

<http://www.pierrealainmillet.fr/air>



Conseil de la Métropole du 27 Juin 2016

Une agglomération respirable€! pour tous !

- Délibérations - Conseil métropolitain du Grand Lyon -

Date de mise en ligne : lundi 27 juin 2016

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

Cette délibération nous propose d'adopter les recommandations de l'OMS comme objectif global à atteindre en 2030, plus ambitieux en terme de réduction des polluants que les normes actuelles, et nous soutenons cet objectif. Ce plan métropole respirable doit aboutir à des propositions qui seront soumises à une consultation des habitants, des Communes et autres acteurs de la qualité de l'air, pour aboutir à un programme détaillé et définitif en fin d'année 2016. Nous pensons qu'il faudra prendre le temps nécessaire et que ce délai paraît un peu court, d'autant qu'il faut l'articuler avec les pouvoirs de police des Maires.

Pour un vrai débat citoyen, il faut faire appel à l'intelligence des habitants et éviter le catastrophisme qui conduit le plus souvent à des réactions populistes. L'étude récente plaçant l'impact sanitaire des particules fines au même ordre de grandeur que le tabagisme et l'alcool doit par exemple être présentée en soulignant les progrès qui ont été fait ces dernières années et qui peuvent donc être poursuivis, et bien entendu en évitant toute conséquence parasite du type « le tabac on s'en fout puisque de toute façon, l'air est déjà pollué » d'autant que la responsabilité respective du tabac et des poussières dans ces évaluations de décès ne sont pas identiques. Le vice président Thierry Philip aurait dû être plus précis sur la notion de décès prématurés. En effet, un décès prématuré de 3 ans à cause des pollutions n'est pas de même nature qu'un décès prématuré de 15 ans par tabagisme ou de 40 ans par accident de voiture !

L'excellent film-documentaire « demain » montre qu'on peut tenir sur ces enjeux cruciaux un discours positif qui appelle à l'effort de compréhension et d'action, loin du marketing des peurs dont beaucoup d'ONG états-uniennes sont spécialistes, loin de ce slogan du « penser global, agir local » qui paraît si naturel que personne ne réalise qu'il nous pousse donc à ne pas penser sur nos actions locales, autrement dire, à ne faire qu'appliquer sans réfléchir ce que l'idée dominante du moment nous propose, et qu'il ne faut évidemment pas agir globalement, c'est à dire faire de la politique pour changer de société

C'est au contraire en faisant de la politique qu'on peut répondre à ce sentiment que de toute façon, tout le monde triche, après le scandale de la fraude aux normes d'un constructeur automobile. C'est la puissance publique qui a la responsabilité d'organiser les contrôles et les mesures et comme nous avons Air rhone-Alpes pour l'air ou l'ASN pour le nucléaire, il faut une agence publique de contrôle des émissions des véhicules ou systèmes potentiellement polluants !

De même, il faut répéter qu'entre 2000 et 2014, on constate une baisse de 85 % des émissions de dioxines, de 74 % d'oxydes de soufre, 50 % des NOx, et environ 50 % des PM.

Il faudrait d'ailleurs une étude sur une plus longue durée, car je suis convaincu que nos enfants respirent dans l'agglomération aujourd'hui un air beaucoup moins pollué que celui que nous respirions il y a 50 ans. Je peux citer les chiffres de la chaufferie urbaine de Vénissieux dont les émissions en soufre et azote ont été divisées par 20 depuis les années 80, ou celle de l'usine Carbone Savoie, le plus grand émetteur de HAP du Sud-Est de la France jusqu'en 2011 et dont l'investissement sur de nouveaux systèmes de filtration a divisé les émissions par 10

Il faut redire que la qualité de l'air est d'abord un phénomène météorologique global, et que les nuages ne s'arrêtent pas aux frontières, on le dit en général des nuages radioactifs, mais c'est vrai aussi des poussières. Faire appel à l'intelligence, c'est aussi donner les éléments de connaissance par exemple sur l'impact du foehn sur les poussières, vent dont on sait qu'il transporte des sables ou sur l'impact des mines géantes de Cologne en Allemagne, 100km2

d'exploitation de charbon à ciel ouvert !

De la même manière, la baisse de la part de l'industrie dans la pollution de l'air, doit être rapportée à l'évolution de l'activité. Car sur les dernières décennies, nous avons à l'évidence une forte désindustrialisation et notamment de l'industrie lourde. Or, les industriels ont fait aussi d'énormes progrès dans les processus eux-mêmes, pour des raisons économiques bien sûr afin de réduire leur consommation énergétique mais aussi pour respecter des normes leur permettant de maintenir leur site, ce qui était en 2012 le cas de Carbone Savoie. Il faut donc séparer ce qui relève de la désindustrialisation et ce qui relève de l'efficacité environnementale.

Il nous faut de ce point de vue des analyses plus précises sur les principaux sites facteurs d'émissions, et comme on le fait dans les PPRT, mettre en place des démarches partenariales fixant des objectifs de réduction avec maintien ou développement de l'activité. On peut penser par exemple à la raffinerie dont les incidents répétés en 2015 inquiètent les riverains, même si son nuage noir se dépose en général au loin à l'Est, bien en dehors de l'agglomération ce qui permet de constater qu'il n'y a pas d'impact local.

On peut inclure dans ces démarches nos efforts de valorisation énergétique sur nos installations de traitement d'eau, car j'imagine que brûler les boues de nos STEP n'est pas sans impact sur la qualité de l'air..

Enfin, nous voulons dire clairement que nous refuserons toute mesure de gestion des pics de pollution qui ne prendrait pas en compte son impact social. Interdire les véhicules les plus polluants est évidemment une mesure qui revient à une ségrégation sociale, autorisant les possesseurs des énormes 4x4 ou berlines derniers cris au détriment des vieux véhicules que beaucoup d'habitants de nos banlieues font durer le plus longtemps possible.

Nous proposons des axes d'études alternatifs à une interdiction qui serait ségrégationniste

- d'abord la gratuité des transports collectifs les jours de pics de pollution, mesure simple et qui affirme le principe du droit pour tous à l'accès à l'agglomération
- un nombre de passager minimum pour tout véhicule, ce qui revient à réduire le nombre global de véhicule et à responsabiliser tous les usagers
- l'organisation du covoiturage sur voiture propre, avec des aires comme on en trouve en zone rurale, autour des points d'entrée dans l'agglomération, lieux qui peuvent aussi être des lieux d'animation et de sensibilisation.
- Voire pour les pics les plus forts, une interdiction totale des véhicules pendant une certaine durée, cela paraît exagéré mais les 50 000 morts du tabagisme conduisent bien à une interdiction !
- Une réflexion particulière sur les véhicules professionnels pour lesquels là aussi, il y a inégalité entre la grande entreprise qui peut financer des véhicules propres et l'artisan qui fera lui aussi durer sa vieille camionnette. Il nous faut certainement une réglementation contraignante assurant le renouvellement rapide du parc avec une aide financée par une taxe assurant la solidarité du secteur, en incluant les bénéficiaires, distributeurs, promoteurs.

C'est avec l'ensemble de ces éléments que nous contribuerons au débat pour une démarche de métropole respirable avec les habitants.