



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Déclaration environnementale

Plan de protection de
l'atmosphère des
agglomérations de Lille et
du bassin minier

Sommaire

CONTEXTE.....	4
QU'EST-CE QUE LA DÉCLARATION ENVIRONNEMENTALE ?.....	4
PRISE EN COMPTE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DES CONSUL- TATIONS.....	5
Prise en compte de l'évaluation environnementale.....	5
Prise en compte des avis émis suite aux consultations.....	5
CODERST.....	5
Organes délibérants.....	5
ACNUSA.....	6
Syndicat mixte de PNR.....	7
Autorité environnementale.....	7
Autorités belges.....	7
Enquête publique.....	7
MOTIFS AYANT FONDÉ LES CHOIX OPÉRÉS PAR LE PLAN.....	8
Une révision sur un périmètre resserré.....	8
L'élaboration du projet de plan.....	8
MESURES DESTINÉES À ÉVALUER LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN.....	9
SYNTHÈSE.....	10

Contexte

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) est un plan d'action porté par l'Etat, élaboré en concertation avec les collectivités territoriales, acteurs économiques et associations de protection de l'environnement et de consommateurs. Il a pour objectif de maintenir, notamment dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ou de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air.

Suite à l'évaluation du PPA interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais, approuvé en 2014, les préfets du Nord et du Pas-de-Calais ont souhaité engager la révision du plan afin de poursuivre l'action collective en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air.

S'étendant sur un territoire resserré de 436 communes, le PPA des agglomérations de Lille et du bassin minier comprend 16 actions, définies avec les acteurs locaux et adaptées au contexte local, pour réduire les émissions de polluants atmosphériques de l'ensemble des secteurs d'activité et améliorer ainsi la qualité de l'air.

Qu'est-ce que la déclaration environnementale ?

En application de l'article L.122-9 du code de l'environnement, la déclaration environnementale a pour objectifs d'informer le public ainsi que l'autorité environnementale :

- de la manière dont il a été tenu compte du rapport sur les incidences environnementales établi en application du L.122-6 du code de l'environnement et des consultations auxquelles il a été procédé ;
- des motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- des mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan.

Prise en compte de l'évaluation environnementale et des consultations

Prise en compte de l'évaluation environnementale

Ces éléments sont détaillés au « 3.1 Les objectifs de l'évaluation environnementale stratégique du PPA » du rapport sur les incidences environnementales du PPA (annexe 2-2).

En application du II de l'article R.122-17 du code de l'environnement, les PPA font l'objet d'un examen au cas par cas qui déterminera s'ils doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le PPA des agglomérations de Lille et du bassin minier a volontairement fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique, afin d'intégrer cette approche dès l'amont de la démarche.

La dimension environnementale a été prise en compte tout au long de la démarche, en soulevant des points de vigilance en termes d'incidences possibles lors de la future mise en œuvre des actions. Le PPA, dont l'objet même est l'amélioration de la qualité de l'air, a des effets positifs sur la plupart des composantes environnementales. Les incidences négatives sont majoritairement indirectes. Afin d'attirer l'attention des partenaires sur ces incidences et de guider la mise en œuvre du PPA, les fiches actions intègrent des préconisations visant à conforter les incidences positives, ainsi que des mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives.

Prise en compte des avis émis suite aux consultations

CODERST

En application de l'article R.222-21 du code de l'environnement, le projet de PPA a été soumis pour avis aux Conseils Départementaux de l'Environnement, des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) du Nord et du Pas-de-Calais, respectivement les 12 et 14 décembre 2023, qui ont rendu un avis favorable sur le projet. De même pour les projets d'arrêtés d'approbation et de mise en œuvre relatifs au PPA, présentés les 12 et 17 juin 2025 dans le Pas-de-Calais puis le Nord.

Aucune modification n'a été apportée au projet de plan.

Organes délibérants

En application des articles L.222-4 et R.222-21 du code de l'environnement, les collectivités (communes, conseils départementaux et conseil régional), les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le territoire est inclus en tout ou partie dans le périmètre du projet de PPA ont été sollicités afin que leurs organes délibérants puissent donner un avis sur le projet de plan. Cette consultation s'est déroulée de mars à juin 2024 et a donné lieu à 56 avis rendus dans le délai de trois mois suivant la transmission du projet de plan.

Les avis reçus sont majoritairement favorables au projet de plan. Les 5 avis défavorables ont été émis par des communes : 3 regrettent les contraintes imposées par le PPA, les autres ne formulant aucune remarque.

