
Exposé des motifs et projet de décret portant sur l'adaptation du plan directeur sectoriel des carrières (PDCar) de 1991 (69)

M. Pierre-Alain Mercier, rapporteur de majorité : — Je vous présente un bref historique sur ce serpent de mer qu'est le PDCar. Le 11 septembre 1998, à la tribune de Perregaux, je demandais au Conseil d'Etat quand il comptait mettre sous toit ou en activité le nouveau plan des carrières. Je vous fais grâce de ce qui m'avait été répondu. Pourquoi avais-je posé cette question ? Parce qu'à l'époque, j'étais motivé, en tant que syndic d'une commune qui avait un gisement en exploitation potentielle. Je me réjouissais déjà de faire faire une route aux frais de l'exploitant et de pouvoir aussi percevoir quelque argent dû aux redevances des graviers. Entre-temps, je ne suis plus syndic mais bêtement président de cette commission.

Je vous signale que cet objet a été retiré de l'ordre du jour le 9 juillet 2001 et qu'il a été renvoyé le 11 février 2003. Le 4 mars 2003, une motion d'ordre a renvoyé le projet en commission, pour étude. La commission a siégé deux demi-journées entre-temps. Vous avez eu connaissance du rapport complémentaire que j'ai établi et les deux séances de commission supplémentaires ont permis de gagner une abstention. Nous nous trouvons donc aujourd'hui en présence d'un rapport de majorité co-signé par 9 personnes et d'un rapport de minorité avec 4 abstentions. Je me vois donc dans l'obligation de vous demander de soutenir ce plan directeur des carrières, de soutenir son entrée en matière et plus tard son entier, sauf un petit amendement que la commission vous présentera.

La discussion sur l'entrée en matière est ouverte.

M. Jean-Robert Yersin : — Lors du premier débat, j'avais exprimé mes doutes au sujet de ce plan dont les principes énoncés dans le texte, s'ils s'avèrent fort pertinents, se trouvent oubliés voire franchement contredits lorsque l'on se reporte à l'analyse des fiches. c'est-à-dire aux incidences directes sur le terrain. Or, sur ce sujet, je déplore que l'on n'enregistre aucune avancée entre le premier débat, avec le vote de la motion d'ordre de notre collègue Borloz et notre débat de ce jour. La commission n'a pas jugé opportun d'entendre certains requérants qui se sont manifestés et n'a pas daigné se rendre sur les lieux. Déjà,

sans juger sur le fond, on ne peut que regretter ce manque d'écoute de nos concitoyens.

Sur le fond, des questions importantes subsistent. J'ai la désagréable impression d'avoir affaire à un inventaire, plutôt qu'à un plan directeur. On a cette impression parce que l'examen de l'opportunité est laissée aux tribunaux en cas de contestation. Je regrette ce manque de courage ou de responsabilité de l'autorité politique, car il est manifeste qu'un plan directeur des carrières est une partie intégrante d'un plan directeur cantonal. Les décisions rendues par le Département de justice sur les recours introduits notamment au sujet des projets de Bioley-Orjulaz et de Morges-Tolochenaz l'ont clairement démontré. Je rappelle qu'il s'agit là de projets qui ne figuraient pas au plan de 1991 et pour lesquels une autorisation a été sollicitée en cours de route. L'absence de ce plan a été le motif déterminant de l'acceptation des recours.

Ce principe est ici essentiel, car tous les autres plans sont subordonnés à un plan directeur, selon l'article 31 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC). Bien entendu, ensuite, les tribunaux y attachent une grande importance dans les procédures. Dès lors, en inscrivant dans un plan directeur des carrières des sites qui n'y ont manifestement pas leur place, on fausse complètement le jeu de la planification. Il manque une véritable pesée des intérêts et une décision motivée sur certaines de ces fiches, notamment celles qui concernent Bioley-Orjulaz, Morges-Tolochenaz ou d'autres projets sur la Côte que je connais moins bien, comme Gingins et Allamand, où il semble même que l'on ait vraiment piétiné des dispositions légales qui viennent de la Confédération. Ce paquet est véritablement extrêmement mal ficelé et le mieux que nous puissions faire est de le renvoyer à son expéditeur.

M. Philippe Martinet, rapporteur de minorité : — Je me fais le porte-parole du groupe des Verts, qui s'est longuement penché sur ce PDCar. Il a tenté une pesée d'intérêts entre les progrès que l'on peut observer par rapport à la version de 1991 et ceux que l'on est en droit d'attendre par rapport aux problèmes actuels que M. Yersin vient de bien résumer. Effectivement, comme l'a dit notre président Mercier, il y a une attente par rapport à un plan directeur et les professionnels en ont besoin. Il y a également, au titre des progrès, l'étude que M. Mermoud a lancée pour le pied du Jura et ses aspects de transferts modaux, ainsi que sa ferme volonté d'améliorer les contrôles, car l'on sait que c'est souvent à ce niveau que les choses ont péché, par le passé en tout cas. On voit également que l'on peut considérer les sites comme étant non pas des plans, mais des anti-plans, car s'ils ne figurent pas dans la liste, il n'y a tout simplement pas de possibilité d'étudier des extractions, ou alors il y des endroits soumis à des clauses particulières.

