



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Le 11/05/2023

Service énergie, climat, logement, aménagement
du territoire

Pôle air, climat, énergie

Objet : Rapport suite à consultation publique sur l'évolution du dispositif de circulation différenciée dans le Nord, en 2023

1- Propos liminaires

1.1- Rappel du contexte

En cas d'épisode ponctuel de pollution de l'air, le préfet du Nord peut être amené à restreindre la circulation dans la métropole européenne de Lille pour certains véhicules afin de réduire l'exposition des publics, en particulier les plus sensibles aux émissions de polluants.

Au regard des enjeux de santé publique et pour rendre plus efficace la lutte contre les pics de pollution, un projet d'extension du périmètre actuel à 15 communes supplémentaires est soumis à la consultation du public conformément à l'article [L. 123-19-1 du code de l'environnement](#).

1.2- Rappel de la consultation

Les modalités de cette consultation ont été définies le 24 mars 2023 par arrêté préfectoral.

La consultation publique s'est tenue du **3 avril au 24 avril inclus**, via registre numérique.

La consultation des parties prenantes a été menée en parallèle sur ce même registre et via réception de courriers.

1.3- Description de la réglementation

Conformément à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, la synthèse des observations et propositions du public, objet du présent rapport, sera transmise au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) du Nord du 23 mai 2023.

De plus, conformément aux dispositions du même article, le présent rapport sera également mis en ligne sur le site de la préfecture du Nord : <https://www.nord.gouv.fr/>

12-14, rue Jean sans Peur - CS 20003 - 59 039 LILLE Cedex

Tél. : 03 20 30 59 59 - Fax : 03 20 57 08 02

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : www.hauts-de-france.gouv.fr

Suivez-nous sur : facebook.com/prefetnord - twitter.com/prefet59 - linkedin.com/company/prefethdf/

« Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision. »

(extrait de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement)

2- Généralités concernant les contributions

21 participations ont été enregistrées, y compris celles reçues hors délai :

- 5 de particuliers, 13 de communes concernées, 2 autres collectivités et Atmo Hauts-de-France :
 - 6 communes sont déjà dans le périmètre restreint,
 - 4 communes seront intégrées dans le périmètre restreint,
 - 1 commune est déjà dans le périmètre élargi,
 - 2 communes seront intégrées dans le périmètre élargi,
 - la Métropole européenne de Lille et la Région Hauts-de-France ;
- 13 ont été reçus par courrier/courriels et 10 sur le registre numérique (dont 2 ont été envoyés par les deux biais) ;
- 12 participations (57%) émettent un avis favorable (parfois avec propositions), 3 avis sont défavorables (dont 1 qui confond avec le projet de zone à faibles émissions mobilités, porté par la métropole européenne de Lille), 3 ne se prononcent pas explicitement, mais semblent favorables avec propositions, 1 avis semble réservé, 2 avis semblent neutres.

| Total | Public | | Institutionnel | | Total | |
|---------------------------------------|--------|--------|----------------|--------|-------|--------|
| | 5 | | 16 | | 21 | |
| Avis favorable | 0 | 0,0 % | 12 | 75,0 % | 12 | 57,1 % |
| Avis défavorable | 3 | 60,0 % | 0 | 0,0 % | 3 | 14,3 % |
| Pas d'avis explicite – jugé neutre | 0 | 0,0 % | 2 | 12,5 % | 2 | 9,5 % |
| Pas d'avis explicite – jugé réservé | 0 | 0,0 % | 1 | 6,3 % | 1 | 4,8 % |
| Pas d'avis explicite – jugé favorable | 2 | 40,0 % | 1 | 6,3 % | 3 | 14,3 % |

- Soit environ **71 % d'avis favorables ou assimilés**, 10 % d'avis neutre, 5 % d'avis réservé, 14 % d'avis défavorables.

Certaines contributions sont des participations sous couvert de l'anonymat (3), et quand d'autres ne sont pas publiées (4) (NB : 1 contribution est à la fois anonyme et non publiée).

1 service de l'État consulté indique ne pas formuler d'avis.

3- Question posée & réponse apportée

La seule question du public interroge les raisons de l'exclusion de 4 communes (Emmerin, Houplin Ancoisne, Vendeville et Templemars) du dispositif proposé.

Réponse de l'État : pas de prise en compte possible. La proposition associée d'améliorer la desserte en transports collectifs sera transmise à l'autorité compétente : la métropole européenne de Lille.

