

Évaluation Environnementale Stratégique du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) de la Métropole Européenne de Lille

Bilan de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE)

Novembre 2020

Table des matières

1.	RESUME DU PLAN CLIMAT AIR ENERGIES DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE.....	3
2.	DISPOSITIF DE COMMUNICATION ASSOCIE A LA PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE.....	6
3.	SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.....	8
4.	ACRONYMES.....	19
	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS A LA CONSULTATION ELECTRONIQUE DU PUBLIC SUR LE PROJET DE PCAET DE LA MEL.....	20
	ANNEXE 2 : LE SURENDETTEMENT DES PARTICULIERS ET DES FAMILLES (1989).....	53
	ANNEXE 3 : AVIS DE LA MAISON REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES SOLIDARITES SUR LE PROJET 2021-2026 DU PCAET DE LA MEL (2020).....	54
	ANNEXE 4 : EXTRAIT DU PROCES-VERBALDES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DU 29 SEPTEMBRE 2020, COMMUNE D'ERQUINGHEM-LYS.....	55
	ANNEXE 5 : AVIS DU COLLECTIF FAIRE RESPIRER LILLE.....	56
	ANNEXE 6 : AVIS DES ELUS DE LA MAJORITE DE LA VILLE DE FACHES-THUMESNIL.....	57
	ANNEXE 7 : CONTRIBUTION DU GROUPE D'ELU.E.S DE LA MEL.....	58
	ANNEXE 8 : AVIS DE VOLT LILLE.....	59
5.	SYNTHESE DES OBSERVATIONS, DECISIONS DE LA MEL ET MOTIVATIONS DES DECISIONS.....	64
6.	SYNTHESE DES DEMANDES DE PRECISIONS ET REPONSES DE LA MEL.....	78
7.	ACRONYMES.....	84

1. RESUME DU PLAN CLIMAT AIR ENERGIES DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

Contexte d'élaboration du Plan Climat Air-Energie

Le Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) prévu à l'article L. 229-26 du Code de l'environnement est l'outil opérationnel de coordination de la transition énergétique sur le territoire. Créés par la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)¹, les PCAET remplacent et renforcent les anciens PCET afin de renforcer l'action au niveau territorial et d'inscrire la planification de cette action à un échelon représentatif des enjeux de mobilité (bassin de vie) et d'activité (bassin d'emploi). En créant les PCAET, la LTECV² a notamment modifié les porteurs obligés (EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants) et le périmètre qui concerne toutes les activités du territoire et non seulement ce qui relève du patrimoine direct de la collectivité (bâti, flotte de véhicules, éclairage public) et des compétences de la métropole (planification urbaine, transports, traitement des déchets, etc.)³. Certaines thématiques sont par ailleurs rajoutées ou renforcées par rapport au PCET comme illustré dans le tableau ci-dessous.

Thématiques renforcées	Thématique nouvelles
Améliorer l'efficacité énergétique	Valoriser les potentiels d'énergie de récupération
Développer les énergies renouvelables	Réduire les émissions de polluants atmosphériques
Développer les énergies renouvelables	Développer le potentiel de séquestration du CO ₂ dans les écosystèmes et les produits issus du bois
Engager des actions de maîtrise de la demande en énergie et de lutte contre la précarité énergétique	Développer les réseaux de chaleur et de froid
Analyser la vulnérabilité et adapter le territoire au changement climatique	Développer les possibilités de stockage des énergies
Suivre et évaluer les résultats	Optimiser les réseaux de distribution d'électricité, de gaz et de chaleur

Conformément à l'article, L. 229-26 du Code de l'environnement, le PCAET doit définir, sur le territoire de la métropole :

- ▶ Les objectifs stratégiques et opérationnels de la métropole afin d'atténuer le changement climatique, de le combattre efficacement et de s'y adapter, en cohérence avec les engagements internationaux de la France ;
- ▶ Le programme d'actions à réaliser afin notamment d'améliorer l'efficacité énergétique, de développer de manière coordonnée des réseaux de distribution d'électricité, de gaz et de chaleur, d'augmenter la production d'énergie renouvelable, de valoriser le potentiel en énergie de récupération, de développer le stockage et d'optimiser la distribution d'énergie, de développer les territoires à énergie positive, de favoriser la biodiversité pour adapter le territoire au changement climatique, de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'anticiper les impacts du changement climatique.
- ▶ Le programme des actions permettant, au regard des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221 -1, de prévenir ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques ;
- ▶ Un dispositif de suivi et d'évaluation des résultats qui porte sur la réalisation d'actions, la gouvernance et le pilotage adopté. Il décrit les indicateurs à suivre au regard des objectifs fixés.

Par ailleurs, le PCAET est rendu public et mis à jour tous les six ans.

Contenu du PCAET de la Métropole Européenne de Lille

Le Plan Climat Air-Energie Territorial de la Métropole Européenne de Lille (MEL) constitue donc ainsi la politique de lutte contre le changement climatique de la MEL. Il regroupe toutes les actions du territoire pour réduire les émissions de gaz à effet

¹ Article 188, LTECV

² Article 188, LTECV

³ Ademe, 2016. PCAET, comprendre, construire et mettre en œuvre. Disponible sur : http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ademe_-_guide_-_pcaet_comprendre_construire_et_mettre_en_oeuvre_2016_.pdf [dernier accès le 30/10/2020]

de serre, les consommations d'énergie et réduire la pollution de l'air. La MEL a adopté son premier Plan Climat en 2013, mais elle met aujourd'hui à jour ses objectifs et son plan d'actions à travers ce nouveau document, à la suite de la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte de 2015.

Le PCAET de la Métropole de Lille est composée de trois volets :

- ▶ Un diagnostic incluant (i) un diagnostic de la situation énergétique du territoire, (ii) un état des lieux et une analyse des potentiels et perspectives de la production d'énergie renouvelable sur le territoire, (iii) un bilan des émissions de gaz à effet de serre et de la séquestration carbone du territoire, (iv) un bilan de la qualité de l'air avec une estimation des polluants atmosphériques, (v) une analyse de la vulnérabilité du territoire au changement climatique
- ▶ Une stratégie Climat Air Energie complétée d'une déclinaison opérationnelle des objectifs.
- ▶ Un plan d'actions comportant 46 fiches actions organisées autour de 11 axes. Chaque action est présentée par une fiche structurée qui explicite (i) des éléments de contexte, (ii) les objectifs opérationnels, (iii) les acteurs en charge du suivi de l'action (porteur de l'action et partenaires identifiés), (iv) un descriptif détaillé de l'action, (v) un calendrier qui précise les échéances de l'action, (vi) un tableau avec les coûts prévisionnels, les indicateurs de suivi pressentis et les autres politiques sectorielles de la Métropole avec lesquelles l'action présente des liens ou des synergies.

Contexte des consultations volontaires et réglementaires

L'évaluation environnementale du PCAET de la MEL a été une démarche continue et itérative, réalisée sous la responsabilité du maître d'ouvrage. Cette démarche a mobilisé des acteurs différents dans l'objectif de bénéficier de compétences et de connaissances complémentaires et de points de vue divers.

Le processus d'évaluation environnementale a été initié en interne et au fil de la rédaction des premiers éléments constitutifs du PCAET : les différentes équipes de la MEL ont pu apporter leur expertise sectorielle et leur connaissance du contexte territorial sur les enjeux du PCAET et les incidences possibles sur l'environnement tout au long de la construction du PCAET.

La concertation autour de l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Métropole Européenne de Lille (MEL) a duré plus de dix mois, du 28 septembre 2018 au 15 juillet 2019. Elle a été suivie par 1100 participants, mobilisés dans le cadre d'un dispositif de participation des citoyens et des acteurs de la Métropole prenant une diversité de formes. L'objectif du présent document est de présenter une synthèse des résultats de ce processus de concertation.⁴

Le processus de concertation mené par la MEL a intégré de manière significative la question de l'impact environnemental des actions du PCAET. La participation de la MEL à l'étude de WWF France⁵ notamment a permis à la Métropole Européenne de Lille de bénéficier d'analyses comparatives pour la construction de ses actions et la définition de ses objectifs. Ce partenariat a poussé la Métropole à renforcer ses ambitions en matière de prise en compte de l'environnement dans la structuration du PCAET.

Enfin, un évaluateur externe a été mandaté par la MEL pour compléter l'exercice d'évaluation environnementale stratégique (EES), et notamment rédiger le présent rapport. Ce travail s'est déroulé sur une période d'un an, entre décembre 2018 et novembre 2019.

Ces démarches ont conduit à plusieurs modifications des éléments constitutifs du PCAET avec notamment la prise en compte des recommandations de l'évaluation environnementale.

La Métropole Européenne de Lille a également sollicité l'avis de différentes structures institutionnelles :

- ▶ La Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe Hauts-de-France), au titre de l'article R122.17 du Code de l'Environnement ;
- ▶ les services de la Préfecture et de la Région Hauts-de-France, au titre du décret n°2016-849 du 28 juin 2016 ;
- ▶ L'état frontalier belge, au titre du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016.

La Préfecture des Hauts-de-France et l'Autorité environnementale ont rendu respectivement un avis sur le projet du PCAET de la Métropole en date du 24 mars 2020 et du 7 juillet 2020 (avis n° 2020-4215). Le Conseil régional a rendu un avis en date du 21 juillet 2020.

En l'absence de réponse, l'avis de l'Etat belge est réputé favorable. Les avis détaillés sont annexés à ce mémoire.

Enfin, en application de l'article L123-19 du Code de l'Environnement, le projet de Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) est soumis à **une procédure de participation du public par voie électronique**.

La procédure de participation du public par voie électronique a été créée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 relative à la participation du public aux décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

⁴ La synthèse de ce processus de concertation relative au projet de PCAET est disponible en ligne.

MEL, 2020. CHANGER DE MODÈLE ET PASSER À L'ACTION CONCERTATION DU PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL 2018-2019. Disponible sur : https://participation.lillemetropole.fr/uploads/decidim/attachment/file/772/Synth%C3%A8se_concertation_PCAET_2018-2019_VF.pdf [dernier accès le 30/10/2020]

⁵ WWF, 2018. LE DÉFI CLIMATIQUE DES VILLES. Vers des métropoles françaises alignées avec l'Accord de Paris. Etude complète disponible sur : <https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/les-metropoles-francaises-a-lepreuve-de-laccord-de-paris> [dernier accès le 15/09/2020]

Cette procédure s'applique aux projets, plans et programmes soumis à évaluation environnementale, pour lesquels une enquête publique n'est requise par aucun texte spécifique, ou qui en sont expressément dispensés.

Concernant le projet de PCAET, l'obligation d'organiser une participation par voie électronique découle de l'application combinée des articles R122-17, L229-26 et R229-51 et suivants du Code de l'Environnement.

La participation du public par voie électronique a été organisée par la MEL en tant qu'autorité compétente pour autoriser les projets ou approuver les plans et programmes.

La composition du dossier soumis à la participation du public par voie électronique est régie par les dispositions II de l'article L123-19 du Code de l'Environnement.

Ce dossier a été mis en consultation du public par voie électronique pendant une durée de plus d'un mois, du 16 septembre au 18 octobre 2020, avec pour objectif de :

- ▶ Finaliser la démarche de concertation ;
- ▶ Informer les citoyens de l'avis de l'Autorité Environnementale et des services de l'Etat en Hauts-de-France ;
- ▶ Apporter les éléments de réponse de la Métropole vis-à-vis de ces différents avis ;
- ▶ Présenter le projet du PCAET qui sera soumis pour approbation en conseil métropolitain en février 2021.

2. DISPOSITIF DE COMMUNICATION ASSOCIE A LA PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

Communication réglementaire

En cohérence avec la réglementation l'arrêté de lancement de la consultation a été affiché dans les 95 communes de la MEL. Un avis de lancement de la consultation est également paru dans la presse : la Voix du Nord du 29 août 2020.



Figure 1 : Avis de lancement de la consultation paru dans la Voix du Nord (29 août 2020).

Autres mesures de communication

Parmi les autres mesures de communication de la MEL, on compte l'élaboration d'un visuel graphique, décliné sous différents formats, présenté ci-dessous, une interview de Madame la vice-présidente de la MEL en charge du climat, de la transition écologique et de l'énergie, Audrey Linkenheld, dans Actu Environnement ⁶, un communiqué de presse paru le 16 septembre 2020.



⁶ Actu Environnement, 2020. La Métropole Européenne de Lille consulte le public pour son PCAET. Disponible sur : <https://www.actu-environnement.com/ae/pdt/metropole-europeenne-lille-consultation-plan-climat-air-energie-1059.php4> [dernier accès 02/11/2020]

Figure 2 : visuel graphique de la MEL pour la communication associée à la PPVE du PCAET

La procédure de participation du public par voie électronique a également été reprise dans le Mel Mag, sur le site internet de la MEL et sur ses réseaux sociaux Twitter, Facebook, Instagram et LinkedIn⁷.

Deux insertions presse ont été réalisées dans la Voix du Nord, le 6 et le 11 octobre. On compte également parmi les mesures de communication : un display sur des sites d'info sur l'environnement, un article dans la Newsletter des communes, ainsi que sur le site de la MRES (fédération d'association)⁸.

Enfin, la MEL a initié une diffusion par mail aux participants à la Fab'MEL du 16 novembre 2020 sur la concertation PCAET (l'évènement de restitution des éléments de cette concertation et du projet de Plan Climat).

⁷ Mercredi 16 septembre :

- Twitter : https://twitter.com/MEL_Lille/status/1306261567084933123/photo/1
- Facebook : <https://www.facebook.com/metropolelille/posts/3883836888309392>
- LinkedIn : https://www.linkedin.com/posts/metropolelille_la-concertation-sur-le-plan-climat-est-lanc%C3%A9-activity-6711989649184694272-8qo1

Dimanche 20 septembre :

- Facebook : <https://www.facebook.com/metropolelille/posts/3884568204902927>
- Twitter : https://twitter.com/MEL_Lille/status/1307742570965905408/photo/1

Lundi 21 septembre :

- Instagram : <https://www.instagram.com/p/CFZ8WbUod06/>

Vendredi 25 septembre :

- Twitter : https://twitter.com/MEL_Lille/status/1309523063315333120/photo/1

Dimanche 27 septembre :

- ▶ Facebook : <https://www.facebook.com/metropolelille/posts/3884588874900860>

Lundi 28 septembre :

- ▶ Twitter : https://twitter.com/MEL_Lille/status/1310613488096751617/photo/1

⁸ MRES, 2020. Donnez votre avis au Plan Climat Air Énergie de la MEL. Disponible sur : <https://mres-asso.org/Donnez-votre-avis-au-Plan-Climat-Air-Energie-de-la-MEL> [dernier accès 02/11/2020]

3. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

38 contributions par emails et 45 observations en ligne sur le site internet dédié⁹ ont été formulées par le public lors de la consultation sur le projet de Plan Climat Air Energie Territorial une fois les doublons, duplicata et erreurs de manipulation retirés. Les commentaires proviennent d'habitants du territoire (75 commentaires), d'un mouvement citoyen¹⁰ (1 commentaire), d'une entreprise¹¹ (1 commentaire), de conseils municipaux ou de regroupements d'élus locaux¹² (5 commentaires) et d'un organisme public¹³ (1 commentaire).

La MEL les remercie chaleureusement pour leur contribution.

Ces commentaires peuvent s'inscrire dans différentes catégories :

- ▶ Solidarité avec le projet ;
- ▶ Désaccord avec certains objectifs et orientations définis par le PCAET ;
- ▶ Commentaires sur la méthode ;
- ▶ Propositions d'actions ou de mesures ;
- ▶ Demandes de précisions aux rédacteurs.

Le présent document présente une synthèse des commentaires, selon ces différentes catégories, avec un chapitre par catégorie. L'intégralité des ces contributions est présentée en [annexe 1](#). Toutes les contributions sont référencées afin de pouvoir facilement les identifier au fil de la présente synthèse.

Enfin, dans un autre document intitulé « motifs des décisions », complémentaire à celui-ci, la MEL justifie de manière plus précise ce qu'elle entend prendre en compte et pourquoi certaines propositions ou observations ne peuvent être retenues.

Solidarité avec le projet

8 CONTRIBUTIONS SALUENT L'INTERET DU PCAET ET DU DISPOSITIF DE CONCERTATION ASSOCIE TOUT EN POINTANT UNE INSUFFISANCE DU DOCUMENT CERTAINS ASPECTS PLUS PRECIS

Il convient de noter le caractère mesuré des contributions qui, bien souvent, saluent l'intérêt du PCAET et du dispositif de concertation associé tout en pointant une insuffisance du document sur tel ou tel aspect plus précis. (2-003, 4-002, 4-020, 4-022, 5-023, 5-024, 5-028, 5-029)

Désaccord avec certains objectifs et orientations définis par le PCAET

32 REMARQUES TEMOIGNENT D'UN DESACCORD AVEC CERTAINS OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DU PCAET. CERTAINES CONTRIBUTIONS S'ACCORDENT SUR CERTAINS SUJETS :

- 12 REMARQUES EXPRIMENT UN DESACCORD AVEC L'OBJECTIF DE REDUCTION DE GES. A L'EXCEPTION D'UNE CONTRIBUTION, TOUTES SONT EN FAVEUR D'UN OBJECTIF PLUS AMBITIEUX.
- 11 REMARQUES CONCERNENT LA MOBILITE (DONT 7 SUR LA MOBILITE EN VELO ET DANS UNE MOINDRE MESURE LA MOBILITE EN TRANSPORTS EN COMMUN ET 4 SUR LA DIMINUTION DES BESOINS DE DEPLACEMENTS SPECIFIQUEMENT) TOUTES SONT EN FAVEUR D'UN NIVEAU D'AMBITION PLUS IMPORTANT.
- 5 AUTRES REMARQUES SONT EN DESACCORD AVEC L'OBJECTIF DE REDUCTION DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE, NOTAMMENT DANS LE SECTEUR RESIDENTIEL. TOUTES SONT EN FAVEUR D'UN NIVEAU D'AMBITION PLUS IMPORTANT.

⁹ <https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationplanclimatmel>

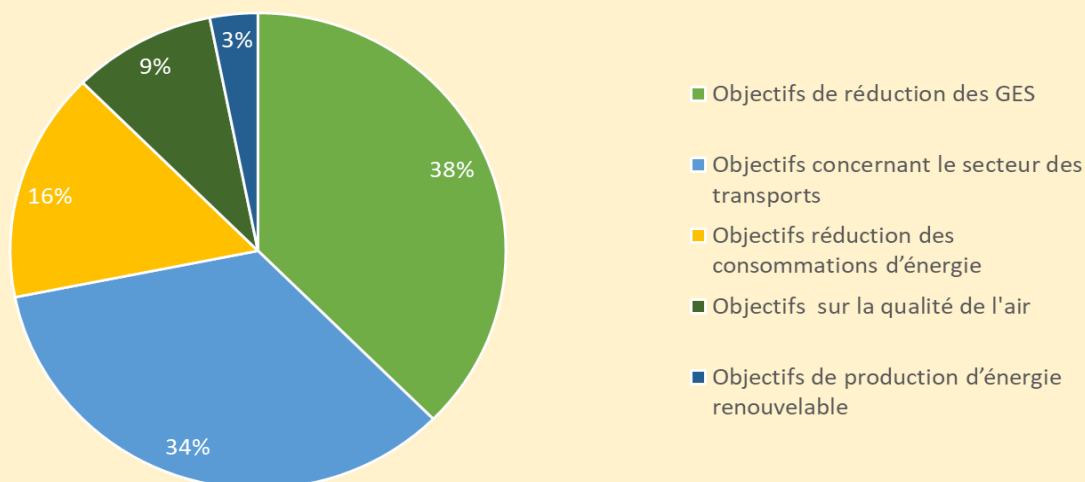
¹⁰ Volt France

¹¹ GRTgaz

¹² Conseil Municipal d'ERQUINGHEM-LYS, majorité municipale de Faches-Thumesnil, collectif Faire Respirer Lille, groupe Métropole Écologiste, Citoyenne et Solidaire

¹³ Conseil d'Administration de la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités

Répartition thématique des remarques sur les objectifs et grandes orientations du PCAET



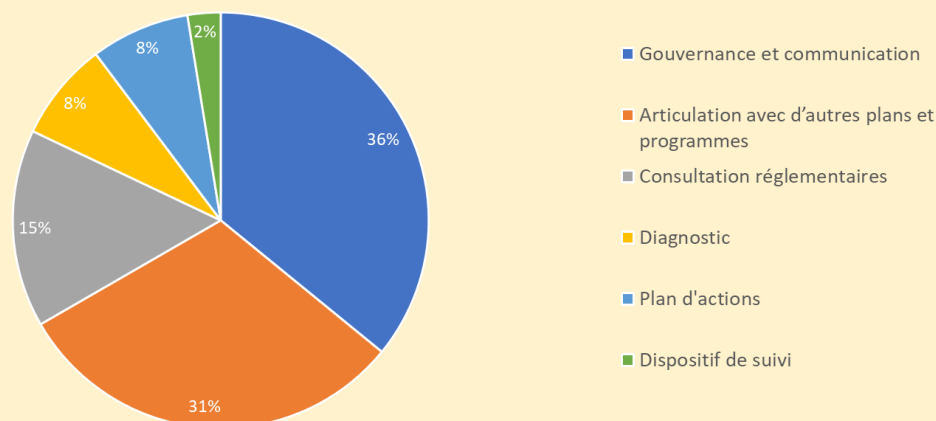
Les observations témoignant d'un désaccord avec certains objectifs et orientations recommandent de :

- ▶ Revoir l'objectif de réduction de 45% des émissions de GES d'ici 2030 pour être plus ambitieux et inclure les émissions de scope 3/émissions indirectes (2-003, 5-019, 5-025, 5-030 ; 5-021, 5-022, 5-024, 5-028, 5-029, 5-031)
- ▶ Ne pas omettre d'intégrer des actions en faveur de la diminution des biens de consommations qui sont la première composante de l'empreinte carbone des métropolitains (2-003)
- ▶ Ne pas lutter contre les gaz à effet de serre, sachant que le principal est la vapeur d'eau (60% source GIEC) et que ces mêmes gaz ont un effet parasol protecteur (5-003)
- ▶ Être plus ambitieux concernant l'objectif réduction des consommations d'énergie, notamment dans le secteur résidentiel (2-003, 5-021, 5-022, 5-024, 5-028)
- ▶ Revoir à la hausse l'objectif de production d'énergie renouvelable, notamment de l'éolien et du solaire et considérer les impacts environnementaux de la méthanisation et de l'incinération des déchets (5-0031)
- ▶ Avoir des objectifs concernant le secteur des transports plus ambitieux, notamment l'objectif relatif à l'augmentation du nombre de trajets en transport en commun, ainsi qu'à la part modale de vélo (2-003, 5-028, 5-029) et définir plus d'objectifs consacrés à la mobilité en vélo (5-007, 5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Rajouter un axe stratégique et des éléments de plan d'action concernant la diminution des besoins de déplacement, ou encore la « dé-mobilité » (5-014, 5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Renforcer l'exigence et l'ambition en matière de qualité de l'air, prendre en compte l'ensemble des polluants atmosphériques présents dans l'air métropolitain et traiter la question de la pollution de l'air par les produits phytosanitaires (5-019, 5-025, 5-030)

Commentaires sur la méthode

39 REMARQUES CONCERNENT LA METHODE D'ELABORATION ET DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PCAET. PARMIS LES 14 REMARQUES SUR LE SUJET DE LA GOUVERNANCE ET DE LA COMMUNICATION 6 SONT EN FAVEUR D'UN RENFORCEMENT DE LA CONCERTATION ET DE LA COMMUNICATION ASSOCIEE A LA CONSULTATION DU PUBLIC. LES REMARQUES EN LIEN AVEC L'ARTICULATION DU PCAET AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES VISENT SPECIFIQUEMENT L'ARTICULATION DU PCAET AVEC LE PLU, LE PDU ET LE PLH.

Répartition thématique des remarques sur la méthode



Certaines contributions concernent la méthode d'élaboration et de suivi de la mise en œuvre du PCAET. Elles sont présentées ci-dessous.

Gouvernance et communication

- ▶ Préciser la composition, le rôle et l'organisation des 2 nouveaux comités, ainsi que le mode de sélection de leurs membres (3-003)
- ▶ Ajouter un rôle de rapporteur au Comité Miroir, qui impliquerait l'identification des bonnes pratiques à travers le monde (3-005)
- ▶ Renforcer la concertation et la communication associée à la consultation du public (4—023, 5-016, 5-019, 5-025, 5-030, 5-031)
- ▶ Envisager la rédaction d'un document de synthèse en particulier pour la stratégie 2030-2050. Le langage des documents constitués de PCAET est parfois trop technocratique et la quantité des informations fournies est trop importante pour pouvoir mobiliser un grand nombre d'habitants (4-002, 5-008, 5-029)
- ▶ Revoir les ambitions du PCAET en matière de gouvernance et de pratiques démocratiques à mettre en œuvre pour mobiliser et associer ces acteurs (accompagnement des entreprises et des communes, notamment dans la définition de leurs objectifs, renforcement de la concertation citoyenne) (5-029)
- ▶ Inscrire l'approche de la neutralité carbone dans un dialogue avec les autres acteurs territoriaux (Département et Région, de manière à prendre en compte et réduire les émissions importées, pour tenir compte des puits de carbone environnants et pour assurer une cohérence des divers dispositifs (5-022)
- ▶ Développer la coopération interterritoriale et internationale en :
 - Faisant du bureau de la MEL à Bruxelles un centre de demande de financement de la R&D de l'Union Européenne ;
 - Veillant à ce que la stratégie 2020-2025 de l'Eurométropole mette l'accent sur la coopération transfrontalière pour réduire l'empreinte carbone du passage des frontières ;
 - Définissant un objectif et des travaux pour déplacer le trafic routier de transit vers la mobilité ferroviaire ou fluviale (Canal seine Nord Europe) d'ici 2025 (5-031).

