GRAND CONSEIL

SEPTEMBRE 2018 RC-76

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

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

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 23 août 2018, de 9h00 à 10h15, à la salle Cité, rue Cité-Devant 13, à Lausanne.

Elle était composée Mesdames Taraneh Aminian et Anne-Lise Rime, ainsi que de Messieurs Régis Courdesse, Jean-Claude Glardon, Raphaël Mahaim, Yvan Pahud, confirmé dans son rôle de président-rapporteur, Etienne Räss, Denis Rubattel, Daniel Ruch, Patrick Simonin, Daniel Trolliet,

Ont également participé à la séance Madame Jacqueline de Quattro (cheffe du DTE) ainsi que Messieurs Sébastien Beuchat (directeur de la DIRNA, DTE) et. Renaud Marcelpoix (géologue cantonal, DTE-GEODE).

Madame Sophie Métraux a tenu les notes de séance

2. DOCUMENTATION

La commission a été nantie de la fiche du PDCar sur les Carrières d'Arvel en force et de celle qui sera modifiée à terme. Une présentation du site, de l'exploitation actuelle et une esquisse de l'exploitation telle qu'imaginée actuellement a aussi été donnée lors de la séance. Ces documents sont annexés au rapport.

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

Le Conseil d'Etat informe les commissaires que les Carrières d'Arvel sont réputées d'intérêt national par le Plan sectoriel des transports de la Confédération. Celles-ci approvisionnent une partie de la Suisse romande en matière première pour la construction et l'entretien des infrastructures de transport à haute performance, telles que les routes nationales ou cantonales et le réseau ferroviaire.

Or, le permis actuel d'exploitation arrivera à échéance en 2024. De plus, différents intérêts s'opposent à la poursuite de cette exploitation en l'état.

Le présent EMPD a donc pour but de pérenniser l'exploitation de cette carrière importante pour notre canton, ceci en préservant davantage le paysage et l'environnement.

Le Conseil d'Etat relève qu'un énorme travail a été fourni ces dernières années afin de satisfaire au mieux tous les acteurs concernés par l'exploitation de cette carrière. Une consultation soutenue par des experts, une surveillance accrue du service en charge, ainsi que des négociations intenses avec les milieux de protection de la nature et les riverains ont été menées. Aux yeux de l'Etat, la solution trouvée permet de continuer l'exploitation des matériaux des Carrières d'Arvel, mais avec des nuisances fortement contenues. À noter que ces mesures demandent un effort financier considérable à l'exploitant.

La modification du PDCar proposée porte sur la fiche des Carrières d'Arvel. Il s'agit d'élargir le périmètre du gisement potentiel en souterrain et de compléter la fiche descriptive associée. Cette modification répond à deux objectifs :

1. Maintenir les sources d'approvisionnement en roche dure pour la construction et l'entretien des routes nationales ou cantonales et du réseau ferroviaire, au-delà de l'échéance du permis actuel (horizon 2024).

2. Poursuivre la diminution des nuisances et des impacts sur l'environnement du site en permettant une planification en souterrain ; cela conformément aux accords passés avec les associations de protection de l'environnement et de riverains.

En cas d'acceptation de cette modification par le Grand Conseil, la procédure d'autorisation, définie par la loi sur les carrières (LCar) pourra débuter. L'entreprise pourra ainsi déposer son projet situé dans le périmètre élargi auprès de la Direction générale de l'environnement (DGE). Cette procédure sera soumise à une étude d'impact sur l'environnement, une consultation de tous les services concernés de l'Etat, de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ou encore de la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage (CFNP).

Dans le cadre de cette procédure, la DGE entend également solliciter l'avis d'un expert externe afin de bénéficier d'un avis complémentaire sur la stabilité de l'ouvrage.

Ce n'est qu'en cas de tous retours positifs que le DTE procédera à l'enquête publique en vue d'autoriser l'exploitation.

La Commune de Villeneuve, en sa qualité de commune territoriale et la Commune de Noville, en sa qualité de propriétaire, sont favorables au projet. De plus, le projet a également reçu un accueil favorable de la part des associations de protection de l'environnement et des riverains.

Pour terminer, il nous est rappelé que le projet pourrait évoluer au cours de la planification.

4. DISCUSSION GENERALE

Plans détaillés

Suite à une demande d'un député, il nous est donné des précisions concernant les plans des fiches et leurs utilisations. Contrairement à d'autres fiches du Plan directeur cantonal (PDCn), la fiche des Carrières d'Arvel ne contient pas de détails des coupes géologiques, car il est trop tôt pour illustrer précisément le projet. Ce type d'extraction est très spécifique, il s'agit d'une première en Suisse. La carrière de ce genre la plus proche se situe en Italie, près de San Pellegrino. La phase actuelle est une étape de planification et de coordination des divers éléments. Durant cette étude de faisabilité, il importe de ne pas contraindre l'entreprise avec un dessin précis, mais de lui laisser une marge de manœuvre pour trouver le meilleur projet technique possible. Ensuite, le projet, comportant des dessins précis, sera mis à l'enquête publique.

