



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement

Service ECLAT

Division Aménagement  
des Territoires

Tél. : 03 20 40 43 27

ae-planification.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

– 7 MAI 2015

**Avis de l'Autorité environnementale**

**Objet : Contrat de plan État-Région Nord – Pas-de-Calais 2015-2020**

En application de l'article R.122-17 du code de l'environnement, les Contrats de Plan État-Région (CPER) font l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale. Le présent avis porte sur les éléments suivants, reçus le 23 avril 2015 :

- le projet de Contrat de Plan État-Région Nord – Pas-de-Calais 2015-2020 dans sa version du 24 mars 2015,
- la maquette financière du contrat de plan, datée du 23 avril 2015,
- et le rapport d'évaluation stratégique environnementale, daté du 21 avril 2015.

L'Agence Régionale de Santé, les Préfets Maritime Manche-Mer du Nord, du Nord et du Pas-de-Calais ont été consultés le 23 avril 2015.

**1. Prise en compte de l'environnement dans le CPER**

**Stratégie du CPER**

La stratégie régionale du CPER transparaît dans le préambule du document, même si elle n'est pas formellement présentée. Il s'agit de « soutenir l'initiative régionale de Troisième Révolution Industrielle », d'être au « service de l'économie et du développement de la région, de manière articulée avec les crédits européens » en partenariat avec les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, ainsi qu'avec la Métropole Européenne de Lille.

Un « effort de coordination et de mise en cohérence des crédits de l'État, de ses opérateurs et du Programme des Investissements d'Avenir » a aussi été réalisé.

L'ensemble des partenaires dans le cadre du CPER contractualiseront « pour permettre au Nord – Pas-de-Calais de réussir la transition vers la société de la connaissance à l'heure de l'internationalisation des échanges et des informations, une économie ouverte au modèle énergétique et à l'empreinte écologique performantes et supportables par la planète, en renforçant un système social assurant les régulations collectives et une plus grande égalité de droits à toutes et à tous ». Enfin, la période du CPER (2015-2020) sera celle de la « préparation du territoire au grand projet du Canal Seine – Nord-Europe » que « le CPER permettra d'accompagner ».

La question de l'articulation des crédits européens n'est pas abordée dans le document présenté, même si elle le fut lors du travail préparatoire de la maquette financière du CPER

## Déclinaison opérationnelle de la stratégie

Concrètement la stratégie du CPER se traduit, dans la maquette financière, de la manière suivante :

CPER 2015 - 2020 Maquette financière (version au 23 avril 2015)	Crédits contractualisés (en millions d'€)					
	État	Région	CG 59	CG 62	MEL	TOTAL
<b>Volet Mobilité multimodale</b>	<b>336,67</b>	<b>296,01</b>	27,70	15,60	19,80	<b>695,78</b>
<b>Volet Transition écologique, énergétique</b>	<b>126,38</b>	<b>122,98</b>	94,68	91,66	18,15	<b>453,85</b>
<b>Volet Numérique</b>	<b>170,40</b>	<b>75,36</b>	67,50	67,70	1,50	<b>382,46</b>
<b>Volet territorial</b>	<b>54,70</b>	<b>57,80</b>	17,54	24,10	29,00	<b>183,14</b>
<b>Volet Enseignement supérieur, recherche et innovation</b>	<b>79,19</b>	<b>71,22</b>	1,82	4,00	8,40	<b>164,63</b>
<b>Volet Emploi</b>	<b>23,00</b>	<b>22,95</b>	42,00			<b>87,95</b>
<b>Volet Innovation, filières d'avenir, usine du futur</b>	<b>10,00</b>	<b>10,00</b>	5,95	4,50		<b>30,45</b>
	<b>800,34</b>	<b>656,32</b>	257,19	207,56	76,85	<b>1998,26</b>

La part la plus importante est celle du volet Mobilité qui représente près de 36 % du CPER. Le volet Transition écologique, énergétique représente environ 22 %, le volet numérique (essentiellement le développement des infrastructures du réseau) couvre presque 19 %, le volet territorial (soutien à l'ingénierie, travaux de rénovation de bâtiments culturels, résorption de friches, ruches et incubateurs d'entreprises...) couvre près de 9 %, les volets innovation, recherche et filières d'avenir couvrent environ 9 %, à eux deux, et pour finir le soutien à l'emploi couvre 4,3 % du montant total du CPER.

