



**Avis de la Maison Régionale de
l'Environnement et des Solidarités
sur le projet 2021-2026 du PLAN CLIMAT AIR
ÉNERGIE de la Métropole Européenne de Lille**

Cet avis adopté par le CA de la MRES
est le fruit du travail de la commission
« Aménagement du territoire » animée par la MRES.

Rédacteurs principaux, pour la commission :
EDA, Entrelignes et Wasquehal en Transition.

En préambule,

Nous signalons qu'il a été difficile pour les citoyens et les associations de prendre connaissance de l'existence de l'enquête publique du présent projet de PCAET ; la durée de l'enquête est courte au regard de la taille des documents à consulter, d'où le caractère tardif de cette contribution. L'existence de cette enquête publique n'est pas mise en évidence sur le sommaire des pages sur la « Participation citoyenne », et il faut faire preuve d'ingéniosité pour avoir accès aux documents qui composent ce Plan.

La MRES a participé activement, soit par le biais de ses associations, soit par le biais du Conseil de Développement, à la concertation sur le nouveau PCAET. Les observations et propositions ont été riches car elles sont le reflet des actions et engagements permanents des militants.

Nous regrettons d'ailleurs qu'un certain nombre d'entre elles, pourtant pertinentes, n'aient pas retenu l'attention des élus dans le cadre plan d'actions 2020-2025. Nous y reviendrons. Par contre nous ne manquerons pas de les formuler à nouveau dans le cadre du prochain PPA dont nous avons repéré la date malgré là aussi peu de publicité.

La MRES a eu aussi l'occasion de prendre connaissance de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, en partage l'essentiel des recommandations et souhaite qu'elles soient prises en compte avec sérieux dans la rédaction définitive.

Toutefois, dans notre contribution nous tenons à formuler ou reformuler un certain nombre d'analyses et de propositions, en mettant l'accent sur cinq focus :

1. **Qualité de l'air** : réduire nos émissions directes
2. **Mobilité** : un élément majeur à double titre
3. **Empreinte carbone** : agir sur les émissions indirectes
4. **Zéro Artificialisation Nette** : pour un PLU compatible avec les objectifs climatiques
5. **Adaptation au changement climatique en cours.**

1. LA QUALITÉ DE L'AIR : plus d'exigence et d'ambition pour réduire nos émissions directes.

Quelques constats

Depuis 2016, les Plans Climat Énergie Territoriaux sont devenus des Plans Climat AIR Énergie Territoriaux. Cette prise en compte de la nécessité de garantir à la population une bonne qualité de l'air était nécessaire :

- Après quelques années de procédure, dans un arrêt rendu le 24 octobre 2019, la Cour de Justice de l'Union Européenne « *condamne la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air* » de 2008.
- Concernant notre Métropole, en 2018, selon des données officielles, elle a dépassé au moins 60 fois le seuil journalier maximum de particules fines inférieures à 2,5 millimètres, soit 25 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande de ne pas dépasser... plus de trois fois par an. Encore faut-il préciser que ces préconisations datent de 2005 !
- Par ailleurs, il convient de prendre en compte l'ensemble des polluants atmosphériques présents dans l'air métropolitain et leur impact sur la santé (NOx, COV, PM10, PM2,5, SO2, ammoniac, ozone...) et non quelques uns.

- Concernant le Plan de Protection de l'Air, l'[Evaluation du PPA 2015-2020](#) présentée en préfecture mi-septembre 2020 montre les importants progrès à faire pour mobiliser l'ensemble des acteurs sur le sujet, par un savant dosage de mesures incitatives et contraignantes.

Réduction de la pollution de l'air par les produits phytosanitaires

Enfin, nous ne saurions passer sous silence une pollution de l'air par les produits phytosanitaires qui concerne surtout la partie rurale de notre Métropole (mais aussi, accessoirement, les voies SNCF qui traversent notre territoire) dont les épandages ont encore augmenté sur certains territoires, avec des conséquences sanitaires à anticiper.

La lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air doit traverser l'essentiel des politiques publiques pilotées par la MEL, car elles sont liées directement ou indirectement à l'émission de Gaz à effet de Serre et à d'autres polluants (SO₂, Nox, COV, particules fines...).

