

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

**Exposé des motifs et projet de décret portant adoption du Plan directeur des carrières
(PDCar)**

1. PREAMBULE

La commission nommée pour traiter de l'exposé des motifs et projet de décret portant adoption du Plan directeur des carrières (PDCar) s'est réunie à quatre reprises, soit: le 26 septembre 2014 (8h30-11h30), le 10 octobre 2014 (10h-13h), le 11 décembre 2014 (8h-10h) à la salle de conférence du DTE, Place du Château 1 à Lausanne et le 10 février 2015 à la salle P001 (13h30-14h).

Elle était composée de M. Jean-Robert Yersin (président-rapporteur), ainsi que de Mmes Catherine Aellen, Valérie Schwaar, Aliette Rey-Marion (en remplacement de M. Ducommun le 10 octobre 2014) et MM. Olivier Epars, Philippe Cornamusaz, Philippe Ducommun, Jean-Marc Genton, Olivier Mayor (en remplacement de Mme Susanne Jungclaus Delarze pour l'ensemble des séances, excusé pour la séance du 10 février 2015), Régis Courdesse, Yves Ravenel et Grégory Devaud.

Le Conseil d'Etat était représenté par Mme Jacqueline de Quattro, Cheffe du Département du territoire et de l'environnement (DTE). Elle était accompagnée de MM. Cornelis Neet, Directeur général de l'environnement, et Marc Andlauer, Chef de division GEODE. Qu'ils soient ici remerciés pour les informations claires et complètes qu'ils nous ont apportées.

Mme Fanny Krug, secrétaire de commission, a pris et rédigé les notes de séances. Qu'elle soit ici remerciée pour son travail précis et méticuleux.

Dans le cadre de ses travaux, en plus du classeur de plus de 300 pages que constitue le PDCar, la commission a notamment été nantie des documents suivants :

- Avis du Service juridique et législatif (SJL) relatif au décret portant adoption du Plan directeur cantonal des carrières, Département des institutions et de la Sécurité (DIS), 7 janvier 2015.
- Rapport de la commission chargée d'examiner l'exposé des motifs et projet de décret sur l'adaptation du PDCar de 1991.
- Rapport de minorité de la commission suite à l'analyse de l'exposé des motifs et projet de décret portant sur l'adaptation du PDCar de 1991.
- Rapport complémentaire de la commission chargée d'examiner l'exposé des motifs et projet de décret portant sur l'adaptation du PDCar de 1991.
- Consultation du projet de Plan directeur des carrières 2014, Département du territoire et de l'environnement (DTE), Direction générale de l'environnement.
- Légendes du Plan directeur de carrière (carrières et gravières).

- Préavis du Conseil d'Etat relatif à l'audition fédérale sur la révision totale de l'ordonnance fédérale relative à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments d'importance nationale (OIFP) – propositions de modifications des fiches de description des objets IFP, Novembre 2014.
- Dragage et embouchures de cours d'eau, Position de M. Ph. Hohl, Septembre 2014.
- Recommandations sur les matériaux pierreux RMP 601. Application de la législation et prise en compte de la jurisprudence dans le cadre de l'élaboration des plans d'extraction, Département du territoire et de l'environnement (DTE), Direction générale de l'environnement, Novembre 2013 (version mise à jour en Juin 2014).

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La révision intégrale du PDCar est due à deux facteurs principaux :

- Le règlement d'application de la Loi sur les carrières stipule que le PDCar est revu tous les 10 ans et chaque fois que l'évolution des données de base rend sa modification nécessaire et le dernier plan date de 2003.
- Il y a eu d'importantes modifications légales, notamment au niveau de la loi fédérale sur la protection des eaux. A titre d'exemple de ces contraintes fédérales:
 - Il est désormais interdit d'exploiter le gravier au-delà d'une couche de protection d'une épaisseur de 2 mètres protégeant les nappes phréatiques.
 - Les directives de l'OFEV concernant l'exploitation de gravières situées sous forêt.

Ces restrictions ont un impact certain sur les possibilités d'extraction de roches et de graviers dans le canton, en limitant le nombre et l'étendue des territoires se prêtant à l'extraction de matériaux.

Comme on a pu le constater, notamment lors de l'adoption du plan de 2003, les carrières et les gravières constituent toujours un sujet sensible car elles ont un impact évident sur l'environnement et le territoire. Mais ce sont aussi des ouvrages indispensables pour l'économie cantonale car le canton a un grand besoin de ces matériaux pour les constructions (logements, routes...), à moins que l'on accepte que tout vienne de l'étranger et transite par camion, ce qui ne fait que reporter le problème sur d'autres secteurs.