Le financement d'actions favorables à l'environnement ne se limite pas au volet "transition écologique et énergétique". Ainsi, le volet "mobilité", à travers le développement des modes alternatifs à la route, le volet territorial, à travers la dépollution de friches, et les volets relatifs à la recherche et à l'innovation, à travers le développement de nouvelles technologies bas carbone, sont, nonobstant les incidences directes liées aux constructions proprement-dites, de nature à concourir à la transition écologique et énergétique.

Le projet CPER et sa maquette financière, en détaillant les actions et opérations éligibles, sont transparents et permettent une estimation assez précise de la prise en compte de l'environnement.

S'agissant du volet "mobilité", une part importante concerne les modes de déplacement alternatifs à la route. L'enveloppe dédiée aux infrastructures ferroviaires (262,40 millions d'euros) couvre des études et des travaux visant à moderniser mais aussi à développer le réseau, tant pour le fret que pour les voyageurs. Les opérations liées aux ports maritimes et voies navigables couvrent 206,53 millions d'euros d'études et travaux, dont plus de 20 % pour le développement du Grand Port Maritime de Dunkerque, le reste étant lié à la mise à niveau du réseau fluvial au grand gabarit, notamment en vue de l'accueil du Canal Seine – Nord-Europe. Une ligne budgétaire est réservée au développement de la politique vélo.

La part des infrastructures routières, pour un montant contractualisé de 183,5 millions d'euros (dont seulement 6,76 millions d'euros à des fins de requalification environnementale d'infrastructures existantes) reste importante.

Les masses financières consacrées aux travaux d'infrastructure restent prédominantes en comparaison de celles affectées aux actions alternatives d'amélioration des niveaux de services des infrastructures existantes (modernisation/mutualisation des voies et véhicules, mesures d'exploitation, ...), à cause, d'une part de la masse non comparables des travaux à réaliser sur ces infrastructures pour les rendre performantes (y compris d'un point de vue environnemental) et d'autre part des lignes de crédits ici contractualisées.

Au sein des volets relatifs à l'innovation, sur 195,08 millions d'euros, près des deux tiers des crédits sont attribués à des projets de recherche et un peu plus de 10% sont alloués à la réhabilitation de campus.

Le volet numérique est consacré à plus de 78 % (des 382,46 millions d'euros) aux travaux de développement du réseau à très haut débit et de résorption des zones blanches de téléphonie mobile.

Pour 87,95 millions d'euros, le volet emploi vise à soutenir des acteurs de la formation professionnelle, de l'amélioration des conditions de travail et d'aide à la recherche d'emploi.

Le volet transition écologique et énergétique consacre environ 44% de ses 453,85 millions d'euros à des opérations de soutien au réseau Natura 2000 et à la préservation de la ressource en eau. Près de 20 % des crédits de ce volet viennent alimenter le plan « 100 000 logements »

et 10% sont en soutien des projets de développement durable des territoires (Plans Climats Territoriaux et Parcs Naturels Régionaux notamment).

Enfin, le volet territorial consacre ses 213,67 millions d'euros à la résorption de friches, au soutien de l'ingénierie dans les territoires, à de la coopération transfrontalière, au programme « cités pilotes », etc. La répartition détaillée de ces crédits n'est pas présentée dans la maquette financière en date du 23 avril 2015. A défaut d'être pré-identifiées, les opérations finançables sur ce volet territorial seront régies par des critères d'éco-conditionnalité génériques.

