

PLAN D'ACTION DU DETROIT DU PAS DE CALAIS/DE DOUVRES



Photo : E. Desauois, Département du Pas-de-Calais

Coordonné par

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DU PAS-DE-CALAIS (FRANCE)

ET LE COMTE DU KENT (ROYAUME-UNI)

MARS 2018



INTRODUCTION

Ce plan d'action transfrontalier a été conçu conjointement par le Comté du Kent et le Département du Pas-de-Calais, partenaires du projet PASSAGE, et de nombreux acteurs impliqués sur chaque côté du Déroit du Pas de Calais/de Douvres.

Le projet PASSAGE vise à développer une transition bas-carbone à l'échelle de 6 détroits européens et cinq régions frontalières maritimes. La première phase du projet (avril 2016-mars 2018) se concentrait sur le diagnostic et l'identification de leviers d'action. La seconde phase du projet (avril 2018-mars 2020) sera dédiée à la mise en œuvre de ce plan d'action.

Ce plan d'action vise à accélérer la transition bas-carbone sur le Déroit du Pas de Calais/de Douvres, sur la base des éléments mis en évidence par l'étude sur les émissions carbonées développée par le cabinet I Care & Consult dans le cadre du projet PASSAGE.

Après avoir défini le périmètre fonctionnel du déroit sur la base de ses principales activités, l'étude propose une évaluation des émissions générées par type d'activité. Parmi ces activités figurent d'un côté des activités propres à tout territoire et non spécifiques à un déroit (activités industrielles, urbaines et touristiques); de l'autre figurent les activités plus spécifiquement générées par le déroit, à savoir :

- Les activités portuaires
- Le trafic maritime
- Le trafic lié au Tunnel sous la Manche
- Le trafic terrestre (routier, ferroviaire, fluvial) généré par les ports et le tunnel.

L'étude met pour la première fois en évidence que ce deuxième type d'activités, spécifiques au déroit du Pas de Calais/de Douvres, représente **31% du total des émissions** émises dans la zone du déroit.

Activités liées au déroit	Emissions (tCO ₂ e) en 2016	% du total des émissions de la zone
Activités portuaires	223 073	2%
Trafic maritime	2 449 840	17%
Trafic terrestre (dont tunnel)	1 746 178	12%
Total	4 419 091	31%

Les émissions générées par le trafic maritime transitant dans le déroit sans s'y arrêter représentent à elles seules **69% des émissions** liées au trafic maritime dans la zone du déroit, rappelant que le déroit du Pas de Calais/de Douvres est l'un des déroits les plus fréquentés du monde (près de 20% du trafic mondial). Il s'agit de la principale spécificité du déroit du Pas de Calais/de Douvres par rapport aux autres déroits du partenariat PASSAGE.

Les activités industrielles, urbaines et touristiques non spécifiquement liées au déroit ont émis 10 051 764 tCO₂e en 2016, soit 69% des émissions émises dans la zone du déroit. Parmi ces activités, **les activités industrielles sont de loin les plus émettrices**. Leur impact carbone pour 2016 est évalué à 8 346 854 tCO₂e, soit environ **58% du total des émissions** émises dans la zone du déroit.

Pour aller plus loin, l'étude s'intéresse aux émissions générées par les flux terrestres et maritimes au-delà des limites de la zone du détroit. Ainsi, les émissions comptabilisées ne sont plus seulement celles d'un navire, du moment de son entrée dans la zone du détroit jusqu'à ce qu'il en sorte, mais l'ensemble des émissions générées par le navire depuis son port de départ et jusqu'à son port d'arrivée. Avec ce prisme, la part des émissions générées par le trafic maritime transitant dans le détroit atteint près de **86% des émissions liées au détroit** (total des émissions internes à la zone et externes à la zone).



Photo : E. Desauvois, Département du Pas-de-Calais

Considérant les principales sources d'émissions identifiées par cette étude, **les acteurs du détroit reconnaissent leur manque de leviers d'action directs pour réduire certaines de ces émissions**, en particulier celles générées par le trafic maritime international ou par le trafic routier lié aux ports et au tunnel. En conséquence, ce plan d'action intègre deux dimensions cruciales.

D'une part, **des actions de sensibilisation et de lobbying** auprès des instances nationales, européennes et internationales pouvant agir sur les réglementations et/ou se montrer force d'investissement en faveur d'alternatives moins carbonées, en particulier concernant les trafics maritime, routier et ferroviaire.

D'autre part, **des actions dans le champ des compétences des acteurs de la zone du détroit**, plus modestes dans l'impact qu'elles pourront avoir sur les émissions, mais qui démontrent l'appropriation collective de l'enjeu de décarbonisation à l'échelle du détroit. Différents leviers sont identifiés :

- **Lutter contre la précarité énergétique**
- **Développer la commande publique bas-carbone**
- **Développer les circuits courts et locaux**
- **Développer les mobilités sobres en carbone**
- **Développer un tourisme sobre en carbone**
- **Soutenir un trafic maritime et des opérations portuaires sobres en carbone**

- **Soutenir un trafic terrestre sobre en carbone**
- **Renforcer l'appropriation citoyenne des enjeux de décarbonisation**

Au vu des problématiques et des contextes légèrement différents d'un côté et de l'autre de la frontière, le plan d'action qui suit est structuré en trois parties :

- **Un plan d'action conjoint transfrontalier** – validé à la fois par le Comté du Kent et le Département du Pas-de-Calais, en accord avec les attentes du réseau transfrontalier d'acteurs locaux impliqués dans le projet.
- **Un plan d'action côté français** – validé par le Département du Pas-de-Calais et en accord avec les attentes des acteurs locaux français impliqués dans le projet.
- **Un plan d'action côté anglais** – validé par le Comté du Kent et en accord avec les attentes des acteurs locaux anglais impliqués dans le projet.

L'objectif de ce plan d'action est avant tout de réduire les émissions de la zone du détroit afin de contribuer à l'atteinte des objectifs internationaux de décarbonisation et à l'atténuation du changement climatique. Néanmoins, les problématiques d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre les pollutions atmosphériques sont des préoccupations majeures de l'ensemble des acteurs de la zone : la plupart des actions de ce plan y contribuent directement.

ARRIERE-PLAN

Ce plan d'action se base sur deux stratégies territoriales majeures en faveur du développement durable :

- Rev3 – la Troisième Révolution Industrielle, côté français
- La Stratégie Environnement du Kent, côté anglais.

La Troisième Révolution Industrielle a été développée dans la région Nord – Pas-de-Calais (désormais Hauts-de-France) sur la base d'un *master plan* de Jeremy Rifkin (octobre 2013). Cette stratégie a été initiée par la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Conseil régional en lien avec le Département du Pas-de-Calais, le Département du Nord, la Métropole Européenne de Lille, la Communauté urbaine d'Arras et la Communauté urbaine de Dunkerque. Sa mise en œuvre est basée sur deux objectifs principaux : l'avènement d'une économie décarbonée et la création de nouvelles activités et de nouveaux emplois en région.

Avec le projet PASSAGE, la Troisième révolution industrielle est pour la première fois envisagée dans une dimension transfrontalière avec le Royaume-Uni et appliquée à une région frontalière maritime. Cette Troisième révolution industrielle a été promue dans le cadre du projet PASSAGE et sélectionnée par les partenaires du projet PASSAGE comme l'une des 9 « meilleures pratiques » du projet pour enclencher une transition bas-carbone. M. Philippe Vasseur, ancien président de la Chambre de Commerce et d'Industrie et l'un des fondateurs de la Troisième révolution industrielle en Nord – Pas-de-Calais, a introduit l'initiative le 12 mai 2016, à l'occasion de la conférence de lancement du projet PASSAGE à Boulogne-sur-Mer (France).

Le projet PASSAGE contribue à atteindre les principales orientations de la Troisième révolution industrielle telles que mises à jour en septembre 2017, notamment :

- Favoriser la territorialisation de la Troisième révolution industrielle
- Promouvoir une meilleure appropriation collective de la Troisième révolution industrielle
- Ouvrir la Troisième révolution industrielle à l'international.

Ce plan d'action a été pensé pour répondre aux principaux critères associés de la Troisième révolution industrielle en Hauts-de-France, à savoir :

- **Le développement durable**, basé sur la volonté de décloisonner les domaines d'intervention et les champs de compétences
- **Un ancrage territorial**, avec une approche géographique claire sur le Déroit du Pas de Calais/de Douvres en tant que territoire fonctionnel au-delà des frontières administratives et fonctionnelles
- **Une gouvernance élargie**, avec l'implication d'un maximum d'acteurs et de compétences visant à la création d'un réseau transfrontalier d'acteurs et au développement des atouts et de ressources spécifiques au territoire transfrontalier.

Ce plan d'action s'inscrit dans la déclinaison de la Troisième Révolution Industrielle via les différents schémas régionaux et, en particulier, le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

Ce plan d'action s'inscrit également plus globalement dans le cadre de la Stratégie nationale bas-carbone adoptée en 2015, dont la Troisième Révolution Industrielle est l'une des déclinaisons en région.

La Stratégie Environnement du Kent a été publiée par le Comté du Kent et ses partenaires en 2016. Elle fournit un cadre stratégique pour un partenariat intersectoriel renforcé entre les différents programmes en matière d'environnement, de santé et d'économie. Elle identifie des priorités de haut niveau fondées sur des données probantes et met l'accent sur les activités qui bénéficieraient le plus d'un travail partenarial. Elle identifie également les opportunités où le capital naturel peut produire des résultats positifs pour la santé, le bien-être et l'économie. La stratégie permet de partager l'expertise et les ressources et crée de plus grandes opportunités pour l'accès aux financements extérieurs. La stratégie regroupe trois thèmes :

- Les activités du premier thème visent à fournir une compréhension avérée des risques et des opportunités liées à l'environnement et à créer les ressources et les mécanismes nécessaires à la mise en œuvre des actions de la stratégie.
- Le deuxième thème vise à minimiser les impacts des activités actuelles en améliorant l'accès aux services environnementaux et en réduisant l'utilisation des ressources dans tous les secteurs.
- Les activités du troisième thème visent à faire en sorte que les communautés, les entreprises, l'environnement et les services du comté résistent aux changements environnementaux, dans une démarche de gestion des risques futurs, tout en saisissant les opportunités.

Le projet PASSAGE contribue aux activités des trois thèmes de la Stratégie Environnement du Kent :

- **En comblant les lacunes dans la compréhension des risques et des opportunités pour identifier des actions** à travers le développement d'un inventaire des émissions pour le Détroit du Pas de Calais/de Douvres.
- **En renforçant les ressources, les capacités et l'évolution des comportements** grâce à l'élaboration de ce plan d'action et au partage de bonnes pratiques à l'échelle du Détroit du Pas de Calais/de Douvres et, plus globalement, avec les partenaires et les acteurs impliqués dans PASSAGE.
- **En améliorant l'efficacité dans l'utilisation de nos ressources** à travers le développement d'activités bas-carbones dans des secteurs tels que le transport, la commande publique, l'énergie dans le logement, dans toute la zone du Détroit du Pas de Calais/de Douvres.
- **En soutenant la croissance de l'économie rurale et des secteurs des biens et services environnementaux et décarbonés**, à travers un soutien au tourisme bas-carbone et à l'innovation.

REMERCIEMENTS

Le Comté du Kent et le Département du Pas-de-Calais remercient tous les acteurs qui ont participé au projet jusqu'à présent et contribué à l'étude carbone ainsi qu'au plan d'action qui suit :

Conseil Régional Hauts-de-France
Département du Nord
Grand Calais Terres et Mers
Communauté d'agglomération du Boulonnais
Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer
Communauté de communes Pays d'Opale
Communauté de communes du Pays de Lumbres
Communauté de communes de la Région d'Audruicq
Communauté de communes de la Terres des 2 Caps
Communauté de communes de Desvres-Samer
Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois
Communauté urbaine de Dunkerque
Administrations de l'Etat en région (SGAR, DREAL, DIRMer, DIRECCTE, DRRT, INSEE, DDTM du Pas-de-Calais)
District de Douvres
District de Thanet
District de Shepway
Pas-de-Calais Tourisme
Visit Kent
Chambres de commerce et d'industrie des Hauts-de-France et de la Côte d'Opale
Boulogne Développement
Pas-de-Calais Habitat
AmicusHorizon
Habitat du littoral
CROSS Gris-Nez
Groupe Getlink (Eurotunnel)
P&O Ferries
SEPD – Société d'exploitation des ports du détroit (Ports de Boulogne et Calais)
Autorité portuaire de Douvres
Grand Port Maritime de Dunkerque
Norlink Ports
Université d'Artois
Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO)
Campus de la Mer
Ifremer Manche Mer du Nord
Nausicaá
France Pêche Durable et Responsable
CERDD (Centre Ressource du Développement Durable)
ADEME (Agence pour l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie)
CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement)
Atmo Hauts-de-France

Kent and Medway Air Quality Partnership
Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale
Kent Nature Partnership et Kent Ambassadors
Kent Downs AONB
Energie 2020 (pôle d'excellence régional des Hauts-de-France)
Aquimer (centre national de compétitivité sur les produits aquatiques)
Freight Transport Association (Association anglaise du transport routier de fret)
Road Haulage Association (Association anglaise du transport routier)
Daedalus Environmental
John Shirley LTD
GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale
Programme Interreg VA 2 Mers
Programme Interreg VA France (Manche)-Angleterre
Mission Opérationnelle Transfrontalière
AFCCRE – Association Française du Conseil des Communes et Régions d'Europe
ADF – Assemblée des Départements de France

PARTIE I

PLAN D'ACTION TRANSFRONTALIER



Photos : Explore Kent et E. Desaunais, Département du Pas-de-Calais

LEVIER – LOBBYING AUPRES DES INSTANCES NATIONALES, EUROPEENNES ET INTERNATIONALES

Ces actions font référence à l'engagement du Département du Pas-de-Calais et du Comté du Kent en faveur de la reconnaissance des spécificités des détroits, dans le cadre de l'Initiative des détroits d'Europe qu'ils portent conjointement depuis 2010. Ces engagements sont réaffirmés dans la Stratégie européenne et internationale du Département du Pas-de-Calais.

Ces actions font référence à l'objectif de meilleure appropriation collective de la Troisième révolution industrielle et au critère 11 du référentiel : « gouvernance élargie ».

Ces actions font référence à l'action BF2.2 « Utiliser nos connaissances pour influencer les stratégies et politiques locales, nationales et européennes lorsque cela est pertinent » du plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent.

ACTION 1 – LOBBYING EN FAVEUR D'UNE REGLEMENTATION ACCRUE DES EMISSIONS GENEREES PAR LE TRANSPORT MARITIME

En lien avec les partenaires de PASSAGE, le Département du Pas-de-Calais et le Comté du Kent partageront les propositions établies dans les « recommandations politiques » du projet PASSAGE auprès des programmes et institutions européennes pertinentes, afin de s'assurer qu'elles puissent être prises en compte dans le cadre des prochaines réglementations et de la préparation de la prochaine période de programmation des fonds européens.

Pour rappel, depuis 2015 l'annexe IV de la convention MARPOL limite les émissions de soufre à 0,1% dans la zone de la mer du Nord et de la Manche. Aucune réglementation existante ne permet de limiter les émissions de CO₂.

Le Département du Pas-de-Calais, le Comté du Kent et tous les acteurs du détroit intéressés s'engagent à sensibiliser activement aux résultats de l'étude sur les émissions carbonées du projet PASSAGE. Des actions spécifiques de lobbying seront mises en œuvre auprès des organisations et institutions nationales, européennes et internationales les plus pertinentes, afin de s'assurer que l'impact carbone du transport maritime dans le Détroit du Pas de Calais/de Douvres soit connu et puisse être utilisé pour argumenter en faveur de futures réglementations.