Tout ceci peut donc constituer un certain nombre d'avancées, mais néanmoins, lorsque l'on voit, au fil de quelques cas pratiques, comment cette politique est menée, il ne s'est pas trouvé un seul député vert pour avoir envie de cautionner ce plan directeur et accepter son entrée en matière. Outre les problèmes politiques — puisque vous savez que le peuple va voter sur une initiative Franz Weber et que nous avons manqué là une occasion de répondre partiellement aux doléances de Franz Weber et des signataires de son initiative — nous constatons que pour conduire une politique publique sérieuse sur l'extraction des graviers, il faudrait quelques moyens. Il ne faut pas cacher que le transfert modal sur le train est coûteux, par exemple. Dans les cantons alémaniques qui l'expérimentent, il faut des conditions particulières pour inciter l'exploitant ou la personne qui construit à utiliser du gravier qui a cheminé par le train. De même, pour gérer la clause du besoin, il faut tenir le couteau par le manche et nous ne voyons pas du tout comment cela sera possible. Donnons encore un argument — et ce n'est pas notre collègue François Pittet qui voit 350 camions passer devant son magasin chaque jour qui va nous dire le contraire : la limitation des flux de camions et en particulier ceux venant de France nécessitent une politique énergétique, or nous ne voyons pas comment tout cela va se concrétiser.

On pourrait, à partir d'un certain nombre de dossiers, continuer la liste des preuves que c'est une politique déclarée mais non assumée. On ne se donne pas les moyens de réaliser ce plan directeur des carrières et nous vous invitons donc à ne pas entrer en matière.

M^{me} Ursula Daepfen : — Tout le monde s'accorde à dire qu'un plan directeur des carrières est indispensable pour notre canton. Lors du débat du mois de mars, il a été précisé à plusieurs reprises qu'il s'agit de lignes directrices. En me référant à l'article 31 de la LATC, je constate qu'un plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie toutes les autorités. Les autres plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat sont des plans d'intention servant de références et d'instruments de travail pour les autorités cantonales et communales.

Dans l'exposé des motifs et projet de décret ainsi que les différents rapports, je m'aperçois que l'on parle beaucoup d'environnement et je m'interroge sur la proximité des carrières par rapport aux zones construites. Si je prends le cas des communes de Trélex et de Gingins, je constate par exemple, pour cette dernière commune, une extension des périmètres d'exploitation qui encerclent finalement tout un quartier d'habitation, ce qui n'a pas été prévu en 1991. Le cas est d'ailleurs, comme d'autres, pendant pour des raisons de recours. Le rapport complémentaire de la commission ne donne pas de détails à ce sujet.

Une fois le plan adopté par la Confédération, il devient exécutoire, après mise à l'enquête. Pour prendre une décision en connaissance de cause, je souhaite que le Conseil d'Etat nous confirme son ouverture pour d'éventuelles modifications et aménagements nécessaires pour les cas litigieux et les cas futurs. A-t-il l'intention d'entendre les opposants pour chercher des solutions à l'amiable plutôt que de s'engager dans de longues et coûteuses procédures ? Je remercie le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre à mes interrogations.

M. François Brélaz : — J'éprouve un certain malaise concernant Bioley-Orjulaz. Suite à un recours de l'exploitant de la gravière, le 1^{er} décembre 2000, le Département des institutions et des relations extérieures, sous la direction de M. Ruey, a déclaré que la décision du chef du Département de la sécurité et de l'environnement du 3 juin 1999 est réformée, en ce sens que le plan d'extraction des graviers est annulé et que la demande simultanée de permis d'exploiter une partie de l'aire du gisement en site ès Longchamp, commune de Bioley-Orjulaz, est refusée. Parmi les considérants figure notamment le fait que le projet de gravière n'est pas conforme à la législation régissant la protection des eaux et des nappes phréatiques.

L'exploitant a déposé un nouveau recours au Tribunal administratif et celui-ci ne s'est pas encore prononcé, mais ce tribunal ne serait toutefois pas compétent pour revoir une décision prise en opportunité. Que va-t-il se passer si le Tribunal administratif ne prononce pas de jugement ? Le prononcé du DIRE du 1^{er} décembre 2000 est-elle définitive ou peut-elle être remise en cause ?

M. Marcel-David Yersin : — Mon commentaire va aussi dans le sens d'une distinction entre légalité et opportunité. Dans le rapport complémentaire de la commission chargée d'examiner cet objet, le rapporteur précise, sous le titre « procédures et études », que « des contraintes diverses ou des oppositions ne doivent pas conduire à exclure ou retirer un site du plan directeur des carrières. » Il ajoute, quelques lignes plus loin : « On ne doit donc exclure un site que dans les cas où l'exploitation est d'emblée exclue ou gravement compromise. Retirer un site du PDCar pourrait, dans certains cas, constituer une expropriation matérielle à charge de l'Etat. »

Or, même si le plan directeur des carrières ne représente qu'un inventaire des sites exploitables, il n'en reste pas moins que ce document est soumis à l'approbation de notre parlement. L'approuver, c'est approuver et légitimer son contenu, y compris les fiches techniques. Que l'on ne puisse supprimer une fiche, pour toutes sortes de raisons techniques ou parce que le plan directeur des carrières forme un tout qui ne peut être fractionné, au risque de voir le Château s'écrouler, soit. Une ambiguïté demeure pourtant quant à la qualité de la

M J.-C. Mermoud ne répond pas à cette question de M M. Yersin.

décision que nous avons à prendre. Représente-t-elle une approbation en légalité, uniquement, ou en légalité et en opportunité ?

