



De l'air !

La qualité de l'air de l'agglomération est observée avec beaucoup d'attention. Son amélioration exige à la fois volonté politique et attitude citoyenne.

Comme toutes les grandes métropoles, l'agglomération lyonnaise connaît la fragilité de la qualité de son air. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), approuvé dans les grandes lignes par les élus communautaires en juin dernier et bientôt soumis à enquête publique, révèle une situation délicate, surtout en ce qui concerne les émissions de dioxyde d'azote, générées par la circulation automobile, et de particules fines en suspension, dont l'origine est multiple. L'enjeu prioritaire est donc de

réduire de manière significative les niveaux observés et de respecter, d'ici à 2010, une qualité de l'air sensiblement améliorée. Pour cela, des mesures restrictives et correctives sont proposées par l'État, comme l'interdiction de pénétration dans l'agglomération aux poids lourds et véhicules utilitaires les plus polluants ou la limitation de vitesse à 70 ou 90 km/h sur les autoroutes et voies rapides du territoire. Parmi les premières collectivités de France à avoir lancé son Plan Climat dès 2005 dans le cadre de

l'Agenda 21, le Grand Lyon mène depuis de nombreuses années une politique volontariste de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Illustrations concrètes : la révision du Plan des Déplacements Urbains et la mise en place, en 2005, d'un Plan de développement des modes doux visant à réduire l'usage de la voiture au profit des modes de déplacements alternatifs. Au programme : renforcement du réseau des transports en commun, création de parcs-relais, aménagement de trottoirs et de pistes cyclables... Un travail innovant est également conduit sur le développement des énergies renouvelables, la limitation des gaspillages énergétiques, la végétalisation accrue des villes... ■

Des plantes pour mesurer la pollution

Basée sur les réactions d'organismes vivants exposés à des atmosphères polluées, la bio-indication est utilisée depuis quelques années par le Grand Lyon pour évaluer la qualité de l'air. Le principe est simple et peu onéreux : les plantes sont installées sur des châssis dans des sites présentant différents types de pollution : sites de fond (Gerland, Villeurbanne...), sites de proximité automobile (Berthelot, États-Unis) et industrielle (Feyzin, Solaize). Elles font ensuite l'objet d'analyses, soit visuelles (nécrose des feuilles), soit en laboratoire. Les plantes utilisées dans le cadre de ce programme réagissent à des polluants bien précis : ozone pour le tabac et le peuplier, métaux lourds pour le ray-grass, hydrocarbures pour le chou frisé.

+1,5°C

L'augmentation moyenne de la température entre 1922 et 2004 sur la commune de Bron. Si aucune mesure n'est prise, Lyon bénéficiera en 2070 du climat en vigueur aujourd'hui à Alger. Pas sûr que nous soyons prêts à endurer un tel changement !

Respirez, vous êtes écoutés !

Deux solutions pour participer au dispositif Respiralyon de surveillance et de lutte contre les nuisances olfactives initié en 2003 par le Grand Lyon : signaler directement toute odeur gênante sur le site Internet conçu à cet effet ou intégrer le réseau des nez du Grand Lyon, ce qui implique une consignation régulière de la présence ou non d'odeurs sur un périmètre d'action souvent équivalent à son lieu d'habitation. www.respiralyon.org

Question à...



Frédéric Bouvier
Directeur de Coparly (*).

Quel est l'état de l'air dans l'agglomération lyonnaise ?

► La surveillance de la qualité de l'air s'inscrit dans un contexte réglementaire très strict. À l'échelle du département, nous mesurons plus de 200 polluants, alors que la réglementation en impose une soixantaine. Nous travaillons à partir d'un réseau de capteurs fixes, auxquels nous ajoutons des campagnes de mesures localisées, ainsi qu'un important dispositif de modélisation et de cartographie. Sur ces bases, nous pouvons affirmer certains éléments avec certitude. Au chapitre des bonnes nouvelles : une diminution nette, ces quarante dernières années, des niveaux de pollution liés au dioxyde de soufre et au plomb. Mais, une stagnation, voire une augmentation de la pollution au dioxyde d'azote générée par le trafic routier et des particules en suspension provenant des activités industrielles et artisanales, ainsi que des transports. Alors que les seuils vont encore diminuer, nous sommes fréquemment en dépassement des quotas actuels. Et si l'on considère logiquement que ces seuils répondent à des objectifs de santé publique, il est nécessaire d'agir. ◄

(*) : créée en 1979, Coparly est une association agréée par le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables pour la surveillance de la qualité de l'air dans le Rhône et une partie de l'Ain. Elle regroupe une centaine de membres : élus, entreprises, représentants de la société civile...

www.atmo-rhonealpes.org

Rangés des voitures !