Un député remarque également que la fiche d'extension des Carrières d'Arvel déborde sur Planche Boetrix. Il nous est précisé que ceci relève d'une erreur de crayon et qu'il n'y a pas de changement de la fiche de la Planche Boetrix[1].

Volumes produits ou prévus

A ce stade, il nous est expliqué qu'il est difficile de chiffrer le volume de roches nécessaires pour les importants chantiers routiers et ferroviaires à venir (Léman 2030, LEB, etc. voir p. 2 de la présentation). De plus, c'est le plan sectoriel de la Confédération qui fixe un rythme annuel pour les Carrières d'Arvel, soit près de 200'000 m^3. L'exploitant souhaite poursuivre sur ce rythme, sans augmentation prévue. Si les 200'000 m^3 annuels ne suffisent pas pour les différents projets, les matériaux viendront alors d'autres carrières ou la Confédération modifiera son plan sectoriel.

Un député relève qu'il faudrait favoriser davantage l'utilisation du gravier indigène car les marchés publics pourraient léser les Carrières d'Arvel.

[1] La fiche annexée à ce rapport est la fiche mise à jour avec son plan corrigé.

Bien que les marchés publics jouent un rôle, les sites des fournisseurs étrangers pouvant livrer de gros volumes en Suisse sont éloignés, ce qui impacte les prix et donc la compétitivité de ces entreprises. Jusqu'alors, les Carrières d'Arvel n'ont pas eu de problèmes à écouler leurs produits.

Sur le même sujet, un député relève également la grande qualité du ballast issu des Carrières d'Arvel et donc l'incidence sur l'entretien du réseau ferroviaire suisse. Il souligne les impacts écologiques du transport par camions de matériaux venus de l'étranger, à l'instar du ballast issu de France utilisé sur des chantiers ferroviaires cet été. La production d'Arvel est de meilleure qualité et peut être transportée par train.

Un député s'étonne du volume estimé entre la fiche de 2015 et la fiche modifiée, soit 11'500'000 m^3, alors que le projet d'extension en souterrain prévoit l'exploitation de 10 chambres, soit environ 4 millions de m^3.

Monsieur le géologue cantonal souligne que les fiches établissent à « grande échelle » l'entier du gisement (potentiel maximum d'exploitation de la carrière). Le projet de l'entreprise, soit actuellement 4 millions de m^3, pour une exploitation sur 25 ans, n'est pas encore précisément défini. Le projet des 10 chambres prendra place dans le gisement, mais sans en utiliser le potentiel maximal. La suite de la procédure, en vertu de l'art. 6 de la LCar, verra l'établissement d'un plan d'extraction. Ce plan arrête la géométrie du projet et donc des volumes autorisés.

Sécurité

Actuellement, en raison du projet de sécurisation du sommet de la carrière qui est en cours, la production est inférieure aux 200'000 m^3 annuels prévus par le plan sectoriel de la Confédération. Le DTE n'a pas souhaité laisser l'entreprise poursuivre l'extraction sans que le sommet ne soit sécurisé. Le projet de sécurisation est extrêmement pointu techniquement et nécessite un peu de temps. Les travaux ont été entrepris il y a 2 ans et nécessiteront encore quelques mois. Dès 2019, la production sera à nouveau de 200'000 m^3 par an.

Un député demande si l'extension en souterrain est problématique pour la stabilité de la falaise, et si c'est dans cette optique qu'un expert externe a été mandaté par la DGE.
Pour la DGE, il s'agit d'un enjeu élevé. L'entreprise a été informée de l'engagement d'un expert externe en appui de l'avis de la DGE. En géologie, il est assez commun d'avoir deux avis. Les avis du service et de l'expert neutre seront mis en commun pour dire si l'exploitation est faisable. Le cas échéant, une série de contrôles sera prescrite pour s'assurer de la stabilité du versant sur le long terme.

Participation à la société « Carrières d'Arvel SA »

La distribution des parts de « Carrières d'Arvel SA » n'est pas connue de l'administration, mais elle est essentiellement en mains privées. La Commune de Noville, en tant que propriétaire du fonds, touche une redevance d'exploitation. Il existe alors peut-être des arrangements avec d'autres communes, notamment la Commune de Villeneuve, mais cela ne concerne pas l'Etat. Des précisions sont disponibles sur le site : www.arvel.ch.