Cette clarification est nécessaire si nous voulons ultérieurement éviter les malentendus quant à l'interprétation possible de la décision qui pourrait être prise par le parlement, lorsqu'il s'agira de passer aux possibles étapes suivantes de mise en œuvre. Je veux par exemple parler de l'affectation du sol, qui est l'étape n°2, ou de la mise à l'enquête et de voies de recours, qui constitue l'étape n°3, sans préjuger de la délivrance ou non du permis d'exploiter. En conséquence, je demande à M. le conseiller d'Etat de bien vouloir apporter un éclairage sur cette question.

M. André Marendaz : — Ce plan directeur des carrières adapté à la situation actuelle permet ou ne permet pas d'approvisionner en partie notre économie en gravier. Il a pour but d'éviter aussi une trop grande importation de gravier, d'où parfois une saturation de la circulation sur nos routes dans certaines régions. Les éléments de la planification sont bien définis et personnellement, sur cette base, je pourrais l'accepter. Cependant, une contradiction apparaît entre les principes et la réalité ou la légalité et l'opportunité.

Dans le plan sectoriel des carrières, au chapitre 2, sous le titre « problématique », il est dit que « le plan d'affectation cantonal de protection des cours de la Venoge et du Veyron, [...] ne permettent plus d'envisager l'ouverture des carrières dans le périmètre des rivières et de leurs couloirs de protection. » Or, selon le PDCar, le site de Bioley-Orjulaz, fiche 12.23-15 est concerné car il se trouve à proximité des sources du Mollondin et en partie dans le périmètre du couloir de la Venoge. La question a déjà été posée en commission, mais sans réponse à ce jour.

Vous me direz que nous devons discuter de l'exposé des motifs et projet de décret mais pour moi, en l'acceptant, on accepte aussi le plan directeur sectoriel des carrières tel qu'il est présenté, avec ces propositions. Il y a là un pas que j'ai de la peine à franchir pour accepter cet exposé des motifs et projet de décret. Je suis entièrement d'accord qu'il faut tirer profit de la richesse de notre sol, mais l'Etat doit aussi se montrer garant du respect de ses institutions et de ses citoyens. C'est pourquoi, devant toutes ces incertitudes, je vous invite à refuser l'entrée en matière.

M. Jacques Perrin : — Je voudrais revenir sur la question des professionnels, ces exploitants de carrières, de gravières et de gisements lacustres. Il me paraît en effet important de montrer l'importance économique de ce secteur. Il faut se rappeler qu'il compte 23 entreprises et 343 emplois. Le chiffre d'affaires n'a pas pu être évalué exactement, mais il se situe entre 170 et 360 millions. Ces chiffres ne comprennent pas les retombées indirectes des sous-traitants et des

autres fournisseurs, ni les chiffres des entreprises de construction ou l'impact sur les coûts de la construction. Je vous recommande, dès lors, d'entrer en matière pour répondre aux attentes de ces professionnels qui participent pour quelque 1% à notre produit intérieur brut cantonal.

M. François Pittet : — Je déclare mes intérêts : vice-président du BAM, syndic de la commune de Pampigny, je me suis abstenu lors du vote final de la commission et ferai de même aujourd'hui, au motif du transport du gravier. Si le PDCar se veut un contre-projet à l'initiative Franz Weber, le Conseil d'Etat devra encore prouver que les nuisances auxquelles les bordiers sont exposés du fait du passage de camions, seraient bel et bien réduites.

Lors du débat en commission, nous avons obtenu qu'une étude comparative du transport de graviers par la route et par le rail soit effectuée. Cette étude devra également vérifier la question du coût de ces deux modes de transport. Si le coût de transport par chemin de fer devait être plus élevé que celui de la route, en raison des transbordements, l'Etat devra dire s'il entend privilégier un moyen de transport ou l'autre ou s'il admet que l'ensemble du transport des graviers se déroule par la route et au travers de nos localités.

M. Pierre-Alain Favrod : — Quand, pour une carrière, vous avez une Commission cantonale pour la protection de la nature, quand il y a la Direction fédérale des forêts, la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage et encore la Commission interdépartementale de coordination en matière de protection de l'environnement, qui donnent un avis favorable à l'extension des carrières, mesdames et messieurs qui rouspétez, soyez réalistes et respectez le travail de ces commissions qui l'effectuent avec professionnalisme. Donnez un signe fort à notre économie vaudoise en acceptant cet exposé des motifs et projet de décret.

M. Laurent Chappuis : — Je me fais ici le porte parole de la majorité du groupe UDC, pour l'entrée en matière. Le plan directeur des carrières doit être révisé tous les dix ans. Le premier plan adopté en 1991 doit être revu et cette démarche doit permettre de définir la stratégie d'exploitation des matériaux, en tenant compte des exigences des droits fédéral et cantonal. La loi fédérale impose aux pouvoirs publics de garantir un approvisionnement suffisant en matière première pour la construction, tout en assurant la conservation des paysages et des sites naturels, ainsi que la forêt, dans ses diverses fonctions.