Selon l'Enquête Ménages Déplacements 2006, les habitudes de déplacement des citoyens évoluent, avec une diminution de l'usage de la voiture au profit des transports en commun et des vélos. Un pas décisif pour l'air ambiant !



Les habitudes de déplacement des citoyens se modifient et font la part belle aux modes doux.

Pilotée par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral), l'Enquête Ménages Déplacements a porté sur l'ensemble de l'aire métropolitaine incluant le Viennois, le Nord Isère et le Beaujolais, soit 460 communes.

Enseignement majeur, dans le Grand Lyon, l'usage de la voiture est en baisse. Utilisée dans 47 % des déplacements (contre 52 % en 1995), elle perd sa position dominante, grignotée par les transports en commun, le vélo et la marche à pied. Cette diminution de l'usage individuel ne se traduit pas pour autant par une régression du trafic routier car en parallèle, la population augmente, les distances s'allongent et les trafics en provenance de l'extérieur du Grand Lyon progressent.

Les enquêtés s'accordent en outre à juger « plutôt dégradées » les conditions d'accès à Lyon aux heures de pointe et à considérer d'un bon œil le développement des transports collectifs. A la question « faut-il continuer à développer les transports collectifs, même si on est obligé de gêner les automobilistes », la réponse est « oui » à 80 %, ce qui, au-delà du changement de mentalité annoncé, va dans le sens de l'action du Grand Lyon et de ses partenaires, soucieux d'organiser une coexistence harmonieuse entre tous les usagers (automobilistes, piétons, deux-roues).

Les résultats complets de l'Enquête Ménages Déplacements sont disponibles gratuitement sur simple demande adressée au service communication du SYTRAL (19 bd Vivier Merle - 69003 Lyon) et téléchargeable sur www.sytral.fr

18

Le nombre de parcs-relais dans le Grand Lyon, soit plus de 6 153 places de stationnement disponibles pour les usagers des TCL.



© Ilex pour Sytral

Transports en commun de demain

Développer l'usage des transports en commun, c'est évidemment limiter l'usage de la voiture en ville. Dans le Grand Lyon, les projets sont nombreux : citons en premier lieu l'ouverture, début octobre, du prolongement de la ligne A du métro entre Laurent Bonneval et la station Vaulx-en-Velin La Soie. Côté tramway, la ligne T1 sera poursuivie jusqu'au musée des Confluences en 2008, tandis que la ligne T4 desservira le quartier des Etats-Unis et le parc-relais de Vénissieux, à horizon 2009. Quand au trolleybus C1, il sera prolongé jusqu'à Caluire-et-Cuire et son homologue C2, jusqu'à Rillieux-la-Pape, en 2010. www.sytral.fr

Livraisons en Presqu'île : on se dépêche !

Une nouvelle réglementation entre en vigueur le 1^{er} octobre sur la Presqu'île. Elle vise à limiter la pollution, fluidifier la circulation, améliorer les conditions de travail des chauffeurs et dynamiser le commerce. L'accès à la zone sera ainsi progressivement interdit aux véhicules utilitaires les plus polluants et les plus encombrants. En parallèle, les aires de livraison seront aménagées pour être plus accessibles, plus visibles et mieux contrôlées. Ainsi, les livreurs professionnels devront utiliser un disque pour indiquer leur heure d'arrivée sur l'aire de stationnement réservée et effectuer leur livraison en moins de 30 minutes.

REAL : RER à la lyonnaise

D'ici à 2010 dans le cadre du projet REAL, la coordination entre les modes de transport de la région lyonnaise sera effective : cadencement des dessertes dès décembre 2007, aménagement des gares, tarification et billetterie unifiées, avec la possibilité de combiner la carte OuRA TER avec un abonnement TCL d'ici la fin de l'année... Pour l'heure, les partenaires* expérimentent le projet sur l'axe Villefranche-Lyon-Vienne où l'offre de transport a augmenté de 12 % entre Villefranche et Lyon et de 5 % entre Vienne et Lyon en 2006.

* Région Rhône-Alpes, Départements du Rhône et de l'Isère, Grand Lyon, agglomérations de Villefranche-sur-Saône et de Vienne, SYTRAL, RFF, SNCF.