Prise en compte des demandes des associations de protection de la nature et des riverains

À l'issue des négociations entamées dans le cadre du permis octroyé en 2015 (processus initié en 2010 pour améliorer l'exploitation de la carrière), une convention a été passée entre le DTE et les associations de protection de l'environnement et SOS Arvel qui représente les riverains.
Il s'est agi de longues et ardues négociations, car certains voulaient la fermeture des Carrières d'Arvel (voire de toutes les carrières). Le DTE ne pouvait et ne peut accéder à cette demande, car il se doit de trouver un équilibre entre protection de la nature et approvisionnement en matière pour les infrastructures de transports. Les négociations visaient donc à réduire les nuisances au maximum, tout en permettant à l'exploitation de perdurer. Cette convention est une pièce maîtresse dans les accords pouvant être trouvés entre intérêts très divergents.

Renaturation

La remise en nature de la carrière est une exigence conditionnant l'autorisation actuelle et l'extension en souterrain envisagée. Le permis du département ne permet pas uniquement l'extraction, mais exige aussi une remise en état. De plus, avant d'octroyer le permis, le DTE avait prévu des garanties financières au cas où la

société ne remplirait pas les exigences. La renaturation a déjà commencé[2]. Un bureau spécialisé en biologie est en charge et détermine, entre autres, les meilleures essences pour revitaliser la carrière. Cette renaturation fera l'objet d'une reconnaissance en 2024. À noter toutefois que la couverture végétale ne sera pas totale, en raison de la nature initiale du site, soit des parois rocheuses. La revitalisation sera la plus proche possible de l'état naturel initial du site.

Installations de surface

Des précisions sont souhaitées par un député concernant les installations en surface nécessaires à l'exploitation en souterrain.

Il est alors rappelé par Monsieur le géologue cantonal que le projet de l'entreprise est en cours d'élaboration, le plan d'exécution de l'entreprise n'est pas disponible. Cependant, le plan en p. 8 de la présentation illustre ce que pourraient représenter les impacts en surface. Ainsi, la piste d'accès en lacets permettrait d'accéder au souterrain, mais également au couloir du Pissot pour le curer et ainsi diminuer les risques de crues. Les fenêtres d'aérage (points rouges sur le plan) (environ 3X4 m.) sortiront également du versant. À l'entrée du dispositif souterrain, une zone sécurisée bétonnée ainsi qu'un portail seront vraisemblablement nécessaires. Quant aux machines, une partie des installations industrielles (par exemple, le concasseur primaire) seront déménagées à l'intérieur du massif pour réduire les nuisances. Le projet prévoit donc des impacts en surface très mesurés.

Remplissage des cavernes à l'issue de l'exploitation

Les cavernes devront vraisemblablement être utilisées pour stocker des matériaux. Le type de déchets reste à définir, mais il s'agira de matériaux d'excavation qui pourront être remis sans danger dans la montagne. Cela fait partie du projet qui sera développé.

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

3. Consultation

La consultation ici mentionnée s'apparente à une consultation préalable. Elle ne présume pas de la consultation qui aura lieu lors de la mise à l'enquête publique où toutes les parties seront consultées.

6. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

6.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

8. 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.

L'Auberson, le 19.09.2018

Le rapporteur :

Yvan Pahud

[2] La photo en bas à droite en p. 4 de la présentation montre un récent reboisement.

Annexes :

- Fiche Arvel PDCar en force
- Fiche Arvel PDCar modifiée
- Présentation faite à la commission

