

## PCAET MEL : Trop peu, trop tard ?

**La MEL est en train de finaliser le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) pour 2020-2025. Sans avoir le temps nécessaire pour étudier en détail un document aux conséquences aussi importantes, l'équipe de Volt Lille souhaite néanmoins souligner les faiblesses du plan qu'il faut considérer d'ajouter pour sa version finale.**

Il est inquiétant de constater que les enquêtes publiques sur les documents clés du développement à long terme de Lille, de la MEL et de notre région sont souvent annoncées au grand public sur un mode équivalent au "mode stealth". Qu'il s'agisse du PLU2, du SRADDET ou, dans le cas présent, du PCAET, les enquêtes publiques sont souvent menées "sous le radar" avec des documents si vastes et si techniques que les lecteurs non spécialisés ne peuvent guère donner de commentaires constructifs dans les courts délais impartis.

Suivent l'avis et les recommandations de l'équipe Volt Lille sur les onze objectifs proposés par le PCAET selon les axes définis : réduire les émissions de gaz à effet de serre vers la neutralité carbone, faire preuve de solidarité pour permettre à chacun de participer à cette transition et rendre la région MEL plus résistante aux effets du changement climatique.

### **1) Impulser la transition énergétique du territoire**

En 2016, la MEL a consommé 27.000 KWh, soit 2 milliards d'euros d'électricité dont 1.205 KWh, soit 4%, venait de sources renouvelables. D'ici 2030, ce pourcentage devrait être porté à 11 %. La méthanisation (cinq unités à construire jusqu'en 2025) et l'augmentation de la puissance thermique (provenant de l'incarcération des déchets) devraient jouer un rôle majeur et passer de 20 % à 60 %. En outre, 70 000 résidences devraient être rénovées. Les mesures clés pour atteindre ces objectifs seront la sophistication du réseau d'énergie thermique, y compris la connexion de Lille, Tourcoing et Roubaix à l'incinérateur de déchets d'Halluin. Un cadastre solaire et un cadastre éolien seraient mis en place, ainsi qu'un réseau électrique intelligent et un opérateur métropolitain pour développer les énergies renouvelables. Les habitants seront sensibilisés aux économies d'énergie.

Notre avis :

- Alors qu'il existe des initiatives mondiales pour passer à 100 % d'énergies renouvelables en s'appuyant sur toutes les sources d'énergie potentielles<sup>12</sup>, la MEL vise une augmentation de 2,7 fois de 4 % à 11 % en 10 ans, l'incarcération des déchets et la méthanisation étant les deux sources d'énergies renouvelables principalement soutenues - toutes deux étant tout sauf neutres en matière de CO2.
- Alors que d'autres régions en Europe et dans la région des Hauts-de-France produisent des quantités importantes d'énergie renouvelable à partir du vent, la région MEL ne le fait pas<sup>3</sup> pour des raisons qui ne sont pas claires. Des alternatives urbaines aux grandes éoliennes existent<sup>4</sup> et devraient au moins être testées. Le cadastre des vents va dans la bonne direction, mais la MEL devrait également aller de l'avant et penser à l'indépendance énergétique à long terme, qui doit également inclure l'utilisation de l'énergie éolienne.
- La construction d'un cadastre solaire ne peut pas être une question à long terme, d'autant plus que d'autres cadastres<sup>5</sup> incluent déjà Lille et la région MEL en dehors des informations sur l'ensoleillement.
- Les réseaux d'énergies intelligentes sont en vogue depuis des années, généralement en combinaison avec l'intelligence artificielle et la technologie des chaînes de blocs. Passer de quelques générateurs avec une alimentation stable à un réseau comportant potentiellement des milliers de générateurs avec une alimentation irrégulière sur un réseau qui nécessite un niveau stable pour ne pas se rompre n'est pas facile. Une démarche ambitieuse consisterait à donner aux ménages les moyens non seulement de créer, mais aussi de consommer leur propre électricité. Combinés avec des incitations financières pour l'installation de turbines solaires et/ou éoliennes et avec un droit de travailler à domicile pour consommer directement l'énergie produite, les premiers éléments d'un nouveau réseau pourraient être "incubés" tandis qu'un réseau capable de les gérer serait construit en parallèle.
- Les déchets et une approche plus ambitieuse du recyclage ne sont pas du tout mentionnés. La collecte des déchets est gérée au niveau de la MEL. Les citoyens se plaignent régulièrement du coût élevé de la collecte des déchets et, comparé à d'autres pays de l'UE, le traitement des déchets et des ressources contenues est une chose dont nous devons avoir honte. Le compost et les produits biodégradables sont des ressources que l'on jette. Tout comme le papier, le verre et les métaux qui peuvent être recyclés.

