



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

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

## **Annexe 1 Plan d'action détaillé**

Version présentée aux collectivités,  
à l'ACNUSA et à l'AE

Février 2024



# Ind : Réduction des émissions des polluants atmosphériques des sites industriels

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014

## Coordinateur : DREAL



### Partenaires

- ADEME
- CCI
- Conseil régional
- S3PI

### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ NOx
- ✓ PM10
- ✓ PM2.5
- ✓ SO2
- ✓ COVnM
- ✓ HAP
- ✓ Métaux lourds

Non  
quantifiable



### Cibles

Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)



### Objectifs de la mesure

- ✦ Faire appliquer et vérifier la conformité des installations soumises à la directive IED
- ✦ Réduire les émissions atmosphériques des sites industriels



### Justification de la mesure

Le secteur industriel représente 48 % des émissions de SO2, 31% des émissions de COVNM, 19% des émissions de NOx et 14% des émissions de PM10 sur le périmètre d'étude du PPA.

La directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles (dite « IED ») définit le cadre européen concernant la prévention et la réduction intégrées de la pollution due aux activités industrielles. Elle vise à éviter ou, a minima, à réduire les émissions dans l'air, l'eau et le sol, et à empêcher la production de déchets, afin d'atteindre un niveau élevé de protection de l'environnement. Sur le périmètre du PPA, 276 installations classées relèvent de la directive IED. [En Hauts-de-France, 406 établissements industriels (hors élevages) relèvent de la directive IED. Ce sont les établissements concernés par une rubrique 3XXX de la nomenclature des installations classées pour l'environnement.]

Les installations concernées doivent obtenir des autorisations délivrées par les autorités nationales sur la base de conditions fondées sur les meilleures techniques disponibles (MTD). Ces MTD sont définies dans des documents de référence appelés « BREFs » (pour Best available techniques REference documents) et de « conclusions sur les MTD », issus du retour d'expérience des techniques mises en œuvre et émergentes à l'échelle européenne ainsi que des niveaux d'émissions associés. En particulier, les valeurs limites d'émission (VLE) définies dans les arrêtés d'autorisation doivent garantir que les émissions n'excèdent pas, dans les conditions normales d'exploitation, les niveaux d'émission associés aux MTD.

32 BREFs au total sont aujourd'hui adoptés, en cours d'élaboration ou en cours de révision. Compte tenu de l'évolution des techniques, les documents BREFs ont en effet vocation à être revus périodiquement.

L'action consiste à faire appliquer les meilleures techniques disponibles (MTD) par les installations soumises à la IED et à promouvoir ces techniques auprès de l'ensemble des installations classées.

## Description de la mesure

### 1. Assurer la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles par les sites IED [DREAL]

Lors de la publication d'un nouveau BREF, les industriels et syndicats professionnels sont informés des évolutions (réunion d'information), afin de pouvoir établir et déposer les dossiers de réexamen des installations concernées dans l'année suivant la publication des conclusions sur les MTD.

Les installations concernées doivent être mises en conformité avec les nouvelles dispositions dans un délai de 4 ans à compter de la parution des conclusions sur les MTD.

A l'issue de ce délai, des contrôles sont réalisés pour s'assurer de la mise en œuvre des MTD dans ces installations.

### 2. Promouvoir l'adoption des MTD auprès des sites non soumis à la directive IED [ADEME, CCI]

Les acteurs industriels seront sensibilisés aux enjeux environnementaux d'une réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de polluants atmosphériques, afin de les inciter à faire évoluer les procédés, techniques de combustion ou de traitement des rejets au sein de leurs installations par exemple.

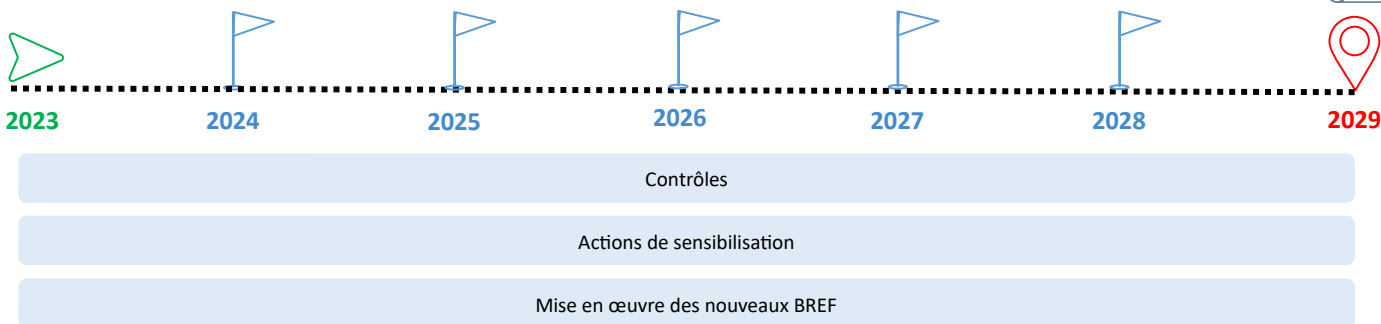
La sensibilisation portera également sur les évolutions techniques, notamment les MTD pouvant être facilement transposées, et les accompagnements financiers existants pour évaluer et/ou mettre en œuvre un projet visant à réduire les consommations d'énergies fossiles et les émissions de polluants atmosphériques. Les retours d'expériences d'industriels seront valorisés, pour encourager le changement de pratiques.

### 3. Contrôle des valeurs limites d'émission [DREAL]

Les installations classées font l'objet de contrôles réguliers par les services de l'État. En particulier, des contrôles inopinés sur les rejets air sont réalisés et permettent de vérifier le respect des valeurs limites d'émission des installations.

## Fondements juridiques

- Les articles L222-6 et R222-32 du code de l'environnement précisent que les autorités compétentes arrêtent les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, pour atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère.
- La directive n°2010/75/UE relative aux émissions industrielles (dite directive IED) prévoit que les conditions d'autorisation doivent être fondées sur les meilleures techniques disponibles (MTD) pour les installations concernées. Cette directive a été transposée dans le code de l'environnement, aux articles L515-28 à L515-31, et R515-58 à 84. Elle a depuis été renforcée par les arrêtés ministériels de 2013 imposant de nouvelles prescriptions pour les installations IED qui relèvent toutes de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.



### Estimation des coûts



### Financements

- La réalisation des dossiers de réexamen et études technico-économiques sont à la charge des exploitants.
- Les frais associés aux contrôles inopinés des rejets sont à la charge des exploitants, conformément aux dispositions de l'article L514-8 du code de l'environnement.

- ✓ L'appel à projets DECARB IND de l'ADEME peut accompagner les industriels vers la décarbonation.

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre de contrôles conformes / Nombre de contrôles d'application des MTD
- ☐ Nombre de contrôles conformes / Nombre de contrôles inopinés air
- ☐ Nombre d'actions de promotion des MTD



### Indicateurs de résultats

- ☐ Nombre d'entreprises sensibilisées

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Gestion économe des ressources naturelles
- Réduction des consommations énergétiques
- Réduction des émissions de GES
- Réduction de la production de déchets
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Consommation d'énergies
- Risques technologiques induits

### Renforcement de l'incidence positive (+)

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)

- X L'action comporte des mesures d'évitement de l'effet rebond, puisqu'elle porte notamment sur l'évolution des procédés et de leur sobriété (comment faire évoluer le process pour limiter la consommation et éviter les rejets).
- X Concernant les risques technologiques, aucune mesure supplémentaire n'est préconisée. La gestion des risques technologiques est encadrée par le code de l'environnement (liste des ICPE fixée par décret). Si la mise en place de MTD est de nature à faire évoluer les risques, cela est pris en compte dans le dossier de réexamen et dans les prescriptions de l'arrêté le cas échéant.



# Mob.1 : Animation d'un réseau ZFE-m

## Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : DREAL



#### Partenaires

- AOM
- Région Hauts-de-France
- DDTM
- ADEME
- CCI
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- CEREMA
- DIR

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ **NOx** : 237 tonnes
- ✓ **PM10** : 12 tonnes
- ✓ **PM2.5** : 12 tonnes

#### Cibles

EPCI du périmètre PPA concernés par l'obligation de mise en place d'une ZFE avant le 31 décembre 2024 (MEL, CABBALR, CALL, CAVM)



#### Objectifs de la mesure

- ✦ **Promouvoir les échanges et retours d'expériences entre collectivités pour accélérer l'élaboration des ZFE-m**
- ✦ **Travailler à la coordination des mesures pour faciliter leur compréhension et leur application par les usagers**



#### Justification de la mesure

Les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont des dispositifs permettant de limiter la pollution atmosphérique liée aux transports routiers, en limitant l'accès des véhicules les plus polluants (en fonction de leur vignette Crit'air) dans un périmètre défini.

Début 2023, 11 collectivités ont d'ores et déjà mis en place des ZFE-m en France.

Alors que la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (dite LOM) impose l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilités (ZFE-m) à certains territoires en dépassement, de façon régulière, des normes de qualité de l'air afin d'y limiter la circulation des véhicules les plus polluants, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience, ou LCR) du 22 août 2021 étend l'obligation de mettre en place une telle zone dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024.

Sur le périmètre du PPA, 4 EPCI sont concernés par cette obligation : la Métropole Européenne de Lille, la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, la Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane, et la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole. Ce dispositif permettra de réduire les émissions de NOx (dont la part du transport routier représente 55% du total des émissions en 2018) en agissant sur le type de motorisation des véhicules, mais également sur les émissions de particules fines (22% pour les PM2.5 et 24% pour les PM10) par la réduction du nombre de véhicules en centre ville.

Par ailleurs, au regard de la proximité géographique des EPCI concernés et des flux de déplacement qui les relient, les territoires voisins seront impactés par la mise en œuvre de ces dispositifs. En effet, si la majorité des déplacements domicile-travail en lien avec la MEL se font au sein même de la métropole, 20% de ces déplacements (118 000) sont réalisés par des actifs résidant en dehors de la métropole (Insee Analyses Hauts-de-France n° 81). De même, 150 000 actifs résidant dans le bassin minier sortent chaque jour de ce territoire pour se rendre sur leur lieu de travail (Insee Analyses Hauts-de-France n° 8).

Hormis les déplacements individuels, le transport de marchandises sera également impacté par la proximité de ces différentes ZFE. Actuellement, les poids lourds et véhicules utilitaires sont à l'origine de 52% des émissions de NOx du transport routier, 17% des émissions de PM2.5 et 16% des émissions de PM10 du secteur.

Ainsi, la coordination des mesures facilitera le déploiement des ZFE et leur compréhension par les usagers particuliers et professionnels.

## Description de la mesure

### Animation du club technique ZFE-m

Afin d'accompagner les collectivités dans le déploiement des ZFE-m, la DREAL anime depuis 2022 un club technique réunissant les EPCI concernés par la mise en place d'une ZFE avant le 31 décembre 2024. Ce club vise à informer les collectivités sur les évolutions réglementaires et les dispositifs d'aides aux collectivités (fonds vert, etc.) et au remplacement des véhicules (prime à la conversion, bonus écologique, etc.), à faciliter l'accès aux données nécessaires à la mise en place des ZFE-m, à encourager les retours d'expérience, et à faciliter la mise en relation des différents acteurs concernés.

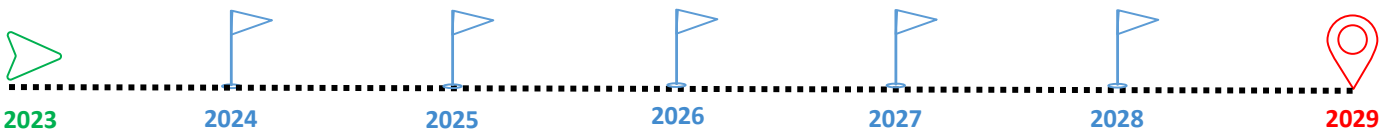
Le club permettra d'échanger notamment sur :

- la réalisation des études de préfiguration et notamment le respect de l'article L.2213-4-1 du CGCT,
- la définition du périmètre de chaque ZFE-m et des modalités (horaires, dérogations, calendrier de restriction, voies non incluses, etc.),
- la définition des dispositifs d'accompagnement techniques et financiers, notamment vis-à-vis des plus vulnérables,
- l'intégration du sujet de la logistique urbaine dans les projets de ZFE-m,
- le suivi et le contrôle des ZFE-m.

En particulier, les échanges permettront de travailler à la cohérence des dispositifs sur le périmètre du PPA, un cadre homogène sur les dérogations, les interdictions ou calendriers de déploiement pouvant faciliter la compréhension et l'acceptation des mesures sur ces territoires rapprochés.

### Fondements juridiques

- L'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales impose l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Sur le périmètre du PPA, 4 EPCI sont concernés par cette obligation.
- L'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et les articles R2213-1-0-1 à D2213-1-0-5 du même code précisent la mise en œuvre.



Mise en place des  
ZFE-m avant le 31  
décembre

Animation du réseau



### Estimation des coûts

- L'animation du club est effectuée en régie par la DREAL.

### Financements

- ✓ Le fonds vert accompagne la création et le déploiement des zones à faibles émissions mobilité.
- ✓ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires :
  - ❑ Accompagner le déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)
  - ❑ Soutenir l'ingénierie des collectivités pour leurs projets de transition écologique (volet ZFE-m)

## Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre de réunions du groupe de travail
- ☐ Nombre de ZFE mises en place
- ☐ Nombre d'infrastructures de recharge créées



## Indicateurs de résultats

- ☐ Evolution des émissions et concentrations de NOx, PM10 et PM2.5
- ☐ Evolution du parc en fonction des vignettes Crit'air

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances
- Consommation de ressources naturelles (indirecte)

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Intégration de la logistique urbaine dans le projet de ZFE-m : promotion de la logistique urbaine alternative (cyclologistique) et de la logistique inversée (consigne)
- ✓ Intégrer une mesure de la réduction des nuisances sonores et de l'apaisement de certains axes en lien avec le projet de ZFE-

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)

- X La mise en place de la ZFE-m inclut une étude réglementaire qui permet d'exposer les bénéfices environnementaux et sanitaires ainsi que les impacts socio-économiques attendus (cf L2213-4-1 alinéa III du CGCT).
- X Les mesures pour limiter les incidences sur la consommation de ressources naturelles, liées notamment au renouvellement du parc de véhicules thermiques, ne sont pas incluses dans le champ d'action du PPA.
- X L'autorité compétente, lorsqu'elle met en place une ZFE doit élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge). Cela permet d'anticiper les incidences potentielles de l'environnement, en planifiant de telle sorte à limiter la consommation des sols potentielle résultant de la création de nouvelles infrastructures.



