

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts - Les trains régionaux sont-ils menacés dans leur développement par la rigueur de la LAT ?

Rappel de l'interpellation

Il y a quelques années, le Grand Conseil vaudois s'est fortement mobilisé pour garder les lignes des trains régionaux. Son combat s'est couronné de succès. Les lignes régionales offrent à la population vaudoise des transports utiles, performants et contribuant à désengorger les routes. Leur fréquentation augmente et le matériel doit à l'évidence s'adapter pour répondre à la demande.

Le cas tout récent de la ligne Nyon-St-Cergue (NSTCM) est à ce titre emblématique : 1,2 million de passagers par an empruntent actuellement cette ligne. L'augmentation de la population régionale a un effet direct sur le nombre de passagers transportés. Le mandat donné au NSTCM est de développer son offre. Pour répondre à ce mandat, une cadence de toutes les 15 minutes est planifiée. Pour cela il faut des nouvelles rames et un dépôt adapté pour l'entretien du matériel. Or, que constate-t-on : l'Office fédéral des constructions ne donne pas l'autorisation de construire le dépôt, se retranchant derrière les exigences de la LAT pour débloquer l'achat d'un terrain à cet effet. La situation est donc absurde car, d'un côté, on encourage à juste titre les transports publics en leur attribuant des fonds pour cela et, de l'autre, on ne donne pas les moyens de réaliser leurs missions.

Face à ce casse-tête, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Qu'a-t-il entrepris comme démarches auprès de la Confédération pour tenter de débloquer la situation du NSTCM ?*
- 2. Existe-t-il d'autres cas qui pourraient être similaires dans le canton ?*
- 3. Quelles sont les conditions exigées par la Confédération pour relever d'un intérêt public ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

Remarque préliminaire

Pour assurer une cadence au quart d'heure, un certain nombre de mesures et conditions sont nécessaires, notamment pour l'entretien et le stockage des trains de la compagnie. L'état du dépôt actuel étant relativement délabré, l'Office fédéral des transports (OFT) a prié le NStCM de remédier à cette situation. Au vu des coûts importants de rénovation du dépôt actuel ainsi que l'inadéquation du site actuel à un agrandissement du dépôt, la compagnie a étudié la possibilité de déplacer le dépôt en périphérie. La parcelle n° 11 située sur le territoire de la Commune de Trélex a été retenue. D'une surface de 20'456 m², elle est affectée actuellement en zone agricole et en surface d'assolement (SDA) de qualité I.

Les services cantonaux ont été consultés en 2013 dans le cadre de la procédure, pilotée par la Direction

générale de la mobilité et des routes (DGMR) s'agissant d'une procédure ferroviaire. La thématique des SDA n'a pas été prise en compte, ce qui a été relevé par le service de l'agriculture (SAGR). En effet, pour être conforme à la mesure *F12-Surfaces d'assolement* du plan directeur cantonal, des compensations doivent être proposées ou, le cas échéant, l'impossibilité de pouvoir compenser doit être démontrée.

Depuis, la révision de la LAT ainsi que son ordonnance d'application (OAT) sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2014. L'OAT a été enrichie de l'article 30 "garantie des surfaces d'assolement" d'un alinéa 1bis qui précise les dispositions applicables :

"Des surfaces d'assolement ne peuvent être classées en zone à bâtir que :

- lorsqu'un **objectif que le canton également estime important** ne peut pas être atteint judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement ; et*
- lorsqu'il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale".*

Ces nouvelles dispositions obligent à un examen encore plus détaillé et à une justification solide de l'intérêt prépondérant de chaque projet qui empiète sur les surfaces d'assolement, quel qu'il soit. Ainsi, le dossier devait être complété par les porteurs du projet, ce qui a été partiellement fait en juillet 2014.

Questions posées

1. Qu'a-t-il (ndrl : le Conseil d'Etat) entrepris comme démarches auprès de la Confédération pour tenter de débloquent la situation du NStCM ?

Pour les objets d'importance cantonale, des séances en présence des chefs de département ont lieu régulièrement à Berne pour défendre la vision du canton et expliquer l'interprétation de certaines dispositions de la loi. La spécificité cantonale et la vitalité économique qui nécessitent la réalisation d'infrastructures importantes sont notamment mises en avant.

En l'état, la procédure est toujours suspendue par l'OFT en attendant le préavis cantonal qui doit être fondé sur un dossier complété par les porteurs du projet.

En effet, des demandes de complément ont été formulées par les services cantonaux dans le cadre de la consultation en 2013. Le projet n'étant pas conforme aux mesures *E 22–Réseau écologique cantonal* et *F12-Surface d'assolement* du Plan directeur cantonal (PDCn), les services cantonaux ont demandé que l'emplacement choisi soit justifié de manière plus détaillée, ainsi que l'impossibilité de compenser les SDA soit démontrée. Sur le dernier point, un complément a été apporté en juillet 2014, qui ne répond que partiellement.

Des séances ont eu lieu ou auront lieu en présence d'un représentant du NStCM pour expliciter les demandes des services cantonaux contenues dans l'examen préalable de juillet 2013, ainsi que les mises à jour qui doivent être apportées au dossier afin que le document soit également conforme aux nouvelles dispositions de la LAT révisée et aux exigences de l'OAT

2. Existe-t-il d'autres cas qui pourraient être similaires dans le canton ?

Oui. Toute création d'infrastructures routières, ferroviaires ou autre d'importance régionale ou cantonale qui empiète sur les surfaces d'assolement (SDA) doit suivre la même procédure. Chaque projet doit être documenté par un dossier solide avec un argumentaire étayé. Il doit démontrer le bien-fondé de la réalisation, la nécessité de la localisation qui induit une emprise sur la zone agricole et les SDA et l'utilisation optimale de cette emprise, ainsi que les propositions de compensation.

3. Quelles sont les conditions exigées par la Confédération pour relever d'un intérêt public ?

La révision de l'OAT a enrichi l'article 30 OAT "garantie des surfaces d'assolement" d'un alinéa 1bis qui précise les dispositions applicables :

Ibis Des surfaces d'assolement ne peuvent être classées en zone à bâtir que :

- lorsqu'un **objectif que le canton également estime important** ne peut pas être atteint*

judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement ; et

– lorsqu'il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale.

Ces nouvelles dispositions obligent à un examen détaillé et à une justification solide de l'intérêt prépondérant de chaque projet qui empiète sur les surfaces d'assolement, quel qu'il soit.

En conclusion, les compléments demandés aux porteurs de projet sont nécessaires pour assurer la solidité juridique du dossier. Les nouvelles dispositions obligent à un examen détaillé et à une justification solide de chaque projet qui empiète sur les surfaces d'assolement. Les derniers jugements des Tribunaux en notre possession confirment cette manière de faire. Les récents recours déposés par la Confédération à l'encontre de plans d'affectation vaudois mettent l'accent sur les conséquences de ces modifications légales.

Un dossier complété permettra également au canton de se déterminer d'exempter le projet de la nécessité de compenser l'emprise sur les SDA et, le cas échéant, de puiser dans la marge excédentaire du quota cantonal.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 juillet 2015.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean