

Monsieur
Sylvain Rodriguez
Service de l'environnement et de l'énergie -
SEVEN
Ch. des Boveresses 155
1066 Epalinges

Lausanne, le 1^{er} novembre 2004
S:\COMMUNIPOLITIQUE\Position\2004\POL0480.DOC
JUG/fkr

Plan des mesures OPair 2004 de l'agglomération Lausanne - Morges

Monsieur,

Nous regrettons de n'avoir pas été formellement consultés sur le sujet cité en titre. En effet, une bonne partie des mesures proposées ont un impact non négligeable sur l'économie vaudoise. Si l'on considère le plan de mesures dans son ensemble, il constitue une dégradation importante des conditions-cadres d'une bonne partie de l'économie vaudoise.

Remarques générales

Le plan de mesures mis en consultation, qui a été élaboré dans le cadre d'un groupe technique uniquement, dénote très largement d'une volonté de faire primer des considérations écologiques, parfois dogmatiques, sur les intérêts économiques et sociaux. Ce plan vient se superposer, sans concertation, à d'autres démarches en cours (comme le projet d'agglomération PALM). Plus grave, les options prises dans le plan de mesures Opair limitent considérablement la marge de manœuvre dans le cadre des autres réflexions en cours sur le développement de l'agglomération lausannoise.

Malgré le fait que le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) affirme que l'application du plan des mesures ne doit pas constituer un frein systématique à la réalisation de nouvelles constructions, à la création de nouvelles activités ou à la génération d'emplois dans les zones où les limites OPair sont dépassées, nous estimons qu'un tel document risque de devenir, dans les mains d'une administration zélée, un carcan additionnel pour imposer des mesures coûteuses qui, en plus d'être très difficiles à réaliser à court terme, vont à l'encontre de la volonté populaire. Nous rappelons par exemple qu'en septembre 2000, le peuple et les cantons ont rejeté massivement les quatre projets de taxe énergétique qui visaient à instaurer une fiscalité écologique. Pour la CVCI, il est clair que l'application du plan des mesures OPair 2004 ne permettra pas, contrairement à ce qu'affirment les auteurs du rapport, de concilier un développement de l'agglomération Lausanne-Morges, indispensable à la vitalité économique du canton, avec le respect de la législation fédérale en matière de protection de l'air.

D'une manière générale, on regrette que l'efficacité des mesures n'est pratiquement jamais scientifiquement étayée. L'évaluation des coûts et des bénéfices des mesures proposées ne figure pas non plus dans les documents mis en consultation. Il paraît toutefois clair que les mesures proposées auront des coûts directs et indirects considérables pour le secteur privé et également pour l'Etat. Une bonne partie des mesures proposées qui seraient financées par l'Etat ont, nous semble-t-il, un ratio coût/bénéfice extrêmement défavorable. Dans l'état actuel des finances cantonales, le simple fait d'imaginer ce type de dépenses nous paraît indécent. Les mesures proposées, en plus de décourager les implantations ou le développement de nouvelles entreprises dans la région lausannoise, constituent une distorsion inacceptable de la concurrence entre les entreprises de la région lausannoise et celles du reste du canton.

Les mesures proposées trouvent leur justification dans le non-respect de la valeur moyenne limite de 30 microgrammes/m³ pour les concentrations en dioxyde d'azote ; alors que si on avait tenu compte uniquement des pics quotidiens, limités à 80 microgrammes/m³, la justification est nettement moins évidente, puisque jamais cette cote d'alerte n'a été dépassée à Lausanne ces dernières années ! Il est également regrettable que les effets potentiels de la réalisation des compléments de jonction autoroutière (Morges-est, Ecublens et Chavannes) et de la mise en service du métro M2 n'aient pas été pris en compte dans la modélisation. La part des émissions dues au chauffage devrait également être favorablement influencée, une fois la mise en service de l'usine Tridel.

L'hypothèse de base, que les objectifs d'assainissement ne seront pas atteints à l'échéance 2010 et que, par conséquent, l'application du plan de mesures OPair restait de haute actualité, est donc, vu le manque de données fiables dans les différents domaines, sujette à caution.

Remarques particulières

Vu le nombre important de mesures proposées (59 mesures), nous ne commenterons ici que les mesures qui nous paraissent les plus problématiques. Ces quelques commentaires n'impliquent en aucune manière notre assentiment sur les autres mesures.

Aménagement du territoire

AT-1 *Etablissement d'un projet d'agglomération compatible avec les objectifs d'assainissement de l'air*

Le SEVEN privilégie dans ce cadre les aspects environnementaux, sans prendre vraiment en compte la composante économique. Il est certes indispensable que le projet d'agglomération soit compatible avec le Plan de mesures OPair. Il est toutefois nécessaire d'effectuer une pesée des intérêts sans donner une priorité au plan de mesures Opair.