## Mob.2 : Réalisation de plans de mobilité employeurs

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : à définir



#### Partenaires

- CCI
- Réseau Alliances
- ADEME
- CREM-ADAV
- AOM
- Hauts-de-France Mobilités

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ **NOx** : 91 tonnes
- ✓ **PM10** : 18 tonnes
- ✓ **PM2.5** : 11 tonnes
- ✓ **COVnM** : 5 tonnes
- ✓ **NH3** : 2 tonnes

#### Cibles

Entreprises et administrations



En commun avec l'action  
PDES



#### Objectifs de la mesure

- ✦ Réduction de la part modale de la voiture en autosolisme sur les trajets domicile-travail
- ✦ Réduction des émissions de polluants du trafic routier



#### Justification de la mesure

Sur le périmètre, 76,2 % des actifs se rendent au travail en voiture en 2019, contre 75,3 % en 2013. En région comme en France, 2/3 des trajets domicile-travail de moins de 5km sont effectués en voiture. Le changement de mode de déplacement dans le cadre des déplacements domicile-travail constitue donc un levier intéressant pour limiter le recours à l'autosolisme.

Le plan de mobilité est un outil qui permet d'analyser et d'optimiser les déplacements des salariés, en définissant des actions adaptées aux besoins de l'entreprise et des collaborateurs.

Le PPA Nord-Pas-de-Calais impose depuis 2014 aux entreprises de plus de 250 employés (en tout ou partie dans une zone d'activités) et de 500 employés (hors zone d'activités) de réaliser un plan de mobilité employeur (appelé alors plan de déplacement entreprise). Suite à l'évaluation de cette mesure en 2020, nous pouvons compter, au sein du nouveau périmètre du PPA révisé, 95 entreprises (soit plus de 50 % des entreprises assujetties) et 39 administrations (soit 1/3 des administrations assujetties) ayant déjà engagé ou déposé un plan de mobilité.

Par ailleurs, en 2019, la LOM a intégré la question des mobilités domicile-travail dans les négociations annuelles obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés. En l'absence d'accord, l'entreprise a l'obligation de réaliser un plan de mobilité employeur (PDMe).

Cette mesure vise donc à poursuivre la dynamique engagée depuis 2014 sur les plans de mobilités employeurs et s'assurer de leur pérennité, en maintenant puis en étendant l'obligation de réalisation d'un PDM pour les entreprises et administrations du périmètre PPA.



## Description de la mesure

### **1. Maintenir l'obligation de réalisation des plans de mobilité employeurs pour les entreprises et administrations de plus de 250 employés [DREAL]**

La mesure vise à maintenir l'obligation de mise en place de plans de mobilité employeurs (PDMe) pour les entreprises et administrations de plus de 250 employés, puis à l'étendre aux entreprises et administrations de plus de 100 employés d'ici 5 ans.

Un recensement sera réalisé afin d'estimer le nombre d'entreprises et administrations concernées par l'obligation existante et sa future extension. Ce recensement permettra d'informer les entreprises et administrations sur cette obligation, en priorisant les celles ne respectant pas encore l'obligation et celles nouvellement concernées. Ce recensement sera actualisé régulièrement afin de suivre et de contrôler le déploiement des PDMe sur le territoire.

Les employeurs ayant réalisé un plan de mobilité employeur sont tenus de transmettre ce plan à l'AOM territorialement compétente, comme le prévoit le code des transports, et à la DREAL. Cette obligation de transmission sera rappelée.

Une réflexion sera engagée avec les AOM sur la création d'un outil permettant de recenser les PDMe. Cet outil viserait à faciliter le dépôt du PDMe pour les entreprises, qui doivent le transmettre à la fois à l'AOM et à la DREAL.

### **2. Accompagner les entreprises/administrations dans l'élaboration/la révision de leur PDMe [CCI/CREM/AOM]**

#### **→ Conforter le rôle des AOM en matière de conseil en mobilité destiné aux employeurs**

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) doivent informer les entreprises et administrations de leur ressort territorial du contenu du plan de mobilité, qui vise notamment à assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant les employeurs à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air. Les AOM peuvent notamment mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

A ce titre, les AOM sont des acteurs clés pour accompagner le déploiement des plans de mobilité employeur.

Cette action vise à organiser le retour d'expérience entre AOM sur ce sujet, afin de consolider voire d'enrichir l'offre existante. L'identification des services proposés aux employeurs, qu'il s'agisse de conseils ou de solutions de mobilité, permettra de structurer l'offre en présence sur le territoire et la communication à destination des entreprises et administrations.

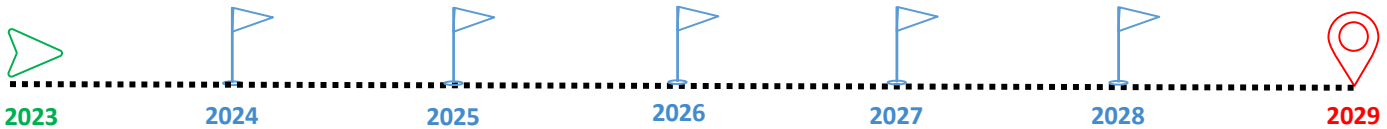
#### **→ Capitaliser les mesures mises en œuvre par les entreprises/administrations et organiser les échanges de bonnes pratiques**

Divers dispositifs sont proposés aux employeurs qui mettent en place un PDMe, comme Déclic Mobilités porté par l'association Réseau Alliances ou Mobiparcs par la CCI. Les partenaires seront mobilisés pour accompagner les entreprises et administrations dans l'élaboration et la mise en œuvre de leur plan. Les actions viseront à organiser le retour d'expérience entre employeurs pour :

- échanger sur les leviers et les freins à la mise en place d'un tel plan, de son élaboration à son évaluation, et encourager la réalisation de PDM inter-entreprises
- informer sur les solutions et aides existantes en faveur d'une mobilité durable (covoiturage, télétravail, forfait mobilité durable, utilisation de tiers lieux, décalage des horaires en fonction des trafics routiers, etc.),
- plus largement, sensibiliser sur le sujet de la qualité de l'air en lien avec les mobilités des salariés

## Fondements juridiques

- Les articles L222-6 et R222-32 du code de l'environnement précisent que les autorités compétentes arrêtent les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, pour atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère.
- L'article L1214-2 du code des transports fixe au plan de mobilité l'objectif d'assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social [...], à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air.
- L'article L1214-8-2 du code des transports détaille les objectifs et le contenu du plan de mobilité employeur.
- A défaut d'accord, dans le cadre des négociations annuelles obligatoires, sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, les entreprises dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel.
- Il impose également la transmission du plan de mobilité employeur à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente. Réciproquement, l'autorité organisatrice de la mobilité informe les entreprises de son ressort territorial du contenu du plan de mobilité qu'elle a élaboré.
- L'article L1231-1-1 du code des transports encadre les compétences des AOM, qui peuvent notamment mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants. Il précise en outre que ces AOM contribuent aux objectifs de lutte contre la pollution de l'air.



Arrêté préfectoral (maintien de l'obligation)

Recensement des entreprises et administrations concernées et information sur l'obligation de réalisation d'un PDME

Création d'un outil de recensement

Accompagnement des entreprises et administrations

Arrêté préfectoral (extension de l'obligation)



### Estimation des coûts

- Les principaux coûts sont liés à l'animation.

### Financements

- ✓ ADEME - Tremplin pour la transition écologique : permet d'accéder à des aides forfaitaires dans tous les domaines de la transition écologique pour les TPE / PME
- ✓ FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) : Financer et conseiller les employeurs pour soutenir les déplacements en vélo des salariés

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'entreprises ayant élaboré un PDME
- ☐ Nombre d'administrations ayant élaboré un PDME
- ☐ Nombre d'actions de sensibilisation/de communication mises en œuvre
- ☐ Nombre d'infrastructures de recharge créées



### Indicateurs de résultats

- ☐ Evolution de la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail



### Principales incidences à anticiper

- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Pour renforcer l'incidence positive, il convient d'encourager les cahiers des charges des PDME à prendre en compte les modalités de l'analyse qualitative d'accès au site (cheminements piétons, végétalisés) pour évaluer les opportunités de restructurer l'espace public en limitant l'emprise de la voiture et en désimperméabilisant les accès aux abords du lieu de travail.

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)



## Mob.3 : Réalisation de plans de mobilité des établissements scolaires

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : GT PDMes



#### Partenaires

- CREM – ADAV
- Académie de Lille
- Conseil régional
- Conseil départemental
- ADEME

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ **NOx** : 91 tonnes
- ✓ **PM10** : 18 tonnes
- ✓ **PM2.5** : 11 tonnes
- ✓ **COVnM** : 5 tonnes
- ✓ **NH3** : 2 tonnes

#### Cibles

Etablissements scolaires



En commun avec l'action PDES



#### Objectifs de la mesure

- ✚ Réduction de la part modale de la voiture sur les trajets domicile-école
- ✚ Réduction des émissions de polluants du trafic routier



#### Justification de la mesure

Le plan de mobilité scolaire (PDMes) est un outil qui permet à un établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et des parents entre le domicile et l'école, ainsi que d'engager une réflexion sur la mobilité de chacun afin de limiter l'autosolisme et favoriser le report modal vers des modes doux ou des transports en commun.

Le PPA Nord-Pas-de-Calais, approuvé en 2014, impose aux établissements de plus de 250 élèves de réaliser un plan de mobilité scolaire (appelé alors plan de déplacement établissement scolaire).

Compte-tenu de la difficulté à déployer les plans sur l'ensemble des établissements, le groupe de travail réunissant le rectorat de Lille, la DREAL, l'Ademe, la Région, les Départements, Atmo HDF, et le Centre de ressources en écomobilité (Crem) s'est concentré sur l'accompagnement des collèges publics. Une mission d'accompagnement des collèges a été confiée au CREM-ADAV, qui assure la formation de ces établissements, le suivi des démarches et la sensibilisation des collectivités. Une approche territoriale a été privilégiée afin de permettre des mutualisations entre établissements voisins, notamment lors des formations prévues.

De ce fait, à l'échelle du nouveau périmètre, 72 établissements scolaires – majoritairement des collèges – ont engagé ou déposé leur plan de mobilité depuis 2014.

Cette mesure vise ainsi à poursuivre la dynamique engagée, en maintenant l'obligation de réalisation d'un plan de mobilité scolaire, et d'étendre l'accompagnement à un maximum d'établissements du territoire.

## Description de la mesure

### **1. Maintenir l'obligation de réalisation des plans de mobilité pour les établissements scolaires de plus de 250 personnes [DREAL]**

La mesure vise à maintenir l'obligation de mise en place de plans de mobilité établissements scolaires (PDMes) pour les écoles de plus de 250 élèves et employés, et à l'étendre à tous les établissements d'enseignement supérieur, lycées et collèges du périmètre.

Un recensement sera réalisé afin d'estimer le nombre d'établissements concernés par l'obligation existante et son extension. Ce recensement permettra d'informer les établissements sur cette obligation, en priorisant ceux ne respectant pas encore l'obligation et ceux nouvellement concernés. Ce recensement sera actualisé régulièrement par la DREAL afin de suivre le déploiement des PDMes sur le territoire.

De la même manière que pour les plans de mobilité employeur, les établissements seront tenus de transmettre ce plan à l'AOM territorialement compétente, ainsi qu'à la DREAL. Cette obligation de transmission sera rappelée.

Une réflexion sera engagée avec les AOM et le Rectorat sur la création d'un outil permettant de recenser les PDMes et qui faciliterait le dépôt pour les établissements.

### **2. Accompagner les établissements dans l'élaboration/la révision de leur PDMes [GT PDMes]**

#### **→ Confier le pilotage de l'action au groupe de travail réunissant le Rectorat de Lille, la DREAL, l'ADEME, la Région, les Départements, Atmo HDF, et le Centre ressource en éco mobilité (CREM)**

Le groupe de travail PDMes est chargé de la mise en œuvre de cette mesure, en particulier de définir les modalités de l'accompagnement des établissements et d'animer le réseau des référents PDMes. L'accompagnement, ciblé sur les collèges, pourra évoluer vers les lycées. De même, l'accompagnement pourra s'étendre au suivi des plans existants.

Les référents PDMes seront accompagnés dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans via des formations et séminaires, qui leur permettront d'échanger sur les leviers et les freins à la mise en place d'un PDMes, et les solutions déployées en faveur d'une mobilité plus durable.

#### **→ Conforter le rôle des AOM en matière de conseil en mobilité destiné aux établissements scolaires**

Les plans de mobilité, élaborés par les AOM, visent notamment à assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives.