Les principaux objectifs de la planification sont :

- Ménager les ressources naturelles en gravier et roches pour garantir les réserves dont nous disposons à moyen et à long termes.
- Assurer la pesée des nombreux intérêts en présence, souvent contradictoires, à savoir :
 - La protection des eaux superficielles et souterraines, de la forêt, de la nature, du paysage naturel et bâti, du patrimoine bâti, des monuments et archéologie ; il s'agit d'une utilisation mesurée du sol.
 - La protection de l'air et du climat, protection contre le bruit et les vibrations. La nouveauté consiste à rechercher systématiquement les possibilités de transfert du transport des matériaux de la route au rail et à promouvoir le transport lacustre.
- Favoriser le recyclage des matériaux minéraux. Il existe aujourd'hui une meilleure valorisation de ces matériaux recyclés - développée dans le courant des dix dernières années - qui permet d'économiser les ressources naturelles.

Le plan présenté montre que la situation est plutôt favorable car le canton dispose de réserves suffisantes en gravier et en roches à concasser pour couvrir l'essentiel de ses besoins pour une génération. La préférence doit être donnée aux ressources locales pour des raisons environnementales.

Une attention particulière a été dévolue aux sites localisés dans des zones figurant à l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP). Ces secteurs sont fortement règlementés par la Confédération. Par exemple, le cas d'extraction des roches dures des carrières d'Arvel, est directement traité au niveau national car ce site est intégré dans le plan directeur des transports de la Confédération (site stratégique d'importance nationale pour l'approvisionnement du pays). Des prescriptions détaillées ont été émises concernant l'utilisation de ces sites, notamment par la préservation intégrale des objectifs de protection. Il est donc difficile de vouloir s'étendre dans ces secteurs. Un processus similaire est en cours concernant les roches nécessaires à la fabrication de ciment. En résumé, toute extension des périmètres de carrières et gravières situés dans l'IFP est en principe interdite (surfaces en rouge sur les fiches). L'exploitation éventuelle ne peut être envisagée que pour des objectifs d'importance nationale (art. 2 LPN) et s'il n'y a pas d'autres sources disponibles; elle est donc conditionnée par la position de la Confédération.

Pour l'élaboration de ce plan, il a été tenu compte de l'expérience de 2003 et également du fait que la société a changé depuis cette date. Il faut préciser que les demandes du Grand Conseil de l'époque ont été satisfaites:

- Le programme de transport alternatif à la route, avec l'entrée en fonction du système de transport par le rail dans une région qui représente 40% de l'approvisionnement du canton.
- L'instauration d'un programme de gestion des carrières (2ème génération) qui est l'instrument de régulation.
- Le programme de recyclage des matériaux s'est considérablement développé: on est passé de 15% de substitution au gravier naturel à pratiquement 25% actuellement. Le Département vise à un développement qualitatif.

La mise en place de la nouvelle politique, entamée depuis 2006, avec des démarches participatives qui associent les riverains et les associations (environnementales, riverains), actuellement partenaires privilégiés sur le terrain s'est révélée très positive puisque le taux de réussite des projets devant les tribunaux en cas d'opposition est passé de 80% de taux d'échec à 95% de taux de réussite avec également une nette diminution des dossiers devant les tribunaux.

3. DISCUSSION GENERALE

Il faut relever que par rapport au premier plan de 2003 dont l'adoption avait provoqué de nombreuses discussions et contestations, la situation a considérablement évolué notamment suite à l'adoption du Plan Directeur Cantonal (PDCn). De fait, le PDCar constitue bien une partie du PDCn et doit être adopté par le Grand Conseil (position confirmée par un avis de droit du SJL). Ceci a permis de clarifier les compétences de la commission et du Parlement et de trouver un chemin entre cogestion et pouvoir d'examen le plus large possible du Grand Conseil. Le périmètre de ces compétences tel qu'accepté à l'unanimité par la commission, peut se résumer comme suit :

- Adopter le PDCar dans son ensemble.
- Le pouvoir d'appréciation et d'amendement de la commission – et donc du Grand Conseil - n'est pas illimité : la commission a le droit de poser des questions sur les fiches et de demander à ce que certaines fiches puissent être retravaillées, précisées voire retirées. Elle peut également émettre des vœux.

La commission a donc procédé comme suit:

- Pour la partie générale: discussion point par point avec possibilité d'émettre des propositions (vœux, amendements).
- Pour les fiches: tous les membres de la commission ayant reçu le document complet et ayant eu le temps nécessaire pour l'étudier, seules les fiches pour lesquelles la discussion a été demandée ont été discutées par la commission avec, cas échéant vote sur une proposition de retrait.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

1. Introduction

Matériaux d'excavation exempts de toute pollution – décharge contrôlée pour matériaux d'excavation (DMEX) :

Il importe de préciser que le PDCar couvre les besoins d'élimination et valorisation d'environ 50% des matériaux d'excavation qui sont destinés au comblement de sites de carrières et gravières. Les 50% restant sont destinés à une mise en décharge contrôlée, dont les sites potentiels sont inventoriés dans le plan de gestion des déchets. La 3^{ème} version du plan vient de terminer sa mise en consultation.