Articulation avec d'autres plans et programmes

- ▶ Mener de concert la révision annoncée du PDU et du PLH et s'assurer de la cohérence du PLUi, du PDU et du PLH avec les objectifs du PCAET, notamment ceux liés à la place de la voiture et l'artificialisation des sols et y intégrer le principe fondateur de « zéro artificialisation nette » (2-003, 5-019, 5-025, 4-009, 5-029, 5-030)
- ▶ Introduire une réglementation contraignante en matière d'adaptation (arbres, boisements, noues, végétalisation...) dans le PLU2 (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Considérer les déplacements domicile-services commerciaux ou publics en gelant toute nouvelle implantation ou extension de centre commercial péri-urbain dans les Schémas d'Urbanisme Commerciaux, et la révision du PLUi (5-019, 5-025, 5-030)

Consultations réglementaires

- ▶ Prendre en compte avec sérieux l'avis de la Mission Régionale d'autorité Environnementale dans la rédaction définitive du PCAET, notamment en intégrant une feuille de route détaillée et claire, précisant la manière dont les objectifs doivent être atteints, d'une estimation budgétaire et de l'implication de la Métropole (5-019, 5-025, 5-029, 5-030)
- ▶ Soumettre le présent projet de PCAET à l'avis des partenaires belges et mettre en place des groupes de travail ad hoc (5-019, 5-030)

Diagnostic

- ▶ Ajouter à l'état des lieux initial et aux objectifs, l'impact des actions de MEL en dehors de son territoire. (3-006)
- ▶ Revoir le choix des indicateurs dans le paragraphe 1.1.1 partie Secteur industriel (1-001)
- ▶ Interroger les « non-usagers » du réseau ferré afin de comprendre leurs motivations et contraintes et adapter l'offre de transport (5-026)

Plan d'actions

- ▶ Concrétiser et chiffrer les actions (4-024, 5-022)
- ▶ Revoir le titre « Moins de 2°C » dans l'introduction de la stratégie. Selon l'accord de Paris, la neutralité carbone au cours de la 2^{ème} partie du siècle est une condition nécessaire à l'objectif 2°C. Or, la MEL reconnaît ne pas être en « mesure de compenser intégralement ses émissions résiduelles de GES, condition d'une neutralité carbone effective ». Par ailleurs les objectifs ne sont pas en adéquation avec les préconisations de WWF. (5-021)

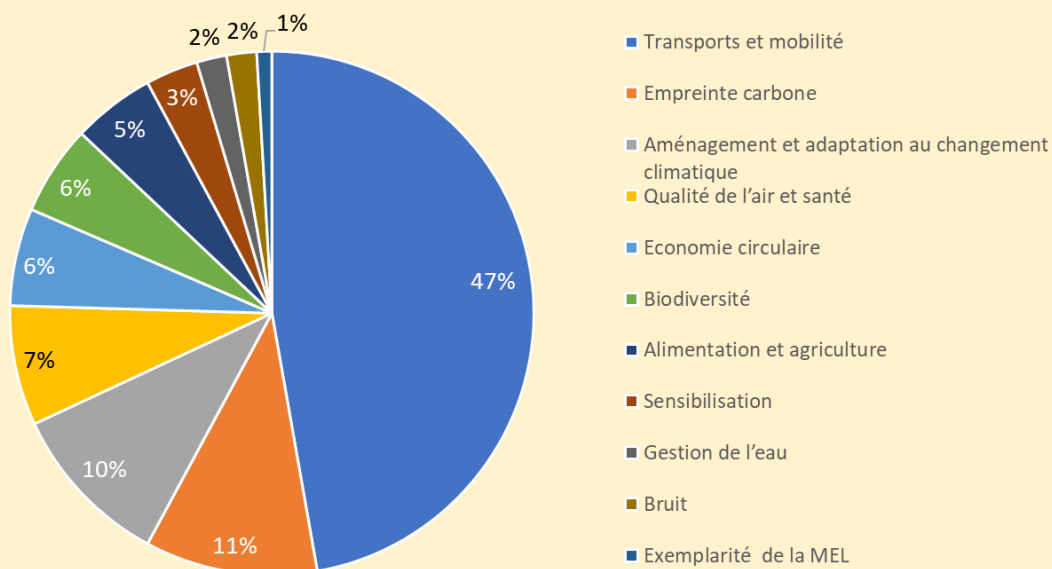
Suivi

- ▶ Réaliser des bilans annuels avec un formalisme de restitution explicite pour suivre les évolutions (tableau de bord), et des indicateurs pertinents (5-022)

Propositions d'actions ou de mesures

216 REMARQUES INTEGRANTS DES PROPOSITIONS D'ACTIONS OU DE MESURE ONT ETE FAITES. PRESQUE LA MOITIE (47%) CONCERNENT LE SUJET DE LA MOBILITE

Répartition thématique des propositions d'actions ou de mesures



LE SUJET LE PLUS REDONDANT EN MATERE DE MOBILITE EST CELUI DU VELO PUISQUE PARMIS LES 102 REMARQUES SUR LA MOBILITE, 52 PORTENT SUR CE SUJET SPECIFIQUE. 21 PORTENT SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET 21 SUR LA MOBILITE ELECTRIQUE

De très nombreuses propositions ont été faites dans le cadre de cette participation du public par voie électronique. Elles sont présentées ci-dessous selon leur thématique.

Transports et mobilité

- ▶ Entreprendre une étude visant dans un délai de 6 mois à proposer une délibération cadre pour faire converger les politiques métropolitaines vers une démarche de « Métropole des Courtes Distances » visant à faciliter l'accès au maximum de fonctions urbaines et de services dans un cercle accessibles aux modes actifs marche à pieds et vélo (5-014)
- ▶ Mettre en place un indice de diversité fonctionnelle des micro-territoires métropolitains et identifier les lieux monofonctionnels à faible accessibilité de services et commerces comme possibles secteurs prioritaires d'action de la MEL pour cette politique de ville des courtes distances et encourager la plurifonctionnalité des territoires et la réintégration douce d'activités industrielles et artisanales dans les tissus résidentiels (5-014)
- ▶ Accompagner le développement des lieux délivrant des services locaux comme les conciergeries et les Maisons de Service aux Publics (5-019, 5-025, 5-026, 5-030)
- ▶ Considérer les déplacements domicile-services commerciaux ou publics en privilégiant la relocalisation des commerces et des administrations publiques en centre-ville (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Développer l'accompagnement des entreprises et services dans la réalisation de leurs PDES, et 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 (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Appuyer les processus d'accompagnement au télétravail (y compris pour les employés de la MEL), tiers-lieux et Co-working (5-014, 5-031)

Mobilité à vélo

- ▶ Créer une fiche-action spécifique au vélo (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Développer des pistes cyclables continues, sécurisées, isolées, balisées, entretenues et arborées notamment reliant les communes péri-urbaines, ainsi que les bords de la Deûle avec le centre-ville métropolitain (2-001, 3-001, 3-002, 4-002, 4-010, 4-025, 5-006, 5-007, 5-012, 5-019, 5-025, 5-023, 5-026, 5-030, 5-031)

- ▶ Création de « véloroutes »¹⁴ en site propre de part et d'autre de l'agglomération : 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 (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Créer un label "piste cyclable autonome" qui permette aux usagers de voir les pistes séparées des voies voitures (5-007)
- ▶ Créer des mobiliers urbains pour le parking des vélos et garantir la compatibilité entre les vélos électriques et les parkings à vélo mis à disposition (4-002, 5-007, 5-023, 5-026)
- ▶ Favoriser l'intermodalité vélo-train, vélo-bus et vélo-tram (permettre de mettre les vélos dans les trains/bus/tram y compris aux heures de pointe, renforcer l'accessibilité et le stationnement pour vélo sécurisés à proximité des gares, faire de la gare Lille Flandres un pôle intermodal en piétonnant la zone...) (3-002, 4-019, 4-025, 5-030)
- ▶ Rendre accessible chaque collège et lycée en vélo (3-002)
- ▶ Soutenir les initiatives de pédibus et vélobus dans les écoles (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Rendre obligatoire l'élaboration d'un plan vélo dans chacune des communes de la MEL en coordination entre elles pour meilleure coordination des moyens (5-023)
- ▶ Obliger les communes à créer des places de stationnement vélo à proximité des commerces. (3-002)
- ▶ Donner aux communes le pouvoir et le budget nécessaires pour gérer les pistes cyclables au sein de leur commune (5-031)
- ▶ Renforcer le dispositif V-Lille sur toutes les communes péri-urbaines (2-001)
- ▶ Améliorer la sensibilisation des automobilistes et renforcer les actions de promotion et de sensibilisation aux mobilités actives (4-002, 5-019, 5-025, 5-023, 5-030)
- ▶ Renouveler le soutien à l'achat de vélos électriques, vélos cargos et autres (4-002, 5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Mettre en place des ateliers conseils pour acheter le bon vélo, selon ses besoins et son usage (4-002)
- ▶ Etablir un plan d'urgence vélo, en lien avec l'Association pour le Droit au Vélo chiffré et budgété. (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Mettre en œuvre des mesures contre le vol de vélos (5-026)

Transports en commun

- ▶ Renforcer les solutions de transports en commun, notamment de la commune Erquinghem-Lys (desserte, accessibilité, horaires flexibles, capacité d'accueil et cadencement) (2-001, 5-017, 5-020, 5-029, 5-030)
- ▶ Mettre en œuvre progressivement la gratuité pour les usagers, qui, dans le contexte social actuel, constituera de plus une mesure sociale utile, notamment pour les élèves de la MEL (5-002, 5-019, 5-025, 5-026, 5-029, 5-030)
- ▶ Améliorer l'accès à l'information concernant l'organisation des transports en commun (5-006)
- ▶ Mettre des voies en site propre pour les bus, chaque fois qu'un sens de circulation est doté de deux voies (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Initier un plan d'investissement pour le renouvellement et l'augmentation de la flotte de bus (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Développer une politique ferroviaire ambitieuse autour du MIN de Lomme (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Investir pour que les gares régionales soient prêtes à recevoir et à expédier des livraisons de fret parallèlement aux passagers. Les trains multimodaux permettant une meilleure utilisation de la capacité des trains et contribuent à réduire le trafic de fret. (5-031)

Transports routiers

- ▶ Fluidifier le trafic en optimisant la collecte des ordures ménagère ou en privilégiant la collecte en apport volontaire plutôt que la collecte en porte à porte (2-001, 4-011)
- ▶ Restreindre l'usage de la voiture (5-030) en interdisant l'autosolisme (3-001) ou en réduisant drastiquement la place de la voiture dans l'aménagement public au niveau des voies et établir Stationnement réduit en cœur de ville avec mise en place de parkings relais et de navettes (4-018, 5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Interdire les voitures aux abords des écoles pendant les tranches horaires d'entrées et sorties des enfants (3-001) ou généraliser les rues scolaires, dont une majorité fermée 24h/24, au plus tard à la rentrée 2022 (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Etablir des plans de circulation en marguerite sur le modèle de Gand associée à une limitation du stationnement au lieu de travail, qui sont les principaux leviers ayant fait leurs preuves (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Développer le co-voiturage et l'autopartage, avec des stationnements dédiés en lieu et place des stationnements existants et améliorer la communication (5-019, 5-025, 5-020, 5-026, 5-029, 5-030)

¹⁴ itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance

Mobilité électrique

- ▶ Tenir compte des pollutions générées par les véhicules électriques, notamment celles dues à l'usure des pneus en prévoyant des bornes de recharge électrique à faible ampérage en centre-ville pour recharger des trottinettes électriques ou des vélos électriques, mais pas les gros véhicules (5-029)

Mobilité fluviale

- ▶ Développer une politique fluviale ambitieuse réintroduire la voie d'eau à Lille (4-007, 5-019, 5-025, 5-030, 5-031)

Mobilité transfrontalière

- ▶ Veiller à ce que l'Eurométropole devienne une plaque tournante pour aider les communes à financer la mobilité transfrontalière, en commençant par un réseau de nœuds cyclables et une signalisation routière appropriée dans toute la MEL et des initiatives communes en matière de transports publics. (5-031)
- ▶ Introduire un ticket de transport public commun pour la région Eurométropole jusqu'en 2025 (5-031)

Empreinte carbone

Production d'énergie

- ▶ Installer des panneaux solaires sur les toits des bâtiments qui peuvent les recevoir, écoles, salle de sport, salle de spectacles, piscines, résidences habitations pour diminuer les factures afin d'alimenter ces structures (5-011)
- ▶ Intégrer une évaluation des choix d'investissements/solutions (énergétiques) sous le prisme du taux de rendement énergétique (TRE en français ou EROI en anglais) des solutions à mettre en place (5-008)
- ▶ Créer une fiche action dédiée « réduire les émissions indirectes » (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Introduire un programme pilote pour soutenir l'installation de panneaux solaires et la consommation directe de l'électricité produite pour alimenter certains appareils dans un ménage (5-031)
- ▶ Installer des éoliennes urbaines sur les bâtiments publics et permettre aux communes de travailler également à l'autonomie énergétique en utilisant à la fois l'énergie solaire et l'énergie éolienne (5-031)
- ▶ Faciliter l'autoconsommation (5-031)

Consommation d'énergie

- ▶ Renforcer la rénovation énergétique des logements sociaux et y associer des mesures de contrôle des températures (5-004) et mettre en place un programme d'acquisition de bâtiments inutilisés et abandonnés, les rénover et commencer à constituer un parc de logements construits, selon des critères de durabilité afin de compenser l'évolution des prix du marché urbain et d'améliorer la situation de l'offre de logements sociaux et étudiants (5-031)
- ▶ Tenir les entrepreneurs responsables et exiger une exemplarité des entreprises de la région MEL. (5-031), notamment via le conditionnement des aides et subventions aux grandes entreprises (5-030)
- ▶ Identifier des cibles faciles pour les ménages et les entreprises afin de réduire leur consommation d'énergie et de ressources. Communiquer et éduquer les citoyens et suivre les progrès. Récompenser les personnes et les organisations qui vont au-delà des objectifs définis et sanctionner celles qui ne font pas d'effort (5-031)
- ▶ Demander les bilans d'ordures et leur valorisation pour chaque intervention de construction et encourager l'utilisation des matériaux recyclés dans le BTP (5-031)

Biens de consommations

- ▶ Agir contre la publicité de façon nettement plus déterminée que le Règlement Local de Publicité (RLP) métropolitain actuel (2-003)
- ▶ Exclure les écrans numériques publicitaires de l'ensemble du territoire métropolitain (2-003)
- ▶ S'opposer à la 5G qui provoquerait une augmentation d'usages numériques peu utiles et le renouvellement de nombreux appareils (2-003)

Stockage carbone et boisement

- ▶ Intégrer des critères liés au stockage net de carbone, ainsi qu'aux autres services écosystémiques (biodiversité associée par exemple) dans le choix des espèces à planter dans le cadre des opérations de boisement (4-001, 5-001) et réaliser un plan de boisement sur cinq ans (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Développer l'agriculture hydroponique pour libérer des surfaces agricoles pour y implanter des forêts (2-004)

Aménagement et adaptation au changement climatique

- ▶ Renforcer les actions sur le développement d'espaces de nature dans la métropole et la végétalisation en ville (habitation, écoles), préciser le contenu des actions sur le sujet (notamment par exemple transformation de friches urbaines, végétalisation (toiture notamment) des grands axes (RN41, A1, A22, A25, N356), coulées vertes, micro-forêts urbaines) et définir les budgets et les calendriers associés (2-003, 5-002, 5-005, 5-012, 5-015, 5-019, 5-025, 5-024, 5-027, 5-028, 5-029, 5-030)
- ▶ Arrêter l'artificialisation des sols en passant par une préservation des terres agricoles (5-029)
- ▶ Retravailler, avec l'ensemble des communes de la MEL, une charte de l'arbre en ville (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Définir un espace vert minimum par citoyen à atteindre pour chaque commune d'ici 2025 et ajuster les projets à entreprendre en conséquence (5-031)
- ▶ Prendre en compte l'insertion dans le paysage des bâtiments situés le long de la RN 41 et améliorer leurs performances environnementales (5-005)
- ▶ Revoir certains projets d'aménagement comme le projet d'écoquartier "îlots jardin" de 480 logements et la piscine olympique à Saint-Sauveur (2-003)
- ▶ Veiller à ce que toutes les interventions "ouvrent le sol" pour éviter que l'eau de pluie ne se perde pas dans la canalisation et commencer lentement à reconstruire les aquifères (5-031)
- ▶ Remplacer chaque année un nombre défini de places de parking par des arbres pour commencer à mettre en place des défenses contre les îlots de chaleur urbains, le bruit et la pollution de l'air (5-031)
- ▶ Développer un plan à long terme pour relier le Quai du Wault au canal autour de la Citadelle et le prolonger vers la rue Nationale ainsi que revoir l'ouverture du vieux canal dans l'avenue de Peuple Belge à Lille (5-031)

Qualité de l'air et santé

- ▶ Instaurer la gratuité des transports dès l'atteinte du seuil d'information du pic de pollution et prendre en compte les impacts globaux et l'impact social d'interdire les véhicules les plus anciens en privilégiant les actions qui diminuent la place de la voiture au profit des transports en commun et des modes doux, ou encore qui incitent massivement au covoiturage (2-003, 5-029)
- ▶ Interdire dans toute la métropole tous les types de véhicules les plus polluants (diesel, SUV, 4x4...) acquis à partir de l'annonce de cette mesure, pour une meilleure efficacité et un moindre impact social (2-003)
- ▶ Ne pas interdire totalement, dans le cadre de la mise en œuvre des ZEF, les véhicules de collection, alors qu'ils répondent à des critères stricts, qui représentent moins de 1% du parc roulant national et roulent moins de 1 000 km moyenne par an (5-009)
- ▶ Elargir le dispositif de ZEF 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. (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Instaurer un dispositif d'aide aux ménages à plus faible revenu pour changer de véhicule ou de moteur. (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Désigner le centre de Lille comme une zone à faibles émissions. Imposer une tarification par entrée basée sur le nombre de sièges vides dans une voiture et le niveau critique de pollution les jours de pointe de pollution dans un premier temps puis de manière permanente jusqu'en 2025. (5-031)
- ▶ Envisager de confier l'agrégation des données sur les infractions routières à des organismes extérieurs, qui les rassemblent de manière à ce que les policiers municipaux doivent seulement valider les infractions présumées (5-031)
- ▶ Soutenir les formations d'artisans locaux pour rénover les habitats anciens générateurs de pollution de l'air (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Renforcer la sécurité sanitaire pour lutter contre le COVID 19 dans les transports et les logements sociaux (5-004)

Economie circulaire

- ▶ Elaborer un plan « matériaux » pour résorber les tensions générées par le développement du territoire lillois sur les autres territoires en créant les filières de matériaux de construction de récupération, notamment les briques, pour substituer l'ensemble des matières premières à un horizon proche (5-019, 5-025, 5-030, 5-031)
- ▶ Elaborer des plans de développement de filières territoriales : économie du vélo, textile de seconde main... (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Soutenir les activités de réparation (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Introduire la collecte des biodéchets et prévoir des points de collecte et de compostage dans toute la zone MEL (5-031)
- ▶ Installer des Points d'Apports Volontaires pour les déchets recyclables (5-031)

- ▶ Encourager le retour des matériaux recyclables et biodégradables en dédommageant les habitants de la MEL pour le recyclage ou en réduisant les frais et la fréquence de collecte des déchets. (5-031)

Biodiversité

- ▶ 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 (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Établir l'atlas communal de la biodiversité, en lien avec les associations locales (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Agir contre l'arrachage des haies et soutenir les actions de replantation (5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Maintenir autant que possible en état les ripisylves dans les projets d'aménagement et de gestion des cours d'eau (Marque, Deûle, Lys...) (5-019, 5-025, 5-030)

Alimentation et agriculture

- ▶ Intégrer des actions fortes pour la réduction de la consommation de viande et de poissons au profit de protéines végétales (2-003)
- ▶ Encourager la rapide reconversion des territoires agricoles vers des pratiques agricoles telles que de la permaculture, à destination des consommations locales (2-003)
- ▶ Favoriser l'autonomie alimentaire en soutenant les circuits courts (4-006, 5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Accompagner la réorientation des pratiques agricoles pour le maintien et le renforcement de la qualité des sols avec des programme du type "sols vivants", arrêter les labours profonds, revenir à la rotation des cultures... ; (5-008, 5-019, 5-025, 5-030)
- ▶ Encourager les initiatives qui favorisent les achats groupés et permettre aux plus démunis d'accéder à une bonne alimentation à moindre coût (5-008)

Sensibilisation

- ▶ Renforcer les moyens prévus pour la sensibilisation et la mobilisation des citoyens, notamment en fixant des objectifs et en ayant une action ciblée vers les écoles (2-003, 3-004, 5-019, 5-025, 5-030) et déclarer l'urgence climatique (5-031)
- ▶ Renforcer la vigilance à l'égard des publicités sur l'espace public au travers des règlements de publicité (5-019, 5-025, 5-030)

Gestion de l'eau

- ▶ Réévaluer la qualité des zones de captation en terme phytosanitaire et géologique par rapport aux traitements chimiques et mécaniques des sols (agriculture, industrie, voies et zones urbaines denses) pour déterminer les solutions les plus efficaces en termes d'amélioration et de remédiation (4-003)
- ▶ Prévoir des moyens de stockage complémentaires aux nappes phréatiques, une gestion anticipée de celles-ci et y associer des actions en faveur d'une meilleure captation (4-004)
- ▶ Prendre des mesures en concertation avec le secteur industriel et agricole afin d'optimiser leurs consommations en eau (4-005)
- ▶ Intégrer la problématique de l'impact des plans d'épandage d'agriculteurs sur le territoire de la MEL sur la qualité de la ressource en eaux, ainsi que les nuisances olfactives associées (4-013)

Bruit

- ▶ Renforcer les contrôles sur le bruit des véhicules (4-017)
- ▶ Faire de l'isolation phonique de logements sociaux existants un enjeu de politique publique à engager le plus rapidement possible (5-004)
- ▶ Poser un mur anti-bruit le long de l'A 25 sur la commune d'Erquinghem-Lys (5-010, 5-020)

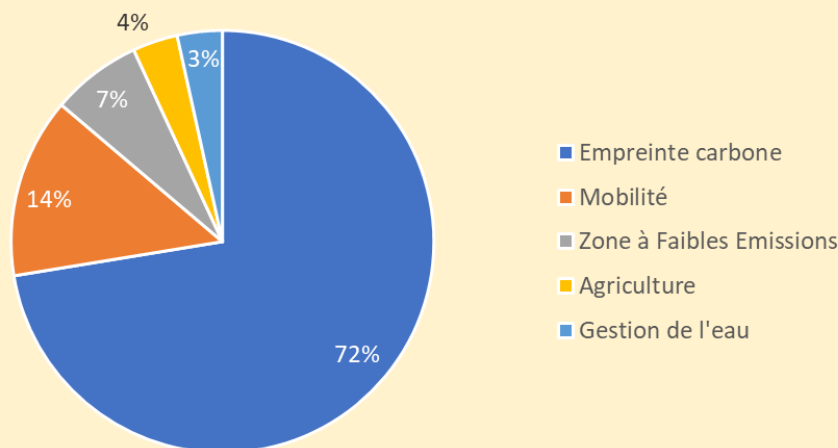
Exemplarité

- ▶ Fixer la norme de durabilité dans les interventions de la MEL et dans la gestion de ses opérations dans son ensemble (réalisation d'un Bilan Carbone, réaliser un plan de déplacements administration cohérent avec son PDU, politique achats, véhicules de service, gestion des énergies...) (5-022, 5-031)

Demandes de précisions aux rédacteurs

ON COMPTE 29 DEMANDES DE PRECISIONS AUX REDACTEURS SUR 5 SUJETS DIFFERENTS. LE SUJET DE L'EMPREINTE CARBONE EST TRES LARGEMENT LE PLUS IMPORTANT (21 QUESTIONS SUR 29 SONT SUR CE SUJET)

Répartition thématique des demandes de précisions



Certaines contributions comprenaient des demandes de précisions. Elles sont présentées ci-dessous selon leur thématique.