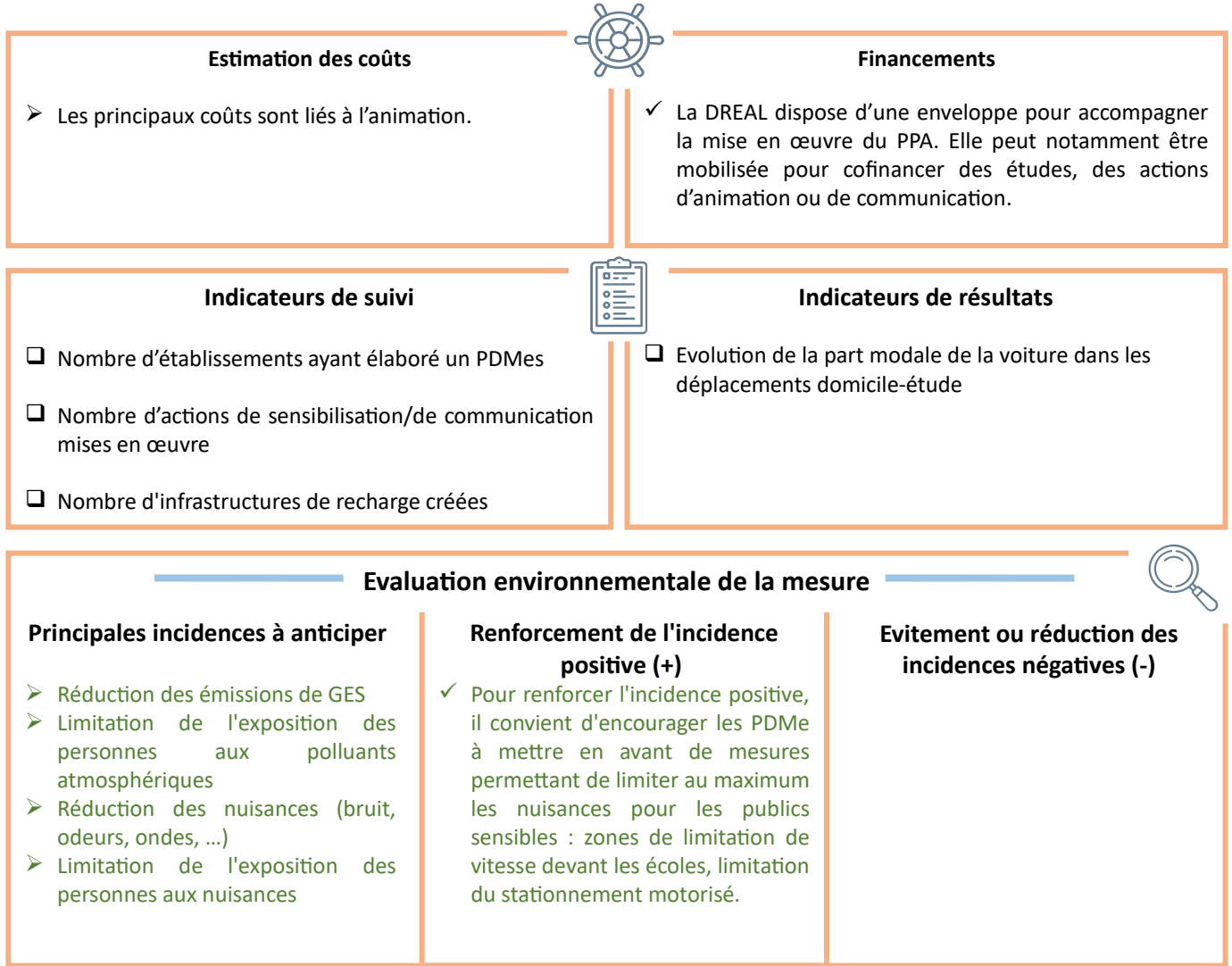
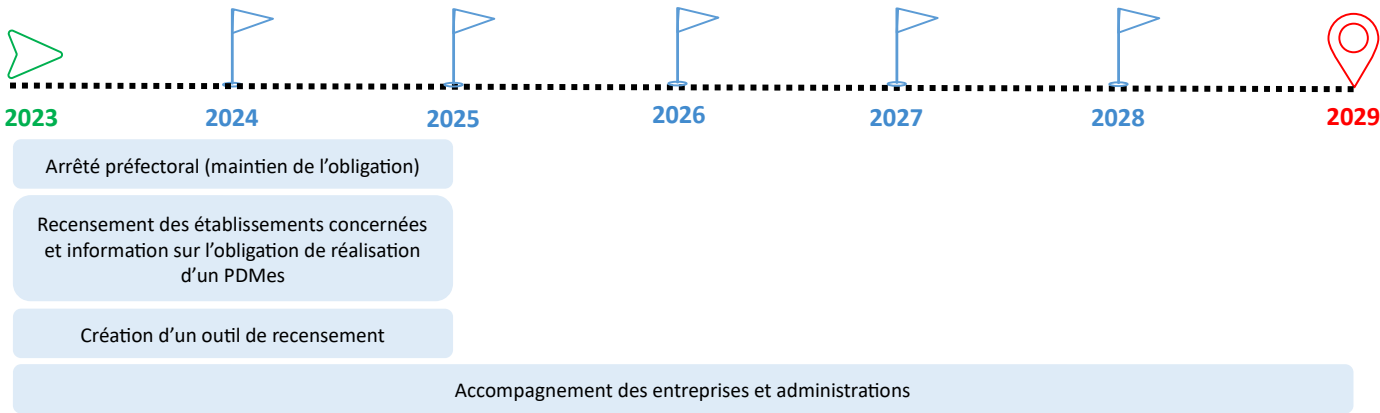
A ce titre, les AOM sont des acteurs clés pour accompagner le déploiement des plans de mobilité scolaire.

Cette action vise à organiser le retour d'expérience entre AOM sur ce sujet, afin de consolider voire d'enrichir l'offre existante. L'identification des services proposés aux établissements, qu'il s'agisse de conseils ou de solutions de mobilité, permettra de structurer l'offre en présence sur le territoire et la communication à destination des établissements.

## Fondements juridiques

- Les articles L222-6 et R222-32 du code de l'environnement précisent que les autorités compétentes arrêtent les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, pour atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère.
- L'article L1214-2 du code des transports fixe au plan de mobilité un objectif d'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives.
- L'article L1231-1-1 du code des transports encadre les compétences des AOM ; l'organisation des services de transport scolaire en fait partie. En outre, les AOM contribuent aux objectifs de lutte contre la pollution de l'air.







## Mob.4 : Réduction de la vitesse en interurbain

Etude

PPA 2014

### Coordinateur : à définir



#### Partenaires

ATMO

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ NOx : 136 tonnes
- ✓ PM10 : +3 tonnes
- ✓ NH3 : 2 tonnes

#### Cibles

Gestionnaires de voiries



#### Objectifs de la mesure

- ✦ Réduire la vitesse maximale autorisée sur quelques sections à enjeux, en fonction des résultats de l'étude
- ✦ Réduire localement les émissions et l'exposition aux polluants atmosphériques issu du trafic routier



### Justification de la mesure

Le rapport de l'ADEME concernant l'impact de la réduction de vitesse sur la qualité de l'air (2014) montre que, pour une allure supérieure à 70km/h, la baisse de vitesse pour les véhicules particuliers a un impact positif sur les émissions et la concentration de polluants atmosphériques. L'étude « Emissions routières des polluants atmosphériques - courbes et facteurs d'influence » (CEREMA, 2021) confirme cette observation pour les véhicules particuliers et utilitaires légers. Pour les poids lourds, les émissions sont minimales à 90km/h et augmentent pour de plus faibles vitesses.

Dans le cadre du précédent PPA, une action réglementaire consistait à réduire de façon permanente la vitesse et mettre en place la régulation dynamique sur plusieurs tronçons du réseau routier national (RRN) de la région Nord Pas-de-Calais. Certains tronçons du réseau routier structurant ont ainsi fait l'objet d'une réduction de vitesse maximale autorisée, notamment sur l'agglomération lilloise. D'autres secteurs pourraient faire l'objet d'un abaissement de vitesse dans le cadre du PPA, pour limiter l'exposition à la pollution issue du trafic.

### Description de la mesure

#### Conduire une étude exploratoire permettant d'identifier les tronçons routiers aux abords desquels le niveau de pollution de l'air pourrait justifier un abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA)

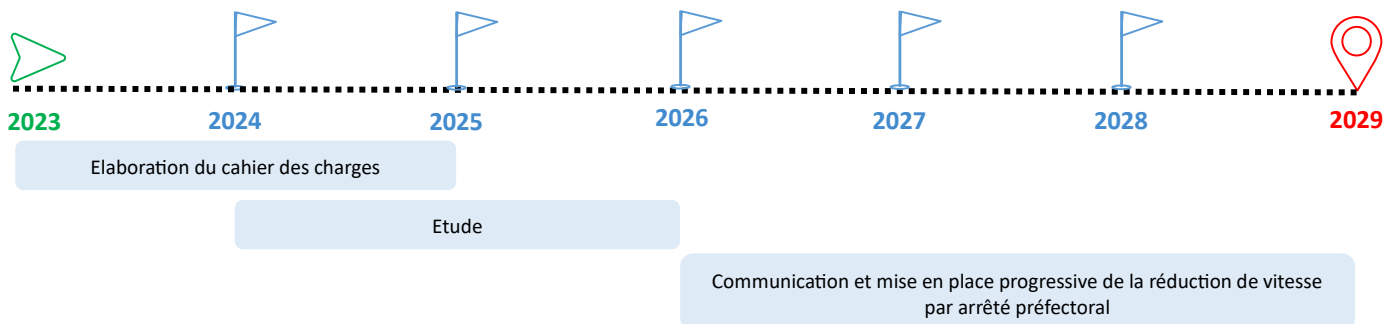
L'action visera à identifier les sections du réseau routier structurant pour lesquelles un abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) serait pertinent, et à mettre en œuvre cet abaissement de vitesse. Cette étude évaluera la pertinence de la réduction de vitesse pour diminuer l'exposition des populations à la pollution, en veillant à éviter le report de trafic sur d'autres voies et à conserver un schéma de limitation de vitesse lisible.

Le cahier des charges sera établi avec les gestionnaires de voirie, en s'appuyant sur le retour d'expérience des DREAL ayant conduit des études similaires.

Selon les conclusions de l'étude, la réduction de VMA pourra être mise en œuvre sur les secteurs à enjeux. Cette réduction, actée par arrêté préfectoral, s'accompagnera en amont d'une phase de communication à destination des usagers, afin de présenter l'intérêt de la mesure.

## Fondements juridiques

- L'article L222-6 du code de l'environnement prévoit que les autorités compétentes arrêtent les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique pour atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère. En particulier, les autorités peuvent prescrire des limitations à la circulation des véhicules, y compris la réduction des vitesses maximales autorisées.
- L'article R413-1 du code de la route indique que les vitesses maximales édictées par l'autorité investie du pouvoir de police prévalent sur les vitesses autorisées par le code lorsqu'elles sont plus restrictives.



### Estimation des coûts

- Etude : estimée à 80 000€
- Mise en œuvre de la réduction de vitesse : coûts de mise en place de la signalisation, de radars fixes ou de radars tronçons



### Financements

- ✓ La DREAL dispose d'une enveloppe pour accompagner la mise en œuvre du PPA. Elle peut notamment être mobilisée pour cofinancer des études, des actions d'animation ou de communication.

### Indicateurs de suivi

- ☐ Réalisation de l'étude
- ☐ Linéaire de voirie concerné par un abaissement de la vitesse maximale autorisée



### Indicateurs de résultats

- ☐ Evolution de la concentration en polluant
- ☐ Evolution de l'exposition des populations

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Renforcement de la TVB
- Réduction des consommations énergétiques
- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Développement de projets de végétalisation des axes apaisés en fonction de leur typologie (haies arbustives et buttes paysagères pour les RD, RN et autoroutes).
- ✓ Quantification des bénéfices en termes de réduction des nuisances acoustiques dans l'étude.

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)





## Mob.5 : Aide à l'émergence des projets cyclables sécurisés

Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : à définir



#### Partenaires

- EPCI
- Associations
- ADEME

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ NOx
- ✓ PM10
- ✓ PM2.5

Estimé dans les actions MOB.2 et MOB.3



#### Cibles

AOM, collectivités ayant la compétence voirie



#### Objectifs de la mesure

- ✚ Augmenter la part modale du vélo



#### Justification de la mesure

Le vélo est un mode de transport pertinent pour les trajets de courte et moyenne distances, entre 1 et 10 km. Dans les Hauts-de-France, 640 400 actifs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail, représentant 31 % des trajets domicile-travail. Si près d'un quart d'entre eux s'y rendent à pied (18,1%) ou à vélo (4,6%), la majorité utilisent leur voiture (67,7%).

Par ailleurs, l'étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » (avril 2020), commanditée par l'ADEME et la DGE notamment, souligne que le taux d'utilisateurs est directement lié au linéaire d'aménagements cyclables par habitant, et que la résorption des discontinuités présente un meilleur rapport coût/efficacité qu'une extension rapide d'un linéaire discontinu.

Le développement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés constitue donc un levier pour encourager le report modal vers un mode doux tel que le vélo.

A l'échelle du PPA, les AOM ainsi que les départements disposent de schémas cyclables ou modes doux approuvés ou en projet.

Cette action vise donc à harmoniser les schémas cyclables sur le territoire du PPA et à faciliter l'émergence et le montage de projets qui permettent d'améliorer les continuités cyclables.

#### Description de la mesure

##### 1. Harmoniser les schémas cyclables [Région/Département/DREAL]

Les plans de mobilité comprennent un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables, qui reprend les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par la région ou les départements ou relevant du schéma national des véloroutes, et définit la localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville.

L'harmonisation des schémas cyclables est une étape nécessaire pour assurer un développement cohérent des itinéraires cyclables sur le territoire. Il s'agira d'organiser la coopération pour définir des objectifs et priorités d'action à l'échelle du territoire : grands axes de maillage (traiter les éventuelles discontinuités), zones de stationnement des vélos (notamment en rabattement sur le réseau structurant de transport en commun et ferroviaire), etc.

Le partage d'informations, comme la cartographie des itinéraires ou les modalités de mise en œuvre, contribuera à l'objectif de développement de l'offre d'itinéraires sécurisés.

Les réglementations issues de la LOM seront rappelées aux différents acteurs afin de s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des enjeux de la mobilité cyclable.

Cette harmonisation pourra par exemple s'organiser à travers les instances existantes ou en projet (comité vélo du département du Pas-de-Calais, bassin de mobilité, etc.)

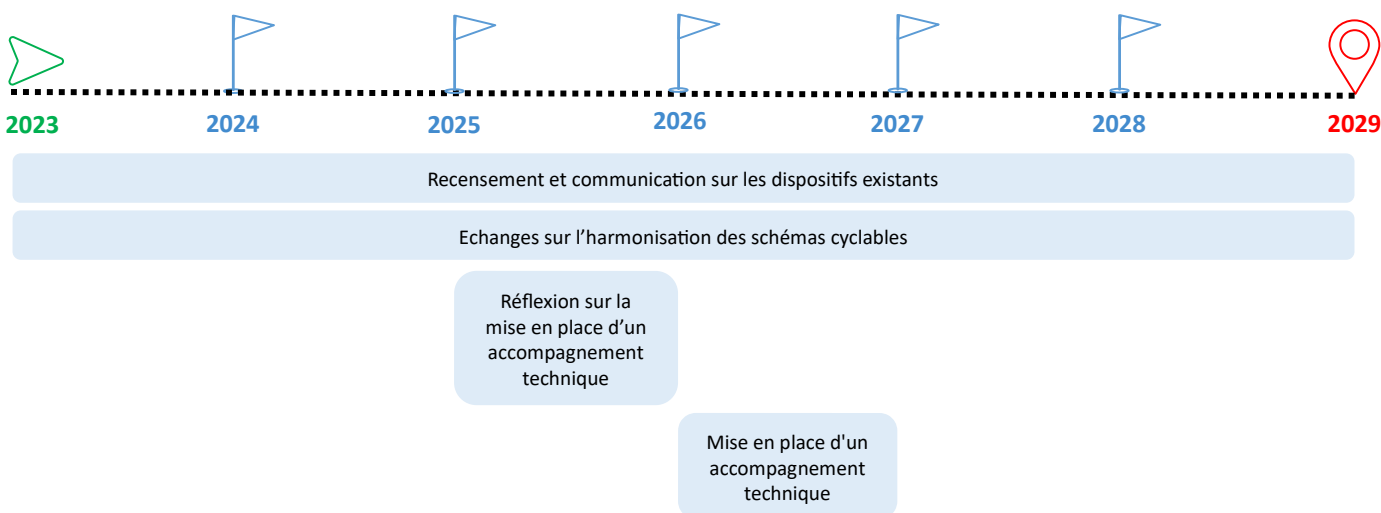
##### 2. Accompagner le montage de projets

De nombreux dispositifs existent pour accompagner la réalisation d'aménagements cyclables (AAP fonds mobilités actives, DSIL, DETR, CPER, AAP locaux, etc.). Il s'agira de faire connaître aux maîtres d'ouvrage les dispositifs existants et pertinents au regard de la typologie du projet envisagé.