En prenant donc comme entrée la pollution de l'air, nous pouvons aborder secteur par secteur les faiblesses ou les oublis significatifs qu'il conviendrait de rectifier dans le projet de PCAET présenté.

Concernant les émissions directes de polluants, la situation sanitaire exige des résultats rapides, or le projet présenté passe à notre avis à côté de mesures plus efficaces rapidement.

2. LA MOBILITÉ, UN ÉLÉMENT MAJEUR À DOUBLE TITRE : POUR LA QUALITÉ DE L'AIR, POUR L'ATTÉNUATION DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les transports sont le premier secteur (avec plus de 40%) pour les émissions directes de gaz à effet de serre et le premier pour les émissions d'oxyde d'azote (60%) et de PM₁₀ (32%) et la part de l'automobile continue de croître.

Quelques constats

- Rien ne figure dans les plans d'action sur le transport aérien, or les gestionnaires de l'Aéroport de Lesquin, et la Région envisagent le doublement du trafic, ce qui est contradictoire avec la nécessité de réduire les émissions polluantes. **Non seulement aucune subvention de la MEL ne devrait venir en soutien à ce projet, contradictoire avec notre PCAET, mais il conviendrait que la MEL s'oppose en enquête publique à un tel agrandissement.**
- La majorité des élus de la MEL a voté une baisse de la subvention à Ilevia, qui s'est traduite par une baisse de l'offre des bus. Nous souhaitons que la présente mandature revienne sur cette décision.
- **La mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), certes ambitieux, mettra du temps (horizon 2030), et entraînera accessoirement des émissions de GES et polluants directs ou indirects qui ne sont pas calculés.**

Nos recommandations

Et le vélo ? Une réponse plus rapide

En revanche, les ambitions en termes de mobilités douces sont très faibles, voire ridicules pour le vélo (passage de 2 à 5%), pour des investissements sans doute bien moins coûteux - y compris en émissions induites de GES - tant pour la puissance publique que pour les usagers.

Certes, les belles ambitions affichées dans le PCET de 2013 pour le vélo ont été démenties dans les faits dans l'enquête déplacements de 2016. Mais pourquoi ? D'abord parce que le Plan de Déplacements Urbains qui l'a suivi a manqué notoirement de volonté politique en faveur du vélo.

Il n'y a aucune fatalité ni raison technique à ce que notre Métropole fasse moins bien que ses voisines belges voire à d'autres agglomérations françaises de taille comparable ! Nous espérons d'ailleurs que la MEL a pu répondre à l'Appel à Projets du Ministère de la Transition écologique pour les aménagements cyclables qui court jusqu'à 30 octobre.

Étant une région transfrontalière, la MEL, est de plus idéalement située, avec l'Eurométropole, pour participer

aux projets financés par l'Union Européenne et pour solidifier notre réseau cyclable - comme le fait la région Pays de Flandre avec le projet Eurocyclo et leur premier réseau points-nœuds vélo.

Nous recommandons un plan d'urgence vélo, en lien avec l'Association pour le Droit au Vélo, qui se fixe l'objectif d'au moins 10 % de part modale vélo à horizon 2025, dans la perspective de rattraper en 2050 les agglomérations les plus en pointe (Grenoble, Bordeaux...). **Ce plan devra naturellement être chiffré et budgété. S'il entraînera sans aucun doute des dépenses plus modestes que le SDIT, il nous semble qu'il devrait être bien supérieur au 100 millions d'euros prévus pour ce mandat.**

Cela passe selon nous par une **fiche-action spécifique au vélo** incluant :

- **Une nouvelle approche pour les voies vélo, qui devront être notablement augmentées :**
 - La pérennisation, la généralisation et la sécurisation dans l'immédiat des aménagements Covid.
 - La continuité des cheminements ;
 - Mieux baliser : panneaux directionnels indiquant les distances et les temps de parcours.
 - La création de « véloroutes » en site propre de part et d'autre de l'agglomération (sont évoquées dans la concertation une véloroute de Lille à Santes, et dans la concertation de 2016 des « autoroutes à vélo » en bord des grands axes – voir l'expérience de Strasbourg) ; si l'effort immédiat doit être en faveur des déplacements de moins de 3km, il faut envisager dès maintenant de favoriser des déplacements plus longs ;

- **La sécurisation des parcours :**
 - Priorité aux vélos, par exemple aux feux sur les « grands boulevards ».
 - Augmentation des Zones 20 en ville.
 - Résorption des points noirs.
 - Pistes plus larges, entretien des voiries...
 - Sensibilisation accrue des automobilistes (cf les récents accidents et incidents).

