## **Notes du séminaire transfrontalier sur la qualité de l'air,**

## **Projet PASSAGE, 20 juin 2019**

## **1. Contexte**

En mars 2018, le Conseil départemental du Pas-de-Calais et le Comté du Kent ont lancé un plan d'action transfrontalier pour accélérer la transition bas-carbone au sein du Détroit du Pas de Calais. Ce plan d'action est un résultat du projet INTERREG Europe PASSAGE (Autorités publiques en soutien d’une croissance bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers européens), mené par le Conseil départemental du Pas-de-Calais.

Le projet PASSAGE est constitué d’un partenariat de 11 collectivités de cinq détroits maritimes européens dont le Comté du Kent et le Conseil départemental du Pas-de-Calais pour le Détroit du Pas de Calais. Toutes ces collectivités sont membres de l'Initiative des détroits d'Europe (European Straits Initiative - ESI), lancée par le Comté du Kent et le Conseil départemental du Pas-de-Calais en 2009 pour traiter les questions soulevées par ces frontières maritimes, favoriser le partage d'expériences et militer pour des changements de politique, le cas échéant.

Les deux premières années du projet PASSAGE ont été axées sur la mise en œuvre du plan d'action pour le détroit du Pas de Calais. Les deux dernières années du projet (2018-2020) sont axées sur la mise en œuvre et le suivi du plan d'action. Le plan présente plusieurs chapitres :

* Lutte contre la pénurie d'énergie (émissions domestiques)
* Développement de marchés publics bas-carbone
* Développement de circuits d'approvisionnement courts
* Développement d'une mobilité bas-carbone
* Développement d'un tourisme bas-carbone
* Développement d'énergies alternatives

Ce séminaire a fait de la qualité de l'air son sujet central, cette question transversale englobant de nombreux thèmes du plan d'action.

## **2. Résumé des exposés du séminaire**

**Partenariat pour la qualité de l'air du Kent et de Medway.** L'exposé a présenté l'objectif du partenariat ; la façon dont la qualité de l'air est surveillée dans le comté ; les questions clés sur la qualité de l'air dans le Kent ; ainsi que des exemples d'actions entreprises dans le Kent et à Medway.

<http://www.kentair.org.uk/>

**ATMO Hauts-de-France, l'observatoire pour la qualité de l'air**. L'exposé a expliqué comment la France aborde la question de la qualité de l'air et a décrit la façon dont ATMO met en œuvre ses quatre missions : surveiller la qualité de l'air, innover et anticiper, communiquer et informer, conseiller.

[www.atmo-hdf.fr](http://www.atmo-hdf.fr)

**CERDD, Centre ressource du développement durable.** L'exposé a expliqué l'objectif et la mission du CERDD : analyses et observations du changement climatique ; communications avec des experts et le grand public ; élaboration de rapports et production de ressources ; ainsi que soutien de projets. L'exposé a également montré à travers des exemples comment le changement climatique est vécu en Hauts-de-France ; son impact et des exemples d'initiatives mises en œuvre pour réduire les émissions carbonées et lutter contre le changement climatique.

[www.cerdd.org](http://www.cerdd.org) et [www.observatoireclimat-hdf.org](http://www.observatoireclimat-hdf.org)

**La qualité de l'air dans les stratégies territoriales -** Le Comté du Kent et le Conseil départemental du Pas-de-Calais ont montré comment leurs stratégies contribuent à traiter les questions de la qualité de l'air, de l'énergie et du changement climatique dans leurs régions.

[www.kent.gov.uk/energyandlowemissionsconsultation](http://www.kent.gov.uk/energyandlowemissionsconsultation)

Version française du plan Climat Air Énergie du Pas-de-Calais :

<https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1563803162.pdf>

Version anglaise :

<https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1563803208.pdf>

**Université du Kent**, **étude contre la marche au ralenti des véhicules.** L'exposé a présenté les résultats d'une recherche effectuée dans le Canterbury montrant la possibilité de réduire la marche au ralenti des véhicules à moteur à travers des messages persuasifs.

[https://kar.kent.ac.uk/74587/1/BT\_128753\_CCC%20Report\_FINAL\_web%20%281%29.pdf](https://kar.kent.ac.uk/74587/1/BT_128753_CCC%20Report_FINAL_web%20(1).pdf)

**Direction municipale de Tunbridge Wells, le développement du covoiturage** – L'exposé a présenté le fonctionnement du covoiturage au Royaume-Uni, ses bénéfices, ainsi que l'expérience et les résultats du développement du covoiturage à Tunbridge Wells, en soumettant des thèmes de réflexion aux comtés.  
<https://como.org.uk/>

**Comté du Kent, un plan d'action stratégique pour les véhicules électriques.** L'exposé a décrit la construction d'infrastructures pour véhicules électriques dans le Kent, le rôle des collectivités locales et certaines actions entreprises par le Comté du Kent pour encourager le passage aux véhicules électriques.

**Autorité unitaire de Medway, une approche différente pour communiquer sur la qualité de l'air**. L'exposé a expliqué l'approche de l'Autorité unitaire de Medway pour sensibiliser davantage les riverains à la pollution atmosphérique et aux actions déterminantes qu'ils peuvent entreprendre pour réduire leur contribution à celle-ci et éviter les zones à forte pollution atmosphérique.