La mise en place d'un accompagnement technique à l'ingénierie de projet sera étudiée, pour compléter au besoin l'offre existante.

## Fondements juridiques

- La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 élargit les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au développement et au soutien aux mobilités actives (vélo, marche), partagées (covoiturage, autopartage) et solidaires (plateforme de mobilité, garage solidaire, ...). L'objectif est ainsi que les collectivités puissent développer et renforcer les solutions de mobilité offertes à leurs habitants avec une attention sur l'offre à destination des territoires et publics vulnérables.
- Les articles L.228-2 à L.228-3-1 obligent à la réalisation d'itinéraires cyclables en cas de travaux sur des voies urbaines ou interurbaines. De plus, l'article L1214-2-1 du code des transports précise que le plan de mobilité doit comprendre un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Enfin, l'article L.1212-3-4 du code des transports aborde la question du schéma national des véloroutes, qui définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent, et qui détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu.
- Concernant les infrastructures de stationnement, les articles L.1272-1 à L.1272-4 du code des transports obligent la mise en place de stationnement sécurisés proches des gares afin de favoriser l'intermodalité, et l'article L. 118-5-1 du code de la voirie routière interdit le stationnement de véhicules à cinq mètres en amont des passages piétons, permettant une amélioration de la sécurité des piétons, et favorisant la mise en place de stationnements cyclables.



## Estimation des coûts

- Les principaux coûts sont liés à l'animation.



### Financements

- ✓ ADEME : Appel à projet AVELO2 (2021-2024), dont plusieurs communes sont lauréates dans le périmètre du PPA
- ✓ AAP Fonds mobilités actives : soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables sécurisés au sein des collectivités.
- ✓ Contrat plan Etat-Région (CPER) : le contrat peut financer :
  - ☐ Véloroutes inscrites au SR3V
  - ☐ Aménagements cyclables sécurisés en ville, dans les zones périurbaines proches du cœur d'agglomération, entre les zones périurbaines (résorption discontinuités, points durs...)
  - ☐ Aménagements cyclables sécurisés (urbain et interurbain) connectant le réseau régional avec les PEM, gares et haltes ferroviaires, avec les établissements scolaires, les grands sites touristiques et grands employeurs.
  - ☐ Aménagements cyclables en milieu rural, réseaux points nœuds.
  - ☐ Services vélo (stationnement vélo, garages à vélo, pool de vélos en location...) pour l'usage du vélo au quotidien et l'activité touristique dans tous les territoires.
  - ☐ Stationnements sécurisés dans les PEM, gares et haltes ferroviaires, points d'arrêt des réseaux de transports collectifs, aires de covoiturage.
- ✓ DETR : Financer des projets d'investissement des communes et groupements de communes dans le milieu rural
- ✓ Banque des territoires :
  - ☐ Rénover les systèmes de parking ou créer des stationnement complémentaires
  - ☐ Développer des infrastructures et des mobilités vertes (études préalables aux installations de pistes cyclables et autres aménagements de voirie)
- ✓ France mobilité : Concevoir son projet de mobilité et développer des expérimentations

## Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'accompagnements



## Indicateurs de résultats

- ☐ Nombre de projets engagés
- ☐ Nombre de km de vélo
- ☐ Nombre de k€ mobilisés pour les projets cyclables
- ☐ Nombre de stationnements vélo
- ☐ Nombre de cyclistes réguliers

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Réduction de la consommation des sols
- Renforcement de la TVB
- Développement de la Nature en Ville
- Réduction des consommations énergétiques
- Réduction des émissions de GES
- Amélioration des perceptions paysagères (visibilités)
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances
- Artificialisation / consommation des sols
- Modification du relief / de la topographie
- Fragmentation de la TVB
- Perturbation / destruction de milieux naturels
- Dégradation du patrimoine naturel (couvert végétal)

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Articuler le développement du maillage cyclable avec la restauration / préservation dès que possible des corridors de la TVB des collectivités du périmètre du PPA (cf : associer le développement d'aménagements cyclables à la plantation de haies et de talus dès que possible, projeter de nouveaux franchissements cyclables dans les points noirs des TVB identifiées). Cela permet aussi d'améliorer la qualité paysagère des aménagements (cf : guide méthodologique de la DGALN, 2011, pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés).
- ✓ Promouvoir les revêtements perméables pour favoriser l'infiltration des eaux dans les sols le long de ces aménagements.

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)

- X Veiller à ne pas artificialiser de nouveaux sols lors de la réalisation d'aménagements cyclables / voies existantes support des aménagements.



# Agr.1 : Promotion du passage sur banc d'essai moteur et de l'écoconduite des engins agricoles

Accompagnement

PPA 2014

## Coordinateur : à définir



### Partenaires

- FRCUMA
- DDTM
- Concessionnaires
- DRAAF
- Conseil régional

### Polluants visés et estimation des gains en émissions

✓ NOx : 1 tonne

### Cibles

Exploitants et futurs exploitants, CUMA



### Objectifs de la mesure

- ✦ Réduire la consommation de carburant et les émissions de polluants atmosphériques liées à la conduite des engins agricole



### Justification de la mesure

Le secteur agricole contribue essentiellement aux émissions d'ammoniac sur le territoire (88 % des émissions de NH3 sont d'origine agricole), et dans une moindre mesure aux émissions de particules fines (11 % des émissions de PM10, 4 % des PM2,5) et de dioxyde d'azote (1%). Elles proviennent des travaux agricoles qui génèrent des poussières, de la combustion du carburant des engins agricoles (PM10 et NOx), des épandages d'amendements azotés (NH3, précurseurs d'aérosols).

La promotion du passage sur banc d'essai moteur des engins agricoles figure dans le plan d'action du PPA Nord-Pas-de-Calais actuel. A l'exception des réglages effectués dans le cadre de démarches Clim'agri, les passages sur banc d'essai ont difficilement été comptabilisés, la plupart étant réalisés directement chez les concessionnaires.

Une démarche globale sur la conduite et l'entretien des engins (éco-conduite) pouvant être plus efficace qu'un réglage ponctuel, la poursuite de cette action visera à sensibiliser les agriculteurs et à construire une offre adaptée aux besoins (campagnes de passage sur banc d'essai moteur, formation à l'écoconduite).

### Description de la mesure

#### 1. Sensibiliser les agriculteurs aux bonnes pratiques en matière de conduite des engins agricoles [DRAAF/Chambre d'agriculture]

Les exploitants seront sensibilisés sur l'importance du choix, du réglage et de l'entretien de leur matériel, en fonction de leurs besoins et des usages, afin de réduire la consommation de carburant et les émissions de polluants atmosphériques liées à la conduite des engins agricoles.

Les partenaires proposeront des actions de sensibilisation lors des événements qu'ils organisent (démonstrations, tests de matériel, retours d'expérience, etc), ce qui permettra de mesurer l'intérêt et les attentes des agriculteurs sur ce sujet. En fonction des attentes, l'organisation de campagnes de passage sur banc d'essai moteur sera étudiée.

#### 2. Concevoir et proposer une formation sur l'écoconduite des engins agricoles intégrant un passage sur banc d'essai [DREAL/DRAAF/Chambre d'agriculture]

Parallèlement, une réflexion sera engagée sur le montage d'une formation sur la conduite des engins agricoles. Cette formation présentera deux outils permettant de réduire la consommation de carburant et les émissions de polluants atmosphériques :

- le passage sur banc d'essai moteur
- l'écoconduite

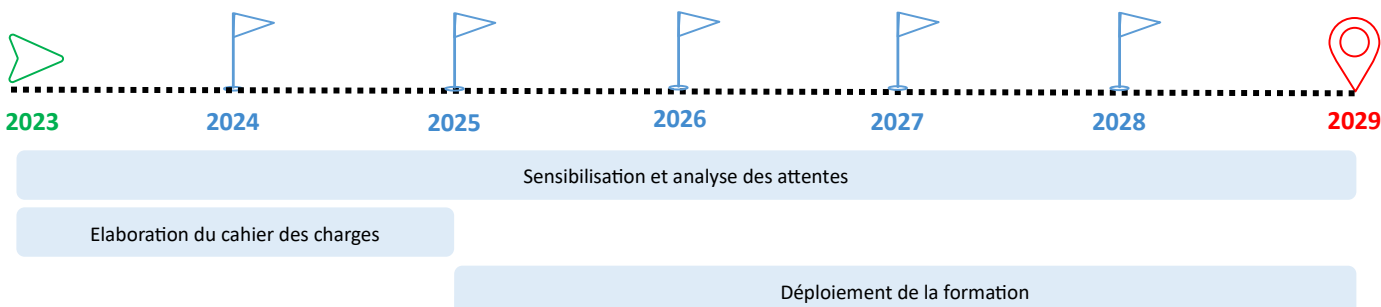
Le passage sur banc d'essai permet d'établir un diagnostic du moteur (vérification des performances, détection des anomalies de fonctionnement, etc.) et de conseiller les agriculteurs sur l'entretien et le réglage du moteur.

La formation à l'écoconduite permet de conseiller les agriculteurs sur le choix de leur matériel (puissance du tracteur, options disponibles, etc.) et l'utilisation optimale de celui-ci. Elle vise à apprendre à connaître son matériel et à adapter sa conduite en conséquence.

Les partenaires élaboreront le cahier des charges en cherchant à compléter l'offre de formation existante, qu'il s'agisse de la formation initiale en enseignement agricole ou de la formation continue. Les opérateurs de compétences pourront être mobilisés pour le montage de la formation.

## Fondements juridiques

- Les articles L222-6 et R222-32 du code de l'environnement précisent que les autorités compétentes arrêtent les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, pour atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère.



### Estimation des coûts

- Les principaux coûts sont liés aux interventions (sensibilisation, formation).
- Le coût d'un passage sur banc d'essai pour 1 tracteur est estimé à 150€ environ.



### Financements

- ✓ Le fonds Vivea offre une prise en charge d'un montant maximum de 2 500 € par an aux agriculteurs (non-salariés) pour se former.
- ✓ Les collectivités peuvent également mettre en œuvre cette action dans le cadre d'une démarche ClimAgri à l'échelle de leur territoire, et solliciter à ce titre une aide de l'ADEME.
- ✓ Les opérateurs de compétences pourront être mobilisés pour le montage de la formation.

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'actions de sensibilisation réalisées
- ☐ Nombre de formations organisées (formation initiale et continue)



### Indicateurs de résultats

- ☐ Nombre d'agriculteurs formés
- ☐ Nombre de passages sur banc d'essai lors des formations et/ou campagnes de passage sur banc d'essai

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Réduction des consommations énergétiques
- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Pas de complément apporté - le renforcement des incidences intervenant sur le plan quantitatif (nombre d'agriculteurs formés à l'écoconduite)

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)



## Agr.2 : Promotion des bonnes pratiques en matière d'épandage

Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : à définir



- DREAL
- Conseil régional

#### Partenaires

- FRCUMA
- DRAAF
- SATEGE
- DDTM
- DDPP

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

✓ **NH3** : 399 tonnes

#### Cibles

Agriculteurs



#### Objectifs de la mesure

- ✦ Favoriser les bonnes pratiques permettant d'abaisser les émissions d'ammoniac
- ✦ Accroître le taux d'équipements en matériels d'épandage peu émissifs



#### Justification de la mesure

Le secteur agricole est le principal contributeur des émissions d'ammoniac sur le territoire, à hauteur de 88 %. Les  $\frac{2}{3}$  de ces émissions résultent de l'épandage d'engrais sur les cultures, le  $\frac{1}{3}$  restant des déjections animales issues de l'élevage. L'adoption de techniques et de matériels permettant de réduire les émissions d'ammoniac lors des épandages constitue donc un levier d'action important.

Cette action vise ainsi à promouvoir les bonnes pratiques en matière d'épandage afin de limiter les émissions d'ammoniac, notamment :

- l'optimisation des apports en azote, en ajustant la dose d'azote à apporter en fonction du sol et du besoin des cultures (réalisation d'un bilan azoté prévisionnel) ;
- la prise en compte des conditions et des prévisions météorologiques (température, précipitation, vent) lors de l'épandage pour limiter la volatilisation ;
- l'utilisation de matériels et techniques d'apport moins émissifs (rampe à pendillard, enfouisseur, etc.).

Le plan agro-écologie 2020-2025 des Hauts-de-France, élaboré par le Conseil régional, la DRAAF et la chambre d'agriculture régionale, a pour but d'accompagner et d'amplifier la transition agroécologique en région. La préservation de la qualité de l'air fait partie des enjeux identifiés par le plan.

Une articulation avec le plan agro-écologie (axes 1 et 2) permettrait d'encourager le partage de connaissances et les retours d'expérience sur les bonnes pratiques en matière d'épandage, par exemple :

- en intégrant ce sujet dans les événements organisés autour de l'agro-écologie sur le périmètre du PPA ;
- en soutenant la capitalisation des collectifs d'agriculteurs sur le sujet de l'épandage, au sein du périmètre du PPA ;
- en informant les agriculteurs sur les aides mobilisables ;
- en accompagnant les agriculteurs dans l'évaluation et l'adaptation de leurs pratiques grâce aux outils disponibles.

## Description de la mesure

### 1. Encourager le partage de connaissances et les retours d'expérience sur les bonnes pratiques en matière d'épandage [Chambre/DRAAF/DREAL]

De nombreux guides et études traitent des bonnes pratiques agricoles permettant de réduire les émissions d'ammoniac. Ces pratiques couvrent notamment : la fertilisation azotée, les techniques d'épandage des produits organiques et minéraux, l'alimentation des animaux d'élevage, la gestion des fumiers/lisiers dans les bâtiments d'élevage et leur stockage, la gestion du pâturage...