- **Le soutien à l'achat de vélos :** relancer les aides au vélo, dont électrique, mais aussi vélos cargos et autres permettant le report modal aux familles.
- **L'intermodalité :** par exemple, crochets à vélo dans les bus et tram...
- **Le soutien aux initiatives de pédibus et vélobus dans les écoles.**

Concernant les Transports en Commun

Sans attendre la mise en œuvre du SDIT, nous recommandons, sur le réseau existant (fiche-action N°5) :

- de mettre des voies en site propre pour les bus, chaque fois qu'un sens de circulation est doté de deux voies
- d'initier un plan d'investissement pour le renouvellement et l'augmentation de la flotte de bus.
- de mettre en œuvre progressivement la gratuité pour les usagers, qui, dans le contexte social actuel, constituera de plus une mesure sociale utile.

L'ensemble de ces mesures est susceptible de favoriser un report modal significatif de la voiture vers des modes moins polluants. Ces mesures seront d'autant plus utiles que, face à cette politique incitative, figurent aussi des mesures plus contraignantes, que justifie pleinement notre situation sanitaire et climatique.

Réduire l'usage de la voiture

Parce que diminuer la pollution automobile, c'est d'abord réduire l'usage de la voiture, **nous recommandons** une action résolue pour détourner les automobilistes de l'autosolisme et limiter l'usage de la voiture dans certains secteurs :

- Plans de circulation marguerite sur le modèle de Gand, limitation du stationnement au lieu de travail, qui sont les principaux leviers ayant fait leurs preuves (cité par la MRAE).
- Généralisation des rues scolaires, dont une majorité fermées 24h/24, au plus tard à la rentrée 2022. Cela se pratique désormais dans de nombreuses agglomérations françaises et européennes.
- Développement du co-voiturage et de l'autopartage, avec des stationnements dédiés en lieu et place de stationnements existants.
- Stationnement réduit en coeur de ville avec mise en place de parkings relais et de navettes ...
- **Concernant les Plans de Déplacements d'Entreprises et de Services (PDES) :**
 - Le bilan du PPA est mitigé. Les grandes entreprises et les services de l'État (par exemple, l'Éducation Nationale) sont loin d'être toutes mobilisées, et si certains PDES sont très intéressants (Leroy-Merlin...) d'autres sont plutôt limités dans leurs ambitions.
 - Dans le même temps, le contexte doit nous inciter à la création de « Plans de déplacements d'entreprises et de Services » y compris pour les entreprises pour lesquelles cette disposition n'est pas encore obligatoire.
 - Nous proposons donc d'une part de développer l'accompagnement des entreprises et services dans la réalisation de leurs PDES, et d'autre part, de pouvoir agir financièrement pour soutenir les entreprises ou, a contrario, pénaliser les récalcitrantes, que ce soit par des aides conditionnées ou par tout ou partie des outils fiscaux qui concernent les entreprises.

Sortir du « tout camion »

Pour l'approvisionnement de la Métropole,

Il nous semble que la MEL doit être particulièrement active auprès de la Région, de la SNCF et des Voies Navigables de France pour une politique ferroviaire et fluviale ambitieuse autour du MIN de Lomme.

Nous avons le devoir de restaurer une ceinture maraîchère pour les approvisionnements alimentaires afin de réduire les approvisionnements de longue distance.