Budget : Aucun coût supplémentaire ne devrait être généré par cette action, car elle implique essentiellement de la sensibilisation, la diffusion de l'étude carbone et des « recommandations politiques » du projet PASSAGE et le cas échéant des rencontres avec les différentes institutions pertinentes.

Calendrier : L'action 1 sera principalement développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si nécessaire, elle sera prolongée au-delà.

ACTION 2 – LOBBYING EN FAVEUR D’UN REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LE RAIL OU LE FLUVIAL

L'étude carbone du projet PASSAGE met en évidence l'importance des émissions générées par le trafic routier dans la zone du détroit, notamment en lien avec le trafic des ports et du tunnel. Le contexte est celui d'une croissance attendue du trafic transmanche à hauteur de 40% d'ici à 2030, alors qu'aujourd'hui déjà, plus de 3,3 millions de camions traversent le détroit chaque année. Le Brexit et le retour possible de contraintes douanières accrues pourraient également engendrer une forte saturation du réseau routier en amont des ports et du tunnel. La question du report modal est donc essentielle pour s'assurer que l'infrastructure existante pourra prendre en charge l'augmentation importante du trafic dans ce contexte.

Le développement du fret ferroviaire et du ferroutage en lien avec les ports et le tunnel aurait un impact important sur la réduction des émissions carbonées, considérant que le fret ferroviaire est 20 fois moins polluant que le fret routier. Le développement de solutions fluviales, notamment en France avec le futur Canal Seine Nord Europe, offre aussi matière à améliorations pour réduire les émissions carbonées via le report modal du trafic de fret routier. A terme, d'autres solutions de transport routier décarboné (gaz naturel, hydrogène, électrique...) pourraient aussi être des alternatives intéressantes et nécessitent une veille constante.

Afin de réduire la part des émissions générées par le trafic routier, en particulier du fret routier, le Département du Pas-de-Calais, le Comté du Kent et tous les acteurs du détroit intéressés s'engagent à sensibiliser activement aux résultats de l'étude sur les émissions carbonées du projet PASSAGE et au besoin d'un report modal accru du fret routier vers le rail ou le fluvial.

Côté français, ce travail pourra se faire en lien avec Norlink Ports, l'association des ports maritimes et fluviaux des Hauts-de-France.

Budget : Aucun coût supplémentaire ne devrait être généré par cette action, car elle implique essentiellement de la sensibilisation, la diffusion de l'étude carbone et des « recommandations politiques » du projet PASSAGE et le cas échéant, des rencontres avec les différentes institutions pertinentes.

Calendrier : L'action 2 sera principalement développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si nécessaire, elle sera prolongée au-delà.

LEVIER – SOUTENIR UN TRAFIC TERRESTRE SOBRE EN CARBONE

Cette action fait référence au critère 5 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « mobilité des personnes et des biens ».

Cette action fait référence à l'action MR6.3 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « travailler avec les entreprises pour réduire les coûts et les impacts négatifs à travers la conformité, l'efficacité, la résilience et l'innovation dans l'utilisation des ressources ».

ACTION 3 – REDUIRE LES EMISSIONS GENEREES PAR L'EXPLOITATION DU TUNNEL SOUS LA MANCHE

Environ 25% des échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale transitent aujourd'hui par le Tunnel sous la Manche. Eurotunnel (groupe Getlink), exploitant du lien fixe du détroit du Pas de Calais/de Douvres, met déjà en œuvre un certain nombre d'actions favorables à la réduction de l'impact environnemental de ses activités, notamment via sa politique de Responsabilité sociétale de l'entreprise. Depuis 2011, le groupe a été certifié par l'agence britannique *The Carbon Trust Standard* pour sa politique en matière de réduction des émissions carbonées, notamment au niveau de la Concession de la Liaison Fixe. Eurotunnel publie chaque année un bilan carbone de ses activités et a réduit de 55% son empreinte carbone depuis 2006. L'objectif du groupe Getlink est de réduire de 3% ses émissions de CO₂ annuellement.

L'action 3 propose la mise en place par Eurotunnel d'actions complémentaires de réduction des émissions liées à l'exploitation du lien fixe Transmanche, en particulier :

- ***Le remplacement des bus thermiques transportant les chauffeurs routiers entre les poids-lourds placés sur les navettes et le club-car (wagon où ils effectuent la traversée) par des bus électriques.***
- ***La réflexion à la mise en place d'une navette électrique autonome entre différents lieux de la concession, afin de limiter l'usage des véhicules personnels pour les déplacements professionnels au sein de la partie française de la concession.***
- ***La mise en place d'un outil de sensibilisation et d'accompagnement des collaborateurs Eurotunnel (français et britanniques) aux éco-comportements.***

Budget : Le budget dédié par Eurotunnel à ces investissements reste confidentiel.

Calendrier : La mise en place de ces actions est prévue sur un calendrier échelonné, à partir de 2018.

LEVIER – LUTTER CONTRE LA PRECARITE ENERGETIQUE

Cette action fait référence au critère 6 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « efficacité énergétique ». Elle agit sur la réhabilitation énergétique des logements et le changement des usages.

Cette action fait référence aux principales politiques du Département du Pas-de-Calais en matière d'habitat et de logement, telles que la contractualisation avec les organismes HLM, le Plan départemental de l'habitat ou le Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées.

Cette action fait référence à l'action MR6.2 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « Améliorer l'efficacité des ressources de nos logements, réduire les coûts, s'attaquer à la précarité énergétique et améliorer la santé ».

ACTION 4 – RENFORCER L'APPROCHE BAS-CARBONE DU LOGEMENT

Dans le Pas-de-Calais, plus de 18% de la population est en situation de précarité énergétique. Considérant l'importance de la problématique de précarité énergétique dans la région transfrontalière et l'importance des émissions générées par l'énergie consommée par les logements, cette action est essentielle pour réduire les émissions et améliorer la qualité de vie générale dans la zone du détroit.

Les partenaires dans la zone du détroit ont une expérience considérable en matière de schémas de réduction de la consommation énergétique des logements et des résidents. Par exemple, le projet IFORE (*Innovation for Renewal*), mis en œuvre par Pas-de-Calais Habitat (Pas-de-Calais) et AmicusHorizon (Kent) dans le cadre du programme INTERREG IVA France (Manche)-Angleterre, a produit des résultats significatifs en matière de réhabilitation énergétique (30 à 40% d'économie d'énergie via la rénovation des logements, 20 à 25% d'économie d'énergie via l'accompagnement des usages locatifs). Le projet INCREASE (*Increase Valorisation Sociale*) a récemment été approuvé par le programme INTERREG VA France (Manche)-Angleterre. Ce projet mené par Optivo (anciennement AmicusHorizon) implique Pas-de-Calais Habitat au sein d'un consortium de 14 partenaires à partir d'octobre 2017. Sur la base des résultats d'IFORE, le projet INCREASE propose le développement d'un programme transfrontalier de formation pour accompagner les locataires de logements sociaux vers de nouvelles formes d'emploi.

Autre exemple, dans le cadre du projet INSPIRER (INTERREG IVA 2 Mers), l'OPH de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Habitat du Littoral (Pas-de-Calais), a pu construire les 10 premiers logements sociaux individuels passifs en France, en étroite collaboration avec des entreprises locales et les étudiants de l'École des Mines de Douai. Via le projet ECOTEC21 (INTERREG IVA France-(Manche) Angleterre), Habitat du Littoral a pu travailler à l'impact économique, social et environnemental de la mise en œuvre de systèmes de cogénération lors de réhabilitations, tout en mettant en œuvre et comparant différents systèmes d'instrumentation pour accompagner le changement de comportement des habitants. Ce travail sur la sensibilisation des habitants à une meilleure maîtrise de leurs consommations énergétiques, allié à une maîtrise d'usage plus efficiente par une implication

accrue des habitants, se retrouve également dans les projets HeatNet NWE (INTERREG VB Europe du Nord-Ouest), pour lever les freins au développement de réseaux de chaleur de 4^{ème} génération, et le projet SHINE (INTERREG VA 2 Mers) abordant la question des rénovations énergétiques à l'échelle des quartiers pour un effet levier à la réduction des émissions carbonées. Habitat-du-Littoral et ses partenaires comme le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale (Pas-de-Calais) et Optivo (Kent) y explorent différentes stratégies de rénovation et mettront en place une carte commune des options de rénovations possibles.

Le programme *Warm Homes* du Comté du Kent, mis en œuvre depuis 2013, a réduit les émissions liées à l'énergie dans plus de 2200 foyers ; le nouveau projet TRIPLE A, cofinancé par le programme INTERREG VA 2 Mers, testera quant à lui l'utilisation de technologies de stockage sur batteries de l'énergie solaire photovoltaïque dans dix foyers.

D'autres travaux ont également été menés par le groupe « Habiter » du Club Noé ainsi que par le Centre ressource du développement durable (CERDD), qui sont des ressources intéressantes à mobiliser dans le cadre de cette action.

L'action 4 capitalisera sur ces projets pour développer l'échange d'expériences à l'échelle transfrontalière sur ce sujet et promouvoir les outils existants dans la zone transfrontalière. Les échanges techniques porteront principalement sur le développement de nouveaux modèles économiques pour financer la réhabilitation énergétique, l'innovation en matière de systèmes de gestion de l'énergie, les technologies bas-carbones et la production locale de l'énergie, y compris en milieu rural (en lien avec le critère 4 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « réseaux intelligents »).

Les résultats de ces travaux pourront notamment nourrir la démarche collective autour de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM), qui prévoit le doublement des rénovations de logement dans la zone du bassin minier sur 10 ans, avec un investissement de l'Etat à hauteur de 100 millions d'euros et un engagement du Département du Pas-de-Calais à hauteur de 2 millions d'euros par an pendant 10 ans.

Budget : La possibilité de déposer un projet transfrontalier auprès du programme Interreg VA 2 Mers (60% de cofinancement FEDER) ou du programme Interreg VA France (Manche)-Angleterre (69% de cofinancement FEDER) sera étudiée. La possibilité d'un soutien financier via le PO FEDER Hauts-de-France pourra être envisagée pour des actions complémentaires visant à la réhabilitation énergétique des logements, notamment les logements sociaux.

Calendrier : L'action 4 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Dans le cas où un projet transfrontalier serait déposé à l'automne 2018, de bons résultats pourraient être attendus à partir de 2021-2022.

LEVIER – DEVELOPPER LA COMMANDE PUBLIQUE BAS-CARBONE

Cette action fait référence au critère 7 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « l'économie circulaire ». Elle vise à initier une approche d'écoconception, prenant en compte toutes les étapes du cycle de vie des produits.

Cette action fait référence au Schéma de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables (SPAPSER) 2017-2020 adopté par le Département du Pas-de-Calais. Elle fait également référence à certaines actions du Plan Climat Air Energie en cours d'élaboration par le Département du Pas-de-Calais, liées à l'exemplarité du patrimoine bâti départemental.

Cette action fait référence à l'action MR6.1 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « réduire les impacts négatifs et maximiser l'efficacité des ressources des services du secteur public, mettant en évidence nos engagements publics en matière de réduction de la consommation énergétique, des déchets et de l'utilisation en eau ».

ACTION 5 – DEVELOPPER UNE APPROCHE “COUT GLOBAL” POUR LES MARCHES PUBLICS

L'objectif de cette action est d'améliorer notre capacité à agir en faveur de processus de production bas-carbone en tant qu'acheteurs publics. L'approche « coût global » dans les marchés publics est permise par la directive européenne 2005/32 (transcrite en droit français par le décret 2016-360 du 25 mars 2016 sur la commande publique ainsi que l'ordonnance 2015-899 du 23 juillet 2015 et en droit britannique par l'instrument statutaire 2007-2037). Cette approche est basée sur la considération du cycle de vie complet du produit, qui peut inclure le coût carbone lié à la production/au transport/à l'utilisation des biens.

Jusqu'à aujourd'hui, ni le Département du Pas-de-Calais ni le Comté du Kent n'ont mis en œuvre une telle approche « coût global » qui permettrait de prendre en compte l'impact carbone des biens et services qu'ils contractent.

L'action 5 propose la coordination de l'approche aux échelles régionale et transfrontalière, afin d'étudier la faisabilité et de mettre en œuvre une telle approche pour certains des nombreux marchés publics lancés par les deux institutions et d'autres institutions partenaires.

Cette action capitalisera sur le travail entrepris par l'Observatoire régional de la Commande publique des Hauts-de-France, en lien avec le rapport d'expertise sur « les conditions d'intégration d'une logique de coût global dans les achats publics » en cours de production par le CERDD. Elle pourra également capitaliser sur l'expérience d'Habitat du Littoral (Pas-de-Calais), dans le cadre du cluster SAFE-ICE (INTERREG IVA 2 Mers) sur la mise en place d'une économie sobre en carbone ; ce cluster a notamment permis de mettre en place une formation/un guide sur la mise en place de pratiques responsables et durables en matière d'achats.

Budget : Aucun coût supplémentaire ne devrait être généré par cette action, car elle implique principalement des échanges de pratiques intégrées aux activités courantes des institutions partenaires.

Calendrier : L'action 5 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020.

LEVIER – DEVELOPPER LES CIRCUITS COURTS ET LOCAUX

Cette action fait référence au critère 7 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « l'économie circulaire ». Elle vise à réduire l'impact du transport dans le cycle de vie des produits et à développer une approche territoriale à une échelle pertinente.

Cette action fait référence à l'action MR6.1 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « réduire les impacts négatifs et maximiser l'efficacité des ressources des services du secteur public, mettant en évidence nos engagements publics en matière de réduction de la consommation énergétique, des déchets et de l'utilisation en eau ».

ACTION 6 – DEVELOPPER DES CIRCUITS COURTS ET LOCAUX POUR L'ALIMENTATION

Considérant l'impact carbone des procédés de production et du transport des produits alimentaires à toutes les étapes, il existe une marge de manœuvre pour entreprendre une réduction de ce transport avec des circuits courts basés sur les produits locaux. A l'échelle transfrontalière, il apparaît intéressant de mieux comprendre et d'optimiser les flux de denrées alimentaires entre la France et l'Angleterre afin de renforcer la complémentarité entre les deux territoires.

Le Département du Pas-de-Calais, le Comté du Kent et de nombreux acteurs du territoire transfrontalier sont engagés dans des démarches visant à promouvoir les circuits courts et les productions locales. Le projet Go Trade (financé par le programme INTERREG VA France (Manche)-Angleterre) est un exemple intéressant d'utilisation des marchés traditionnels pour promouvoir une consommation plus responsable des habitants et visiteurs, avec des impacts positifs pour les producteurs locaux et l'économie locale. L'un des enjeux est la structuration de la filière agricole pour répondre aux demandes des consommateurs privés mais aussi des acheteurs publics.

Dans une logique d'économie circulaire sobre en carbone, ces enjeux de circuits courts et locaux pourraient être développés sur d'autres aspects des productions agricoles, en particulier l'alimentation animale ou la valorisation des déchets verts.

Au vu de la spécificité maritime de la zone, une attention particulière sera portée aux circuits courts pour les produits halieutiques. En effet, s'il n'est pas possible de réduire la distance de pêche, réduire la distance entre les lieux de débarquement, de transformation et de consommation est une option pour réduire les émissions. Boulogne-sur-Mer, important port de pêche et centre de transformation des produits de la mer, est un territoire intéressant d'expérimentation. Promouvoir la consommation locale suppose également que les consommateurs connaissent et identifient les productions locales. Le développement de la labellisation des produits de la filière pêche du Pas-de-Calais (label saveur en or, pavillon France etc.) et la mise en œuvre de campagnes de promotion constituent autant de pistes à étudier.

