



**Direction générale
de l'environnement (DGE)**

*Air, climat et risques
technologiques*

Ch. des Boveresses 155
Case postale 33
1066 Epalinges

Actualisation du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges

Consultation / février-mars 2018

Merci d'envoyer votre prise de position d'ici le 31 mars 2018 par courrier électronique à info.air@vd.ch

Personne de contact :

Clive Muller
☎ 021 - 316 43 78

1. Expéditeur

Commune/Entité/Association/... :	Association transports et Environnement ATE section Vaud
Personne de contact :	Valérie Schwaar

2. Remarques générales

Acceptez-vous le projet d'actualisation du plan des mesures OPair ?	<input type="checkbox"/> Approuvé
	<input checked="" type="checkbox"/> Largement approuvé avec réserve
	<input type="checkbox"/> Largement rejeté
	<input type="checkbox"/> Rejeté

3. Rapport

Chapitres	Remarques/justifications	Propositions
Introduction	<p>Nous saluons le nouveau périmètre du plan Opair Lausanne-Morges, coïncidant avec celui du PALM mais regrettons le choix opéré de ne pas étendre le plan de mesures aux autres agglomérations vaudoises souffrant de niveaux de pollution non conformes aux concentrations maximales en vigueur, tel que Nyon, Yverdon, Vevey-Montreux et Aigle notamment.</p> <p>Nous regrettons que les objectifs d'assainissement fixés en 2005 n'aient pas été atteints en 2015 et que rien n'ait été entrepris jusqu'en 2017 alors qu'en 2011 déjà, le rapport intitulé « Bilan du Plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges – Rapport succinct et fiches présentant le bilan » a dressé un état des lieux quant à l'efficacité des mesures, mettant en évidence que les objectifs ne seraient pas atteints.</p>	<p>Nous demandons, conformément à l'article 31 OPAIR, l'extension du plan de mesures à l'ensemble du canton ou l'élaboration de plans de mesures aux agglomérations touchées par des niveaux de pollution non conformes aux concentrations maximales fixées par l'OPAIR.</p> <p>Nous contestons la volonté de ne pas fixer d'échéance d'assainissement, en non-conformité avec les art. 10, 32 et 33 OPAIR et demandons qu'une telle échéance soit fixée dans le Plan Opair 2017.</p>
Bases légales	--	
Pollution de l'air et santé	--	
Etat des lieux	<p>Nous regrettons que le Plan Opair ne contienne que des figures modélisant des moyennes annuelles de polluants. Ce choix ne permet pas de mettre en évidence les problèmes saisonniers, journaliers, horaires. L'OPAIR fixe des valeurs maximales autorisées pour les PM10 et NO2 annuelles mais aussi journalières et horaires (p.16)</p>	<p>Nous demandons que cet état des lieux indique également les dépassements horaires et journaliers. Par ex :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le nb de jours de dépassement de la valeur de 50 µg/m3 pour les PM10. - le nb de jours de dépassement de la valeur 25 µg/m3 pour les PM2.5 - le nb de jours de dépassement de la valeur de 80 µg/m3 pour le NO2 - le respect ou non du 95% des moyennes semi-horaires d'une année inférieures à 100 µg/m3 pour le NO