---

<sup>1</sup> [Energy Cities - Vers des villes 100% énergies renouvelables et maîtrisant leur consommation](#)

<sup>2</sup> [\(en\) CDP - Les villes d'énergie renouvelable dans le monde](#)

<sup>3</sup> [Hauts-de-France - Carte des éoliennes](#)

<sup>4</sup> [\(en\) Treehugger - Des éoliennes silencieuses sur le toit](#)

<sup>5</sup> [Grand Lyon - Cadastre Solaire](#)

### Nos suggestions :

- Faire passer la part des énergies renouvelables à au moins 11 % en 2030. Nous pouvons faire mieux.
- Installer des conteneurs de collecte pour le verre, le papier et les métaux, comme cela se fait dans toute l'Europe pour collecter les ressources qui peuvent être recyclées. La création de bouteilles en verre à partir de bouteilles existantes consomme moins d'énergie que la création de nouvelles bouteilles.<sup>6</sup>
- Introduire des poubelles bio et prévoir des points de collecte et de compostage dans toute la zone MEL afin de commencer à collecter les déchets biodégradables. Ces déchets peuvent être transformés en fertilisant ou fermentés pour produire du biométhane alimentant des usines de méthanisation.<sup>7</sup> Réduire les frais de collecte des déchets à mesure que la quantité de déchets collectés diminue.
- 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.
- Veiller à l'installation d'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.

## **2. Améliorer l'accessibilité et la mobilité dans la Métropole**

Le SDIT prévoit des investissements de 2 milliards d'euros dans 27 projets jusqu'en 2035, dont 500 millions dans le réseau de transport public. Cela devrait permettre de réaliser 19 % d'économies d'énergie et de réduire de 27 % les gaz à effet de serre. Cinq nouvelles lignes de tramways, des lignes de bus express sur des voies réservées, de meilleures connexions ferroviaires transfrontalières, de nouvelles initiatives pour le covoiturage, des efforts pour décarboniser le dernier kilomètre de logistique et un plan de mobilité pour les piétons et les cyclistes qui, à partir de 2020, auront à leur disposition 750 km de pistes cyclables font partie des mesures proposées.

### Notre avis :

- L'infrastructure cyclable de la MEL est terrible<sup>8</sup> - et pourtant elle n'est pas une priorité dans le PCAET. En juin, nous nous sommes rendus à vélo dans toutes les communes (environ 750 km également)<sup>9</sup>. Il n'y a presque pas de panneaux indiquant les pistes cyclables, les pistes cyclables récréatives (comme l'Eurovelo #5<sup>10</sup>) sont rarement indiqués, souvent la route doit être partagée avec les voitures et les camions lourds roulants à 100 km/h. En l'absence de pistes

<sup>6</sup> [\(en\) FEVE - Pourquoi le verre a toujours une fin heureuse de CO<sup>2</sup>](#)

<sup>7</sup> [Wikipédia - Déchet biodégradable](#)

<sup>8</sup> [Open Cycle Map - Réseau de vélos dans la MEL](#)

<sup>9</sup> [Volt Lille - MEL : Tour des Communes](#)

<sup>10</sup> [EuroVelo 5 Via Romea Francigena](#)

cyclables sécurisées et d'infrastructures permettant de stocker les vélos en toute sécurité, la MEL gaspille un potentiel important de réduction de l'énergie, des gaz à effet de serre et du potentiel touristique. Nous avons fait part de nos conclusions dans un dossier<sup>11</sup> envoyé à toutes les mairies en juillet et de nombreuses réponses ont montré qu'il existe une volonté d'améliorer les pistes cyclables sur l'ensemble du territoire. Pourquoi cela ne fait-il pas partie de la planification du PCAET ? L'actuel appel à projets pour l'amélioration des pistes cyclables lancé par le gouvernement<sup>12</sup> serait idéal pour commencer à relier des pistes cyclables incomplètes. Les fonds européens sont utilisés par d'autres régions du département pour construire leur infrastructure cyclable<sup>13</sup> en collaboration avec les voisins belges<sup>14</sup>. Et le MEL, qui a même la connexion transfrontalière avec l'eurométropole, n'accomplit pas grand-chose. Pire encore, plusieurs décès de cyclistes au cours des derniers mois montrent que la situation se détériore - probablement en raison de l'augmentation de la congestion routière.