L'action 6 développera des échanges d'expérience à l'échelle transfrontalière sur les meilleures façons de soutenir les circuits courts et locaux, notamment pour l'alimentation collective.

Ce travail nourrira la future délibération Alimentation durable du Département du Pas-de-Calais et sa déclinaison sur chaque territoire départemental dans le cadre de la contractualisation (voir action 24).

Budget : Aucun coût supplémentaire ne devrait être généré par cette action, car elle implique principalement des échanges de pratiques intégrées aux activités courantes des institutions partenaires. Le dépôt d'un micro-projet auprès du programme INTERREG VA France (Manche)-Angleterre (80% de cofinancement FEDER) pourrait être envisagé, sous l'angle du développement de l'économie locale et du soutien à l'emploi dans la zone.

Calendrier : L'action 6 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si un micro-projet est déposé, cela se fera d'ici à octobre 2018 afin de correspondre au calendrier du programme.

LEVIER – DEVELOPPER LES MOBILITES SOBRES EN CARBONE

Bien que l'étude carbone n'y fasse pas directement référence puisqu'elle vise plus spécifiquement à mettre en évidence des émissions liées au trafic engendré par la traversée du détroit, les mobilités quotidiennes et touristiques en voiture restent aujourd'hui un des éléments majeurs de la carbonisation des territoires en France et au Royaume-Uni.

En France, les véhicules particuliers représentent plus de 53% des émissions du secteur des transports en 2016, soit environ 15% des émissions totales de gaz à effet de serre. Au Royaume-Uni, les véhicules particuliers ont généré près de 68 millions tCO₂e en 2010, soit environ 11,5% des émissions totales du pays.

De ce fait, il apparaît important que le développement de mobilités alternatives sobres en carbone puisse avoir toute sa place dans ce plan d'action, dans les champs de compétences des acteurs du territoire.

Cette action fait référence au critère 5 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « mobilité des personnes et des biens ».

Cette action fait référence à plusieurs politiques du Département du Pas-de-Calais, telles que le Schéma directeur départemental de la mobilité, le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), la Politique cyclable du Département, le Schéma interdépartemental de covoiturage ou encore le Plan de déplacement administration départemental. Cette action s'inscrit également dans le cadre de l'Agenda 21 du Département du Pas-de-Calais (action 14 : favoriser le covoiturage).

Cette action fait référence à l'action MR7.1 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « Développer une approche intégrée en faveur d'un accès durable à notre campagne, notre patrimoine et notre littoral ».

Cette action contribue également au levier suivant : développement d'un tourisme bas-carbone.

ACTION 7 – REDUIRE LES TRAJETS JOURNALIERS EN VOITURE DANS LA ZONE DU DETROIT

L'objectif de cette action est de réduire le nombre de trajets en voiture dans la zone du Détroit du Pas de Calais/de Douvres, en développant des aménagements permettant aux habitants du Kent et du Pas-de-Calais d'entreprendre leurs trajets quotidiens en utilisant les droits de passage publics (pistes cyclables/chemins piétons) ou en covoiturage. Le triple effet bénéfique de cette action est la réduction des émissions carbonées, l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction de la congestion, notamment dans les zones périurbaines.

Dans le cadre de son Plan d'amélioration de l'accès à la campagne, le Comté du Kent prévoit d'identifier les routes existantes et de nouvelles routes à l'écart du trafic, pour encourager les habitants à se déplacer en marchant ou à vélo plutôt que d'utiliser leur voiture. Ces routes pourraient faire l'objet d'une sensibilisation commune avec le covoiturage.

Des actions de soutien aux pratiques de covoiturage sont déjà mises en œuvre de chaque côté du détroit :

- *Kent Journey Share* est une plateforme de covoiturage développée par le Comté du Kent
- Un certain nombre d'aires de covoiturations ont été développées par le Département du Pas-de-Calais dans le cadre de son Schéma interdépartemental de covoiturage
- La centrale *Pass Pass covoiturage* recense les offres et les demandes de covoiturage en Hauts-de-France
- Un certain nombre d'autres plateformes publiques locales ou privées (telles que Blablacar) existent également de part et d'autre du détroit.

L'action 7 propose le développement d'échanges techniques et politiques sur la mobilité bas-carbone entre le Département du Pas-de-Calais, le Comté du Kent et d'autres acteurs intéressés, afin de renforcer leurs schémas respectifs en faveur de mobilités sobres en carbone.

En cas d'approbation du projet par le programme INTERREG Europe, cette action capitalisera sur le projet Sharemob porté par le Conseil régional des Hauts-de-France.

Des échanges spécifiques pourraient avoir lieu avec les ports, notamment en lien avec la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD) qui a mis en place un site de covoiturage IDVROOM « communauté Port Boulogne Calais », mène une réflexion sur la mise en place d'une ligne de bus pour desservir le site portuaire de Calais et diffusera un questionnaire aux entreprises afin de connaître les habitudes de déplacement des salariés de la zone des dunes et de la zone portuaire pour offrir des alternatives à la voiture adaptées.

Budget : Aucun coût supplémentaire ne devrait être généré par cette action, car elle implique principalement des échanges de pratiques intégrées aux activités courantes des institutions partenaires. La possibilité d'un soutien financier via le PO FEDER Nord – Pas de Calais pourra être envisagée pour des actions complémentaires visant à limiter l'impact écologique et accroître les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Calendrier : L'action 7 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020.

LEVIER – DEVELOPPER UN TOURISME SOBRE EN CARBONE

Cette action fait référence au critère 5 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « mobilité des personnes et des biens ». Elle contribue à l'attractivité des systèmes de transport public, à l'efficacité et à la facilitation des trajets pour les usagers. Cela implique une forte collaboration entre acteurs pour apporter de nouveaux services, promouvoir l'intermodalité et améliorer l'accessibilité du territoire.

Cette action fait référence à plusieurs politiques du Département du Pas-de-Calais, telles que le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) ou la Politique cyclable du Département.

Cette action fait référence à l'action MR7.1 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « Développer une approche intégrée en faveur d'un accès durable à notre campagne, notre patrimoine et notre littoral ».

Cette action contribue également au levier précédent : développement d'une mobilité bas-carbone.

ACTION 8 – AMELIORER LA POSSIBILITE DE TRAVERSER LE DETROIT SANS VOITURE

L'objectif de cette action est d'améliorer la possibilité de traverser le détroit sans voiture. Cette action vise principalement les trajets à but touristique, mais elle pourrait aussi avoir des impacts positifs pour les entreprises, par exemple.

La réduction de la place du tourisme automobile au profit d'autres modes de découverte est aujourd'hui une préoccupation majeure, en particulier sur les littoraux soumis à une forte tension touristique. Cet objectif apparaît notamment sur la rive française dans le cadre de la demande de renouvellement du label Grand Site de France pour le site des Deux Caps pour la période 2017-2023.

Aujourd'hui, seule une compagnie de ferry permet aux piétons de traverser le détroit, avec des difficultés de connexion entre les ports et les centre-ville de Douvres et Calais (problèmes de sécurité, manque de signalétique...). Une compagnie de bus relie également le terminal ferry de Calais à celui de Douvres, mais le prix et les horaires ne sont pas adaptés à des trajets à la journée et les difficultés de connexion entre les ports et les centre-ville de Douvres et Calais persistent. Le tunnel sous la Manche n'est pas ouvert aux piétons (accès direct depuis l'autoroute, pas de cheminement sécurisé au sein de la concession, shuttles non conçus à cette fin). La limitation des accès via le ferry et le tunnel ne permet pas également aux randonneurs qui le souhaiteraient d'emprunter l'itinéraire européen « Via Francigena » (Canterbury – Rome) ou de nombreux autres itinéraires qui jalonnent le territoire.

Plusieurs plateformes en ligne de mobilité existent côté anglais comme côté français, telles que :

- La plateforme *Pass Pass* du SMIRT : plateforme régionale en France pour l'interconnexion entre les modes de transport et le développement d'une billetterie commune.

- *Kent connected* : plateforme régionale au Royaume-Uni pour l'interconnexion entre les modes de transport.
- Plateforme *England Coast Path* : plateforme nationale au Royaume-Uni, qui offre une information sur les chemins de randonnée, les services et les attractions touristiques le long du sentier de grande randonnée du littoral britannique.

En revanche, aucune de ces plateformes ne permet aux touristes ou aux habitants de planifier un trajet au-delà de la frontière.

L'action 8 offre de développer un projet transfrontalier qui, en se basant sur l'infrastructure existante, pourrait inclure tout ou partie des éléments suivants :

- ***Faciliter la connexion entre les ports et les centre-ville pour les piétons, les randonneurs et les cyclistes : voies sécurisées, signalétique claire dans les deux langues... Il s'agirait de capitaliser sur l'étude existante mettant en évidence tous les obstacles rencontrés pour rejoindre le terminal ferry de Douvres à vélo.***
- ***Connecter les différentes plateformes de mobilité, afin de fournir un outil intégré à l'échelle transfrontalière***
- ***Tester une ligne de bus transfrontalière entre les centre-ville de Calais et Douvres, via le tunnel***
- ***Promouvoir la possibilité de traverser le détroit sans voiture, ainsi que la plateforme transfrontalière de mobilité, afin d'accroître la part de touristes traversant le détroit sans voiture***
- ***Promouvoir les sites touristiques et aires de loisir accessibles sans voiture aux alentours de Douvres et Calais.***

Cette action capitalisera sur les actions déjà menées (ou en projet) par la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD), notamment la mise en place d'une station Vél'in au printemps 2018 sur le site du terminal ferries, la mise en place d'une ligne de bus à la demande pendant la période estivale pour transporter les passagers piétons de la compagnie P&O ou encore la réflexion sur la mise en place d'une ligne de bus pour desservir le site portuaire de Calais.

Des connexions seront établies avec plusieurs projets transfrontaliers existants tels que PROFIT (Interreg VA 2 Mers) ou Eurocyclo (Interreg VA France-Wallonie-Vlaanderen). Une dimension à ne pas négliger seront les questions de sûreté et de sécurité autour des ports et du tunnel, en lien avec les acteurs concernés.

Budget : Cette action implique la possibilité de déposer un projet transfrontalier auprès du programme INTERREG VA France (Manche)-Angleterre (69% de cofinancement FEDER), dont le budget reste à définir. La possibilité d'un soutien financier via le PO FEDER Hauts-de-France pourra être envisagée pour des actions complémentaires visant à limiter l'impact écologique et accroître les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Calendrier : En cas de dépôt d'un projet d'ici à l'automne 2018, de bons résultats peuvent être attendus en 2021-2022.

LEVIER – RENFORCER L'APPROPRIATION CITOYENNE DES ENJEUX DE DECARBONISATION

Cette action fait référence à l'objectif de meilleure appropriation collective de la Troisième révolution industrielle et au critère 11 du référentiel : « gouvernance élargie ».

Cette action fait référence à l'action BF1.5 « Construire sur notre compréhension des pollutions atmosphériques et sonores locales et de leurs effets sur la santé pour déterminer des actions ciblées » du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent.

ACTION 9 – SENSIBILISER LES HABITANTS DU TERRITOIRE

Au vu des résultats de l'étude carbone du projet PASSAGE, il apparaît nécessaire de sensibiliser les citoyens de la zone transfrontalière sur les principales activités émettrices et les possibilités d'action, y compris dans la vie quotidienne de chacun. Au-delà d'une sensibilisation sur l'impact carbone et la qualité de l'air, l'objectif de cette action est de renforcer l'appropriation citoyenne, afin que chaque habitant puisse se considérer comme un acteur de la transition bas-carbone. L'objectif est un véritable changement de comportement dans toutes les composantes de la société.

L'action 9 mettra en place des démarches avec la société civile, y compris les personnes les plus défavorisées. Plusieurs démarches sont d'ores et déjà envisagées par des acteurs de la zone :

- ***Projets pédagogiques avec des élèves ou étudiants (éducation à l'environnement et projets scientifiques citoyens)***
- ***Campagnes de communication institutionnelle auprès du grand public***
- ***Démarches de sensibilisation autour des circuits courts et des produits locaux auprès des agriculteurs, des consommateurs et des acheteurs publics (écoles et collèges, en particulier)***
- ***Sensibilisation des plaisanciers à l'impact environnemental du transport maritime, en coopération avec la Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer etc.***
- ***Sensibilisation des élus, des agents et des usagers des bâtiments départementaux aux enjeux Air-Climat-Energie du Département du Pas-de-Calais, en vue de réduire les émissions quotidiennes de GES.***

D'autres démarches pourront être développées, en particulier auprès des usagers de certains services publics.

Budget : Le dépôt d'un projet ou d'un micro-projet auprès du programme INTERREG VA France (Manche)-Angleterre (69 à 80% de cofinancement FEDER) pourrait être envisagé. Des financements du Conseil régional Hauts-de-France peuvent être envisagés pour des actions spécifiques auprès des lycéens, notamment via l'appel à projet Génération+ rev3.

Calendrier : L'action 9 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si un projet ou un micro-projet est déposé, cela se fera d'ici à octobre 2018 en accord avec le calendrier du programme. Des résultats peuvent être attendus à partir de 2020-2021.

LEVIER – MOBILISER LES ACTEURS DU TERRITOIRE MARITIME FRONTALIER

Cette action fait référence à l'objectif de meilleure appropriation collective de la Troisième révolution industrielle et au critère 11 du référentiel : « gouvernance élargie ».

Cette action fait référence à l'action BF2.2 « Utiliser nos connaissances pour influencer les stratégies et politiques locales, nationales et européennes lorsque cela est pertinent » du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent.

ACTION 10 – CREER UN COMITE DE SUIVI POUR COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE DE CE PLAN D'ACTION

Dans le cadre du projet PASSAGE, un groupe d'acteurs locaux transfrontalier a été créé et s'est réuni chaque semestre de 2016 à 2018. Considérant le besoin de coordonner la mise en œuvre de ce plan d'action et de faire en sorte que tous les acteurs pertinents puissent continuer à s'impliquer dans le projet, il est proposé de continuer à réunir ce groupe régulièrement, au moins chaque semestre, jusqu'à la fin du projet.

L'action 10 propose la transformation du groupe d'acteurs transfrontalier en un comité de suivi pour coordonner la mise en œuvre de ce plan d'action et continuer la mobilisation autour de la transition bas-carbone du Détroit du Pas de Calais/de Douvres après mars 2018.

Budget : Cette action sera financée dans le cadre du projet PASSAGE en tant qu'outil de suivi de la mise en œuvre de ce plan d'action.

Calendrier : L'action 10 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si nécessaire, elle sera prolongée au-delà.

PARTIE II

PLAN D'ACTION

DE LA RIVE FRANÇAISE



Photo : E. Desauois, Département du Pas-de-Calais

LEVIER – MOBILISER LES ACTEURS DU TERRITOIRE MARITIME FRONTALIER

Les actions suivantes font référence à l'objectif de meilleure appropriation collective de la Troisième révolution industrielle et au critère 11 du référentiel : « gouvernance élargie ».

ACTION 11 – ARTICULER LES STRATEGIES TERRITORIALES

Le projet PASSAGE s'articule avec de nombreuses stratégies territoriales mises en œuvre par les EPCI du littoral français du détroit.

- Stratégie de la Communauté d'agglomération du Boulonnais

La Communauté d'Agglomération du Boulonnais gère la maîtrise d'ouvrage du **Contrat d'objectifs territorial pour l'accélération de la Troisième révolution industrielle** (COTRI), dispositif contractuel passé entre le Pays Boulonnais (Communauté d'agglomération du Boulonnais, Communauté de communes de la Terre des 2 Caps, Communauté de communes de Desvres-Samer) et l'ADEME pour une durée de 3 ans (2017, 2018, 2019). Ce COTRI a pour objectif d'animer, de mobiliser tous les acteurs, d'étudier-suivre-évaluer, de communiquer, pour accélérer la Transition énergétique et écologique (TEE) et la Troisième révolution industrielle (TRI) dans une gouvernance locale. Il recherche l'application de nouveaux modèles économiques (économie circulaire, économie de la fonctionnalité) et développe les démarches de changements de comportement.