Pédibus, une affaire qui marche

Pédibus n'a plus rien d'expérimental. Ce ramassage scolaire à pollution zéro a été adopté par une partie des petits Grands Lyonnais. Bel exemple d'action écocitoyenne.



Plus sûr, plus sain, plus convivial... Pédibus a tout bon !

Revêtus d'un dossard jaune fluo estampillé d'une chenille, les enfants vont par deux, encadrés par des parents volontaires. Pour se rendre à l'école, désormais, de nombreux petits Grands Lyonnais empruntent les lignes de ramassage scolaire du réseau pédestre Pédibus. Et comme marcher à pied, c'est finalement plus amusant que le bus ou la voiture de maman, pas moins de 66 écoles primaires du Grand Lyon font aujourd'hui partie de ce dispositif original et totalement inédit dans une agglomération aussi vaste. D'abord jugé utopique lorsqu'il a été proposé en 2001 par le Grand Lyon, Pédibus concerne à ce jour 1 700 enfants, du CP au CM2. Grâce à ce nouveau mode de déplacement urbain, les abords des écoles, d'habitude encombrés de voitures, se sont désengorgés, offrant un environnement plus sûr et plus sain. Gage d'une meilleure

hygiène de vie et d'une véritable convivialité à l'échelle du quartier, Pédibus possède des vertus pédagogiques indéniables. Ainsi encadrés, les enfants adoptent plus vite un comportement responsable dans la rue, deviennent acteurs de la protection de l'environnement et futurs usagers des modes doux. Les enseignants observent même davantage de

calme et d'attention en classe parmi les élèves venus à pied. Pourquoi un tel engouement ? Parce que les véritables piliers du projet, aux côtés des mairies et des directeurs d'école, ce sont finalement les parents, qui tracent eux-mêmes l'itinéraire emprunté par le Pédibus, validé ensuite par les services techniques de la commune concernée. Une démarche 100 % écocitoyenne, donc, qui a séduit son public et semble avoir de beaux jours devant elle. Les résultats sont là : alors que la part de la voiture dans les trajets des enfants vers l'école

Des chiffres de poids

- Selon la carte scolaire, environ **90 %** des écoles françaises se situent à moins d'1 kilomètre du domicile de l'enfant. Or, il faut **8 minutes** pour parcourir **500 mètres** à pied...

- En marchant une demi-heure par jour, les enfants effectuent le temps d'exercice physique minimum recommandé pour leur santé.

- Pour faire **500 mètres**, se déplacer en voiture et stationner son véhicule prend plus de temps que de marcher à pied.

ne cessait de croître depuis 1976, l'Enquête Ménage Déplacements montre une stabilisation. Quant à la prochaine Semaine de la mobilité, prévue en octobre, elle donnera l'occasion à Pédibus d'avoir pignon sur rue.

www.grandlyon.com/pedibus

Les entreprises s'y mettent aussi !

Réduction de la circulation et donc de la pollution, gain de temps, voire de stress... De nombreuses collectivités, entreprises et territoires industriels se sont lancés dans une réflexion visant à limiter l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail. L'ADEME, le SYTRAL, le Grand Lyon et la Région Rhône-Alpes apportent leur expertise, voire leur financement, pour aider les entreprises à élaborer leur Plan de déplacements interne ou interentreprises à l'échelle d'un territoire comme le parc technologique de Porte des Alpes, le Plateau Nord de Lyon, Techlid ou la Vallée de la chimie. Financement d'une partie de l'abonnement TCL, organisation du covoiturage... le panel d'actions est étendu ! www.espacedestemps.com

Question à...



Valérie Schacher

Parent d'élèves à l'école Croix-Luizet.

Villeurbanne possède un réseau Pédibus très actif. Comment s'est-il implanté dans votre quartier et qu'a-t-il changé à votre vie quotidienne ?

► Pour qu'un dispositif Pédibus vive, il doit avant tout s'adapter aux besoins des familles et leur rendre service. Ainsi, parmi les cinq parcours expérimentaux montés à Croix-Luizet en 2002, seuls trois, réellement utiles, se sont pérennisés. Au sein de ma famille, nous avons déjà le réflexe d'aller à l'école à pied. Mais désormais, Pédibus me fait gagner de précieuses minutes chaque jour et de mon côté, je trouve que prendre soin des enfants des autres est une démarche très positive. Au sein de l'association des parents d'élèves, nous promovons également Pédibus auprès des autres écoles de Villeurbanne afin d'inciter les parents à laisser le plus possible la voiture au garage. ◀◀