- L'intégration des transports publics français et belges avec un billet commun était l'un des objectifs de la stratégie 2014-2020 de l'Eurométropole<sup>15</sup>. À part un billet Trampoline<sup>16</sup>, peu de choses ont été réalisées en six ans pour assurer des transports publics fluides et réguliers entre la MEL, la Wallonie et la Flandre. Le PCAET réitère ce vœu du peuple d'améliorer les liaisons transfrontalières.
- Afin d'optimiser le dernier kilomètre de la logistique, le transport par chemin de fer commence à devenir une possibilité<sup>17</sup><sup>18</sup>. Le réseau TER couvre un grand nombre de communes et devrait disposer d'une capacité suffisante en dehors des heures de pointe. Une chose qui manque pour le traitement du fret, c'est que nos gares puissent le faire. Les premiers efforts étant faits pour convertir les trains TER afin qu'ils puissent accueillir à la fois des passagers et du fret, la MEL devrait commencer à préparer les gares afin qu'elles puissent également recevoir de petites marchandises pour une distribution locale. En parallèle, les communes pourraient imposer des restrictions aux camions les plus polluants afin de supprimer progressivement les livraisons par véhicules lourds et de passer au service par rail.

---

<sup>11</sup> [Volt Lille - Quelle place pour le vélo dans la MEL ?](#)

<sup>12</sup> [Le deuxième appel à projets « Continuités cyclables »](#)

<sup>13</sup> [Expérience transfrontalière en vélotourisme](#)

<sup>14</sup> [J'adore le Nord - Le premier réseau point-noeuds vélo de France](#)

<sup>15</sup> [Eurométropole : Strategy 2014-2020](#)

<sup>16</sup> [Billet Trampoline](#)

<sup>17</sup> [Railway Technology - Wagon de train configurable](#)

<sup>18</sup> [Actu-Transport-Logistique - la CGT présente le plan de développement du Fret SNCF](#)

### Nos suggestions :

- Donner aux communes le pouvoir et le budget nécessaires pour gérer les pistes cyclables au sein de leur commune et pour les relier aux communes voisines. Il y a une grande volonté d'améliorer les infrastructures cyclables qui ne doivent pas se transformer en frustration, car les infrastructures cyclables ne semblent pas être une priorité de la MEL.
- 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.
- Introduire un ticket de transport public commun pour la région Eurométropole jusqu'en 2025
- Investir pour que les gares régionales soient prêtes à recevoir et à expédier des livraisons<sup>19</sup> 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.
- Déclarer une zone à faibles émissions et exiger que les camions les plus polluants paient un droit d'entrée pour pénétrer dans la zone MEL (par exemple 100€ par entrée à Londres<sup>20</sup>).

### **3) Favoriser un aménagement plus durable du territoire**

La MEL consacre 100 000 euros à la plantation d'arbres et prévoit de gérer 500 hectares d'espaces verts supplémentaires jusqu'en 2025 ainsi que 80 km de voies vertes. Pour ce faire, les objectifs climatiques du PLU2 doivent être pris en compte dans les projets, les friches doivent être utilisées de manière durable et la séquestration du CO<sup>2</sup> doit être mise en place dans la zone MEL.

### Notre avis:

- 100.000 euros pour les arbres : Avec un petit arbre (hauteur 1-5m) coûtant déjà 75€-100€<sup>21</sup> (sans pot...) cela signifie que la MEL veut planter au maximum 1.000 arbres en cinq ans ou 200 arbres par an. Pour un contexte, il faudrait actuellement 244 arbres par personne<sup>22</sup> pour capter les 5,2 tCO<sup>2</sup> créées par personne en France<sup>23</sup>. La ville de Lille elle-même a planté plus de 5.000 arbres au cours du dernier mandat.<sup>24</sup> Est-ce que 1.000 arbres est vraiment le chiffre le plus ambitieux que la MEL puisse proposer ?