Empreinte carbone

- ▶ Expliquer comment les initiatives prises par la MEL ou par d'autres acteurs du territoire qui impliquent l'augmentation des émissions sont prises en compte, en particulier :
 - L'artificialisation de plus de 1000h prévue dans la période (4-020, 5-028)
 - Le doublement de capacité de l'aéroport Lille Lesquin (4-021, 5-019, 5-025, 5-030)
 - Une plateforme logistique de 90 000m² à 15 km de Lille (5-002)
 - Le vote de la majorité des élus de la MEL en faveur de la baisse de la subvention à Ilevia, qui s'est traduite par une baisse de l'offre des bus (5-019, 5-025, 5-030) et la réduction de l'accessibilité des transports en commun (baisse du budget, portiques d'accès, hausse des tarifs, réduction des fréquences, ...) (5-028)
 - La mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), qui entraînera des émissions de GES et polluants directs ou indirects qui ne sont pas calculés (5-019, 5-025, 5-030)
 - Expliquer les différences entre les données du PCAET en termes d'émissions de GES et celles de l'étude « défi climatique des villes » de WWF¹⁵ (5-013)
- ▶ Expliciter la stratégie pour atteindre la neutralité carbone en 2050 (2-003, 5-028)
- ▶ Expliciter ce que veut dire « ambition nationale » dans Stratégie et comment les progrès à venir ont été pris en compte pour déterminer ce qui est réaliste aujourd'hui (5-021)
- ▶ Expliciter pourquoi seul le CO₂ est pris en compte dans les objectifs de la MEL alors que la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) inclut l'ensemble des GES, notamment le CH₄ et le N₂O (5-021)
- ▶ Expliquer pourquoi la définition d'objectifs en ligne l'ambition nationale n'est pas possible pour les secteurs des transports des marchandises. Contrairement aux autres secteurs de la mobilité, ce celui-ci ne dépend pas de la mise en œuvre du SDIT et pourrait donc avoir des ambitions plus fortes que celle du scénario contextualisé (5-021)
- ▶ Préciser si la Métropole dispose bien d'une main-d'œuvre suffisante pour rénover 8 200 bâtiments par an et comment cela permettra d'atteindre l'objectif des 70 000 d'ici 2025 (5-031)

¹⁵ WWF, 2018. LE DÉFI CLIMATIQUE DES VILLES. Vers des métropoles françaises alignées avec l'Accord de Paris. Etude complète disponible sur : <https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/les-metropoles-francaises-a-lepreuve-de-laccord-de-paris> [dernier accès le 15/09/2020]

Mobilité

- ▶ Préciser si la nouvelle programmation d'infrastructures cyclables qui devait -être proposée à la validation politique au cours du 2ème semestre 2019, pour une mise en œuvre au-delà de 2020 et une inscription dans la révision du PDU a bel et bien eu lieu (4-025, 5-026)
- ▶ Préciser pourquoi le marché public des transports de la MEL, ne propose pas de climatisation de toit dans le métro, les bus et le tramway (5-004).
- ▶ Préciser si la possibilité de mettre en place des liaisons express de la ligne rouge du métro aux heures de pointes est étudiée (5-008)

ZFE

- ▶ Faire état de l'impact réel et scientifique des véhicules anciens utilisés ponctuellement sur la qualité de l'air dans la future ZFE (4-014)
- ▶ Préciser comment est prise en compte la justice sociale dans la mise en œuvre de la ZFE, notamment vis-à-vis des artisans et commerçants (pour qui la voiture peut être nécessaire à l'exercice de leurs activités), ainsi que des personnes âgées (pour qui la voiture peut être garante d'autonomie) (4-014)

Agriculture

- ▶ Préciser comment le PCAET traite la question de l'aviculture intensive sur son territoire (4-012)

Gestion de l'eau

- ▶ Expliciter les mesures prises pour diminuer le taux de fuite des canalisations du réseau d'eau et pour lutter contre l'assèchement des zones marécageuses de la métropole (par exemple au Bois de la Noyelle, ou aux marais de Fretin-Templeuve...) (4-026)

4. ACRONYMES

EES	Evaluation environnementale stratégique
GES	Gaz à effet de serre
LIECV	Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte
MEL	Métropole Européenne de Lille
PCAET	Plan Climat Air-Énergie Territorial
PDU	Plan de déplacements urbains
PLH	Programme local de l'habitat
PLUi	Plan Local d'urbanisme intercommunal
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPVE	procédure de participation du public par voie électronique
SDIT	Schéma Directeur des Infrastructures de Transport
SNBC	Stratégie Nationale Bas-Carbone
ZFE	Zone à Faibles Emissions

ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS A LA CONSULTATION ELECTRONIQUE DU PUBLIC SUR LE PROJET DE PCAET DE LA MEL

Contributions recueillies sur la plateforme de consultation en ligne entre le 16 septembre et le 18 octobre 2020 ¹⁶

Le diagnostic territorial

Référence conversation / commentaire	Commentaire/conversation
1-001	<p>GND@GNDCitoyen oct. 17</p> <p>Dans le paragraphe 1.1.1 partie Secteur industriel, je trouve l'indicateur de la conso moyenne par salarié est peu adapté. En effet, il embarque un ensemble de biais faussant l'interprétation. Le secteur industriel, dû à ses activités, mets en oeuvre de grande quantité d'énergie provenant des caractéristiques physiques des matériaux employés ou des transformations (chimiques ou physique) opérées. Ensuite, du fait de l'industrialisation, on n'a plus besoin de beaucoup de main d'oeuvre pour produire de grosse quantité. Et il existe, un lien entre la consommation d'énergie et les quantités produite. Pour conclure, les différents secteurs étudiés dans le document sont trop hétérogène pour fixer un indicateur commun qui pourrait en plus éclipser ceux ayant le plus de potentiel à le réduire (gas pillage/usage à titre de confort etc...)</p>

La stratégie

Référence conversation / commentaire	Commentaire/conversation
2-001	<p>Gandibleux@SAROUSSI sept. 22</p> <p>Vous parlez de la création de voies vertes : faire le chemin en vélo d'hallennes lez haubourdin jusqu'à lille : aujourd'hui, très bétonné, non protégé. S'il y avait la création d'une voie verte sur cet axe, les habitants des weppes pourraient laisser leur véhicule au niveau de la sortie m41 hallennes, attraper un vélo v lille et aller jusqu'à Lille, protégés. Moins de voitures - moins de Gaz à effets de serre + replantation d'arbres = moins de chaleur</p> <p>Gams@Johan sept. 30</p> <p>Je suis bien d'accord. Idem sur toutes les communes péri-urbaines où il manque cruellement de VLille pour faire ses courses par exemple. Verlinghem, Pérenchies, Lompret, St-André, Wambrechies, ...</p>
2-002	<p>DUFFRENE@AVD oct. 06</p>

¹⁶ <https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationplanclimatmel/f/241/> (les contributions ont été anonymisées)

	<p>Ce serait bien d'avoir davantage de solutions de transport en commun (métro prolongé ou TER vers des parkings avant Lille voire des RER) La collecte des déchets ménagers et recyclés pourrait s'appuyer sur davantage de contribution du citoyen, moins d'utilisation de camion-poubelle sur la route</p>
2-003	<p>Christopher Liénard@Christopher Liénard oct. 16</p> <p>Nous, élus de la majorité municipale de la ville de Faches-Thumesnil, avons rédigé l'avis suivant concernant ce projet de Plan Climat Air Energie Territorial : https://www.ville-fachesthumesnil.fr/Actualites/L-avis-des-elus-de-la-majorite-sur-le-projet-de-Plan-Climat-Air-Energie-Territorial-de-la-MEL La mise en œuvre du PCAET de la MEL, en combinaison avec nos actions municipales, devra nous permettre d'être collectivement à la hauteur des enjeux liés à la déclaration d'urgence climatique et écologique que nous avons adoptée lors de notre conseil municipal du 17 septembre 2020. Nous sommes donc particulièrement vigilant à ce qu'il soit à la hauteur des enjeux et sommes pleinement mobilisés pour travailler avec la MEL dans cet objectif, et dans la mise en œuvre de ses actions.</p> <p>Christopher Liénard, adjoint au maire aux urgences écologiques et à l'aménagement Ville de Faches-Thumesnil</p>
2-004	<p>GND@GNDCitoyen oct. 17</p> <p>Le développement de l'agriculture hydroponique ne permettrait pas de libérer des surfaces agricoles pour y implanter des forêts ?</p>

La délibération d'arrêt du projet de Plan Climat

Référence conversation/ commentaire	Commentaire/conversation
3-001	<p>Gams@Johan sept. 30</p> <p>Il faut arrêter les autosolistes au plus vite : Ne plus permettre une seule par véhicule, sauf exception (Personne à mobilité réduite, personnes avec des problèmes médicaux, ...). Interdire les voitures aux abords des écoles pendant les tranches horaires d'entrées et sorties des enfants. Développer massivement des pistes cyclables SECURISEES. C'est une des quelques mesures à mettre en œuvre rapidement pour que la Métropole lilloise soit apaisée, respirable. Métropole Européenne de Lille, soyez plus ambitieux pour être cohérent avec les enjeux climatiques.</p>
3-002	<p>Pascal Leclercq@PascalL oct. 04</p> <p>Il faut s'inspirer des excellentes idées publiées dans les rapports des experts du "shift project" https://theshiftproject.org/article/guide-mobilite-quotidienne-bas-carbone-rapport-shift/. En résumé: en terme de mobilité, limiter au maximum le recours à la voiture individuelle en réduisant le stationnement en surface pour créer + de pistes cyclables ; favoriser le transport en train et la multimodalité (vélo dans le train). Nous avons la chance de disposer d'un réseau de gares TER important dans la MEL, utilisons-le !!! Chaque gare devrait être équipée de box à vélos sécurisés. Chaque collège et lycée doivent être accessibles en vélo. Obligeons les communes à créer des places de stationnement vélo à proximité des commerces.</p>

3-003	<p>GND@GNDCitoyen</p> <p>oct. 17</p> <p>Etant donné le caractère de "pilier" des 2 nouveaux comités, je pense qu'il serait pertinent de préciser leur composition. Quel sera le nombre de représentants ? Comment seront-ils sélectionnés ? Siégeront-ils de façon continue durant toute la durée du Plan. Enfin quel est leur rôle, j'ai l'impression qu'il sera purement consultatif. Les décisions seront donc dans les mains des 2 premières.</p>
3-004	<p>GND@GNDCitoyen</p> <p>oct. 17</p> <p>A mon sens ils manquent des objectifs pédagogiques. Il faut fixer des objectifs sur l'organisation d'événements de sensibilisation et de fidélisation pour inscrire dans les valeurs populaires un changement dans nos pratiques. L'école au sens large doit être le premier bénéficiaire de ses actions. Il n'y a pas meilleurs ambassadeurs que nos enfants dans une cellule familiale mais également ils assureront demain la continuité et la diffusion de ce changement.</p>
3-005	<p>GND@GNDCitoyen</p> <p>oct. 17</p> <p>J'ajouterai, un rôle particulier au comité Miroir. Celui de rapporteur, il y a à travers le monde de nombreuses expérimentations en vue de répondre aux changements climatiques. Il serait intéressant que les comités puissent bénéficier d'une lecture factuelle précisant ce qui a fonctionné ou pas et pourquoi ?</p>
3-006	<p>GND@GNDCitoyen</p> <p>oct. 17</p> <p>Il faudrait ajouter à l'état des lieux initiales et aux objectifs, l'impact des actions de MEL en dehors de son territoire. En tant que 4^{ème} Métropole Nationale et 43^{ème} Européenne, ses actions ont un effet au-delà de son territoire. Par exemple, la politique de centralisation de ses quartiers économiques à Lille induit des mouvements de population qui dépassent son territoire. Par exemple, ajouter des contraintes de déplacement (sans compensation) peuvent induire des inégalités dans d'autres territoires. En d'autres termes, nos actions pour le climat de manière locales peuvent ne pas apporter leurs bénéfices car les effets sont mondiaux. Certainement que tous les territoires s'engagent dans ce type de plan mais attention aux effets antagonistes et donc aux effets nuls voire négatifs.</p>

Le plan d'actions

Référence conversation/ commentaire	Commentaire/conversation
4-001	<p>Delobel@Vince780</p> <p>sept. 26</p> <p>En ce qui concerne les fiches 9 et 10 sur le boisement, une forêt de bambou produit 30 % d'oxygène en plus qu'une forêt classique. En plus, l'absorption du gaz à effet de serre par le bambou est 5 fois plus importante et celui-ci devient adulte beaucoup plus vite qu'un arbre. Alors, plantez des bambous. Si vous avez besoin d'aide dans le choix des bambous à planter, je peux vous aider, des variétés comme les Phyllostachys SP Shanghai 3 et Phyllostachys Parvifolia poussent le mieux dans le Nord. Vous avez un très beau parc (le jardin des Géants) qui n'est malheureusement pas bien entretenu (aucun paillage, aucune nourriture, bosquets de cannes mortes pas nettoyés) et qui de ce fait ne donne pas toute sa capacité. Plantez des bambous.</p>

	<p>Poit@F4BR1C3 sept. 30</p> <p>Bonjour, c'est à étudier effectivement, aussi comme vous avez l'air de bien connaître l'espèce, est-ce que le bambou est propice au développement d'un écosystème aussi varié et nourricier que la forêt ? Bien à vous</p> <p>Delobel@Vince780 oct. 03</p> <p>Nous ne pouvons pas comparer l'écosystème d'une forêt avec celle des bambous. Automatiquement celles-ci se développeront différemment. Les plantes rhizomateuses ont tendance à ne pas laisser de places aux autres plantes. Mais il y a une vie existante sous terre et en extérieur. Il n'est nullement question de supprimer des forêts d'arbres pour les remplacer par des bambous. Mais le mélange des deux genres n'est pas incompatible, le jardin des géants en est l'illustration, une partie réservée aux bambous et une partie réservée aux autres plantes. Surtout s'il faut combattre les gaz à effet de serre. Nous parlons de l'agglomération Lilloise, où il existe un tas d'endroits où des îlots de bambous pourraient être plantés, notamment à côté des voies rapides, à des endroits où il n'y a que bitume... mieux vaut investir dans des plantations que de poser de grands pots d'arbres comme sur la grand place à Lille, où l'arbre souffre toute la saison estivale.</p> <p>DUMONT Jean@Jeanot sept. 30</p> <p>Domage que le bambou soit une plante envahissante.</p> <p>Delobel@Vince780 oct. 03</p> <p>Une plante envahissante, c'est un fait, mais une plante se contrôle. J'ai planté plus de cinquante espèces de bambous traçants chez moi, dont des bambous géants qui pour certains atteignent 9 mètres de haut maintenant, et pourtant j'ai ce que l'on appelle des très méchant, et bien tout est sous contrôle et je ne suis envahie par aucun d'eux. L'important quand on plante du bambou, est de bien connaître l'espèce et prendre les mesures de contrôle qui vont avec. Bien souvent les personnes qui ont eu des soucis avec des bambous les ont plantés sans connaissance. On trouve des bambous partout, même en hypermarchés, par exemple le <i>Phyllostachys bisetii</i>, qui est un des bambous moyens les plus traçants, mais malheureusement aucun vendeur ou conseiller ou étiquette sur le pot de bambous pour avertir sur la plantation et le contrôle.</p>
4-002	<p>Emily@Emily598000 sept. 26</p> <p>Merci d'avoir partagé ce document très intéressant en toute transparence (même si le langage est parfois un peu trop technocratique pour que l'on comprenne vraiment tout). Sur la fiche Action N°6 "Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable", vous soutenez la marche à pieds et le vélo, c'est super. Je suppose donc que la MEL va créer encore plus de bandes cyclables larges et sécurisées, qui se prolongent de ville en ville ;-). Il faudrait aussi prévoir un point "Education des conducteurs automobiles au respect des autres usagers". La MEL a-t-elle prévu de renouveler le coup de pouce financier en cas d'achat d'un vélo électrique ? Et/ou de mettre en place des ateliers conseils pour acheter le bon vélo, selon ses besoins et son usage ?</p> <p>NP@NP oct. 12</p>

	<p>Je complète en indiquant que la liaison à vélo entre les villages et les nœuds ferroviaires peut être améliorée (Bois-Grenier- Armentières). Un autre point d'attention concerne la compatibilité entre les vélos électriques et les parkings à vélo mis à disposition (vélos trop lourd pour être mis en hauteur, fourche non adaptée à la roue avant de ces vélos).</p>
4-003	<p>Poit@F4BR1C3 sept. 30</p> <p>En première lecture, il me semble qu'il sera nécessaire d'ouvrir un peu plus le champ des actions, ou du moins de regarder de plus près certaines possibilités : 1_ Concernant la gestion de l'eau, il serait intéressant de réinterroger les points d'interventions humaines dans cycle sur le territoire métropolitain. A savoir : la qualité des zones de captation en terme phytosanitaire et géologique par rapport aux traitements chimiques et mécaniques des sols (agriculture, industrie, vois et zones urbaines denses) cela pour déterminer les solutions les plus efficaces en terme d'amélioration, mais aussi de remédiation.</p>
4-004	<p>Poit@F4BR1C3 sept. 30</p> <p>2_Le stockage de l'eau. Il semble assez envisageable qu'au regard de la situation climatique, du nombre d'habitants et de l'activité économique du territoire, il est probable que nous ne soyons pas/plus en capacité de stocker naturellement l'eau. Cela nécessitera une gestion différente et, en dehors du simple fait d'améliorer la perméabilité du réseau d'adduction et les comportements des usagers, demandera une meilleure captation, des moyens de stockages complémentaires aux nappes phréatiques et une gestion anticipée encore de celle-ci.</p>
4-005	<p>Poit@F4BR1C3 sept. 30</p> <p>3_On sait qu'à l'échelle nationale le premier consommateur l'eau douce est l'industrie à 90%. Qu'en est-il sur la métropole ? De là, je ne l'ai lu nulle part, quelles sont les mesures mises à l'étude en concertation avec les industries du territoire afin d'optimiser la ressource en eau et d'en abaisser la consommation tout comme on envisage avec elles de réduire leur production carbone ?</p> <p>NP@NP oct. 12</p> <p>Je complète avec la politique à mener envers le monde agricole : arrosages en plein jour en pleine canicule, en pompant directement dans le ruisseau, épandages en pleine canicule, il y a clairement un travail à mener à ce niveau.</p>
4-006	<p>Poit@F4BR1C3 sept. 30</p> <p>4_ Les ressources alimentaires restent envisagées sur des modalités économiques classiques même si elles sont plus écologiquement vertueuses. Un des problèmes qui risque de se poser très sérieusement est qu'il y a une forte probabilité de voir le volume de ressource baisser. On espère tous que ça ne sera pas le cas, mais on ne peut pas décemment parier sur le fait que rien ne changera. Aussi, il faudrait afin de renforcer les chances d'être au plus près de l'autonomie alimentaire, que soit envisagé des modèles économiques alternatifs (en plus des systèmes actuels), tout comme les modèles de productions, afin d'augmenter la part de la production la plus locale possible, afin d'en raccourcir les circuits, de créer de l'emploi, une plus grande disponibilité alimentaire tout en équilibrant les prix.</p>
4-007	<p>Vingtcent@Vingtcent</p>

	<p>sept. 30</p> <p>Je voudrais ajouter une contribution relative à l'objectif stratégique 2 sur la mobilité dans la MEL.</p> <p>La MEL est traversée par la Deûle et la chance d'avoir ce cours d'eau ne me semble pas exploitée.</p> <p>En effet, ne pourrait on pas envisager une mobilité par bateau (électrique biensûr ou bien H2) pour aller de la banlieue au centre ville, voir de banlieue à banlieue. Cela permettrait de participer au déchargement de la circulation. Cela serait aussi un moyen agréable, économique (peut être) et original de se déplacer. Par ailleurs, des aménagements des bords de la Deûle, avec des petites gares d'eau dans lesquelles on pourrait y installer des boulangeries, des bars, des fleuristes ... permettraient d'inciter les personnes à utiliser ce moyen de transport. Par ailleurs, l'aménagement des rives avec des voies piétonnières et/ou cyclables plus dense qu'actuellement pourrait inciter les personnes à fréquenter cet axe fluvial qui traverse la MEL en passant par le centre ville.</p> <p>NP@NP</p> <p>oct. 12</p> <p>Oui cela a déjà été proposé lors de la concertation sur la mobilité.</p>
4-008	<p>vanwormhoudt@marcel</p> <p>oct. 01</p> <p>Lancer dès 2021 les bureaux d'études pour la réalisation des nouvelles pistes cyclables indispensables pour relier un axe majeur de circulation les bords du canal de la Deule</p>
4-009	<p>SION@hsion</p> <p>oct. 06</p> <p>Arreter l'urbanisation et l'artificialisation des terres</p>
4-010	<p>Olivier Pucher@Evargalo</p> <p>oct. 07</p> <p>Sur tous les axes majeurs de trajets domicile-travail ou domicile-études, il faut instaurer des voies continues et sécurisées pour les transports doux. De nombreux métropolitains aimeraient renoncer à la voiture pour passer au vélo mais ont peur pour leur sécurité sur les axes partagés avec les véhicules motorisés. Des voies propres aux transports doux permettront une véritable transformation des déplacements dans la Mel, désengorgeront les routes aux heures de pointe, apaiseront la circulation, diminueront la pollution de l'air et ses conséquences dramatiques pour la santé de tous, et émettront moins de gaz à effet de Serre.</p> <p>Exemples: Bords de Deule, axe Porte d'Arras-Faches-Thumesnil-Seclin, axe Lomme-Lambersart-Lille, accès aux campus...</p>
4-011	<p>DUFFRENE@AVD</p> <p>oct. 09</p> <p>Bonjour</p> <p>Serait-il possible que la MEL avec ses délégataires de la collecte des déchets évitent de mettre en circulation les camions collecteurs dans les rues ou allées principales des villes aux horaires où le trafic de voiture est le plus dense ? En même pas 5 minutes, tout un quartier arrive à être bloqué et figé pendant au moins 15-20 minutes. Pollution extrême, voitures, piétons et vélos entassés, max de danger. => optimiser les moments de collecte en tenant compte du trafic pour que la ville respire et que la circulation reste si possible fluide. A minima, éviter les horaires en ville sur les axes principaux entre 7h30-9h et 16h30-18h30. merci !</p>
4-012	<p>NP@NP</p>

	<p>oct. 12</p> <p>FICHE - ACTION N°17</p> <p>A deux pas de la MEL (Nieppe, Steenwerck), on rencontre des projets de poulaillers géants, dans des conditions déplorables. Y a t'il de tels projets sur le territoire de la MEL ? Le document en parle-t-il ? car ils sont totalement incompatibles avec la préservation de l'air, de l'eau, de la biodiversité...</p>
4-013	<p>NP@NP</p> <p>oct. 12</p> <p>FICHE - ACTION N°37</p> <p>Les plans d'épandage d'agriculteurs installés hors du territoire de la MEL (mais qui épandent leur purin SUR le territoire de la MEL) engendrent des odeurs pestilentielles, particulièrement cette année en pleine canicule, où il était impossible d'ouvrir sa fenêtre pour dormir la nuit. Loin du bon compost équilibré du jardin (qui ne pue pas), ces intrants vont à terme polluer les eaux de surface, voire les nappes phréatiques. Cela constitue un véritable fléau pour les communes rurales du territoire. Il faudrait intégrer cette problématique dans la protection de la ressource en eau.</p> <p>NP@NP</p> <p>oct. 12</p> <p>Je vois que c'est reprise dans la FICHE - ACTION N°42 : OK.</p>
4-014	<p>Planclimat@Planclimat</p> <p>oct. 16</p> <p>Bonjour,</p> <p>Comment concilier au mieux la charge économique pour les artisans, les commerçants (notamment avec les nouvelles contraintes liées à la COVID-19) et la mise en place d'une ZFE? Quel est leur impact réel et scientifique sur la qualité de l'air dans la métropole et future zone FE? Devront-ils changer de véhicules? Quel est le recyclage de ces véhicules anciens? Bien cordialement,</p>
4-015	<p>Planclimat@Planclimat</p> <p>oct. 16</p> <p>Bonjour,</p> <p>Quel est l'impact réel et scientifique des véhicules anciens utilisés ponctuellement sur la qualité de l'air dans la future ZFE (Véhicules anciens et véhicules moins récents encore utilisés par des personnes plus âgées)? quel est le risque de perte d'autonomie pour une personne âgé à ne plus pouvoir utiliser son véhicule dans la ZFE (courses hebdomadaires, visites dominicales)? Bien cordialement,</p>
4-016	<p>Christopher Liénard@Christopher Liénard</p> <p>oct. 16</p> <p>Nous, élus de la majorité municipale de la ville de Faches-Thumesnil, avons rédigé l'avis suivant concernant ce projet de Plan Climat Air Energie Territorial : https://www.ville-fachesthumesnil.fr/Actualites/L-avis-des-elus-de-la-majorite-sur-le-projet-de-Plan-Climat-Air-Energie-Territorial-de-la-MEL</p> <p>La mise en œuvre du PCAET de la MEL, en combinaison avec nos actions municipales, devra nous permettre d'être collectivement à la hauteur des enjeux liés à la déclaration d'urgence climatique et écologique que nous avons adoptée lors de notre conseil municipal du 17 septembre 2020.</p> <p>Nous sommes donc particulièrement vigilant à ce qu'il soit à la hauteur des enjeux et sommes pleinement mobilisés pour travailler avec la MEL dans cet objectif, et dans la mise</p>