Explication :

Les critères de sélection des communes à intégrer les périmètres de circulation différenciée

comprennent :

- l'accessibilité de transports collectifs urbains : présence d'une ligne avec au moins 100 arrêts dans la commune ;
- l'impact sur les personnes sensibles : nombre importants d'établissements accueillant des personnes sensibles à la pollution de l'air ambiant (cf liste des cartes présentes dans la consultation)

Les 4 communes citées comprennent peu d'établissements sensibles, et n'ont pas une accessibilité aux transports collectifs urbains suffisante.

4- Propositions, remarques et réponses apportées

Une dizaine de propositions et de remarques ont été remontées dans les contributions. Elles sont synthétisées ci-après.

4.1- Améliorer les solutions alternatives

Des contributions ont signifié un manque d'offre de solutions alternatives ou un besoin d'amélioration de ces solutions. Elles sont de quatre ordres :

- Développer les transports collectifs urbains : 5 fois ;
- Développer les parkings gratuits pour les véhicules électriques, ainsi que le réseau de bornes de recharge : 1 fois ;
- Accentuer la communication pour les solutions de transport alternatives : 1 fois ;
- Avoir l'accès gratuit aux transports publics lors des épisodes : 1 fois ;

Réponse de l'État : Pas de prise en compte, mais les propositions sont transmises aux autorités compétentes.

Explications :

La compétence des propositions ci-dessus sont portées majoritairement par la métropole européenne de Lille pour toutes les solutions de mobilité intégralement sur l'ensemble de son territoire, et par la Région Hauts-de-France pour les solutions de transports (en particulier ferroviaires) pour les solutions de mobilité qui dépassent le strict périmètre de la métropole européenne de Lille.

Notes complémentaires :

Il est à noter que l'État continue d'accompagner financièrement le déploiement de bornes de recharge. Sur le réseau routier national, la DIR renvoie également vers le site du syndicat Hauts-de-France Mobilités lors des épisodes de pollution : <https://www.hdfmobilités.fr/>. Des indications sur le réseau Ilévia et des solutions alternatives, comme le covoiturage peuvent également y être affichées.

Lors des pics de pollution, la métropole européenne de Lille participe activement à sa gestion en proposant la gratuité d'accès sur son réseau de transports collectifs. Elle a également engagé un schéma directeur des infrastructures de transport (SDIT) ambitieux pour continuer l'amélioration du réseau de transports collectifs. L'État soutient pleinement cette démarche et s'est engagé à accompagner financièrement sa mise en œuvre.

Lors des épisodes de pollution de l'air, la Région rend également l'accès gratuit aux TER entrant ou sortant de la zone impactée, et à 1€ l'accès illimité à tous les cars régionaux.

4.2- Renforcer plus fortement le dispositif de circulation différenciée

Des contributions ont proposé des évolutions supplémentaires du dispositif de circulation différenciée :

- Interdire également les vignettes 2 et 3 : 1 fois ;
- Agrandir le périmètre de la circulation différenciée à l'ensemble des Hauts-de-France : 1 fois ;
- Inscrire également les grands axes routiers dans le périmètre de la circulation différenciée : 2 fois ;

Réponse de l'État : Pas de prise en compte, dans le cadre du projet d'évolution actuel. Toutefois, les propositions seront étudiées dans le cadre de futures évolutions du dispositif.

Explications :

- La proposition d'évolution du dispositif de circulation différenciée a vocation à apporter une évolution progressive du dispositif, permettant une meilleure appropriation et application du dispositif. Un changement trop brusque serait de nature à compromettre ce dispositif.
- Concernant le périmètre de circulation différenciée, il ne peut s'entendre qu'en présence d'alternatives de mobilité suffisantes. Il n'est donc pas envisageable, en l'état, d'étendre le périmètre à l'ensemble de la région, ni même du département.
- Concernant les grands axes routiers, leur usage de transit ne permet pas de les intégrer dans le dispositif sous peine de provoquer des reports de trafic dont les impacts pourraient être trop importants (allongements des trajets, circulation sur des axes routiers non dimensionnés pour des convois de poids lourds, qui provoqueraient des dégradations onéreuses, avec des impacts locaux de nuisance, de risque d'accidents plus importants, etc.).