Le PDCar définit les objectifs généraux d'aménagement des intérêts cantonaux, en vue d'utiliser rationnellement le sol et veiller à une bonne répartition des activités en préservant la nature et le paysage. Cette nouvelle mouture du PDCar tient compte de l'évolution de la situation et des nouvelles connaissances acquises. Ce projet intègre les modifications légales restreignant

l'exploitation de gravier, à savoir l'interdiction d'extraction de gravier en zone F3 de protection des eaux, la sauvegarde de marais et de sites d'importance nationale, la préservation des milieux naturels et l'interdiction d'ouvrir des carrières dans les périmètres du plan d'affectation cantonal (PAC) Venoge et ses couloirs. Il favorise également le recyclage des matériaux d'excavation sains provenant de chantiers.

Le PDCar s'accompagne également d'un plan de gestion, outil permettant au Conseil d'Etat de réévaluer régulièrement la situation. Il sera adapté annuellement et devra assurer l'approvisionnement continu du canton en matériaux pierreux. Il devra permettre de rationaliser l'acheminement des graviers jusqu'au lieu de consommation ou de traitement, condition impérative pour limiter au maximum les nuisances engendrées par le trafic des véhicules lourds. De plus, une étude complémentaire est en cours, concernant les graviers du pied du Jura, pour y intégrer d'autres moyens de transport chaque fois que cela sera possible. Le plan de gestion permettra également au Conseil d'Etat de modifier les priorités d'extraction et des sites bloqués par une procédure afin d'assurer l'approvisionnement du canton.

Pour toutes ces raisons mais surtout par rapport à la prise en compte raisonnable de l'ensemble de la problématique, le groupe UDC dans sa majorité soutiendra l'entrée en matière du PDCar 2. L'enjeu est de taille, il mérite notre soutien car il s'inscrit dans un développement durable pour lequel les intérêts les plus divers doivent être pris en compte. Il en va de l'avenir d'une branche importante de notre économie, dans le respect de l'espace environnemental où nous évoluons et que nous devons transmettre un jour aux générations futures. Avec ce PDCar, chaque site bénéficie d'une étude d'impact, ce qui n'est pas le cas des sites français qui nous approvisionnent. Je vous invite à entrer en matière.

M. Pierre-Alain Mercier, rapporteur de majorité : — En réponse aux députés Brélaz et Marendaz, je voudrais dire, concernant Bioley-Orjulaz, que la décision du Département des institutions et des relations extérieures refusant le projet d'extraction a fait l'objet d'un recours de l'exploitante, LMT SA. Ce recours est pendant au Tribunal administratif, vous l'avez dit. La recourante invoque de nombreux arguments, tant de droit que d'opportunité. Il n'est pas possible de préjuger de la décision que rendra le Tribunal administratif. Il est exact que ce tribunal revoit la cause en légalité et non en opportunité, mais au vu des arguments présentés, il n'est pas exclu qu'il en vienne à annuler la décision attaquée, ce qui conduirait le département à prendre une nouvelle décision *ab ovo*, donc depuis le début.

Pour répondre au député Marendaz, nous avons longuement évoqué en commission les problèmes concernant le PAC Venoge. Il faut savoir qu'il y a

des périmètres qui vont du cours d'eau — c'est indiqué dans mon rapport — où toute exploitation est interdite, jusqu'au bassin versant où l'extraction est possible. Entre ces deux périmètres se trouve le couloir où l'exploitation est sujette à contrainte. Quand un gisement se trouve dans une zone difficile, la mise à l'enquête permettra de définir l'exploitation, oui ou non.

Je salue au passage les propos du député Martinet, qui n'a pas argumenté le non-examen des fiches ni le problème des sites, mais qui a bien soulevé le problème que nous reconnaissons certainement tous et qui est celui du transport, qu'il faudra bien résoudre un jour ou l'autre. Je crois donc que la commission a fait son travail ; elle ne pouvait pas recevoir tous les opposants, ni matériellement examiner toutes les fiches et elle ne reconnaissait pas cette autorité au Grand Conseil.

M. Luc Recordon : — En guise de déclaration d'intérêts, je déclare être l'associé de l'avocat qui a écrit à tous les députés au sujet de divers sites. Pour reprendre au vol l'argumentation du secteur économique touché, je voudrais dire que les milieux économiques, de manière générale, n'ont pas intérêt à ce que les conditions cadres soient fixées par un instrument mal fichu. Or, manifestement, ce que l'on veut appeler « plan directeur des carrières » se paie de mots. Un plan est un document qui a une incidence juridique dans l'espace. Or, comment voulez-vous qu'un instrument tel que le plan directeur des carrières — ou prétendu tel — que l'on nous a présenté puisse répondre à une telle définition ? De l'aveu même, réitéré, par le président de la commission, on n'a pas examiné les fiches locales. En définitive, on a simplement affaire à une sorte d'inventaire à la Prévert, une liste de lieux qu'un vague rapport du Conseil d'Etat, ne méritant pas le titre de plan, nous désigne comme ceux où il entend envisager de permettre une exploitation.