	<p>en œuvre de ses actions.</p> <p>Christopher Liénard, adjoint au maire aux urgences écologiques et à l'aménagement Ville de Faches-Thumesnil</p>
4-017	<p>Jean@Jean59</p> <p>oct. 18</p> <p>Sur la fiche liée à la réduction de l'exposition au bruit, les propositions sont très insuffisantes et ne comportent aucune mesure concrète. Il est pourtant urgent de réduire les nuisances liées aux bruits de circulation, et en particulier au bruit des voitures "tuning" et des motos (dont l'échappement est presque toujours modifié pour augmenter le bruit, dans la croyance que le bruit est bon pour permettre au motard de foncer "en sécurité" pour lui-même). Des seuils existent au Code de la route sur le bruit des véhicules, mais les contrôles sont inexistantes, et les possesseurs de véhicules bruyants continuent à nuire à tous en toute impunité. La MEL doit s'emparer de sa compétence bruit pour agir sur ce facteur de santé publique.</p>
4-018	<p>Sur les fiches 5 et 6, les propositions tendent à limiter la part modale de la voiture particulière dans les déplacements, au profit des modes doux (marche, vélo, transport en commun). Elles sont incomplètes, car pour y arriver il ne faut pas seulement favoriser les modes doux, mais aussi défavoriser la voiture. Tant que l'usage de la voiture restera trop aisé, beaucoup continueront à préférer ce mode. Il faut réduire drastiquement la place de la voiture dans l'aménagement public (suppression des voies doublées en ville comme bd Gambetta à Tourcoing, rétrécissement des voies au profit des autres usagers, généralisation de la zone 30 en agglomération et pas seulement dans les petites rues, plus de contrôles automatiques et de réducteurs de vitesse), il faut aussi réduire le stationnement à destination (c'est encore le contraire qu'on fait aujourd'hui, ex. travaux de voirie en août 2020 Av. du Peuple Belge à Lille, suppression de 6 arceaux vélo et création de 2 emplacements voiture, bravo!!)</p>
4-019	<p>Jean@Jean59</p> <p>oct. 18</p> <p>Autre lacune des fiches 5 et 6, l'intermodalité vélo-train. Il faut forcer la SNCF, encore très réticente, à mieux accueillir le vélo y compris aux heures de pointe. De plus, le stationnement des vélos à proximité des gares doit être augmenté et rendu plus accessible (ex. gare Lille Flandres, superbe garage rue de Tournai, mais peu visible et surtout accessible aux seuls abonnés TER, tant pis pour les autres ?)</p>
4-020	<p>Frederic Dumortier@F.Dumortier</p> <p>oct. 18</p> <p>Le plan d'action, aussi détaillé et bourré d'initiatives passionnantes soit-il, ne met pas en rapport les initiatives de diminution des émissions qu'il détaille et les autres initiatives prises par la MEL qui vont aller elles vers une augmentation significative des émissions. En particulier, l'artificialisation de plus de 1000h prévue dans la période n'est pas documentée. Elle est de nature à augmenter significativement les émissions par les usages qui en découleront, tout en réduisant les capacités de captation. Comment cela est-il pris en compte ?</p>
4-021	<p>Frederic Dumortier@F.Dumortier</p> <p>oct. 18</p> <p>L'impact négatif sur le bilan du PCAET du doublement de capacité de l'aéroport Lille Lesquin n'est pas abordé dans l'évaluation. Il est de nature à réduire fortement la tenue des objectifs annoncés, tant sur les émissions que sur la qualité de l'air. Tenant compte du fait que la métropole est aujourd'hui à portée de deux aéroports majeurs (Roissy, Bruxelles), et que les liaisons ferrées rapides permettent aujourd'hui, en porte à porte, d'atteindre toutes les grandes métropoles françaises desservies par l'avion au moins aussi vite, ne pensez-vous pas que cela aurait pu constituer un engagement fort et visible, aux résultats immédiats et sans impact économique majeur sur la MEL. (NB et sans coût humain, les ressources</p>

	libérées pouvant être mise au service d'initiatives au service de la tenue des ambitions du plans). Dit autrement, quel est le sens à vouloir nous faire prendre nos vélos, si c'est pour permettre à plus d'avions de voler inutilement ?
4-022	Thuillier @Sonia59 oct. 18 Pour Je trouve que la transparence de cette consultation est une très bonne chose. Je trouve également que la stratégie et le plan d'action sont bien structurés, et par leur sérieux montrent une volonté réelle d'accélérer la transition énergétique
4-023	Thuillier @Sonia59 oct. 18 Contre Je trouve dommage que cette consultation soit si peu promue par voie de presse. La démocratie veut que chacun puisse participer à la vie de la communauté, ici à la vie de la métropole de Lille. Où sont les affichages publics pour inviter à participer à la consultation ? Où en est la mention dans les comm mensuelles / trimestrielles des mairies ? Où en est la comm au journal régional de France 3 ?
4-024	Thuillier @Sonia59 oct. 18 Contre Je déplore que des actions n'en soient pas. Car elles ne sont pas concrètes, ni chiffrées. Je m'explique par un exemple : page 5 : finalité 1 - objectif stratégique 1 - fiche action 2 : "Accompagner les occupants des logements sociaux dans la maîtrise de leur besoin en électricité" => Comment allez-vous vous y prendre ? Je pense que l'objectif est bon, mais quels moyens allez-vous mettre en oeuvre pour y arriver ? Grâce à des partenariats avec des asso ? avec des UTPAS ? avec des bailleurs ? Par des sensibilisations ? Des ateliers ? Des rencontres dans les immeubles ou les quartiers ? Allez-vous aller vers les habitants, ou allez-vous les accompagner s'ils font une démarche vers vous ? Visez-vous d'accompagner 10% des occupants, ou 25% ou 100%... ou 1% ? J'ai un avis sur l'objectif, louable. Par contre je n'ai pas d'avis sur les actions en rapport, car il n'y en a pas de proposées.
4-025	Thuillier @Sonia59 oct. 18 Page 49 : "La stratégie métropolitaine en faveur du vélo vise à déployer un réseau d'aménagements cyclables continu et sécurisé. Depuis 2016, la MEL a étoffé le réseau métropolitain d'infrastructures cyclables de 120 kilomètres supplémentaires et a conduit à résorber 25 « points durs ». L'objectif aujourd'hui est de poursuivre cette ambition tout en l'adaptant à des besoins émergents. Ainsi, une nouvelle programmation d'infrastructures cyclables sera proposée à la validation politique au cours du 2ème semestre 2019, pour une mise en oeuvre au-delà de 2020 et une inscription dans la révision du PDU. " Je ne comprends pas l'action associée. Ce sera proposé en 2019, mais on est fin 2020 ... 120km c'est un premier pas, et il y a encore de nombreuses centaines de km de voies et de pistes cyclables à aménager dans la MEL.
4-026	Thuillier @Sonia59 oct. 18 Sujet : l'eau et la sécheresse (et le risque d'effondrement de nos routes et de nos bâtiments,

juste en passant, comme ça) :

Qu'est-ce que vous proposez eu égard aux centaines de km de canalisations fuyardes du réseau d'eau. Vous savez, celles en fonte, de 90cm de diamètre environ. Qui sont centenaires.

Et qu'est ce que vous proposez pour les zones marécageuses de la métropole ? Une catastrophe à plusieurs périodes en 2020. Un marais asséché envahi de liseron, qui a reculé pour de bon (tant que la MEL ne s'en occupera pas) au Bois de la Noyelle, ou aux marais de Fretin-Templeuve...

Contributions recueillies par mail entre le 16 septembre et le 18 octobre 2020¹⁷

Référence conversation/ commentaire	Commentaire/conversation
5-001	<p>Titre : quelques réalités qui vous ont échappées</p> <p>Contribution :</p> <p>1 – de la végétation c'est très bien d'en avoir car elle génère de l'oxygène. Mais attention, elle doit être entretenue.</p> <p>Un arbre de plus de 40 ans rejette plus de CO2 dans l'air qu'il n'apporte d'oxygène (O2). Son bilan devient donc négatif pour ce qui concerne la diminution de l'effet de serre de notre atmosphère.</p> <p>2 - votre pcaet fait donc l'impasse sur une évidence qui si elle n'est pas corrigée aggravera la situation atmosphérique de la M.E.L.</p> <p>3 – Notre atmosphère ne manque pas d'oxygène, les réserves qu'il détient sont colossales et suffisantes pour des millénaires si demain la fabrication d'oxygène était stoppée sur terre.</p> <p>4 – Ma proposition : une saine végétalisation de la Métropole c'est bien, mais à condition que le résultat du BILAN soit conforme aux effets recherchés. Je tire la sonnette d'alarme concernant l'erreur que vous faites.</p>
5-002	<p>Titre : Idées pour réduire les émissions à effet de serre pour la main</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour, je pense q la gratuité des transports en commun pour TOUS LES élèves de la mel favoriserait le transport en commun et non que les parents conduisent leurs enfants ! A savoir que l'école est en plus obligatoire ! De plus, la végétalisation le long de la m41 serait un rempart à la pollution ! Enfin, une plateforme logistique de 90 000m2 n entraînera t elle pas plus de pollution par camion à 15 km de Lille ?? Merci de votre réponse</p>
5-003	<p>Titre : projet de Plan Climat Air Energie Territorial</p> <p>Contribution :</p> <p>bonjour,</p> <p>je ne comprends pas bien votre obstination contre les gaz à effet de serre sachant que le principal c'est la vapeur d'eau (60% source GIEC) et ces mêmes gaz ont un effet parasol protecteur !</p> <p>L'atmosphère a deux effets indissociables : l'effet de serre et l'effet parasol ! l'effet parasol nous protège la journée (sinon la température atteindrait 150°C) et l'effet de serre nous protège la nuit (sinon la température serait à -168°C). Si on assiste à de fortes canicules l'été c'est justement par manque de vapeur d'eau et par manque d'évaporation (donc manque de végétation sur les continents).</p> <p>sur le diagramme (ci joint) les 60% d'effet de la vapeur d'eau sont calculés avec un taux d'humidité de 100%, quand l'été le taux descend en dessous de 20% l'effet parasol descend à 12% donc l'atmosphère perd 50% de son effet parasol et le soleil brule les sols !</p> <p>Dans les zones tempérées (mers et vastes forêts) la quantité de vapeur d'eau augmente proportionnellement à la chaleur et le climat se régule tout seul : baisse de la radiation solaire atteignant les sols, évacuation de la chaleur par l'évaporation (60%) et albédo faible (diminution de l'effet de serre) ! Dans les zones couvertes d'eau ou de végétation les montées en température sont amorties !</p> <p>Dans les zones sèches la quantité de vapeur d'eau est faible et n'augmente pas proportionnellement à la chaleur, il n'y a pas d'évaporation donc il y a stockage de chaleur dans les sols, les surfaces claires augmentent l'effet de serre (albédo plus fort), et les</p>

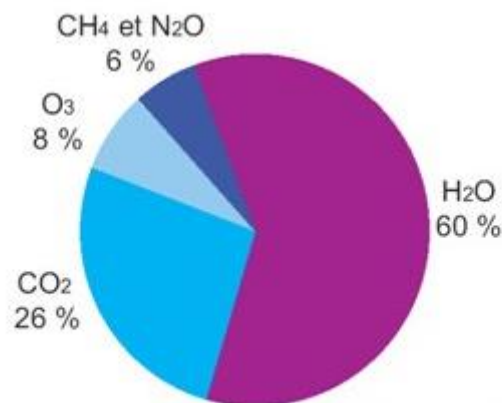
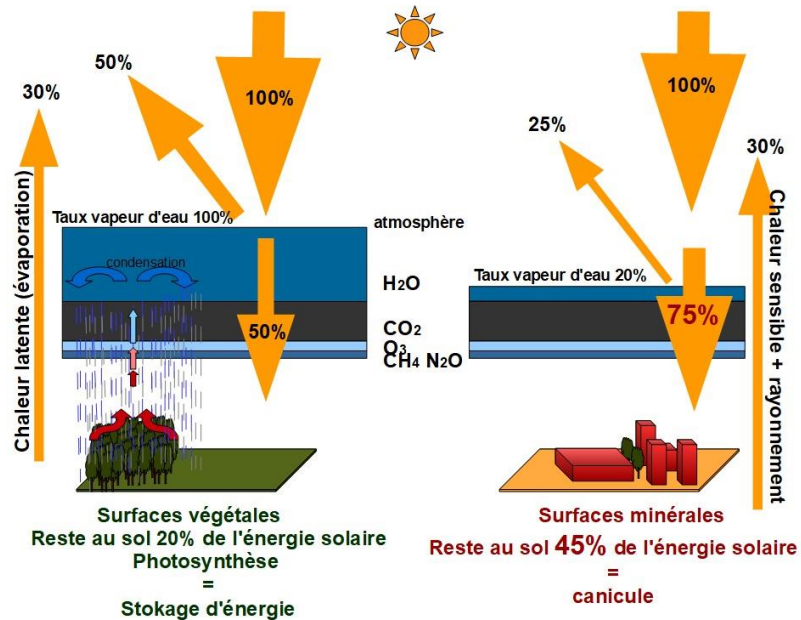
¹⁷ Adresse : pcaet@lillemetropole.fr (les contributions ont été anonymisées)

surfaces sombres stockent plus de chaleur (albédo faible) ! Dans les zones sèches les montées en température sont exponentielles !

C'est la coupure du cycle de l'eau sur les continents l'été (donc la dé-végétalisation) qui dérègle le climat ! Donc l'évaporation n'est pas un problème pour le climat c'est même LA solution !

les sécheresses ne sont pas provoquées par le dérèglement climatique mais le dérèglement climatique est provoqué par les sécheresses !

Je suis à votre disposition pour de plus amples explications .



Source : Kiehl & Trenberth 1996, National Center for Atmospheric Research. N.B. : proportions en l'absence de nuages.

5-004

Titre : Plan climat de la Mel

Contribution :

Lille le 02 Octobre 2020

Bonjour,

Un plan climat respectueux de l'autre dans les transports de MEL.

Peu de réflexion menée par la MEL sur le bien être de l'autre quand il utilise les transports en commun.

	<p>Ou sont les réflexions de la MEL sur la sécurité sanitaire dans les transports.</p> <p>Exemple précis il y a quelques jours des travaux sur la ligne de métro 1 au départ de saint Philibert , un transport de substitution par bus jusqu'à Lomme Lambersart , aucune mesure barrière , pas de gel aucun respect de distanciation sociale au contraire le confinement extrême entre les individus , facteurs d'aggravation de situations virales , mais peut être le citoyen lambda ignore les modalités de multiplication virale , il est vrai qu'un simple citoyen en métropole ne bénéficie pas d'un véhicule de société, le mettant à l'abri du covid 19, le chauffeur respectant la dissociation sociale.</p> <p>Les logements sociaux financés par la MEL , ou les locataires rencontrent le COVID 19 dans les cages d'escaliers , dans les ascenseurs quant ceux ci ne sont pas vandalisés.</p> <p>Des logements sociaux à comparer à des passoires énergétiques ou les locataires reçoivent des factures béton de gaz ou d'électricité qui obèrent leurs capacité de façon durable d'accéder à une alimentation équilibrée.</p> <p>Des mesures énergétiques , vérification des températures dans des logements subventionnés par l'argent de l'état et des collectivités territoriales , de même il serait nécessaire de mesurer les températures internes des logements sociaux en période estivale , les salaires moyens des lillois ne leur permettent pas d'acquérir des climatiseurs, ils évitent d'ouvrir les fenêtres, alors que les particules fines induisent des cancers connus et traités comme tels pour cause de pollution.</p> <p>Faire de l'isolation phonique et thermique de logements sociaux existants un enjeu de politique publique à engager le plus rapidement possible .</p> <p>Dernier élément de réflexion ,pourquoi le marché public des transports de la MEL, ne propose pas la climatisation du métro , des bus du tramway en été. Il fait aussi chaud qu'à NICE et CANNES ou TRANSDEV apporte l'optimum thermique respectueux de leurs exigences thermiques vitales, par climatisation en toit.</p> <p>En conclusion quelle sera la place réservée au citoyen client des services environnementaux de la MEL, hors représentativité, au sein des débats spécialisés qui ne sont ni ceux du conseil de développement ou au sein de commissions Had hoc dont les conclusions sont rarement versées à la réflexion du consommateur citoyen de la MEL;</p> <p>PS/la place des exclus dans ce plan, voir statistiques de la chancellerie pour la Région , la métropole.</p> <p>Pièce jointe : annexe 2</p>
5-005	<p>Titre : Plan climat</p> <p>Contribution :</p> <p>Les bâtiments le long de la RN 41 doivent être écolo intégrés dans l'environnement Pour que le long de la RN ne soit pas une immense zone industrielle Le plus facile mettre des plantes grimpanes sur ces affreux bâtiments Salutations</p>
5-006	<p>Titre : Plan climat : Mobilité durables</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Je souhaiterais vous faire part de mon point de vue concernant vos objectifs liées au mobilités.</p> <p>Il est très bien d'envisager la création de nouvelles voies de tram, bus, cependant je trouve qu'il manque cruellement d'information claire et précises concernant les horaires et les lieux de stops des bus. Je recommande à la Mel depuis maintenant 5 ans de mettre à disposition les données liées aux transport en communs sur Google maps via le program Google Transit. Par un accès à l'information simple et de qualité vous augmenterez considérablement l'usage des transports actuels sans avoir à déployer de moyens importants. https://support.google.com/transitpartners/#topic=3521043</p> <p>Concernant les aménagements cyclables, les 750km indiqués me font bondir. Il y a peut être des vélos peints sur 750km de routes mais ils ne représentent en aucun cas des aménagements cyclables.</p>

	<p>Seul la ville de Bondues a mis en place des pistes cyclables sécurisées et indépendantes des voies voitures / bus.</p> <p>A vue d'oeil il y a au maximum 50km de pistes cyclables dans la métropole (celle du grand boulevard entre Roubaix et Lille fait à elle seule dans les 15km), le reste sont des trompes l'oeil qui mettent tout le monde en danger. Il est urgent de mettre à disposition des usagers un réseau de voies cyclables continues, sécurisées et isolées des autres modes de transports (une voie de bus n'est pas un aménagement sécurisé).</p> <p>Je réside à Bondues et pour me rendre à Lille à vélo il y a 2 solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La plus sécurisée, démarrer de Bondues centre en utilisant les pistes cyclables jusqu'à Wambrechies, puis emprunter la voie verte jusqu'à Lille. Cette voie verte doit être aménagée de manière à ce que piétons et cyclistes soient clairement séparés, et elle doit avoir un revêtement et un éclairage adapté pour permettre un usage confortable et sécurisé. - Passer par l'avenue Générale de Gaule, Rue Menin, Rue général de Gaule qui passe par Marcq, Marquette, et la Madeleine. Entre Chronodrive Marcq et Lille il n'y a absolument aucun aménagement sécurisé alors qu'il y a de la place pour séparer physiquement les cyclistes et les automobilistes (Au moins entre Chronodrive Marcq et la piscine de la Madeleine). En effet un "terre plein central" est placé tout au long de la route. Dans cette situation il n'y a pas besoin de créer une nouvelle route ou de réduire l'espace pour les voitures, il faut juste changer l'organisation de la voirie pour laisser 2 voies de voitures et 2 rangées de parking et ajouter une voie double sens cyclable sécurisée et indépendante du trottoir et de la route (Similaire à ce qui est fait avec les pistes cyclables de Paris ou d'Anvers) <p>Il y a des actions simples à mettre en place pour favoriser l'usage des transports en communs et des vélos, sans que ça coûte des centaines de millions. Prioriser l'accès à une information de qualité et des itinéraires continus et sécurisés devraient être la clef de voûte d'un plan de mobilité durable à Lille.</p> <p>L'usage en découlera et des investissements seront mis en place pour répondre à la demande.</p>
5-007	<p>Titre : Plan d'actions PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>La lecture du plan d'actions, notamment son volet consacré aux mobilités durables, dévoilent très peu de choses concernant le développement de la mobilité en vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'objectif d'augmentation de la part modale - Pas d'objectif de création de voies cyclables - Pas d'objectif de sécurisation des pistes existantes - Pas d'objectif de multimodalité, notamment via le métro (passerons nous un jour aux rames de 52 mètres ?) et le tramway - Pas d'objectif de création de mobilier urbain dédié (arceaux, garages sécurisés de masse etc ...), notamment autour des zones commerciales et d'entreprises - La création d'une sorte de label "piste cyclable autonome" qui permette aux usagers de voir les pistes séparées des voies voitures serait un plus. Une cartographie permettrait alors de voir la faiblesse des infrastructures dédiées à ce mode de transport. La marche a ses trottoirs, la voiture a sa voirie et il me semble que le vélo devrait avoir (au moins à certains endroits) ses voies. <p>J'espère que le document définitif prendra en compte cet aspect qui semble totalement oublié au regard des autres thématiques abordées.</p>
5-008	<p>Titre : Consultation du public par voie électronique sur le projet de PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Je vous remercie tout d'abord pour nous permettre de pouvoir commenter et contribuer au</p>

	<p>projet de PCAET. Au travers des documents mis à notre disposition, je ne vous cache pas que la quantité des informations fournies est trop importante pour pouvoir mobiliser le plus grand nombre d'habitants à la compréhension des sujets, j'aurais apprécié avoir un document de synthèse en particulier pour la stratégie 2030-2050.</p> <p>Je vais essentiellement baser mes commentaires sur <u>le document plan d'actions 2021-2026</u>.</p> <p><u>Objectif stratégique n°1 – impulser la transition énergétique du territoire</u></p> <p>L'ensemble des actions proposées sont bien évidemment pertinentes d'un point de vue des émissions de CO2 économisées. Je ne souhaite pas revenir sur tel ou tel choix mais plus sur le fait que je n'ai vu à aucun moment dans les documents mis à disposition (diagnostic, stratégie, évaluation) une évaluation des choix d'investissements/solutions (énergétiques) sous le prisme du taux de rendement énergétique (TRE en français ou EROI en anglais) des solutions à mettre en place. Je pense qu'il serait plus que pertinent d'utiliser cet indicateur dans les politiques mises en place par la MEL, qui pourrait se résumer au nombre de KWh nécessaire au déploiement de la solution retenue comparée avec le nombre de Kwh de cette solution en phase de production. Cet indicateur me paraît plus pertinent que de simplement regarder le rapport kwh/€ car nous savons bien que le prix des kwh (toutes énergies) ne reflètent pas fidèlement la réalité du "coût" énergétique de chaque solution envisagée. Il permettrait également d'éviter de faire des erreurs à vouloir financer des projets certes "bas carbone", très apprécié du "public", mais qui n'auraient aucune pertinence d'un point de vue de la quantité énergétique nécessaire au déploiement de cette solution par rapport à la quantité énergétique en phase d'exploitation.</p> <p>Si je ne suis pas assez clair sur ce point, n'hésitez pas à revenir vers moi que je puisse éclaircir mes propos.</p> <p><u>Objectif stratégique n°2 – améliorer l'accessibilité et la mobilité dans la Métropole</u></p> <p>Volet 2 : Les nouvelles liaisons en transports collectifs structurants</p> <p>Lorsque vous mentionnez les "liaisons express", étudiez-vous la possibilité de mettre en place des liaisons express de la ligne rouge du métro (une des plus longues de France) aux heures de pointes afin de permettre aux usagers d'aller plus rapidement d'un gros hub à un autre en évitant de s'arrêter à chaque station tout en permettant un développement plus important en liaisons douces entre chaque gros hub identifié ? un peu à l'exemple du RER en Île de France...</p> <p><u>Objectif stratégique n°3 – favoriser un aménagement plus durable du territoire</u></p> <p>Accroître la capacité de séquestration carbone du territoire</p> <p>Point 4. Accroître la capacité des terres agricoles à séquestrer du carbone</p> <p>Je vous recommande grandement de développer un programme du type "sols vivants" proposée par exemple par la fondation EarthWorm basée à Lille : https://www.earthworm.org/fr/our-work/projects/living-soils-in-rosi%C3%A8res-en-santerre-france</p> <p><u>Finalité 2 – Une Métropole solidaire permettant à tous de bénéficier de la transition écologique et énergétique</u></p> <p>Nous savons bien que l'alimentation bio est perçue comme étant trop chère pour les plus précaires. Des initiatives pertinentes existent pour favoriser les achats groupés et permettre aux plus démunis d'accéder à une bonne alimentation à moindre coût : https://vrac-asso.org/notre-reseau/</p> <p>Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à mes remarques.</p>
5-009	<p>Contribution :</p> <p>Bonjour Messieurs Dames,</p> <p>Je pense que l'écologie est une chose importante, très sérieuse et vitale ... mais devrait être traitée avec beaucoup de bon sens et de logique.</p> <p>Que le centre historique de Lille et certains quartiers soient sous contrôle voir interdit sous certaines conditions, je trouverai cela acceptable voir normal. Que l'on interdise la libre circulation dans la totalité de la zone gérée par la MEL aux vieux véhicules, quels qu'ils</p>

	<p>soient, est vraiment injuste et stupide. (Je pense aux personnes âgées qui possèdent de vieux véhicules en bon état, Contrôle technique OK, pour faire leurs courses et déplacements locaux)</p> <p>Mais je veux parler ici en particulier des véhicules de collection qui répondent à des critères strictes et précis, qui sur le plan national correspondent à moins de 1% du parc roulant, font moins de 1000 km en moyenne par an, qui sont des véhicules bien entretenus parfois mieux que des véhicules modernes et font parti du Patrimoine National Industriel de notre pays ... et auront l'interdiction de rouler 7 jours sur 7, 24 h sur 24 si ce règlement est appliqué ! Est-ce le retour d'une certaine grande inquisition ?</p> <p>Merci de l'attention que vous porterez, peut-être à ce courriel,</p>
5-010	<p>Titre : pour la pose d'un mur anti-bruit</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour, nous voudrions apporter notre soutien à Monsieur Alain Bézirard, maire d'Erquinghem-Lys, pour la pose d'un mur anti-bruit.</p> <p>Depuis des années nous subissons les nuisances sonores de l'A 25.</p> <p>Bien qu'ayant un jardin il nous est impossible de déjeuner, prendre le café ou simplement lire sur notre terrasse.</p> <p>La circulation intense sur l'autoroute nous prive de ces moments de détente.</p> <p>De même la nuit il nous est impossible de dormir fenêtres ouvertes vu la circulation à toute heure sur l'A 25.</p> <p>Il y a également la pollution de l'air avec ces dépôts de poussière partout, même sur le linge étendu dehors.</p> <p>ps: nous avons déjà signé une pétition il y a quelques années</p>
5-011	<p>Titre : Participation</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour</p> <p>Je propose d'installer des panneaux solaires sur les toits des bâtiments qui peuvent les recevoir, écoles, salle de sport, salle de spectacles, piscines, résidences habitations pour diminuer les factures et utiliser une énergie propre et gratuite afin d'alimenter ces structures pour leurs besoins en électricité, en chauffage. Stocker cette énergie pour l'hiver. Utilisons l'énergie solaire puisqu'elle est de plus en plus croissante.</p>
5-012	<p>Titre : propositions PCAE</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Concernant le Plan Climat Air Energie, j'ai 2 propositions :</p> <p>Encourager, favoriser, la végétalisation des façades de maisons...</p> <p>Créer des coulées vertes, piétons - vélos, reliant les communes de la métropole.</p>
5-013	<p>Titre : Emissions de GES</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>J'ai une question concernant le bilan carbone réalisé et inclus dans le PCAET. Je ne comprends pas bien les différences entre l'étude défi climatique de WWF et les données du PCAET en termes d'émissions de GES.</p> <p>Pourriez-vous apporter une réponse svp sur les points ci-dessous.</p> <p><u>Pour les SCOPE½</u></p> <p>A mon sens les résultats devraient être identiques car les méthodes utilisées sont a priori (sauf erreur de ma part) identiques. En effet :</p>

PCAET => Outil ESPASS et en lisant la méthodologie je lis que le SCOPE 1 est équivalent à la méthode « inventaire nationale » et utilise l'approche cadastrale, cela inclue les émissions directes qu'ils soient pour la consommation du territoire ou exporté.

WWF : utilise la méthode cadastrale en indiquant que c'est équivalent au SCOPE 1 et 2, ils font référence d'ailleurs à l'inventaire nationale de la France.

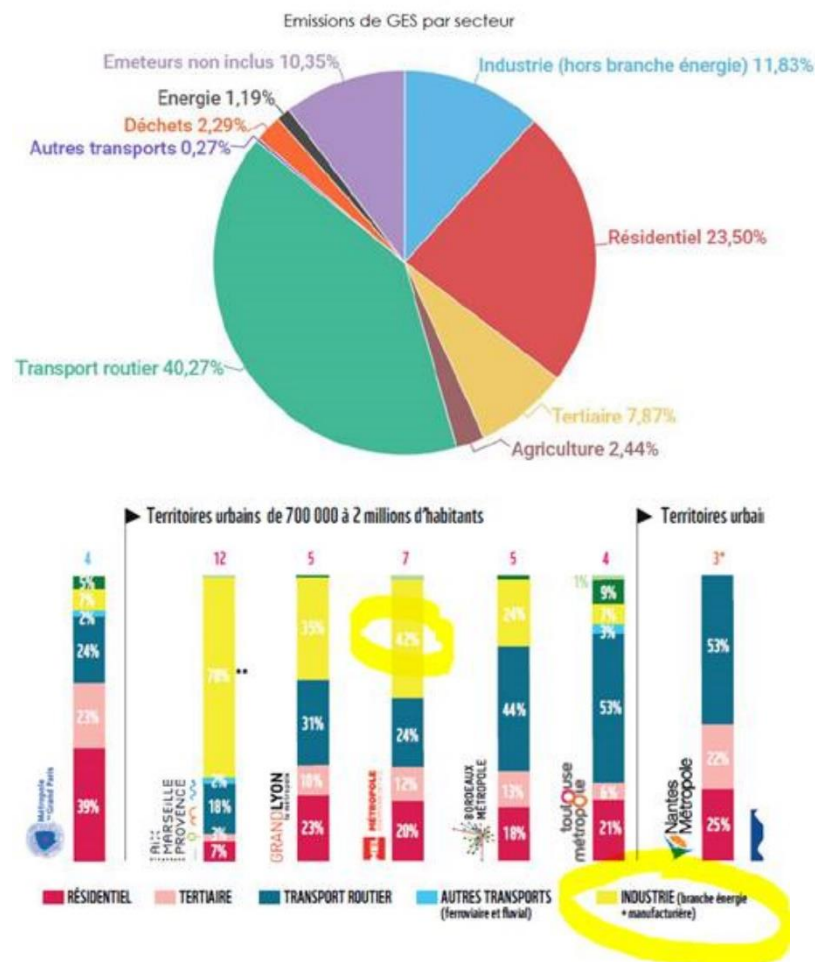
Sauf que :

Vous donnez pour SCOPE 1 et 2 : 5.076MtCO₂eq/hab là où WWF indique un peu plus de 7.5MtCO₂eq/hab en émissions cadastrales (SCOPE 1 et 2)

Par habitant, la différence reste : PCAET = 4.4TCO₂eq/hab / WWF = 7TCO₂eq/hab

De plus, vous indiquez des émissions SCOPE 1 et 2 moyenne française de 7.5TCO₂eq/hab dans le PCAET alors que l'inventaire nationale donné par WWF mais aussi par la SNBC ou encore le Haut Conseil pour le Climat indique 6.6TqCO₂/hab (tous en 2015)

La répartition des GES SCOPE 1 et 2 n'est pas du tout la même entre PCAET (à gauche) et WWF (à droite – émissions cadastrales SCOPE 1/2) notamment sur le poids de l'industrie



J'ai d'abord cru au fait que le bilan du PCAET était hors exportation contrairement à celui de WWF mais vraisemblablement les 2 comprennent les exportations. Comment expliquer de telles différences ?


Dans les 2 cas, cela semble être du SCOPE 1 (exportations comprises) + scope 2.



Pour l'empreinte carbone (SCOPE 1/2/3)

La définition de l'empreinte carbone est a priori commune puisque ce sont les émissions directes + importées – exportées, ce que vous écrivez dans le PCAET.

	<p>L'image (page 172 du PCAET) me met un doute par rapport à ce que je dis plus haut car les émissions directes et exportées sont séparées là où j'en comprenais que SCOPE 1 = émissions directes (pour la consommation territoriale mais aussi les exportations).</p> <p>Ainsi, je m'y perds car vous indiquez que les émissions directes = 4,7MtCO₂eq (hors exportations a priori et apriori quand vous dites émissions directes vous pensez à SCOPE 1 et 2 car en page 191 vous écrivez « Ces résultats sont à mettre en regard des émissions de GES du territoire soit 4727 ktéqCO₂/an pour les émissions scopes 1 et 2, ») à regarder en parallèle des SCOPE 1 et 2 à 5,08MtCO₂eq écrit plus haut dans le rapport.</p> <p>De plus, si je comprends bien, la MEL émet sur son territoire 4,7MtCO₂eq par an et 4,5MtCO₂eq de ces 4,7 MtCO₂eq sont liées aux exportations ? Cela m'étonne car pour l'industrie cela peut se comprendre mais les émissions du secteur routier par exemple sont pour la consommation du territoire et non exportée ?</p> <p>Je me retrouve avec la même incompréhension que plus haut sur la comparaison entre les 2 études :</p> <p>Ainsi PCAET = 13MtCO₂eq et 11.6Tonnes CO₂eq/hab</p> <p>WWF = 10 MtCO₂eq et 8.7TCO₂eq/hab</p> <p>La différence est importante à nouveau entre les 2 études, pourquoi ?</p>
5-014	<p>Titre : Re: Concertation Publique du PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour</p> <p>Je souhaite vous faire part de la remarque et proposition suivante</p> <p>Afin de diminuer l'émission des gaz à effets de serre, mais aussi la pollution de l'air, il manque un axe stratégique et des éléments de plan d'action concernant la diminution des besoins de déplacement, ou encore la « dé-mobilité »</p> <p>Proposition : Engager une démarche de « Métropole des Courtes Distances » visant à faciliter l'accès au maximum de fonctions urbaines et de services dans un cercle accessibles aux modes actifs marche à pieds et vélo</p> <p>Actions :</p> <p>Entreprendre une étude visant dans un délai de 6 mois à proposer une délibération cadre pour faire converger les politiques métropolitaines vers cet objectif, cette étude doit donner la parole aux métropolitains pour intégrer l'expertise d'usage et la bonne mesure des besoins et ressorts de changement</p> <p>Mettre en place un indice de diversité fonctionnelle des micro territoires de la métropolitain</p> <p>Appuyer les processus d'accompagnement au télé-travail, tiers-lieux et Co-working</p> <p>Identifier les lieux monofonctionnels à faible accessibilité de services et commerces comme possibles secteurs prioritaires d'action de la MEL pour cette politique de ville des courtes distances</p> <p>En termes d'aménagement du territoire, encourager la plurifonctionnalité des territoires en encourageant la réintégration douce d'activités industrielles, artisanales dans les tissus résidentiels</p> <p>Actions :</p> <p>Politique de réinvestissement à vocation économique des friches urbaines et industrielles</p> <p>Accompagnement du ré-emménagement urbain des entreprises de l'artisanat, aide à l'adaptation des accès et patrimoines immobiliers</p>
5-015	<p>Titre : Contribution au PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Veuillez trouver ci-dessous une contribution au plan d'action du PCAET présenté sur le site internet Lille Métropole.</p>

	<p>Bien cordialement, Olivier Pucher</p> <p>Adaptation aux Conséquence - Qualité de l'air</p> <p>Fiche-action n°9 :</p> <p>Le développement d'espaces de nature dans la métropole n'est pas suffisamment développé.</p> <p>La fiche-action n°9 mentionne le développement d'espaces verts et des actions de boisement. Hélas, ce point n'est pas développé (il est absent du calendrier 2020-2025, et ses coûts restent "à définir") alors qu'il s'agit d'un axe fort pour la captation de CO2, pour la qualité de l'air, pour la biodiversité et pour la résilience face au changement climatique. Un travail important doit être réalisé pour faire de cette problématique un axe d'action majeur du PCAET.</p> <p>Des forêts, des prairies et des micro-forêts urbaines avec des variétés d'arbres locales et variées (types forêts de Miyawaki) sont indispensables pour apporter des îlots de fraîcheur dans notre métropole face au réchauffement climatique. Elles permettent également de séquestrer du CO2, des particules fines et d'autres polluants atmosphériques. La continuité végétale est également vitale pour de nombreux oiseaux, petits mammifères, chauves-souris.</p> <p>Il faut des engagements forts, concrets, budgétés et inscrits au calendrier pour préserver les espaces naturels existants, pour transformer en forêts ou prairies une part importantes des friches, pour désartificialiser les sols.</p>
5-016	<p>Titre : PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour à la personne qui lira le présent message,</p> <p>J'ai examiné l'ensemble des documents du PCAET et je mesure l'importance et la qualité du travail technique qu'a nécessité leur élaboration.</p> <p>Je regrette toutefois que leur publication n'ait pas fait l'objet d'une large communication pour susciter réactions et commentaires.</p> <p>Reste maintenant à ce que le plan d'actions se concrétise en actes.</p> <p>Bien cordialement.</p> <p>Jacky DEBOUDT</p>
5-017	<p>Titre : Enquête publique PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Madame, monsieur,</p> <p>Nous nous permettons d'attirer votre attention concernant l'enquête publique PCAET, résident à Erquinghem Lys, rue de l'alloeu, quartier fort rompu et ayant déjà interpellé à plusieurs reprises M. Bézirard, mairie de notre commune, qui comprend notre problème mais qui n'a aucune solution à nous apporter sur le fait que nous rencontrons un problème depuis maintenant 3 ans date de l'entrée au collège de notre fils.</p> <p>En effet, notre fils scolarisé au collège Jeanne de Constantinople de Nieppe (collège de secteur), doit effectuer un trajet de 2 km à pied (chemin dans les champs, car cela se situe le long de la D 945) jusqu'à l'arrêt rue du moulin pour prendre le bus 109 afin de se rendre à son établissement, alors que nous possédons un arrêt de bus fort rompu au bout de notre rue qui n'est pas desservi par ligne 109 alors qu'un rond point a été créé récemment. Tous les quartiers de notre ville bénéficient des services de cette ligne 109 sauf le fort rompu. En sachant qu'il est impossible qu'il s'y rende en vélo à cause de la dangerosité de la route (sortie et entrée 9 de l'autoroute A25 présente sur le parcours). Certes la ligne 111 dessert notre quartier mais aucune correspondance d'horaire à certaines heures, temps trop court pour réussir à avoir le bus 109 ou alors horaires non respectés... Ce problème risque d'être récurrent ayant 2 autres enfants qui suivent.</p> <p>Pour nous la meilleure solution est que notre quartier soit desservi par la ligne 109</p>

	<p>erquinghemlys, car cela ne ferait qu'ajouter une boucle puisque le bus a la possibilité de faire demi tour au rond point rue de l'alloeou.</p> <p>En espérant avoir une réponse favorable à notre demande concernant la problématique que nous rencontrons et qu'une solution car travaillant ma conjointe et moi même, cela devient contraignant et compliqué à gérer au quotidien.</p>
5-018	<p>Titre : Contributions de GRTgaz au PCAET MEL 2021-2026_Oct 2020</p> <p>Contribution :</p> <p>Madame, Monsieur</p> <p>Pour un acteur industriel exerçant des missions de service public dans le domaine de l'énergie, être socialement responsable suppose avant tout d'agir de manière écoresponsable.</p> <p>Chez GRTgaz, œuvrer pour le climat et l'environnement est l'un des principaux objectifs inscrits dans notre charte d'engagement RSE.</p> <p>Ainsi au niveau national, les actions phares de l'entreprise tournent autour de la poursuite de l'ambition de diviser par cinq nos émissions de méthane à horizon 2025, la protection de la biodiversité aux alentours de nos canalisations, et toutes nos actions en faveur de la transition énergétique, englobant le développement des gaz renouvelables et la mobilité propre au GNV.</p> <p>C'est donc avec plaisir et tout naturellement que par le présent document en pièce jointe, je vous informe de la volonté de GRTgaz de contribuer au Plan Climat Air Énergie Territorial de la Métropole Européenne de Lille.</p> <p>Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire</p> <p>Bien cordialement</p> <div data-bbox="475 1025 710 1214" style="text-align: center;">  </div> <p>Classification GRTgaz : Public <input type="checkbox"/> Interne <input checked="" type="checkbox"/> Restreint <input type="checkbox"/> Secret <input type="checkbox"/></p> <p>AVERTISSEMENT : Ce message électronique émane de la société GRTgaz. Ce courrier électronique ainsi que toutes les pièces jointes ne doivent être utilisés que par leur destinataire. Il peut contenir des informations confidentielles. Si vous n'êtes pas la personne destinataire du message, ni un salarié ou un mandataire chargé de transmettre ce message à son destinataire, veuillez noter que toute diffusion, distribution, copie ou autre utilisation du présent message ou de ses pièces jointes est formellement interdite. Si vous avez reçu ce message par erreur, nous vous remercions d'en informer l'expéditeur immédiatement en répondant à son message et de le supprimer de votre ordinateur. <i>VEUILLEZ NOTER que tous les messages entrants seront automatiquement scannés par nos services et un prestataire externe afin de supprimer les messages publicitaires non sollicités (« spam »). Cela peut entraîner la suppression de messages légitimes avant qu'ils ne soient lus par leurs destinataires au sein de notre société.</i></p> <p>Pièce jointe : confidentiel</p>
5-019	<p>Titre : PCAET : enquête publique</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Le Conseil d'Administration de la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités, réuni le 15 octobre 2020, a adopté un avis sur la PCAET de la MEL, dont le projet est soumis à enquête publique : vous le trouvez en pièce jointe.</p> <p>Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à son contenu.</p>

	 <p>LA MRES A REPRIS SES ACTIVITÉS ! Tous les détails sur l'article en une de notre site mres-asso.org.</p> <p>Tel : 03.20.52.12.02 Email : mres@mres-asso.org Site web : www.mres-asso.org</p> <p>Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités 5 Rue Jules de Vico - 59600 LILLE</p>
5-020	<p>Pièce jointe : annexe 3</p> <p>Titre : PCAET, consultation du public du 16 au 18 octobre 2020, Délibération du Conseil Municipal d'ERQUINGHEM-LYS</p> <p>Contribution :</p> <p>Erquinghem-Lys, le 16 octobre 2020</p> <p>Objet : PCAET, consultation du public du 16 au 18 octobre 2020</p> <p>Métropole Européenne de LILLE</p> <p>La Direction Générale des Services</p> <p>Madame, Monsieur,</p> <p>Dans le cadre du "Plan Climat Air Energie Territorial", une procédure de consultation du public est lancée du 16 septembre au 18 octobre 2020.</p> <p>Le Conseil Municipal d'ERQUINGHEM-LYS a souhaité apporter sa contribution, lors de la séance plénière du 29 septembre 2020.</p> <p>Vous trouverez en annexe, la délibération correspondante.</p>  <p>Pièce jointe : annexe 4</p>
5-021	<p>Titre : Remarque PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Merci pour ce travail et cette consultation, je souhaite faire des remarques / questions sur le plan d'action 2030-2050.</p> <p>Page 4 : « La MEL s'est ainsi fixée un objectif de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre à hauteur de -45%, allant ainsi au-delà des engagements de l'Europe et de la France, pour mieux répondre à l'urgence ».</p> <p>Sauf erreur de ma part, l'objectif de la France est de -40% entre 1990 et 2030 mais sur le périmètre « Inventaire Nationale », cela correspondrait aux SCOPE 1 et 2 du PCAET mais comprenant donc aussi les émissions pour les biens et services exportés, est-ce que vous prenez bien en compte les émissions exportées dans cet objectifs ?</p> <p>Par ailleurs, l'UE semble se diriger vers une baisse de 60% des émissions de GES d'ici 2030/1990, vraisemblablement, la méthode peut différer légèrement mais ainsi, il est possible que l'engagement de la MEL ne soit plus au-delà de celui de l'Europe.</p> <p>Dans tous les cas, vous évoquez dans le diagnostic territoire l'étude défi climatique de WWF qui proposait pour respecter l'engagement 1,5°C une baisse de 95% en 2030 par rapport à 2015 et de 80% pour l'engagement 2°C en émissions cadastrales (vraisemblablement le périmètre que vous considérez pour cet engagement climat sauf erreur de ma part). La baisse passait à -100% en 2030 pour l'objectif 1,5°C dans le scénario fort.</p>

Ainsi j'interprète cela comme un engagement (-45% entre 1990 et 2030 et -32% entre 2015 et 2030) bien inférieur aux préconisations de WWF même pour un objectif 2°C en scénario ajusté (-80% entre 2015 et 2030) d'autant que le périmètre du PCAET est potentiellement moins ambitieux suivant ce qui est pris en compte (SCOPE 1/2 exportation ou hors exportations).

Page 5 « Une transition énergétique devant amener le territoire à une neutralité carbone d'ici 2050 » La neutralité carbone s'entend sur un périmètre élargi SCOPE 1/2/3 d'autant plus quand on voit la différence entre les émissions SCOPE 1/2 et le SCOPE 3. Pour autant, il semblerait que l'engagement que vous prenez ne porte que sur les SCOPE 1 et 2 ?

Cela serait d'autant plus regrettable que vous aviez pris l'engagement de réduire vos émissions de 30% entre 1990 et 2020 sur les SCOPE 1/2/3 (cf étude WWF). Ne pas inclure le SCOPE 3 réduirait de manière significative l'engagement climat de la MEL à mon sens et je pense qu'il n'est pas rigoureux de parler de neutralité carbone sans se placer sur les SCOPE 1/2/3 (cf publication net zero initiative de Carbone 4).

Page 11 : vous évoquez 3 scénarios, le plus ambitieux s'appelle « ambition nationale », devons nous comprendre que c'est une transposition de la 2^{ème} version de la SNBC ? Pour autant, il ne fait que « respecter » la feuille de route française qui de facto implique la MEL, cela me paraît simplement respecter ce qui est écrit dans la loi ? Il serait également intéressant d'expliquer en quoi le scénario contextualisé a fait l'objet de compromis, on peut en effet se questionner sur ce qui « semble plus réaliste en l'état actuel » auprès des acteurs en question, d'autant qu'un tel exercice demande non pas de se demander ce qui est réaliste en l'état actuel mais d'imaginer comment rendre réaliste des actions dans un état futur. Ainsi, ce qui semble réaliste est-il tout de même ambitieux pour ces acteurs ou est-ce jugé réaliste car simple à réaliser, le GIEC rappelle bien la rupture nécessaire et les transformations profondes, il n'est pas question de réaliser des actions réalistes dans un business as usual mais des actions ambitieuses et transformatrices .

Page 13 : « Les émissions de GES présentées ici sont uniquement les émissions liées aux consommations d'énergie, et n'incluent donc pas les autres émissions (liées à l'agriculture, à la mise en décharge des déchets et les émissions fugitives des industries). Cependant, ces émissions énergétiques représentent la grande majorité des émissions de GES, en particulier sur un territoire comme la MEL avec relativement peu d'élevage, et dont les déchets sont valorisés dans un centre de valorisation énergétique. » Cette phrase confirme la non prise en compte du SCOPE 3, cela est d'autant plus frappant que vous expliquez que la différence entre les émissions directes et les émissions liées à la consommation sont d'un facteur 2,8 dans le diagnostic. La seule prise en compte du CO2 ne permet donc pas de comparer les objectifs avec ceux de la France par exemple qui dans la SNBC inclue l'ensemble des GES notamment CH4 et N2O du secteur agricole et qui « relativise » la baisse globale. La part de l'élevage est faible certes mais la part de l'élevage importée ne l'est pas. Certes la SNBC ne traite pas d'objectifs en empreinte carbone mais inclue malgré tout l'agriculture qui représente plus de 20% des émissions nationales, ne pas le prendre en compte dans l'objectif de la MEL fait que la comparaison entre les 2 n'est pas possible.

Page 16 : « Il est proposé de retenir pour la MEL le scénario « ambition nationale » pour tous les secteurs d'activité, à l'exception du secteur des transports, qui suit la trajectoire du scénario « contextualisé » jusqu'en 2030, pour rejoindre celle de l'ambition nationale pour 2050, grâce à la mise en oeuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT). » Incluez-vous le transport de marchandises dans cette exception sachant que la mise en oeuvre des prochaines lignes de tramway... engendrera un report modal pour les voyageurs mais en soi le travail sur le transport de marchandises ne semblent pas autant dépendant de cette échéance 2030 ?

Cette exception n'est pas anodine car ce secteur est celui qui pèse le plus dans le SCOPE 1/2 plus de 40% si on regarde le bilan carbone du PCAET. Dans les 2 cas, le scénario le plus poussée proposée est celui qui respecte la feuille de route française, pas plus et qui est loin donc des recommandations WWF pour l'objectif 2°C et encore plus 1,5°C.