4.3- Améliorer l'accompagnement financier des propriétaires des véhicules impactés par la mesure

La dernière proposition explicite concerne l'aide financière pour les propriétaires des véhicules les plus polluants :

- Développer des mesures incitatives pour les personnes propriétaires des véhicules les plus polluants : 4 fois ;

Réponse de l'État : Pas de prise en compte directe de la proposition.

Explications :

La proposition ne peut pas figurer dans l'évolution du dispositif de circulation différenciée, mais est de nature à accompagner sa mise en œuvre.

Notes complémentaires :

Il est à noter que l'État continue d'accompagner financièrement l'achat de véhicules peu polluants.

Pour plus d'informations :

<https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/>

<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

4.4- Remarques diverses

Les remarques suivantes ont également été apportées dans les contributions :

- la péri-urbanisation de la MEL s'est poursuivie fortement ces dernières années : 1 fois ;

Réponse de l'État : Remarque transmise à l'autorité compétente.

Explications :

La proposition ne peut pas figurer dans l'évolution du dispositif de circulation différenciée, mais est certainement un facteur explicatif de certaines mobilités du territoire.

Notes complémentaires :

La métropole européenne de Lille est en pleine procédure sur son plan local d'urbanisme intercommunal, qui donne des orientations vis-à-vis de sa stratégie d'urbanisation notamment. L'enquête publique devrait être mise en place d'ici fin 2023.

Pour plus d'informations :

<https://plu.lillemetropole.fr/news/arret-du-projet-plu3-et-bilan-de-la-concertation-prealable>

- le contrôle de l'application du dispositif ne pourra pas être mené par les ressources de la commune : 2 fois ;

Réponse de l'État : Pas de prise en compte directe de la proposition.

Explications :

Les forces de l'ordre nationales ont bien été consultées à ce sujet.
Les dispositifs de contrôle sont mis à jour avec leur concours.

- la position de la commune concernant ce dispositif d'urgence ne préjuge pas de celle sur la ZFE-m portée par la MEL : 1 fois ;

Réponse de l'État : Remarque transmise à l'autorité compétente.

Explications :

Les projets de dispositif de circulation différenciée pour la gestion des épisodes de pollution et de zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont effectivement différents et portés par des autorités différentes, même si les dispositifs seront cohérents entre eux.

Notes complémentaires :

Un particulier a fait la confusion entre ZFE-m et le dispositif de circulation différenciée. Les remarques pouvant être traduites sur les deux dispositifs ont toutefois été conservées.

- des éléments chiffrés (évaluation) manquent, notamment pour sensibiliser de manière la plus pédagogique possible : 2 fois ;

Réponse de l'État : L'État partage pleinement le constat que la pédagogie et une communication efficace seront particulièrement utiles, et nécessaires pour la bonne acceptation de l'action.

Explications :

Une des complexités du sujet vient du caractère multifactoriel de la pollution de l'air ambiant . Par exemple, l'ensemble des actions prises ont des impacts communs sur le sujet.

- il aurait pu être pertinent de relier les seuils (information-recommandation, alerte) et les grades (3 et 4), et bénéfique de mettre en cohérence avec les autres évolutions prévues : 1 fois ;

Réponse de l'État : l'évolution du périmètre est une première étape. Elle sera complétée par une refonte plus complète du dispositif qu'il sera nécessaire de mener pour une application en parfaite cohérence avec la mise en service effective de la ZFE-m de la MEL, prévue au 1^{er} janvier 2025.

Explications :

Il y a effectivement deux autres évolutions qui ont bien été prises en compte dans les enjeux : la modification du cadre réglementaire (notamment l'intégration de la prise en compte des PM2,5), qui pourrait intervenir en 2024 et la mise en œuvre au 1^{er} janvier 2025 de la ZFE-m de la MEL.

Ces deux horizons sont un peu plus lointains, et leurs contenus non encore définis à date. Ils n'ont donc pas pu être pris en compte dans l'évolution du dispositif, objet de la présente proposition.

- la mise en place du contournement des poids lourds de l'A22 par Tournai est souhaitée : 1 fois.

Réponse de l'État : Remarque prise en compte.

Explications :

Il y a effectivement eu, par le passé, des réflexions sur les interdictions de transit des PL A1 → A22 et A22 → A1. À date, seule l'interdiction de transit PL A1 → A22 est en place. Des réflexions partenariales avec la Belgique ont également eu lieu en 2017, mais qui n'avaient pas conclu dans le sens d'une interdiction de transit A22 → A1. La remarque est prise en compte.