En s'appuyant sur les ressources existantes et les témoignages d'exploitants, une campagne de sensibilisation sera déployée afin de promouvoir les bonnes pratiques en matière d'épandage (interventions lors d'événements, articles dans la presse, sites internet spécialisés...)

### 2. Accompagner les agriculteurs dans l'évaluation et l'adaptation de leurs pratiques grâce aux outils disponibles :

Des outils existent pour accompagner les agriculteurs dans l'évaluation et l'adaptation de leurs pratiques.

Le programme d'actions « nitrates » s'applique sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais (intégralement classés en zone vulnérable). Les exploitants doivent respecter l'équilibre de la fertilisation azotée, selon le référentiel régional arrêté le 25 octobre 2019, et tenir un plan prévisionnel de fumure azotée et un cahier d'épandage. Ces outils permettent de maîtriser les apports d'engrais, en ajustant l'apport aux besoins du sol. Une réflexion sera menée pour identifier les éventuels besoins de formation ou d'accompagnement des exploitants pour établir des plans de qualité.

La sensibilisation s'appuiera également sur les échanges et retours d'expériences entre exploitants.

Les GIEE ou groupes 30 000 dont les travaux concourent à la réduction des émissions d'ammoniac seront valorisés. Si la thématique de travail de ces collectifs n'est pas directement en lien avec la qualité de l'air, elle peut y contribuer (conservation du sol, réduction des intrants, etc.).

La formation de groupes de partage, par exemple pour évaluer les pratiques actuelles et identifier les marges de progrès en matière de réduction des émissions d'ammoniac, pourra également être étudiée.

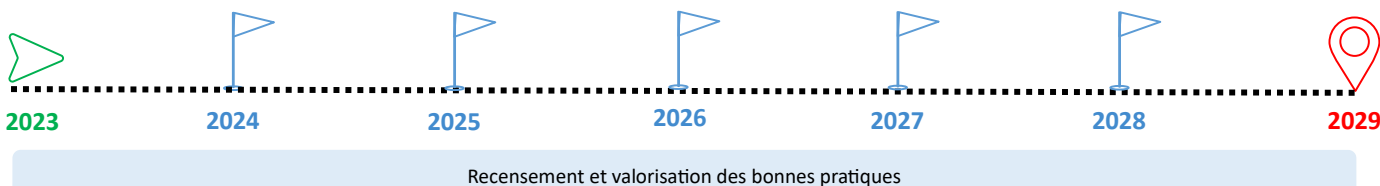
### 3. Aider à la mise en œuvre des bonnes pratiques [Chambre d'agriculture/DRAAF/DREAL/Conseil régional]

Pour accompagner les investissements, les exploitants seront informés sur les dispositifs d'aides existants pour l'acquisition de matériels d'épandage moins émissifs.

La DREAL étudiera, en lien avec la DRAAF et le Conseil Régional, la possibilité d'un abondement des dispositifs existants pour soutenir ces investissements.

## Fondements juridiques

- Les articles L222-6 et R222-32 du code de l'environnement précisent que les autorités compétentes arrêtent les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, pour atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère.



### Estimation des coûts

- Les principaux coûts sont liés aux interventions (sensibilisation, formation).



### Financements

- ✓ Certains matériels d'épandage (ou amélioration de matériel d'épandage) seront éligibles dans le cadre de l'AAP Investissements Agroenvironnement du conseil régional.
- ✓ Dans le cadre du plan Agro-écologie, le conseil régional travaille à l'accompagnement global des transitions agro-écologiques des exploitations agricoles de façon collective. L'amélioration des pratiques de gestion des effluents peut par exemple être intégrée dans le plan de progrès des exploitations.

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'actions de communication déployées
- ☐ Nombre de contrôles des PPF/calendriers d'épandage
- ☐ Nombre d'accompagnement financier
- ☐ Nombre d'accompagnement technique



### Indicateurs de résultats

- ☐ Réduction des émissions d'ammoniac
- ☐ Quantités annuelles épandues
- ☐ Répartition urée/ammonitrates...

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Réduction des pollutions des sols
- Réduction de la production de déchets
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Mise en avant de bonnes pratiques de gestion des sous-produits de l'épandage et de meilleure conservation des sols et aide à la mise en œuvre
- ✓ Mise en œuvre de synergies inter-exploitations (mutualisation des lisiers pour fertilisation ?)
- ✓ Possibilité d'accompagner les couplages culture/élevage par l'optimisation de l'alimentation, de la fertilisation, l'introduction de légumineuses dans la rotation, ou la meilleure optimisation du fumier sur l'ensemble des surfaces.

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)





## Agr.3 : Incitation à la couverture des fosses à lisier

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : à définir



#### Partenaires

- SATEGE
- Conseil régional

- DRAAF
- DDTM
- DDPP

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

✓ NH3 : 18 tonnes

#### Cibles

Agriculteurs



### Objectifs de la mesure

- ✚ Favoriser les bonnes pratiques permettant d'abaisser les émissions d'ammoniac
- ✚ Accroître le taux de couverture de fosses à lisier



### Justification de la mesure

Le secteur agricole est le principal contributeur des émissions d'ammoniac sur le territoire, à hauteur de 88 %. Les  $\frac{2}{3}$  de ces émissions résultent de l'épandage d'engrais sur les cultures, le  $\frac{1}{3}$  restant des déjections animales issues de l'élevage. Afin de limiter la volatilisation des effluents et les émissions d'ammoniac, la couverture des fosses à lisier est encouragée sur l'ensemble du périmètre du PPA.

Cette technique permet en effet de limiter les échanges lisier/air (lisier plus concentré car moindre volatilisation de l'azote, moins d'odeurs), et la dilution du lisier par l'eau de pluie (optimisation des coûts car moins de volume à épandre).

Le plan agro-écologie 2020-2025 des Hauts-de-France, élaboré par le conseil régional, la DRAAF et la chambre d'agriculture régionale, a pour but d'accompagner et d'amplifier la transition agroécologique en région. La préservation de la qualité de l'air fait partie des enjeux identifiés par le plan.

Une articulation avec le plan agro-écologie (axes 1 et 2) permettrait d'encourager le partage de connaissances et les retours d'expérience sur les bonnes pratiques en matière d'épandage, par exemple :

- en intégrant ce sujet dans les événements organisés autour de l'agro-écologie sur le périmètre du PPA ;
- en informant les agriculteurs sur les techniques existantes et leur intérêt, ainsi que sur les aides mobilisables.

### Description de la mesure

#### **1. Rappeler les exigences réglementaires pour les exploitations soumises à la réglementation IED [DRAAF/DDPP]**

Les exploitations classées ICPE doivent mettre en œuvre les meilleures techniques disponibles (MTD) pour limiter les émissions d'ammoniac. La couverture des fosses à lisier fait partie de ces MTD.

La règle sera rappelée aux exploitants concernés, qui seront également informés sur l'intérêt de cette technique et les financements mobilisables.

#### **2. Encourager le partage de connaissances et les retours d'expérience sur les bonnes pratiques en matière de stockage des effluents [Chambre d'agriculture/DRAAF]**

Afin d'encourager les exploitations non concernées par la réglementation IED à couvrir les fosses à lisier, les exploitants seront sensibilisés à l'intérêt économique et environnemental de cette technique (réduction de la consommation de carburant, concentration en azote du lisier, diminution des odeurs, etc.).

En s'appuyant sur les ressources existantes et les témoignages d'agriculteurs, une campagne de sensibilisation sera déployée afin de promouvoir cette technique (interventions lors d'événements, articles dans la presse, sites internet spécialisés...).

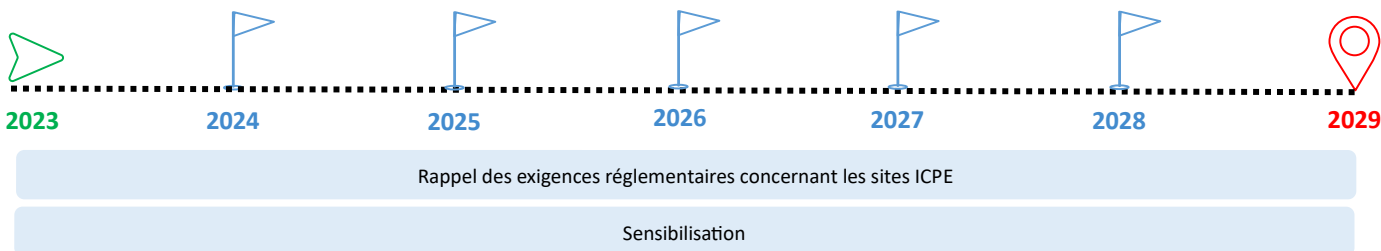
#### **3. Aider à la mise en œuvre des bonnes pratiques [Chambre d'agriculture/DRAAF/DREAL/Conseil régional]**

Pour accompagner les investissements, les exploitants seront informés sur les dispositifs d'aides existants pour la couverture des fosses à lisier.

La DREAL étudiera, en lien avec la DRAAF et le Conseil Régional, la possibilité d'un abondement des dispositifs existants pour soutenir ces investissements.

## Fondements juridiques

- Les articles L222-6 et R222-32 du code de l'environnement précisent que les autorités compétentes arrêtent les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, pour atteindre les objectifs du plan de protection de l'atmosphère.
- La directive n°2010/75/UE relative aux émissions industrielles (dite directive IED) prévoit que les conditions d'autorisation doivent être fondées sur les meilleures techniques disponibles (MTD) pour les installations concernées. Cette directive a été transposée dans le code de l'environnement, aux articles L515-28 à L515-31, et et R515-58 à 84. Elle a depuis été renforcée par les arrêtés ministériels de 2013 imposant de nouvelles prescriptions pour les installations IED qui relèvent toutes de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.



### Estimation des coûts

- Les principaux coûts sont liés aux interventions (sensibilisation, formation).



### Financements

- ✓ La couverture de fosses à lisier sera éligible à l'AAP Investissements en élevage du conseil régional, sous certaines conditions.

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'exploitations concernées par une obligation réglementaire ayant mis en place une couverture des fosses à lisier
- ☐ Nombre d'actions de sensibilisation



### Indicateurs de résultats

- ☐ Nombre d'accompagnements financiers (via PCAE)

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Amélioration des perceptions paysagères (visibilités)
- Réduction de la pollution des sols
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ...)

### Renforcement de l'incidence positive (+)

Pas de complément apporté, le renforcement des incidences intervenant sur le plan quantitatif (nombre de fosses à lisier recouvertes)

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)

# Bat.1 : Recensement des modes de chauffage fortement émetteurs

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014 

## Coordinateur : à définir



- ADEME
- EPCI

### Partenaires

- Conseil régional
- ATMO
- DDT(M)
- France Renov'
- Professionnels

### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ NOx
  - ✓ SO2
  - ✓ PM2.5
  - ✓ PM10
  - ✓ COVnM
- Non quantifiable



### Cibles

Collectivités, particuliers



## Objectifs de la mesure

- ✦ Améliorer la connaissance du parc d'appareils de chauffage fortement émetteurs
- ✦ Inciter au déploiement de Fonds Air-Bois



### Justification de la mesure

L'analyse d'ATMO Hauts-de-France d'octobre 2022 sur les données de 2018 indique que :

- 62% des émissions de PM2,5 et 46% des émissions de PM10 du territoire proviennent du résidentiel
- 93% des émissions de PM2,5 et 92% des émissions de PM10 du résidentiel proviennent du chauffage
- 59% des émissions de particules fines (PM2.5 et PM10) liées au chauffage proviennent du bois, et 33% du charbon

De ce fait, le chauffage au bois et le chauffage au charbon sont les cibles prioritaires concernant les émissions de particules fines. Ces émissions sont dues majoritairement à des appareils de chauffage peu performants et fortement émetteurs (foyer ouvert pour le bois, charbon).

Un appareil performant et bien utilisé pouvant émettre jusqu'à 10 fois moins de particules qu'un appareil de chauffage peu performant (ADEME 2022), le renouvellement des appareils constitue un levier d'action important.

Une meilleure connaissance du parc d'appareils de chauffage au bois et des pratiques des utilisateurs est un préalable pour construire une stratégie de renouvellement des appareils adaptée au territoire. Elle peut notamment amener les collectivités à réfléchir à la mise en place d'un fonds air-bois en partenariat avec l'ADEME. Actuellement, seules la MEL et la CABBALR sont engagées dans une démarche de fonds air-bois sur le périmètre du PPA.

### Description de la mesure

Les appareils de chauffage fortement émetteurs comprennent a minima les appareils de chauffage au bois de type foyer ouvert et les appareils de chauffage au bois anciens (d'avant 2002).

#### **1. Intégrer l'analyse du parc et des pistes d'accélération du renouvellement des appareils de chauffage fortement émetteurs dans les plans air des PCAET [DREAL]**

Parmi l'analyse des possibilités de réduction des émissions de polluants atmosphériques requise dans le diagnostic du PCAET, les collectivités s'intéresseront en particulier aux moyens de réduire les émissions liées au chauffage. Elles analyseront le parc d'appareils de chauffage fortement émetteurs et des pratiques d'utilisation des ménages qui en disposent. Elles pourront s'appuyer sur le modèle d'enquête fourni par l'ADEME dans le cahier des charges de l'appel à projet Fonds Air-Bois. En particulier, si l'analyse respecte le cahier des charges, une subvention pourra être sollicitée auprès de l'ADEME pour la réalisation d'une étude de préfiguration d'un fonds air-bois.

Cette analyse permettra d'étudier l'opportunité de mettre en place un fonds air-bois afin d'accélérer le renouvellement des appareils fortement émetteurs, ou de proposer d'autres actions visant ce même objectif.