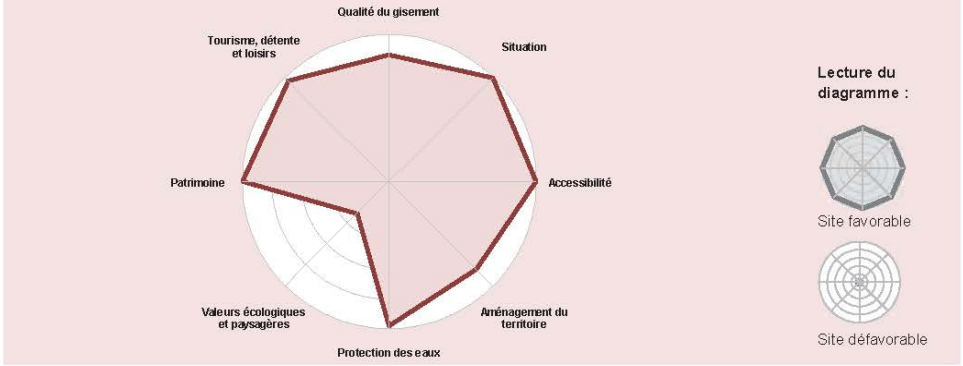
Fiche Arvel PDCar en force

269

Plan directeur des carrières (PDCar)
Fiche descriptive

Situation		
Feuille topographique :	1264 - Montreux	
Commune(s) :	Villeneuve*	
Site n° :	**1264-102**	
Lieu-dit :	Carrières d'Arvel	
Altitude moyenne :	620	m
Description		
Topographie :	Pied de versant des Monts d'Arvel.	
Couverture :	Aire forestière.	
Géologie :	Calcaires siliceux. Roches à l'affleurement.	
Hydrogéologie :	Secteurs Au et üB de protection des eaux.	
Disposition :		
Usage		
Ballast et enrobés.		
Estimation des volumes		
Epaisseur moyenne :	30	m
Epaisseur en forêt :	30	m
Volume :	11'500'000	m^3
Reconnaissances géologiques		
Contraintes nature-paysage		
Impact paysager important compte tenu de la topographie. Tenir compte du réseau écologique cantonal (REC) : dans des territoires d'intérêt biologique prioritaire (TIPB) et supérieur (TIBS).		
Autres contraintes		
Compris dans un IFP (en rouge sur la carte) mais fait l'objet d'une planification au niveau national pour une exploitation possible compte tenu de la qualité de la roche (utilisation pour la production de ballast).		
Remarques		

Analyse multicritères



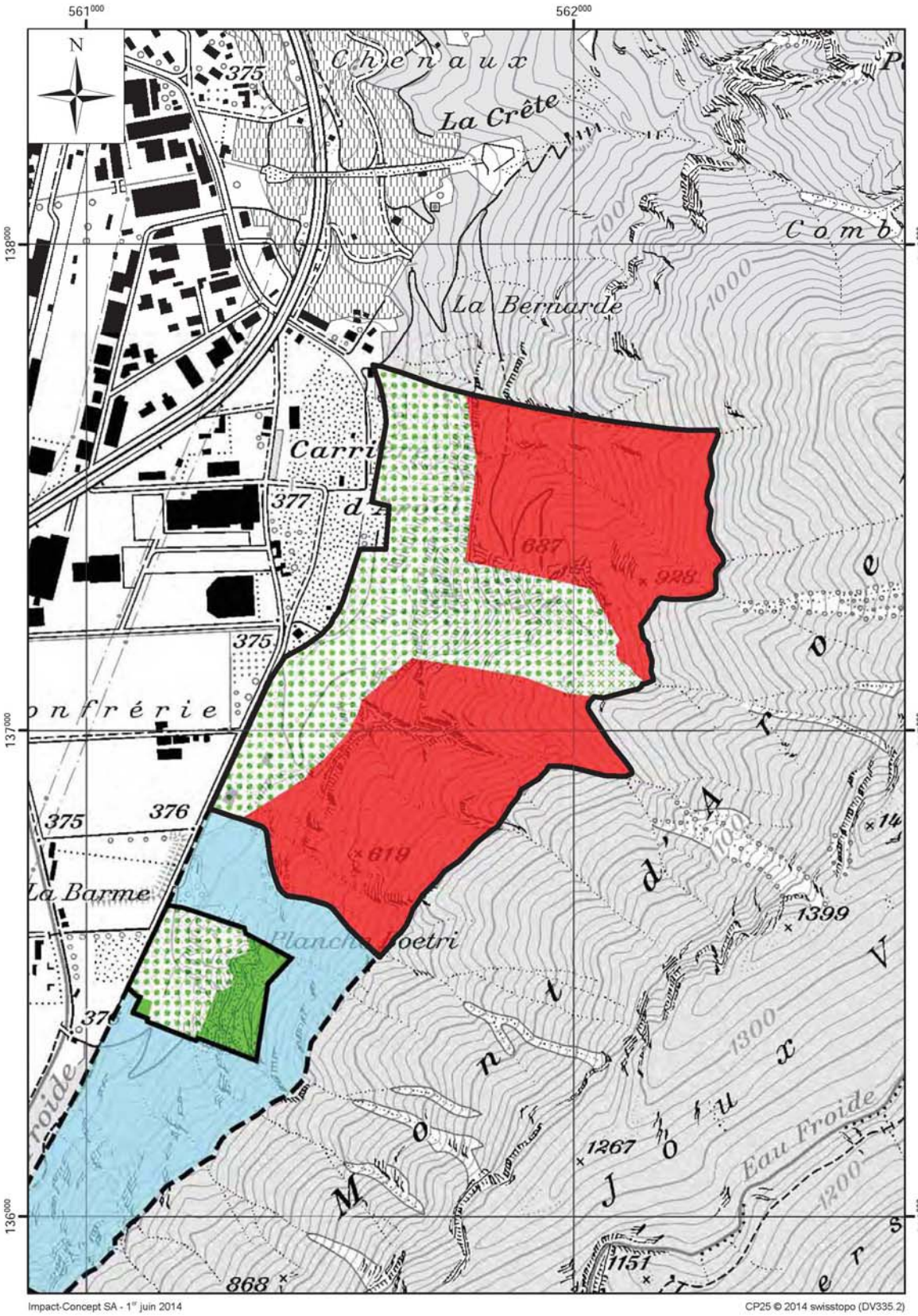
** Commune(s) concernée(s) par le(s) secteur(s) exploitable(s) du gisement*