---

<sup>19</sup> [Supraways - Système Urbain Personnalisable Rapide Autonome Solaire](#)

<sup>20</sup> [London - Zone à faibles émissions - prix d'entrée](#)

<sup>21</sup> [Prix d'un élagage | Tarif moyen & Estimation | Prix Pose](#)

<sup>22</sup> [\(en\) 10 millions d'arbres - Les faits](#) 48 lbs = 0.021mT, donc 5.124 mT / .021mT = 244

<sup>23</sup> [\(en\) Base de données Edgar - France, émissions de CO2 par habitant](#)

<sup>24</sup> [Plan de plantations 2019-2020 : ici, bientôt, un arbre !](#)

- La superficie de la MEL est d'environ 67,2 km<sup>2</sup>, soit 67 200 hectares. Cela signifie qu'en 5 ans, la MEL voudrait augmenter la surface verte gérée de moins de 1% de sa surface (0,00744%), ce qui ne semble pas non plus être un objectif trop ambitieux.
- La friche Saint-Sauveur à Lille devant être transformée en appartements résidentiels, en piscine et en parc et les projets de construction ne laissant apparemment pas d'espaces verts au-dessus du minimum légal, on peut se demander si l'une des mesures exposées fera réellement une différence significative en matière d'atténuation des effets du changement climatique dans la zone MEL ou si elle contribuera à la réduction des émissions de CO<sup>2</sup>.

#### Nos suggestions :

- Définir un espace vert minimum par citoyen à atteindre pour chaque commune d'ici 2025 et ajuster les projets à entreprendre en conséquence.
- Veiller à ce que toutes les interventions "ouvrent le sol" pour éviter que l'eau de pluie ne se perde pas dans la canalisation<sup>2526</sup> et commencer lentement à reconstruire les aquifères<sup>27</sup>. Par exemple, convertir les places de stationnement en parkings<sup>28</sup> verts et exiger une quantité suffisante d'herbe, de verdure et de plantes au niveau du sol pour les nouveaux projets de construction.
- 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. Augmenter les mesures pour arriver également à un objectif d'économie ou de séquestration d'au moins 50.000 tco<sup>2</sup> équivalents

#### **4. Améliorer la performance énergétique du bâti résidentiel**

La MEL compte 537.000 bâtiments (dont 55% sont des bâtiments indépendants) dont 63% ont été construits avant 1970. 12 % des bâtiments publics sont indignés. Actuellement, 3 200 rénovations sont entreprises chaque année, dont 1 500 projets de logements sociaux.) L'objectif est de rénover 8.200 bâtiments par an (dont 20 copos) afin d'économiser 18% de l'énergie et 44% des émissions de gaz à effet de serre. L'objectif pour 2025 est d'avoir 70 000 bâtiments rénovés. Ceci devrait être réalisé en renforçant les incitations financières telles que le programme AMELIO qui a permis de rénover 1660 bâtiments en trois ans et en soutenant des initiatives locales telles que Habiter2030.

---

<sup>25</sup> [\(en\) La ville des éponge : Solutions pour les villes assoiffées et inondées de Chine](#)

<sup>26</sup> [\(en\) Surfaces imperméables ou perméables](#)

<sup>27</sup> [\(en\) Stormsensor: Trois façons de penser comme une ville-éponge](#)

<sup>28</sup> [Wikipédia - un espace de stationnement vert](#)

### Notre avis :

- Les chiffres ne correspondent pas. Au taux actuel de 3 200 résidences par an, nous n'atteindrons que 16 000 rénovations d'ici 2025 - et non les 70 000 prévus. Même s'il est possible d'augmenter les rénovations à 8 200 bâtiments par an, nous n'atteindrons que 41 000 bâtiments rénovés d'ici 2025. Comment les 14 000 bâtiments nécessaires par an seront-ils rénovés ? La région dispose-t-elle-même d'une main-d'œuvre suffisante pour le faire ?
- Ne serait-ce pas une opportunité de concentrer une partie des programmes d'emploi sur la rénovation des bâtiments ? Nous devons certainement rénover pendant les 20 à 25 prochaines années, ce qui signifie qu'il faudra avoir une perspective à long terme suffisante pour former les chômeurs à se spécialiser dans la rénovation des bâtiments et à trouver facilement du travail. Ce serait également une occasion d'intégrer toute personne souhaitant travailler dans la force de travail actif (par exemple les migrants) en lui offrant une perspective et des opportunités