Globalement, 990 millions d'euros sont dédiés à 74 projets pré identifiés et localisés sur l'ensemble du territoire régional sans pour autant que la stratégie présidant la répartition géographique pour répondre aux enjeux environnementaux soit explicitée. Afin de mieux valoriser l'engagement en faveur de l'environnement du CPER, les opérations sur lesquelles les partenaires s'accordent pour dire qu'elles auront un impact positif global sur l'environnement pourraient être mises en exergue.

La majorité des projets localisés seront soumis à procédure d'autorité environnementale au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement, dans le cadre de leur instruction administrative. Il pourrait être intéressant de conditionner ou de moduler l'octroi de subvention à la prise en compte des recommandations de l'autorité environnementale.

## **2. Qualité de l'évaluation environnementale**

### **Généralités**

L'évaluateur fait état, à plusieurs reprises de la difficulté de statuer sur l'impact environnemental du CPER puisque les opérations financées sont généralement peu ou pas connues.

L'évaluateur invoque à plusieurs reprises le fait que « les impacts réels et certains de la mise en œuvre du CPER dépendront des opérations sélectionnées et concrètement financées. Ils ne seront mesurables qu'à posteriori ». Ceci milite pour l'identification de critères d'éco-conditionnalité a priori.

### **Contenu**

L'évaluation environnementale stratégique du CPER est synthétique et didactique. La partie dédiée à la "mise en cohérence" du CPER avec les programmes européens et le SRCAE mérite d'être précisée.

La méthode d'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 est appropriée, car basée sur la liste des projets localisés inscrits au CPER. Les conclusions oscillent néanmoins entre effets positifs et négatifs, sans faire de propositions d'amendements autres que celles figurant dans les éléments nationaux annexés à l'évaluation (circulaire du 31 juillet 2014, notamment).

La « synthèse des effets probables du CPER par volet » s'appuie sur une méthodologie différente : approche par composante environnementale (biodiversité, eau, air...) par sous-volet du CPER et cotation des effets prévisionnels sur ces composantes. Cette approche est plus conceptuelle. In fine, elle conclut, à dire d'expert, sur des évaluations thématiques difficiles à agréger pour obtenir une appréciation globale des effets du plan.

La partie « mesures et éco-conditionnalité » est inégale selon les volets. Le volet mobilité mérite notamment d'être étayé. Des critères régionaux, à ce stade proposés, réservés au volet territorial, pourraient être étendus à d'autres volets. Certains indicateurs de suivi et d'évaluation ont une périodicité de 5 ans, correspondant à la durée du CPER et constituent, en conséquence, une évaluation a posteriori.

Enfin, les parties « solutions de substitution » et « motifs pour lesquels le scénario de CPER a été retenu » pourraient être développées, notamment pour expliquer le choix des 74 opérations.

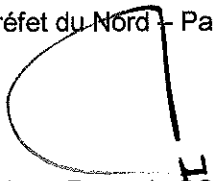
### 3. Conclusion

Le projet de Contrat de Plan État-Région 2015-2020 Nord – Pas-de-Calais a pour partie des finalités favorables à l'environnement et à la santé humaine.

Afin de mieux percevoir les impacts environnementaux de ce programme de financement de près de 2 milliards d'euros et d'en améliorer son efficacité, l'Autorité environnementale prend note :

- de l'articulation entre CPER et les programmes opérationnels des fonds européens applicables en région en ce qui concerne la prise en compte de l'environnement,
- d'une présentation plus détaillée du volet territorial et de la stratégie de répartition géographique des crédits,
- d'une mise en évidence des opérations les plus favorables à l'environnement,
- d'un approfondissement des critères d'éligibilité et/ou de modulation des financements des projets :
  - issus du SRCAE et du SRCE-TVB, comme le permettent les instructions du commissariat général à l'égalité des territoires, d'une part,
  - fonction de la prise en compte par les porteurs de projets des recommandations de l'autorité environnementale au sens de l'article R.122-6 du code de l'environnement, le cas échéant, d'autre part.

Le préfet du Nord – Pas-de-Calais



Jean-François CORDET