Dé-mobilité

Enfin, **nous recommandons** une fiche-action sur une piste qui n'est nullement évoquée, celle de la « démobilité », consistant à réduire les déplacements contraints ou leur distance :

À court terme :

- Soutien fort (par l'intermédiaire d'Appels à Projets, Appels à Manifestation d'Intérêt) au développement des conciergeries,
- Déplacements domicile-travail : le CESER a voté un document fort intéressant « Pour un développement maîtrisé du travail agile, comme levier d'une politique régionale de démobilité » (avis du 26 mai 2015), qui pourrait cependant être adapté, notamment au vu de l'expérience parfois fort contrainte du « télétravail » en ce moment.
- Accompagnement des grands générateurs de flux.
- Soutien à la mise en place de Maisons de Service aux Publics dans les villages, mais aussi dans certains quartiers excentrés.

À moyen terme :

- **Déplacements domicile-services commerciaux ou publics :**
 - Concernant les commerces, cela suppose une révision profonde du **Schéma d'Urbanisme Commercial**, et une révision du PLUi privilégiant la relocalisation des commerces dans les centres des villages et quartiers, le gel de toute nouvelle implantation ou extension de centre commercial péri-urbain ;
 - Concernant les administrations publiques, la Métropole doit avoir un dialogue exigeant avec les services de l'État, de la Région, de la SNCF de la Poste et de la Santé, visant à relocaliser - quitte à les regrouper parfois - tous les services qui doivent être plus proches des populations.

Enfin, l'ensemble de ces enjeux de mobilité et de dé-mobilité gagnerait à faire l'objet d'actions communes et d'échanges d'expériences au sein de l'**Eurométropole**.

Zones de Faible Émission (ZFE)

Nous nous réjouissons, naturellement, qu'un certain nombre de communes se soient engagées dans le dispositif « Zones de Faible émission ». Nous souhaitons que les différentes phases de ce dispositif soient précisées, et qu'il soit élargi à l'ensemble de la MEL en cours de mandat **notamment pour répondre aux objectifs du prochain PPA Plan de Protection de l'Atmosphère en cours de préparation**.

La réussite de cette ZFE passe sans doute aussi par un dispositif d'aide aux ménages à plus faible revenu pour changement de véhicule ou de moteur.

3. EMPREINTE CARBONE : AGIR AUSSI SUR LES ÉMISSIONS INDIRECTES

Les propositions du projet de PCAET ne semblent pas porter suffisamment sur l'ensemble des émissions produites. Elles semblent oublier en particulier les émissions indirectes, celles que l'évaluation environnementale désigne sous l'appellation « Scope 3 ».

Nous demandons une clarification à cet égard, et **recommandons la réalisation d'une fiche-action « réduire les émissions indirectes »**. Le Haut Conseil pour le Climat vient de publier, le 6 octobre, un document important :

https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2020/10/hcc_rapport_empreinte-carbone.pdf

Parmi les émissions indirectes figurent notamment celles qui sont issues du numérique, et qui sont souvent invisibles pour les usagers, professionnels ou simples consommateurs. Le débat sur l'implantation de la 5G et son impact possible sur le climat doit avoir lieu, et la volonté de moratoire exprimée par la Convention Citoyenne pour le Climat doit être entendue aussi au plan local .

Plus largement, il convient d'adopter une vision équilibrée et responsable de l'usage du numérique : le rapport « SMARTer2020 » de 2012 promettait une réduction par le numérique de 16,5 % des GES d'ici 2020. Nous y sommes et les émissions n'ont jamais été aussi élevées ! Des actes pour aujourd'hui, plutôt que des promesses (invérifiables) pour demain nous semble une posture de bon sens pour ce PCAET.

Nous n'ignorons pas qu'un certain nombre d'actions possibles ne sont pas à la portée de la MEL, mais dépendent soit de politiques nationales (instauration d'un score carbone...), soit d'accords internationaux. Toutefois, des marges de manœuvre locales existent, au titre de l'action économique, au titre de la sensibilisation des consommateurs et bien sûr au titre des appels d'offre :

Au titre de l'action économique

- **Économie circulaire** : élaborer un plan « matériaux » pour résorber les tensions générées par le développement du territoire lillois sur les autres territoires doivent être traitées en créant les filières de matériaux de construction de récupération pour substituer l'ensemble des matières premières à un horizon proche.