Le volet particulier du plan de gestion des déchets relatif aux décharges contrôlées fait l'objet d'une planification séparée, en conformité avec la nouvelle ordonnance sur le traitement des déchets.

2. Méthodologie, objectifs et éléments de la planification

Chacun des sites inventoriés a été analysé sur la base d'une étude multicritères et une pondération des critères a été effectuée et a été appliquée de manière uniforme sur tous les sites pour assurer une comparabilité (résultat sous forme de « toile d'araignée » dans les fiches).

Concernant le suivi des objectifs, les exploitants de gravières sont assujettis à un contrôle géométrique et hydrogéologique systématique par des bureaux indépendants (payés par les exploitants) rendu à l'administration chaque année, voire tous les six mois pour certaines exploitations. Le Canton exerce une fonction de haute surveillance et en cas de déclarations d'irrégularités, les services effectuent des contrôles inopinés.

En réponse à la question de la remise en état, il est précisé qu'elle est soumise à des directives strictes au niveau de la reconstitution des sols et bénéficie d'une ouverture des exploitants vers des procédés permettant une reconstitution de très bonne qualité. Un suivi pédologique est effectué jusqu'à huit ans après la fermeture des gravières.

Plusieurs membres de la commission ont exprimé leurs préoccupations concernant les nuisances liées aux transports routiers et leur souhait d'ajouter l'objectif de protection de la population en matière de sécurité routière. Des villages concernés ne sont pas conçus pour une traversée sécurisée des poids lourds par rapport aux éventuels piétons. Par exemple la gravière « Les Ursins » devrait générer un flux journalier d'environ 250 passages de camions qui vont descendre sur Aubonne. Ainsi, les routes fréquentées par les camions qui sont en traversées de localités, sont donc à la charge des communes.

En réponse à ces inquiétudes, le Chef de la division responsable du dossier a précisé que bien qu'il n'existe pas de normes en matière de protection de la population, ce facteur a été pris en compte. Des solutions ont été – et seront - cherchées au cas par cas, avec la possibilité de faire financer des ouvrages de protection (trottoirs, barrières de sécurité) par les exploitants. Ces derniers ont aujourd'hui bien compris que leur développement ne se fera qu'à ce prix et au prix du transport par le rail.

En réponse aux questions sur le rythme d'exploitation des sites, il faut bien comprendre que le PDCar est composé de fiches détaillées mais que celles-ci ne constituent qu'un inventaire. Il faut donc bien différencier entre le niveau d'un PDCar et celui d'un plan d'affectation (les plans d'extraction prévus par la Loi cantonale sur les carrières ont rang de plan d'affectation cantonal). L'étape finale consiste en un permis d'extraction. C'est le « Programme gestion des carrières » qui définit la mise en œuvre des projets et le rythme d'exploitation des sites.

3. Cadre légal

Il est précisé que le Canton a édicté des recommandations sur la façon de monter des dossiers; ces recommandations préconisent des restrictions fortes pour une meilleure qualité qui, si elles sont respectées, permettent d'obtenir de meilleures garanties d'aboutissement des projets.

4. Consultation

Il faut relever l'important effort de consultation réalisé tant auprès des communes concernées que des associations de protection de la nature et de l'environnement ainsi que des entreprises concernées. Il en est résulté que 13 sites ont été retirés et que pour 6 autres les fiches ont été modifiées.

5. EXAMEN DU PDCAR 2014 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Introduction

En réponse à une question, Madame la Conseillère d'État nous informe qu'elle ne voit pas d'incidence de la révision de la LAT sur cette révision du PDCar. Les gravières et les carrières sont des imputations provisoires, le plan d'extraction définit des sites qui se trouvent hors zone à bâtir et il ne devrait donc pas y avoir de conflit d'intérêt avec la LAT. Il est précisé que l'Ordonnance modifiée d'application de la LAT (OAT) est entrée en vigueur au 1er mai 2014, soit après la rédaction du PDCar.

2. Dispositions légales

Il importe de signaler que, légalement, un site qui ne serait pas inclut dans le PDCar 2014 ne pourrait pas être ouvert et exploité.

3. Etat de la planification cantonale

Il est précisé que la sélection des sites est une itération continue entre les entreprises, les exploitants, voire certaines communes et la division géologie, sols et déchets (GEODE). L'évaluation est faite en fonction de la consommation (réponse à la clause du besoin), ainsi que des différents critères listés dans la version 2014 du programme de gestion qui sera publiée après l'adoption du PDCar 2014.

4. Objectifs de la planification

Afin d'assurer le souhait que, dans la pesée de tous les intérêts en présence, on assure également la protection de la population, sous son volet sécurité routière pour la traversée de localités, notamment dans celles qui ont peu de moyens de mettre à l'abri les piétons : rues n'offrant pas le gabarit nécessaire pour aménager des trottoirs ou faire une séparation nette entre trafic routier et trafic pédestre/scolaire, une commissaire propose d'ajouter, sous forme de vœu, au point 4.2 «Assurer la pesée de tous les intérêts en présence » :

Ajouter une puce supplémentaire: protection de la population (sécurité routière).