### Nos suggestions :

- 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.
- La France produit beaucoup plus de déchets de construction que les autres pays européens<sup>29</sup>. Demander de valoriser plus de 70% de déchets BTP (bâtiments<sup>30 31</sup> et des travaux publics) comme dans les autres pays européens pour tous les projets entrepris dans la MEL. Demander les bilans d'ordures et leur valorisation pour chaque intervention<sup>32</sup> et suivre la mode de réutiliser les matériaux recyclés
- Notre région est construite sur des briques. Créez un programme pour sauver les vieilles briques et demandez aux citoyens de contribuer - chaque brique re-utilisée épargne 0,5 kg de CO<sup>2</sup>).<sup>33</sup>

## **5. Soutenir des modes de production et de consommation plus responsables**

12 entreprises utilisent 8 % de l'énergie de la MEL alors que les importations produisent deux fois plus de gaz à effet de serre que les produits locaux. L'objectif est de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre de 15 % et 48 % dans le secteur des services et de 13 % et 19 % dans le secteur industriel.

<sup>29</sup> [Comission Européene - BTP dans l'ensemble de déchets en Europe: 34.5% \(+70% en France\)](#)

<sup>30</sup> [Ministère de la Transition écologique et solidaire - Déchets du bâtiment et des travaux publics](#)

<sup>31</sup> [FFB - Déchets de Chantier](#)

<sup>32</sup> [Terranoi.fr - Gestion et valorisation des déchets de chantier de construction](#)

<sup>33</sup> [\(en\) Forum économique mondial - Pourquoi cette ville se reconstruit à partir de décombres recyclés](#)

Concrètement, cela devrait s'accompagner de la définition d'objectifs de consommation avec les entreprises, de l'intégration d'objectifs de durabilité dans les parcs d'activité économique et d'une plateforme d'économie circulaire pour optimiser l'utilisation des matériaux de démolition et le recyclage ainsi que d'un programme alimentaire territorial.

#### Notre avis :

- Beaucoup de ménages et d'entreprises devraient avoir de nombreuses cibles faciles pour réduire la consommation d'énergie et l'utilisation des ressources. En suivant la règle des 80/20, une grande partie de la réduction possible peut être réalisée avec un effort modéré. Ce sont ces potentiels que la MEL devrait élaborer, définir et communiquer aux ménages et aux entreprises. Une fois définis, des objectifs peuvent être fixés et éventuellement mis en oeuvre. Heureusement, nous ne sommes pas encore dans une situation où l'accès à des ressources comme l'eau potable est sévèrement limité. Les exemples récents de villes comme Le Cap<sup>34</sup> devraient nous rappeler que nous devons travailler activement pour éviter que des scénarios similaires ne se reproduisent à l'avenir.

#### Nos suggestions :

- 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.

## **6. Réduire l'impact carbone des politiques métropolitaines**

La MEL dispose d'un budget de 1,8 milliard d'euros dont 445 millions d'euros sont consacrés à la mobilité, 267 millions à l'écologie urbaine (assainissement, eau, déchet), 66 millions au développement durable. 450 millions d'euros sont consacrés aux achats publics. L'objectif est de réduire la consommation d'énergie des bâtiments et des véhicules de la MEL, ainsi que d'introduire des clauses climatiques dans les achats publics et d'améliorer le traitement des données et la gestion de l'énergie dans son ensemble.