Plan directeur des carrières (PDCar)

270

1264-102 - Villeneuve* - Carrières d'Arvel

1:10'000



Impact-Concept SA - 1er juin 2014

CP25 © 2014 swisstopo (DV335.2)

Fiche Arvel PDCar modifiée

Plan directeur des carrières (PDCar)
Fiche descriptive

Situation		
Feuille topographique :	1264 - Montreux	
Commune(s) :	Villeneuve*	
Site n° :	**1264-102**	
Lieu-dit :	Carrières d'Arvel	
Altitude moyenne :	620	m
Description		
Topographie :	Pied de versant des Monts d'Arvel.	
Couverture :	Aire forestière.	
Géologie :	Calcaires siliceux. Roches à l'affleurement.	
Hydrogéologie :	Secteurs Au et üB de protection des eaux.	
Disposition :		
Usage		
Ballast et enrobés.		
Estimation des volumes		
Volume :	11'500'000	m^3

Reconnaissances géologiques

Contraintes nature-paysage

Impact paysager important compte tenu de la topographie.
Tenir compte du réseau écologique cantonal (REC) : dans des territoires d'intérêt biologique prioritaire (TIPB) et supérieur (TIBS).

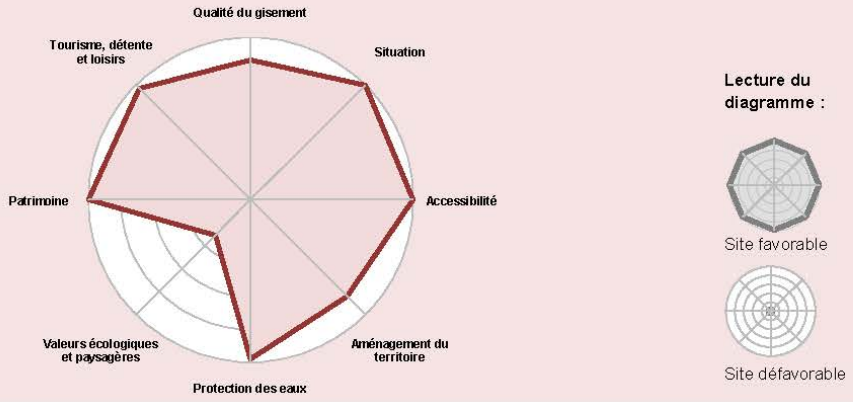
Autres contraintes

Compris dans un IFP. Le paysage est préservé par une exploitation des calcaires siliceux exclusivement envisagée en souterrain dans l'emprise indicative figurée en traitillé sur la carte. Le périmètre nécessaire à l'emplacement des installations de surface pour ce type d'extraction est réservé. Ces installations respecteront une bonne intégration au paysage des Monts d'Arvel.

Remarques

Sans extension possible en surface.