Sur les 56 délibérations reçues, 43 présentent un avis simple, n'exprimant aucune remarque particulière. Parmi les 13 avis avec remarques, 2 évoquent le périmètre, 5 abordent spécifiquement une ou plusieurs actions du projet de plan, les autres avis étant de portée plus générale. Le besoin d'accompagnement (sensibilisation, aides financières, etc.) pour la mise en œuvre des actions, en particulier sur les thématiques de la mobilité et du chauffage au bois, est souligné dans plusieurs avis. Quelques-uns mentionnent les actions de leurs auteurs en matière de qualité de l'air ou des souhaits de collaboration sur certaines thématiques.

Aucune modification n'a été apportée au projet de plan.

Toutefois, cette consultation a souligné la nécessité de préciser davantage les modalités de mise en œuvre des actions, en particulier en matière d'accompagnement. Ces éléments seront abordés lors des comités techniques thématiques, chargés d'organiser et de suivre la mise en œuvre opérationnelle des actions.

ACNUSA

En application de l'article L.6361-5 du code des transports, l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a examiné le projet et émis son avis le 3 avril 2024.

L'ACNUSA a rendu un avis favorable sur le projet de PPA tout en proposant d'ajouter des actions concernant la réduction des émissions d'origine aéroportuaire, même si la contribution de la plateforme de Lille-Lesquin est modeste comparativement aux autres secteurs émetteurs de polluants.

La DREAL a pris contact avec l'exploitant pour réfléchir à la manière d'intégrer le sujet du transport aérien dans le PPA. L'exploitant est engagé dans une démarche d'accréditation pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et met en place des mesures concourant à la réduction des émissions de polluants atmosphériques (par exemple, des restrictions de l'usage des groupes auxiliaires de puissance – moteurs auxiliaires qui permettent à l'avion d'être autonome pour l'air et l'électricité lors des escales).

Toutefois, le secteur du transport aérien n'est pas un contributeur principal aux émissions de polluants atmosphériques à l'échelle du périmètre (2 % des émissions de NO_x, de PM₁₀ et de PM_{2,5}), comme à l'échelle régionale. Pour mémoire, plus de la moitié des émissions de NO_x et près d'un quart des émissions de PM proviennent du secteur des transports routiers. À proximité de l'aéroport, la source principale d'émissions de polluants atmosphériques reste le réseau routier¹.

S'il est intéressant de travailler aux réductions d'émissions sur tous les secteurs, le secteur aéroportuaire ne constitue pas un levier d'action prioritaire. C'est pourquoi l'ajout d'une fiche action sur cette thématique n'apparaît pas indispensable.

L'ACNUSA recommande également à l'exploitant aéroportuaire de réaliser un inventaire détaillé de ses émissions de polluants atmosphériques et préconise à l'AASQA de distinguer dans ses publications les données d'émissions au sein de la catégorie « autres transports ».

Ce travail est en cours : en effet, l'exploitant a signé en 2023 une convention de partenariat avec Atmo Hauts-de-France afin de mesurer la qualité de l'air aux abords de l'aéroport, de réaliser l'inventaire des émissions et la modélisation des concentrations autour de la plateforme aéroportuaire.

Afin d'intégrer le sujet du transport aérien dans le PPA, il sera proposé à l'exploitant de présenter l'avancée de l'étude réalisée par Atmo et les actions mises en œuvre dans le cadre du comité de suivi.

1 [Suivi de l'impact de la plateforme aéroportuaire de Lille-Lesquin : calcul des émissions de polluants en 2022 et modélisation des concentrations](#), ATMO Hauts-de-France, juin 2024

Syndicat mixte de PNR

Conformément à l'article R.333-15 du code de l'environnement, le syndicat mixte d'aménagement et de gestion du parc naturel régional Scarpe Escaut a été consulté.
Aucune modification n'a été apportée au projet de plan.

Autorité environnementale

L'Autorité environnementale (Ae) du l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) a formulé son avis le 13 juin 2024.

Un mémoire en réponse a été établi pour apporter des éléments d'information et précisions aux recommandations formulées par l'Ae.

Les modifications évoquées dans ce mémoire ont été apportées aux différentes pièces du PPA. Elles sont reprises dans le tableau de synthèse qui figure à la fin de cette déclaration.

Autorités belges

Les autorités belges ont été informées du projet de PPA en application de l'article R.122-22 du code de l'environnement.

Aucune modification n'a été apportée au projet de plan.

Enquête publique

En application de l'article R.222-22 du code de l'environnement, l'avis du public sur le projet de PPA a été sollicité dans le cadre d'une enquête publique qui s'est déroulée du lundi 16 septembre au vendredi 18 octobre 2024 inclus.