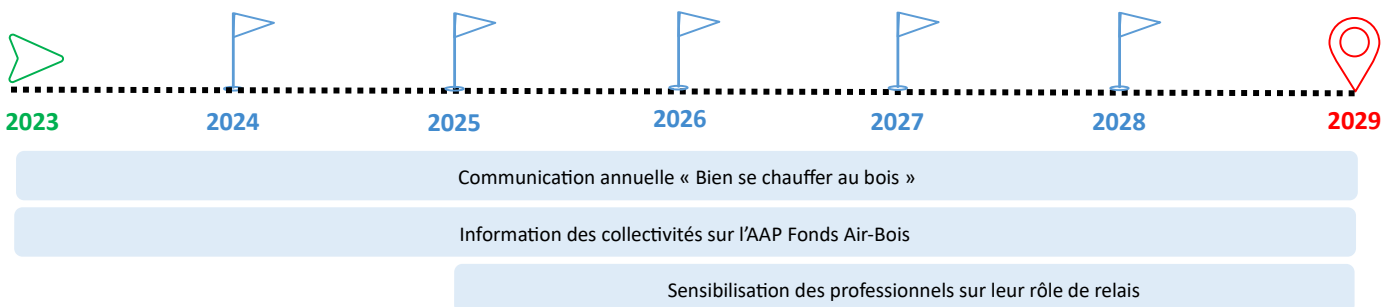
#### **2. Réaliser une sensibilisation et une communication ciblée vers les propriétaires d'appareils de chauffage fortement émetteurs [DREAL, EPCI, France Renov']**

Afin de s'assurer de la bonne compréhension des enjeux de qualité de l'air, ainsi que des raisons de cette mesure, une sensibilisation aux impacts du chauffage au bois sur la qualité de l'air et aux pratiques plus vertueuses (type d'appareil, choix du combustible, pratiques d'allumage, etc.) sera déployées pour les particuliers. La campagne de communication nationale annuelle sera déclinée et relayée localement. De plus, l'importance d'une bonne isolation thermique du logement et d'une bonne aération sera mise en avant.

Par ailleurs, une sensibilisation des professionnels du secteur sera déployée (installateurs, revendeurs, ramoneurs, etc) pour conforter leur rôle de relais d'information auprès des particuliers (choix du combustible, utilisation de l'appareil, etc) ; des réunions d'information pourront être organisées, en lien avec les fédérations professionnelles.

## Fondements juridiques

- L'article L222-6-1 du code de l'environnement impose au représentant de l'État dans le département de prendre les mesures nécessaires pour améliorer la performance énergétique du parc d'appareils de chauffage au bois et atteindre une réduction de 50 % des émissions de particules fines PM2,5 issues de la combustion du bois à l'horizon 2030 par rapport à la référence de 2020.



### Estimation des coûts

- Coûts intégrés à l'élaboration/révision du PCAET pour l'analyse
- Pour la sensibilisation, coûts dépendants des canaux de diffusion choisis



### Financements

- ✓ L'AAP Fonds Air-Bois de l'ADEME permet d'accompagner la réalisation d'une étude de préfiguration (aide financière maximale de 70 % des montants éligibles, assiette de l'aide plafonnée à 100k€) et/ou la mise en place d'un fonds (taux d'aide plafonné à 50 % des dépenses éligibles, montant d'aide plafonné à 1 million d'euros par projet).

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'études réalisées
- ☐ Nombre de Fonds Air-Bois lancés/prolongés
- ☐ Nombre d'actions de sensibilisation des professionnels
- ☐ Nombre d'actions de communication auprès du grand public



### Indicateurs de résultats

- ☐ Nombre d'appareils de chauffage fortement émetteurs recensés
- ☐ Nombre d'appareils de chauffage remplacés

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

Non évalué : action de recensement

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)



## Bat.2 : Interdiction d'usage des appareils de chauffage à foyer ouvert en vue d'accélérer leur renouvellement

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : DREAL



- ADEME
- EPCI
- Conseil régional

#### Partenaires

- DDT(M)
- France Rénov'
- Professionnels
- FIBOIS HdF
- CCI
- CMA

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ COVnM : 796 tonnes
- ✓ NOx : 17 tonnes
- ✓ PM2.5 : 323 tonnes
- ✓ PM10 : 329 tonnes
- ✓ SO2 : 5 tonnes



#### Cibles

Particuliers



### Objectifs de la mesure

- ✦ Accélérer le renouvellement des appareils de chauffage au bois fortement émetteurs
- ✦ Réduire les émissions de PM2,5 issues de la combustion du bois pour le chauffage résidentiel



### Justification de la mesure

L'analyse d'ATMO Hauts-de-France d'octobre 2022 sur les données de 2018 indique que :

- 62% des émissions de PM2,5 et 46% des émissions de PM10 du territoire proviennent du résidentiel
- 93% des émissions de PM2,5 et 92% des émissions de PM10 du résidentiel proviennent du chauffage
- 59% des émissions de particules fines (PM2.5 et PM10) liées au chauffage proviennent du bois, et 33% du charbon

De ce fait, le chauffage au bois et le chauffage au charbon sont les cibles prioritaires concernant les émissions de particules fines. Ces émissions sont dues majoritairement à des appareils de chauffage peu performants et fortement émetteurs (foyer ouvert pour le bois, charbon).

Un appareil performant et bien utilisé pouvant émettre jusqu'à 10 fois moins de particules qu'un appareil de chauffage peu performant (ADEME 2022), le renouvellement des appareils constitue un levier d'action important.

L'interdiction d'usage des appareils de chauffage au bois de type foyer ouvert viendra ainsi accélérer le renouvellement des appareils sur le territoire.

Cette mesure contribue à l'atteinte de l'objectif de réduction de 50% des émissions de PM2,5 issues de la combustion du bois pour le chauffage résidentiel entre 2020 et 2030 fixé par le code de l'environnement.

### Description de la mesure

#### 1. Prendre un arrêté interdisant l'usage des foyers ouverts sur le territoire du PPA [DREAL]

L'usage des appareils de chauffage au bois de type foyer ouvert sera interdit par arrêté préfectoral.

Cette interdiction pourra être mise en place progressivement, sur un ou plusieurs EPCI, avant d'être étendue à l'échelle du PPA. De même, l'interdiction pourrait être étendue à d'autres types d'appareils non performants (appareils de chauffage au charbon, appareils de chauffage au bois anciens installés avant 2002, etc.).

L'entrée en vigueur de l'interdiction sera précédée d'une campagne de communication, relayée par les collectivités et les professionnels, pour informer les usagers des communes concernées, les sensibiliser à l'intérêt de la mesure et présenter les aides disponibles pour renouveler les appareils ou les remplacer par un autre équipement fonctionnant à l'aide d'une énergie renouvelable.

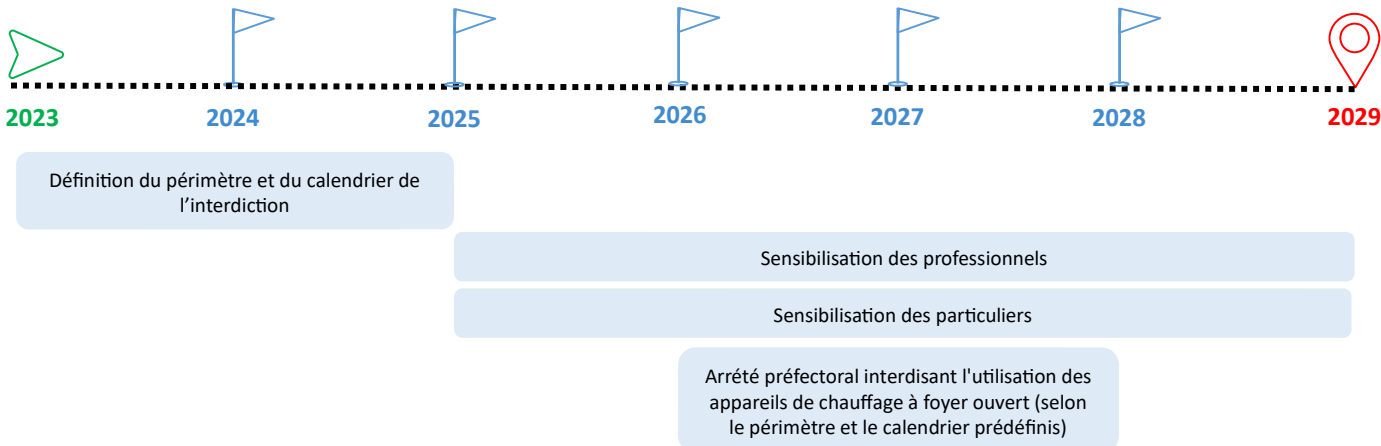
#### 2. Sensibiliser les professionnels (notaires, agences, bureau d'études thermiques, installateurs, ramoneurs, etc) aux évolutions réglementaires et les inciter à informer les particuliers concernés [CCI / CMA]

En cas de vente d'un bien, le dossier de diagnostic technique annexé à la promesse de vente doit comprendre, lorsque le bien est situé dans le périmètre d'un PPA, un certificat attestant la conformité de l'appareil de chauffage au bois aux règles d'installation et d'émission fixées par le représentant de l'Etat dans le département.

Les professionnels (tels que les notaires, agences immobilières, bureaux d'études réalisant les diagnostics techniques, installateurs, etc.) seront sensibilisés, afin qu'ils intègrent ce certificat dans le diagnostic technique. Ils informeront le cas échéant les particuliers de l'interdiction d'usage et des aides disponibles pour renouveler leur appareil.

## Fondements juridiques

- L'article L222-6-1 du code de l'environnement prévoit que le représentant de l'État dans le département prend les mesures nécessaires pour améliorer la performance énergétique du parc d'appareils de chauffage au bois et atteindre une réduction de 50 % des émissions de particules fines PM2.5 issues de la combustion du bois à l'horizon 2030 par rapport à la référence de 2020.
- Les articles R222-33 et R222-34 du code de l'environnement précisent les prescriptions pouvant être imposées aux installations fixes de combustion, comme l'interdiction d'usage de certains combustibles.



## Estimation des coûts

- L'arrêté sera établi en régie par les services de l'État.
- Pour la sensibilisation des particuliers et des professionnels, les coûts dépendront des canaux de diffusion choisis.
- Le coût du renouvellement de l'appareil pour un ménage dépendra du type d'équipement choisi.



## Financements

Pour le renouvellement des appareils de chauffage, et plus globalement les travaux d'isolation du logement, les ménages peuvent bénéficier du dispositif MaPrimeRénov' ou du dispositif Hauts-de-France Pass Rénovation avec la prime « Coup de pouce chauffage Pass Rénovation » :

- ✓ Soutien en priorité des rénovations les plus performantes et accentuation du soutien aux ménages modestes :
  - ❑ depuis le 1er janvier 2023, les plafonds de travaux finançables avec MaPrimeRénov' Sérénité sont revalorisés de 30 000 € à 35 000 € pour mieux accompagner les ménages les plus modestes dans leurs projets de rénovation globale.
  - ❑ depuis le 1er février 2023, les forfaits "rénovations globales" pour les ménages aux ressources intermédiaires et supérieures, prolongés en loi de finances rectificatives pour 2022, sont relevés à respectivement 10 000 € et 5 000 € pour orienter plus clairement ces ménages vers les bouquets de travaux les plus performants. Les ménages aux revenus supérieurs sont à ce titre exclus des financements par geste, sauf en Outre-mer.
- ✓ Conformément à l'orientation de réduire progressivement notre dépendance aux énergies fossiles, afin de privilégier les bouquets de travaux et de cibler les aides sur les ménages les plus modestes, les mesures suivantes sont entrées en vigueur :
  - ❑ depuis le 1er janvier 2023, MaPrimeRénov' ne permet plus de subventionner l'achat de chaudières à gaz, y compris celles à très haute performance énergétique.
  - ❑ depuis le 1er février 2023, le montant de subvention pour l'achat d'un poêle à granulés a été abaissé.
- ✓ Pour les propriétaires qui souhaitent engager des travaux mais ne disposent pas de financement, le dispositif Hauts-de-France Pass Rénovation propose diverses solutions de financement permettant de financer les travaux de rénovation : éco-prêt à taux zéro, préfinancement du montant des travaux et des aides mobilisables, prêt de tiers financement avec étalement possible jusqu'à 25 ans, prime CEE facilitée. Le remboursement se fait à la fin du chantier, par des mensualités qui tiennent compte des économies d'énergie estimées lors du diagnostic.

Ces dispositifs sont cumulables avec les CEE.

Sur les territoires ayant mis en place un fonds air-bois, les ménages peuvent solliciter une subvention pour remplacer leur appareil de chauffage au bois (aide cumulable avec celles précitées).

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'actions de communication sur les interdictions



### Indicateurs de résultats

- ☐ Prise d'un arrêté préfectoral d'interdiction d'utilisation des foyers ouverts
- ☐ Evolution des émissions de PM issues du chauffage au bois
- ☐ Nombre de professionnels sensibilisés

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Réduction des consommations énergétiques
- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances
- Consommation de ressources naturelles

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Articulation avec objectifs de rénovation des SCOT et des PCAET inclus dans le périmètre du PPA.

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)

- X Pour éviter les pressions sur la ressource bois, les fonds air bois intègrent la possibilité d'orienter vers d'autres EnR, en fonction du contexte et de la stratégie locale.



## Bat.3 : Généralisation des pratiques favorables à la qualité de l'air sur les chantiers de bâtiments et les travaux publics

Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : à définir



- DREAL
- EPCI

#### Partenaires

- CAPEB
- FFB
- OPPBTP
- SEDDRE
- Chambre des métiers et de l'artisanat

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ **PM2.5** : 3 tonnes
- ✓ **PM10** : 9 tonnes

#### Cibles

MOA, entreprises du BTP



#### Objectifs de la mesure

- ✚ Réduire les émissions de polluants sur les chantiers du bâtiment et des travaux publics (construction, déconstruction, dépollution, etc.)



#### Justification de la mesure

Les activités liées aux chantiers du bâtiment et des travaux publics sont émettrices de polluants atmosphériques, notamment de particules fines, d'oxydes d'azote et de COVnm. Ces émissions proviennent des engins de chantier (échappements moteurs, remise en suspension des poussières, etc.), des travaux de construction ou démolition en eux-mêmes, ou encore de l'usage de certains matériaux (peintures, colles, etc.).

Différentes démarches existent déjà, telles les chartes chantiers verts, afin de réduire les différentes pollutions générées par un chantier (pollution atmosphérique, pollution sonore, pollution des sols, etc.) et gagneraient à être valorisées auprès des maîtres d'ouvrages et professionnels du BTP.

L'action consiste à sensibiliser les maîtres d'ouvrages et professionnels du BTP aux enjeux de qualité de l'air et à faire connaître les outils et bonnes pratiques à mettre en œuvre pour diminuer les émissions polluantes.

#### Description de la mesure

##### 1. Développer les outils de sensibilisation aux enjeux de qualité de l'air sur les chantiers à destination des professionnels du BTP [DREAL, FFB, CAPEB]

Les organismes professionnels (tels que les syndicats, fédérations, etc.) disposent déjà d'outils pour sensibiliser les entreprises du BTP aux bonnes pratiques environnementales, telle la FFB à travers l'affiche « Chantier propre, adoptons les bons gestes ! ».

La première étape consistera à identifier et à valoriser les outils de sensibilisation existants, et à en proposer d'autres, en tenant compte des travaux et études d'amélioration des connaissances sur ce sujet, comme « Qualité de l'air et émissions polluantes des chantiers du BTP : Etat des connaissances et mesures d'atténuation dans le bâtiment et les travaux publics en faveur de la qualité de l'air » (ADEME, 2017) ou « Emissions de particules lors de chantiers urbains et évaluation des mesures de prévention » (ADEME, 2022). Ces outils seront relayés via des articles dans la presse ou sur des sites internet spécialisés, et lors d'événements mobilisant les professionnels du secteur.

##### 2. Outiller les maîtres d'ouvrage pour limiter les émissions de polluants liées aux chantiers

Les maîtres d'ouvrage peuvent encadrer la mise en œuvre de bonnes pratiques pour limiter les émissions de polluants sur les chantiers, à travers la mise en place de chartes « chantier propre » ou « chantier à faibles nuisances » par exemple.

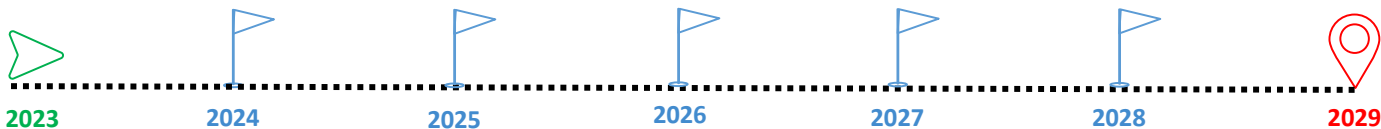
Les collectivités du territoire seront invitées à partager les outils et méthodes déjà mis en place sur leur territoire, leurs avantages et leurs limites (mise en place d'une charte volontaire, poids de la charte dans la sélection des entreprises par le maître d'ouvrage, intégration de clauses dans les marchés de travaux, etc.), afin de capitaliser les pratiques et d'identifier des leviers d'actions. Selon les attentes, un travail pourra être engagé pour proposer un modèle de charte « chantier propre ».

Le retour d'expérience d'autres territoires ayant mis en place des démarches innovantes pour limiter les impacts des chantiers sur la qualité de l'air, à l'instar de la communauté d'agglomération d'Annemasse, contribuera à sensibiliser les collectivités.



## Fondements juridiques

- Les articles génériques 96 et 99.7 des règlements sanitaires départementaux posent des mesures de salubrité relatives aux chantiers : les travaux (notamment voirie et démolition) doivent être effectués de manière à ne pas disperser de poussière dans l'air.



Développement de la sensibilisation à destination des professionnels et des maîtres d'ouvrage

### Estimation des coûts

- Les principaux coûts seront liés à la sensibilisation



### Financements

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'actions de communication/de sensibilisation des professionnels
- ☐ Nombre de collectivités engagées dans une démarche « chantier propre » ou intégrant des clauses environnementales dans les marchés de travaux



### Indicateurs de résultats

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Réduction des consommations énergétiques
- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

Pas de complément apporté : le renforcement des incidences intervenant sur le plan quantitatif (nombre de collectivités engagées dans une démarche chantier propre)

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)



## Pla.1 : Amélioration de la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement

Accompagnement

PPA 2014

### Coordinateur : à définir



- ADEME
- CAUE

#### Partenaires

- Agence d'urbanisme
- DDT(M)
- Porteurs de SCoT
- Collectivités avec compétence urbanisme
- AOM

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ NOx
- ✓ PM2.5
- ✓ PM10

Non quantifiable



#### Cibles

Collectivités possédant la compétence urbanisme



#### Objectifs de la mesure

- ✚ Prévenir l'impact des plans et projets sur la qualité de l'air.



#### Justification de la mesure

L'aménagement urbain influence les pratiques de mobilité, et a fortiori la qualité de l'air.

Depuis les années 60, la périurbanisation, portée par la démocratisation de l'automobile et l'aspiration des ménages à la propriété individuelle, entraîne un étalement urbain qui conditionne les besoins de déplacements. La dépendance des ménages à l'automobile et le manque d'infrastructures de transports autres que routiers a un impact sur les émissions de polluants atmosphériques.

Travailler sur la planification de l'urbanisme, pour limiter les besoins en déplacement ou favoriser l'usage d'autres modes de déplacements que l'automobile, ainsi que sur les projets d'aménagement, pour limiter l'exposition des populations à la pollution, est un moyen d'améliorer la qualité de l'air.

La sensibilisation des acteurs sur ce sujet, initiée dans le cadre du PPA Nord-Pas-de-Calais, sera poursuivie.

## Description de la mesure

### 1. Mettre à jour le guide « Aide à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification d'urbanisme et des transports : zoom en Nord Pas-de-Calais sur PLUi et PDU » (DREAL Hauts-de-France, 2016) [DREAL]

En 2016, dans le cadre de la mise en œuvre du PPA Nord-Pas-de-Calais, la DREAL a élaboré un guide visant à améliorer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents de planification. Ce guide sera actualisé pour tenir compte des dernières évolutions réglementaires.

### 2. Promouvoir ces orientations dans les échanges techniques, les porter-à-connaissance et avis rendus par les services de l'Etat sur les documents de planification (SCOT, PLUi, PLU, PLH, PCAET, etc) et projets d'aménagement [DREAL]

Dans le cadre de la mise en œuvre du PPA Nord-Pas-de-Calais, plusieurs actions de sensibilisation ont été initiées à l'occasion de réunions de réseaux DREAL/DDTM sur l'aménagement ou les PCAET. Un travail sur le contenu des porter-à-connaissance a également été engagé, en lien avec ATMO Hauts-de-France.

Il s'agit de poursuivre les actions de sensibilisation et/ou de formation des agents de l'État en charge de la planification, du conseil aux territoires ou en appui à la mission régionale de l'autorité environnementale, afin qu'ils accompagnent les collectivités dans la prise en compte de ces enjeux.

Ces actions pourront s'appuyer sur la capitalisation d'exemples de projets d'aménagement ou de documents de planification sur le territoire du PPA, sur lesquels les agents souhaitent échanger.

### 3. Sensibiliser les collectivités et bureaux d'études aux problématiques de la qualité de l'air et les accompagner dans la prise en compte de cet enjeu au sein des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement [DREAL/ Région/ ARS]

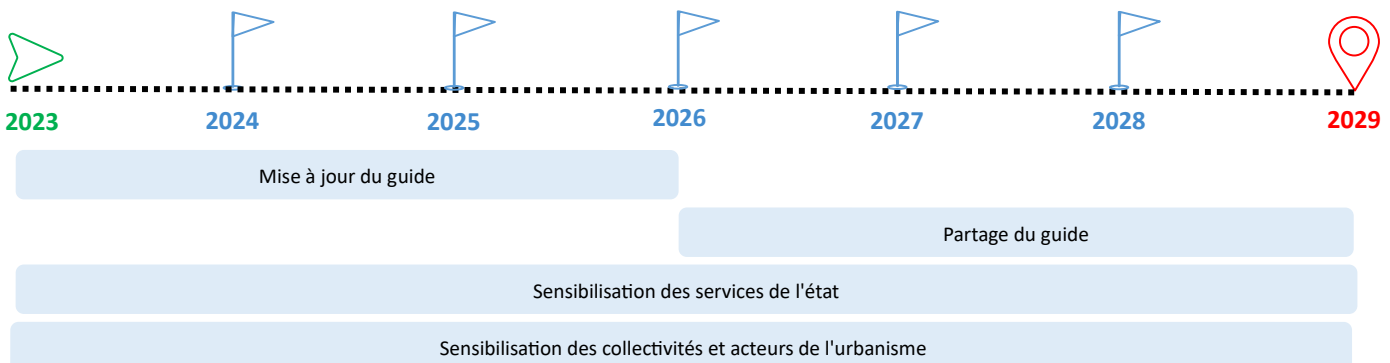
De même, plusieurs actions de sensibilisation à destination des collectivités ont été menées depuis 2014, comme le séminaire « Mobilité et Qualité de l'Air » organisé par Hauts-de-France Mobilité en 2015 et qui a permis de présenter les travaux d'élaboration du guide cité ci-dessus, ou à l'occasion des Journées Nationales pour la Qualité de l'Air (JNQA). Il s'agit de poursuivre les actions de sensibilisation, en s'inscrivant dans les dispositifs d'animation existants (club PLUi, réseau des agences d'urbanisme, etc) qui mobilisent déjà les collectivités et professionnels de l'aménagement et de la planification.

Outre la promotion du guide actualisé sur la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents de planification, les actions veilleront à mettre en valeur les démarches et outils favorables à la qualité de l'air et à encourager le retour d'expériences entre les territoires.

Cette sensibilisation devra également porter sur la question de l'exposition des populations, dont les modalités opérationnelles sont définies dans la fiche action "Renforcement de la dimension « exposition » dans les plans air des PCAET".

## Fondements juridiques

- L'article L101-2 du code de l'urbanisme inscrit la préservation de la qualité de l'air et la prévention des pollutions de toute nature parmi les objectifs à atteindre dans le cadre de l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme.





### Estimation des coûts

- Les principaux coûts sont liés à la mise à jour du guide et aux interventions (sensibilisation, formation)

### Financements



### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'actions de sensibilisation à destination des collectivités et bureaux d'études
- ☐ Nombre d'actions de sensibilisation à destination des services de l'état

### Indicateurs de résultats

- ☐ Publication du guide
- ☐ Nombre de collectivités / BE / agents d'Etat sensibilisé

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Restauration des sols
- Réduction de la consommation des sols
- Renforcement de la TVB
- Développement de la Nature en Ville
- Gestion économe des ressources naturelles
- Réduction de la consommation des sols
- Réduction des consommations énergétiques
- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Dans le guide, cibler les actions de sensibilisation / bonnes pratiques à destination des MO sur les axes suivants (compris dans le guide de 2016) :
  - ☐ Développer le lien entre développement de la biodiversité et amélioration de la qualité de l'air (services écosytémiques rendus par les actions de renaturation)
  - ☐ Croiser les enjeux entre l'amélioration de la qualité de l'air, la protection des publics sensibles et la limitation de l'artificialisation des sols (privilégier la rénovation mais éviter l'augmentation de l'exposition de publics sensibles à proximité de grands axes routiers)

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)



## Pla.2 : Renforcement de la prise en compte de la dimension exposition dans les plans air des PCAET

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014 ✓

### Coordinateur : à définir



#### Partenaires

• ADEME

• Atmo

#### Cibles

EPCI



#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

✓ NOx  
✓ PM2.5  
✓ PM10

Non  
quantifiable



### Objectifs de la mesure

- ✦ Intégrer la dimension « exposition des populations » dans le diagnostic qualité de l'air des PCAET
- ✦ Réduire l'exposition des populations sensibles



### Justification de la mesure

L'article L229-26 du code de l'environnement prévoit que pour les EPCI de plus de 100 000 habitants ainsi que ceux couverts en tout ou partie par un PPA, le PCAET comporte un plan d'action pour la qualité de l'air. Ce plan comporte notamment « les solutions à mettre en oeuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique ».

La réalisation d'un diagnostic préalable permettra de cibler les établissements les plus exposés et de proposer des solutions adaptées.

### Description de la mesure

#### 1. Renforcer le diagnostic « qualité de l'air » du PCAET sur le volet exposition [Région/ATMO]

Afin que les collectivités puissent proposer des solutions adaptées en termes de diminution de l'exposition chronique à la pollution atmosphérique, elles identifieront, dans le diagnostic de leur PCAET, les zones - et en particulier les établissements recevant les publics les plus sensibles - les plus exposées à la pollution de l'air, à l'aide de cartes stratégiques air (CSA) ou d'outils d'aide à la décision similaires. Une priorité de traitement sera donnée pour chaque zone identifiée, en tenant compte des enjeux en présence (niveau d'exposition, taux de fréquentation, type de public, etc.)

La carte stratégique air est un outil cartographique qui permet de caractériser rapidement l'état de la qualité de l'air d'un territoire, et d'identifier par exemple les zones exposées à un dépassement des seuils réglementaires ou recommandés par l'OMS.

Une carte stratégique air régionale est en cours de développement par ATMO Hauts-de-France, avec le soutien du conseil régional. Les collectivités adhérentes à ATMO Hauts-de-France bénéficieront d'une carte à fine échelle. La diffusion de ces cartes stratégiques s'accompagnera d'une communication, pour favoriser l'appropriation de cet outil par les collectivités.

#### 2. Préciser les attentes quant aux solutions à mettre en œuvre pour diminuer l'exposition chronique des établissements recevant du public sensible [DREAL]

Les collectivités devront proposer les solutions les plus adaptées à la situation pour diminuer l'exposition des établissements recevant du public sensible identifiés à l'étape du diagnostic.

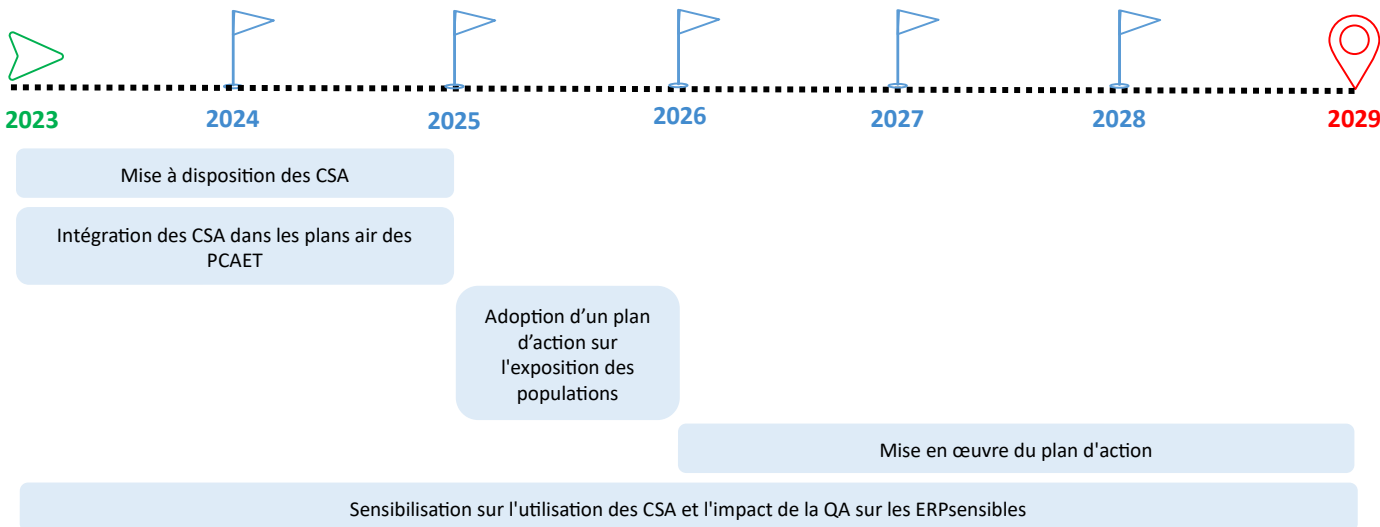
Les solutions pourront concerner le bâtiment (adaptation de la configuration et de l'utilisation du bâtiment, limitation des transferts d'air pollué entre l'extérieur et l'intérieur, etc.) et ses abords (mise en place d'une zone tampon ou d'un écran, limitation de la circulation, etc.), mais également les documents d'urbanisme, afin de limiter les aménagements susceptibles d'impacter la qualité de l'air autour de ces ERP déjà exposés à la pollution.