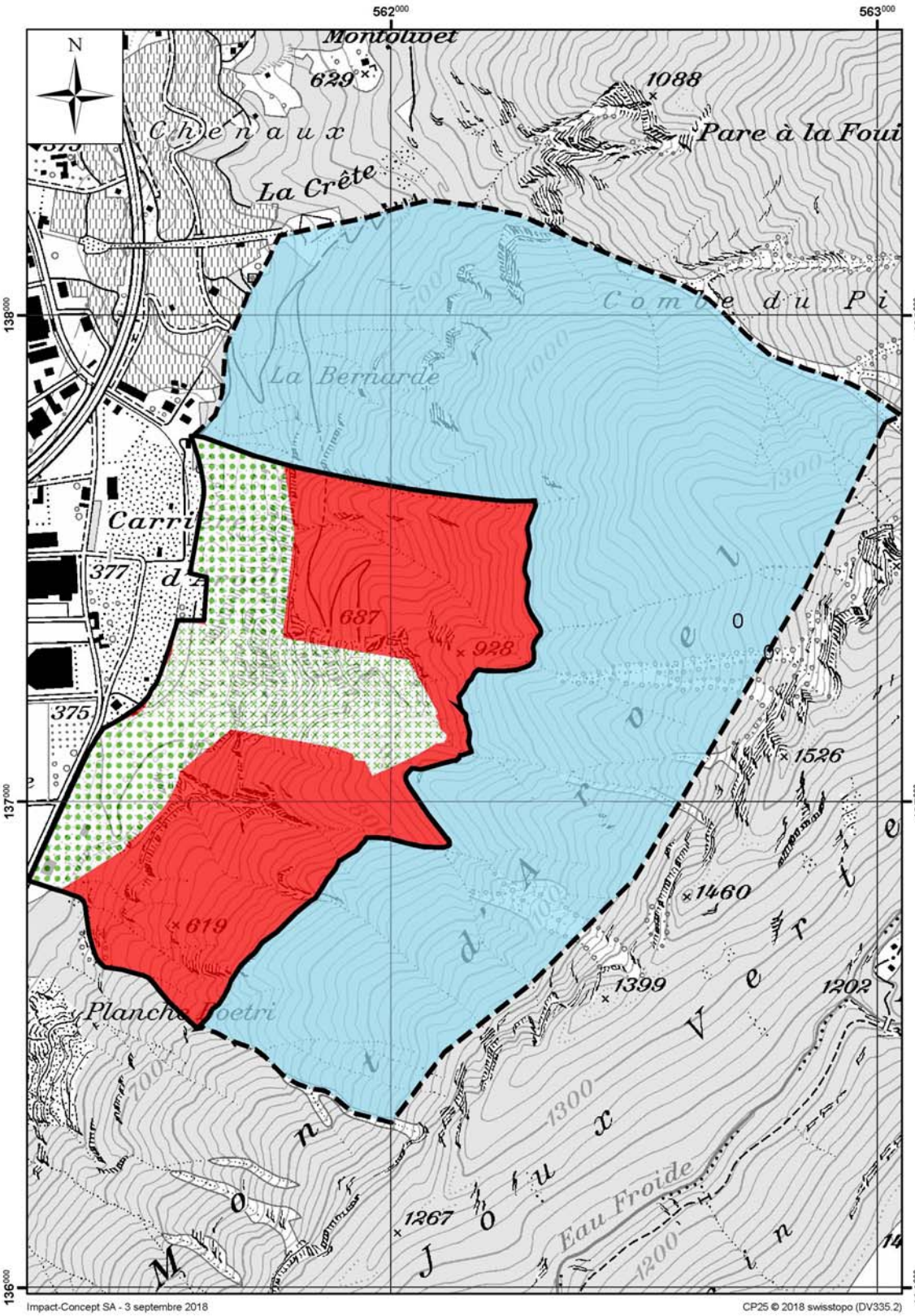
Analyse multicritères



* *Commune(s) concernée(s) par le(s) secteur(s) exploitable(s) du gisement*

Plan directeur des carrières (PDCar)

1264-102 - Villeneuve* - **Carrières d'Arvel** 1:10'000



Présentation à la commission

canton de vaud

Projet de modification de la fiche « Carrière d'Arvel » du Plan directeur des carrières

Commission du Grand Conseil du 23 août 2018

Madame Jacqueline de Quattro
Conseillère d'Etat
Cheffe du Département du territoire et de l'environnement

Monsieur Sébastien Beuchat
Directeur des ressources et du patrimoine naturels
Direction générale de l'environnement

Monsieur Renaud Marcelpoix
Géologue cantonal
Direction générale de l'environnement

1

canton de vaud

L'exploitation actuelle des Carrières d'Arvel

- Les Carrières d'Arvel approvisionnent le marché de la construction en roche dure (calcaire siliceux).
- Cette matière première est cruciale pour assurer la durabilité et la fonctionnalité des infrastructures ferroviaires et routières.
- Les Carrières d'Arvel couvrent 10% du besoin national en roche dure dont 15% du besoin national en ballast ferroviaire.
- Elles sont, à ce titre, réputées d'intérêt national par le Plan sectoriel national des transports (OFT).
- Les besoins actuels et futurs en roche dure sont significatifs :
  - CFF SA : Léman 2030, Gares de Lausanne et Genève (> 3 mia CHF)
  - OFROU : UPLaNs A9 Venne Villeneuve, Crissier, Blécherette (2 mia CHF)
  - M3 et LEB

2

L'exploitation actuelle des Carrières d'Arvel

2 permis d'exploiter octroyés le 25 juin 2015 par le DTE :

- Sécurisation et remise en état du sommet du Câble du midi.
- Poursuite de l'exploitation à l'intérieur du périmètre précédemment exploité et remise en état du Câble du midi.