L'un des enjeux techniques principaux de ce cadre contractuel est de proposer des stratégies et une gouvernance locale permettant d'articuler les différentes politiques menées de façon transversale et intégrée. Les indicateurs contractuels référencés opérationnalisent certains objectifs répertoriés dans le **Plan climat, air, énergie territorial** (PCAET) :

- Construire un plan d'actions pour engager et renforcer la rénovation thermique et environnementale de l'habitat privé
- Définir et engager une stratégie 2020 de massification de la rénovation thermique et environnementale du patrimoine public
- Définir une stratégie de mobilisation des professionnels du bâtiment et l'émergence d'une offre globale de réhabilitation énergétique
- Définir une stratégie globale de mobilité et sa mise en œuvre
- Définir une stratégie visant de nouveaux modes de production et consommation plus responsables en s'appuyant sur les piliers de l'économie circulaire
- A partir des besoins énergétiques futurs, identifier les potentialités de développement des ressources locales et de leurs valorisations
- Définir et mettre en œuvre une stratégie d'adaptation au changement climatique
- La préservation de la qualité de l'air
- La biodiversité et le stockage du carbone dans les sols
- Accompagner des expérimentations en matière d'urbanisme opérationnel durable
- Recherche, développement et innovation pour accélérer la transition énergétique et écologique

L'année 2017 a permis de :

- Recenser les actions et programmes existants pouvant répondre aux enjeux et aux indicateurs du COTRI.
- Identifier les partenaires à intégrer dans la gouvernance locale.
- Poser les jalons d'une meilleure articulation financière pour chaque stratégie mise en œuvre (ex : COTRI, TEPCV, CEE-TEPCV...).
- Amorcer des stratégies mutualisées à l'échelle du Pays Boulonnais visant à répondre aux domaines de coopération mentionnés dans le COTRI (notamment la rénovation énergétique du patrimoine public).
- D'investir des problématiques émergentes (vulnérabilité, qualité de l'air intérieur...).

La mise en œuvre de ce COTRI se poursuivra jusqu'en 2019.

- Stratégie de la Communauté de communes de la Terre des 2 Caps

La Communauté de communes de la Terre des 2 Caps est partie prenante du **Plan climat air énergie territorial** (PCAET) à l'échelle du Pays Boulonnais. Le PCAET est un outil de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation d'énergie. Outre le fait qu'il impose également de traiter le volet spécifique de la qualité de l'air, sa particularité est sa généralisation obligatoire à l'ensemble des intercommunalités de plus de 20 000 habitants à l'horizon du 1^{er} janvier 2019, et depuis 2017 pour les intercommunalités de plus de 50 000 habitants. Il a été décidé de travailler sur ce document à l'échelle du Boulonnais (Communauté d'agglomération du Boulonnais, Communauté de communes de la Terre des 2 Caps, Communauté de communes de Desvres-Samer). Ce PCAET, qui sera déposé officiellement au plus tard en décembre 2018, devra comprendre un diagnostic, une stratégie territoriale, un plan d'action et un dispositif de suivi et d'évaluation des mesures initiées.

Parallèlement à ce dossier en cours de rédaction, un **Contrat d'objectifs territorial pour l'accélération de la troisième révolution industrielle** (COTRI) a été signé avec l'ADEME et la Région en octobre 2016, qui engage le territoire (Pays Boulonnais) dans la mise en œuvre de certaines actions en lien avec le changement climatique et la réduction des gaz à effet de serre et qui garantit pour le territoire une manne financière. Les actions du COTRI entrent pleinement dans le PCAET. A titre d'exemple, la création d'une aire de covoiturage à Marquise, identifiée comme aire structurante par le Département du Pas-de-Calais dans son étude sur le schéma des aires de covoiturages, verra le jour en 2018.

La Terre des 2 Caps travaille depuis quelques années sur la **mobilité douce** : création, aménagement de sentiers de randonnées, montée en qualité de ces sentiers, aménagements des sites et infrastructures intercommunales pour permettre la mobilité douce (acquisition de vélos électriques et bornes de recharges en 2018). Une étude sur la mobilité va être lancée en 2018, à l'échelle du territoire COTRI, et sera axée sur les déplacements domicile/travail. Un des objectifs serait d'impliquer les entreprises les plus importantes à mettre en place des moyens pour limiter l'impact de ces transports sur l'environnement (plan de mobilité, covoiturage...), mais aussi d'identifier les manques et de proposer des actions de premier niveau. Cette question de mobilité douce est fortement présente sur tous les projets de l'intercommunalité, mais également dans les projets des communes de la Terre des 2 Caps. A

titre d'exemple les communes de Marquise, Leulinghen Bernes, Audembert et Offrethun travaillent actuellement sur des projets d'aménagements divers (habitation, réhabilitation de centre bourg, lien entre les monuments et bâtiments communaux...) et toutes mettent en place des liaisons douces pour limiter l'usage de la voiture.

Au niveau des **circuits courts**, la Communauté de communes de la Terre des 2 Caps soutient les initiatives privées et étudie les demandes de subvention au titre du dispositif LEADER. En effet, plusieurs projets en circuits courts ont pu être aidés financièrement par ce dispositif. Aussi, la Communauté de communes de la Terre des 2 Caps est associée à la réflexion que mène l'entreprise MACADAM FARM et l'association AQUARELLE au sujet de la création d'un pôle de coopération économique alimentaire sur le Boulonnais, au côté de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, de la Communauté de communes de Desvres-Samer et d'autres partenaires institutionnels ou privés. L'idée de l'action est de regrouper les producteurs du territoire, les faire travailler ensemble et développer les circuits courts et les biologiques sur le Boulonnais.

- Stratégie de la Communauté de communes de Desvres-Samer

La Communauté de communes de Desvres-Samer est impliquée dans le **Contrat d'objectifs territorial pour l'accélération de la troisième révolution industrielle** (COTRI) et le **Plan climat air énergie territorial** (PCAET) du Pays Boulonnais. Elle porte par ailleurs plusieurs démarches en lien avec ce plan d'action.

Sur la précarité énergétique, la Communauté de communes de Desvres-Samer boucle en 2018 une cinquième année d'une **Opération programmée et d'amélioration de l'habitat à vocation énergétique** (OPAH) ; plus de 300 logements ont ainsi été rénovés énergétiquement, avec plus de 5 millions d'euros de travaux réalisés.

L'approche en **coût global dans les marchés publics** est actuellement développée dans le cadre du projet de centre aquatique (14 millions d'euros HT), avec une procédure de marché global de performances à laquelle est associée la réalisation d'un réseau de chaleur en partenariat avec Arcelor Mittal, qui permettra de récupérer la chaleur rejetée dans l'atmosphère pour chauffer ce complexe aquatique.

Une étude de faisabilité est lancée concernant l'intégration des **circuits courts dans la restauration collective**, bien que l'une des difficultés réside dans la capacité des producteurs à s'organiser à l'échelle du territoire.

Sur le volet mobilité, la Communauté de communes de Desvres-Samer est notamment impliquée dans le développement du **covoiturage**, avec un maillage du territoire aujourd'hui terminé comportant 3 aires de covoiturage en fonctionnement.

Enfin, le développement du tourisme et de l'accueil touristique est aujourd'hui organisé à l'échelle d'un pôle dépassant les limites de la Communauté de communes de Desvres-Samer, notamment en lien avec la Communauté d'agglomération du Boulonnais, la Communauté de communes de la Terre des 2 Caps et la Communauté de communes Pays d'Opale.

- Stratégie de la Communauté d'agglomération Grand Calais Terres et Mers

Un positionnement géographique stratégique et une image du territoire à conforter

L'un des traits fondamentaux qui caractérise le territoire du Grand Calais est sans aucun doute son excellente accessibilité, liée à un réseau dense d'infrastructures et à la présence des deux acteurs majeurs des transports que sont Eurotunnel et le Port. Il s'agit d'un enjeu fondamental, qui conditionne à la fois la question du développement économique et touristique et celle de l'attractivité résidentielle. Le Grand Calais est alors une véritable « porte d'entrée » sur le territoire régional des Hauts-de-France, et plus largement sur le territoire national depuis l'outre-manche. Deux gares structurantes connectent le territoire à la Métropole Lilloise en 30 minutes (lignes grande vitesse depuis Calais-Frethun), ainsi qu'aux trois cœurs économiques et institutionnels européens que sont Londres (1 heure par l'Eurostar) Paris (1h30 par voie ferrée) et Bruxelles (1h00 par voie ferrée).

L'image donnée du territoire est aussi un véritable enjeu, tant pour le territoire en lui-même qu'à l'échelle régionale puisque le Grand Calais doit pouvoir être un des moteurs d'attractivité à l'échelle de l'Euro-Région. Pour cela, le chantier consiste à créer des synergies entre les communes du Grand Calais pour diffuser ensemble une image commune, positive et riche du territoire, fidèle à ses nombreux atouts : paysages, patrimoine, tissu économique et commercial, équipements... La revalorisation de l'image doit passer à la fois par le levier culturel mais également par un levier touristique, puisque le Grand Calais dispose de nombreux atouts, permettant de viser un public très large. L'offre est en effet riche et qualitative : grands paysages et sites de nature, identité balnéaire, patrimoine urbain et rural, offre événementielle, sports et loisirs... Ces deux leviers étant à relier au levier environnemental.

Un axe prioritaire pour le territoire : l'efficacité énergétique

L'image du territoire et l'enjeu d'attractivité qui en découle a également un rôle à jouer sur les dynamiques résidentielles. Aussi, le volet d'intervention lié à l'habitat a une place à tenir dans la politique de développement durable du territoire, vecteur de changement et de retournement de l'image. Pour cela, Grand Calais Terres et Mers a mis en place un dispositif d'aides pour la performance énergétique de l'habitat privé.

Ces aides permettent de lutter contre le changement climatique en favorisant la réalisation de travaux pour réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre. C'est également un outil au service de la cohésion sociale puisque les critères définis pour l'obtention des aides sont orientés vers la lutte contre la précarité énergétique. De plus la partie conseil et pédagogie que permet l'étude de chaque projet individuel est l'occasion de promouvoir des modes de production et de consommation responsables.

Concrètement, un dispositif d'« aides pour le développement des énergies renouvelables et de la performance énergétique de l'habitat privé » a été instauré par Grand Calais Terres & Mers depuis le 1^{er} mars 2011. Il est complémentaire aux aides de l'Etat (ANAH). Ce dispositif d'aides proposé initialement à titre expérimental a depuis lors été reconduit. En 2015, il a été

victime de son succès et les demandes ont dépassé les possibilités budgétaires. Après une brève interruption, le dispositif a été réorienté uniquement vers les ménages modestes.

Les travaux financés depuis la mise en place du dispositif en 2011 représentent près de 500 tonnes d'émissions atmosphériques de CO₂ économisées chaque année (l'équivalent de 3,2 millions de kilomètres parcourus par une voiture particulière). Le dispositif expérimental des aides de Grand Calais Terres & Mers a évolué selon le retour d'expérience et les orientations (locales, régionales et nationales) en termes d'amélioration de la performance énergétique de l'habitat.

- Stratégie de la Communauté de communes Pays d'Opale

Plusieurs volets composent la stratégie environnementale de la communauté de communes Pays d'Opale (CCPO), qui place la préservation et la valorisation de son patrimoine rural et environnemental au cœur de ses préoccupations. La lutte contre la précarité énergétique, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le développement des énergies renouvelables et l'optimisation du traitement des déchets avec des spécificités propres au territoire sont les thématiques qui complètent ses objectifs de développement durable. La CCPO ne se contente pas d'en faire le constat mais développe les moyens pratiques de les mettre en œuvre :

- **Le lancement du Plan climat air énergie territorial** (PCAET) au printemps 2018, conformément à la réglementation, permettra à la CCPO de s'engager dans une stratégie cohérente reprenant des actions déjà initiées (rénovation des bâtiments, développement des énergies renouvelables, développement des véhicules propres, taxi vert...).
- **La révision du Plan local d'urbanisme intercommunal** (PLUi) engagée sur le territoire de la CCPO favorise une stratégie d'habitat durable et préserve la richesse environnementale d'un territoire tel que les zones humides ou les prairies calcicoles. Le PLUi permet de concilier notamment les enjeux de construction de logements, de mobilité, de modération de la consommation d'espace, de développement des activités économiques et de qualité du cadre de vie.
- **L'élaboration d'un Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains** (PPEANP), en partenariat avec le Conseil départemental du Pas-de-Calais. Ce dispositif innovant en matière de stratégie foncière permettra de pérenniser les espaces agricoles, de maîtriser la périurbanisation et ses conséquences environnementales, de restaurer les continuums écologiques dans le cadre de la trame verte et bleue, d'assurer la protection des sites environnementaux remarquables, de protéger la ressource en eau et de promouvoir l'agriculture respectueuse de l'environnement. Le programme d'actions associées vise à mettre en œuvre une gouvernance agricole sur le long terme en anticipant de manière vertueuse les évolutions concernant les filières, les modes de production et de commercialisation. Ce programme doit prévoir les aménagements et les orientations de gestion destinées à favoriser l'exploitation agricole, son développement et sa pérennisation par le biais notamment de pratiques respectueuses de l'environnement et du rapprochement producteurs/consommateurs, notamment par la valorisation de toutes les formes de commercialisation en circuits courts (marchés, vente directe, AMAP, restauration collective, points de vente collectifs...).

- **La démarche d'Opération programmée d'amélioration de l'habitat à vocation énergétique** (OPAH), dont l'objectif est de réhabiliter le patrimoine bâti et d'améliorer le confort des logements afin de permettre le maintien à domicile, la diminution au maximum de la consommation énergétique des logements anciens, le tout selon des critères de qualité environnementale mais aussi dans le respect du bâti. Cette action est de nature incitative, elle vise à créer les conditions favorables à la réalisation de travaux d'amélioration de l'habitat dans les périmètres concernés.
 - **Le développement de la biométhanisation**, technique intéressante pour la gestion des déchets organiques puisqu'elle permet un double bénéfice de valorisation organique et énergétique. Dans le cadre de son adhésion au Syndicat mixte d'Élimination et de VALorisation des DEchets du Calaisis (SEVADEC), la CCPO intègre ce processus pour les déchets fermentescibles qu'elle collecte en porte à porte sur son territoire. De nouvelles perspectives se développent aujourd'hui en lien avec le monde agricole et demandent à être accompagnées dans le cadre du PPEANP.
 - **Les mobilités**, notamment via la gestion d'un système de transport à la demande interne au territoire (le « taxi vert », qui sera bientôt un véhicule électrique), le maillage du territoire avec des bornes de recharge pour véhicules électriques dans chaque bourg-centre, le développement d'aires de covoiturages et de la vélo-route des marais en partenariat avec le Département du Pas-de-Calais.
 - **La rénovation thermique du patrimoine public** : la CCPO vient de réhabiliter une ancienne friche industrielle en bâtiment basse consommation à Guînes pour y rassembler ses services centraux et elle engage actuellement les travaux de construction d'un bâtiment à énergie positive « BEPOS » qui abritera à Ardres une crèche, le relais assistantes maternelles, une école de musique et une maison de services au public. Ce bâtiment produira dès 2019 plus d'énergie (électricité, chaleur) qu'il n'en consommera pour son fonctionnement. La CCPO s'engage par ailleurs en 2018, en lien avec la Fédération départementale de l'énergie dans une démarche de diagnostic et de hiérarchisation du patrimoine énergétique local au bénéfice de ses communes membres.
- Stratégie de la Communauté de communes de la Région d'Audruicq

La stratégie de la Communauté de communes de la Région d'Audruicq s'appuie sur le développement d'un **Plan climat air énergie territorial** (PCAET) courant 2018, avec l'élaboration d'une stratégie et d'un programme d'actions pour réduire les émissions de carbone. En 2018, une **Opération programmée d'amélioration de l'habitat à vocation énergétique** (OPAH) permettra également le déploiement d'un volet énergie.