Un plan serait tel si l'on avait des garanties sérieuses que nous puissions approuver les conditions cadre. Toute la belle liste que notre collègue Laurent Chappuis nous a lue, en termes de principes, se résume, à ce stade-là, à des *wishful thinkings* ou, comme le disait le professeur Bernasconi dans son rapport sur la BCV, un management *by hope*. C'est-à-dire que l'on se nourrit de l'illusion d'avoir fait quelque chose et qu'on ne fait que repousser les vrais problèmes à plus tard. Cela ne me paraît pas extrêmement sérieux ! Si l'ancien prétendu PDCar n'a pas reçu l'aval fédéral, je doute fort que le prétendu PDCar actuel puisse plus le recevoir. Reprenez précisément les cas des sites contestés de Bioley-Orjulaz, de Gingsins-Trélex ou, de manière encore plus criante, d'Allamand et vous constaterez que manifestement, la liste que le Conseil d'Etat nous soumet est tout au mieux une liste à effet négatif. C'est-à-dire que ce qui n'y est pas n'a aucune chance de devenir jamais un site exploitable.

M J-C Mermoud ne répond pas à cette question de M J. Christen, qui va dans le même sens que celle posée par M M. Yersin.

Quant à ce qui y est, si on a beaucoup de chance, quand on aura enfin entamé l'examen sérieux de la question, ce sera peut-être exploitable.

Dans ces conditions, il ne me paraît pas très utile, notamment pour les milieux économiques, de créer l'illusion que nous leur donnons un instrument. Il me paraît plus raisonnable de renvoyer l'Etat à ses plus chères études, en faisant si possible mieux attention aux conflits d'intérêt entre ses services et certains mandataires, dans l'attribution de certains de ces mandats. Je vous invite à refuser l'entrée en matière.

M^{me} Michèle Gay Vallotton : — Tout à l'heure, M. le député Yersin a fait un excellent préambule d'entrée en matière et c'est pourquoi je ne vais pas reprendre ses arguments. Je voudrais simplement dire que le groupe socialiste, dans sa grande majorité, refuse l'entrée en matière sur cet exposé des motifs et projet de décret. L'argumentation que vient de donner M. le président de la commission sur le site de Bioley-Orjulaz et pour suivre un peu sur cette fiche précise, ce que dit M. Recordon, il me semble tout à fait étonnant d'entendre que la décision du Tribunal administratif sera prépondérante. Ce tribunal peut statuer en légalité mais pas en opportunité. Cela signifie que l'autorité politique, lorsqu'elle statue en opportunité sur des motifs extrêmement sérieux, décide qu'il n'est pas opportun d'accepter un site d'extraction à tel endroit. Il faut des motifs sérieux, que l'on pourrait appeler politiques au sens large. Sur ces motifs-là, le Tribunal administratif n'a absolument rien à dire.

Autrement dit, dans l'annexe 3, lorsqu'il nous est dit que l'exploitante LMT SA recourt au TA où le dossier est pendant, cela ne peut absolument pas annuler la décision du DIRE et de son chef, qui portait sur l'opportunité. Sinon, cela signifie que le tribunal va contre une décision politique fondée sur des motifs sérieux, autrement dit, il y a là un problème que vous n'avez pas levé, monsieur le président. Cela d'autant plus qu'il apparaît que la nappe phréatique à Bioley est de 4 mètres plus haute que ce qui a été dit et on arrive donc à des risques réels majeurs de pollution. Cet exemple précis montre simplement que l'on est face à de grandes incertitudes.

Du fait que vous n'avez pas examiné les fiches, nous sommes face à un problème de taille, à savoir que nous risquons de nous prononcer en faveur de choses absolument irréalisables, voire illégales dans certains sites, comme l'a dit M. le député Yersin. Voilà pourquoi il me paraît tout à fait justifié, à ce stade, de refuser l'entrée en matière.

M. Jérôme Christen : — En fait, j'approuve ce qui a été dit par mes collègues Recordon et M^{me} Gay Vallotton. J'aimerais avoir une garantie du Conseil d'Etat. Si nous approuvons ce PDCar, cela signifie-t-il que le TA pourra ensuite s'appuyer sur le vote du Grand Conseil pour trancher en faveur des exploitants

dans tel ou tel cas ? Ce serait plutôt logique, puisque nous ne pouvons annuler les fiches mais que nous ne pouvons nous prononcer véritablement sur le détail de ce PDCar. J'aimerais donc avoir la garantie que la décision que nous allons prendre aujourd'hui, puisque nous ne pouvons pas nous prononcer sur les détails, ne sera pas récupérée par la suite et que nous ne prenons pas un engagement sans avoir pu fonder une décision réelle.

M. Pierre-Alain Mercier, rapporteur de majorité : — En réponse à M^{me} Gay Vallotton, je dirai simplement que cela montre toute la complexité de ce plan directeur. Je lui rappelle que des commissaires de son parti ont participé à la commission et qu'ils n'ont pas insisté fortement pour que ces fiches soient étudiées individuellement. Cette remarque s'adresse d'ailleurs à tous les partis politiques.