#### Notre avis :

- Bien que nous ne soyons pas sûrs que la MEL soit chargée des permis de construire et des projets de construction publique, ces deux types de projets exigent désespérément que l'on rende compte de la durabilité. La construction à Lille et dans la grande MEL n'est pas durable. Elle est purement basée sur la

---

<sup>34</sup> [Wikipédia - Crise hydrique au Cap](#)



maximisation du rendement par mètre carré pour le promoteur. L'esthétique est peu prise en compte, encore moins la nature, car un mètre carré d'herbe ou un arbre occupe un mètre carré sur lequel on pourrait construire. L'impact que la MEL pourrait avoir dans ses achats publics est donc plus indirect : en validant les projets de construction dans la zone MEL sont au moins conformes aux critères environnementaux définis dans le PLU2 et le SRADDET.

- La MEL pourrait également donner l'exemple de la manière dont les projets et les interventions de construction publiques tiennent compte de la durabilité. La réduction des déchets et de la consommation d'énergie, la limitation des heures de travail et des temps d'intervention pour réduire la pollution sonore des habitants ne feront que donner une impression positive de l'ambition de la MEL en matière de durabilité.

#### Nos suggestions :

- Évaluer les projets de construction publique dans la zone MEL en fonction de leur conformité aux critères de durabilité définis dans les documents et la législation pertinents. Exiger mieux que les minimums légaux s'ils ne répondent pas aux attentes minimales de la MEL en matière de durabilité.
- Fixer la norme de durabilité dans ses propres interventions et dans la gestion des opérations de la MEL dans son ensemble. Tenir les entrepreneurs responsables et exiger la même chose des entreprises de la région MEL.

### **7. Mobiliser les acteurs du territoire en faveur de la transition**

Changer les habitudes peut permettre d'économiser jusqu'à 25 % des émissions de gaz à effet de serre. 35 communes travaillent déjà dans le cadre d'une initiative énergétique commune et plus de 100 projets ont été entrepris depuis 2016. Pour changer les habitudes, la MEL veut impliquer activement toutes les parties prenantes et communiquer clairement sur ce qui est fait et pourquoi.

#### Notre avis :

- Nous pensons qu'il existe un fort potentiel et une forte volonté de la part de la population d'améliorer ses habitudes de consommation si les conditions et les incitations sont adéquates. Un exemple serait un système de consigne pour les bouteilles en verre et en plastique. Plutôt que de jeter les bouteilles dans l'environnement, des micro-économies de collecte et de recyclage se sont développées. Le mouvement "zéro déchet"<sup>35</sup> est certainement populaire en France, car la collecte des déchets et le recyclage laissent beaucoup de place à l'amélioration. Impliquer et inciter les citoyens et les organisations - par exemple en demandant de séparer les déchets et de remettre les produits

---

<sup>35</sup> [Zero-Waste France](#)

recyclables dans les conteneurs - et recevoir une compensation pour ce faire pourrait avoir un effet similaire.

#### Nos suggestions :

- Certaines communes de la MEL ont déjà créé un précédent en déclarant l'urgence climatique<sup>36</sup>, en faisant comprendre aux habitants qu'il est temps d'agir et qu'un effort de tous est nécessaire. La MEL devrait faire de même pour souligner l'importance des efforts qu'elle entend entreprendre et la contribution qu'elle attend des habitants.
- 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.
- Instaurer une culture du télétravail en donnant aux employés de la zone de la MEL le droit de travailler à domicile chaque fois que cela est possible et en le rendant obligatoire les jours de pointe de pollution. Le travail à domicile signifie moins de déplacements, moins de pollution atmosphérique et moins de saturation des infrastructures de transport public.

### **8. Développer la coopération interterritoriale et internationale**

La MEL coopère déjà avec cinq régions voisines, ainsi qu'avec le Danemark et le Sénégal sur des projets spécifiques. Ces coopérations devraient être intensifiées sur tous les thèmes du PCAET.

#### Notre avis :

- À voir ce que la MEL a accompli en faisant partie de l'eurométropole, et sa stratégie 2014-2020<sup>37</sup>, les attentes en matière de coopération internationale ou les ambitions de la MEL ne devraient pas être trop élevées. Partout en Europe et dans le monde, nous pouvons trouver des exemples positifs de la manière dont les villes tentent de lutter contre le changement climatique. Pour Lille et la MEL, il s'agit de savoir si nous sommes prêts à copier les meilleures pratiques trouvées ailleurs pour essayer de rattraper les villes en tête de la transition climatique.
- On peut dire la même chose de la représentation de la MEL à Bruxelles. Que fait-elle concrètement ? Pourquoi ne contribue-t-elle pas à l'obtention de financements européens pour la R&D en gérant les demandes de projets ? La MEL a-t-elle participé à des projets de R&D de l'UE ? Une grande partie des fonds de R&D de l'UE est destinée au développement urbain, par exemple le développement de réseaux intelligents et les sujets liés au changement climatique, mais la MEL semble étrangement absente à ce stade.