Madame la Conseillère d'Etat indique que le Conseil d'Etat s'engage à respecter ce vœu.

Le vœu visant à ajouter une puce supplémentaire protection de la population (sécurité routière) au point 4.2. «Assurer la pesée de tous les intérêts en présence » est adopté par la commission à l'unanimité.

Concernant les sites lacustres¹ il est précisé qu'actuellement les matériaux qui partent par voie lacustre ne disposent que de trois points de débarquement sur les rives du Léman, situés entre Lausanne et Villeneuve. La portion de l'arc lémanique comprise entre Lausanne et la frontière genevoise ne dispose pas d'installation de transfert. Le but de l'étude qui a été effectuée par le Canton était d'investiguer autour du lac ce qui pourrait se produire si on augmentait le nombre de débarcadères, respectivement d'embarcadères et de voir comment pourrait se développer ce transport. Dès lors qu'il y a une très forte pression de l'urbanisation sur les rives du Léman, c'est peut-être le dernier moment pour arriver à localiser un ou deux sites entre Lausanne et Genève.

4.3 Cas particuliers des sites de carrière et gravières

Il s'agit de sites situés dans des zones inscrites à l'inventaire fédéral du paysage (IFP) dont la problématique sera exposée plus bas dans l'étude des fiches spécifiques.

5. Besoins et consommations

A la question du potentiel et du coût des graviers recyclés, il est répondu qu'il existe 43 sites de concassage qui sont contrôlés par l'Association Suisse de Déconstruction, Triage et Recyclage (ARV), notamment au niveau de la qualité des matériaux recyclés. Le problème de l'adéquation entre l'offre et la demande est à l'origine du développement de différents instruments: bourse en matériaux d'excavation, bourse d'échange en matériaux recyclés. Le coût est beaucoup moins cher: le gravier recyclé correspond à la moitié ou au 2/3 du prix du gravier neuf; l'élimination des déchets en décharge contrôlée inerte coûte CHF 20.-/tonne au lieu de CHF 5.-/tonne dans une installation de recyclage. En conclusion, le cycle vertueux est largement enclenché par le marché.

7. Démarche

Analyse du réseau de transport

Concernant le problème des nuisances liées à la traversée des localités, il est relevé que si le critère quantitatif (nombre de villages traversés) présente ses avantages, il est dommage de limiter l'analyse à la quantité et non à la qualité. En effet, une traversée de localité, avec un gabarit suffisant (rue large) ne doit pas être considérée de la même manière qu'une traversée de localité qui est problématique (restriction de la chaussée, impossibilité d'aménager des

¹ PDCar 2014, Plan directeur des carrières, p.8

trottoirs, sorties de maisons qui débouchent directement sur la route). Si cette analyse qualitative doit bien être effectuée au niveau du projet et non pas des fiches du PDCar, la mention d'une prise en considération de la qualité des traversées de localités doit être intégrée dans les principes énoncés.

L'amendement suivant est proposé (page 26):

« Cette analyse a pris en compte le nombre de villages traversés à partir d'un axe autoroutier majeur ou à partir d'une voie ferrée. Au stade de l'analyse de projet, il est tenu compte d'une analyse qualitative de la traversée des localités concernées (notamment gabarit routier, possibilité d'aménager des trottoirs)».

<i>L'amendement est adopté par la commission à l'unanimité.</i>

8.2 Carrières

Il a été indiqué à la commission que le potentiel de 206 millions de m³ représente un volume indicatif qui sous-entend une exploitation maximale des sites présentés. Or on ne peut pas envisager une exploitation massive sur l'entier du gisement inventorié. En appliquant les contraintes, cela représente une réserve pour 70 ans si ce rythme est maintenu.

Avant de passer à l'analyse des fiches, il est important de rappeler le processus en vigueur jusqu'à la signature du permis d'exploitation :

- 1) PDCar – site retenu : oui/non.
- 2) Programme de gestion des carrières – priorisation et limitation des sites.
- 3) Développement de projets – avec les services de l'Etat, les communes et les ONGs.

Les nouvelles contraintes détectées doivent être intégrées pour permettre au projet d'avoir un maximum de succès lors de sa mise à l'enquête.

- 4) Séances de présentation publique
- 5) Suivi du projet par un comité de suivi (composé de représentants d'associations environnementales, de riverains ou autres groupes d'intérêts)
- 6) Mise à l'enquête du projet et éventuelles négociations (qui peuvent aboutir à des conventions et des compensations financières avec les riverains). Le Canton peut intervenir dans ce débat pour éviter les effets pervers.

