

2012/4732 - Subvention au Réseau National de Surveillance Aérobiologique (Direction de l'Ecologie Urbaine) (BMO du 03/09/2012, p. 2083)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, il s'agit du souhait d'attribuer une subvention de 3 000 euros à l'Association « Réseau National de Surveillance Aérobiologique » qui mesure et contrôle, grâce à des capteurs, différents polluants de type moisissures ou pollens dans l'air atmosphérique. Et bien évidemment, compte tenu de l'accroissement du nombre de nos concitoyens qui sont allergiques, c'est quelque chose qui est d'une importance tout à fait significative si l'on veut mieux maîtriser dans le présent et dans le futur les risques allergiques dans notre ville.

Avis favorable de la Commission

M. GEURJON Christophe : Monsieur le Maire, chers Collègues, notre ville est malheureusement trop fréquemment concernée par les pics de pollution atmosphérique. Aujourd'hui, il semble impossible d'obtenir un air plus pur. Alors il est urgent d'agir. Urgent de mesurer, de quantifier les polluants en cause, de suivre l'évolution des pollens et c'est l'objet de cette subvention.

De nombreux organismes travaillent sur ce sujet, citons par exemple Air Rhône-Alpes, nouvelle structure qui rassemble les anciennes associations locales, dont COPARLY (dont nous avons eu l'occasion de parler plusieurs fois ici). Dès lors, la subvention que vous nous proposez d'accorder au Réseau National de Surveillance Aérobiologique est la bienvenue.

Permettez-moi d'élargir mes propos à la pollution atmosphérique car la semaine dernière, des articles de presse locale et nationale nous détaillaient les résultats de l'étude européenne Aphekom et ils sont inquiétants puisqu'on y apprend que les Lyonnais perdraient environ 6 mois d'espérance de vie du fait de cette pollution.

Mais s'il importe de mieux connaître le mal, il faut pouvoir le combattre. Pour cela, il faut une politique partenariale de développement durable, avec les industriels, avec les transporteurs, une politique de mobilité écologique.

A l'occasion de ce débat, je souhaite redire que nous estimons que votre vision des transports en commun à l'échelle métropolitaine n'est pas satisfaisante. En effet, comment avancer réellement en matière de déplacements quand le pôle métropolitain n'offre pas de continuité territoriale ? Comment avancer dans le domaine des transports en commun métropolitains quand dans le futur Syndicat Mixte des Transports vous tolérez la présence de la Région Rhône-Alpes et vous refusez la présence des départements ?

Je pense que nous sommes dans le sujet parce que le pollen est quelque chose de très important mais au-delà de ça, il y a aussi des problèmes de pollution me semble-t-il sur l'agglomération lyonnaise.

En fait, le SMT ne fera rien ou plutôt si, il fera une chose : de la communication. Il va probablement changer la couleur et le logo de la carte régionale Oûra ! Cette carte permet déjà de se déplacer au niveau de la métropole en bénéficiant d'une tarification attractive et en utilisant le même titre de transport pour les TER et les réseaux urbains de transport : les TCL pour les Lyonnais, la STAS pour les Stéphanois, le réseau Ruban pour Bourgoin-Jallieu et L'Va pour Vienne.

Oui, nous aurons donc notre carte Orange, mais elle ne changera rien par rapport à ce que nous avons déjà aujourd'hui.

Pour nous, l'enjeu d'un tel syndicat mixte est de renforcer et moderniser le réseau ferroviaire de la métropole lyonnaise. Rendre le réseau plus attractif convaincrat naturellement les usagers de la voiture d'utiliser les transports en commun.

Monsieur le Maire, il est urgent d'agir : mettons en œuvre une véritable coopération institutionnelle, l'enjeu n'est pas de s'assurer, quoiqu'il arrive, d'une majorité dans les actuels ou futurs syndicats des transports mais bien de relever le défi des déplacements de nos concitoyens.

Je vous remercie.

Mme ROY Mireille, Adjointe : Monsieur le Maire, tout d'abord, pour répondre à M. Geourjon, nous nous préoccupons bien entendu de la qualité de l'air et pas seulement quand il y a un article dans le Progrès.

Ce vote concerne la subvention au Réseau National de Surveillance Aérobiologique et intervient au lendemain de la conférence environnementale dont une partie a été consacrée à la qualité de l'air.