---

<sup>36</sup> [Médiacités - Faches-Thumesnil se déclare en état d'urgence climatique](#)

<sup>37</sup> [Eurométropole : Strategy 2014-2020](#)

### Nos suggestions :

- Changer le bureau de la MEL à Bruxelles pour devenir un centre de demande de financement de la R&D de l'UE. Le Green New Deal fournira les moyens de cofinancer la transition vers une société durable. Étant l'une des rares régions d'Europe à avoir sa propre représentation à Bruxelles, nous devrions au moins l'utiliser pour aider à acquérir les fonds nécessaires pour faire de la MEL un véritable acteur des efforts d'innovation et de développement centrés sur la neutralité carbone.
- Veiller 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. Définir un objectif pour le trafic routier de transit qui est passé au rail ou à la voie d'eau (Canal Seine Nord Europe)<sup>38</sup> d'ici 2025. Travailler avec la région et les pays voisins pour commencer à déplacer le trafic hors de la route.

### **9. Favoriser la résilience du territoire et son adaptation au changement climatique**

Les températures à Lille ont déjà augmenté de 2° entre 1955 et 2017. Il y a un différentiel 10° en été entre une place au centre de Lille et à la périphérie de la MEL. Les arbres sont la principale source d'atténuation des effets du changement climatique. Par exemple, sous un arbre, la température est généralement jusqu'à 12° plus frais. Les mesures envisagées visent à protéger les citoyens, par exemple en prévenant les îlots de chaleur urbains et en développant la présence de l'eau dans la ville ainsi qu'en conservant l'eau en général.

### Notre avis :

- Les années de chaleur-record ont été 2018, 2019 et 2020. L'augmentation de la température en incluant ces trois années serait probablement encore plus élevée. Certes, la plantation d'arbres et l'introduction d'eau dans la ville pourraient réduire certains des problèmes, mais les mesures envisagées par la MEL ne feront certainement pas une différence significative.
- Sans un minimum d'espaces verts et d'arbres dans les zones les plus densément peuplées de la MEL, les habitants continueront à souffrir des effets du changement climatique. Il s'agit d'une question de division de l'espace. Les maisons ne peuvent pas être enlevées. On laisse les rues et les parkings. Une fois qu'il y aura une volonté de repenser Lille et la MEL comme une zone sans voitures - comme cela se fait à Paris et dans toute l'Europe - nous pourrions aussi installer de véritables mesures d'atténuation du changement climatique au lieu d'une poignée d'arbres en pots et de vaporisateurs d'eau.

---

<sup>38</sup> [Canal Seine Nord Europe](#)

### Nos suggestions :

- Développer un plan à long terme pour réintroduire la voie d'eau à Lille et dans la région MEL. Il y a certainement un potentiel touristique d'infrastructures et de ports d'eau semblables à Deulement ou Wambrechies dans toute la zone MEL, ce qui en fait une considération non seulement sensible en matière d'efforts d'atténuation du changement climatique
- 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.
- Développer un plan pour créer une nouvelle bande verte à travers Lille en couvrant les autoroutes A1/A22/A25/N356 avec une toiture et parc végétalisé au-dessus. Les efforts similaires sont en cours dans d'autres villes<sup>39 40</sup> pour ajouter les espaces verts, réduire considérablement la pollution d'air et de du bruit.

## **10. Améliorer la qualité de l'air**

En 2018, nous avons eu 33 jours de forte pollution qui ont causé plus de 1 700 décès prématurés. L'objectif est de réduire la pollution du trafic de 44 % et la pollution des habitants et de l'industrie de 36 % et de 38 % dans le secteur des services. Les mesures comprennent des informations plus récentes sur la pollution, les zones à faibles émissions, la possibilité de gratuité des transports publics pendant les jours de pollution, l'augmentation du nombre de chargeurs pour voitures électriques et des programmes visant à remplacer les chauffages polluants ainsi qu'à réduire l'utilisation d'ammoniaque dans l'agriculture.