6. EXAMEN DU PDCAR 2014 - ANALYSE DES FICHES

1) Gros-Brasset – Noville

Il s'agit ici du site le plus problématique, puisque situé dans un périmètre inventorié à l'IFP, mais dont l'inscription est postérieure à l'exploitation du gisement. La concession accordée prévoit en outre que la fosse d'extraction devrait être comblée au terme de la concession soit en 2016. Ce gisement lacustre a une épaisseur moyenne évaluée entre 3 et 20 mètres, et un volume estimé à environ 3 millions m³. Il s'agit d'un territoire d'intérêt biologique prioritaire. Une série de contraintes ISM/IFP s'appliquent. Il fait l'objet d'évaluations au niveau cantonal pour une exploitation du solde du gisement avant le remblayage du site, en relation avec le programme Rhône 3 (ci-après R3). Le comblement des éventuels résidus d'extraction a été demandé, suite à l'exploitation de ce site. Cela pourrait se faire de manière naturelle.

Le calque rouge indique que la zone est exclue sauf si un intérêt majeur de niveau national est opposable à cet intérêt. La pesée des intérêts se fait au niveau de la Confédération (préavis de la Commission fédérale de la protection de la nature et du paysage et de l'OFEV requis par rapport à toute velléité d'intervention) et tient en outre compte de la possibilité d'une alternative.

Concernant le comblement de la fosse, il semblerait que, sur la base des expériences récentes, on doute que l'entreprise puisse tenir l'ensemble des obligations lui incombant dans les délais impartis. Les services de l'Etat se sont donc intéressés à savoir pourquoi cette fosse devait être comblée et quel était le problème: c'est l'effet de la fosse sur la courantologie du Léman qui engendre une érosion des marais, lesquels sont strictement protégés et il n'y a pas d'exception possible. Une étude a été entreprise pour déterminer plus précisément l'évolution de cette érosion. Des spécialistes estiment que la fosse a un effet direct sur l'érosion, d'autres que cet effet est négligeable. Pour le Canton, la priorité est de trouver une solution rapide à l'érosion puisque le comblement de la fosse ne peut pas se faire en une ou deux années; 10 ans sont nécessaires. On aura donc un problème avec les conditions de cette concession à son expiration en 2016.

Considérant qu'il s'agit du seul site situé sur un site marécageux, qui est considéré comme plus restrictif que l'IFP par la jurisprudence du TF car la pesée des intérêts a déjà été faite et observant que l'entreprise n'arrivera pas à tenir l'exigence de comblement de la fosse au délai prévu, un commissaire a demandé le retrait de cette fiche.

Selon la Direction des ressources et du patrimoine naturels, il est important de conserver la fiche car le projet R3 avec la création du delta fera intervenir une problématique nouvelle de gestion des graviers sur une grande échelle. La question peut se poser par exemple de comment gérer ce secteur ou l'ensemble de la beine lacustre de la zone créée en delta, s'il n'y a pas une entreprise capable de gérer ces lieux. On peut faire l'hypothèse que les différentes étapes du projet ne pourront pas être réalisées sans l'entreprise. L'exploitation de cette ressource pourrait être une des clés pour la réalisation, au sens économique du terme, du delta du Rhône.

Madame la Conseillère d'Etat a précisé que les équilibres sont clairement défavorables à une reprise de l'exploitation, à moins que les deux commissions fédérales estiment que l'évolution des circonstances (besoins, démographie, équilibre, impossibilité d'exploiter ailleurs, etc.) ne remette en cause ces équilibres. Il est donc possible de préciser dans la légende « en l'état, sous réserve d'une autorisation de la Confédération pour changement de circonstances ».

Il importe de préciser que le PDCar n'est pas mis à l'enquête après son adoption, mais qu'il est contraignant pour les autorités, à l'exception des cas soumis à une marge de manœuvre de la Confédération.

<i>Au vote, le retrait de la fiche est refusé par 6 voix contre 4, et une abstention.</i>

2) Le Mormont – Eclépens, La Sarraz, Orny

Il s'agit aussi d'un autre site délicat dont une partie est inscrite à l'IFP (géotope, zones de nature protégée) et qui a donc été classée en zone rouge sur la carte. Une association pour la sauvegarde du Mormont s'est manifestée en écrivant à tous les députés, mais elle n'a pas demandé à être entendue par la commission.

