter des réponses à des questions juridiques concernant la procédure d'élaboration et de révision des PDU. Elles clarifient les notions de compatibilité, conformité, porter à connaissance, rôle de l'État et relation entre PDU et PTU

http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/D

[%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-](http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-)

[n47/PDU Nouvelle serie de 6 fiches elements juridiques-a768-s article theme.html](http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-n47/PDU_Nouvelle_serie_de_6_fiches_elements_juridiques-a768-s_article_theme.html)

Fiches n°6 et n°8 de la série « Ville accessible à tous » – CERTU 2009

PDU et accessibilité aux personnes handicapées - retour d'expérience – CERTU 2010

Les fiches sont téléchargeables à l'adresse ci-dessous. La fiche n°6 porte précisément sur l'annexe accessibilité des personnes handicapées dans les PDU.

[:http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/D](http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/D)

[%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-](http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-)

[n47/PDU et accessibilite aux personnes handicapees retour d'exp%C3%A9riences-a1845-](http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-et_accessibilite_aux_personnes_handicapees_retour_d%27exp%C3%A9riences-a1845-)

[s_article theme.html](http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-et_accessibilite_aux_personnes_handicapees_retour_d%27exp%C3%A9riences-a1845-s_article_theme.html)

b) Recommandations

Conformément aux préconisations du CERTU exprimées dans le guide mentionné précédemment (2.5.a)), l'Etat recommande une élaboration du plan selon le schéma global suivant :

1. **Pré-diagnostic** : cette première phase permet de faire un premier bilan des dysfonctionnements du système de déplacements sur le territoire du PTU, d'identifier précisément les besoins de connaissance complémentaires nécessaires à l'élaboration du plan et de cibler, en première approche, les enjeux auxquels devra répondre le plan. Le pré-diagnostic permet ainsi, sur la base des éléments disponibles et au prix d'une réflexion à réaliser en interne, de préciser le contenu du cahier des charges et ainsi de faciliter l'élaboration ultérieure du plan avec le bureau d'études retenu. Son objet est donc d'aboutir à une ébauche des objectifs du plan et à la définition du cahier des charges.
2. **Analyse et Diagnostic** : La phase d'analyse consiste à mettre en évidence les points forts et les dysfonctionnements du système de déplacement, de l'articulation entre les différents modes de transport et de la coordination entre transport et urbanisme. Les thématiques du PDU doivent être étudiées de manière à aboutir à un diagnostic global établissant "une synthèse des problèmes, de leur gravité et de leurs origines, en rendant lisibles et compréhensibles les résultats et données des analyses", ainsi qu'à la formalisation des objectifs recherchés par le plan.

3. **Définition de scénarios et choix du scénario** : La définition et l'analyse de plusieurs scénarios permettent d'inclure le PDU dans une démarche prospective, en identifiant les alternatives qui se posent en matière de politique de déplacement. Le choix d'un scénario parmi ceux étudiés se fait ensuite "en fonction des objectifs prioritaires, de l'ensemble des actions qu'il contient, des moyens financiers qu'il nécessite et de l'évaluation qui en est faite".
4. **Elaboration du projet** : "le projet élaboré par le maître d'oeuvre et contrôlé par le Comité Technique représente l'approfondissement du scénario retenu en fonction des critères définis". Des propositions par niveaux d'action (infrastructure, organisation de l'offre, réglementation, régulation du trafic, tarification, communication) permettent d'appréhender de manière intégrée l'ensemble des modes de déplacements (marche, vélo, transports publics, véhicules particuliers), ainsi que le stationnement, le transport et les livraisons de marchandises."
5. **Mise en oeuvre et suivi** : "les missions des Comités de Pilotage et Technique se prolongent pour la mise en oeuvre, la gestion et le suivi du projet" et ce "d'autant plus facilement que la concertation aura été effective" tout au long de la démarche.

***Direction Départementale des Territoires et de la Mer
SUCT / Atelier Stratégies Territoriales***

☎ 03 28 03 83 00

✉ ddtm@nord.gouv.fr

📄 62, boulevard de Belfort BP 289– 59019 Lille cedex