	<p>Nous contestons le tableau p.20. Les coûts évités de 36 et 49 millions sont en contradiction avec le texte p.21 qui articule le chiffre de 0.5 et 0.2 million.</p> <p>De plus, il n'est pas parlant de parler de nombre de jours d'hospitalisation, respectivement de morts évités en l'absolu, si ces chiffres ne sont pas mis en perspective avec le nombre total de journées d'hospitalisation, respectivement de morts.</p> <p>Nous contestons l'affirmation : « l'efficacité des mesures dans l'atteinte des objectifs fixés est satisfaisante », sachant que les objectifs ne sont pas atteints pour aucun des polluants visés par le plan de mesures 2005.</p> <p>Nous contestons l'argumentation visant à limiter le plan OPAIR à la seule agglomération Lausanne-Morges (voir remarque sous introduction)</p>	<p>Nous demandons la correction du tableau.</p> <p>Nous demandons que le tableau soit complété avec le nombre total de jours de travail perdu, d'hospitalisation et de morts</p> <p>Nous demandons que le bilan annoncé soit plus nuancé et reprenne les éléments annoncés en pages 17 et 18 du plan 2017.</p> <p>Nous demandons, conformément à l'article 31 OPAIR, l'extension du plan de mesures à l'ensemble du canton ou l'élaboration de plans de mesures aux agglomérations touchées par des niveaux de pollution non conformes aux concentrations maximales fixées par l'OPAIR.</p>
Objectifs d'assainissement	Nous saluons la volonté de fixer une échéance d'évaluation afin de contrôler l'efficacité des mesures mais regrettons le choix fait de ne pas fixer d'échéance d'assainissement.	Nous contestons la volonté de ne pas fixer d'échéance d'assainissement, en non-conformité avec les art. 10, 32 et 33 OPAIR et demandons qu'une telle échéance soit fixée dans le Plan OPAIR 2017.
Sources d'émissions	--	--
Domaine d'actions prioritaires Aménagement du territoire	Nous saluons la prise en compte de l'AT comme domaine d'action prioritaire. Nous regrettons que la qualité de l'air comme mesure du PDCn ne s'applique de fait qu'à l'agglomération Lausanne-Morges...	Nous demandons une prise en compte des enjeux de pollutions à l'échelle du canton.
Domaine d'actions prioritaires Mobilité	Nous contestons la logique de la mesure MO-1, en ce sens qu'il est illusoire de repousser le trafic sur la ceinture autoroutière, sachant qu'un véhicule part d'un quartier habité ou d'activité pour arriver dans un autre quartier habité ou d'activité. L'impact en termes de pollution est donc nul. Déplacer le trafic ne sert à rien, il faut le contenir dans son explosion, seule solution pour limiter les valeurs des différents polluants liés à la mobilité.	Nous demandons la mise en place de mesures plus efficaces, tel que l'interdiction de rouler dans certaines zones pour les véhicules les plus polluants, ainsi que la diminution de trafic intra-muros par des mesures de gestion du trafic (télématique) sans crainte de voir – dans un premier temps – du stockage aux portes d'entrées de l'agglomération (engorgements).

Domaine d'actions prioritaires Energie	--	
Domaine d'actions prioritaires Industrie et artisanat	--	
Domaine d'actions prioritaires Logistique		Nous demandons la mise en place de mesures visant les poids-lourds circulant dans le périmètre du Plan Opair, tel que l'interdiction de rouler pour les véhicules les plus polluants.
Pôle fonctionnel Littoral Parc	Nous regrettons que les plans de mobilité d'entreprise ne s'appliquent qu'aux entreprises de plus de 50 collaborateurs. Avec cette limite, seules quelques entreprises seront concernées, à fortiori pas celles qui génèrent le plus de trafic...	Nous demandons que les PME s'appliquent aux entreprises de 20 collaborateurs et plus.
Pôle fonctionnel Aclens – Vufflens-la-Ville	Nous regrettons l'application de la valeur moyenne calculée pour le type de localisation correspondant (milieu de la fourchette VSS) pour le calcul de dotation du stationnement. Nous regrettons que les plans de mobilité d'entreprise ne s'appliquent qu'aux entreprises de plus de 50 collaborateurs. Avec cette limite, seules quelques entreprises seront concernées, à fortiori pas celles qui génèrent le plus de trafic...	Nous demandons que soit appliqué la valeur minimale calculée pour le type de localisation correspondant (bas de la fourchette VSS) pour le calcul de dotation du stationnement, conformément à la mesure MO-3. Nous demandons que les PME s'appliquent aux entreprises de 20 collaborateurs et plus.
Communication et suivi		
Incidences financières		

4. Mesures

Mesures	Remarques/justifications	Propositions
AT-1 Cohérence PALM – Plan des mesures OPair	Approuvée, à l'exception de la justification douteuse que l'élargissement des capacités autoroutières diminue le trafic en général et dans l'agglomération en particulier...	
AT-2 Localisation de « la bonne activité au bon	Approuvée dans l'esprit. Néanmoins cette mesure est limitée par l'autonomie communale	

endroit »	et l'affirmation claire de la LATC que les communes statuent en opportunité et non pas seulement en légalité...	
AT-3 Disponibilité effective d'une desserte adaptée par les transports publics	Approuvée	
AT-4 Planification énergétique territoriale	Approuvée	
MO-1 Aménagement et exploitation du réseau routier	<p>Cette mesure est trop fourre-tout.</p> <p>Que signifie l'aménagement de zones à trafic modéré ? Cela signifie-t-il la vitesse du trafic (zones 20 ou 30) ou des limitations de quantité de trafic (par des mesures de sens de circulation ou de télématique) ?</p> <p>NON à la réalisation de mesures infrastructurelles et d'exploitation nécessaires au bon fonctionnement de la ceinture autoroutière de l'agglomération (nouvelles jonctions autoroutières, nouveaux tronçons avec activation des bandes d'arrêt d'urgence / « BAU Active », élimination du goulet d'étranglement de Crissier). Tous ces projets ont le seul but d'augmenter la capacité (auto-)routière et donc d'augmenter massivement le trafic. Or ce trafic commence et finit dans les zones d'habitation et d'activité et donc va à l'encontre de la volonté de diminuer le trafic et donc des nuisances (pollution) dans l'agglomération. Cet aspect de la mesure est donc CONTRAIRE à l'un des objectifs de la mesure (limiter la circulation et les nuisances sur le réseau routier interne à l'agglomération) et à l'OPAIR.</p>	<p>Les différents éléments devraient être déclinés en plusieurs mesures.</p> <p>Préciser ce qui est entendu comme mesure visant à aménager des zones à trafic modéré.</p> <p>Ajouter une généralisation des zones 20 ou 30 devant les écoles</p> <p>Généraliser les contre-sens cyclables dans les quartiers</p> <p>Suppression de la puce :</p> <ul style="list-style-type: none"> réalisation de mesures infrastructurelles et d'exploitation nécessaires au bon fonctionnement de la ceinture autoroutière de l'agglomération (nouvelles jonctions autoroutières, nouveaux tronçons avec activation des bandes d'arrêt d'urgence / «BAU Active», élimination du goulet d'étranglement de Crissier) <p>Nous demandons le retrait du volet de cette mesure indiquant que les différentes extensions autoroutières (Crissier notamment) conduiront à l'assainissement de l'air dans l'agglomération. Cette mesure constructive n'a qu'un but, celle de la fluidification du trafic avec, comme effet secondaire négatif, l'augmentation du volume total de trafic. Cette augmentation du trafic va à l'encontre de la volonté affirmée de transfert modal, ayant un effet lui, l'assainissement de l'air.</p>

		<p>Ajouter comme mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la diminution de la vitesse générale de circulation sur la ceinture autoroutière de l'agglomération. - la généralisation des aménagements cyclables (pistes ou bandes) le long de tous les axes routiers cantonaux
MO-2 Stationnement public	<p>Oui à la mesure qui permet la création de nouvelles places publiques si des mesures compensatoires de suppression d'une offre en stationnement public équivalente à la nouvelle offre projetée, en termes de nombre de places, de public-cible et de cohérence géographique (proximité spatiale, secteur ou couloir desservi, etc.), sont prises. Néanmoins dans l'encadré de mise en œuvre, le service cantonal en charge de la mobilité ne doit pas seulement « autoriser les projets de création, de remplacement et d'agrandissement de parkings publics » mais s'assurer que les mesures compensatoires sont prises simultanément.</p>	<p>Nous demandons que l'encadré de mise en œuvre soit complété par la responsabilité donnée au service en charge de la mobilité de s'assurer que les mesures compensatoires à toute nouvelle offre de stationnement public soient prises simultanément au projet.</p>
MO-3 Stationnement privé	<p>Nous saluons la volonté de réaliser un recensement de l'offre en stationnement privé, et de le tenir à jour.</p>	
MO-4 Parkings d'échange (P+R)	<p>Cette mesure est importante mais perd de son efficacité, du moment qu'elle ne concerne que l'agglomération Lausanne-Morges.</p> <p>Les éléments de cette mesure sont positifs mais il manque l'aspect lié à la gestion de leur utilisation. En effet, seule la „sélection“ des utilisateurs en fonction de leur origine permet de diminuer les prestations kilométriques des pendulaires et/ou des utilisateurs occasionnels.</p>	<p>Nous demandons que l'encadré de mise en oeuvre soit complété : Les communes planifient, réalisent, <u>définissent une gestion</u> et exploitent des parkings d'échange, en collaboration avec les entreprises de transports publics Le service cantonal en charge de la mobilité valide le système de gestion du projet de P+R</p>

	Ainsi le canton devrait valider la gestion envisagée par les communes qui exploitent ces P+R (périmètre de domicile des abonnés, prix, etc.)	
MO-5 Plans de mobilité	Nous regrettons que seules les entreprises de 50 employés et plus soient concernées. De plus, l'administration cantonale vaudoise devrait montrer l'exemple en se dotant d'un PME pour l'ensemble de ses collaborateurs avant d'exiger quoi que ce soit des entreprises privées...	<p>Nous demandons que les PME s'appliquent aux entreprises de 20 collaborateurs et plus. Soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lors de l'implantation ou de l'agrandissement d'entreprises ou d'établissements publics et privés de plus de <u>20</u> employés, un plan de mobilité est élaboré et mis en œuvre, <p>Nous demandons qu'un PME pour l'ensemble des collaborateurs de l'ACV soit mise en œuvre sans délai.</p>
MO-6 Stratégie cantonale pour le covoiturage	Cette mesure est importante mais perd de son efficacité, du moment qu'elle ne concerne que l'agglomération Lausanne-Morges. De plus, il manque l'élément central pour ce type de mesure, soit l'étude de localisation de parkings dédiés au co-voiturage, le long des axes routiers structurants, aux extrémités de l'agglo	<p>Nous demandons que l'encadré de mise en oeuvre soit complété :</p> <p>Le service cantonal en charge de la mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - établit une stratégie cantonale de développement du covoiturage, <u>identifie la localisation des parkings dédiés</u> et définit une stratégie qui intègre notamment les spécificités et les besoins de l'agglomération Lausanne-Morges
MO-7 Transports publics		
MO-8 Infrastructures de mobilité douce	<p>Cette mesure devrait être divisée en plusieurs mesures distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - deux mesures distinctes pour le vélo : infrastructures cyclables et stationnement. - Ainsi qu'une mesure spécifique aux infrastructures piétonnes. <p>S'agissant des infrastructures pour le vélo, aucun des travaux planifiés ne devraient avoir lieu sans aménagement d'une bande ou piste cyclable ainsi que d'autres aménagements éventuels (bastions avancés aux feux par ex.). Les infrastructures cyclables devraient être la règle et non pas « lorsque l'espace le permet ». Le canton devrait être exemplaire dans les projets dont il a la maîtrise d'ouvrage</p>	<p>Nous demandons l'application des normes VSS pour le stationnement des vélos sur domaine public également (et notamment les gares et interfaces de transports).</p> <p>Compléter la mesure par une obligation que tout projet de requalification, de création ou de réfection de route doit comporter des infrastructures cyclables de qualité et sans discontinuité.</p> <p>Nous demandons l'ajout d'une mesure spécifique aux infrastructures piétonnes et la distinction entre mesure « stationnement » et mesure « infrastructurelle » pour le vélo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - la généralisation des aménagements cyclables (pistes ou bandes) le long de tous les axes routiers cantonaux