3

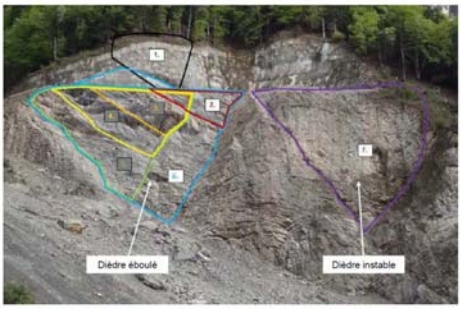
L'exploitation actuelle des Carrières d'Arvel

Sécurisation :

- Nécessaire pour protéger les personnes et les biens à long terme
- 80% des travaux réalisés
- Échéance du permis le 25 juin 2019

Poursuite de l'exploitation :

- Délavage des granulats par un puits en souterrain (réduction des nuisances)
- Échéance du permis en 2024



4

Enjeux et perspectives

- Aucune réserve planifiée après 2024.
- Nécessité de sécuriser l'approvisionnement du Canton de Vaud et de la Suisse romande en roche dure (conformément à l'art. 4 LCar et au Plan sectoriel des transports).
- Une extension à ciel ouvert s'opposerait notamment l'intérêt que représente l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP) ; des alternatives doivent être évaluées.
- Dès 2015, Carrières d'Arvel SA a lancé une étude de faisabilité géologique portant sur une extension en souterrain, cela conformément aux engagements pris avec le DTE et les associations de protection de l'environnement et des riverains.

5

Extension en souterrain : projet de l'entreprise

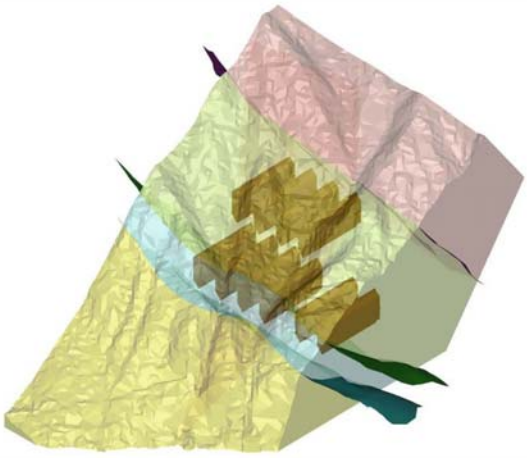
- L'étude de faisabilité met en évidence un potentiel d'extraction en souterrain non répertorié à ce jour

Couche de calcaire siliceux des carrières d'Arvel

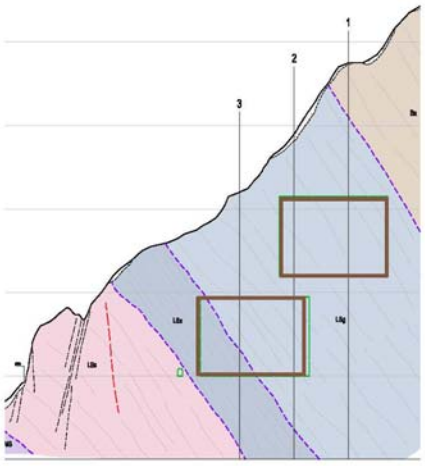
6

Extension en souterrain : projet de l'entreprise

Le projet prévoit l'exploitation de 10 chambres souterraines (90 mètres de hauteur, 180 mètres de longueur et 30 mètres de largeur) sur 25 ans, soit environ 4 millions de m^3.