L'importance de ce site est liée à l'exploitation de la carrière de calcaire par la cimenterie d'Eclépens. Cette entreprise va se retrouver à cours de matériaux d'ici 2020 et a choisi l'option d'une extension dans le secteur de la Birette (partie non protégée, à l'ouest, hachurée en jaune sur la carte) prochainement mis à l'enquête. Elle a présenté en mai 2013 un programme d'extension de l'exploitation dans le périmètre protégé, en prévision de fermeture de la Birette en 2030 et en raison de sa vocation de production de ciment, mais également d'incinération à très haute température et à bas coûts de déchets spéciaux. L'exploitabilité est en discussion au niveau fédéral. Il s'agit de déterminer si la production de ciment indigène qui couvre 95% de notre consommation actuellement est d'importance stratégique pour le pays ou si on décide d'importer à terme notre consommation. A noter que 4 des 6 autres cimenteries suisses sont confrontées aux mêmes problèmes (carrière dans l'IFP ou en lisère de l'IFP) et menacées à une vingtaine d'années. La position du Canton de Vaud est à mi-chemin : possibilité d'exploiter les secteurs de Birette et Fontaine (hors IFP) qui permettrait de garantir l'exploitation jusqu'en 2040. Si une extension est possible, ne pas toucher la zone sommitale pour éviter la dénaturation du géotope et son expression géologique première (par exemple en inscrivant un couloir de protection). Avant de trouver ce moyen-terme, il faut achever les négociations au niveau fédéral.

Vœu de la commission:

« La commission, avec le soutien de Madame la Conseillère d'Etat, émet le vœu que la zone sommitale figurant en rouge sur le plan ne puisse en aucun cas être utilisée »

La commission adopte le vœu selon lequel la zone sommitale figurant en rouge sur le plan ne puisse en aucun cas être utilisé, par 9 voix et 2 abstentions.

La commission rappelle que le vœu qu'elle émet ne constitue pas une disposition juridique ; il figurera dans le rapport sur le PDCar et aura donc une validité d'une dizaine d'années. Il pourrait cependant servir dans le cadre d'une procédure au TF pour souligner la volonté du législateur.

3) Sur Vuarne - Yens

Le site correspond à la zone encerclée en noir. La zone tampon correspond à la zone orange d'inexploitabilité pour raison technique. Par rapport au projet d'origine, ce secteur est venu se greffer à la demande d'une entreprise. Il s'agit d'un gisement qui contient essentiellement du sable et dont l'accessibilité est déplorable. Il ne sera exploitable que dans le cadre de l'exploitation complète du gisement du Boiron avec un projet de raccordement au rail, donc la mise à l'enquête ne pourra être déclenchée que dans 15 à 20 ans. Concernant le transport par rail depuis le Boiron la commission a été informée que les négociations ont aboutis à l'obtention d'un sillon pour passer en direction de Gland et de l'agglomération lausannoise. Trois convois par jour (900 tonnes par convoi) peuvent partir et revenir, soit sur la gravière des Délices à Apples, soit sur celle du Sépey jouxtant Sur Vuarne, qui prendra le relais ultérieurement. Des contrats d'intention permettent de réserver des sillons dans le prochain horaire CFF bien au-delà de la planification actuelle. Les objectifs sont atteints pour ce qui concerne les Délices et une augmentation de la capacité du transport pourrait être envisagée.

4) Bois de la Côte - Concise

Un commissaire a demandé la sortie de ce projet du PDCar en raison de l'« impact paysager extrêmement fort », dans une zone proche du lac et dans un environnement relativement isolé. La commission a été informée que certains organismes ont produits cette demande dans le cadre de la consultation. Toute une série de sites de carrières a été enlevée le long du versant

du Jura, seules celles qui sont éventuellement faisables ont été conservées. Il faut prendre en compte les éléments suivants :

Sur le principe général, l'aire figurant sur la carte est une aire de potentiel et non pas le projet de carrière. Elle correspond à une petite portion du périmètre.

Si l'éloignement des voies de communication peut surprendre, il existe des moyens de transports notamment par bandes transporteuses à l'intérieur du terrain avec une possibilité de transport automatique pour rejoindre la prochaine voie de communication carrossable.

Dans le cadre d'une exploitation de carrière avec impact paysager fort, il est possible de masquer l'exploitation durant l'exploitation par des bermes, puis de reconstituer la forêt.

Il n'y a pas d'autres impératifs que des impératifs paysagers et il est possible d'y répondre de manière adéquate. La référence à l'impact paysager extrêmement fort est un avertissement à ceux qui vont projeter l'exploitation. Un permis d'exploiter pourrait être refusé pour le mauvais traitement de cet aspect. Cet endroit doit être conservé avec d'importantes précautions. La fiche correspond à l'exploitation potentielle de l'entier de l'aire décrite. En général, les projets sont développés sur une surface correspondant à un volume de 1 million de m³ (ce qui correspond à environ 20% de la surface décrite) sur une durée d'une quinzaine d'années. Il s'agit donc de relativiser la question de l'impact paysager par rapport au potentiel d'une gravière dans cet environnement. Le volume exploitable de 1 million de m³ justifie l'utilisation d'une bande transporteuse.

Au vote, le retrait de la fiche est refusé par 7 voix contre une et une abstention.