La spécificité de la stratégie de la Communauté de communes de la Région d'Audruicq est son volet alimentation, qui se base sur un **Projet alimentaire territorial**. De nombreuses actions sont menées telles que :

- Ecopole : outils pour accompagner le développement des circuits alimentaires de proximité (espaces de production en agriculture biologique, conserverie/légumerie, plateforme de distribution)
- Programme AD-in : accessibilité et autonomie alimentaire des personnes vulnérables
- Education à la diversité alimentaire en direction des jeunes générations
- Actions contre le gaspillage alimentaire

- Animation et accompagnement d'un collectif de citoyens et d'associations pour agir localement sur les questions de l'alimentation (autoproduction, jardins partagés, incroyables comestibles, consommation responsable, zéro déchet, réemploi...).
- Stratégie de la Communauté d'agglomération des 2 baies en Montreuillois

La Communauté d'agglomération des 2 baies en Montreuillois s'appuie essentiellement sur ses compétences en matière d'habitat et de transport pour mettre en œuvre des actions contribuant à la décarbonisation du territoire. Une candidature au **Contrat d'objectifs territorial pour l'accélération de la Troisième révolution industrielle** (COTRI) est par ailleurs prévue.

En matière d'habitat, une étude de thermographie aérienne est notamment menée dans le cadre du **Territoire à énergie positive pour la croissance verte** (TEPCV), afin d'identifier les secteurs prioritaires pour la réhabilitation énergétique et sensibiliser autour de cet enjeu.

Un **projet de thalassothermie** est développé par la ville de Berck-sur-Mer, afin d'exploiter le potentiel d'énergies renouvelables lié au littoral. L'ADEME a en partie financé une étude de faisabilité concluante, autour d'un projet de pompage d'eau de mer à 1km du trait de côte et d'échange eau de mer/eau douce en centrale sur la côte. Ce projet permettrait d'alimenter les principaux équipements du territoire le long du front de mer, là où l'urbanisation est la plus dense, notamment le groupe hospitalier de Berck (Fondation Opale). Un autre réseau pourrait être développé perpendiculairement à ce premier réseau afin de rejoindre le Centre Hospitalier de l'Arrondissement de Montreuil-sur-Mer via plusieurs équipements. Le budget prévu s'élève à 15 millions d'euros pour la partie littorale et 35 millions d'euros pour le réseau complémentaire. Une recherche de financement est actuellement en cours pour concrétiser le projet d'ici à 2021.

La Communauté d'agglomération deviendra Autorité organisatrice de transport (AOT) à partir de 2020 et mène actuellement une étude mobilité en vue de la potentielle mise en place d'une délégation de service public. Le principal enjeu est celui de la mobilité en milieu rural, avec une réflexion autour de la desserte du littoral, notamment lors des weekends estivaux. Une réflexion est aussi en cours sur le **déploiement d'aires de covoiturage**, en lien avec le Département du Pas-de-Calais. La Communauté d'agglomération souhaite également déployer le Rezo Pouce (covoiturage via une plateforme relais gérée par une association) à l'échelle de son territoire et de celui de la Communauté de communes des 7 vallées, en lien avec la desserte de l'entreprise Valeo, l'un des principaux employeurs du territoire. D'autres expérimentations sont menées en lien avec le Département sur le sport-nature (randonnée, cyclisme...) et sa prise en compte dans les documents de planification. Le **Plan local d'urbanisme intercommunal** (PLUi), qui sera finalisé dans 3 ans, contiendra un volet environnemental et mobilité ambitieux.

- Stratégie de la Communauté d'agglomération du Pays de Saint Omer (CAPSO)

Le territoire audomarois est à la croisée des voies de circulation autoroutière, fluviale et ferroviaire et constitue un lien entre le littoral et le reste du territoire national et européen. A ce titre, les travaux du projet PASSAGE font écho aux grands projets et stratégies de

développement engagés par la CAPSO, dans le champ de ses compétences et de son **Plan Climat Air Energie Territorial** (PCAET). Ils résonnent avec :

- **Sa stratégie énergétique :**

En vertu de sa délibération du 17/12/2017, la CAPSO s'est engagée pleinement dans la transition énergétique qui vise à sortir progressivement du système énergétique actuel basé sur les énergies fossiles vers un système énergétique basé sur les énergies renouvelables et de récupération (ENR&R). Grâce à une concertation territoriale multidisciplinaire – ménages, associations, entreprises et secteur public – et une implication multi-services, la CAPSO a identifié 3 axes de travail :

- Maîtriser la consommation énergétique,
- Développer les circuits courts de l'énergie,
- Et mobiliser le territoire sur la transition énergétique.

Sur un volet plus « économie circulaire », afin de valoriser les boues de dragage du canal de Neuffossé qui traverse le territoire et borde des zones d'activités économiques, la CAPSO est également engagée avec la Région Hauts-de-France comme **territoire d'expérimentation de la démarche SEDIMATERIAUX** qui vise à analyser les propriétés, le traitement et le recyclage de ces matières hautement polluées. Il pourrait en résulter leur ré-utilisation partielle pour construire les digues nécessaires à la lutte contre les inondations sur un territoire fortement soumis à ce risque. Cette expérimentation pourrait être étendue aux voies navigables qui maillent le territoire.

En outre, la CAPSO est engagée dans le **projet NEREUS** (2017-2020) sur le programme INTERREG VA 2 Mers, avec pour objectif de transformer les déchets d'assainissement en nouvelle ressource, matière, eau propre et énergie. En travaillant à la qualité de ses boues d'épuration, elle mène notamment une opération démonstratrice pilote sur l'utilisation d'intrants mixtes pour produire du méthane à injecter dans le réseau gaz domestique.

Dans le cadre de sa stratégie énergétique, la CAPSO en tant qu'Autorité organisatrice des transports travaille avec son opérateur pour utiliser à titre expérimental des bus au gaz pour les lignes régulières. Elle a créé à titre expérimental à échéance en avril 2018 une station d'essai GNV (Gaz naturel véhicule) sur le Parc d'activité Multimodal de l'Aa pour approvisionner les transporteurs et camions des entreprises de la zone. Une réflexion sur la « route de l'hydrogène » est par ailleurs amorcée : la CAPSO est en veille sur ses applications pratiques et l'Agence d'Urbanisme et de Développement du Pays de Saint-Omer et de Flandre Intérieure (AUD) est membre du Pôle d'excellence régional Energie 2020.

- **Sa politique en faveur de l'Habitat, notamment la lutte contre la précarité énergétique dans l'habitat, en particulier ancien (Périmètre Sauvegardé) :**

La **Maison de l'Habitat Durable** (MHD) héberge le Guichet Unique d'Information sur l'Habitat qui permet à tous les résidents de l'Audomarois, propriétaires ou locataires, de se renseigner sur les économies d'énergie, bénéficier de conseil pour accéder aux aides mobilisables et comprendre l'offre de services des nombreux opérateurs. Animée par le service Habitat de la CAPSO, la MDH propose par exemple le crédit à la rénovation énergétique pour les

propriétaires, sur 2 ans, ou l'accompagnement financier à l'accession à la propriété dans l'ancien, qu'elle active grâce à un réseau de partenaires spécialisés et de la Région Hauts-de-France. La CAPSO héberge depuis 4 ans et dans le cadre d'un partenariat avec la Fédération départementale d'énergie les **Conseillers en énergie partagée** qui accompagnent les communes dans la sobriété énergétique des bâtiments et de l'éclairage public.

L'Audomarois bénéficie du label TEPCV – **Territoire à énergie positive pour la croissance verte** et la CAPSO accompagne dans ce cadre, en complément de fonds d'Etat, des projets de sobriété énergétique sur le territoire (ex : chaufferie Enerlya). Elle souhaite se doter d'un référentiel technique et d'un guide de mise en œuvre architecturale pour la réhabilitation des bâtiments présentant un intérêt de conservation patrimoniale dans le secteur sauvegardé de la ville de Saint-Omer.

- **Le renouvellement de son Plan de déplacements urbains (PDU) et sa stratégie de mobilité urbain/rural :**

Un nouveau **Plan de déplacements urbains** (PDU) est à l'étude pour intégrer les territoires issus de la fusion et servir les projets de développement structurants du territoire.

Une campagne d'ateliers et de débats publics a été menée en 2016 pour définir une stratégie de mobilité (2018-2021). Une nouvelle enquête ménage sera lancée en 2018 pour redéfinir la mobilité urbaine et péri-urbaine, sur base de cette campagne, d'études réalisées (ex : parking en ville de Saint-Omer, déplacements étudiants...) et de projets en perspective (ex : boulevard urbain en lien avec la gare). Cette stratégie vise à :

- Connecter l'Audomarois avec l'Euro-région, avec une approche orientée vers les usagers, notamment via les lignes ferroviaires Saint-Omer/Calais et Saint-Omer/Lille,
- Connecter les espaces ruraux aux espaces urbains pour lutter contre l'isolement rural et faciliter la circulation intra-urbaine pour la mobilité journalière et l'accès aux activités socio-économiques,
- Identifier le modèle d'exploitation le plus efficient et accessible au plus grand nombre pour garantir un service mobilité de qualité : nouvelle offre de transport à la demande, autopartage, arrêts de bus connectés, location longue durée de vélos...
- Faire évoluer les pratiques et les comportements en stimulant les plateformes de mobilité collective et l'inclusion sociale.

Ces expérimentations pourraient être réalisées dans le cadre d'un projet européen (titre provisoire : SMARA) dont la première version sera déposée auprès du programme INTERREG VB Europe du Nord Ouest en avril 2018.

La CAPSO met actuellement en place le télétravail dans son administration et la possibilité est donnée aux agents de travailler sur sites distants (pôles territoriaux et « mini-stations » à terme). Elle opère une digitalisation dynamique du territoire et se positionne comme **territoire éco-numérique** : avec par exemple la Station (Pôle éco-numérique et de services), la Grande école du Numérique (lauréat du label national 2017) et sa stratégie numérique. Cette dernière concrétise le développement des usages et services à différentes échelles auprès de différents acteurs (e-administration, e-santé, parcours connectés de mobilité, digitalisation

des supports d'information...). Elle est soutenue par le FEDER et la Mission Numérique de la Région Hauts-de-France.

- ***Sa stratégie de développement économique qui mise entres autres thèmes sur la digitalisation du territoire et le tourisme de nature :***

La ***création du Pôle éco-numérique et de services*** (la Station) en gare de Saint-Omer a pour objectif de stimuler l'entreprenariat dans l'Audomarois (espace co-working, Fab-Lab, halle de l'innovation) en connexion avec la métropole et le littoral. La Station aspire à mobiliser de nouvelles entreprises à domicile en favorisant le travail à distance (limiter les déplacements) et la mobilité ferroviaire, plutôt que les nombreux déplacements carbonés générés actuellement par les navetteurs.

Pour développer à la fois l'attractivité économique du territoire avec l'implantation d'entreprises sur les zones d'activités en bord de canal, l'AUD mènera l'an prochain pour la CAPSO une ***étude sur le développement des voies navigables*** et les perspectives industrielles, touristiques, environnementales et sociales de ce développement. Une réflexion est en cours sur les ports fluviaux, avec notamment la reconversion du bassin d'Aire-sur-la-Lys en base de plaisance. Même si la connexion des voies navigables du Pays de Saint-Omer au Canal Seine Nord Europe semble aujourd'hui hypothétique, le développement de ce moyen de transport sobre en carbone pourrait donner au territoire un nouvel élan économique et environnemental.

Pour accompagner le développement durable du tourisme du Marais Audomarois, désigné Réserve *Man and Biosphere* par l'UNESCO et dernier marais habité d'Europe, la CAPSO porte avec le Parc Naturel des Caps et Marais d'Opale ***le projet BIO-CULTURAL HERITAGE TOURISM*** (INTERREG VA France (Manche)-Angleterre). Il vise à créer les conditions d'une offre de tourisme bio-culturel dans le Marais Audomarois, à savoir la maîtrise du flux touristique et l'optimisation des retombées économique de cette fréquentation, en proposant des opérations supports de développement d'un tourisme alternatif.

Le territoire audomarois mise sur sa production maraîchère authentique et artisanale qui est exportée dans toute l'Europe. Il mise notamment sur le ***développement des filières courtes*** en contribuant à la stratégie de développement locale consolidée par le programme LEADER et le FEADER sur la valorisation des filières gastronomiques et les produits de terroir, via la transformation, la promotion et la vente directe (points, domicile, drive, marché, tournée) des productions locales. Dans ce même cadre, la CAPSO développe le recours aux produits de terroir dans la restauration (approvisionnement des professionnels en commercial et collectif). Elle soutient en outre la mise en œuvre du schéma agri-départemental qui vise à maintenir la vocation agricole du marais audomarois.

Les services de la CAPSO sont souvent accompagnés par l'Agence d'Urbanisme et de Développement du Pays de Saint-Omer et de Flandre Intérieure dans la réflexion en amont des projets cités.

- Stratégie de la Communauté de communes du Pays de Lumbres

La stratégie de développement bas-carbone de la Communauté de communes du Pays de Lumbres repose sur plusieurs leviers.

En matière d'efficacité énergétique, une **Opération programmée d'amélioration de l'habitat à vocation énergétique (OPAH)** sera déployée entre 2018 et 2020, avec un financement cumulé à hauteur d'environ 5 millions d'euros. Cette opération fait l'objet d'une politique volontariste de la Communauté de communes du Pays de Lumbres, avec une avance de trésorerie sur le reste à charge des travaux de réhabilitation énergétique. Le montage d'un projet européen Interreg intitulé LOCSAS sur la réhabilitation énergétique des bâtiments sportifs est en cours ; ce projet vise également à accompagner l'évolution des formations du lycée professionnel présent sur le territoire, avec des spécialisations sur le numérique et la réhabilitation énergétique, tel que déjà initié dans le cadre du **Territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV)**. Dans le cadre du TEPCV, des ateliers d'éducation à l'environnement sont par ailleurs menés dans les écoles, en lien avec la Ligue de Protection des Oiseaux et Enerlya (espace de découverte scientifique des énergies renouvelables). Enfin, un travail de réhabilitation énergétique du patrimoine public des communes du territoire est en cours et se poursuivra jusqu'en 2020.

Des expérimentations sont en cours pour le développement de circuits courts, avec le souhait d'organiser la filière agricole pour répondre à la demande locale. Le **projet GoTrade** (cofinancé par le programme INTERREG VA France (Manche)-Angleterre), dans lequel est impliqué la Communauté de communes du Pays de Lumbres, permettra le développement des marchés traditionnels locaux, la mise en place d'un drive fermier (sur le modèle « click and collect ») et l'expérimentation d'une boutique singulière pour la vente des produits fermiers, avec des relais dans les commerces et sur les marchés. A terme, la Communauté de communes pourrait se porter commande groupée pour les cantines des différentes communes ainsi que du collège.