À l'issue de l'enquête, la commission d'enquête a remis le procès-verbal de synthèse des 57 contributions déposées par le public (52 sur le registre dématérialisé, 2 sur registre papier, 2 par courriel et 1 par courrier), sur lequel la DREAL a pu réagir, pour apporter des éléments de réponse et compléments d'informations aux observations recueillies.

La commission d'enquête a émis un avis favorable avec une réserve, assorti de trois recommandations.

La réserve porte sur l'absence de coordinateurs définis pour 10 actions. Dans le but d'assurer une mise en œuvre et un suivi efficace du plan, la commission préconise de désigner des coordinateurs pour l'ensemble des actions. Plusieurs partenaires clés ont été invités à s'investir dans la mise en œuvre du plan en se positionnant en tant que coordonnateur d'une ou plusieurs actions, pour impulser la dynamique autour du PPA aux côtés de la DREAL. Les coordinateurs identifiés seront précisés dans le cadre des instances de gouvernance.

Une recommandation porte sur la méthode d'évaluation des réductions d'émissions liées aux actions de la thématique mobilité. L'évaluation de l'impact du PPA (annexe 4) tient compte de l'évolution du parc roulant, pour tout type de véhicule, et des émissions associées. La comparaison du scénario PPA avec le scénario tendanciel permet d'évaluer l'effet des actions du PPA sur les émissions et les concentrations de polluants.

Deux autres recommandations invitent à être plus ambitieux, notamment sur les thématiques de l'agriculture et de l'industrie, en s'intéressant à des polluants non réglementés au R.221-1 du code de l'environnement. Ces sujets sont abordés dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique. Elles n'ont pas justifié de modification du plan d'action.

Les rapport et conclusions motivées de la commission d'enquête, ainsi que le procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse, sont disponibles en ligne sur les sites internet des préfectures du Nord et du Pas-de-Calais.

Motifs ayant fondé les choix opérés par le plan

Une révision sur un périmètre resserré

Ces éléments sont détaillés dans la partie « 2. Les motifs de la révision du plan de protection de l'atmosphère existant » du rapport de présentation du PPA.

Le PPA interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais a été approuvé le 27 mars 2014, dans l'objectif de diminuer les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de poussières (PM₁₀ et PM_{2,5}) dans l'air ambiant, leurs niveaux étant à cette époque supérieurs aux normes sur plusieurs stations de mesures des deux départements. Il a fait l'objet d'une évaluation après 5 années de mise en œuvre.

Les résultats de l'évaluation et l'évolution du contexte en matière de pollution atmosphérique ont invité à engager la révision de ce plan pour prolonger les efforts de diminution de la pollution de fond. En effet, si les concentrations en polluants sont en baisse depuis une dizaine d'années et respectent à présent les valeurs limites réglementaires, l'amélioration de la qualité de l'air reste un enjeu sanitaire et environnemental majeur.

Le choix d'un périmètre unique et resserré autour des unités urbaines de Lille, Béthune, Lens-Douai et Valenciennes est apparu comme opportun dans la mesure où il tient compte de l'émergence, ces dernières années, de nouveaux outils visant à améliorer la qualité de l'air et du rôle plus important des collectivités territoriales dans la lutte contre la pollution de l'air. Il permet de faciliter la gouvernance et de concentrer les efforts sur les territoires les plus densément peuplés.

L'élaboration du projet de plan

Ces éléments sont détaillés dans la partie « 4. La démarche de travail engagée pour la révision » du rapport de présentation du PPA.

Suite à l'évaluation du PPA interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais et à la décision d'engager la révision de ce plan, à l'automne 2020, les préfets du Nord et du Pas-de-Calais ont pris l'initiative de consulter les membres du comité de pilotage ainsi que l'ensemble des EPCI et autorités organisatrices de la mobilité des départements du Nord et du Pas-de-Calais sur la définition du périmètre pour la révision.

Le comité de suivi du 2 avril 2021 a été l'occasion d'installer la gouvernance et de lancer la révision du PPA sur le nouveau périmètre retenu, autour des agglomérations de Lille et du bassin minier.

Après une phase de diagnostic des enjeux en présence et des leviers d'actions disponibles, des ateliers thématiques ont été organisés entre novembre 2021 et mars 2022 afin de formaliser des propositions d'actions. Les actions proposées ont ensuite été analysées, ce qui a permis au comité de pilotage, en septembre 2022, de sélectionner les propositions à retenir pour le futur plan. Les échanges avec les acteurs locaux se sont poursuivis pour consolider et préciser le contenu des actions.