Afin d'accompagner les collectivités dans la prise en compte de la dimension « exposition à la pollution de l'air », les documents d'information existants, comme le guide « Limiter l'exposition des populations à la pollution atmosphérique par un urbanisme adapté-Boîte à outils à destination des porteurs de projet d'aménagement en Île-de-France » (DRIEAT, 2021), seront valorisés et les retours d'expérience seront encouragés.

La fiche "Amélioration de la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement" s'intéresse plus largement à la prise en compte de la qualité de l'air dans la manière d'aménager l'espace pour réduire les émissions de polluants à la source.

## Fondements juridiques

- L'article L229-26 du code de l'environnement précise que le plan d'action du PCAET prévoit les solutions à mettre en œuvre en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles à la pollution atmosphérique.
- L'article R229-51 du code de l'environnement cadre le contenu du PCAET.



### Estimation des coûts

- Les principaux coûts sont liés à la mise à jour du guide et aux interventions (sensibilisation)

### Financements

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'EPCI ayant intégré et exploité la CSA dans leur PCAET
- ☐ Nombre d'actions de communication/de sensibilisation à l'utilisation des cartes stratégiques air

### Indicateurs de résultats

- ☐ Nombre de PCAET identifiant les zones les plus exposées de leur territoire à la pollution de l'air
- ☐ Nombre de PCAET intégrant des actions visant à limiter l'exposition chronique des établissements recevant les publics les plus sensibles

## Evaluation environnementale de la mesure

### Principales incidences à anticiper

- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ Développement de mesures pour réduire l'exposition des populations sensibles aux pollutions de l'air : atteinte d'incidences positives complémentaires sur la biodiversité (création d'espaces verts, mise en place d'écrans végétaux, actions de renaturation et de plantation d'arbres)

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)

L'action prévoit déjà l'identification de « zones à risque » pour les populations sensibles et l'évitement d'implantation d'équipements destinés à ces personnes dans ces zones, particulièrement les ERP accueillant du public sensible.



## Tra.1 : Adaptation du dispositif préfectoral de gestion des épisodes de pollution : réflexion sur l'élargissement des mesures d'urgence

Réglementaire

PPA 2014

### Coordinateur : DREAL



#### Partenaires

- ATMO
- CCI
- Chambre d'agriculture
- Collectivités

#### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ NOx
  - ✓ PM2.5
  - ✓ PM10
  - ✓ SO2
  - ✓ COVnM
  - ✓ NH3
- Non quantifiable



#### Cibles

Tous secteurs



### Objectifs de la mesure

- ✚ Mise à jour des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant



### Justification de la mesure

Un épisode de pollution est observé quand la concentration d'un ou plusieurs polluants dans l'air peut présenter un risque à court terme pour la santé et l'environnement. Lorsque les seuils d'information et de recommandation ou d'alerte sont dépassés, des mesures sont déclenchées au niveau local afin de limiter l'ampleur et les effets du pic de pollution sur la population, en particulier les personnes vulnérables ou sensibles.

Le dispositif de gestion des épisodes de pollution est encadré au niveau national par l'arrêté du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant.

Ce dispositif sera prochainement revu pour intégrer les PM2,5 et mettre en cohérence les seuils de déclenchement avec l'indice Atmo, qui a évolué au 1er janvier 2021.

Cette évolution du dispositif sera l'occasion de réinterroger les mesures de réduction des émissions à mettre en œuvre sur les différents secteurs émetteurs (industrie, transports, agriculture, résidentiel/tertiaire) lors des épisodes de pollution. Les mesures applicables seront définies en concertation avec les acteurs concernés, notamment pour les secteurs agricole et industriel.

### Description de la mesure

#### Adaptation du dispositif de gestion des pollution [DREAL]

Une fois le dispositif national de déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant revu, le document-cadre zonal relatif aux procédures préfectorales et aux mesures de dimension interdépartementale en cas d'épisode de pollution, et l'arrêté interdépartemental déclinant ce document-cadre seront mis à jour.

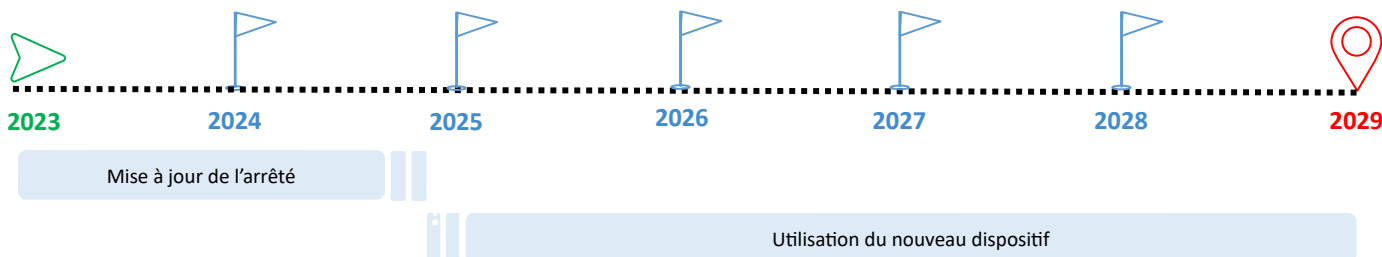
Le préfet de zone de défense et de sécurité établira, en lien avec les préfets de département, un document-cadre relatif aux procédures préfectorales et aux mesures de dimension interdépartementale en cas d'épisode de pollution. Ce document présente notamment les intervenants et le cadre opérationnel, les modalités d'harmonisation des arrêtés préfectoraux de la zone, les messages types diffusés par les préfets en cas de dépassement d'un seuil et la liste des destinataires de ces messages, ou encore l'organisation des astreintes.

Un arrêté interpréfectoral déclinera ce document-cadre zonal et précisera les modalités de mise en œuvre des procédures dans les départements, le rôle des acteurs, le contenu de l'information à diffuser ainsi que les mesures réglementaires de réduction des émissions polluantes.

La révision de ces textes associera les collectivités territoriales et les acteurs économiques, comme le prévoit l'arrêté du 7 avril 2016. En particulier, les arrêtés préfectoraux seront pris après avis des CODERST (Conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques).

## Fondements juridiques

- L'arrêté du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant, modifié par arrêté du 26 août 2016, fixe le cadre réglementaire auquel doivent se conformer les textes et procédures préfectoraux.
- En particulier, il prévoit que le préfet de zone de défense et de sécurité établira un document-cadre relatif aux procédures préfectorales et aux mesures de dimension interdépartementale en cas d'épisode de pollution.
- Le représentant de l'Etat dans le département prendra un arrêté déclinant le document-cadre, afin d'organiser le dispositif à respecter en cas d'épisode de pollution.



### Estimation des coûts

- L'arrêté sera établi par les services de l'État



### Financements

### Indicateurs de suivi



### Indicateurs de résultats

- ☐ Révision du document-cadre zonal
- ☐ Révision de l'arrêté interdépartemental relatif à la procédure d'information et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)





## Tra.2 : Renforcement de l'interdiction du brûlage des déchets verts

Réglementaire - Accompagnement

PPA 2014

Coordinateur : DREAL



### Partenaires

- Collectivités
- Chambre d'agriculture
- ADEME
- DDTM Nord et Pas-de-Calais
- APPA

### Polluants visés et estimation des gains en émissions

- ✓ **NOx** : 13 tonnes
- ✓ **PM2.5** : 125 tonnes
- ✓ **PM10** : 128 tonnes
- ✓ **COVnM** : 51 tonnes
- ✓ **SO2** : 2 tonnes



### Cibles

Particuliers, agriculteurs, exploitants forestiers, collectivités



### Objectifs de la mesure

- ✚ Clarifier la réglementation relative au brûlage des déchets verts, notamment les dérogations possibles selon l'origine des déchets
- ✚ Réduire les émissions de polluants atmosphériques en faisant appliquer la réglementation



### Justification de la mesure

La pratique de brûlage des déchets verts par les particuliers et entreprises est interdite par les règlements sanitaires départementaux. Depuis la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, cette interdiction est inscrite dans le code de l'environnement.

Malgré les campagnes de communication sur le sujet, 9 % des ménages continuent à brûler leurs déchets verts d'après l'ADEME.

Au-delà des troubles du voisinage générés par les odeurs et la fumée, ainsi que les risques d'incendies, le caractère polluant de cette pratique n'est pas toujours bien connu ou compris. La combustion à l'air libre de 50 kg de déchets verts émet en effet autant de particules qu'un véhicule récent qui parcourt 14 000 km, ainsi que d'autres composés toxiques (HAP, dioxines, furanes...).

Initiée dans le cadre du PPA Nord-Pas-de-Calais, la sensibilisation des particuliers et des élus aux impacts de cette pratique et aux solutions alternatives permettant de valoriser les déchets verts sera poursuivie.

### Description de la mesure

#### 1. Clarifier la réglementation concernant l'emploi du feu

L'emploi du feu est encadré par arrêté préfectoral dans plusieurs départements. Ces arrêtés visent tous les usages du feu à l'extérieur, comme le brûlage à l'air libre des végétaux issus de l'entretien des jardins et espaces verts, des travaux forestiers, ou de l'exploitation agricole. Ils posent le principe d'une interdiction de brûlage des déchets verts et viennent préciser le cadre des dérogations pouvant être accordées aux exploitants agricoles ou forestiers.

Un groupe de travail sera constitué pour réfléchir à l'instauration d'arrêtés préfectoraux sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais dans le but de clarifier la réglementation et les dérogations possibles selon l'origine des déchets (ménagers, municipaux, agricoles, etc.). Une période d'information des publics concernés sera nécessaire avant l'entrée en vigueur de ces arrêtés.

#### 2. Sensibilisation des particuliers

Dans la continuité des actions engagées dans le cadre du PPA Nord-Pas-de-Calais, les particuliers seront sensibilisés aux impacts du brûlage des déchets verts sur la qualité de l'air et aux solutions alternatives existantes (collecte en porte-à-porte ou en déchetterie, compostage, broyage, paillage, etc.). Les supports de communication seront actualisés et diffusés via de multiples canaux (presse locale, sites internet et réseaux sociaux, bulletin municipal, etc.). L'interdiction et la sanction encourue en cas de non-respect seront rappelées.

#### 3. Accompagner les collectivités pour assurer le respect de l'interdiction

Dans le cadre de son pouvoir de police, le maire est responsable du respect de l'interdiction du brûlage des biodéchets dans sa commune.

Des actions de communication à destination des maires ont déjà été organisées dans le cadre du PPA Nord-Pas-de-Calais et se poursuivront. Les élus seront sensibilisés aux impacts du brûlage et aux solutions alternatives pouvant être développées sur leur territoire, que ce soit pour les particuliers ou les services d'entretien des espaces verts (mise à disposition de broyeurs, développement du compostage, organisation de la collecte, etc.). Le rôle du maire en matière de contrôle et de sanction sera rappelé.

## Fondements juridiques

- Les articles L222-6 et R222-32 du code de l'environnement précisent que pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère, les autorités compétentes en matière de police arrêtent les mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique.
- L'article L541-21-1 du code de l'environnement interdit le brûlage des biodéchets, notamment ceux issus de jardins ou de parcs, que ce soit à l'air libre ou au moyen d'équipements ou matériels extérieurs.
- L'article D615-47 du code rural et de la pêche maritime encadre le brûlage agricole.
- Les articles L131-1 à L131-18 et R131-2 à R131-11 du code forestier encadrent la gestion des forêts, le brûlage préventif ainsi que la gestion des potentiels dangers d'incendie.



2023



2024



2025



2026



2027



2028



2029

Groupe de travail  
sur l'élaboration  
des arrêtés  
préfectoraux  
relatifs à l'emploi  
du feu

Arrêtés  
préfectoraux  
relatifs à l'emploi  
du feu

Sensibilisation des particuliers et des élus

### Estimation des coûts

- Les arrêtés concernant l'emploi du feu dans les départements seront réalisés en régie.
- Pour la sensibilisation des particuliers et des élus, les coûts dépendront des canaux de diffusion choisis.



### Financements

### Indicateurs de suivi

- ☐ Nombre d'actions de communication réalisées, par type de public
- ☐ Nombre de réunions du groupe de travail



### Indicateurs de résultats

- ☐ Publication d'un arrêté préfectoral réglementant l'emploi du feu
- ☐ Nombre de contrôles/de procès verbaux émis

## Evaluation environnementale de la mesure



### Principales incidences à anticiper

- Développement de la Nature en Ville
- Gestion économe des ressources naturelles
- Réduction de la production de déchets
- Réduction des émissions de GES
- Limitation de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques
- Réduction des nuisances (bruit, odeurs, ondes, ...)
- Limitation de l'exposition des personnes aux nuisances

### Renforcement de l'incidence positive (+)

- ✓ L'action intègre la promotion des alternatives au brûlage des déchets vert (promotion du compostage et la méthanisation...).
- ✓ Comme mesure de renforcement de l'incidence positive, il est suggéré de :
  - ☐ Privilégier la mise en place de boucles locales de valorisation de déchets verts (partenariat avec des structures d'agriculture urbaine, des exploitants agricoles pour la méthanisation).
  - ☐ Mettre en place une collecte plus vertueuse (décarbonation des véhicules utilisés) au niveau des EPCI

### Evitement ou réduction des incidences négatives (-)