AT-2 *Affectation des sites en fonction de l'accessibilité multimodale*

Faire « correspondre le profil de mobilité des activités à celui de l'accessibilité multimodale du territoire sur lequel ces activités seront menées » est pour la CVCI extrêmement problématique. Le principe de « la bonne entreprise au

bon endroit » fondé sur l'accessibilité aux seuls transports publics, avec pour objectif avoué « diminuer le trafic automobile dû à des activités commerciales, de loisirs et professionnelles » est potentiellement très dangereux et contraire à la liberté économique. Ce principe appliqué de manière stricte est, pour nous, un frein majeur au développement économique de la région lausannoise.

AT-3 *Densification des zones desservies par des transports publics performants*

Cette mesure vient à l'appui de AT-2. Encourager la densification des constructions le long des (seuls) axes TP (existants ou à construire...) est extrêmement problématique en l'état du réseau existant et planifié. Cela d'autant plus si « le long des axes » signifie à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une infrastructure TP. Le refus du contre-projet Avanti rend encore plus aléatoire toute nouvelle construction, dans la mesure où les moyens financiers font défaut pour développer les TP.

AT-4 *Mixité des activités*

Cette mesure dénote, selon nous, comme d'autres mesures contenues dans les documents mis en consultation, d'une certaine naïveté. En effet, une certaine mixité des activités est certes en théorie forcément souhaitable à la fois pour des questions de trafic, mais aussi pour des raisons sociales. En pratique toutefois, il paraît impossible d'avoir une véritable emprise sur les choix individuels des citoyens qui demeurent susceptibles de travailler ou de consommer dans un autre secteur que celui où la mixité a été réalisée. On notera à ce propos que l'échelle (rue, quartier, commune ?) où cette mixité devrait être réalisée n'est pas fixée dans le rapport.

AT-5 *Maîtrise du stationnement privé*

Cette mesure nous paraît représentative des effets induits très négatifs sur notre économie qu'engendre une bonne partie des mesures proposées. Les normes actuelles sont déjà très restrictives et une politique encore plus restrictive en la matière aurait des conséquences sur les possibilités de développement de la région.

AT-6 *Modification de la LATC (équipement des terrains en TP)*

Lorsque cette modification législative sera mise en consultation, nous nous opposerons fermement à ce que la notion « d'équipement » - qui ne vise actuellement que l'équipement technique nécessaire à la viabilité d'une construction - soit étendue à « l'équipement communautaire... dont font partie les transports publics ». Nous considérons, en effet, qu'une disposition imposant l'existence d'une desserte TP comme une des conditions nécessaires à l'octroi d'un permis de construire est totalement inacceptable du point de vue de la liberté économique.

Mobilité

MO-2 Adaptation de l'exploitation du réseau routier à la hiérarchisation

Nous sommes opposés à ce type de hiérarchisation dogmatique des différents modes de transport.

MO-3 Réduction de la vitesse sur l'autoroute

Nous référant à un avis émis par le TCS, nous nous opposons aux propositions de réduction de la vitesse autorisée sur les différents tronçons autoroutiers. Il est en effet prouvé qu'une telle mesure serait grandement inefficace par rapport aux buts recherchés et créerait en plus une contrainte inutile et difficile à faire respecter (en particulier sur le tronçon de l'échangeur d'Ecublens à la Maladière).

MO-6 Encouragement au covoiturage

Nous ne sommes pas opposés au covoiturage, cependant nous ne saurions accepter une quelconque intervention de l'Etat dans la manière dont les entreprises privées gèrent leurs aires de stationnement. Il nous paraît très discutable, dans l'état actuel des finances cantonales, que des campagnes d'incitation soient financées par le canton dans ce domaine.

MO-7 Maîtrise du stationnement public

Cette politique étant destinée à être appliquée aussi aux places situées sur le domaine privé, nous tenons tout de même à relever qu'il y a lieu d'agir avec une extrême prudence dans la manière de restreindre le nombre de nouvelles places, sous peine de voir l'abandon de certains projets utiles au développement de l'agglomération.

MO-9 Plans de mobilité des entreprises, des collectivités publiques et des Hautes Ecoles

Exiger des entreprises de plus de 50 personnes qu'elles déposent un plan de mobilité à l'appui de toute nouvelle mise à l'enquête publique n'est pas raisonnable. Cette mesure est une contrainte administrative nouvelle très lourde. L'accent devrait plutôt être mis sur des mesures volontaires. Le Plan de mobilité d'entreprises édité en commun par les cantons de Vaud et de Genève est pour nous un instrument intéressant et utile dans cette optique.

MO-10 Stationnement payant dans les parkings des centres commerciaux

Nous doutons sérieusement de la faisabilité juridique de cette mesure. Nous ne saurions en tous les cas accepter - comme pour la mesure MO-6 - que l'Etat intervienne dans ce que nous considérons comme étant du ressort de la gestion privée.