Nous avons besoin d'une base scientifique sérieuse pour appréhender la réalité de ce phénomène et son évolution, et c'est bien le rôle du Réseau national de surveillance aérobiologique : il s'agit de fournir une information fiable pour nous permettre de passer à l'action de manière rapide, adaptée et efficace.

Le RNSA mesure la pollution liée aux pollens allergisants et aux moisissures. 3 à 10 % de la population mondiale souffrirait de réactions allergiques dues aux moisissures, et 6 à 12 % de la population est sensible à l'ambrosie. Il suffit de 5 grains de pollen d'ambrosie par mètre cube d'air pour que les symptômes apparaissent : rhinite, toux, maladies bronchiques, asthme.

La lutte pour une véritable qualité de l'air embrasse des domaines très larges qui dépassent la seule aérobiologie et rejoignent les problématiques centrales du Plan Climat dont j'ai la charge : l'énergie et les transports, La pollution aux particules fines, par exemple, provient essentiellement du chauffage, et en particulier des cheminées domestiques à foyer ouvert et des moteurs Diesel, un carburant classé comme « cancérigène certain » par l'OMS.

Cette pollution aux particules fines est à l'origine de 42.000 décès par an en France, toujours d'après l'OMS. L'interdiction des voitures Diesel en ville, d'ici 3 ans, est d'ailleurs une « décision incontournable ». Je mets ceci entre guillemets, il ne s'agit pas d'une déclaration d'un écologiste intégriste mais c'est Jean-Marie Le Guen, médecin spécialiste de santé publique et député socialiste, qui l'a annoncé la semaine dernière sur une radio nationale. Si les voitures Diesel continuent à avancer tant bien que mal dans les embouteillages lyonnais, la ZAPA, elle, semble au point mort. Sans doute aussi parce qu'il est besoin de remanier ce concept souvent jugé anti-social et discriminant.

A l'instar de nos voisins européens, qu'il s'agisse de Milan, de Londres, de Berlin ou de Stockholm, souhaitons que la réunion organisée par le Ministère de l'Ecologie cette semaine avec ces sept collectivités volontaires, permette de voir le feu passer au vert pour la qualité de l'air en agglomération. Avec l'ELU, l'Espace Logistique Urbain des Cordeliers, la Ville de Lyon montre un exemple à suivre. Comme vous le savez, il s'agit d'une plate-forme logistique pour optimiser la circulation des marchandises en ville et en particulier du dernier kilomètre.

Mais trop d'automobilistes lyonnais ignorent encore que leur voiture est un moyen de transport collectif, et non individuel : des efforts indispensables restent à faire pour développer le covoiturage. Je ne parle pas ici des modes doux, ni des transports en commun.

En matière de santé publique, vous le savez, les actions de prévention sont beaucoup moins coûteuses qu'un traitement médical a posteriori. L'argent investi dans l'analyse des différentes pollutions de l'air et la mise en place de mesures concrètes d'amélioration permet d'éviter d'alourdir, demain encore, davantage les dépenses de santé des ménages et de la Sécurité sociale.

Si le vote de cette subvention au Réseau national de surveillance aéro-biologique est important, une politique volontariste de lutte contre tous les polluants atmosphériques l'est encore plus à mes yeux. Il s'agit donc ici surtout d'un premier petit pas pour rendre la ville plus vivable. Je vous remercie d'adopter le dossier.

M. LE MAIRE : Quant au reste je voudrais simplement dire à M. Geourjon que nous ne faisons rien évidemment en matière de transports en commun, mais qu'en ce moment nous sommes en train de finaliser une nouvelle ligne de tramway sur Eurexpo, un pont Raymond Barre qui doit permettre à la ligne de tramway de la Confluence d'aller jusqu'au métro, un nouveau métro jusqu'à Oullins, le T4 qui va partir de l'avenue Berthelot et permettre d'aller jusqu'à la Part-Dieu, puis ensuite jusqu'à la Doua. Quant à la région Rhône Alpes, elle est simplement en train de mettre en usage les trois lignes de l'Ouest de l'agglomération lyonnaise. Peut-être n'est-ce pas assez...

Je mets aux voix les conclusions de ce rapport. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées.

(Adopté.)