5) La Côte - Baulmes

Un commissaire a demandé le retrait de la fiche en raison de l'impact écologique et paysager. Considérant que le potentiel est de 50 mio de m³, soit une quarantaine d'années d'approvisionnement du canton et qu'il importe de diversifier géographiquement les sites et prenant en compte que l'intérêt de ce site réside dans la présence d'une ligne de chemins de fer à proximité avec une ancienne décharge communale qui pourrait servir de plateforme de transbordement, ainsi que la possibilité de descendre en bande transporteuse et de réaliser une exploitation intelligente en souterrain, la majorité de la commission a opté pour le maintien.

Au vote, le retrait de la fiche est refusé par 8 voix contre une.

6) Bois de Ban – Rances, L'Abergement

Un commissaire a demandé le retrait de la fiche en raison de l'impact écologique et paysager.

Au vote, le retrait de la fiche est refusé par 6 voix contre une et 2 abstentions.

7) Bonne Fille – Premier, Vaulion, Vallorbe

Un commissaire a demandé le retrait de la fiche en raison de l'impact écologique et paysager et du fait que le site se situe au sommet d'une montagne sur laquelle un projet de parc éolien est en cours. Cependant, aux dires de la DGE, l'exploitation pourrait être compatible avec le projet d'éoliennes moyennant certaines conditions (exploitation en souterrain par exemple). Ce projet de parc éolien est sur le point d'être mis à l'enquête. Le plan partiel d'affectation sera traité en préalable lorsque le plan directeur cantonal aura été approuvé par le Conseil fédéral. Madame la Conseillère d'Etat confirme que, contact pris avec l'ARE, le traitement aura lieu au printemps 2015.

Au vote, le retrait de la fiche est refusé par 8 voix contre une.

8) Grand Fuey - Gimel

Un commissaire a demandé le retrait de la fiche en raison de la faible importance du gisement. La commission est informée qu'il s'agit de pierre de taille pour des besoins locaux (fontaines, bâtiments locaux, etc.) et non d'un gisement de graviers comme aux Ursins. Cette exploitation ne va pas produire de concassés pour le ciment. Il s'agit donc de donner la possibilité d'exploiter un gisement de faible envergure pour des besoins locaux à côté de la route ; l'exploitation ne se fait pas à l'explosif mais selon d'autres techniques utilisées notamment dans les carrières de marbre. Cette distinction n'apparaissant pas clairement sur les fiches Gimel et Côte de Bière, la commission décide d'inclure dans le rapport la précision suivante :

L'exploitation de Gimel correspond à une exploitation locale pour les besoins en pierre de taille et non pour la production de concassés.

Nonobstant cette précision et compte tenu de l'indication dans la fiche selon laquelle une étude d'impact est prévue, la demande de retrait a été retirée.

9) Les Communs - Marchissy

Un commissaire a demandé le retrait de la fiche en raison de l'impact écologique et paysager. Ce site concerne l'exploitation de calcaire massif (carrière). Le site est implanté sur le terrain de la commune, avec un dénivelé important. Un accord avait été passé pour une exploitation de taille modeste, mais les autorités municipales ont changé d'avis en raison du passage à travers le village. Pour l'instant, l'entreprise a décidé de renoncer au projet d'exploitation du fait de cette difficulté et attend les résultats de l'étude sur les possibilités de créer un itinéraire de contournement du village.

Au vote, le retrait de la fiche est refusé par 5 voix contre 3 et 2 abstentions.

10) Côte de Bière – Bière, Berolle

Il est demandé si le retrait de la fiche aurait pour conséquence l'arrêt de l'exploitation actuelle. Il est répondu que ce risque n'existe pas pour la partie sud (gravière, en exploitation). Il y aura une fin d'exploitation et une remise en état conformément au permis accordé, en vigueur. La partie nord (carrière, en jaune) pourrait être exploitée en respectant certaines conditions, notamment une protection contre l'impact paysager. A ce sujet, les associations de protection ne se sont pas montrées défavorables à l'exploitation de ce site pour plusieurs raisons:

- Il y a au niveau paysager, une habitude de voir une exploitation dans cet endroit.
- Les forêts contiennent peu de biodiversité.
- Tenir compte de la possibilité d'exploiter par segments.
- Proximité d'une gare pour le transfert sur le rail.

La question se pose de savoir pourquoi ce site n'a pas fait l'objet de deux fiches séparées (l'une pour le site exploité et l'autre pour le développement potentiel). Considérant que le lieu se situe dans des zones semi-ouvertes favorables aux Tétracodés pour lesquels des efforts sont faits dans la région et pour être conséquent avec ce qui est déjà fait, un commissaire a demandé un retrait de la fiche ou l'inscription de deux ronds sur le calque. Il manque aussi des indications sur le site actuellement en exploitation.