M. Jean-Claude Mermoud, président du Conseil d'Etat : — Comme la dernière fois que nous en avons parlé, le Conseil d'Etat n'est pas très étonné qu'il y ait beaucoup d'interrogations par rapport à un dossier extrêmement difficile, puisqu'il met en balance la qualité de la vie voulue par nos concitoyennes et concitoyens et des activités, quelles qu'elles soient, nécessaires dans notre vie de société mais qui provoquent des nuisances plus ou moins mesurées.

Le Conseil d'Etat est par contre assez surpris que le Grand Conseil, du moins semble-t-il, refuse de traiter cet objet, après avoir déjà une fois renvoyé le bébé — si je puis dire — à une commission qui a elle-même fait ce constat : comment traiter des fiches sans entrer dans des procédures arbitraires ? Comment remplacer toute la procédure patiemment mise sur pied par les différents services qui se préoccupent de cette problématique au sein de l'Etat de Vaud ?

Cela m'amène à vous dire que le débat de 1990 – 1991 a été exactement le même. Je vous invite à lire un jour ou l'autre les débats du Grand Conseil de cette époque. Ils avaient été un peu abruptement coupés par l'intervention d'un député qui a pris un certain grade depuis lors à la commune de Lausanne. Il avait dit, à midi moins dix — et on veut bien admettre que l'heure était peut-être propice à cette motion d'ordre : « Cessons de discuter et votons ce PDCar 1 ». C'est ce qui avait été fait à l'époque, le Grand Conseil se rendant compte, déjà, de la difficulté qu'il y avait à faire des raisonnements arbitraires.

J'aimerais d'ailleurs rappeler quelle est exactement la procédure d'un plan directeur des carrières, fût-il le N°2, ce qui répondra aux interrogations de beaucoup d'entre vous. Cela figure en page 4 de notre document chamois que vous avez tous repris et qui explique bien quelle est la hiérarchie entre les différentes procédures appelées à régir un permis d'exploiter une quelconque

gravière dans ce canton. Une partie de la procédure appartient au Conseil d'Etat, une autre appartient au Grand Conseil et une dernière appartient après-coup aux organes judiciaire, en contestation, puisque ces pouvoirs sont bien entendu séparés. Vous constaterez que l'on parle bien aujourd'hui de procédure de planification et qu'on n'entre pas dans la procédure d'octroi, celle-ci devant respecter les droits des citoyennes et citoyens et procéder aux réglages fins.

Ceci me permet d'ailleurs de vous rendre attentifs — du moins pour les députés membres de la commission qui ont bien reçu la dernière note que j'ai fait transmettre par le Service des eaux, du sol et de l'assainissement — à sa lecture et de prendre l'exemple de l'agrandissement de Bioley-Orjulaz. Certes, il s'y pose des problèmes importants de conflits entre la population locale et l'exploitation de gravier, mais qui peuvent très bien être résolus par une procédure telle que le PDCar, suivie par une procédure de mise à l'enquête, suivie par une procédure de décision qui elle-même — je l'ai moi-même modifiée et signée — a prévu de veiller à ce que les habitants directement concernés ne soient pas trop perturbés par cette exploitation.

Pour répondre très clairement à celles et ceux qui pensent que nous touchons la nappe phréatique, je dis « Non ! » Nous connaissons là-bas la hauteur exacte de la nappe phréatique et il est évident que nous ne tolérerons pas que du gravier soit extrait dans cette couche-là. Je vous fais juste remarquer au passage que la quasi-totalité des gravières de ce canton sont situées sur des nappes phréatiques et c'est pour cause, d'ailleurs, qu'il y a chaque fois des mesures très précises. Je ne vous cache pas que par le passé il y a malheureusement eu quelques difficultés dans la gravière de Bioley-Orjulaz. Mais aujourd'hui, nous disposons de moyens techniques et humains qui veillent au grain à ce sujet.

Puisque je parle de Bioley-Orjulaz, j'ai moi-même, à l'époque, fait déplacer la limite d'exploitation des gravières, ce qui ne signifie pas la limite de transformation des gravières. Il ne faut pas confondre une butte qui permet simplement à un véhicule de venir chercher du gravier et le traitement de ce gravier, qui est en l'occurrence éloigné de centaines de mètres et préserve la problématique de l'OPBruit dans cette région. J'ai insisté pour qu'un talus végétalisé apporte une protection supplémentaire à ces habitantes et habitants. Tout cela pour vous dire que dans ce réglage fin qu'est la procédure pendant laquelle nous donnons l'autorisation d'exploiter, il est possible de trouver le juste milieu, dans une activité toujours et par essence délicate pour les uns et pour les autres. C'est effectivement la même procédure qui touchera peut-être les habitantes et habitants de Trélex et de Gingins, où nous avons aussi fait reculer le front de l'exploitation et où nous avons, par exemple, supprimé une

partie d'exploitation et déplacé une desserte, afin que les véhicules ne viennent pas trop près des habitations.