- **Soutien aux formations d'artisans locaux** pour rénover les habitats anciens générateurs de pollution de l'air.
- **Plans de développement de filières territoriales** : économie du vélo, textile de seconde main...
- **Soutien aux activités de réparation** (exemple d'Envie2E...),
- **Soutien aux circuits courts** : davantage de points de vente directe – de recours aux productions locales pour les marchés publics restauration collective scolaire/personnes âgées...
- **Soutien aux maraîchers locaux** pour mettre en œuvre des alternatives à l'usage des pesticides notamment dans le secteur des champs captant (*investissement à double intérêt*).
- **Travail avec la Région pour la relance d'une filière textile lin locale.**

Au titre de la sensibilisation des consommateurs

- Actions de sensibilisation aux enjeux environnementaux et sociaux.
- Subventions aux projets citoyens « consommation engagée » : systèmes d'échanges locaux, banques du temps, monnaies sociales, contrats locaux producteurs-consommateurs, coopératives de consommation, ateliers de réparation collectifs, cafés ou épiceries solidaires, jardins de comestibles urbains, bibliothèques d'outils, repairs cafés, chantiers participatifs, ...
- Vigilance à l'égard des publicités sur l'espace public au travers des règlements de publicité.

4. ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE - POUR UN PLAN LOCAL D'URBANISME COMPATIBLE AVEC LES OBJECTIFS CLIMATIQUES

La MRES a réalisé une contribution détaillée sur le PLUi, dans le cadre de l'enquête publique : https://www.mresasso.org/IMG/pdf/contribution_collective_mres_-_plu2_mel_170126.pdf

Un nombre significatif d'observations faites par les associations adhérentes à la MRES a été repris dans les recommandations des commissaires enquêteurs, et nous donnons acte à l'exécutif métropolitain d'avoir largement modifié le projet de PLU intercommunal dans sa version définitive, au-delà même de la sanctuarisation des champs captants demandée par le Préfet.

N'en demeurent pas moins un nombre important de « ZDAU », à urbanisation différées, dont nous souhaitons qu'elles reviennent à leur vocation agricole ou paysagère :

- parce que ces secteurs agricoles, prairies, anciens espaces boisés classés, ou, pire, zones humides, contribuent de manière importante à la capture du carbone ou à d'autres fonctions écologiques indispensables à notre métropole.
- parce que la baisse constatée – et prévisible, compte tenu du changement climatique en cours- des rendements agricoles justifie le « zéro artificialisation nette » s'appliquant aux terres agricoles.

Nous demandons que ce principe soit désormais fondateur de l'évolution future du PLUi, pour préserver l'intégralité des sols dans une métropole déjà fortement urbanisée, avec

- une attention forte aux friches qui se sont réensauvagées : celles-ci doivent être préservées. Leur potentiel d'enrichissement de la biodiversité est immense puisque de nombreuses espèces menacées s'y sont réfugiées. Elles sont également d'un grand apport contre l'îlot de chaleur urbain et peuvent en partie répondre au très grand besoin d'espaces de nature des métropolitains urbains.
- une valorisation des initiatives de mini jardins en ville grâce à la mise à disposition de petits îlots de délaissés ou bacs hors sols installés dans les quartiers.
- un refus net d'intensification urbaine sur les espaces boisés puisque ces espaces sont indispensables à la qualité de l'air et à la lutte contre l'îlot de chaleur urbain (voir plus loin).

Nous proposons d'introduire une réglementation contraignante en matière d'adaptation (arbres, boisements, noues, végétalisation...) dans le PLU2.

5. ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE EN COURS

Le changement climatique est effectif : En 2019 et 2020, nous avons connu des épisodes de sécheresse ayant entraîné des restrictions d'eau. Les épisodes de canicule sont de plus en plus fréquents. Ces épisodes de sécheresse peuvent être suivis de pluies très importantes, entraînant d'autres conséquences. Par exemple, les risques pour les agricultures de coulées de boues et d'érosion de sol fertile par de fortes pluies ainsi que les effets de la sécheresse sur la constitution de la terre argileuse. La contraction de l'argile provoque déjà des dégâts aux bâtiments de la région, qui finira par mettre le changement climatique, les coûts associés et la perte de valeur des propriétés à l'ordre du jour de nombreux propriétaires.