Concernant la mobilité, deux communes soutenues par la Communauté de communes portent un **projet d'expérimentation d'autopartage de véhicule électrique en milieu rural**, soutenu par le Département du Pas-de-Calais et le CAUE. Deux projets de liaison douce sont également à l'ordre du jour, dont l'utilisation de l'ancienne voie ferrée pour développer une liaison cyclable en site propre. L'objectif serait d'arriver à une utilisation quotidienne de ces liaisons douces par les usagers, par exemple pour se rendre au collège. Dans le cadre de son Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), la Communauté de communes lancera une **expérimentation en matière de mobilité douce** sur la base d'Orientations d'Aménagement et de Programmation, pour transformer les sentiers de randonnée existants en pistes cyclables en site propre reliant les différentes communes du territoire. Par ailleurs, le succès de l'aire de covoiturage pourrait mener à un agrandissement de la zone afin de répondre à la demande.

Dans le cadre de la Troisième révolution industrielle, la Communauté de communes du Pays de Lumbres développe également avec les industriels un **projet de récupération de l'énergie fatale de la cimenterie** EQIOM présente sur le territoire, pour une réutilisation de la vapeur à 30% par la cartonnerie SICAL et une alimentation de la piscine, voire du collège et de la salle de sport.

- Stratégie de la Communauté urbaine de Dunkerque

Plate-forme industrielle et énergétique de premier plan en Europe, l'agglomération dunkerquoise est aussi l'une des grandes places portuaires et logistiques de la façade Manche-mer du Nord. Conscients de la nécessité de rendre le tissu économique local plus vertueux au regard des questions environnementales, les acteurs locaux se sont rapidement engagés dans la définition d'un modèle de développement moins énergivore et plus respectueux du cadre de vie.

Convaincue du rôle prépondérant des territoires dans ce processus de mutation de l'industrie, des transports et de la logistique, la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a pris l'initiative, en partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), de lancer en 1998 les Assises nationales de l'énergie, devenues en 2016 les **Assises européennes de la transition énergétique**. Co-organisé avec Bordeaux Métropole et le Grand Genève, l'évènement est aujourd'hui le grand rendez-vous annuel des acteurs de la transition énergétique. Croiser les regards, découvrir, apprendre, débattre, échanger sont les principales motivations des organisateurs pour initier et développer une culture décentralisée de l'énergie et du climat en lien avec les autres politiques territoriales. Organisée par le Grand Genève en 2018, la manifestation a rassemblé plus de 5000 participants. La 20^{ème} édition se déroulera à Dunkerque en janvier 2019.

La CUD s'est lancée dès 2010 dans une **démarche de labellisation Cit'Ergie**, un dispositif destiné aux communes et intercommunalités qui s'engagent dans une amélioration continue de leur politique énergétique en cohérence avec des objectifs climatiques ambitieux. Le label Cit'Ergie est un label en trois niveaux récompensant pour quatre ans un processus de management de la qualité de la politique énergétique et climatique de la collectivité. Témoin de l'engagement de la CUD, elle a reçu en janvier 2014 le label Cit'Ergie Gold (niveau le plus élevé du dispositif) et l'a renouvelé en janvier 2018 avec, selon l'Ademe, « *le meilleur résultat atteint jusqu'à présent en France* ». Plus qu'un label, c'est une véritable démarche de certification qui est conduite : l'obligation de maintenir et d'améliorer les performances énergétiques est donnée pour quatre ans. Le programme d'actions interne 2017-2021, calé sur le référentiel Cit'Ergie, comprend 79 actions réparties dans les six domaines du label (planification du développement ; gestion du patrimoine ; approvisionnement en énergie, eau, déchets et assainissement ; mobilité ; organisation interne ; communication et coopération). Afin de faciliter l'évaluation du programme d'actions interne à la collectivité, 58 indicateurs de suivi sont également répartis dans ces différents domaines.

Faisant face à des défis climatiques et énergétiques sans précédent, le territoire communautaire a construit son **Plan air climat énergie territorial (PACET)** de seconde génération entre 2014 et 2015. Approuvé en octobre 2015 par le conseil communautaire, le PACET 2015-2021 vise l'atteinte des cinq finalités suivantes :

1. Accroître l'efficacité énergétique du territoire

Les défis à relever en matière d'efficacité énergétique peuvent se considérer comme exigence transversale conditionnant l'atteinte de chacune des quatre autres finalités listées ci-après. Impossible, en effet, de faire se croiser, avant plusieurs siècles, la courbe de la demande

globale d'énergie avec celle du développement des énergies renouvelables, appelées à fournir 100% des besoins en 2050, si l'on ne se fixe pas, à tous les niveaux d'intervention, un objectif de réduction massive des consommations.

2. Passer aux énergies renouvelables et de récupération

Le passage aux énergies renouvelables et de récupération est un axe prioritaire pour le territoire. Il convient d'exploiter la grande diversité de ces énergies disponibles localement : récupération de l'énergie fatale, éolien terrestre et off-shore, potentiel de valorisation énergétique de la biomasse, énergie solaire, énergie marine... Démultiplier ce type d'énergies pour déboucher sur une économie décarbonée, impliquera également de développer les capacités de stockage susceptible de compenser les intermittences de production et les variations de consommation. Dans ce domaine, où (presque) tout reste à inventer, le territoire peut compter sur de nombreux facteurs pour prendre le leadership : une infrastructure de distribution de gaz et d'électricité fort développée, une expérience naissante de la distribution d'hydrogène, des projets de recherche bien avancés...

3. Réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre

Atténuer le changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre permettra de contribuer au « Facteur 4 » à horizon 2050 (-75% de GES par rapport au niveau de 1990). La réduction des émissions de gaz à effet de serre se fera essentiellement par le biais d'actions d'économie d'énergie et par le développement des énergies renouvelables qui ont un impact direct sur le bilan carbone d'un territoire. Au regard des objectifs fixés précédemment, l'atteinte du Facteur 4 en 2050 apparaît à la portée du territoire.

4. Réduire l'exposition de la population dunkerquoise aux polluants atmosphériques

Les actions favorables au climat sont généralement favorables à la réduction des émissions de polluants et donc de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. L'engagement dans cette voie passe par la mobilisation de deux leviers distincts : d'une part la réduction des émissions de polluants et d'autre part la protection des populations, notamment celles résidant à proximité immédiate des sources d'émissions (sites industriels et voiries à fort trafic).

5. Adapter le territoire au changement des conditions climatiques

Territoire vulnérable aux évolutions du climat, la CUD cherche à agir de front sur les volets atténuation et adaptation au changement climatique. Une grande partie du territoire communautaire se situe sous le niveau des hautes mers et est drainée depuis des siècles par un système complexe : les wateringues. Jusqu'ici efficace, cette organisation montre aujourd'hui ses limites et présente des signes inquiétants du point de vue de la capacité et de la fiabilité des ouvrages. Le problème de l'érosion côtière risque de s'intensifier, avec la question corollaire du renforcement des digues et cordons dunaires pour limiter les risques de submersion marine temporaire. Pour ce faire, de nombreuses actions, visant en particulier à lutter contre les risques d'inondations, ont été inscrites dans le plan climat.

Les singularités du bilan carbone® de l'agglomération :

En 2014, le bilan d'émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération dunkerquoise s'élevait à 24,4 millions de tonnes équivalent CO₂. On observe que 94,5% des émissions sont dû à trois postes : procédés industriels, industrie de l'énergie et transport de marchandises. Le Dunkerquois est un territoire particulièrement émetteur avec un profil très atypique par rapport à la répartition nationale (122 T. éq CO₂ / habitant contre un ratio national d'environ 9T. éq CO₂ / habitant). Le bilan des émissions de GES du territoire est largement dominé par les émissions liées à la présence d'industrie sur le territoire. Les procédés industriels représentent plus de 60% du volume émis soit 15,8 MT. éq. CO₂. Les industries de l'énergie ont émis plus de 5 MT. éq. CO₂. Les émissions liées au fret de marchandises représentent 1,959 M T. éq CO₂ dont plus de 80% sont liés au transport maritime soit 1,6 MT. éq. CO₂.

Territoire d'innovation de grande ambition (TIGA) :

Retenu dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « Territoire d'Innovation de Grande Ambition », le projet de l'agglomération Dunkerquoise « La transformation d'un écosystème industrialo-portuaire » est le seul des Hauts-de-France parmi les 24 territoires sélectionnés sur les 117 candidatures déposées à l'échelle nationale. Cette première phase aboutira à la présentation d'un projet consolidé dans la perspective de l'appel à projets qui sera lancé dans le courant de l'année 2018.

Le projet dunkerquois incarne la volonté des acteurs institutionnels, des entreprises, du monde académique, partagée par les habitants, d'engager la transformation de son bassin industrialo-portuaire. Les fortes transitions qui le touchent imposent en effet de réinterroger le modèle de développement pour mieux anticiper les mutations économique, environnementale, sociale et même sociétale. A l'avant-garde de la transition énergétique, le Dunkerquois souhaite franchir un palier dans les innovations technologiques pour devenir le laboratoire de la sobriété, de l'efficacité et de l'efficience énergétique.

Son expérience en matière d'écologie industrielle et d'économie circulaire sont des leviers essentiels pour déployer une plateforme technologique autour du froid, amplifier la récupération de la chaleur fatale issue des activités industrielles, développer les potentialités liées à l'hydrogène ou encore accroître et diversifier des capacités de production énergétique durable.

La spécificité du projet réside également dans son approche carbone qui vise à conjuguer sobriété et valorisation. Il s'agira à la fois d'accompagner les parties prenantes dans des stratégies bas-carbone et de développer des circuits locaux pour valoriser cette ressource (captage, stockage, transformation).

Le parc EuraEnergie accompagnera ces innovations en structurant une nouvelle gouvernance multi-acteurs. Avec son campus et son usine école, intégrant des démonstrateurs de technologies innovantes, il anticipera l'évolution des modes de production et les besoins en compétences afin d'améliorer la compétitivité du tissu économique.

Enfin, la reconquête de la qualité de l'air est considérée comme une condition essentielle du processus de transformation. D'abord parce qu'elle participe à prévenir les risques pour la santé des habitants, ensuite parce qu'elle contribue à garantir un environnement de qualité qui restaure l'image du territoire et son attractivité.

L'action 11 propose l'échange et le développement de synergies entre les stratégies mises en œuvre sur chaque territoire de la rive française, pour renforcer les politiques locales visant à accélérer la transition bas-carbone.

Budget : Aucun coût spécifique n'est à anticiper pour cette action.

Calendrier : L'action 11 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si nécessaire, elle sera prolongée au-delà.

ACTION 12 – DEVELOPPER UNE STRATEGIE MARITIME POUR LE DEPARTEMENT

Dans le cadre du projet PASSAGE, de très nombreux enjeux liés à la façade maritime du détroit ont pu être identifiés ou mieux quantifiés et évalués. Afin de renforcer la réponse apportée par les politiques départementales à ces différents enjeux, une stratégie maritime pourra être développée en concertation avec l'ensemble des acteurs territoriaux concernés et en lien avec la Stratégie nationale pour la mer et le littoral et le Document stratégique de façade Manche est-Mer du nord.

L'action 12 propose le développement et l'adoption par le Département du Pas-de-Calais d'une « stratégie maritime ».

Budget : Cette action implique essentiellement la mobilisation de temps de personnel pour le développement de la stratégie. Budget de mise en œuvre de la stratégie à déterminer.

Calendrier : L'action 12 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si nécessaire, elle sera prolongée au-delà.

ACTION 13 – CREER UN COMITE DE PILOTAGE POLITIQUE

Dans le cadre du projet PASSAGE, un groupe d'acteurs locaux transfrontalier a été créé et s'est réuni chaque semestre de 2016 à 2018. Considérant le besoin de coordonner la mise en œuvre de ce plan d'action, y compris à un niveau politique, il est proposé de réunir à compter de 2018 un comité de pilotage politique, au moins annuellement, jusqu'à la fin du projet.

L'action 13 propose la création d'un comité de pilotage politique pour coordonner la mise en œuvre de ce plan d'action et continuer la mobilisation autour de la transition bas-carbone du Détroit du Pas de Calais/de Douvres.

Budget : Cette action nécessite essentiellement des frais de personnel pour l'organisation et sera financée dans le cadre du projet PASSAGE en tant qu'outil de suivi de la mise en œuvre de ce plan d'action.

Calendrier : L'action 13 sera développée pendant la Phase 2 du projet PASSAGE, d'ici à mars 2020. Si nécessaire, elle sera prolongée au-delà.

ACTION 14 – CONTRIBUER AUX ASSISES EUROPEENNES DE L'ENERGIE

En 2019, les Assises européennes de l'énergie seront organisées à Dunkerque, à l'initiative de la Communauté urbaine de Dunkerque. Cela sera l'opportunité de mobiliser de nombreux acteurs en région.

L'action 14 propose la contribution du projet PASSAGE à ces Assises européennes de l'énergie, notamment sur le volet européen et transfrontalier, pour capitaliser sur les leçons tirées du projet.

Budget : Budget lié à la participation aux Assises européennes de l'énergie, dans le cadre du budget global prévu pour les Assises européennes de l'énergie.

Calendrier : L'action 14 sera développée en 2019, pendant la phase 2 du projet PASSAGE.

LEVIER – SOUTENIR UN TRAFIC MARITIME ET DES OPERATIONS PORTUAIRES SOBRES EN CARBONE

Les actions suivantes font référence au critère 5 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « mobilité des personnes et des biens ».

ACTION 15 – CONTRIBUER A LA CHARTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU PORT DE BOULOGNE-SUR-MER – CALAIS

L'étude carbone conduite dans le cadre du projet PASSAGE et les bonnes pratiques mises en évidence par le projet sont une base de connaissance intéressante à l'échelle du détroit du Pas de Calais/de Douvres. La Charte de développement durable du port de Boulogne-sur-Mer – Calais, qui doit être développée conjointement par la Région Hauts-de-France et la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD), pourrait bénéficier de ces apports.

L'action 15 vise à l'utilisation par la Région Hauts-de-France des résultats du projet PASSAGE dans le cadre de l'écriture de la Charte de développement durable du port de Boulogne-sur-Mer – Calais, afin de :

- **Nourrir le diagnostic de la Charte de développement durable avec les résultats de l'étude carbone**
- **Identifier les leviers d'action possibles pour réduire l'impact carbone des activités portuaires menées en régie ou sous-traitées par la Région (maintenance, dragage...)**
- **Etudier l'adhésion des ports à l'Initiative mondiale des ports pour le climat (World Port Climate Initiative – WPCI)**

Budget : Le budget identifié est celui dédié au développement de la Charte de développement durable du port de Boulogne-sur-Mer – Calais au sein de la Région Hauts-de-France. Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir.

Calendrier : La Charte développement durable devrait être écrite pendant la Phase 2 du projet PASSAGE (d'ici à mars 2020). La mise en œuvre des actions de la Charte se fera sur un calendrier plus long.

ACTION 16 – CREER UN GROUPE DE TRAVAIL SUR LES CARBURANTS ALTERNATIFS ET L'EFFICACITE ENERGETIQUE DES PORTS

Le développement rapide des carburants alternatifs au fuel lourd pour la navigation (GNL, électrique, hydrogène...) et des technologies portuaires (notamment le branchement électrique à quai ou « cold ironing ») ouvre la porte au développement d'un modèle économique portuaire différent en région.

Cependant, de nombreuses questions demeurent : rentabilité des investissements dans un contexte compétitif, aspects réglementaires, modalités pratiques du déploiement des technologies dans les ports et sur les navires... Il apparaît donc nécessaire de faire un état des lieux précis des différentes alternatives envisageables et d'identifier les points de blocage

existants et les leviers d'actions des ports et des compagnies maritimes, dans des perspectives d'investissements sur le moyen et long terme.