Voilà pour le détail. Le Grand Conseil devra tout de même admettre un jour qu'il ne peut pas entrer dans ce genre de détails. C'est à vous de faire une pesée des intérêts et de voir si vous voulez traiter fiche par fiche, mais n'en faites pas reproche au Conseil d'Etat, qui vous a présenté le document dans son entier et vous a surtout présenté les critères selon lesquels il entendait jauger les différentes études. Puisque je parle de ces études je vous répète qu'il s'agit-là d'études de base, qui font partie du plan sectoriel du plan directeur cantonal, ce qui fait qu'il pourra être approuvé demain par le Conseil fédéral. Il est devenu et deviendra un plan sectoriel du plan directeur cantonal, ce qui n'a jamais été le cas jusqu'à présent et qui a empêché l'adoption par le Conseil fédéral. Voilà ce qui concerne cette problématique extrêmement compliquée.

Je voudrais encore vous dire quelque chose. J'ai peu apprécié, au nom du Conseil d'Etat, le procès d'intention fait par l'avocat cité par Me Recordon — Me Perroud — qui s'arroge le droit d'écrire aux députés et qui voudrait l'interdire au Conseil d'Etat. Je vous laisse juge de ce procès d'intention, mais je trouve finalement assez fort de café que le Conseil d'Etat ne puisse même pas expliquer les tenants et aboutissants d'un permis d'exploiter, par exemple celui de Bioley-Orjulaz ou celui de Trélex-Gingins au Grand Conseil qui est, me semble-t-il, son supérieur et qui a le droit d'obtenir tous les renseignements qu'il souhaite par rapport à cette problématique.

Pour ce qui concerne les transports, je sais que l'on touche probablement à la difficulté la plus importante de ce dossier et que les quelques désagréments d'extraction sont mineurs par rapport à ceux causés par les transports. Prenez garde ! La plus importante gravière en activité du canton est actuellement à Vallorbe, zone frontière. Les graviers transitent à travers l'entier du canton sans avoir jamais connu de procédure d'enquête accompagnée d'une étude d'impact. On peut encore reculer la difficulté mais veillez au grain ! Ces derniers temps, des informations extrêmement claires, puisqu'elles concernent aussi des bâtiments dans lesquels l'Etat est partenaire payeur, montre qu'il y a de plus en plus une discrédence entre le caillou français — pour faire court — et le caillou suisse. Dans les zones d'Ouchy et à proximité du gravier exploité dans le lac, nous sommes régulièrement battus par le caillou français. Cela provoque une réflexion importante pour le Conseil d'Etat, car le caillou ramassé dans le lac, à des conditions extrêmement précises et extrêmement bien surveillées, a au moins le mérite de remplir la caisse de l'Etat à raison de 6 francs le mètre cube. En l'état, je pense que ce n'est pas le groupe des Verts qui reprochera à l'Etat de pouvoir garnir sa caisse — même très succinctement — avec ce moyen-là.

Donc aujourd'hui, si nous ne traitons pas de manière approfondie cette problématique, nous n'aurons même plus de redevances sur les graviers.

Pour autant, le transport reste une difficulté extrêmement importante. Dans plusieurs des sites qui vous sont présentés dans ces études de base, il est fait allusion aux transports combinés. Ces sites-là comportent un commentaire dans le texte même, qui fait qu'ils ne pourront pas passer à l'enquête jusqu'à la procédure du permis d'exploiter, sans résoudre cette question : *quid* du transport combiné ? Voilà une des conditions qui font que vous n'avez aucun souci à vous faire, car n'importe quel tribunal qui serait saisi d'un recours verrait qu'il n'a pas été répondu à cette question et demanderait ce qui en est du transport combiné et de la possibilité de le mettre en œuvre. Voilà pourquoi le Conseil d'Etat a pris le taureau par les cornes et a lui-même mandaté une équipe qui répondra à cette problématique dans le délai le plus bref possible — probablement à l'été prochain — afin de faire la lumière sur les possibilités qu'il y a véritablement, dans notre canton, d'organiser un transport combiné à une distance qu'il faut qualifier de plutôt courte, mais on verra bien ce qu'il en est des différentes possibilités.

J'aimerais conclure en vous invitant à entrer en matière, car il me semble que sur le plan directeur lui-même et sur les critères que nous avons fixés, il n'y a pas d'opposition — ou du moins je n'en ai pas entendues — ni d'autres propositions faites au sein de la commission, qui a soigneusement pesé les difficultés et les a tout d'abord soigneusement repérées. Nous devons absolument, aujourd'hui, apporter une révision au plan directeur de 1991. Il restera en vigueur si vous n'entrez pas en matière sur celui-ci, ce qui ne va strictement rien résoudre. Une fois pour toutes, il faut décider si vous voulez traiter des fiches ou ne pas le faire, sachant que vous ne serez de toute façon pas l'organe qui pourra décerner un permis d'exploiter à l'exploitant y ou z, puisque la procédure est totalement distincte, comme j'ose espérer vous l'avoir démontré. Finalement, entrer en matière sur cet objet consiste à reconnaître qu'il y a des difficultés, mais que nous apportons des réponses et augmentons le nombre de critères qui vont en direction des soucis d'une bonne partie d'entre vous. A l'avenir, nous souhaitons mieux gérer les transports croisés et les transports combinés, ainsi que les différentes contraintes environnementales imposées à nos différents sites. C'est donc cautionner une démarche que nous maîtrisons, face à une démarche d'importation, qui est tout simplement une démonstration d'anarchie et d'une impossibilité de la classe vaudoise de résoudre cette problématique.