Page 33 : « Le chauffage représente 50% des consommations d'énergie des bâtiments tertiaires. L'enjeu principal est donc d'améliorer la performance énergétique des bâtiments tertiaires (neufs et anciens), et de réduire les consommations énergétiques conformément à

	<p>l'obligation nationale inscrite dans la loi Grenelle 2, puis mise à jour dans l'article 175 de la loi Elan. » Même si ce décret est ambitieux en terme de réduction de consommation, l'objectif ne va pas au-delà de ce qui est rendu obligatoire, il aurait pu être souhaitable d'aller au-delà d'autant que le rapport WWF met l'accent sur ce point là.</p> <p>Page 34 : « 20% des bâtiments font l'objet de démarches de sobriété énergétique ». La sobriété est la base de toute rénovation énergétique (renvoi au triptyque Négawatt), pourquoi seulement 20%.</p> <p>Page 40 : « Toutefois, si l'on considère les émissions de GES importées en raison de l'achat de biens alimentaires provenant de l'extérieur du territoire de la MEL, l'impact climatique de l'alimentation est considérable » ou encore page 21 « les émissions importées associés notamment aux biens de consommation et aux ressources alimentaires provenant de l'extérieur de la MEL représentent plus du double des émissions directes du territoire. Pour réduire ces émissions importées, il faut agir sur les modes de consommation et de production, de façon à réduire les achats de biens à l'extérieur du territoire. » Malgré ce constat, il semble que vous ne preniez pas en compte cet impact (puisque SCOPE 3) dans vos engagements, ce qui si c'est le cas, est très étonnant au vue de son impact « considérable ».</p> <p>Vous évoquez le titre « Moins de 2°C » et page 22 « la MEL ne sera pas en mesure de compenser intégralement ses émissions résiduelles de GES, condition d'une neutralité carbone effective. » Selon l'accord de Paris, la neutralité carbone au cours de la 2^{ème} partie du siècle est une condition nécessaire à l'objectif 2°C. De plus, peut on dire moins de 2°C sachant que cela peut donner l'impression de tendre vers 1,5°C alors que les objectifs ne sont pas en adéquation avec les préconisations de WWF pour les respecter ?</p> <p>Cordialement,</p>
5-022	<p>Titre : Contribution du Collectif Faire respirer Lille au PCAET de la MEL</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour</p> <p>Veillez trouver ci-joint notre contribution pour le collectif Faire Respirer Lille.</p> <p>Vous remerciant de bien vouloir m'en accuser réception.</p> <p>Pièce jointe : annexe 5</p>
2-003	<p>Titre : Avis de la majorité municipale de Faches-Thumesnil pour la consultation publique du PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Au nom des élus de la majorité municipale de la ville de Faches-Thumesnil, je vous transmets en pièce-jointe notre avis concernant ce projet de Plan Climat Air Energie Territorial :</p> <p>(aussi publié sur le site de notre ville : https://www.ville-fachesthumesnil.fr/Actualites/L-avis-des-elus-de-la-majorite-sur-le-projet-de-Plan-Climat-Air-Energie-Territorial-de-la-MEL)</p> <p>Il fera l'objet d'une délibération lors de notre prochain conseil municipal.</p> <p>La mise en œuvre du PCAET de la MEL, en combinaison avec nos actions municipales, devra nous permettre d'être collectivement à la hauteur des enjeux liés à la déclaration d'urgence climatique et écologique que nous avons adoptée lors de notre conseil municipal du 17 septembre 2020.</p> <p>Nous sommes donc particulièrement vigilant à ce qu'il soit à la hauteur des enjeux et sommes pleinement mobilisés pour travailler avec la MEL dans cet objectif, et dans la mise en œuvre de ses actions.</p> <p>Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,</p>



Pièce jointe : [annexe 6](#)

5-023	<p>Titre : Consultation PCAET de la MEL- Commentaire non pris en compte</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonsoir samedi 17 octobre 2020 21h15</p> <p>J'ai essayé 2 fois, le 17 octobre, de mettre un commentaire sur le plan d'actions 2020-2026, mais ils ont été désactivés. Pourtant la consultation se termine le 18 octobre!</p> <p>Je vous l'envoie par mail.</p> <p>"Bravo pour cette concertation! Toutes les actions proposées sont intéressantes et utiles pour lutter contre le réchauffement climatique.</p> <p>J'insisterai tout particulièrement sur le développement des mobilités actives (marche et vélo) fiche action n°6.</p> <p>La MEL devrait rendre obligatoire l'élaboration d'un plan vélo dans chacune de ses communes avec des aménagements cyclables sécurisés et continus, y compris aux carrefours et des équipements de stationnement vélo sûrs contre le vol, sans oublier les actions de promotion et de sensibilisation aux mobilités actives. D'autre part, les communes d'une même agglomération devraient se coordonner pour avoir un plan vélo cohérent et permettre une mise en commun de moyens (matériel d'entretien des pistes cyclables, location de vélos...) par exemple Armentières, La Chapelle d'Armentières, Houplines, Frelinghien, Erquihem-Lys, Bois Grenier pour l'Armentierois.</p> <p>Créer une liaison vélo rapide et sécurisée entre Lille et Armentières en évitant les feux de circulation avenue de Dunkerque à Lomme et Lambersart. "</p> <p>En espérant que le commentaire sera pris en compte.</p>
5-024	<p>Titre : PCAET MEL</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Le plan d'action présente de bonnes idées mais ne va pas assez loin.</p> <p>En 2019, la température a augmenté de +1°C à l'échelle de la planète et nous en voyons les conséquences.</p> <p>La Mel devrait viser un scénario plus vertueux que l'ambition nationale.</p> <p>La planète doit diviser par 4 ses émissions de GES soit une réduction de 75 %. Plusieurs pays ne réduiront pas autant leurs émissions !</p> <p>La Mel doit être plus ambitieuse et participer à décarbonner l'économie.</p> <p>La séquestration du carbone est essentielle mais l'investissement est clairement insuffisant. La Mel devrait proposer la plantation de forêt urbaine et déminéraliser les espaces publics pour limiter les îlots de chaleur.</p> <p>La rénovation des bâtiments doit également être une priorité. Pour ne pas tuer le gisement d'économie d'énergie et de GES, le niveau BBC rénovation devrait être un minimum lors d'une rénovation complète.</p> <p>Soyons à la hauteur des enjeux climatiques et des problématiques auxquelles nous devons faire face dans les années à venir.</p>
5-025	<p>Titre : LA MOBILITÉ, UN ÉLÉMENT MAJEUR À DOUBLE TITRE : POUR LA QUALITÉ DE L'AIR, POUR L'ATTÉNUATION DU CHANGEMENT</p>

CLIMATIQUE

Contribution :

Bonjour

enquête publique sur le nouveau projet de **Plan Climat Air Energie (PCAET) de la MEL**
(voir pièce jointe)

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

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 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.

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 cœur 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.

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.

Pièce jointe : identique au corps du mail.

Titre : EMPREINTE CARBONE : AGIR AUSSI SUR LES ÉMISSIONS INDIRECTES

Contribution :

Bonjour

enquête publique sur le nouveau projet de **Plan Climat Air Energie (PCAET) de la MEL**
(voir pièce jointe)

EMPREINTE CARBONE : AGIR AUSSI SUR LES ÉMISSIONS INDIRECTES

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

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 les pace public au travers des règlements de publicité.

Pièce jointe : identique au corps du mail.

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

Contribution :

Bonjour

enquête publique sur le nouveau projet de **Plan Climat Air Energie (PCAET) de la MEL**
(voir pièce jointe)

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'intégrité 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.

Cordialement

Pièce jointe : identique au corps du mail.

Titre : ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE EN COURS

Contribution :

Bonjour

enquête publique sur le nouveau projet de **Plan Climat Air Energie (PCAET) de la MEL**
(voir pièce jointe)

	<p style="text-align: center;">ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE EN COURS</p> <p>Nous recommandons donc de compléter la fiche 35 partie 2, par des dispositions de ce type ></p> <p>Îlots de chaleur urbains Ceux que l'ADULM a bien identifiés, mais aussi, de manière générale, pour rafraîchir la ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Maintien de la biodiversité Par exemple, outre les plantations en ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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...). <p>Rendements agricoles Il s'agit d'aider les agriculteurs à réorienter leurs pratiques vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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... <p>Pièce jointe : identique au corps du mail.</p>
5-026	<p>Titre : consultation du public par voie électronique</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>Complément aux commentaires sur la page https://participation.lillemetropole.fr/processes/concertationplanclimatmel/f/241/proposals/1725</p> <p>puisqu'après 17h10 les commentaires n'y sont pas pris en compte...</p> <p>Sur "Le réseau ferré régional et le réseau Etat" page 44 : avez-vous interrogé des usagers ET</p>

	<p>des non-usagers ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les usagers sur ce qui les embête et risquerait de les faire renoncer à moyen ou long terme à prendre le TER... - Les non-usagers sur leurs raisons de ne pas les utiliser ... <p>Dans les 2 cas, vous auriez des infos précieuses sur les motivations et contraintes, pour adapter l'offre de transport.</p> <p>Par exemple, j'habite près d'une gare, qui permet en quelques minutes d'aller à Lille. Alors pourquoi est-ce que je ne prends pas le train ? Imaginez moi aller à la gare en question, avec quelques pièces et une CB. 2 automates pour acheter des billets. Le premier est Hors Service. Zut, il y a un peu de monde, et le train arrive bientôt. Le second automate est tellement rayé sur l'écran que l'on ne voit pas les menus. Bon, je fais comment ? Panique sur le quai... Un autre usage qui a déjà renoncé aux automates me dit de télécharger l'application de la SNCF et d'acheter mon billet comme cela. Oui, mais moi je n'ai pas d'abonnement internet sur mon téléphone. Alors je rentre chez moi. Dégoûtée. Quelle belle journée à Lille, ah ben non.</p> <p>Ca tient à peu de choses le service public.</p> <p>Et cela n'est qu'un exemple.</p> <p>Page 46 "la tarification solidaire"</p> <p>Si vous voulez des résultats en terme d'émission de GES notamment, il faut RADICALEMENT changer les habitudes des gens</p> <p>Il faut donc aller bien plus loin que la tarification solidaire. La solidarité ne se joue pas qu'avec les bénéficiaires du RSA, les retraités, les -25 ou les handicapés. Vous , moi et quiconque peut avoir des problèmes respiratoires à tout moment. La pollution de l'air provoque 1700 à 2400 décès tous les ans dans notre métropole, soit plus de 5 chaque jour. Sans parler des canicules, de plus en plus fréquentes, longues et de plus en plus chaudes.</p> <p>La solidarité elle est avec nous-même du futur, et avec nos enfants et petit-enfants.</p> <p>Dès lors, la tarification solidaire c'est la gratuité des transports en commun, et la taxation des modes individuels (voiture sans covoiturage; avion) DANS LE MÊME TEMPS, pour inciter fortement au changement.</p> <p>Il est nécessaire d'installer une solidarité avec nous-même, nous tous, car nous sommes tous dans le même bateau ! Ok pour les crit'air ... ok pour toutes les taxes que vous voulez, mais EN MÊME TEMPS, donnez des alternatives de transport en commun et de pistes cyclables.</p> <p>Page 49 : "La stratégie métropolitaine en faveur du vélo vise à déployer un réseau d'aménagements cyclables continu et sécurisé. Depuis 2016, la MEL a étoffé le réseau métropolitain d'infrastructures cyclables de 120 kilomètres supplémentaires et a conduit à résorber 25 « points durs ». L'objectif aujourd'hui est de poursuivre cette ambition tout en l'adaptant à des besoins émergents. Ainsi, une nouvelle programmation d'infrastructures cyclables sera proposée à la validation politique au cours du 2ème semestre 2019, pour une mise en oeuvre au-delà de 2020 et une inscription dans la révision du PDU. "</p> <p>Je ne comprends pas l'action associée. Ce sera proposé en 2019, mais on est fin 2020 ...</p> <p>120km c'est un premier pas, et il y a encore de nombreuses centaines de km de voies et de pistes cyclables à aménager dans la MEL.</p> <p>Pour le covoiturage (ou autosolisme, quel mot ! bref) : faites relayer l'info des outils et des aires par les communes. C'est bien trop peu connu des habitants de la MEL.</p> <p>Le problème pour l'usage du vélo, c'est aussi le "garage" à vélo, pas assez nombreux, en mauvais états. C'est également le vol des vélos, tellement fréquents dans la métropole. Des actions sont-elles prévues sur ces 2 aspects ?</p>
5-027	<p>Titre : consultation du public par voie électronique (2)</p> <p>Contribution :</p> <p>page 148 "Développer la nature en ville : notamment par la requalification du parc de la Citadelle depuis 2003, la politique « zéro phyto » menée depuis 2008, la sanctuarisation de 10 espèces (Lille primé capitale française de la biodiversité en 2012) ainsi que par la plantation d'arbres (5000 arbres supplémentaires d'ici 2020) "</p> <p>5000 arbres, c'est une goutte d'eau . J'en veux pour exemple la Ville de Violaines qui va</p>

	<p>créer une forêt de 1200m² : 3 667 arbres pourraient être plantés à côté de l'aire de jeux située derrière la salle Moulin https://www.lavenirdelartois.fr/95421/article/2020-09-24/la-ville-de-violaines-va-creer-une-foret-de-1200m2?fbclid=IwAR3GukDFSYS5G5-G03wENRWLzSC3jk3c7DOWp5hLXEtMWKBwd-nhLhxdIGs</p> <p>3 667 arbres supplémentaires dans la ville de Violaines, et combien pour toute une grande agglomération ?</p> <p>Sujet : l'eau et la sécheresse (et le risque d'effondrement de nos routes et de nos bâtiments, juste en passant, comme ça) :</p> <p>Qu'est-ce que vous proposez eu égard aux centaines de km de canalisations fuyardes du réseau d'eau. Vous savez, celles en fonte, de 90cm de diamètre environ. Qui sont centaines.</p> <p>Et qu'est ce que vous proposez pour les zones marécageuses de la métropole ? Une catastrophe à plusieurs périodes en 2020. Un marais asséché envahi de liseron, qui a reculé pour de bon (tant que la MEL ne s'en occupera pas) au Bois de la Noyelle, ou aux marais de Fretin-Templeuve...</p>
5-028	<p>Titre : consultation PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Tout d'abord, je tiens à préciser que j'apprécie pleinement cette démarche de PCAET et je relève de nombreuses actions positives, utiles et bienvenues. Je souhaite cependant faire les remarques suivantes :</p> <p>Empreinte Carbone On ne doit pas limiter notre objectif à nos émissions directes. Il est indispensable d'y intégrer nos émissions indirectes et donc de prendre en compte notre empreinte carbone. En effet, nous avons des leviers importants de réduction de notre empreinte à travers nos modes de consommation. Pour cela la MEL à un rôle primordial de sensibilisation, information et accompagnement des concitoyennes et des concitoyens. De plus, la stratégie pour atteindre la neutralité carbone en 2050 n'est pas explicitée.</p> <p>Consommations d'énergie Comment réduire de 45% notre empreinte carbone d'ici 2030 en ne baissant que de 16% notre consommation d'énergie. La sobriété énergétique est indispensable. Pour cela la MEL doit davantage mener des politiques pour permettre la baisse de la consommation d'énergie : rénovation de l'habitat, ... Le second axe doit être le développement des énergies renouvelables.</p> <p>Transports Le secteur des transports est l'un des plus impactants. Or les objectifs de ce projet de PCAET (Réduire de 19 % les consommations d'énergie et de 27% les émissions de GES) ne sont pas assez ambitieux, comme le relève justement l'autorité environnementale : ils devraient être bien plus proches de l'objectif global de réduction de 45% des émissions, et même au moins l'atteindre. Comment la MEL peut-elle atteindre les objectifs visés en réduisant l'accessibilité des transports en commun : baisse du budget, portiques d'accès, hausse des tarifs, réduction des fréquences, ...). Une politique ambitieuse doit être menée pour développer au maximum les transports en communs : gratuité, développement de la couverture et des fréquences ... Un plan d'action à ce sujet doit être détaillé. Concernant les mobilités douces, il est urgent de repenser les aménagements urbains pour donner une vraie place aux vélos et aux piétons en toute sécurité. Quand à l'aéroport de Lesquin il semble incohérent de l'agrandir et de répondre aux objectifs du PCAET.</p> <p>Zero artificialisation nette Comment peut-on à la fois annoncer des compensations des émissions et en même temps définir l'urbanisation supplémentaire de 1200 hectares. Le PLU et le PCAET sont en opposition. Le développement d'espaces verts et des actions de boisement n'est pas développé alors qu'il s'agit d'un axe fort pour la captation de CO₂, pour la qualité de l'air, pour la biodiversité et pour la résilience face au changement climatique. Un travail important doit être réalisé pour faire de cette problématique un axe d'action majeur du PCAET. Sans cela, la problématique de lutte contre les îlots de chaleur, majeure</p>

	dans un environnement urbain comme le nôtre pour nous adapter aux changements climatiques, n'est pas traité convenablement.
5-029	<p>Titre : Contribution du groupe Métropole Écologiste, Citoyenne et Solidaire</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonsoir,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe la contribution de notre groupe à la consultation du public sur le PCAET. Nous vous en souhaitons bonne réception.</p> <p>Pièce jointe : annexe 7</p>
5-030	<p>Titre : Contribution à l'enquête publique sur le nouveau projet de Plan Climat Air Energie (PCAET) de la MEL</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonsoir,</p> <p>je partage et appuie l'avis porté par la MRES et rédigé par des associations membres ci-joint si j'envoie si tard ma contribution, je souligne également le délai très court pour contribuer sur ce projet important. J'ai porté une contribution lors de l'enquête au PLUI et je ne comprends pas pourquoi la MEL ne soumet pas un seul projet pour le PLUI, le PCAET et le PDU puisque ces sujets sont intrinsèquement mêlés.</p> <p>Rappelons que la Métropole est classée 2ème métropole la plus polluée derrière Marseille avec des inégalités au sein de la métropole. J'ai assisté au premier séminaire de la santé environnementale en janvier 2019, les mauvais résultats du PDU avec une augmentation de la part de la voiture ont été présentés et je soutiens les recommandations de la MRES.</p> <p>J'ai habité, étudié et travaillé à Strasbourg, en Suisse, en Allemagne et aux Pays-Bas, je peux donc témoigner de l'efficacité d'un plan vélo ambitieux couplé avec une offre de transport en commun avec une bonne intermodalité et en restreignant l'usage de la voiture, incitant dès le plus jeune âge à penser d'abord mode de transport doux pour se déplacer. Pour compléter, pourquoi ne pas faire de la gare Lille Flandres un vrai pôle intermodal en piétonnant la place de la gare face à la rue Faidherbe et une partie de l'avenue Le Corbusier qui serait accessibles aux TC, vélos, voire les taxis comme à Strasbourg et en laissant accessible à la voiture par l'avenue Willy Brandt et la rue de Tournai.?</p> <p>Par ailleurs, j'ai assisté à une réunion sur le PCAET en 2018 à la MRES et il a été question des incitations aux entreprises. Je travaille pour une grande entreprise se portant toujours bien malgré le COVID et j'ai témoigné des nombreux comportements que je qualifierais d'ébriété énergétique que j'y ai observés. Maintenant si la MEL veut des résultats il faut contraindre, en commençant par les grandes entreprises vu la situation actuelle: il faut conditionner les aides et subventions pour ne plus occuper des locaux principalement accessibles en voiture et approvisionnés par camion, ne pas s'installer dans des locaux qui sont des passoires thermiques, forcer à participer à des défis de type DECLIC mais pour les entreprises avec un système qui serait bénéfique et incitatif pour les salariés.</p> <p>Pièce jointe : annexe 3</p>
5-031	<p>Titre : Volt Lille - Contribution PCAET</p> <p>Contribution :</p> <p>Bonjour,</p> <p>veuillez trouver ci-joint notre contribution pour l'enquête publique du PCAET de la MEL - en dernière minute...</p> <p>Merci pour une confirmation, que notre contribution est arrivée à temps en sera mis en compte.</p> <p><i>City Lead Lille Membre du bureau Volt France</i></p>



Volt Lille : <https://www.voltlille.fr/>

Volt France : <https://www.voltfrance.org/>

Volt Europa : <https://www.volteuropa.org/>

Pour nous rejoindre : <https://volt.team/join/fr-FR>

Pièce jointe : [annexe 8](#)

ANNEXE 2 : LE SURENDETTEMENT DES PARTICULIERS ET DES FAMILLES (1989)



20290924 La
pauvreté du nord su

ANNEXE 3 : AVIS DE LA MAISON REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES SOLIDARITES SUR LE PROJET 2021-2026 DU PCAET DE LA MEL (2020)



AVIS
MRES-PCAET_20101€

ANNEXE 4 : EXTRAIT DU PROCES-VERBALDES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DU 29 SEPTEMBRE 2020, COMMUNE D'ERQUINGHEM- LYS



20202909DEL 15
PCAET ERQUINGHEN

ANNEXE 5 : AVIS DU COLLECTIF FAIRE RESPIRER LILLE



2020 10 17 Avis
Faire Respirer Lille s

ANNEXE 6 : AVIS DES ELUS DE LA MAJORITE DE LA VILLE DE FACHES-THUMESNIL



PCAET MEL _ Avis
Majorité Municipale

ANNEXE 7 : CONTRIBUTION D'UN GROUPE D'ELU.E.S DE LA MEL



contribution PCAET
groupe MECS.pdf

ANNEXE 8 : AVIS DE VOLT LILLE



FR-Lille-Avis.Enquet
e.Publique.Pcaet.fr.p

Contact :

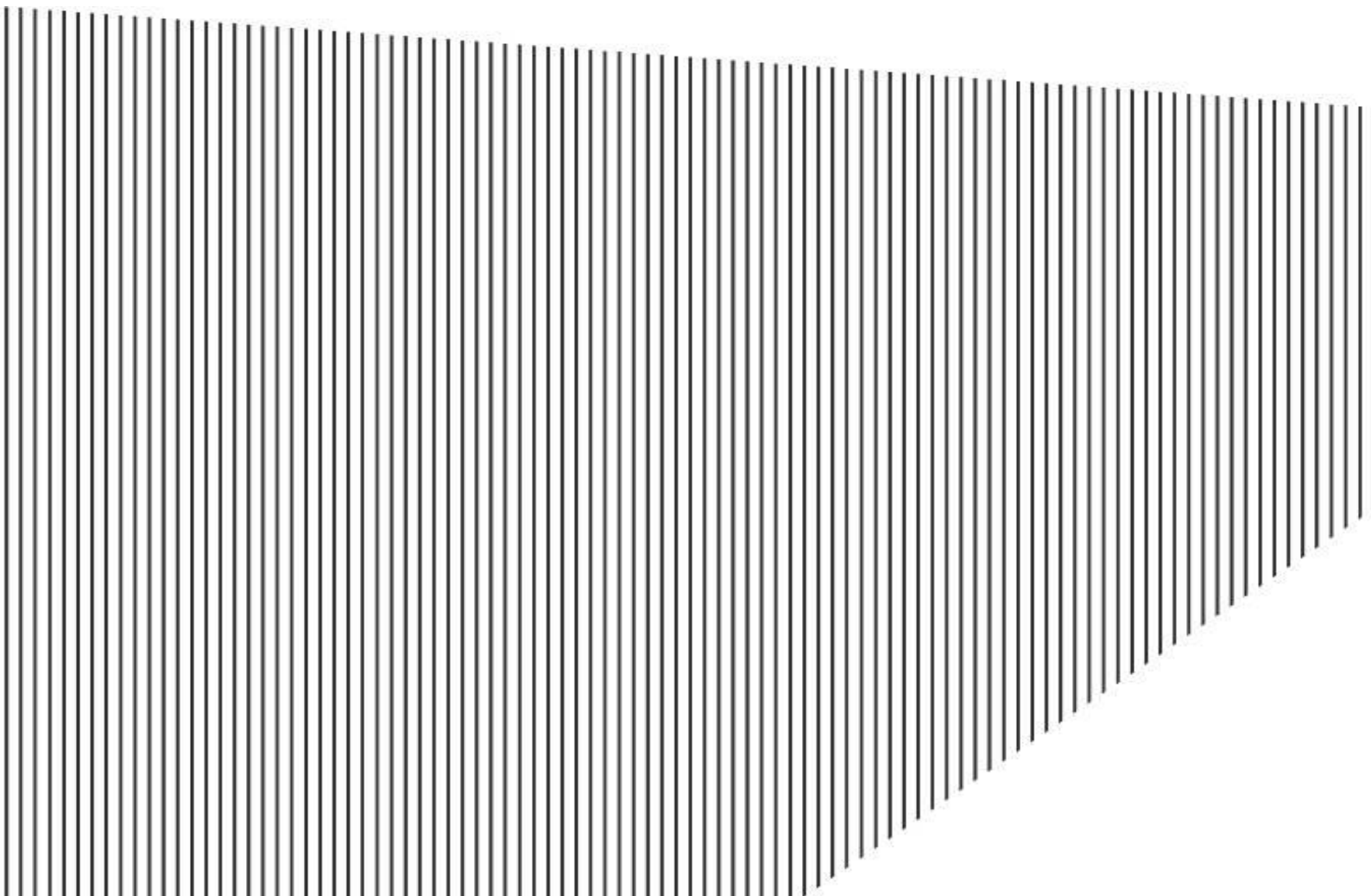
Jean-Gabriel Robert

EY | Environnement et Développement Durable

Tel : +33 (0)6 80 04 64 57

Email : jean-gabriel.robert@fr.ey.com

www.ey.com/fr/sustainability



Évaluation Environnementale Stratégique du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) de la Métropole Européenne de Lille

Motifs des décisions relatives au bilan de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE)

Décembre 2020

Table des matières

1.	SYNTHESE DES OBSERVATIONS, DECISIONS DE LA MEL ET MOTIVATIONS DES DECISIONS.....	64
2.	SYNTHESE DES DEMANDES DE PRECISIONS ET REPONSES DE LA MEL	78
3.	ACRONYMES	84

1. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS, DÉCISIONS DE LA MEL ET MOTIVATIONS DES DÉCISIONS

Thème	Références des contributions	Synthèse des observations	Pris en compte/Non pris en compte	Motivation
Gouvernance et communication	3-003, 3-005, 4-023, 4-002, 5-008, 5-029, 5-016, 5-019, 5-025, 5-030, 5-031, 5-022	Renforcer la coordination interterritoriale, internationale (notamment le partage de bonnes pratiques), la concertation associée à la consultation du public, des acteurs du territoire. Préciser la composition, le rôle et l'organisation des 2 nouveaux comités, ainsi que le mode de sélection de leurs membres.	<p>Observation prise en compte</p> <p>Une délibération cadre sur la gouvernance du PCAET sera adoptée en 2021 pour définir plus précisément composition, le rôle et l'organisation des instances de gouvernance et les modalités de travail avec les acteurs du territoire.</p> <p>Concernant la coordination interterritoriale, la MEL a passé des conventions avec tous les territoires voisins, ainsi qu'avec la Région.</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>Suite au changement d'exécutif métropolitain, des évolutions auront lieu dans la gouvernance envisagée pour le PCAET.</p>
Articulation avec d'autres plans et programmes	2-003, 5-019, 5-025, 4-009, 5-029, 5-030	S'assurer de la cohérence du PLUi, du PDU et du PLH et des Schémas d'urbanisme commerciaux avec les objectifs du PCAET, notamment ceux liés à la place de la voiture, la prise en compte des déplacements et l'artificialisation des sols (en y intégrant par exemple le principe de « zéro artificialisation nette »).	<p>Observation prise en compte</p> <p>Le PLUi a été adopté fin 2019. Une première modification prévue pour 2021 intègrera une OAP climat-air-énergie-santé pour renforcer l'intégration de ces enjeux dans la planification, ainsi que quelques révisions du règlement. Les révisions ultérieures seront également l'occasion d'ajustements pour renforcer la prise en compte des objectifs du PCAET dans le PLUi.</p> <p>Le Plan de Mobilité (ancien PDU) est en cours d'élaboration. En application de la loi LOM du 24 décembre 2019, il doit être conforme aux objectifs du PCAET.</p> <p>Le PLH est également en cours d'élaboration. Il a repris l'objectif du PCAET de 8200 rénovations énergétiques de logements par an.</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>Les élus en charge du pilotage du PCAET sont d'accord pour s'assurer de la cohérence des différents documents de planification.</p>

Consultations réglementaires	5-019, 5-025, 5-029, 5-030	Prendre en compte avec sérieux les retours de l'Autorité environnementale et des partenaires belges.	<p>Observation prise en compte</p> <p>Un mémoire détaillé de réponse aux remarques de l'Autorité environnementale a été rédigé pour indiquer ce qui peut être pris en compte à court, moyen ou plus long terme.</p> <p>A ce jour, les partenaires belges n'ont pas émis d'avis sur le projet de PCAET.</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>L'exécutif métropolitain souhaite effectivement prendre en compte les remarques de l'Autorité environnementale.</p>
Diagnostic	3-006, 1-001, 5-026, 5-026	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ajouter à l'état des lieux initial et aux objectifs, l'impact des actions de MEL en dehors de son territoire. ▶ Revoir le choix des indicateurs dans le paragraphe 1.1.1 partie Secteur industriel ▶ Interroger les « non-usagers » du réseau ferré afin de comprendre leurs motivations et contraintes et adapter l'offre de transport 	<p>Observation prise en compte</p> <p>L'estimation des impacts des actions de la MEL sur son territoire et au-delà nécessite des études complémentaires.</p> <p>Les indicateurs pourront être ajustés lors des prochains diagnostics.</p> <p>La MEL n'est pas en charge de la gestion du réseau ferré (compétence de la Région).</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>Les remarques pourront être prises en compte lors de prochaines itérations du diagnostic territorial.</p>
Plan d'actions	4-024, 5-022, 5-021	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Concrétiser et chiffrer les actions ▶ Revoir le titre « Moins de 2°C » dans l'introduction de la stratégie 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Certaines actions du programme d'actions sont déjà bien définies et budgétées. D'autres sont plutôt des pistes de réflexion pour aller plus loin, et n'ont pas encore été bien détaillées ou budgétées.</p> <p>Le PCAET reflète la situation à un temps t, mais le processus de définition et mise en œuvre des actions se poursuit tout au long des 6 ans du PCAET.</p> <p>L'objectif « moins de 2°C » est celui fixé par l'accord de Paris, et la MEL souhaite s'inscrire dans le cadre de cet objectif.</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>L'exécutif métropolitain souhaite effectivement parvenir à des actions concrètes et chiffrées.</p>
Suivi	5-022	Réaliser des bilans annuels avec un formalisme de restitution explicite pour suivre les évolutions (tableau de bord), et des indicateurs pertinents	<p>Observation prise en compte</p> <p>La MEL souhaite renforcer le dispositif de suivi et reporting du PCAET, avec la mise à disposition pour les élus et le public d'états d'avancement annuels du plan d'actions et d'atteintes des objectifs.</p>	<p>Accord avec la proposition.</p>

<p>Transports et mobilité</p>	<p>2-003, 5-007, 5-028, 5-029, 5-014, 5-019, 5-025, 5-026, 5-030, 5-031</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Avoir des objectifs concernant le secteur des transports plus ambitieux ▶ Rajouter un axe stratégique et des éléments de plan d'actions en faveur de la diminution des besoins de déplacement et d'une politique des courtes distances (télétravail, localisation des commerces et administrations publique, PDE...). 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Les objectifs concernant le secteur des transports sont d'ores et déjà alignés sur ceux de la Stratégie National Bas Carbone. Le Plan de Mobilité en cours d'élaboration pourra venir préciser ou renforcer certains objectifs.</p> <p>Le programme d'actions comporte une « priorité » sur la réduction de l'impact de la mobilité, avec des actions portant sur le développement des transports en commun, le soutien aux modes alternatifs de déplacement (marche, vélo, covoiturage...). Par ailleurs, une action portant sur la politique temporelle de la Métropole prévoit bien une réflexion sur la diminution des besoins de déplacement et le développement du télétravail (le contexte sur ce sujet ayant évolué de façon majeure en raison de la crise sanitaire).</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>Les éléments concernant la mobilité dans le PCAET seront complétés par le Plan de Mobilité en cours d'élaboration.</p>
<p>Mobilité à vélo</p>	<p>2-001, 3-001, 3-002, 4-002, 4-010, 4-019, 4-025, 5-006, 5-007, 5-012, 5-019, 5-025, 5-023, 5-026, 5-030, 5-031</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Définir plus d'objectifs consacrés à la mobilité en vélo et créer une fiche-action spécifique au vélo ▶ Etablir un plan d'urgence vélo chiffré et budgété ▶ Développer des pistes cyclables continues, sécurisées, isolées, balisée, entretenues et arborées notamment reliant les communes péri-urbaines, ainsi que les bords de la Deûle avec le centre-ville métropolitain ▶ Donner aux communes le pouvoir et le budget nécessaires pour gérer les pistes cyclables au sein de leur commune, rendre obligatoire l'élaboration d'un plan vélo dans chacune des communes de la MEL en coordination entre elles pour meilleure coordination des moyens et les obliger à créer des places de stationnement vélo à proximité des commerces. ▶ Créer des mobiliers urbains pour le parking des vélos et garantir la compatibilité entre les vélos électriques et les parkings à vélo mis à disposition ▶ Favoriser l'intermodalité vélo-train, vélo-bus et vélo-tram ▶ Rendre accessible chaque collège et lycée en vélo et soutenir les initiatives de pédibus et vélobus dans les écoles 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Une action spécifique au vélo a été créée et ajoutée au programme d'actions du PCAET.</p> <p>Un plan cyclable pour la durée du mandat 2020-2026 est en cours de préparation et sera voté au premier semestre 2021. Ce plan sera doté de 100 millions d'euros et permettra de développer le réseau cyclable.</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>Les éléments relatifs à la nouvelle politique vélo seront votés au cours de l'année 2021.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Améliorer la sensibilisation des automobilistes et renforcer les actions de promotion et de sensibilisation aux mobilités actives ▶ Renouveler le soutien à l'achat de vélos électriques, vélos cargos et autres et mettre en place des ateliers conseils pour acheter le bon vélo, selon ses besoins et son usage ▶ Mettre en œuvre des mesures contre le vol de vélos 		
Mobilité en transports en commun	2-001, 5-002, 5-006, 5-017, 5-019, 5-020, 5-025, 5-026, 5-029, 5-030, 5-031	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renforcer les solutions de transports en commun ▶ Mettre en œuvre progressivement la gratuité pour les usagers ▶ Améliorer l'accès à l'information concernant l'organisation des transports en commun ▶ Mettre des voies en site propre pour les bus, chaque fois qu'un sens de circulation est doté de deux voies et initier un plan d'investissement pour le renouvellement et l'augmentation de la flotte de bus ▶ Développer une politique ferroviaire ambitieuse autour du MIN de Lomme et investir pour que les gares régionales puissent gérer des livraisons de fret parallèlement aux passagers 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Le programme d'actions comporte une « priorité » sur la réduction de l'impact climatique de la mobilité, avec des actions portant sur le développement des transports en commun, avec la mise en œuvre d'une part du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports et d'autre part de la concession de service public pour la gestion du réseau de transports de la MEL (attribuée à Keolis). Cette CSP comprend des objectifs chiffrés portant sur le nombre de déplacements et de voyageurs dans les transports en commun :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> passer de 139,85 M de déplacements à 150 M en 2024 <input type="checkbox"/> passer de 195,26 M de voyages en 2018 à 223,66 M en 2024 <p>La gratuité des transports en commun lors des pics de pollution a été votée par l'exécutif métropolitain en octobre 2020.</p> <p>La gestion du réseau ferroviaire est une compétence de la Région.</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>Mesures prévues dans le cadre de la mise en œuvre du SDIT et de la gestion du réseau de transports</p>
Transports routiers	2-001, 4-011, 5-030, 3-001, 4-018, 5-019, 5-020, 5-025, 5-026, 5-029, 5-030	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fluidifier le trafic en optimisant la collecte des ordures ménagère ou en privilégiant la collecte en apport volontaire plutôt que la collecte en porte à porte ▶ Restreindre l'usage de la voiture et réduire drastiquement sa place dans l'aménagement urbain ▶ Restreindre l'usage de la voiture aux abords des établissements scolaires ▶ Etablir des plans de circulation en marguerite sur le modèle 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Le programme d'actions comporte une « priorité » sur la réduction de l'impact de la mobilité, avec des actions portant sur le développement du covoiturage et de l'autopartage, et la logistique urbaine du dernier kilomètre.</p> <p>La gestion de la circulation aux abords des établissements scolaires relève de la compétence</p>	<p>Accord avec la proposition</p>

		<p>de Gand associée à une limitation du stationnement au lieu de travail</p> <p>► Développer le co-voiturage et l'autopartage, avec des stationnements dédiés en lieu et place des stationnements existants et améliorer la communication</p>	<p>des communes, de même que pour les plans de circulation.</p> <p>La collecte des ordures ménagères relève du nouveau Schéma Directeur des Déchets Ménagers qui sera présenté au conseil métropolitain en février 2021.</p>	
Mobilité fluviale	4-007, 5-019, 5-025, 5-030, 5-031	Développer une politique fluviale ambitieuse réintroduire la voie d'eau à Lille	<p>La MEL soutient les initiatives privées de transport de marchandises en ville qui utilisent la voie d'eau et compte sur leur développement dans la perspective de la réalisation du Canal Seine Nord Europe.</p> <p>La MEL fait d'ailleurs transporter des déchets ménagers entre les sites métropolitains du centre de valorisation énergétique (Halluin) et du centre de valorisation organique (Sequedin).</p> <p>Concernant le transport de voyageurs par voie fluviale, la MEL suit les initiatives privées et/ou locales ponctuelles liées à des événements, et pourrait éventuellement à l'avenir en soutenir d'autres.</p>	Accord avec la proposition
Mobilité électrique	5-029	Tenir compte des pollutions générées par les véhicules électriques, notamment celles dues à l'usure des pneus en prévoyant des bornes de recharge électrique à faible ampérage en centre-ville pour recharger des trottinettes électriques ou des vélos électriques, mais pas les gros véhicules	<p>Observation prise en compte</p> <p>La MEL a adopté une stratégie sur l'électromobilité qui prévoit le déploiement de 200 bornes de recharges sur l'ensemble de la MEL.</p>	
Mobilité transfrontalière	5-031	Veiller à ce que l'Eurométropole devienne une plaque tournante pour aider les communes à financer la mobilité transfrontalière et introduire un ticket de transport public commun pour la région Eurométropole	<p>Observation prise en compte</p> <p>Les questions de mobilité transfrontalière et de tarification sont discutées dans le cadre de l'Eurométropole.</p>	
Emissions de GES	2-003, 5-019, 5-025, 5-030 ; 5-021, 5-022, 5-024, 5-028, 5-029, 5-031,	Revoir l'objectif de réduction de 45% des émissions de GES d'ici 2030 pour être plus ambitieux et inclure les émissions de scope 3/émissions indirectes)	<p>Observation prise en compte</p> <p>L'objectif de réduction de 45% des émissions de GES d'ici 2030 sur les scopes 1 et 2 (par rapport à 1990) est plus ambitieux que l'objectif national (40%). Il pourra toutefois être réévalué en prévision du bilan de mi-parcours du PCAET.</p> <p>Un objectif de réduction des émissions du scope 3</p>	Accord avec la proposition

			est en cours d'estimation et sera rajouté aux objectifs du PCAET.	
	5-003	Ne pas lutter contre les gaz à effet de serre, sachant que le principal est la vapeur d'eau et que ces mêmes gaz ont un effet parasol protecteur	Observation non prise en compte La MEL est soumise à l'obligation d'élaborer et mettre en œuvre un Plan Climat Air Energie Territorial.	Désaccord avec la proposition car elle est contraire à la réglementation.
Production d'énergie	5-008, 5-011, 5-031, 5-019, 5-025, 5-030, 5-0031	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Revoir à la hausse l'objectif de production d'énergie renouvelable (éolien et solaire notamment) et considérer les impacts environnementaux de la méthanisation et de l'incinération des déchets ▶ Installer des panneaux solaires sur les toits des bâtiments qui peuvent les recevoir afin d'alimenter ces structures ▶ Faciliter l'autoconsommation et introduire un programme pilote pour soutenir l'installation de panneaux solaires et la consommation directe de l'électricité produite pour alimenter certains appareils dans un ménage ▶ Installer des éoliennes urbaines sur les bâtiments publics et permettre aux communes de travailler également à l'autonomie énergétique en utilisant à la fois l'énergie solaire et l'énergie éolienne Intégrer une évaluation des choix d'investissements/solutions (énergétiques) sous le prisme du taux de rendement énergétique (TRE en français ou EROI en anglais) des solutions à mettre en place ▶ Créer une fiche action dédiée « réduire les émissions indirectes » 	<p>Observation prise en compte</p> <p>L'objectif de production d'énergies renouvelables pourra être rehaussé lors du bilan de mi-parcours du PCAET, suite notamment à une étude pour préciser les potentiels de géothermie et d'aérothermie.</p> <p>Les impacts environnementaux de la méthanisation et de l'incinération des déchets sont étudiés et pris en compte projet par projet (réglementation ICPE).</p> <p>Le développement du grand éolien est fortement contraint sur la MEL. Toutefois, la réalisation d'un cadastre micro-éolien est prévue par le PCAET.</p> <p>Un cadastre solaire sera mis à disposition en 2021 pour faciliter l'installation de panneaux solaires sur les toits.</p> <p>La MEL soutiendra les communes souhaitant produire des énergies renouvelables grâce à un fonds de concours voté en décembre 2020.</p> <p>Il n'y a pas de fiche action spécifique sur la réduction des émissions indirectes, toutefois la priorité n°5 « soutenir les modes de production et consommation responsables » comporte de nombreuses actions de réduction des émissions indirectes, que ce soit à travers le développement de l'économie circulaire ou bien via la mise en œuvre du Projet Alimentaire Territorial.</p>	Accord pour rehausser l'objectif de production d'EnR d'ici 2024 (bilan mi-parcours du PCAET)
Consommation d'énergie	2-003, 5-021, 5-022, 5-024, 5-028, 5-004, 5-031, 5-030	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Être plus ambitieux concernant l'objectif réduction des consommations d'énergie, notamment dans le secteur résidentiel ▶ Renforcer la rénovation énergétique des logements sociaux et y associer des mesures de contrôle des températures et 	<p>Observation prise en compte</p> <p>L'objectif de réduction des consommations d'énergie dans le secteur résidentiel correspond à la rénovation énergétique de 8200 logements par an, ce qui représente plus du doublement du nombre de</p>	Accord pour rehausser l'objectif de réduction des consommations d'énergie d'ici 2024 (bilan mi-parcours du PCAET)

		<p>mettre en place un programme d'acquisition de bâtiments inutilisés et abandonnés, les rénover et commencer à constituer un parc de logements sociaux selon des critères de durabilité</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Tenir les entrepreneurs responsables et exiger une exemplarité des entreprises de la région MEL, notamment via le conditionnement des aides et subventions aux grandes entreprises ▶ Identifier des cibles faciles pour les ménages et les entreprises afin de réduire leur consommation d'énergie et de ressources. Communiquer et éduquer les citoyens et suivre les progrès. Récompenser les personnes et les organisations qui vont au-delà des objectifs définis et sanctionner celles qui ne font pas d'effort ▶ Demander les bilans d'ordures et leur valorisation pour chaque intervention de construction et encourager l'utilisation des matériaux recyclés dans le BTP 	<p>logements rénovés par an actuellement (3200). Le financement de ces rénovations énergétiques nécessitent de trouver de nouveaux modèles économiques (le besoin estimé de financements est de 35 millions d'euros par an).</p> <p>Le plan de relance MEL voté en 2020 prévoit l'augmentation du nombre de rénovations de logements sociaux de 1500 à 2500 par an.</p> <p>La MEL met en œuvre depuis plusieurs années les défis « Familles à énergie positives », désormais rebaptisé « Déclics » pour accompagner les ménages souhaitant réduire leurs consommations d'énergie et d'eau à la maison.</p> <p>La stratégie et le plan d'actions sur l'économie circulaire qui seront votés en 2021 intègrent bien un objectif de développement du recyclage des matériaux de construction/démolition, notamment dans le cadre du Nouveau Programme de Rénovation Urbaine.</p>	
<p align="center">Biens de consommation</p>	<p>2-003</p>	<p>Ne pas omettre d'intégrer des actions en faveur de la diminution des biens de consommations qui sont la première composante de l'empreinte carbone des métropolitains, notamment en s'opposant à la 5G qui provoquerait une augmentation d'usages numériques peu utiles et le renouvellement de nombreux appareils et en agissant de façon nettement plus déterminée que le Règlement Local de Publicité (RLP) métropolitain actuel (en particulier contre les écrans numériques publicitaires de l'ensemble du territoire métropolitain)</p>	<p>Observation prise en compte</p> <p>Le programme d'actions du PCAET comporte une priorité n°5 « soutenir les modes de production et consommation responsables », qui prévoit notamment le développement de l'économie circulaire ainsi que la mise en œuvre d'un Projet Alimentaire Territorial (pour développer la production locale et les circuits courts). Une stratégie et un plan d'actions sont en cours d'élaboration et seront votés en 2021, venant ainsi compléter et renforcer le PCAET.</p> <p>Concernant le numérique, une fiche action spécifique porte sur la réduction de l'impact carbone du numérique. La MEL accompagne par ailleurs les communes et les opérateurs numériques lors de l'installation d'antennes, afin d'en limiter les impacts pour les habitants.</p>	<p>Accord avec la proposition</p> <p>Le PCAET comprend déjà des actions sur la réduction des émissions liées à la consommation, qui pourront encore être renforcées.</p>

<p>Stockage carbone et boisement</p>	<p>4-001, 5-001, 5-019, 5-025, 5-030, 2-004</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Intégrer des critères liés au stockage net de carbone, ainsi qu'aux autres services écosystémiques (biodiversité associée par exemple) dans le choix des espèces à planter dans le cadre des opérations de boisement et réaliser un plan de boisement sur cinq ans ▶ Développer l'agriculture hydroponique pour libérer des surfaces agricoles en faveur des forêts 	<p>Observation prise en compte</p> <p>La MEL dispose d'une stratégie boisement votée en 2013 puis 2017 et d'un plan boisement doté pour l'instant de 100 000 euros par an. Le choix des espèces à planter dans un contexte de réchauffement climatique est déjà intégré dans les réflexions sur les projets métropolitains.</p> <p>Les projets d'agriculture hydroponique sont soutenus comme les autres, mais la MEL souhaite également préserver les terres agricoles.</p>	<p>Accord avec les propositions d'amplifier les actions de boisement existantes ou déjà prévues.</p>
<p>Aménagement et adaptation au changement climatique</p>	<p>2-003, 5-002, 5-005, 5-012, 5-015, 5-019, 5-025, 5-024, 5-027, 5-028, 5-029, 5-030, 5-031</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renforcer les actions sur le développement d'espaces de nature dans la métropole et la végétalisation en ville (habitation, écoles), préciser le contenu des actions sur le sujet (notamment par exemple transformation de friches urbaines, végétalisation (toiture notamment) des grands axes (RN41, A1, A22, A25, N356), coulées vertes, micro-forêts urbaines) et définir les budgets et les calendriers associés ▶ Définir un espace vert minimum par citoyen à atteindre pour chaque commune d'ici 2025 et ajuster les projets à entreprendre en conséquence et remplacer chaque année un nombre défini de places de parking par des arbres ▶ Arrêter l'artificialisation des sols en passant par une préservation des terres agricoles ▶ Retravailler, avec l'ensemble des communes de la MEL, une charte de l'arbre en ville ▶ Revoir certains projets d'aménagement comme le projet d'écoquartier "îlots jardin" de 480 logements et la piscine olympique à Saint-Sauveur ▶ Veiller à ce que toutes les interventions "ouvrent le sol" pour éviter que l'eau de pluie ne se perde pas dans la canalisation et commencer lentement à reconstruire les aquifères ▶ Développer un plan à long terme pour relier le Quai du Vault au canal autour de la Citadelle et le prolonger vers la rue Nationale ainsi que revoir l'ouverture du vieux canal dans l'avenue de Peuple Belge à Lille 	<p>Observation prise en compte</p> <p>La MEL a un objectif de développement des espaces naturels pour atteindre 10 000 ha gérés et 80 km de voies vertes supplémentaires entre 2016 et 2026.</p> <p>La MEL souhaite développer la nature en ville, une démarche ambitieuse de « nature en ville » sera lancée en 2021 suite au changement d'exécutif métropolitain, en lien avec les communes.</p> <p>Le PLU2 définit un objectif de réduction de l'artificialisation plus ambitieux que le précédent (790 ha à urbaniser contre 2600 dans le précédent PLU). Le PLU2 voté fin 2019 comporte une OAP (opération d'aménagement programmée) sur le développement de la trame verte et bleue.</p> <p>Une nouvelle OAP climat-air-énergie-santé est en cours d'élaboration (début 2021) et sera intégrée au PLU2 lors d'une prochaine modification.</p> <p>Les conditions de faisabilité d'un objectif de zéro artificialisation nette restent à définir et font l'objet d'une réflexion des services de la MEL.</p>	<p>Accord avec les propositions de renforcer la prise en compte des conséquences du réchauffement climatique dans la mise en œuvre de ses projets d'aménagement.</p> <p>Le PLU2 constitue à cet égard un outil essentiel.</p>