L'action 16 vise à la mise en place par la Région Hauts-de-France et/ou la Société d'exploitation des ports du détroit (pilotage à définir) d'un groupe de travail technique sur ces sujets, impliquant la Région Hauts-de-France, la Société d'exploitation des ports du détroit, le Grand port maritime de Dunkerque, les compagnies maritimes (en particulier, les compagnies de ferries) et l'ensemble des acteurs pertinents.

Deux aspects pourront être étudiés en particulier :

- **Le Gaz naturel liquéfié (GNL)**

Une plateforme nationale dédiée au gaz naturel liquéfié (GNL) maritime et fluvial, créée par l'Association française du Gaz, promeut depuis 2006 l'utilisation du GNL pour le transport maritime. Cette plateforme a reçu le soutien du ministère de la Transition écologique et solidaire en février 2017. A l'occasion du Comité interministériel de la mer (juillet 2017) et des Assises de l'économie maritime (novembre 2017), le Premier ministre Edouard Philippe et le ministre de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot ont rappelé le fort potentiel du GNL pour le transport maritime et exprimé le soutien de l'Etat dans le déploiement de ce carburant alternatif. Le nouveau terminal méthanier dans le port de Dunkerque offre de nouvelles possibilités d'alimentation GNL en région et des opportunités d'alimentation GNL des ferries et autres navires. Avec sa mise en service depuis début 2017, le port de Dunkerque et son partenaire DK LNG envisagent de mettre en place une chaîne d'avitaillement maritime et de distribution terrestre du GNL. Celle-ci permettra aux navires de répondre aux stipulations de la convention Marpol VI et à la directive européenne imposant un taux de soufre de 0,1 % dans les émissions des navires au sein des zones SECA. En effet, les armateurs disposant d'une motorisation GNL, solution technique qui s'avère la plus fiable et la plus pérenne économiquement, pourront s'avitailer à Dunkerque. Depuis 2012, le port de Dunkerque a engagé des études pour le développement du GNL comme source d'énergie pour les navires, les véhicules et les industries. A l'issue de ces études, un Appel à Manifestations d'Intérêt (AMI) a été lancé pour sélectionner un ensemble d'acteurs impliqués dans cette nouvelle filière.

- **Le « cold ironing »**

Dans le secteur du transport maritime, les ports concentrent une part importante des émissions polluantes. En effet, un navire a besoin de brûler une forte quantité de fuel pour rester opérationnel. Afin de limiter les émissions de polluants (soufre, azote, particules fines) dans les ports, une solution consiste à y proposer une solution d'alimentation électrique à quai des navires, leur permettant de se raccorder au réseau terrestre et ainsi supprimer les émissions de gaz à effet de serre générées par les moteurs : c'est le « cold ironing ». Le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) s'est engagé à déployer cette mesure à l'échelle de son terminal conteneur afin d'alimenter en électricité les navires porte-conteneurs durant leurs escales. Cette solution permettra de réduire de près de 100% les émissions des navires à quai sur les principaux polluants tels que les NOx, les PM et le SO2.

Les conclusions de ce groupe de travail pourraient notamment nourrir la préparation du prochain Plan pluriannuel d'investissement sur le site portuaire de Calais.

Ce groupe de travail s'appuiera sur les travaux initiés en région par le pôle d'excellence Energie 2020 dans le cadre d'une plateforme régionale sur le GNL lancée 2017, à la demande de tous les acteurs impliqués dans le développement du GNL (fournisseurs, donneurs d'ordre, transporteurs...). Cette plateforme régionale GNL poursuit les objectifs suivants :

- Sensibiliser aux atouts du GNL en matière d'environnement, d'attractivité de la région et d'emploi local
- Soutenir le GNL comme carburant alternatif dans les documents stratégiques
- Agir pour le développement de projets entre acteurs régionaux
- Agir comme relai régional dans le cadre des arbitrages nationaux (réglementation et fiscalité).

Ce travail pourra également se faire en lien avec Norlink Ports, l'association des ports maritimes et fluviaux des Hauts-de-France.

Budget : Cette action nécessite principalement la mobilisation de personnel pour l'organisation des sessions de travail. Aucun budget supplémentaire n'est à prévoir pour l'instant.

Calendrier : Pendant la Phase 2 du projet PASSAGE (et au-delà).

ACTION 17 – SOUTENIR LA MODERNISATION DE LA FLOTTE DE PECHE

Considérant les expérimentations existantes sur le détroit (par exemple le chalutier hybride *La Frégate* à Boulogne-sur-Mer développé par France Pêche Durable et Responsable) et les pratiques exemplaires en Europe, l'objectif de cette action est de soutenir des expérimentations complémentaires et la généralisation de ces approches lorsque cela est possible.

L'action 17 propose d'ajouter un critère lié à la réduction des émissions carbonées des navires de pêche dans la sélection des projets qui seront soutenus par la future politique pêche du Département du Pas-de-Calais, en lien avec le FEAMP (Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche).

Budget : Le budget prévu pour cette action est le budget dédié à la politique pêche du Département du Pas-de-Calais. Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir.

Calendrier : La politique pêche du Département du Pas-de-Calais devrait être adoptée en 2018.

ACTION 18 – EXPERIMENTER L’EXPLOITATION DES ENERGIES MARINES RENOUVELABLES SUR UN NAVIRE DE PÊCHE PROFESSIONNEL HYBRIDE

L'économie de la pêche en région Hauts-de-France, dominée par l'activité chalutière, est fragilisée par l'augmentation des prix du carburant, la raréfaction de la ressource et la restriction des espaces de production à partager avec la navigation maritime, les aires protégées et les parcs éoliens. La flotte de pêche du Pas-de-Calais, à l'instar de la flotte nationale, est vieillissante (plus de 27 ans en moyenne) et énergivore. Au gré de crises systémiques successives, le carburant s'est progressivement invité en tête des postes de dépense dans les bilans d'exploitation. La productivité devenant pénalisée par les coûts en hausse de l'énergie, le chiffre d'affaire et l'équilibre d'exploitation des entreprises chalutières n'a pu se maintenir globalement à niveau constant qu'au détriment de la capacité d'autofinancement des armateurs.

L'action proposée se base sur des expérimentations déjà mises en place et ayant démontré des résultats significatifs. Ainsi, le navire hybride *La Frégate* génère des gains estimés et cumulés en carburant variant de 15 à 21% suivant les métiers pratiqués. L'avancée se situe au niveau du confort à bord, avec un navire beaucoup plus silencieux, et sur la réduction des émissions de CO₂ et de particules. Le principal obstacle reste la faible autonomie des batteries, environ 7 à 9 heures, ce qui est aujourd'hui insuffisant pour répondre aux besoins énergétiques d'un chalutier, dont les sources les plus énergivores sont la propulsion et l'action de pêche par chalutage. La recherche d'une solution innovante efficace passe par l'exploration de nouvelles sources d'énergie. Le projet « Fish2EcoEnergy », qui avait vocation à impulser les évolutions technologiques pour une pêche durable sur les navires de pêche professionnelle, a permis d'avancer sur la motorisation électrique et de mener, fin 2016, des études concernant la construction d'un navire de pêche de la rupture technologique à Lorient.

L'action 18 vise à la poursuite, par France Pêche Durable et Responsable, des études de propulsion électrique avec production autonome et stockage d'électricité sur un navire de pêche professionnel, pour accélérer la transition vers une économie bas carbone dans le secteur de la pêche.

Cette action novatrice dans le Pas-de-Calais impulse la mise en œuvre, à bord des navires de pêche, d'une combinaison d'éco-innovations en matière d'efficacité et de stockage énergétique, telles que : onduleur par le frottement de l'eau, panneaux solaires, mini éoliennes, système de stabilisateur antiroulis, énergie houlomotrice... L'action vise une réduction sensible ou un affranchissement total des ressources d'énergie fossiles absorbées par les chalutiers, en adaptant leur mode de consommation de carburant aux impératifs d'une pêche économiquement soutenable pour l'entreprise et écologiquement responsable.

L'objectif est de mettre à jour des évolutions technologiques adaptables à l'ensemble des unités de la flotte régionale, dont les gains de productivité produisent des économies immédiates facilitant l'investissement dans les éco-solutions innovantes, susceptibles de leur garantir une mise en marché rapide.

Budget : Le budget nécessaire au lancement du projet s'élève à environ 25 000€. Une recherche de financements publics et privés est en cours. Le projet lui-même pourrait faire

l'objet d'un soutien financier par le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche ou par les programmes INTERREG VA France (Manche)-Angleterre ou 2 Mers.

Calendrier : Le projet se déroulera pendant la Phase 2 du projet PASSAGE et pourrait se terminer en 2021.

ACTION 19 – CREER UN GROUPE DE TRAVAIL SUR LES SOLUTIONS POUR UNE PÊCHE SOBRE EN CARBONE

Considérant les spécificités de notre territoire avec la présence du premier port de pêche français, Boulogne-sur-Mer, la filière halieutique apparaît comme un levier d'action intéressant pour réduire les émissions de CO₂, avec deux leviers :

- La modernisation de la flotte de pêche, pour contribuer à la réduction des émissions générées par le trafic maritime. Cela pourrait passer par l'exploration de nouvelles motorisations pour les navires faisant appel à des carburants alternatifs ou par la réduction de la consommation des navires via l'utilisation de techniques de pêche innovantes.
- Le développement de circuits courts et locaux pour l'approvisionnement en produits halieutiques, considérant que la région est aujourd'hui importatrice de produits de la mer malgré une importante production locale. La valorisation plus importante de certaines espèces, par exemple dans le cadre de l'alimentation collective, l'utilisation de labels ou encore le développement de l'aquaculture sont ici des pistes à explorer.

Plusieurs mesures de l'Etat, de la Région Hauts-de-France ou encore du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche offrent aujourd'hui des possibilités de soutien à des projets contribuant à ces objectifs. Des expérimentations menées en région ont d'ores et déjà produit des résultats probants. Néanmoins, le constat est aujourd'hui celui d'une appropriation limitée par le milieu de la pêche des innovations existantes et des dispositifs de soutiens à leur déploiement.

L'action 19 vise à la création d'un groupe de travail sur ces sujets, afin de lever les obstacles et d'inciter au déploiement généralisé de solutions bas-carbone pour la pêche et la commercialisation des produits de la pêche.

Ce groupe de travail pourrait impliquer les différents partenaires institutionnels (Etat, Région, Département, EPCI), les associations actives dans ce domaine (France Filière Pêche, France Pêche Durable et Responsable) ainsi que les représentants de la profession.

Budget : Cette action nécessite principalement la mobilisation de personnel pour l'organisation des sessions de travail. Aucun budget supplémentaire n'est à prévoir pour l'instant.

Calendrier : Pendant la Phase 2 du projet PASSAGE (et au-delà).

ACTION 20 – DEVELOPPER LA PRISE EN COMPTE DES PRINCIPES BAS-CARBONES DANS LES INVESTISSEMENTS PORTUAIRES

Le Département du Pas-de-Calais s'est engagé à investir à hauteur de 5 millions d'euros sur le port de Boulogne-sur-Mer d'ici à 2021, dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement de la Communauté d'agglomération du Boulonnais.

L'action 20 vise à la prise en compte par le Département du Pas-de-Calais de critères bas-carbones et des résultats de PASSAGE lorsque cela est possible, afin de réduire l'impact carbone des futurs investissements.

Cette action pourra être complétée par des échanges d'expériences ou des partenariats entre le port de Dunkerque et ceux de Calais et de Boulogne-sur-Mer, en particulier dans le cadre de la candidature de la Communauté urbaine de Dunkerque à l'appel à projets national « Territoire d'innovation de grande ambition » (TIGA) portant sur la transformation du système industrialo-portuaire.

Budget : Le budget initial prévu pour l'investissement est de 5 millions d'euros d'ici à 2021. Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir. La possibilité d'un soutien financier via le PO FEDER Hauts-de-France pourra être envisagée pour des opérations visant à augmenter l'usage des transports durables, voyageurs et marchandises, dans une stratégie d'intermodalité et de réduction des pollutions.

Calendrier : D'ici à 2021.

LEVIER – SOUTENIR UN TRAFIC TERRESTRE SOBRE EN CARBONE

Cette action fait référence au critère 5 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « mobilité des personnes et des biens ».

Cette action fait référence à la « Résolution en faveur du Canal Seine-Nord Europe » adoptée en juillet 2017 par la Commission permanente du Département du Pas-de-Calais.

ACTION 21 – SOUTENIR LA REALISATION DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

Le Département du Pas-de-Calais s'est engagé à investir dans le projet du Canal Seine-Nord Europe, en tant que projet prioritaire d'investissement dans les années à venir. Aux côtés d'autres collectivités de la région et d'Ile-de-France, de l'Etat et de l'Union européenne, le Département du Pas-de-Calais veillera à ce que ce projet engendre un report modal significatif depuis la route vers le fluvial. Ce projet ambitieux est aussi lié à la modernisation du réseau fluvial régional et aux projets de développement des ports intérieurs inscrits dans le CPER (Contrat de plan Etat-Région) dont le Département du Pas-de-Calais est signataire.

L'action 21 établit que le Département du Pas-de-Calais soutient et promeut la réalisation du Canal Seine-Nord Europe, en tant qu'investissement majeur pour le report modal du fret.

Budget : Le Département du Pas-de-Calais s'engage à une contribution de 130 millions d'euros pour la construction du Canal Seine Nord Europe.

Calendrier : Les travaux sont prévus à l'échéance de fin 2018-2019, pour une mise en service à l'horizon 2026.

LEVIER – LUTTER CONTRE LA PRECARITE ENERGETIQUE

Cette action est une déclinaison de l'action 4 (plan d'action transfrontalier).

Cette action fait référence au critère 6 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « efficacité énergétique ». Elle agit sur la réhabilitation énergétique des logements et le changement des usages.

Cette action fait référence aux principales politiques du Département du Pas-de-Calais en matière d'habitat et de logement, telles que la contractualisation avec les organismes HLM, le Plan départemental de l'habitat ou le Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées. Cette action s'inscrit dans le cadre du Plan Climat Air Energie en cours d'élaboration par le Département du Pas-de-Calais et du Pacte des Solidarités du Département du Pas-de-Calais.

ACTION 22 – REDUIRE LES EMISSIONS LIEES A L'HABITAT

La consommation énergétique de l'habitat et du secteur tertiaire représente près de 47% de la production mondiale d'énergies fossiles. Les bailleurs sociaux logent un locataire sur deux dans le Nord – Pas-de-Calais et offrent 9% des logements à l'échelle nationale. L'énergie reste la principale charge locative et contribue massivement aux émissions carbonées. Dans le Pas-de-Calais, plus de 18% de la population est en situation de précarité énergétique.

Dans le cadre de plusieurs projets INTERREG, Pas-de-Calais Habitat entend développer un nouveau modèle social et économique pour fournir un autofinancement aux résidents organisés en Sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC), via la transition énergétique. La Maîtrise des dépenses énergétiques – MDE développée dans le cadre du projet IFORE sera incluse en tant que point de départ technique ; les outils numériques (plateforme, réseaux et outils de suivi des consommations énergétiques) sont adaptables à différents contextes et à différents publics cibles. L'objectif est une solution sociale à la problématique de la précarité énergétique, qui peut être à la fois massive et ciblée.

L'action 22 propose que le Département du Pas-de-Calais puisse apporter son soutien à une approche à l'échelle départementale des actions développées par Pas-de-Calais Habitat, en particulier :

- ***La création d'une coopérative SCIC liée à l'engagement des résidents sur 5 zones d'expérimentation (puis 15 zones) dans le Pas-de-Calais***
- ***Le mandatement de l'énergie par la coopérative pour le compte des locataires adhérents***
- ***La création de services d'intérêt collectif permis par l'approche énergétique MDE, complétée par la création par les résidents de nouveaux services sociaux et économiques pour répondre aux besoins et améliorer la qualité de vie des résidents***
- ***La mise en réseau des acteurs du Pas-de-Calais pour créer et définir des modèles d'intervention concertés, notamment dans le champ de l'économie sociale et solidaire.***

L'objectif est un déploiement plus large de l'approche, une exploitation collective et unifiée des résultats. Ces bases de connaissances partagées permettront de consolider le travail d'ambassadeurs de l'habitat, formés à l'approche MDE et à l'utilisation de ses divers outils.