M. Jérôme Christen : — J'aimerais une réponse à une question : en admettant que nous appuyions ce PDCar, le Tribunal administratif pourra-t-il s'appuyer

La question posée d'abord par M M. Yersin et ensuite deux fois par M J. Christen embarrasse M J.-C. Mermoud: il ne répond jamais à cette question, même s'il dit que la réponse est "extrêmement claire".

sur cette décision pour débouter les opposants sur tel ou tel site, alors que nous n'avons en fait pas pu nous prononcer sur les fiches et donc sur les sites ? Cette question me paraît importante pour la suite de la procédure. Je l'ai déjà posée et la question de l'opportunité ou de la légalité a été soulevée par mon collègue Yersin mais nous n'avons pas eu de réponse sur ce point-là.

M. Jean-Claude Mermoud, président du Conseil d'Etat : — La réponse est extrêmement claire. Le Tribunal administratif ne pourra pas octroyer lui-même un permis d'exploiter au demandeur. Il ne peut que casser la décision et ainsi provoquer une nouvelle décision, elle aussi susceptible d'être contestée. Il ne peut qu'annuler la décision attaquée et inviter le département à reprendre une décision, qui pourra être la même ou une autre, à charge à lui de reprendre contact avec les différentes personnes intéressées. En aucun cas, le Tribunal administratif ne peut commencer, lui-même, à aménager une décision.

M. Philippe Martinet, rapporteur de minorité : — Au niveau des intentions, on peut souscrire à ce que dit M. Mermoud. Néanmoins, lorsqu'il dit dans la même phrase qu'il veut réguler les flux de trafic et améliorer le transfert sur le train pour les grosses gravières, mais qu'en même temps la réalité économique fait que le gravier français est moins cher et qu'il va continuer à affluer chez nous, c'est difficile à suivre. On aimerait, une fois au moins, une piste concrète pour mettre en œuvre cette politique. Au niveau des déclarations, c'est parfait, mais au niveau de la mise en œuvre, on ne voit strictement pas comment cela sera géré. Alors de grâce, donnez-nous des exemples ou alors, ressortez de vos tiroirs des propositions qui datent ou qui sont utilisées dans d'autres pays, telles que des taxes sur l'utilisation du gravier qui permettent de financer ces surcoût et de réguler ce genre de politique.

M. Jean-Claude Mermoud, président du Conseil d'Etat : — Si tout à l'heure, vous m'avez cru un peu timoré, c'est plutôt par sincérité que je n'ai pas voulu aller trop loin dans les explications des recettes qui permettraient de résoudre cette problématique. Vous savez vous-même qu'elle est extrêmement compliquée mais elle intéresse le Conseil d'Etat puisque d'ores et déjà — je l'avais dit au moins aux membres de la commission — nous sommes intervenus auprès des départements français voisins pour connaître exactement leur politique en la matière. Ces départements sont dans une politique des années 1989, puisqu'ils sont en train d'imaginer une planification, avec une interdiction ou une limitation drastique de l'exportation de gravier. D'ici qu'elle porte ses fruits, les entreprises ne peuvent plus exporter de gravier mais les transporteurs peuvent détourner le système. Venant de Paris, il faut admettre que cela prendra quelques mois.

Concrètement, nous avons également décidé d'écrire à l'office fédéral des douanes, parce que vous comprendrez bien que votre idée de régler cette problématique de l'importation des graviers nous titille également. Pourquoi pas une taxe qui permette au moins que la concurrence devienne un tant soit peu loyale ? Vous serez pourtant certainement d'accord avec moi qu'elle ne peut entrer en vigueur seulement sur le plan vaudois et vous voyez qu'il faudra probablement encore quelques litres de salive avant que nous n'ayons une réponse concrète. C'est une idée que j'entends mener beaucoup plus loin puisque l'on ne peut pas imaginer la mettre en vigueur sur sol vaudois, pour des raisons de distorsion de la concurrence et parce que nous n'avons pas de frontières, mais nous devons en discuter une fois pour toute avec les offices fédéraux concernés, pour savoir dans quelle mesure on entend encore, dans ce pays, extraire le gravier qui se trouve sous nos pieds, ne serait-ce que pour des raisons environnementales.

La discussion est close.

L'entrée en matière est admise par 71 voix contre 67 et 11 absentions.

Il est passé à la discussion du projet de décret, article par article, en premier débat.

Les articles premier (avec quelques abstentions) et 2 sont adoptés.

Art. 3. —

M. Philippe Martinet, rapporteur de minorité : — Comme le débat se déroule en deux parties, j'aimerais rappeler qu'en son temps, un neuvième principe avait été ajouté avec l'accord de M. le conseiller d'Etat. Pour mémoire, dans la conduite de l'action de l'Etat, c'était le principe d'orienter les actions du Conseil d'Etat dans ses relations intercantionales ou transfrontalières. On avait ajouté le fait que cela devenait aussi une priorité liée au PDCar plan des carrières.

L'article 3 est adopté avec un certain nombre d'avis contraires et de nombreuses abstentions.

L'article 4 est la formule d'exécution.

Le projet de décret est adopté en premier débat.

Le deuxième débat interviendra ultérieurement.