<https://www.medway.gov.uk/downloads/file/2845/medway_air_quality_communication_strategy>

## **3. Notes de la discussion de groupe**

Les participants ont été invités à se pencher sur les questions suivantes :

1. Avez-vous d'autres exemples de bonnes pratiques concernant la qualité de l'air et l'énergie ?
2. Quelles sont les barrières ou difficultés pour améliorer la qualité de l'air et comment pouvons-nous les surmonter ?
3. Existe-t-il des opportunités de partenariat futur ?

# exemples de bonnes pratiques

* Dunkerque est le premier port européen à offrir de l'électricité terrestre aux navires amarrés dans le port. Il propose également du GNL et des incitations financières.
* Elec Link assure l'interconnexion électrique entre le Royaume-Uni et la France et passera par le tunnel sous la Manche. Il existe une approche similaire entre Medway et l'Allemagne. La résilience de l'approvisionnement en électricité s'en trouve accrue.
* Certaines écoles relient désormais leurs bornes de recharge de véhicules électriques à leurs panneaux solaires pour offrir une énergie renouvelable aux véhicules à recharge des membres du personnel et des étudiants.

# BARRIÈRES pour améliorer la qualité de l'air

**Le financement**

* La mise en œuvre de changements au sein de l'infrastructure demande un financement du gouvernement. Les coûts sont souvent trop élevés pour qu'une simple entreprise puisse les assumer entièrement. Les entreprises désirent souvent réaliser des changements mais ont besoin d'un soutien dans ce sens.

**Changement de culture et comportement**

* L’abandon des carburants classiques au profit de l'électricité passera obligatoirement par un grand changement de culture. L’approvisionnement en électricité d’une voiture est plus long que l'approvisionnement en essence/diesel.
* Les personnes doivent consommer moins d'énergie. Nous devons promouvoir la « sobriété énergétique ».
* Les citoyens et les responsables politiques hésitent à dépenser de l'argent dans une technologie susceptible de changer rapidement et quand ils ne sont pas sûrs de la validité de leur investissement (ex. : Beta Max). Personne ne veut dépenser de l'argent dans une technologie incertaine ou n'ayant pas fait ses preuves.
* Les véhicules électriques constituent certes un remède technologique, mais il nous reste à promouvoir la non-utilisation des voitures. Nous devons plutôt encourager l'utilisation du vélo. Les économies carbone en euros seront supérieures si l'investissement porte sur les vélos et non sur les voitures.
* Nous devons nous tourner vers l'innovation sociale et le changement de comportement.
* Le changement de comportement ne se produira pas seul, il demande des investissements : Encourager - soutenir - éduquer.
* Il nous faut acquérir plus de connaissances/effectuer plus de recherches pour comprendre ce qui pousse les gens à modifier leur comportement.
* Il n'existe pas de désir pour des zones à faible émission au niveau local.
* Il est nécessaire de passer par les jeunes et de les impliquer.

**Le réseau électrique : capacité et intensité carbone**

* Un engagement a été pris pour la mise en service de ferries électriques d'ici 2030. Comment obtenir assez d'énergie pour charger les ferries électriques ? Les ferries ne restent pas assez longtemps dans le port pour se recharger complètement. Comment faire en sorte que le réseau électrique produise la capacité qui pourra satisfaire la demande en électricité ?
* L'intensité carbone de l'électricité est importante. Il est vain de passer à l'électricité quand nous disposons encore de centrales à combustibles fossiles.
* Actuellement, les véhicules électriques ne sont pas « propres » car ils ne sont pas alimentés avec une énergie renouvelable.
* Le réseau électrique peut-il satisfaire toute la demande si tout le monde recharge sa voiture en même temps ? Vu qu'au fil du temps les voitures intègreront mieux cette technologie, cela ne constituera pas un problème à long terme. Mais des problèmes sur le court terme sont possibles.
* Réutiliser la batterie du véhicule comme une alimentation domestique.

**Technologie**

* Nous avons besoin d'une meilleure technologie de recharge et stockage, mais aussi pour mieux utiliser les temps d'arrêt (ex. : recharge nocturne). Pour le moment, la technologie n'est ni assez efficace ni assez intelligente.
* La technologie change rapidement et peut être dépassée avant la prise de décisions et la réalisation de l'analyse de rentabilité. Nous devons faire preuve de flexibilité et nous assurer que la prise de décisions reflète le rythme des changements technologiques. Nous ne voulons pas dépenser beaucoup d'argent dans une infrastructure risquant l'obsolescence sous peu.

# OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX FUTURS

**Marchés publics**

* Les marchés publics sont un enjeu commun. Comment les entreprises peuvent-elles nous fournir les informations « bas-carbone/écologiques » dont nous avons besoin pour pouvoir évaluer leur performance environnementale et prendre une décision éclairée ? Nous ne sommes pas des experts dans le domaine technique. Comment pouvons-nous donc décider de ce qui est bon ? Quels critères devrions-nous suivre ?
* Il existe un observatoire public des marchés publics dans la région des Hauts-de-France.
* Les décisions en matière de marchés publics doivent tenir compte de l'équilibre entre le coût et la performance environnementale, mais les règlementations de l'UE sur les marchés publics rendent cette tâche difficile.
* Il existe déjà des échanges de bonnes pratiques entre les conseils départementaux du Nord et du Pas-de-Calais.