Emplacement des chambres dans la couche de calcaire siliceux

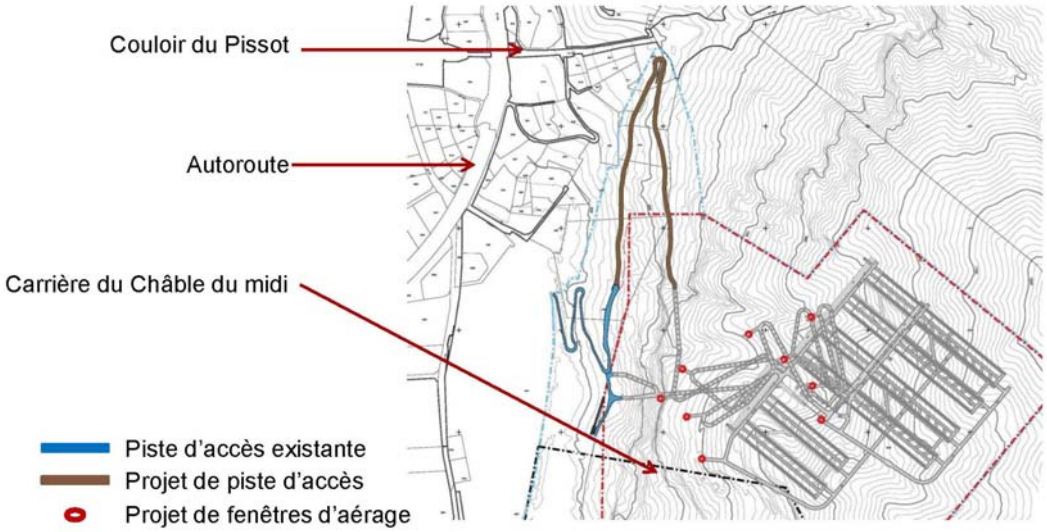


Vue en coupe de l'emplacement des chambres dans la couche de calcaire siliceux

7

Extension en souterrain : projet de l'entreprise

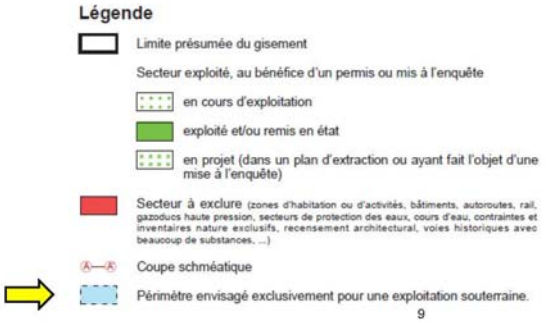
Vue en plan de l'extension souterraine

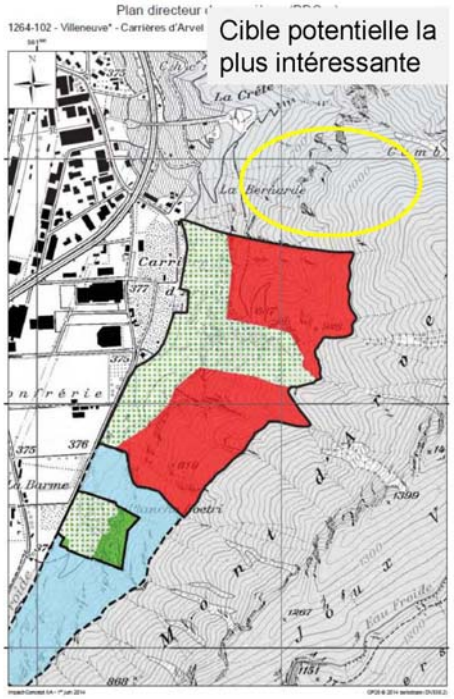


8

Fiche « Carrières d'Arvel » du PDCar adopté en 2015

- Le PDCar ne prévoit pas de périmètre envisagé pour une exploitation souterraine pour ce gisement.
- Le DTE ne peut pas rentrer en matière pour débuter la procédure d'autorisation.
- Une modification du PDCar est donc proposée au Grand Conseil.

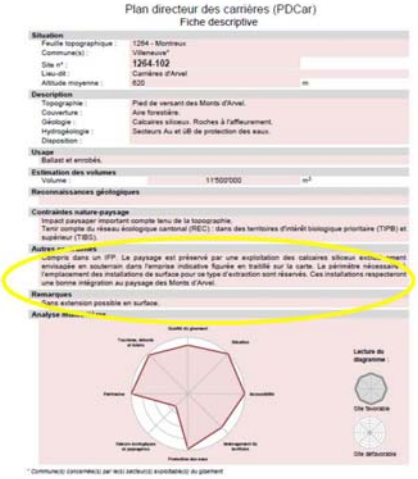


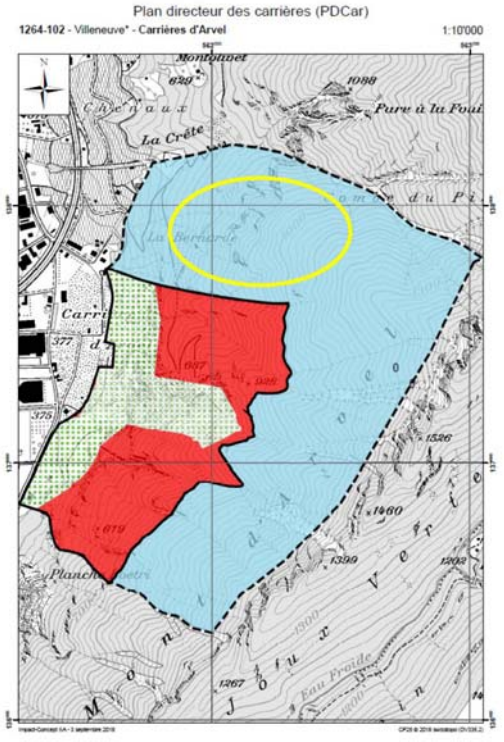


9

Projet de modification de la fiche « Carrières d'Arvel » du PDCar

- Adaptation du périmètre envisagé pour une exploitation souterraine (bleu).
- Adaptation de la fiche descriptive précisant les contraintes et l'absence d'extension en surface.





10