<p>Qualité de l'air et santé</p>	<p>5-019, 5-025, 5-030, 2-003, 5-029, 5-009, 5-031, 5-004</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renforcer l'exigence et l'ambition en matière de qualité de l'air, prendre en compte l'ensemble des polluants atmosphériques présents dans l'air métropolitain et traiter la question de la pollution de l'air par les produits phytosanitaires ▶ Instaurer un dispositif d'aide aux ménages à plus faible revenu pour changer de véhicule ou de moteur ▶ Instaurer la gratuité des transports dès l'atteinte du seuil d'information du pic de pollution ▶ Interdire dans toute la métropole tous les types de véhicules les plus polluants (diesel, SUV, 4x4...) acquis à partir de l'annonce de cette mesure, pour une meilleure efficacité et un moindre impact social ▶ Ne pas interdire totalement, dans le cadre de la mise en œuvre des ZFE, les véhicules de collection et prendre en compte l'impact social d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) ▶ Elargir le dispositif de ZFE à l'ensemble de la MEL ▶ Désigner le centre de Lille comme une zone à faibles émissions. Imposer une tarification par entrée basée sur le nombre de sièges vides dans une voiture et le niveau crit'air les jours de pointe de pollution dans un premier temps puis de manière permanente jusqu'en 2025 ▶ Envisager de confier l'agrégation des données sur les infractions routières à des organismes extérieurs, qui les rassemblent de manière à ce que les policiers municipaux doivent seulement valider les infractions présumées ▶ Soutenir les formations d'artisans locaux pour rénover les habitats anciens générateurs de pollution de l'air ▶ Renforcer la sécurité sanitaire pour lutter contre le COVID-19 dans les transports et les logements sociaux 	<p>Observation prise en compte</p> <p>La stratégie du PCAET définit des objectifs de réduction des émissions de 6 polluants atmosphériques, déclinés par secteurs d'activités, conformément à la réglementation, y compris donc pour le secteur agricole.</p> <p>La MEL prévoit par ailleurs, dans le cadre de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) initiée par l'Etat, d'élaborer d'ici 2022 un PPA métropolitain et de renforcer les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air pour les différents secteurs d'activités. Ces objectifs renforcés seront inclus dans le PCAET lors du bilan de mi-parcours.</p> <p>Dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions, des mesures d'accompagnement des ménages seront instaurées. La ZFE sera dans un premier temps mise en place sur le périmètre voté en juin 2019 (11 communes dont la ville de Lille). La question de son élargissement pourra être considérée ultérieurement.</p> <p>Le conseil métropolitain a voté en octobre 2020 la gratuité des transports en commun lors du déclenchement de la circulation différenciée par le Préfet lors des pics de pollution.</p> <p>La MEL n'est pas compétente en matière de gestion des infractions routières.</p> <p>La formation des artisans locaux sur la rénovation des bâtiments est bien prévue, par exemple dans le cadre du dispositif Facilaréno.</p>	<p>Accord avec les propositions d'améliorer la qualité de l'air</p>
<p>Economie circulaire</p>	<p>5-019, 5-025, 5-030, 5-031</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Elaborer un plan « matériaux » pour résorber les tensions générées par le développement du territoire lillois sur les autres territoires en créant les filières de matériaux de construction de récupération, notamment les briques, pour substituer l'ensemble des matières premières à un horizon proche 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Le nouveau Schéma Directeur des Déchets Ménagers, qui sera proposé au vote du conseil métropolitain en février 2021, définira les modalités de collecte et valorisation des différents</p>	<p>Accord avec les propositions de développement de l'économie circulaire</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Elaborer des plans de développement de filières territoriales : économie du vélo, textile de seconde main... et soutenir les activités de réparation ▶ Introduire la collecte des biodéchets et prévoir des points de collecte et de compostage dans toute la zone MEL ▶ Installer des Points d'Apports Volontaires pour les déchets recyclables ▶ Encourager le retour des matériaux recyclables et biodégradables en dédommageant les habitants de la MEL pour le recyclage ou en réduisant les frais et la fréquence de collecte des déchets 	<p>types de déchets, y compris les biodéchets.</p> <p>Le programme d'actions du PCAET comporte une priorité n°5 « soutenir les modes de production et consommation responsables », qui prévoit notamment le développement de l'économie circulaire. Une stratégie et un plan d'actions sont en cours d'élaboration et seront votés en 2021, venant ainsi compléter et renforcer le PCAET. Les filières considérées seront notamment : le bâtiment, le textile, l'agro-alimentaire, la distribution.</p>	
Biodiversité	5-019, 5-025, 5-030	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 ▶ 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...) 	<p>Observation prise en compte</p> <p>En matière de biodiversité, les actions mises en œuvre par la MEL comportent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la MEL assure la mise en œuvre de la trame verte et bleue, en lien avec les communes - la collectivité a initié en janvier 2018 et pour une durée de trois ans, la réalisation d'Atlas de la Biodiversité Communale (ABC). - Dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLU2, qui doit nous amener à mettre en œuvre une stratégie "Eviter, réduire, compenser", la biodiversité fait partie des grandes thématiques environnementales prises en compte. En complément de l'OAP <u>Trame Verte et Bleue</u>, un outil de caractérisation des enjeux environnementaux à une échelle fine (maille de 50 m par 50 m) est en cours de construction. Au même titre que d'autres thématiques environnementales, la biodiversité sera prise en compte sous l'angle des milieux naturels. Seront ainsi étudiés : les composantes de la TVB (réservoirs de biodiversité, zones tampon des réservoirs, espaces naturels relais et corridors), les zones humides (zones à dominante humide du SDAGE, zones humides d'intérêt environnemental particulier, zones stratégiques pour la gestion de l'eau et milieux humides ARCH), les inventaires biodiversité (ZNIEFF, ENS, etc.) et 	<p>Accord avec les propositions de préservation et développement des milieux naturels et de la biodiversité</p>

			<p>les sites géologiques d'intérêt. Il s'agit là des critères d'analyse pris en compte dans le PLU2 pour les zones d'extension (AU). En parallèle, un travail d'amélioration de ces critères est en cours. Il s'appuie sur les continuités écologiques potentielles du territoire, l'atlas de biodiversité communale et les services écosystémiques.</p> <p>- Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique trame verte et bleue, la collectivité a voté en décembre 2016 une délibération fixant des objectifs quantitatifs et qualitatifs en terme de développement des espaces naturels et des liaisons écologiques fonctionnelles. Les projets sont nombreux et variés: restauration de milieux naturels dont notamment les zones humides, développement d'un réseau de voies vertes supports de corridors écologiques, valorisation de friches urbaines en espace de nature...</p> <p>Concernant la plantation de haies, la MEL a un partenariat avec l'association « Les Planteurs Volontaires » et travaille avec les agriculteurs.</p>	
Alimentation et agriculture	2-003, 4-006, 5-019, 5-025, 5-030, 5-008, 5-019, 5-025, 5-030	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Intégrer des actions fortes pour la réduction de la consommation de viande et de poissons au profit de protéines végétales ▶ Encourager la rapide reconversion des territoires agricoles vers des pratiques agricoles telles que de la permaculture, à destination des consommations locales ▶ Favoriser l'autonomie alimentaire en soutenant les circuits courts ▶ Accompagner la réorientation des pratiques agricoles pour le maintien et le renforcement de la qualité des sols avec des programme du type "sols vivants", arrêter les labours profonds, revenir à la rotation des cultures...) ▶ Encourager les initiatives qui favorisent les achats groupés et permettre aux plus démunis d'accéder à une bonne alimentation à moindre coût 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Les actions concernant l'agriculture et l'alimentation sont mises en œuvre dans le cadre de la stratégie agricole votée en 2016 et du Projet Alimentaire Territorial (PAT) voté en octobre 2019.</p> <p>Le PAT a été intégré dans le programme d'actions du PCAET, avec comme objectifs de développer la production locale et les circuits courts, ainsi que la santé liée à l'alimentation.</p> <p>La MEL a également lancé avec la Chambre d'Agriculture une démarche appelée Clim'Agri, qui consiste à définir des objectifs et un plan d'actions sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur agricole. La démarche Clim'Agri vient compléter le PCAET sur le secteur agricole.</p>	Accord avec les propositions d'une meilleure prise en compte des enjeux climatiques dans la politique agricole de la MEL
Gestion de	4-003, 4-004, 4-	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réévaluer la qualité des zones de captation en terme phytosanitaire et géologique par rapport aux traitements 	Observation prise en compte	Accord avec les propositions de préserver la ressource en

<p>l'eau</p>	<p>005, 4-013</p>	<p>chimiques et mécaniques des sols (agriculture, industrie, voies et zones urbaines denses) pour déterminer les solutions les plus efficaces en termes d'amélioration et de remédiation</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Prévoir des moyens de stockage complémentaires aux nappes phréatiques, une gestion anticipée de celles-ci et y associer des actions en faveur d'une meilleure captation ▶ Prendre des mesures en concertation avec le secteur industriel et agricole afin d'optimiser leurs consommations en eau ▶ Intégrer la problématique de l'impact des plans d'épandage d'agriculteurs sur le territoire de la MEL sur la qualité de la ressource en eaux, ainsi que les nuisances olfactives associées 	<p><i>Sur la qualité des zones de captation :</i> la MEL mène depuis plusieurs années, en collaboration avec le BRGM et les partenaires scientifiques (université de Lille notamment) via le RES'EAU de nombreux programmes de recherche visant à mieux comprendre le fonctionnement des nappes d'eau souterraines et la dynamique de mobilisation des polluants. L'objectif est d'adapter nos prélèvements afin de préserver la nappe quantitativement et qualitativement. Par ailleurs, le projet de territoire « gardiennes de l'eau » et le renforcement des règles du PLU dans l'objectif de préserver la ressource en eau permettront également de répondre à cet objectif en identifiant tous les acteurs et les solutions efficaces et les déployer.</p> <p><i>Sur les moyens de stockage complémentaires aux nappes phréatiques :</i> une gestion dynamique au jour le jour est mise en œuvre avec SOURCEO sous pilotage de l'hydrogéologue de la MEL. Elle consiste à adapter la production et l'utilisation des trois ressources alimentant la MEL au plus près de la situation hydrogéologique et hydraulique. En privilégiant l'eau de surface pendant les périodes de l'année où elle est abondante afin de permettre une recharge plus efficace des nappes. Ainsi, l'hydrogéologue de la MEL adapte les sources de production en fonction de la situation réelle des ressources. C'est une approche nouvelle que la MEL a pu déployer avec la Régie Sourcéo à l'occasion de l'enchaînement historique de sécheresses qui touchent notre région.</p> <p><i>Sur les mesures à prendre en concertation avec le secteur industriel et agricole :</i> un suivi des grands consommateurs est effectué dont l'étape suivante sera l'identification des pistes d'optimisation de leurs consommations en eau. Par ailleurs, dans le cadre de leur mission, les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Marque-Deûle et de la Lys devront travailler sur ce volet.</p> <p><i>Sur l'impact des plans d'épandage d'agriculteurs :</i> sur le volet épandages des boues de</p>	<p>eau</p>
---------------------	-------------------	--	--	------------

			station d'épuration, la réglementation actuelle est en cours de modification et renforcera les conditions de qualité des boues pouvant être épandues. Un partenariat avec le monde agricole sera à étudier pour expérimenter le suivi de plans d'épandage dans le temps et mesurer leur effet sur la ressource en eau dans le cadre d'un programme de recherche par exemple.	
Sensibilisation	2-003, 3-004, 5-019, 5-025, 5-030, 5-031	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renforcer les moyens prévus pour la sensibilisation et la mobilisation des citoyens, notamment en fixant des objectifs et en ayant une action ciblée vers les écoles et déclarer l'urgence climatique ▶ Renforcer la vigilance à l'égard des publicités sur l'espace public 	<p>Observation prise en compte</p> <p>L'ambition n°3 du programme d'actions du PCAET porte sur la mobilisation de l'ensemble des parties prenantes du territoire sur la mise en œuvre du PCAET, dont les citoyens.</p> <p>Différents dispositifs sont d'ores et déjà mis en œuvre pour accompagner les citoyens dans la transition depuis plusieurs années (défis citoyens, nombreuses animations sur les déchets, l'alimentation...) et seront amenés à évoluer et à être renforcés à l'occasion du nouveau mandat.</p> <p>Les communes, plus proches des habitants, auront un rôle particulier à jouer dans la sensibilisation et la mobilisation des citoyens, écoles et associations.</p> <p>La publicité n'est pas régulée à travers le PCAET.</p>	Accord avec les propositions de renforcement des actions de sensibilisation et mobilisation des citoyens
Bruit	4-017, 5-004, 5-010, 5-020	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renforcer les contrôles sur le bruit des véhicules ▶ Faire de l'isolation phonique de logements sociaux existants un enjeu de politique publique à engager le plus rapidement possible ▶ Poser un mur anti-bruit le long de l'A 25 sur la commune d'Erquinghem-Lys 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PBPE) est en cours de révision. Un projet a été voté en octobre 2020 et est soumis à consultation, en vue d'une approbation définitive en 2021.</p> <p>La mise en œuvre du PBPE est bien prévue dans le programme d'actions du PCAET.</p>	<p>Le contrôle du bruit fait l'objet d'un document distinct du PCAET et ne rentre normalement pas dans le champ des PCAET.</p> <p>Le PCAET de la MEL fait exception en intégrant la politique du bruit.</p>
Exemplarité	5-022, 5-031	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fixer la norme de durabilité dans les interventions de la MEL et dans la gestion de ses opérations dans son ensemble (réalisation d'un Bilan Carbone (obligation légale non remplie à ce jour), réaliser un plan de déplacements administration cohérent avec son PDU, politique achats, véhicules de service, gestion des énergies...) 	<p>Observation prise en compte</p> <p>Le programme d'actions du PCAET intègre une priorité n° 6 sur la réduction de l'impact des politiques métropolitaines sur le climat, grâce notamment à la mise en œuvre d'une démarche de</p>	<p>Accord avec les propositions de renforcer l'exemplarité de la MEL</p> <p>La MEL est engagée dans la démarche européenne de</p>

			<p>« budget climatique » et d'une stratégie d'amélioration de son patrimoine bâti.</p> <p>Conformément aux exigences réglementaires, un bilan des émissions GES « Patrimoine et compétences » a été réalisé en 2018 et il est prévu de l'actualiser.</p> <p>Un Schéma des Achats Responsables a été voté en 2018 pour 3 ans.</p> <p>Le Plan de Déplacement Administration de la MEL doit être actualisé suite au déménagement du siège de la MEL en mars 2020, mais cette actualisation a pris du retard en raison de la crise sanitaire.</p>	<p>labellisation Cit'ergie, qui récompense les collectivités les plus avancées en matière de politique climat-air-énergie.</p> <p>La MEL a obtenu le label Cit'ergie en janvier 2019, elle vise maintenant le label Cit'ergie Gold.</p>
--	--	--	---	---

2. SYNTHÈSE DES DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RÉPONSES DE LA MEL

Thème	Références des contributions	Synthèse des demandes de précisions	Réponses de la MEL
Empreinte carbone	4-020, 4-021, 5-002, 5-019, 5-025, 5-030, 5-028, 5-013	<p>Expliquer comment les initiatives prises par la MEL ou par d'autres acteurs du territoire qui impliquent l'augmentation des émissions sont prises en compte, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'artificialisation de plus de 1000h prévue dans la période ▪ Le doublement de capacité de l'aéroport Lille Lesquin ▪ Une plateforme logistique de 90 000m² à 15 km de Lille ▪ Le vote de la majorité des élus de la MEL en faveur de la baisse de la subvention à Ilevia, qui s'est traduite par une baisse de l'offre des bus et la réduction de l'accessibilité des transports en commun (baisse du budget, portiques d'accès, hausse des tarifs, réduction des fréquences, ...) ▪ La mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), qui entraînera des émissions de GES et polluants directs ou indirects qui ne sont pas calculés ▪ Expliquer les différences entre les données du PCAET en termes d'émissions de GES et celles de l'étude « défi climatique des villes » de WWF¹⁸ 	<p>Le PLU2 voté en décembre 2019 fixe un objectif de surfaces à urbaniser de 790 ha.</p> <p>La MEL n'est pas favorable au projet d'extension de l'aéroport Lille Lesquin.</p> <p>Elle soutient en revanche le projet de plateforme logistique sur la ZAC d'Illies-Salomé.</p> <p>La CSP attribuée à Kéolis pour la gestion du réseau de transports comporte des objectifs chiffrés de progression du nombre de déplacements et de voyageurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> passer de 139,85 M de déplacements à 150 M en 2024 <input type="checkbox"/> passer de 195,26 M de voyages en 2018 à 223,66 M en 2024. <p>La mise en œuvre du SDIT a pour objectif le développement des transports en commun afin de favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun et ainsi réduire les émissions de GES associées au trafic routier. Si la construction des infrastructures entraînera certes des émissions de GES, il est escompté que le bilan final entre émissions de GES et émissions évitées à terme soit positif.</p> <p>L'étude du WWF définit des « quotas » d'émissions de GES pour 10 métropoles de France, sur la base de quotas internationaux déclinés au niveau national puis métropolitain. Cette démarche a pour objectif de mettre en</p>

¹⁸ WWF, 2018. LE DÉFI CLIMATIQUE DES VILLES. Vers des métropoles françaises alignées avec l'Accord de Paris. Etude complète disponible sur : <https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/les-metropoles-francaises-a-lepreuve-de-laccord-de-paris> [dernier accès le 15/09/2020]

			<p>évidence le « reste à consommer » en termes d'émissions de GES, mais ne constitue pas un bilan des émissions réelles du territoire à un moment donné, comme le bilan des émissions de GES du territoire.</p>
	2-003, 5-028	Expliciter la stratégie pour atteindre la neutralité carbone en 2050	<p>La stratégie 2030-2050 du PCAET a été remaniée pour être plus lisible. Elle propose 3 ambitions et 10 priorités structurant l'action de la MEL en vue de l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050. Un programme d'actions et projets concrets est décliné à partir de ces priorités (voir la stratégie et le plan d'actions du PCAET)</p> <p>Ambition 1 – Accélérer la transition énergétique vers une Métropole neutre en carbone d'ici 2050</p> <p>Priorité n°1 – ENERGIE : impulser la transition énergétique du territoire</p> <p>Priorité n°2 – MOBILITE: réduire l'impact climatique de la mobilité et des transports</p> <p>Priorité n°3 – AMENAGEMENT : favoriser un aménagement plus durable du territoire et adapté au climat de demain</p> <p>Priorité n° 4 – HABITAT : améliorer la performance énergétique et environnementale du bâti résidentiel et lutter contre la précarité énergétique</p> <p>Priorité n° 5 – PRODUCTION ET CONSOMMATION : soutenir des modes de production et de consommation plus responsables</p> <p>Priorité n° 6 – EXEMPLARITE : réduire l'impact carbone des politiques métropolitaines</p> <p>Ambition 2 – construire une Métropole résiliente au changement climatique et permettant d'améliorer la qualité de l'air</p> <p>Priorité n° 7 – AIR : améliorer la qualité de l'air et lutter contre les pollutions</p>

			<p>Priorité n° 8 – ADAPTATION : favoriser la résilience du territoire et son adaptation au changement climatique</p> <p>Ambition 3 – Une Métropole solidaire permettant à tous de bénéficier de la transition écologique et énergétique</p> <p>Priorité n° 9 – GOUVERNANCE ET COOPERATION : mobiliser les acteurs du territoire et développer les coopérations interterritoriale et internationale</p> <p>Priorité n°10 – MOYENS : mobiliser des moyens financiers et pratiques à la hauteur des ambitions du PCAET</p>
5-021	Expliciter ce que veut dire « ambition nationale » dans Stratégie et comment les progrès à venir ont été pris en compte pour déterminer ce qui est réaliste aujourd’hui		<p>La définition des objectifs du PCAET s’est basée sur un exercice de scénarisation, qui a distingué 3 scénarios ou trajectoires possibles : un scénario « fil de l’eau », un scénario « ambition nationale » correspondant à la déclinaison des objectifs nationaux sur le territoire métropolitain, et un scénario « contextualisé » correspondant à la déclinaison des objectifs nationaux adaptée aux spécificités du territoire.</p> <p>Les élus ont retenu le scénario « ambition nationale » qui correspond donc à une déclinaison sur le territoire des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone.</p>
5-021	Expliciter pourquoi seul le CO2 est pris en compte dans les objectifs de la MEL alors que la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) inclue l’ensemble des GES, notamment le CH4 et le N2O (5-021)		<p>L’ensemble des GES sont bien pris en compte dans le PCAET, mais pour des raisons de commodité, l’unité utilisée est la tonne équivalent CO2 (t.eq.CO2), qui permet de définir un objectif agrégé pour tous les GES.</p>
5-021	Expliquer pourquoi la définition d’objectifs en ligne l’ambition nationale n’est pas possible pour les secteurs des transports des marchandises. Contrairement aux autres secteurs de la mobilité, ce celui-ci ne dépend pas de la mise en œuvre du SDIT et pourrait donc avoir des ambitions plus fortes que celle du scénario contextualisé		<p>Le scénario contextualisé a été retenu pour le secteur des transports à l’horizon 2030, puis le scénario ambition nationale à l’horizon 2050. Pour le secteur des marchandises, le scénario contextualisé correspond à un passage de la part du ferroviaire de 9% à 19%, tandis que le</p>

			scénario « ambition nationale » correspond à un passage de la part du ferroviaire de 9% à 20%, la différence est donc minime.
	5-031	Préciser si la Métropole dispose bien d'une main-d'œuvre suffisante pour rénover 8 200 bâtiments par an et comment cela permettra d'atteindre l'objectif des 70 000 d'ici 2025	<p>La rénovation de 8200 logements par an sera effectuée par les entreprises du bâtiment et non directement par la MEL. La question du financement de ces rénovations en revanche nécessitera des efforts accrus, non seulement de la MEL mais également de ses partenaires (ANAH, Etat, Région...). Le montant des subventions nécessaires est estimé à 30-35 millions d'euros par an.</p> <p>L'atteinte des objectifs de rénovation de logements nécessite aussi de renforcer la formation des artisans et professionnels. La MEL contribue à la formation des artisans via différents dispositifs comme Facilaréno ou le Club Vertuoze.</p> <p>Le chiffre de 70 000 fait référence à l'objectif de raccordement aux réseaux de chaleur urbains de 70 000 équivalent logements d'ici 2030.</p> <p>Les deux objectifs sont distincts : les rénovations énergétiques de logement ne sont pas systématiquement accompagnées d'un raccordement aux réseaux de chaleur et vice-versa.</p>
Mobilité	4-025, 5-026	Préciser si la nouvelle programmation d'infrastructures cyclables qui devait-être proposée à la validation politique au cours du 2ème semestre 2019, pour une mise en œuvre au-delà de 2020 et une inscription dans la révision du PDU a bel et bien eu lieu	Un nouveau Plan Vélo est en cours d'élaboration et sera voté en 2021. Il devrait être d'un montant de 100 millions d'euros, soit trois fois plus que lors du précédent mandat.
	5-004	Préciser pourquoi le marché public des transports de la MEL, ne propose pas de climatisation de toit dans le métro, les bus et le tramway	La climatisation est source d'émissions de GES et n'est donc pas une solution favorable à l'atteinte de la neutralité carbone.
	5-008	Préciser si la possibilité de mettre en place des liaisons express de la ligne rouge du métro aux heures de pointes est étudiée	Les liaisons express prévues dans le cadre du SDIT concernent des liaisons (pas forcément très capacitaires) qui assurent une connexion entre certaines villes de la métropole (Halluin,

			<p>Comines...) et le cœur de l'agglomération, à l'instar du rôle du TER quand un service ferroviaire existe. Ces liaisons peuvent aussi connecter deux secteurs de l'agglomération (versant Nord-Est – Villeneuve d'Ascq) ou l'aéroport et le centre de Lille.</p> <p>A ce jour, il n'est pas prévu de « liaisons ou services express" sur le métro. Par contre, concernant la ligne 2 (la ligne "rouge"), des services partiels renforcés viennent d'être mis en service afin de renforcer la fréquence à l'heure de pointe pour le cœur de la ligne ; pour cela, des rames de métro supplémentaires circulent entre les stations Lomme Lambersart Arthur Notebart et Roubaix Grand Place, en heures de pointe (de 7H à 9H et de 16H30 à 18H45), et ce du lundi au vendredi.</p>
Zones à faibles émissions (ZFE)	4-014	Faire état de l'impact réel et scientifique des véhicules anciens utilisés ponctuellement sur la qualité de l'air dans la future ZFE et préciser comment est prise en compte la justice sociale dans la mise en œuvre de la ZFE, notamment vis-à-vis des artisans et commerçants (pour qui la voiture peut être nécessaire à l'exercice de leurs activités), ainsi que des personnes âgées (pour qui la voiture peut être garante d'autonomie)	Les modalités de mise en œuvre de la ZFE et les mesures d'accompagnement pour les ménages sont en cours d'élaboration.
Agriculture	4-012	Préciser comment le PCAET traite la question de l'aviculture intensive sur son territoire	Le PCAET ne traite pas de la question de l'aviculture intensive.
Gestion de l'eau	4-026	Expliciter les mesures prises pour diminuer le taux de fuite des canalisations du réseau d'eau et pour lutter contre l'assèchement des zones marécageuses de la métropole (par exemple au Bois de la Noyelle, ou aux marais de Fretin-Templeuve...)	<p>Des objectifs d'économie d'eau sont compris dans la concession de service public sur la gestion du réseau de distribution d'eau.</p> <p>La MEL a introduit dans le contrat de Délégation du Service Public de distribution de l'eau potable des engagements forts en termes de performance du réseau de distribution. Ainsi, 50 % de l'intéressement du délégataire est lié à l'atteinte de 2 indicateurs de performance (le rendement brut du réseau et l'indice linéaire des volumes non comptés qui évalue, en les rapportant à la longueur des canalisations, la somme des pertes par fuites et des volumes d'eau consommés sur le réseau de distribution qui ne font pas l'objet d'un comptage).</p> <p>Ces indicateurs sont assortis d'objectifs qui sont</p>

			<p>progressivement plus exigeants chaque année au travers d'un chemin de performance inscrit au contrat.</p> <p>Ainsi, pour atteindre cette performance, le Déléguataire est contraint de mettre en œuvre un plan d'actions ciblées.</p> <p>Ces efforts ont d'ores et déjà permis d'améliorer le rendement de près de 5 points, ce qui correspond à 3 Mm³/an économisés.</p> <p>De son côté, la MEL déploie une politique patrimoniale de renouvellement des réseaux de distribution, en visant un taux de renouvellement annuel de 1%, qui concourt à l'amélioration de la performance globale du réseau.</p> <p>Enfin, près de 10 000 compteurs sont équipés de la télé-relève chez les plus gros consommateurs (compteurs de diamètre supérieur à 40 mm) ainsi que dans les bâtiments communaux. Ces dispositifs, outre les index de consommation, et les alertes de surconsommation, détectent des dysfonctionnements hydrauliques (retours d'eau) pouvant être responsables d'une dégradation de la qualité de l'eau, mais permettent surtout de détecter et d'alerter plus rapidement les usagers d'une possible fuite sur leur réseau privatif.</p>
--	--	--	---

3. ACRONYMES

GES	Gaz à effet de serre
MEL	Métropole Européenne de Lille
PCAET	Plan Climat Air-Énergie Territorial
PDU	Plan de déplacements urbains
PLH	Programme local de l'habitat
PLUi	Plan Local d'urbanisme intercommunal
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPVE	procédure de participation du public par voie électronique
SDIT	Schéma Directeur des Infrastructures de Transport
SNBC	Stratégie Nationale Bas-Carbone
ZFE	Zone à Faibles Emissions

Contact :

Jean-Gabriel Robert

EY | Environnement et Développement Durable

Tel : +33 (0)6 80 04 64 57

Email : jean-gabriel.robert@fr.ey.com

www.ey.com/fr/sustainability