Or, il s'avère que le calque ne se réfère qu'au site potentiel. Les 10 millions de m³ concernent uniquement le site potentiel. Les derniers casiers en exploitation de la zone multicolore correspondent à environ 1,7 millions de m³ à extraire, soit environ dix années d'exploitation pour du calcaire concassé (béton). L'ancien plan directeur indique uniquement la partie actuellement en exploitation, la réplique sur le versant a été ajoutée à la présente version. Considérant qu'un plan directeur correspond à une base légale, un document de référence en cas de conflit devant les tribunaux et que cette fiche mérite d'être revue, la commission a obtenu l'engagement des responsables que dite fiche sera complétée (valeur exacte du gisement actuellement en exploitation, son potentiel et le nombre d'années d'exploitation, et modification du calque. Ces informations complémentaires seront visibles sur la version électronique du PDCar se trouvant sur le site de l'Etat de Vaud).

La commission a pu vérifier la réalisation de ses demandes lors de sa dernière séance et le retrait de cette fiche n'est plus demandé. Pour le calque relatif à Côte de Bière (p. 262) qui ne fait pas apparaître les deux gisements de la carte (p. 263), il est précisé qu'il existe deux gisements distincts :

- un gisement qui fait partie de la catégorie des carrières (avec une seule lucarne dans le calque pour faciliter la lecture).
- l'autre gisement apparaissant sur la carte appartient à la catégorie des gravières et se réfère à Cambèze sud (p.165-166) avec un autre calque. La méthodologie utilisée pour l'entier du plan est donc la même.

11) Carrières d'Arvel - Villeneuve

Il n'y a pas eu de demande de retrait ou de modification, mais d'informations concernant ce lieu très sensible. En complément de la réponse à l'interpellation Favrod sur ce sujet, il nous a été communiqué que les opposants – notamment Helvetia Nostra – ont admis la réalisation d'une expertise par l'EPFZ. L'expert a rendu ses conclusions. Cette expertise a permis de passer de 13'000 m² à 8'000 m² de déforestation par rapport au précédent projet de sécurisation, en mordant en partie sur l'IFP.

Concernant la continuation de l'exploitation (partie en vert à pois), une mise à l'enquête est prévue au printemps 2015 pour notamment permettre d'enlever les résidus sur les bermes actuelles et permettre dans certains secteurs un approfondissement de la carrière. D'après le permis initial de 1970, seuls deux-tiers du volume initialement autorisé ont été exploités. Cet approfondissement dans la paroi correspond à environ huit ans d'exploitation dans le périmètre actuellement autorisé. La zone bleue indique que l'exploitant est en train d'étudier la possibilité de travailler en souterrain, en raison de l'impact paysager relativement important sur ce pan de montagne.

Sur l'entier du projet, un projet de renaturation sera mis à l'enquête. Ce projet a été discuté avec les associations de protection de l'environnement, notamment par rapport aux techniques utilisées (proches de la végétation naturelle, avec des essences locales).

En l'état, l'exploitant n'a pratiquement plus rien à exploiter. S'il est soutenu par une grande entreprise, il peut attendre la mise en conformité de son site, avec la sécurisation et la prolongation de l'exploitation. Ce dossier est aujourd'hui acceptable pour tout le monde sauf pour Helvetia Nostra. L'association demande un engagement formel de l'Etat de Vaud, dans la convention avec les communes et les associations, attestant qu'il n'exploitera plus jamais ce secteur en surface. Or il y a une planification au niveau fédéral qui indique que cette carrière a une importance stratégique pour l'approvisionnement du pays en roches dures pour les voies de chemin de fer et autoroutes. Si le Canton favorise une exploitation en souterrain, il ne peut toutefois pas s'engager formellement par rapport à une planification supérieure

d'ordre fédéral. Monsieur le Chef de division GEODE nous a confirmé que Berne avait statué sur l'importance nationale du gisement d'Arvel.

12) La Bierla - Ormont-Dessus (p. 275)

Considérant que le lieu se situe dans des zones semi-ouvertes favorables aux Tétracétones pour lesquels des efforts sont faits dans la région, un commissaire a demandé un retrait de la fiche.

Il s'agit d'une exploitation (calcaire siliceux - identique à celui d'Arvel) envisageable pour les besoins locaux notamment pour la consolidation des routes de montagne. Le rythme de l'exploitation est très faible, en fonction des besoins locaux.

Au vote, le retrait de la fiche est refusé par 8 voix contre 2.

D'autres sites ont également fait l'objet de discussion de moindre importance et les réponses apportées ont satisfait la commission qui n'a formulé aucune demande de complément ou de retrait des fiches y relatives.

7. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

7.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

Art. 1

Suivant l'avis et la proposition du SJL, à l'unanimité la commission, l'art. 1 du projet de décret est amendé comme suit:

« Le Plan directeur cantonal des carrières est adopté ».

L'art. 1 du projet de décret, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

Art. 2

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité par la commission.

Art. 3

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité par la commission.

8. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret, amendé, est adopté par la commission par 9 voix et une abstention.

9. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Vucherens, le 19 mars 2015

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-Robert Yersin*