Mais il s'agit aussi de protéger dès à présent les populations, et particulièrement les plus fragiles, contre les chaleurs excessives. L'Autorité environnementale le signale : « le plan d'actions n'aborde pas directement la notion d'îlots de chaleur urbains qui, sur un territoire fortement urbanisé, est une problématique importante. Le changement climatique aura également des impacts sur la biodiversité et sur les rendements agricoles, thématiques qui ne sont pas abordées. »

Nous recommandons donc de compléter la fiche 35 partie 2, par des dispositions de ce type >

Îlots de chaleur urbains

Ceux que l'ADULM a bien identifiés, mais aussi, de manière générale, pour rafraîchir la ville :

- Réaliser un plan de boisement sur cinq ans, à partir d'espèces locales adaptées, avec un suivi régulier, notamment lors des périodes de sécheresse ;
- Soutenir la végétalisation des cours d'écoles par des achats groupés d'arbres et arbustes d'origine locale auprès des pépiniéristes régionaux ;
- Retravailler, avec l'ensemble des communes de la MEL, une charte de l'arbre en ville contribuant à éviter la destruction inutile d'arbres matures, à maintenir en bonne santé les arbres d'alignement ou des parcs, à renforcer le boisement des rues par des espèces variées (pour limiter les maladies) et adaptées. Une charte de l'arbre en ville permettrait aussi une plus grande protection des arbres anciens dans les espaces publics ou privés.

Maintien de la biodiversité

Par exemple, outre les plantations en ville :

- Établir au préalable un Plan de Sauvegarde des espèces menacées tel que l'ont réclamé à la MEL les 27 associations signataires d'un courrier d'interpellation en avril 2019. Seule une approche respectueuse des espèces et de leurs habitats, priorisant les espaces à conserver et ceux à développer et à requalifier permettra de restaurer, à terme, les services écologiques dont notre métropole a un besoin crucial : ressource en eau, qualité de l'air, fertilité des sols...
- Établir l'atlas communal de la biodiversité, en lien avec les associations locales.
- Agir contre l'arrachage des haies et soutenir les actions de replantation.
- Maintenir autant que possible en état les ripisylves dans les projets d'aménagement et de gestion des cours d'eau (Marque, Deûle, Lys...).

Rendements agricoles

Il s'agit d'aider les agriculteurs à réorienter leurs pratiques vers :

- Le maintien et le renforcement de la qualité des sols (redécouvrir l'intérêt du lombric et des champignons symbiotiques des plantes, arrêter les labours profonds, revenir à la rotation des cultures...);
- La protection des sols par les haies,
- Le développement de l'agroforesterie, soutenue par le Comité de Bassin Artois-Picardie, la permaculture,
- La recherche de plantations moins consommatrices en eau, surtout en été,
- Le retour de l'alimentation des élevages en prairies...

En conclusion

Un dernier point, transversal, celui-là : la dimension inter-territoriale doit être prise en compte dans de nombreux sujets comme la qualité de l'air (la pollution passe la frontière, comme on l'a vu pour les particules au printemps dernier), où les déplacements (axes cyclables pour des distances jusqu'à 20 km grâce au vélo électrique). L'outil de l'Eurométropole nous semble pertinent et même nécessaire pour traiter de l'ensemble de ces sujets. Nous proposons d'une part que le présent projet de PCAET soit soumis à l'avis de nos partenaires belges et que, dans la foulée, des groupes de travail ad hoc soient mis en place.

Les conditions de l'enquête publique ne nous ont pas permis de réaliser un travail plus approfondi néanmoins les propositions volontairement limitées exprimées, nous semblent essentielles pour susciter de réelles avancées en matière d'amélioration Air Eau Énergie dans la métropole.

Nous espérons que l'avis des associations pourra contribuer à améliorer véritablement ce document qui se doit être d'une grande exemplarité, seule garantie de viabilité à terme du territoire métropolitain, face à la multiplication des risques naturels engendrés par le dérèglement climatique.

Nous espérons avoir suscité votre intérêt.