Le plan d'action a ensuite fait l'objet d'une évaluation afin d'estimer l'impact attendu des actions proposées sur la qualité de l'air et plus globalement d'une évaluation des incidences potentielles sur l'environnement, présentées au comité de pilotage en juillet 2023.

Enfin, le projet de PPA a été soumis à différentes consultations réglementaires tout au long de l'année 2024. Cette déclaration environnementale présente, dans la partie précédente, les modifications apportées au projet de plan pour prendre en compte les avis exprimés.

Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan

Ces éléments sont détaillés dans la partie « 4. Objectifs du dispositif de suivi environnemental du plan de protection de l'atmosphère » du rapport sur les incidences environnementales du PPA (annexe 2-2).

L'élaboration du PPA constitue la première étape de la démarche, dont la dynamique devra se poursuivre à travers l'animation et le suivi de la mise en œuvre, pour apprécier l'avancement et l'efficacité du plan à l'aide des indicateurs définis pour chacune des actions.

De façon complémentaire, le dispositif de suivi de l'évaluation environnementale est centré sur l'appréciation, chemin faisant, des impacts négatifs du plan sur l'ensemble des dimensions environnementales et l'efficacité des mesures prévues pour les réduire.

La grande majorité des indicateurs propres au suivi du PPA peuvent également permettre le suivi environnemental. Les indicateurs serviront donc à la fois au suivi de la mise en œuvre du PPA et des incidences sur l'environnement.

Synthèse

Les modifications significatives apportées au plan suite aux différentes consultations réglementaires sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Rapport de présentation
<ul style="list-style-type: none"> La partie 2.4 « Une évolution à venir : la révision de la directive européenne sur la qualité de l'air ambiant » est actualisée et remontée en 1.2.3 dans la partie consacrée à la réglementation (p10). Un tableau est ajouté pour présenter les valeurs réglementaires actuelles, celles introduites par la nouvelle directive relative à la qualité de l'air et qui entreront en vigueur en 2030, et les valeurs guides de l'OMS actualisées en 2021. La partie 3.3 « Analyse des concentrations en polluants atmosphériques » est remise en forme et actualisée. Les graphiques d'évolution des concentrations annuelles en NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}, et O₃ sont mis à jour pour y faire figurer les valeurs réglementaires qui entreront en vigueur en 2030 (p30 et 31). Un extrait de la carte stratégique de l'air, qui permet de caractériser rapidement l'état de la qualité de l'air sur le périmètre en agrégeant les informations sur 3 polluants (PM₁₀, PM_{2,5} et NO₂), est présenté (p33 et 34). L'état de la qualité de l'air est complété avec une analyse, sur l'année 2023, au regard de la réglementation européenne actuelle et à venir en 2030, et des recommandations de l'OMS (p35 et 36). Les objectifs et l'horizon temporel de mise en œuvre du plan sont explicités (p41). La partie 6.2.1 « Effet du PPA sur les émissions de polluants » est complétée par : <ul style="list-style-type: none"> un tableau détaillant la contribution de chaque action modélisée à la réduction des émissions des différents polluants (p47) ; un tableau comparant l'impact du PPA sur les émissions aux objectifs du PREPA (p48). La partie 6.2.2 « Effet du PPA sur les concentrations de polluants » est remise en forme (p48 et suivantes), avec une page consacrée à chacun des 3 polluants (PM₁₀, PM_{2,5} et NO₂). Une estimation de la superficie et de la population exposées à des dépassements des futures valeurs réglementaires qui entreront en vigueur en 2030 est ajoutée.
Plan d'action détaillé (annexe 1)
<ul style="list-style-type: none"> Les fiches sont remises en forme (format recto-verso).
Evaluation environnementale (annexes 2-1 et 2-2)
<ul style="list-style-type: none"> La présentation des deux scénarios évalués est reformulée, en distinguant les propositions d'actions initiales et les propositions retenues correspondant au scénario PPA, et le scénario tendanciel (annexe 2-2, p20).
Diagnostic de la qualité de l'air sur le périmètre du PPA (annexe 3)
<ul style="list-style-type: none"> Les graphiques et commentaires sont actualisés pour situer l'état de la qualité de l'air (NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}) par rapport aux recommandations de l'OMS et à la nouvelle réglementation européenne.

La DREAL Hauts-de-France est un service régional déconcentré des ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique.

44 rue de Tournai – CS 40 249 – 59 019 Lille CEDEX / standard : 03 20 13 48 48
dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr