

**RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Adoption du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges 2018 et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Valérie Schwaar et consorts demandant la révision du plan de mesures OPair Lausanne-Morges 2005, ainsi qu'une étude sur les périmètres potentiellement concernés par un plan de mesures OPair sur tout le territoire vaudois (11\_POS\_241)**

**1. PREAMBULE**

La minorité de la commission était composée du rapporteur soussigné.

**2. POSITION DE LA MINORITÉ**

La minorité de la commission souhaite par sa position exprimer sa déception face au manque d'ambition du plan de mesures OPair 2019, notamment le fait qu'il n'ait pas été étendu à l'ensemble du canton. Cet instrument étant de la compétence du Conseil d'Etat, qui l'a adopté sans en référer au Grand Conseil en février 2019, il n'existait pas d'autre lieu que le débat sur le rapport du Conseil d'Etat au postulat Valérie Schwaar et consorts pour exprimer cette position.

La minorité de la commission ne conteste évidemment pas la nécessité d'adopter un nouveau plan de mesures OPair ; le dernier plan de 2005 nécessitait une sérieuse et profonde mise à jour. De même, la minorité de la commission ne critique logiquement pas les diverses et intéressantes avancées du plan de mesures 2019, à commencer par les mesures spécifiques pour les deux pôles fonctionnels de Littoral Parc et de la zone industrielle Aclens-Vufflens.

La première critique porte sur le refus d'étendre le plan OPair à tout le territoire cantonal, comme le demandait le Grand Conseil par le biais du postulat Schwaar renvoyé au Conseil d'Etat en 2011. Le Conseil d'Etat justifie son choix principalement par des considérations d'opportunité : l'extension ne serait pas nécessaire au vu des actions locales à conduire dans les lieux les plus pollués du canton et serait même disproportionnée.

- Les polluants qui demeurent les plus nocifs et problématiques – compte tenu des valeurs limites posées par la législation fédérale – sont l'ozone et les particules fines (PM10 et surtout PM2.5), dans une moindre mesure et pour des secteurs géographiquement délimités le dioxyde d'azote (voir Plan OPair 2019, pp. 17 ss). En ce qui concerne l'ozone, qui est un polluant secondaire, sa production est issue des NOx et des COV, sur lesquels il est nécessaire d'agir à une large échelle. Il est donc absurde de renoncer à tenter de réduire la production d'ozone sur une petite partie du territoire vaudois uniquement. En prétendant qu'il faudrait agir à plus large échelle, le Conseil d'Etat se méprend sur la portée de l'art. 44a de la loi sur la protection de l'environnement, dont la logique est de permettre aux cantons (et même de les contraindre) d'agir eux-mêmes pour réduire la pollution de l'air. Si chaque canton attend que la Confédération élabore une stratégie nationale de réduction de l'ozone pour agir, le problème perdurera encore de longues années... En ce qui concerne les

particules fines et le dioxyde d'azote, certaines mesures du plan OPair (covoiturage, stationnement, etc.) sont destinées à agir au-delà de leur lieu géographique de mise en oeuvre en posant des conditions-cadres favorables à la réduction des pollutions de façon générale. Pourquoi se priver de ces mesures et de leurs effets pour la majeure partie du territoire cantonal ?

- La limitation du plan de mesures OPair à l'agglomération Lausanne-Morges crée une distorsion entre régions du canton qui est particulièrement regrettable. Certaines régions limitrophes au périmètre visé ne sont pas concernées par les mesures du plan OPair, alors que les émissions de polluants peuvent y jouer un rôle déterminant. Cela crée même une distorsion de concurrence non justifiée qui pénalise les communes du périmètre par rapport aux autres.
- Plus généralement, il est insoutenable de renoncer à appliquer le plan OPair à certaines régions du canton en fort développement, où il est encore temps de prendre des mesures ciblées permettant d'éviter une évolution favorisant la pollution. Pour le dire autrement, on peut se demander s'il n'est pas en partie « trop tard » pour agir dans les secteurs des deux pôles fonctionnels inclus dans le plan OPair, le « mal ayant déjà été fait » (coordination catastrophique entre développement des infrastructures de transport et activités, politiques de stationnement calamiteuses, etc.) et s'il ne serait pas autant utile, voire davantage, de prendre des mesures ciblées pour des secteurs où l'aménagement du territoire n'est pas encore figé (Villeneuve, Yverdon, etc.).
- Les points de mesure du réseau Vaud'Air sont en grande partie concentrés dans l'agglomération lausannoise. Ceci découle du dépassement très fréquent des valeurs limites dans cette région. On peut toutefois se demander s'il n'est désormais pas nécessaire d'élargir la couverture du territoire par des stations de mesure, afin de tenir compte de l'évolution du trafic motorisé dans des zones en développement (dans les secteurs autoroutiers ; dans les agglomérations, etc.). Une telle évolution irait de pair avec un plan de mesures OPair couvrant tout le territoire cantonal.
- Même si comparaison n'est pas toujours raison, le canton de Vaud serait l'un des seuls cantons romands à ne pas disposer d'un plan de mesures OPair couvrant tout son territoire. Les arguments présentés ci-dessus commandent pourtant de faire le pas en prévoyant un tel plan OPair réellement cantonal.

Outre ce problème de périmètre géographique, le plan de mesures OPair 2019 souffre d'un autre défaut majeur qui permet de faire douter de son efficacité. Contrairement au plan de 2005, il ne contient pas d'objectifs chiffrés ni d'horizon temporel pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution. Il est formulé en des termes très généraux, pour ne pas dire lénifiants, parfois, qui correspondent souvent à ce qui est déjà énoncé dans d'autres documents de planification (plan directeur cantonal, projet d'agglomération Lausanne-Morges). Le plan OPair 2019 perd ainsi, sur plusieurs points, de la substance, de même que son caractère contraignant, par rapport au précédent plan en vigueur.

Dans le même ordre d'idées, le plan 2020 ne contient aucune indication sur ses futures révisions ou adaptations, alors qu'il est admis selon le droit fédéral que cet instrument doit être révisé et adapté à intervalles réguliers. Dépourvu d'objectifs chiffrés et d'horizon temporel, il est à craindre que le plan de mesures ne reste trop souvent une collection de simples déclarations d'intention sans réels effets.

Enfin, dans le registre des points spécifiques critiquables du plan OPair 2019, on peut relever, sans prétendre à l'exhaustivité, les éléments suivants :

- Une mesure qui légitime les extensions autoroutières en prévoyant l'élargissement du goulet d'étranglement de Crissier, la création de nouvelles jonctions autoroutières à la Blécherette, à Ecublens et à Chavannes ainsi que l'adjonction de pistes dans les deux sens de Malley ; de tels développements vont de façon flagrante à l'encontre des objectifs du plan OPair.
- Aucun objectif concret ou chiffré concernant la mobilité douce, hormis des principes généraux pour la plupart déjà contenus dans d'autres documents de planification.
- Mesures du plan focalisées sur les installations nouvelles, les mesures destinées à améliorer la situation avec les installations existantes étant rares.
- Une obligation d'établir un plan de mobilité limité aux entreprises de 50 employés ou davantage ; ce seuil ne permet pas d'atteindre suffisamment d'entreprises de taille significative pour que cela fasse une différence marquante en pratique...

### **3. CONCLUSION**

*La minorité de la commission recommande au Grand Conseil de refuser le rapport du Conseil d'Etat.*

Lausanne, le 20 février 2020

*Le rapporteur :  
(Signé) Raphaël Mahaim*