### Notre avis :

- Sans incitation ni motivation, le comportement change rarement. Fixer une limite de vitesse de 30 km/h sans la faire respecter revient à créer des zones à faibles émissions sans en restreindre l'accès ni faire payer les entrées. Si l'on veut réduire de 44 % la pollution due au trafic, la MEL doit mettre en place des moyens de transport alternatifs et mettre un prix sur l'utilisation des voitures pendant les jours de pointe de pollution et au-delà.

### Nos suggestions :

- 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. Dans un premier temps, les péages ne sont perçus que les jours de pointe de pollution. Passage à des péages permanents jusqu'en 2025.

---

<sup>39</sup> [\(en\) De Zeen - Brooklyn Parc d'autoroute](#)

<sup>40</sup> [\(en\) Globes - Un toit sur l'autoroute d'Ayalon](#)

## 11. Améliorer les déterminants de santé environnementale

1 700 décès dus à la pollution de l'air et 104 décès dus à la chaleur en 2018 sont des chiffres sombres. Les objectifs comprennent l'observation de la santé et la mise en œuvre de mesures visant à réduire la pollution atmosphérique et sonore.

### Notre avis :

- C'est une chose de collecter des données et de mesurer les effets, c'en est une autre de mettre en œuvre des politiques pour traiter les problèmes sous-jacents. Par exemple, les 1 700 décès sont connus depuis un certain temps déjà<sup>41</sup> et des mesures telles que les limitations de vitesse ont été introduites - mais qui se soucient de savoir si elles ne sont jamais réellement appliquées. Choisissez n'importe quelle rue avec un 30 km/h introduit l'été dernier. Même si la vitesse et la pénalité sont indiquées aux voitures qui passent, personne ne ralentit. Il existe des règles et des lois pour tout en France, de l'excès de vitesse au fait de laisser les voitures en marche lorsqu'elles sont garées, mais les forces de l'ordre n'appliquent rien.

### Nos suggestions :

- 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<sup>42</sup>

### **Résumé :**

Le rapport Brown To Green de 2019<sup>43</sup> suit les progrès des pays du G20 dans la réalisation des objectifs définis dans l'accord de Paris. La France a reçu de mauvaises notes sur la part des énergies renouvelables, le trafic routier et la pollution atmosphérique qui en découle, ainsi que sur le mauvais état des bâtiments en matière d'efficacité énergétique. Ces trois points sont abordés dans le PCAET de la MEL, bien qu'il ne soit pas clair comment ils vont être atteints :

- Les énergies renouvelables ne tiennent pas compte de l'énergie éolienne et n'évoquent que très peu le potentiel de l'énergie solaire
- La pollution atmosphérique et le trafic routier doivent être réduits sans se concentrer sur les infrastructures cyclables
- La rénovation des bâtiments est planifiée à un rythme déraisonnable, sans que l'on sache si le volume des rénovations peut être pris en charge par les entreprises existantes.

---

<sup>41</sup> [France : à Lille, le casse-tête de la pollution aux particules fines](#)

<sup>42</sup> [City of Amsterdam : Algorithm Register](#)

<sup>43</sup> [\(en\) Germanwatch E.V. - Brown to Green Report](#)

L'UE ayant récemment augmenté ses objectifs pour 2050 et les gouvernements nationaux devant suivre le rythme, la MEL a également l'obligation de suivre correctement les progrès réalisés et de réévaluer les actions prises et prévues au cas où il deviendrait évident que les objectifs ne peuvent plus être atteints avec les mesures prévues. Cinq ans, c'est beaucoup de temps pour s'engager sur une trajectoire prédéfinie, étant donné que nos écosystèmes sont en jeu. Le changement climatique et ses effets ne peuvent être planifiés. Notre planification doit en tenir compte et s'adapter chaque fois que cela est nécessaire.

Créé par Volt Lille

Contact : [info@voltlille.fr](mailto:info@voltlille.fr)

Responsable d'équipe : Sven FRANCK

Contact : [sven.franck@volteuropa.org](mailto:sven.franck@volteuropa.org)