	(infrastructures routières et bâtiments)	
MO-9 Véhicules à hautes performances énergétiques et écologiques	<p>Le lien internet est trop vague. Lui préférer le lien direct vers le chapitre correspondant du guide (C7-voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers).</p> <p>Il manque dans cette mesure des éléments concernant les deux-roues motorisés qui sont également une source de pollution non négligeable dans l'agglomération</p>	<p>Remplacer le lien générique vers le guide d'achat par celui plus précis des du choix d'un véhicule : http://www.achats-responsables.ch/pdf/leguide_2015/version_appfondie/C/C07-Voitures_de_tourisme_et_vehicules_utilitaires_legers_version_appfondie.pdf</p> <p>Compléter l'encadré de mise en œuvre : Les services cantonaux en charge des automobiles, de l'environnement et de l'énergie, et de la mobilité (inchangé)</p> <p>Les services cantonaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - lors de chaque remplacement, évaluent l'opportunité de remplacer le véhicule par un autre mode de transport (vélo électrique, car-sharing, etc...) - appliquent le guide des achats professionnels responsables (ou équivalent), lors de l'achat de véhicules. <p>Les communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lors de chaque remplacement, évaluent l'opportunité de remplacer le véhicule par un autre mode de transport (vélo électrique, car-sharing, etc...) appliquent le guide des achats professionnels responsables (ou équivalent), lors de l'achat de véhicules. <p>Compléter la mesure par des éléments concernant les deux-roues motorisés (motos, scooters). Par exemple des offres lors de l'achat d'un vélo électrique en renonçant à un scooter par ex.</p>
EN-1 Sources d'énergies renouvelables		
EN-2 Réseaux de distribution d'énergie thermique		
EN-3 Efficacité énergétique des bâtiments		
EN-4 Efficacité énergétique des projets de		

	construction		
EN-5	Installations de chauffage à bois de faible puissance		
IN-1	Réduction des émissions industrielles et artisanales		
LO-1	Analyse du transport logistique		
LO-2	Réduction des nuisances du transport logistique		
LO-3	Connaissance et gestion du sous-sol		
PF-1	Littoral Parc	Nous saluons la volonté de mettre en place un plan de mobilité de site. Néanmoins les infrastructures dédiées à la mobilité douce doivent être repensées dans leur globalité sur l'ensemble du site du PAC (trottoirs, traversées piétonnes, bandes cyclables continues, etc.)	<p>Compléter l'encadré de mise en œuvre :</p> <p>Le canton</p> <ul style="list-style-type: none"> - en collaboration avec les communes, établit un réseau de mobilité douce à l'échelle du PAC - réalise, en collaboration avec les communes, les mesures infrastructurelles et les équipements dont il a la maîtrise d'ouvrage
PF-2	Zone industrielle d'Aclens – Vuflens-la-Ville		<p>Modifier l'encadré de mise en œuvre :</p> <p>Le canton</p> <ul style="list-style-type: none"> - en collaboration avec les communes, établit un réseau de mobilité douce à l'échelle du PAC - réalise, en collaboration avec les communes, les mesures infrastructurelles et les équipements dont il a la maîtrise d'ouvrage <p>Les communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - définissent l'offre en places de stationnement liée à une activité sur la base de la valeur <u>minimale</u> du besoin réduit selon la norme de stationnement VSS, - réalisent les mesures infrastructurelles et les équipements dont elles ont la maîtrise d'ouvrage

SU-1 Suivi et promotion du plan OPair	Nous contestons la volonté de ne pas fixer d'échéance d'assainissement, en non-conformité avec les art. 10, 32 et 33 OPAIR et demandons qu'une telle échéance soit fixée dans le Plan Opair 2017	Nous demandons que soit fixée une échéance d'assainissement, conformément aux articles 10, 32 et 33 OPAIR.
--	--	--