Budget : Le budget prévu pour cette action est celui du projet INCREASE, avec le soutien du programme INTERREG VA France (Manche)-Angleterre (69% de cofinancement FEDER). La possibilité d'un soutien financier via le PO FEDER Hauts-de-France pourra être envisagée pour des actions complémentaires.

Calendrier : Dans le calendrier du projet INCREASE, d'octobre 2017 à octobre 2020.

LEVIER – DEVELOPPER DES CIRCUITS COURTS ET LOCAUX

Cette action est une déclinaison de l'action 6 (plan d'action transfrontalier).

Cette action fait référence au critère 7 du référentiel de la Troisième révolution industrielle : « l'économie circulaire ». Elle vise à réduire l'impact du transport dans le cycle de vie des produits et à développer une approche territoriale à une échelle pertinente.

Cette action s'inscrit dans le cadre du Plan climat air énergie du Département du Pas-de-Calais (action E2 : viser une alimentation bas-carbone dans les repas des cantines).

ACTION 23 – DEVELOPPER DES CIRCUITS COURTS ET LOCAUX POUR L'ALIMENTATION

Le Département du Pas-de-Calais développe une nouvelle stratégie Alimentation durable, notamment dans le cadre de la restauration collective pour les collèges et les établissements médico-sociaux. Considérant l'impact carbone lié au transport des aliments depuis la production jusqu'à la consommation, en passant par la transformation, il existe une marge de manœuvre pour réduire ce transport en développant des circuits courts basés sur les produits locaux.

En ce qui concerne les produits halieutiques spécifiquement, s'il n'est pas possible de réduire la distance de pêche, réduire la distance entre les lieux de débarquement, de transformation et de consommation est une option pour réduire les émissions. Boulogne-sur-Mer, important port de pêche et centre de transformation des produits de la mer, est un territoire intéressant d'expérimentation.

L'action 23 propose d'inclure les circuits courts comme un objectif de la future stratégie Alimentation durable du Conseil départemental du Pas-de-Calais.

Budget : Le budget prévu pour la mise en œuvre de la future stratégie Alimentation durable servira de base pour cette action. Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir.

Calendrier : La stratégie Alimentation Durable devrait être adoptée en 2018.

ACTION 24 – DEVELOPPER DES CIRCUITS COURTS EN REGION VIA LE PORT DE DUNKERQUE DANS LE CONTEXTE D'UNE ECONOMIE GLOBALISEE

Le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) a engagé une démarche de reconquête axée sur certaines filières et trafics associés avec une attention particulière portée sur les flux vrac et conteneurisés de son hinterland naturel qui est le Nord de la France. Il a pour objectif d'optimiser les filières de transports massifiés pour maximiser les flux, et les rendre plus efficaces et durables. A travers le projet CAP 2020 qui vise le développement de la filière conteneurs sur Dunkerque, le port ambitionne de reconquérir des parts de marchés sur les

régions Grand Est et Hauts-de-France, sur un hinterland actuellement capté par les ports du Benelux.

En permettant le report de certains flux logistiques des ports belges vers Dunkerque, et en captant une partie plus importante de l'augmentation du trafic de conteneurs, le projet ambitionne de relocaliser sur le territoire des services de transport et d'opérations logistiques qui génèrent une forte valeur ajoutée. En rapprochant le site de déchargement des lieux de consommation de la marchandise et en favorisant le report modal depuis la route vers des modes de transport moins polluants (transbordement, ferroviaire, fluvial) le projet développe la notion de circuits courts « globalisés ».

L'action 24 vise au développement par le Grand port maritime de Dunkerque du projet CAP 2020, qui ambitionne de capter une partie des conteneurs transportés par poids lourds depuis les ports du Benelux pour réduire les distances entre lieux de déchargement et lieux de consommation et réduire les émissions carbonées via un report modal fluvial et ferroviaire plus important.

Budget : Budget prévu par le GPMD pour la mise en œuvre du projet CAP 2020

Calendrier : Pendant la Phase 2 du projet PASSAGE (et au-delà).

PARTIE III

PLAN D'ACTION

DE LA RIVE ANGLAISE



Photo : Explore Kent

LEVIER – LUTTER CONTRE LA PRECARITE ENERGETIQUE

ACTION 25 – REDUIRE LES EMISSIONS LIEES A L'HABITAT

Cette action est une déclinaison de l'action 4 (plan d'action transfrontalier).

Cette action fait référence à l'action MR6.2 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « Améliorer l'efficacité des ressources de nos logements, réduire les coûts, s'attaquer à la précarité énergétique et améliorer la santé ».

L'utilisation domestique de l'énergie génère 28% des émissions totales de CO₂ dans le Kent, avec plus des trois quarts de cette énergie utilisés pour le chauffage et l'eau chaude. Améliorer l'efficacité énergétique et thermique des foyers via la rénovation énergétique contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à réduire les dépenses des résidents et à réduire les impacts en termes de santé du fait de vivre dans des logements froids.

A travers le programme *Warm Homes*, le Comté du Kent, en partenariat avec le District de Douvres et d'autres collectivités locales du Kent, offre une isolation gratuite ainsi qu'une contribution financière pour le remplacement des chaudières et l'amélioration des installations de chauffage aux résidents les plus vulnérables.

A travers le projet Triple-A, financé par le programme européen INTERREG VA 2 Mers, le Comté du Kent cherche à stimuler l'adoption de technologies sobres en carbone par les propriétaires de logements. Le projet vise à améliorer, pour les propriétaires, l'accès à l'information concernant les technologies des énergies renouvelables et la gestion de l'énergie dans leurs logements.

L'action 25 propose que le Comté du Kent continue à soutenir ces approches visant à réduire les émissions liées à l'habitat et à soutenir les propriétaires pour l'installation de technologies sobres en carbone dans leurs logements.

Budget : Le budget du Kent pour le projet Triple-A s'élève à 633 381,85€. Le budget pour le programme *Warm Homes* provient des fournisseurs d'énergie et du financement des districts sur une base installation par installation. La valeur approximative du programme s'élève à l'heure actuelle à £3 millions. Aucun budget supplémentaire n'est à prévoir pour cette action.

Calendrier : Au moins jusqu'en 2020.

ACTION 26 – REDUIRE LES EMISSIONS GENEREES PAR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Cette action fait référence à l'action MR6.3 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « travailler avec les entreprises pour réduire les coûts et les impacts négatifs à travers la conformité, l'efficacité, la résilience et l'innovation dans l'utilisation des ressources ».

33% des émissions de CO₂ dans le Kent¹ sont attribuables aux secteurs commerciaux et industriels, avec plus de 60 000 entreprises enregistrées dans l'est du Kent². Aider les entreprises à réduire leur utilisation d'énergie ne va pas seulement contribuer à la réduction des émissions mais aussi les aider à économiser. Par ailleurs, le secteur des biens et services sobres en carbone et environnementaux constitue une part importante de la transition vers une économie décarbonée et le Comté du Kent souhaite soutenir la croissance de ce secteur.

Le Comté du Kent s'engage à mettre en œuvre deux projets partenariaux :

- STEM – *Steps To Environmental Management* est un système d'accréditation qui soutient les entreprises dans la réduction de leurs coûts via une meilleure utilisation de l'énergie et de la ressource. Le programme constitue une première base pour les organisations voulant obtenir le label ISO140001.
- LoCASE – *Low Carbon Across the Southeast* est un partenariat de collectivités locales et d'universités dans le sud-est de l'Angleterre, proposant un soutien et une aide financière aux PME pour des initiatives de décarbonisation. Il vise à la création de 200 emplois dans le secteur des biens et services sobres en carbone et environnementaux et à l'investissement de £9 millions par le secteur privé d'ici à 2019.

L'action 26 propose que le Comté du Kent continue à soutenir les PME locales dans l'utilisation plus efficiente de l'énergie et des ressources ainsi qu'à soutenir et aider financièrement les initiatives de décarbonisation.

Budget : Il s'agit d'un programme partenarial couvrant les comtés du Kent, de l'East Sussex et de l'Essex, dont le budget total s'élève à £18,8 millions cofinancés par le Fonds européen pour le développement régional (FEDER). Aucun budget supplémentaire n'est à prévoir pour cette action.

Calendrier : avril 2016-mars 2019.

¹ Emissions estimées pour les activités industrielles et commerciales dans les districts de Douvres, Shepway et Thanet en 2015

² Entreprises actives dans les districts de Douvres, Shepway et Thanet en 2016

LEVIER – SOUTENIR UN TRAFIC TERRESTRE SOBRE EN CARBONE

Cette action fait référence à l'action MR1.5 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « Construire sur notre compréhension des pollutions atmosphériques et sonores et des conséquences en terme de santé pour déterminer des actions ciblées ».

ACTION 27 – DEVELOPPER UNE STRATEGIE BAS-CARBONE

La qualité de l'air est une source d'inquiétude grandissante pour le grand public, les collectivités et les services de santé. Il est estimé qu'en 2013 la mauvaise qualité de l'air était responsable pour l'équivalent de 1 050 décès prématurés dans le Kent et le Medway, avec des coûts associés en termes de soins et de perte de productivité. La principale source de pollution atmosphérique dans les zones urbaines est le trafic routier, auquel vient s'ajouter le trafic transmanche à la fois maritime et routier dans la zone du détroit.

Afin de prévenir ces impacts inacceptables sur la qualité de l'air et la santé, le Comté du Kent travaillera avec ses partenaires pour développer une stratégie bas-carbone. La stratégie identifiera des priorités pour des actions ciblées en partenariat sur le territoire du Kent, en lien avec les activités déjà existantes ou planifiées en matière d'énergie, de transport, de voyage et de qualité de l'air.

L'action 27 propose que le Comté du Kent développe une stratégie bas-carbone pour le Kent et le Medway.

Budget: Budget limité principalement lié à des frais de personnel. Aucun budget complémentaire n'est à prévoir pour cette action.

Calendrier: Une première version de la stratégie devrait pouvoir être disponible à l'été 2018.

LEVIER – DEVELOPPER UN TOURISME ET DES MOBILITES SOBRES EN CARBONE

Cette action fait référence à l'action MR7.1 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « Développer une approche intégrée en faveur d'un accès durable à notre campagne, notre patrimoine et notre littoral ».

ACTION 28 – AMELIORER L'ACCES DURABLE A LA CAMPAGNE

Le Comté du Kent est responsable pour la gestion et la promotion d'environ 7 100 km de droits de passage dans le Kent. Ce réseau unique de sentiers et de voies accessibles, dont l'accès est public et gratuit, est légalement protégé. Le réseau des droits de passage est une ressource avec de la valeur, qui fournit des opportunités d'accès durable pour les piétons, les cyclistes et les cavaliers qui souhaitent explorer et apprécier les paysages et le littoral emblématiques du Kent.

Le travail du service « Réseau des droits de passage et accès » du Comté du Kent est guidé par le Plan d'amélioration de l'accès à la campagne et au littoral. Ce plan se base sur une consultation publique étendue ainsi que sur des recherches, visant à évaluer dans quelle mesure les droits d'accès locaux répondent aux besoins présents et futurs du grand public. Le plan inclut un certain nombre d'actions pour la gestion et l'amélioration de ce réseau, qui encourageront la mobilité active et amélioreront l'accès durable à la campagne et au littoral.

L'action 28 propose la collaboration du Comté du Kent avec les acteurs locaux pour encourager un accès durable à la campagne et au littoral de l'Est du Kent, à travers le développement du Réseau de droits de passage. Cela implique :

- ***La promotion des opportunités de loisirs en extérieur via le Réseau des droits de passage et les Sentiers de grande randonnée (National Trails), dont le Sentier côtier anglais récemment ouvert.***
- ***L'amélioration de l'accessibilité à la campagne et au littoral par une montée en qualité des sentiers existants et la levée des obstacles existants sur le Réseau des droits de passage.***
- ***Le développement d'un Réseau de droits de passage plus raisonné et intégré avec les autorités en charge de la planification et les aménageurs afin d'encourager la marche à pied, la pratique du vélo et l'équitation.***

Budget : Cette action sera financée à travers plusieurs dispositifs incluant : la contribution des aménageurs (S106 et CIL), la dotation des collectivités locales, INTERREG, les subventions *National Trails* et les contributions des propriétaires.

Calendrier : La publication d'un nouveau Plan d'amélioration de l'accès à la campagne et au littoral est prévue en 2018. Ce plan sur 10 ans sera évalué et révisé annuellement, à travers le travail continu du service « Réseau des droits de passage et accès » du Comté du Kent.

LEVIER – SOUTENIR UN TRAFIC MARITIME ET DES OPERATIONS PORTUAIRES SOBRES EN CARBONE

Cette action fait référence à l'action MR6.3 du Plan de mise en œuvre de la Stratégie Environnement du Kent : « travailler avec les entreprises pour réduire les coûts et les impacts négatifs à travers la conformité, l'efficacité, la résilience et l'innovation dans l'utilisation des ressources ».

ACTION 29 – SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DE HUBS DE TRANSPORT BAS-CARBONE

Le Port de Douvres est déjà labellisé *Carbon Trust Standard* et a un objectif de réduction des émissions carbonées à hauteur de 5% annuellement. Le port vise la neutralité carbone et a une stratégie énergétique ciblée sur l'investissement et la mise en service d'énergies renouvelables sur sa propriété.

Le Comté du Kent est partenaire du projet mené par le Département du Transport « *Connected Corridors* », qui vise à fournir une connectivité routière le long de l'A2/M2 de Londres à Douvres. L'objectif est de concevoir des technologies qui fourniront des données en direct aux conducteurs de véhicules, les avertissant des dangers potentiels sur la route, des travaux, de la circulation ou même de la météo sur leur route. Ciblant les véhicules de fret, le projet pourrait aider à réduire la congestion dans et autour du port.

L'action 29 propose que le Comté du Kent continue à développer ses liens avec l'Autorité portuaire de Douvres et Eurotunnel, afin d'identifier les opportunités de réduction de l'impact des principaux hubs de transport dans le détroit du Pas de Calais/de Douvres. Ces opportunités pourraient inclure la réduction de la congestion avec l'utilisation de nouvelles technologies (par exemple via les projets Intercor et Connected Corridors), la question de la capacité de transport de marchandises et d'autres opportunités pour réduire les émissions carbonées liées aux bâtiments et à l'infrastructure du port et du tunnel.

Budget : Cette action implique la mobilisation de personnel ainsi que le budget de projets existants. Aucun budget supplémentaire n'est à prévoir pour cette action.

Calendrier : En continu.

PERSPECTIVES

Ce plan d'action est le résultat d'un long processus de consultation et de concertation. Les actions qui y apparaissent ont été sélectionnées parmi de nombreuses actions pertinentes, qui ont été discutées, évaluées et parfois laissées de côté.

En résultat, ce plan d'action doit être considéré comme la première étape d'un processus plus large. Tous les acteurs intéressés qui souhaitent contribuer à l'approche générale initiée par le projet PASSAGE sont invités à rejoindre cette démarche, le plan d'action pouvant être complété ultérieurement.

De nombreuses initiatives en cours contribueront à enrichir l'expérience locale et transfrontalière en matière de transition bas-carbone et devront être prises en compte à l'avenir, en lien avec ce plan d'action.