


Compte Rendu de la Commission Ecologie Urbaine du Jeudi 19 Septembre 2019

1. Participants

Nom Prénom	Association	E	A	Nom Prénom	Association	E	A
Barbier Jean Yves	AGUPE (Ste Foy)			Nantermet Roland	CIL Sans Souci		
BOCCOZ BORIE Marie José	CIL Champvert			Quagliario Régis	CIL Sans Souci		
DUCLUZEAU Roland	C.I.L. Mutualité, Préfecture, Moncey			Dominique Tissier	C.I.L. Gerland- Guillotière		
JOUMARD Raymond	C.I.L. Gerland Guillotière Jean-Macé			Valleix Marie- Claude	CIL La  Rousse n'est pas à vendre		
JULLIARD Florence	AGUPE (Ste Foy)			Vincent Paul	SEVDOR	E	

E = Excusé, A = Absent

2. Approbation du précédent compte rendu

Le précédent compte rendu est approuvé.

3. La lutte contre l'ambrosie dans la Métropole

Les relevés des validations par les référents et interventions de destruction des services techniques établis par Pierre Diamantidis ont fait l'objet de remarques. Le site de signalement de l'ambrosie fonctionne sur toute la France. Sa version sur SMARTPHONE est opérationnelle et très commode. On peut à la fois remercier Pierre Diamantidis et Thierry Philip pour leur action acharnée pour impliquer davantage les responsables dans la lutte contre l'ambrosie et se désespérer que les résultats ne soient pas au rendez-vous (voir le document en annexe). L'an prochain, c'est la FREDON (Fédération Régionale de lutte et de Défense contre les Organismes Nuisibles) qui reprendra le rôle d'animation des mairies et des référents, après les prochaines élections municipale.

Des progrès considérables sont encore indispensables pour s'approcher de résultats plus satisfaisants.

4. Les carburants alternatifs

Nous avons déjà parlé de l'usage du GNV pour les bus. Sur une présentation résultant d'un travail réalisé par Roland Nantermet et Raymond Joumard, nous allons présenter l'ensemble des carburants à considérer comme une alternative à l'essence et au diesel et supposés plus vertueux. Le début de l'étude est fourni en annexe. Mais l'étude détaillée réservera des surprises, concernant les capacités techniquement disponibles et réalistes de chaque carburant à diminuer efficacement les émissions de gaz à effet de serre.

Le carburant étudié dans le premier chapitre est l'hydrogène, dont la presse parle beaucoup, mais qui n'est pas une solution à considérer comme mature aujourd'hui pour un usage courant. C'est en réalité une solution pour stocker l'énergie électrique excédentaire ou transformer en énergie des déchets ou des cultures et l'utiliser pour la mobilité.

Plus d'une ou 2 décennies et des milliards d'euros de recherche et développement seront nécessaires pour baisser le coût des véhicules à hydrogène, constituer un réseau de distribution, accroître leur longévité, éviter l'usage de platine comme catalyseur et obtenir un marché d'utilisateurs significatif.

De plus, les travaux pour obtenir ces progrès seront en forte concurrence avec une solution plus simple et plus mature : l'amélioration des véhicules électriques à batteries.

5. Prochaines réunions

La prochaine réunion est fixée **au Jeudi 17 octobre 17h30, à la Maison de l'Environnement**, salle Saône, 14 Avenue Tony Garnier 69007 Lyon.

La saison 2019-2020 de l'écologie urbaine ne manquera pas de sujets.

La présentation des **carburants alternatifs** se poursuivra pendant plusieurs séances, à raison d'un carburant par séance.

Dominique Tissier nous présentera d'ici la fin d'année ses connaissances sur **les risques pour la biodiversité des oiseaux**.

Une prochaine présentation de l'évolution **des espaces verts lyonnais** par Alain Giordano est également en projet.

La poursuite de la refonte du document 2013 sur **la pollution** lyonnaise et les réflexions sur le sujet (qui n'a pas pu être traité lors de cette réunion) figure également prévue parmi les prochains sujets.

Paul Vincent aimerait aussi que l'on réfléchisse **aux questions sur le désintérêt que l'humanité manifeste pour les autres espèces** et même pour sa propre survie.

Les différences entre **les solutions d'éco-mobilité à Lyon** et **dans les autres métropoles Européennes** sont révélées par l'analyse des statistiques Eurostat. Il me semble intéressant de présenter ces différences, en illustrant cette comparaison par les constats que j'ai tirés de visites des métropoles européennes.