MO-18 *Avantages fiscaux pour les utilisateurs des transports publics*

Cette mesure nous paraît non seulement totalement inapplicable en pratique (comment apporter la preuve qu'on est un « usager quotidien » des moyens de transport non motorisés ?), mais également contraire à la loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs LHID.

MO-20 *Hiérarchisation des modes et moyens de transport privilégiant la mobilité non motorisée*

Nous nous sommes déjà opposés, dans le cadre des consultations fédérales consacrées au « concept de locomotion douce » et au « plan sectoriel route et rail / transport public » à une hiérarchisation des différents modes de transport sur la base des principes qui ont simplement été repris dans la mesure MO-20.

MO-22 *Incitation à une pratique quotidienne de la mobilité douce*

Comme pour MO-18, cette mesure est certainement contraire à la LHID. De plus, nous doutons sérieusement qu'un quelconque avantage fiscal inciterait à l'utilisation quotidienne du vélo, en lieu et place d'un véhicule privé.

MO-23 *Promotion de la mobilité douce par des campagnes d'information et d'actions sur le terrain*

Le financement cantonal, en l'état actuel des finances, de ce type de mesures ne semble absolument pas prioritaire.

Poids lourds

PL-1 *Maîtrise et rationalisation du trafic des poids lourds*

L'incitation des poids lourds à circuler à la descente en milieu urbain nous paraît très complexe à mettre sur pied. Si une étude devait être conduite afin de mieux connaître les différentes caractéristiques du trafic marchandise dans l'agglomération lausannoise, son financement devrait être assuré par la part cantonale aux recettes nettes de la RPLP.

PL-3 *Incitation à une conduite écologique des poids lourds, des cars et bus*

L'ASTAG n'a pas attendu cette mesure pour organiser des cours de formation à l'intention des chauffeurs. Les avantages financiers sont en effet loin d'être négligeables.

PL-4 *Utilisation de véhicules à émissions réduites pour le transport de marchandises et matériaux dans l'agglomération*

Selon nous, la RPLP permet déjà d'atteindre cet objectif. La très forte augmentation de la RPLP au 1^{er} janvier 2005 (entre 20 et 50 % selon les catégories) incitera bien plus sûrement leurs propriétaires à opérer le

renouvellement du parc de leurs véhicules. Nous ne pouvons par ailleurs pas accepter de lier l'obtention des permis de construire à l'exigence de véhicules EURO 3, dans la mesure où ce sont, pour la plupart, des véhicules, dont le poids total en charge est de 40 tonnes, qui ne sont pas adaptés à la circulation en ville !

PL-5 *Rabais écologique sur la taxe poids lourds*

S'il s'agit de la RPLP, comme déjà dit pour la mesure PL-4, celle-ci va très fortement augmenter au 1^{er} janvier 2005.

Si, au contraire, c'est de la taxe de circulation dont il est question, – la seule qui soit de la compétence cantonale – un allègement bienvenu de celle-ci a fort heureusement déjà été opéré récemment.

PL-6 *Suivi environnemental des grands chantiers*

Cette mesure nous paraît, telle que proposée, contraignante et coûteuse. Les coûts supplémentaires qu'elle implique ne seraient pas sans conséquence pour les réalisations concernées dans la région lausannoise.

Energie

EN-2 *Obligation du raccordement au chauffage à distance*

Nous nous étions déjà opposés à cette mesure dans le cadre de notre prise de position relative au projet de nouvelle conception de l'énergie et, plus récemment, de nouvelle loi cantonale sur l'énergie.

Industrie, artisanat, et ménages

COV-5 *Contrôle des systèmes de récupération des vapeurs d'essence des stations-service*

Il n'est pas question qu'une telle mesure soit prise sans que des professionnels de la branche automobile aient été consultés. Il n'est pas non plus acceptable que l'exécution des contrôles soit confiée au SEVEN, alors que ce sont actuellement des entreprises qui s'en chargent.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, **il apparaît clairement que ce plan doit être revu de manière approfondie, afin qu'il corresponde mieux aux attentes des milieux économiques, des branches professionnelles concernées et tout simplement des citoyens. Il s'agit de faire une véritable pesée des intérêts entre les intérêts économique, sociaux et écologique comme l'impose le principe même de développement durable.** Cette pesée des intérêts demande un arbitrage politique qui n'a pas été fait à ce stade. Le plan de mesures mis en consultation tient compte principalement, pour ne pas dire uniquement, des aspects écologiques. Il est donc, selon nous, nécessaire de rechercher des solutions concertées qui doivent être basées sur la rencontre des planificateurs et des usagers connaisseurs du terrain (élus locaux, associations et entreprises). Les graves lacunes concernant les coûts directs et indirects engendrés par les mesures proposées doivent être comblées. L'estimation la plus précise possible de l'impact environnemental de chaque mesure devrait également être effectuée.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Julien Guex
Sous-directeur